



DET KONGELEGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Heva kvotetak i kystflåten over 11 (13) meter heimelslengd

høyringsdokument



Illustrasjonsfoto: Norges Sjømatråd

Innhald

1	Innleiing.....	1
2	Nærare om strukturvoteordninga i kystflåten med heimslengd over 11 meter	3
2.1	Fylkesbinding	4
3	Fakta om kystflåten med heimslengd over 11 (13) meter.....	5
4	Lønnsemda i kystflåten	9
4.1	Kvotar og prisar	9
4.2	Bedriftsøkonomiske storleikar	14
4.3	Driftsdøgn, fartøy og sysselsetjing	17
5	Nærare om dei ulike gruppene i kystflåten	20
5.1	Fartøy med heimslengd mellom 11 (13) og 14,99 meter	20
5.2	Fartøy med heimslengd mellom 15 og 20,99 meter	24
5.3	Fartøy med heimslengd over 21 meter.....	27
5.4	Fullstrukturerte fartøy	31
6	Behovet for høgre kvotetak i kystflåten	32
6.1	Ulike kvotetak	33
6.2	Grad av spesialisering	34
7	Konsekvensar av høgre kvotetak	35
7.1	Lokale og regionale konsekvensar	35
7.2	Andre høve.....	37
7.3	Økonomiske og administrative konsekvensar av heva kvotetak.....	37
7.4	Miljøkonsekvensar	38
7.5	Oppsummering	38
8	Fylkesbindingar for fiske med konvensjonelle kystfartøy og havfiskefartøy	38
9	Avkortingsreglane for ringnotgruppa	42

1 Innleiing

Nærings- og fiskeridepartementet vil med dette høyringsnotatet leggje fram eit forslag om å heve kvotetaka i kystflåten over 11 meters heimslengd¹.

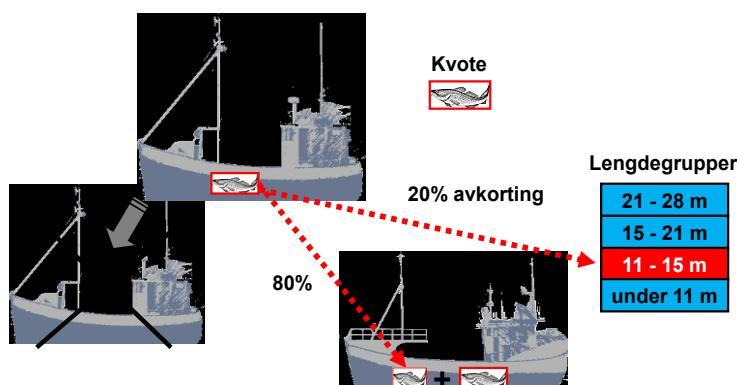
¹ Kvoter blir som regel gradert etter fartøystorleik. Heimslengd er den lengda fartøyet hadde da kvotene blei gradert (skjæringsdato).

Kystflåten er den mest talrike fartøygruppa i Noreg, og er viktig for næringsliv og busetjing langs kysten. Fartøygruppa består av ulike reguleringsgrupper og driv innan fleire fiskeri.

Det har gjennom mange tiår vore brei tverrpolitisk semje om at fangstkapasiteten i fiskeflåten må tilpassast ressursgrunnlaget. Kapasitetstilpassing i fiskeflåten medverkar til ei berekraftig utnytting av dei marine ressursane. Strukturkvoteordninga har vore ein viktig drivar for å tilpasse kapasiteten til ressursgrunnlaget.

Strukturkvoteordninga verkar innanfor dei ulike regulerings- og deltakargruppene i kystfiskeflåten, i fartøygruppene med heimslengd for kvotetildeling over 11 meter (13 meter i kystmakrellgruppa). Hovudvilkåra for å få tildelt strukturkvote er at eit fartøy blir kondemnert, og alle deltakarrettar² og løyve knytt til dette fartøyet blir oppgitt. Når vilkåret er oppfylt, kan eit anna fartøy i same lengdegruppe få tildelt strukturkvote i dei aktuelle fiskeria. Det er også mogleg å fordele strukturkvoten på fleire fartøy.

Strukturkvoten er like stor som kvoten til fartøyet som er tatt ut, avkorta med 20 pst.. Avkortinga går til reguleringsgruppa og har tradisjonelt blitt fordelt på alle attverande fartøy i gruppa. Strukturkvote blir tildelt for eitt år om gongen, og kan tildelast i opptil 20 år. Strukturkvotar som er tildelt første gong før 2007, kan tildelast i opptil 25 år rekna frå og med 2008. Døme på korleis strukturkvoteordninga verkar (her for fartøygruppe 11-15 meter (heimslengd)) er vist i figur 1 under.



Figur 1- Strukturkvoteordning for kystflåten. Kjelde: Nærings- og fiskeridepartementet

² Deltakarrett ("deltakeradgang" på bokmål) betyr her eit fartøy sin rett til å delta i lukka gruppe i eit fiskeri i kystfartøygruppa eller i den konvensjonelle havfiskeflåten. Det er ein føresetnad for deltakarrett at fartøyet heile tida fyller vilkåra fastsett i årlege forskrifter i medhald av deltakarlover § 21. Deltakarrettare er såleis ikkje eit løyve i rettsleg forstand. Med "lukka gruppe" meiner ein fartøy med tidlegare deltaking i fiskeriet. Slike fartøy blir gjerne tildelt større kvote enn andre fartøy med rett til å delta i det aktuelle fiskeriet.

Det er fastsett kvotetak innan dei ulike gruppene. Kvotetaket inneber ei avgrensing av kor mykje kvote som kan tildelast eitt fartøy, og er ulikt for dei ulike gruppene. Kvotetaket i strukturkvoteordninga for kystflåten er avhengig av mottaksfartøyet sin eigen kvote innan dei ulike fiskeria som fartøyet har rett til å delta i. I Noreg kan vi dele fiskeria i to grupper: torskefiskeria og dei pelagiske fiskeria. Torskefiskeria omfattar fiske etter torsk, hyse og sei og anna botnfisk, medan dei pelagiske fiskeria omfattar fiske etter sild og makrell og andre pelagiske artar (artar som lever i dei frie vassmassane).

Regjeringa har nyleg oppnemnt eit ekspertutval som skal vurdere det norske kvotesystemet, og sjå på moglege alternativ til dagens system. Utvalet skal også vurdere strukturkvoteordningane. Regjeringa meiner like fullt det inntil vidare er viktig å tilpasse det rammeverket vi har i dag i takt med utviklinga i fiskerinæringa.

Regjeringa vil difor med dette høyringsbrevet foreslå å auke kvotetaka i kystflåten for fartøy med heimslengd over 11 meter. Dette høyringsbrevet drøftar forskjellige eigenskapar for denne fartøygruppa, og drøftar ulike alternative kvotetak.

Dette høyringsnotatet omtalar ikkje spørsmålet om strukturkvoteordning for fartøygruppa med heimslengd under 11 meter. Samstundes er fartøygruppa ved fleire høve med i framstillinga av talmaterialet, der dette har relevans for framstillinga av kystflåten som gruppe.

2 Nærare om strukturkvoteordninga i kystflåten med heimslengd over 11 meter

Med heimel i havressurslova § 14 er det gitt reglar om spesielle kvoteordningar for kystfiskeflåten i forskrift av 7.11. 2003. Formålet med ordninga er spesifisert i § 2 i forskrifta:

Drifts- og strukturordningene har som formål å legge til rette for en positiv utvikling av de ulike fartøygruppene i kystflåten, ved å gjøre det mulig å utvide kvotegrunnlaget for det enkelte fartøy og derved legge opp en drift som sikrer virksomhet over en størst mulig del av året, og å legge til rette for spesialisering av driften og derved et mer lønnsomt driftsopplegg for det enkelte fartøy.

Ordninga har vore justert fleire gonger sidan innføringa i takt med utviklinga i fiskeflåten.

Da ordninga vart innført i 2003, med verknad frå kvoteåret 2004, gjaldt den for fartøy med heimslengd over 15 meter. Kvotetaket vart sett til tre gonger kvoten til fartøyet, inkludert grunnkvoten både i torskesektoren og i pelagisk sektor. Dette blir gjerne omtala som 3+3 modellen.

Frå oktober 2005 til 2007 var det ein strukturstopp. Formålet med strukturstoppen var ønskje til daverande regjering om å ha ein heilskapleg gjennomgang av strukturpolitikken for fiskeflåten.

Kvotetaka vart endra i 2007 ved behandlinga av St.meld. nr. 21 Strukturpolitikk for fiskeflåten, til ein såkalla 3+1 eller 2+2 modell. 3+1 innebar at fartøy som nytta seg av den justerte strukturkvoteordninga, kunne tildelast grunnkvote og strukturkvote på til saman inntil tre gonger grunnkvoten til fartøyet enten i torskesektoren eller i pelagisk sektor. 2+2 innebar at fartøyet kunne tildelast grunnkvote og strukturkvote på til saman inntil to gonger grunnkvoten til fartøyet, både i torskesektoren og i pelagisk sektor.

Ved behandlinga av strukturmeldinga fekk også fartøy med heimslengd mellom 11 og 14,99 meter strukturkvoteordning, med verknad frå kvoteåret 2008. Kvotetaket vart sett til to gonger grunnkvoten til fartøyet, inkludert grunnkvoten, men berre i torskesektoren eller i pelagisk sektor, ein såkalla 2+1 modell. Grunngivinga for eit lågt kvotetak var ønskje om å dempe moglege negative, lokale konsekvensar for kystsamfunna.

Under behandlinga av Meld. St. 22 (2012-2013) Verdens fremste sjømatnasjon i 2013, vart kvotetaka heva for fartøygruppene med heimslengd både over og under 15 meter. Bakgrunnen for dette var utviklinga i fartøygruppene sidan 2007, og at daverande regjering ønskte å leggje til rette for meir spesialisering. Fartøy som hadde strukturert både i torskesektoren og i pelagisk sektor, såkalla generalistar, hadde, i følgje ein forskingsrapport frå Nofima, høgare sesongtoppar og gjennomgåande større kvantum per landing, samanlikna med specialistane. Kvotetaka vart såleis sett til 4+2 eller 3+3 for fartøy med heimslengd over 15 meter. For fartøygruppa med heimslengd mellom 11 (13)-14,99 meter vart kvotetaka heva til 3 gonger grunnkvoten til fartøyet i ein av sektorane, ein 3+1 modell. Gruppa fekk i tillegg høve til å strukturere i både torskesektoren og pelagisk sektor, med kvotetak på 2+2, det vil seie to gonger fartøyet sin grunnkvote, både i torskesektoren og i pelagisk sektor.

2.1 Fylkesbinding

I fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N med konvensjonelle kystfiskefartøy og i fisket med konvensjonelle havfiskefartøy er det lagt inn ei såkalla fylkesbinding, noko som inneber at eit fartøy ikkje kan seljast for vidare for framleis drift frå eit fylke til eit anna. Kravet er at kjøpar og seljar av fartøyet skal ha vore ført i fiskarmanntalet i same fylke dei siste 12 månedane før kjøpet skjer. Unntak frå dette kan mellom anna gjerast når fartøy blir kjøpt frå eit anna fylke til Nord-Troms og Finnmark. Formålet med desse reglane er å oppretthalde den relative fordelinga av torskefartøya mellom fylka.

I fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N med konvensjonelle kystfiskefartøy gjeld det også ei fylkesbinding ved bruk av strukturkvoteordninga.

Fylkesbindinga vil bli drøfta til slutt i dette høyringsbrevet.

3 Fakta om kystflåten med heimslengd over 11 (13) meter

Kystflåten kan i hovudsak definerast som fiskefartøy med mindre enn 500 m³ lasteromsvolum (tidlegare inndeling var fartøy under 28 meter). Dei fleste fiskeria i kystflåten er delt inn i grupper etter heimslengd (Finnmarksmodellen). Dei fire lengdegruppene er; under 11 meter, 11 (13 m for kystmakrell) -14,99 meter, 15-20,99 meter og over 21 meter.

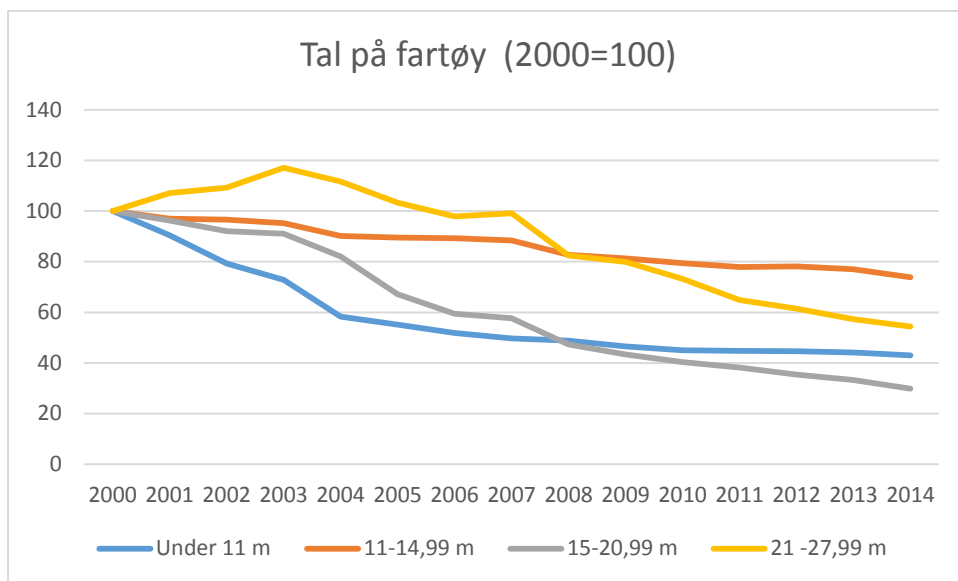
Kystflåten er den mest talrike gruppa i dei norske fiskeria, og har vore, og er, svært viktig for utviklinga av fiskerinæringa vår slik vi kjenner den i dag. Flåtegruppa består av fartøy av ulik storleik, og driv innan ulike fiskeri og med ulike reiskapar. Tabellen under viser utviklinga i talet på fartøy i gruppa frå 2000 til 2014.

Tabell 1 Tal på fartøy i merkeregisteret 2000-2014

Fartøy	Tal på fartøy i merkeregisteret- heile landet														
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Under 10 m	9 688	8 611	7 353	6 636	5 043	4 682	4 310	4 053	3 922	3 672	3 493	3 455	3 418	3 345	3 204
10-10,99 m	1 289	1 316	1 346	1 362	1 352	1 375	1 383	1 401	1 431	1 431	1 447	1 456	1 483	1 503	1 510
11-14,99 m	933	905	901	888	841	835	833	825	772	759	741	727	729	719	689
15-20,99 m	503	484	463	458	413	338	299	290	238	218	203	192	178	167	150
21 -27,99 m	239	256	261	280	267	247	234	237	197	191	175	155	147	137	130
Totalt	12 652	11 572	10 324	9 624	7 916	7 477	7 059	6 806	6 560	6 271	6 059	5 985	5 955	5 871	5 683

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser at talet på fartøy har gått ned dei siste 15 åra, frå totalt 12 652 i år 2000, til under halvparten i 2014, då var det totalt 5 683 fartøy. I 2014 var det 969 fartøy i kystflåten med heimslengd over 11 meter, og 71 pst. av desse var i gruppa med heimslengd 11 (13)-14,99 meter. I figuren under er talet på fartøy indeksert (år 2000 =100), for betre å kunne sjå utviklinga i fartøygruppene over 11 meter saman med utviklinga for dei minste fartøya. Tabellen over viser at det var ein markant nedgang i talet på fartøy under 10 meter fram til 2004, medan fartøya mellom 10-10,99 meter har halde seg meir stabil.



Figur 2 Utvikling i talet på fartøy i merkeregisteret 2000-2014. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figuren over viser også at talet på fartøy har gått ned når fartøygruppene har fått tilgang til strukturkvoteordning, eller at kvotetaka har blitt endra. Dette ser vi særleg for fartøya over 15 meter da dei fekk tilgang til ordninga frå kvoteåret 2004, og for fartøya mellom 11 (13) -14,99 meter frå 2007 til 2008.

Samstundes er det ikkje berre tilgangen på strukturkvoteordninga som har utløyst ein nedgang i talet på fartøy, noko nedgangen i den minste kystgruppa og den generelle trenden viser. Fartøy og fiskemetodar blir meir effektive, slik at flåtekapasitet blir overflødig i takt med den generelle produktivitetsutviklinga i samfunnet. Ei viss strukturering vil altså tvinge seg fram uavhengig av om det er strukturordningar eller ikkje.

Som nemnt driv fartøya i kystflåten innan ulike fiskeri, og figuren under viser korleis fartøygruppa med heimelslengd over 11 (13) meter er fordelt på driftskombinasjonar. Tabellen skil mellom driftskombinasjonane botnfisk og pelagiske fiskeri. Tabellen viser også at fleire fartøy driv fiske i begge fiskeria, både etter botnfisk og etter pelagiske artar. Dersom vi samanliknar tala her (frå 2015) med tala i tabell 1, ser vi at talet på fartøy har gått ytterlegare ned.

Tabell 2 Tal på fartøy i lukka fiskeri i kystflåten med heimslengd 11 (13) meter og over, fordelt på driftskombinasjonar og fylke per 2. juli 2015.

Driftskombinasjonar	Botnfisk	Pelagisk	Botnfisk + pelagisk	Totalt
Finnmark	97		8	105
Troms	87		18	105
Nordland	202	3	61	266
Nord-Trøndelag	11	1	7	19
Sør-Trøndelag	18	2	9	29
Møre og Romsdal	38	14	42	94
Sogn og Fjordane	10	5	18	33
Hordaland	2	20	13	35
Rogaland	7	12	9	28
Agder	1	7	7	15
Resterande fylke		2		2
Ikkje oppgitt fylke	7		1	8
Totalt	480	66	193	739

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Det er totalt 739 fartøy i kystflåten med heimslengd over 11 (13) meter i 2015 (altså ned frå 969 i 2014), og 91 pst. av desse deltar i fisket etter torsk, hyse og sei (av dei 26 pst. som driv innan både botnfisk og pelagisk). Dette fisket føregår hovudsakleg i dei tre nordlegaste fylka. I Nord-Noreg er det særleg i Nordland at fartøy har rett til å fiske i lukka gruppe både i torskefisket og i pelagisk sektor. Som figuren viser, er Vestlandet dominert av fartøy som deltar i pelagiske fiskeri, og i fylka Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland deltar 133 av i alt 190 fartøy i pelagisk fiskeri (av desse deltar 61,6 pst. i både fisket etter pelagisk og botnfisk).

Enkelte fartøy med ei bestemt heimslengd kan ha ei faktisk lengd som er større enn heimslengda. Systemet med å nytte heimslengd som grunnlag for å fastsetje årlege kvotefaktorar, i staden for den faktiske lengda til fartøyet, medverkar til føreseielege forhold, samstundes som fartøyeigaren kan gjere tilpassingar og endringar på fartøyet. Ein fartøyeigar kan finne det tenleg å byte ut det noverande fartøyet med eit større fartøy eller å byggje om det eksisterande fartøyet for å få betre arbeids- og buforhold, betre sikkerheit eller andre forbetringar ved drifta. Dermed kan heimslengda vere annleis enn den faktiske lengda eit fartøy har på eit bestemt tidspunkt dersom fartøyet er skifta ut eller bygd om sidan skjeringsdatoen (dato for fastsett heimslengd). Med ei kvotetildeling som er basert på heimslengda vil ei fysisk endring av fartøyet ikkje endre kvoten som blir tildelt fartøyet. Dermed førebyggjer ordninga reint kvotemotiverte endringar og hindrar at vala som ein fartøyeigar gjer påverkar storleiken på kvoten for andre. Dette betyr at det til dømes i gruppa fartøy under 15 meter kan vere eit fartøy som er meir enn 15 meter i faktisk lengd, dersom det opphavlege fartøyet under 15 meter har blitt bytt ut med eit som er større.

Fordi eit fartøy kan ha deltakarrett innan ulike fiskeri, vil talet på deltakarrettar vere ulikt talet på fartøy.

Tabellen under viser talet på deltakarrettar med heimelslengd over 11 (13) meter, fordelt på heimelslengd og faktisk lengd i dei ulike fiskeria i kystflåten. Det er heimelslengd for torsk som er brukt, bortsett frå for hyse og sei nord, der er heimelslengd for hyse og sei brukt. For notfartøy som fiskar sei i sør og ringnot 70-90 fot (SUK) finst det ikkje informasjon om heimelslengd.

Tabell 3 Tal på deltakarrettar fordelt på heimelslengd og faktisk lengd per juli 2015

Fiskeri	Heimelslengd	Faktisk lengd				Totalt
		Under 11 m	11-14,9 m	15-20,9 m	21 m og over	
Torsk, nord	11-14,9 m	27	337	29	24	417
	15-20,9 m	2	16	74	67	159
	21 m og over		2	3	67	72
	Totalt	29	355	106	158	648
Hyse/Sei, nord	11-14,9 m	30	338	26	24	418
	15-20,9 m	2	19	76	59	156
	21 m og over		5	4	76	85
	Totalt	32	362	106	159	659
Torsk, sør	11-14,9 m	1	12	3	8	24
	15-20,9 m				3	3
	21 m og over				5	5
	Totalt	1	12	3	16	32
Seinot, nord	11-14,9 m		17	4	5	26
	15-20,9 m		2	5	31	38
	21 m og over		1		55	56
	Totalt	0	20	9	91	120
Seinot, sør	Totalt	0	6	5	41	52
Makrell, not	11-14,9 m		3	2	1	6
	15-20,9 m				15	15
	21 m og over				18	18
	Totalt	0	3	2	34	39
Makrell, garn/snøre	11-14,9 m	5	45	5	10	65
	15-20,9 m		6	5	5	16
	21 m og over				1	1
	Totalt	5	51	10	16	82
Nvg-sild	11-14,9 m	10	51	9	18	88
	15-20,9 m	1	1	9	31	42
	21 m og over			1	76	77
	Totalt	11	52	19	125	207
Sild, sør	11-14,9 m	2	8	2	5	17
	15-20,9 m				2	2
	21 m og over				20	20
	Totalt	2	8	2	27	39
SUK (nordsjøsild)	Totalt	0	0	0	16	16

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser det er totalt 1235 deltakarrettar med heimslengd over 11 (13) meter, og at deltakarrettane er fordelt på ulike fiskeri og med ulike reiskapar. Over halvparten av desse er i fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62° N. Vi ser også at det er i fartøygruppa med heimslengd 15-20,99 m at det er størst ulikskap mellom heimslengd og faktisk lengd.

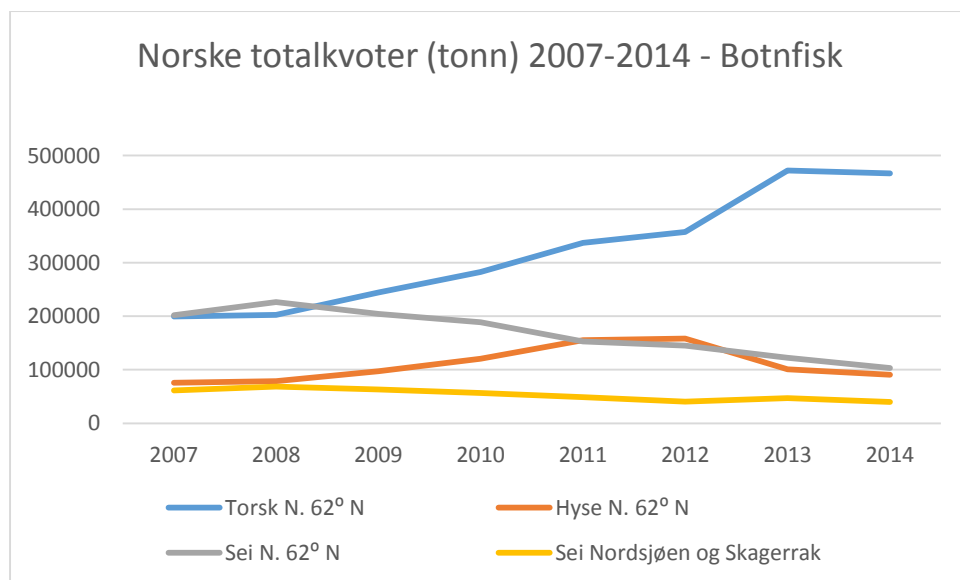
Gjennomgangen av gruppa viser at kystflåten over 11 (13) m. heimslengd er ei stor og variert flåtegruppe, som driv innan ulike fiskeri. Ein stor del av fartøya er heimehørende i dei tre nordligaste fylka, kor dei i stor grad driv fiske etter torsk, hyse og sei. På Vestlandet er det mange fartøy innan dei pelagiske fiskeria.

4 Lønnsemda i kystflåten

Med ulike driftstilpassingar, er det interessant å sjå på korleis lønsemda i flåtegruppa fordelar seg. I dette kapitlet ser vi nærare på viktige parameter som beskriv lønsemda i kystflåten.

4.1 Kvotar og prisar

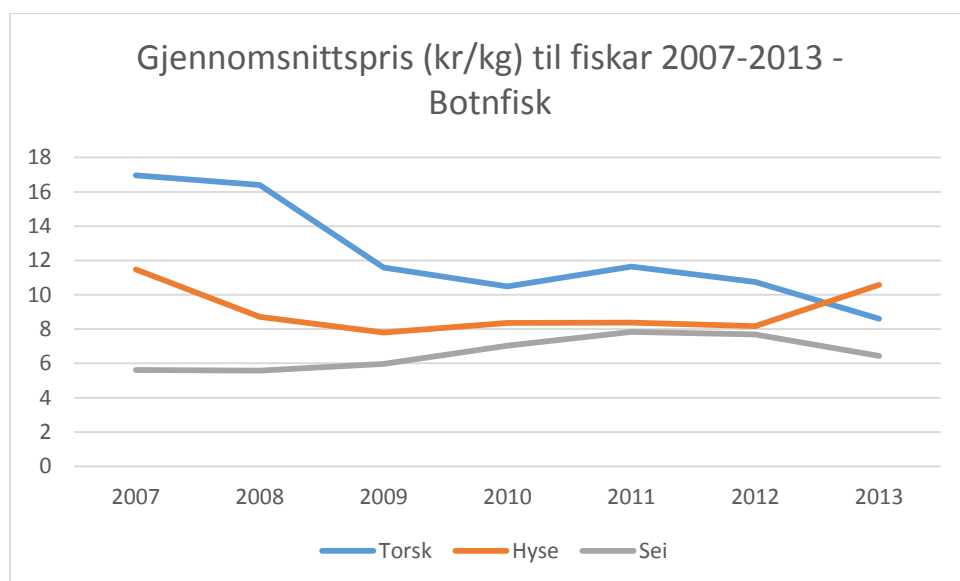
Når ein skal sjå på lønsemda i fiskeria, er to viktige parameter kvotestørrelse og prisar. Under fylgjer figurar over utvikling i kvoter og prisar for nokon av dei viktigaste fiskeslaga i norske fiskeri.



Figur 3 Norske totalkvoter for botnfisk (tonn) 2007-2014. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figuren over viser at særleg torskekvoten for torsk nord for 62° N (såkalla nordaustarktisk torsk) har vore høg dei siste fem åra, med meir enn ei dobling av den norske totalkvoten sidan 2007. Kvotane for hyse og sei nord for 62° N har vore meir

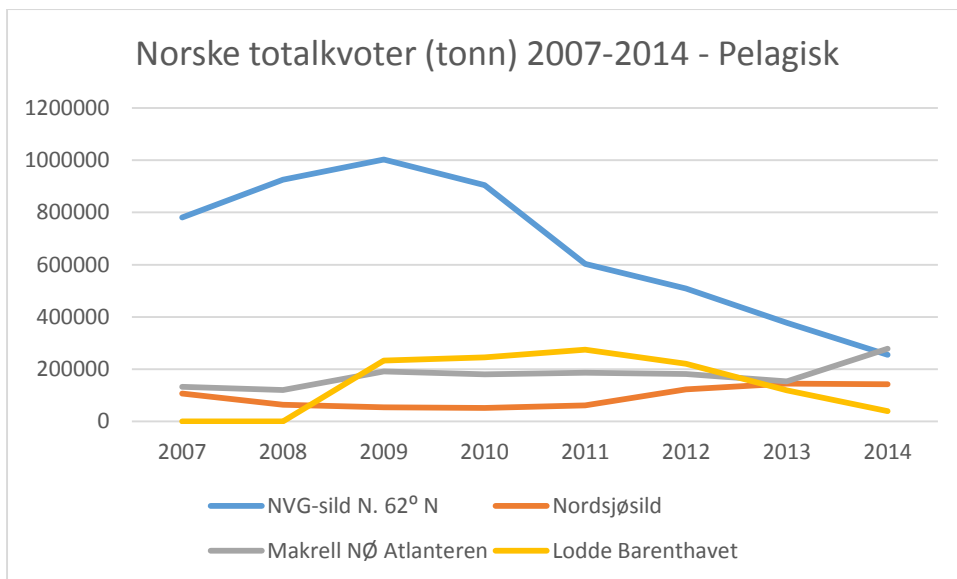
stabile, men gått noko ned dei siste åra. Figuren under viser kiloprisutviklinga for torsk, hyse og sei. Torskeprisane har jamt over vore høgare enn prisane for hyse og sei, bortsett frå dei siste tre åra, då prisen på hyse har vore høgare.



Figur 4 Gjennomsnittspris til fiskar for botnfisk (kr) 2007-2013. Kjelde: SSB

Dei seinare åra har ressurssituasjonen for torsk vore særskild god, og torskekvoten har vore veldig høg, som vi ser i figur 2. Dersom vi ser bort i frå dei vanskelege åra under finanskrisa 2008 og 2009 då store delar av marknaden for norske fiskeprodukt fall bort, kan vi sjå at prisen på torsk følgjer kvoteutviklinga; mykje torsk på marknaden gir lågare prisar. Frå 2007 til 2013 har prisane på torsk gått ned frå 18 kr/kg til nesten 8 kr/kg. For hyse og sei er det også ein samanheng mellom tilbod av fisk og pris, lågare kvotar gir høgare fiskepris.

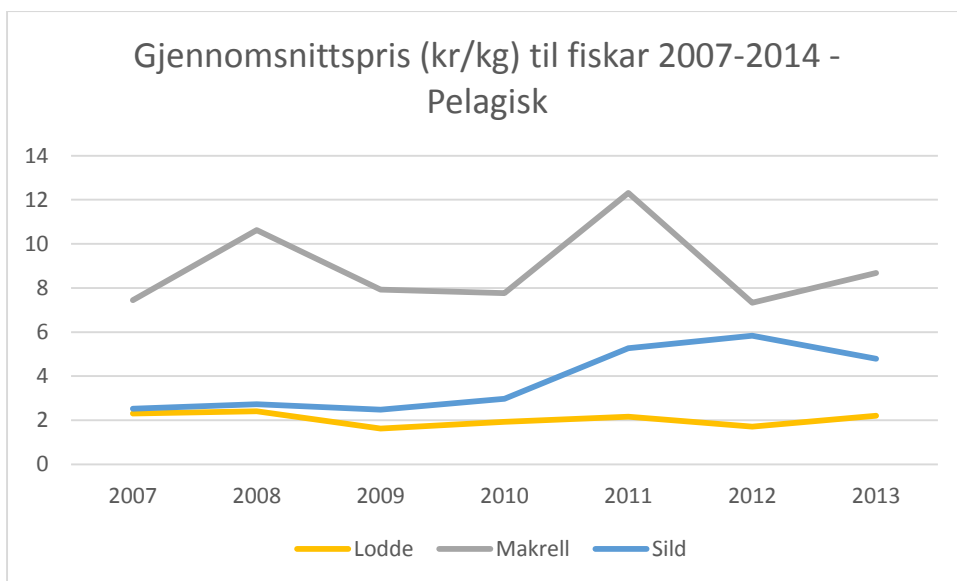
Figuren under viser utviklinga i dei norske totalkvotane for viktige pelagiske bestandar.



Figur 5 Norske totalkvoter for pelagisk fisk (tonn) 2007-2014. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Utviklinga i kvoten for nvg-sild (norsk vårgytande sild) har dei seinare åra vore negativ (og heilt motsett av utviklinga av torskekvoten), og er no nærare halvert samanlikna med kvoten i 2007. Loddekvotane har jamt over vore låge etter at det igjen vart opna for fiske etter lodde i Barentshavet i 2009.

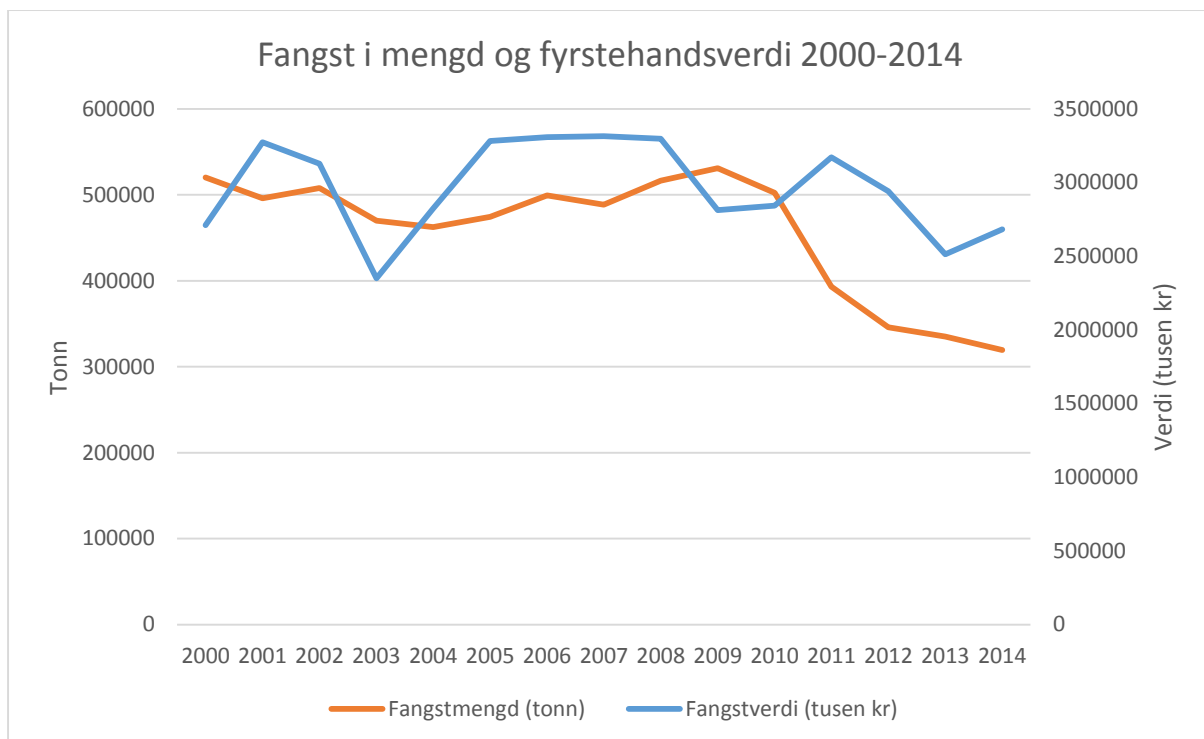
Figuren under viser utviklinga i kiloprisane til fiskar for dei viktigaste pelagiske artane.



Figur 6 Gjennomsnittspris til fiskar for pelagisk fisk (kr) 2007-2013. Kjelde: SSB

Pelagisk fisk blir ofte fiska i store kvanta, men blir seld til låg pris, i motsetning til kvitfisk. Dei seinare åra har nvg-sildekvtoten gått mykje ned, og vi har hatt nær ei tredobling av sildeprisane. Makrellprisane har variert mykje, og dei tre siste åra har dei vore låge. Loddeprisane har vore ganske jamne.

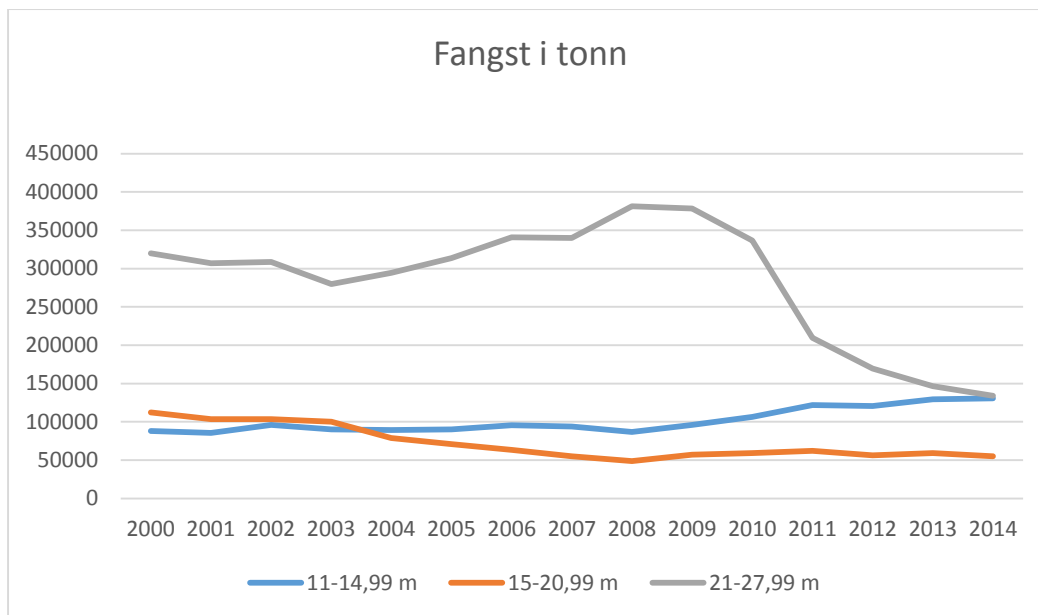
I figuren under ser vi utviklinga i total fangst, både i kvantum og verdi, for kystflåten med heimslslengd over 11 meter frå 2000 til 2014.



Figur 7 Fangst 2000-2014 Kystflåten. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Om vi samanliknar figuren over med figurane som viser dei norske totalkvotane, ser vi at dei norske torskekvotane har auka mykje dei siste fem åra, samstundes som nvg-sildekvoten har gått mykje ned. Fallet i total fangstmengd for kystflåten dei seinare åra kan i stor grad forklarast med dei låge sildekvotane.

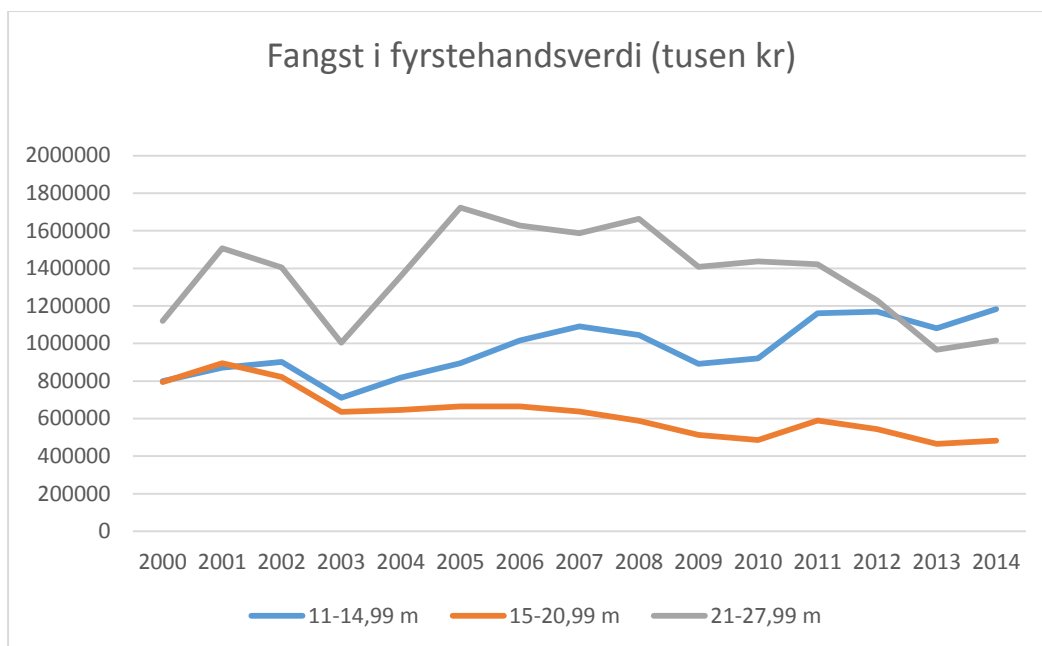
Tala kan også brytast ned på lengdegrupper:



Figur 8 Fangst per lengdegruppe 2000-2014 (tonn). Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figuren viser at fartøygruppene 11-14,99 meter og 15-20,99 meter har hatt ein nokså jamn fangst dei siste 15 åra. Dei seinare åra har fangsten auka, og dette kan forklarast med dei auka torskekvotane. Tabell 3 viser at det i hovudsak er dei største fartøya i kystflåten som fiskar sild. I figuren her ser vi at dei låge sildekvotane har hatt konsekvensar for den største kystflåten, og fangsten har gått mykje ned dei siste fem åra.

Figuren under viser førstehandsverdien av fangsten for dei ulike gruppene i kystflåten frå 2000 til 2014.



Figur 9 Fangst per lengdegruppe 2000-2014 (fyrstehandsverdi). Kjelde: Fiskeridirektoratet

Som vist i tabell 1, var 72 pst. av fartøya i kystflåten i 2014 i lengdegruppa 11-14,99 meter. Det er difor ikkje overraskande at denne gruppa står for ein stor del av førstehandsverdien av fangsten. Samstundes understrekar dette kor viktig fartøygruppa er for Kyst-Noreg.

4.2 Bedriftsøkonomiske storleikar

Fiskeridirektoratet undersøker kvart år lønnsemda i fiskeflåten. Undersøkinga teiknar eit bilde av kva avkastning næringsutøvarane får av investert kapital og arbeidskraft. Undersøkinga tar utgangspunkt i fartøygrupper, som er delt inn i grupper etter fartøylengd og reiskapsbruk, og kan difor ikkje direkte samanliknast med fartøygruppene slik dei er presentert tidlegare i høyringsbrevet. Likevel gir undersøkinga eit godt utgangspunkt for å diskutere lønnsemda i kystflåten. Undersøkinga del fartøya i konvensjonelle kystfartøy, det vil seie fartøy som fiskar med garn, line, snurrevad eller juksa, og dei fartøy som fiskar med not.

To mykje brukte mål for lønnsemd i ei verksemd er driftsmargin³, som seier kor mykje verksemda får att av kvar omsett krone, og totalkapitalrentabilitet⁴ som seier kor stor avkastning ein får av den investerte kapitalen (eigenkapital og lån).

Fartøygrupper	Driftsmargin i prosent
---------------	------------------------

³ Driftsmargin i pst. = (Driftsresultat x 100) / Sum driftsinntekter

⁴ Totalkapitalrentabilitet i pst. = (Driftsresultat + finansinntekter) x 100 / Gjennomsnittleg totalkapital

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 m	10,9	7,7	6,0	7,8	6,6	9,8	5,2
Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 m	13,2	7,2	5,5	6,5	8,0	7,3	4,9
Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 m og over	9,7	8,5	15,4	3,5	10,1	5,3	5,4
Kystnotfartøy 11-21,35 m	8,4	14,0	31,8	12,8	18,5	16,1	-30,7
Kystnotfartøy inkludert ringnotsnurpere uten konsesjon (SUK-gruppen) 21,36 m og over	13,1	15,2	10,7	14,5	21,2	15,1	5,4

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser driftsmargin for utvalde fartøygrupper for åra 2007 til 2013. Bilete er ulikt for den pelagiske gruppa og for den konvensjonelle gruppa, og dersom ein tek omsyn til utviklinga i kvotar og prisar, ser ein at dette speglar seg i lønnsmda i dei pelagiske fiskeria, som varierer mykje.

Det er også ulikskapar i dei ulike storleiksgroppene. Dei to minste konvensjonelle gruppene har ganske jamn utvikling i driftsmargin, medan det svingar meir for fartøy med heimslengd over 21 meter. Dei har likevel jamt over ein høgre driftsmargin. Som ein følgje av finanskrisa i 2008 gjekk etterspørselen ned i viktige eksportmarknader, og 2009-sesongen starta med ein kraftig nedgang i minsteprisen på torsk, ein nedgang som fall saman med vintersesongen. Minsteprisen på torsk vart senka i fleire rundar dei første månadene i 2009, men framleis var det mange fiskekjøparar som stoppa eller avgrensa mottaket av fisk. Seinare i 2009 vart det lettare å levere torsk, og større fartøy fiska sine attverande kvotar der torsken var tilgjengeleg, noko som var vanskeleg for dei mindre fartøya.

Tabell 4 Totalkapitalrentabilitet for fartøygruppene i kystflåten 2007-2013

Fartøygrupper	Totalkapitalrentabilitet i pst.						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 m	11,7	6,8	4,7	4,9	4,7	6,8	3,2
Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 m	12,2	4,7	3,6	3,2	3,9	3,2	2,4
Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 m og over	5,3	4,0	9,9	2,9	4,0	2,5	2,5
Kystnotfartøy 11-21,35 m	4,0	6,7	20,4	4,9	12,8	7,5	-8,2
Kystnotfartøy inkludert ringnotsnurparar utan konsesjon (SUK-gruppa) 21,36 m og over	4,9	5,4	4,4	4,1	5,8	4,5	1,3

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Vi kan sjå ei tilsvarande utvikling i totalkapitalrentabilitet som i driftsmargin; det svingar meir i dei pelagiske gruppene enn for konvensjonelle fartøy. Den konvensjonelle gruppa med heimslengd mellom 11-14,99 meter har i fleire av åra den høgste totalkapitalrentabiliteten.

Auka strukturering kan vere med på å forklare kvifor totalkapitalrentabiliteten blant dei største fartøya er lågare enn for dei minste fartøygruppene. Strukturering kan ha positiv innverknad på driftsinntektene og driftsmarginen for dei største fartøygruppene, men representerer samstundes ein vesentleg kostnad. Med høge finanskostnader får ein lågare vekst i totalkapitalrentabiliteten, trass i auka driftsresultat for dei same fartøygruppene. Dette er likevel som ein kan vente sidan enkeltfartøya har betalt struktureringa sjølve. Kjøp av strukturkvote er ein eingongskostnad som vil vere nedbetalt etter nokre år. Deretter kan ein rekne med at totalkapitalrentabiliteten blir høgare.

I følge Statistisk Sentralbyrå⁵ var gjennomsnittleg driftsmargin for ikkje-finansielle føretak i Noreg på 12,5 pst. i 2012 og 11,7 pst. i 2013. Tilsvarende var totalkapitalrentabiliteten på 10,2 pst. i 2012 og 8,7 pst. i 2013. Tala som er presentert over for kystflåten viser at totalkapitalrentabiliteten i desse to åra låg under gjennomsnittet for ikkje-finansielle føretak. Driftsmarginen er i 2012 høgare enn 10,2 pst. for kystnotfartøya, men lågare for dei konvensjonelle kystfiskefartøya. I 2013 har alle fartøygruppene lågare driftsmargin enn gjennomsnittet for ikkje-finansielle føretak.

Tabell 5 Eigenkapital og gjeld for fartøygruppene i kystflåten

Fartøygrupper	Eigenkapital kr		Sum total gjeld kr		Eigenkapitandel		Gjeldsgrad	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 m	1297035	915177	3154692	3789570	0,3	0,2	2,4	4,1
Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 m	1798365	3494656	14376160	13499001	0,1	0,2	8,0	3,9
Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 m og over	4844767	4140694	30909001	30715602	0,1	0,1	6,4	7,4
Kystnotfartøy 11-21,35 m	2743584	1456758	11733053	14306969	0,2	0,1	4,3	9,8
Kystnotfartøy inkludert ringnotsnurparar utan konsesjon (SUK-gruppa) 21,36 m og over	27435979	19570547	61125094	73182352	0,3	0,2	2,2	3,7

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen over viser fordelinga mellom eigenkapital og gjeld for dei ulike fartøygruppene i 2012 og 2013. Alle fartøygruppene har nokså låg eigenkapitalandel, det vil seie at selskapa i hovudsak er finansiert av gjeld. Gjeldsgraden viser kor stor gjelda er i høve til eigenkapitalen og er eit uttrykk for kor godt ei verksemd er rusta til å tole tap før det går utover pliktene overfor lånegivar.

For å få eit breiare samanlikningsgrunnlag av tala presentert over, kan det vere interessant å sjå på lønnsemda i havfiskeflåten. Tabellane under viser utviklinga i driftsmargin og totalkapitalrentabilitet for utvalde grupper i havfiskeflåten i åra 2007 til 2013.

⁵ <http://www.ssb.no/virksomheter-foretak-og-regnskap/statistikker/regnno>

Fartøygrupper	Driftsmargin						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konvensjonell hav	13,2	8,7	4,5	7,0	7,2	4,9	7,0
Torsketrål	9,8	4,7	10,9	14,8	20,6	11,7	15,3
Pelagisk trål	12,9	13,3	15,5	22,7	25,1	15,1	17,8
Ringnotsnurpere	21,4	22,7	20,9	27,8	35,0	24,3	19,6

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Fartøygrupper	Totalkapitalrentabilitet						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konvensjonell hav	7,1	5,1	5,0	3,7	3,1	3,5	4,0
Torsketrål	5,6	3,2	6,1	7,1	10,1	5,9	7,0
Pelagisk trål	4,1	4,1	4,5	6,2	7,5	4,1	4,7
Ringnotsnurpere	9,6	8,8	8,3	10,8	14,0	7,7	5,3

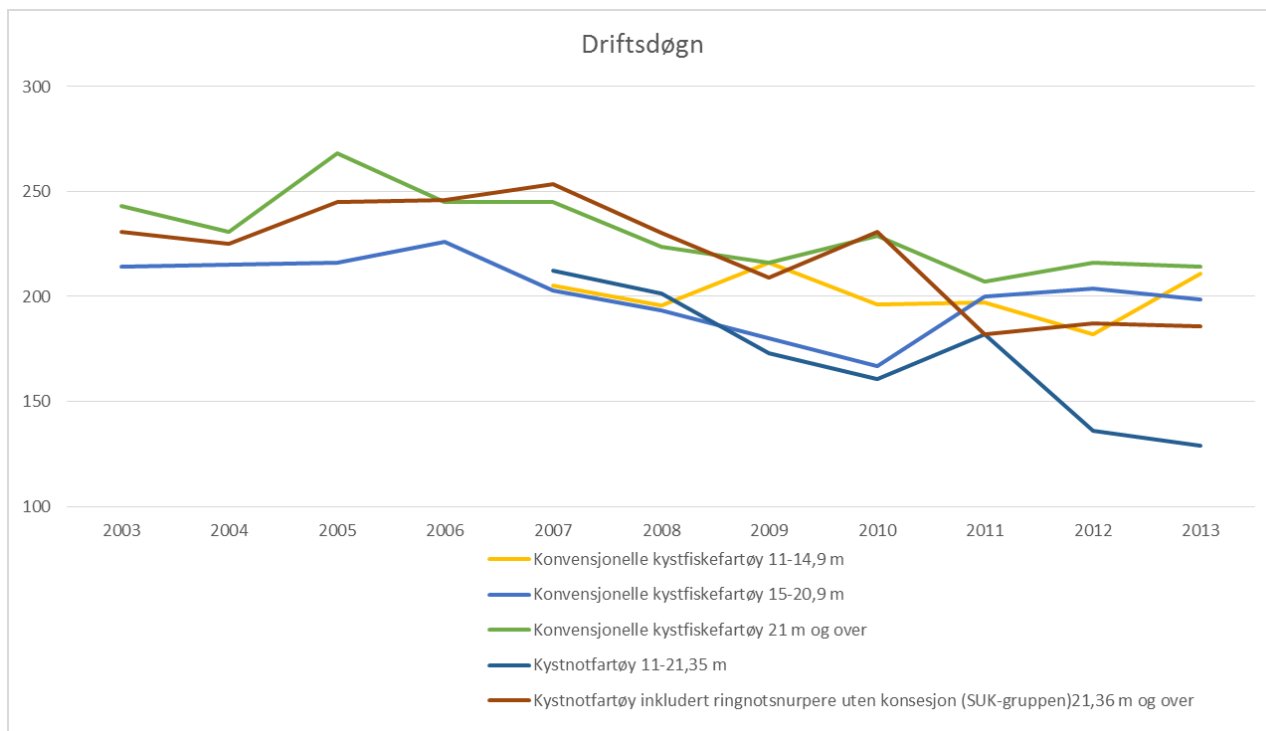
Kjelde: Fiskeridirektoratet

Også i havfiskeflåten ser vi den same utviklinga i driftsmargin som i kystflåten, både for fartøy som fiskar torskefisk og dei i pelagisk sektor. Men marginane er jamt over høgare, og svingar ikkje like mykje. Totalkapitalrentabiliteten er ikkje mykje høgare, og dette kan henge saman med at havfiskeflåten har høgare finanskostnader, som følgje av meir strukturering.

4.3 Driftsdøgn, fartøy og sysselsetjing

Andre parameter det kan vere interessant å sjå på er talet på driftsdøgn og alder på fartøy i kystfartøygruppene. Talet på driftsdøgn fortel oss noko om effektiviteten og kapasitetsutnyttinga i gruppene. Alder på fartøy kan seie noko om fornyingstakten og om lønnsmda i flåteleddet.

Som vi ser av figuren under, har talet på driftsdøgn vore ganske stabilt dei seinare åra, men med ein liten nedgang. Eit normalt arbeidsår i Noreg er på 230 dagar, slik at figuren viser at kystflåten i hovudsak er driven som heilårlege bedrifter. For dei pelagiske fiskeria (kystnot) ser vi tydeleg korleis driftsdøgna blir påverka av dei låge kvotane som vist i figur 5. Om ein ser bort i frå utviklinga i denne gruppa dei siste åra, er utviklinga lik for heile kystflåten over 11 (13) meters heimelslengd. Vi kan også her sjå konsekvensane av finanskrisa i 2008 og 2009, der leveringsvanskar og stopp kan ha spelt inn på kor ofte fiskarane fann det lønnsamt å dra på fiske.



Figur 10 Tal på driftsdøgn for fartøygruppene i kystflåten 2003-2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet. Endring i storleikgruppene gjer at nokre grupper berre har tal frå 2007

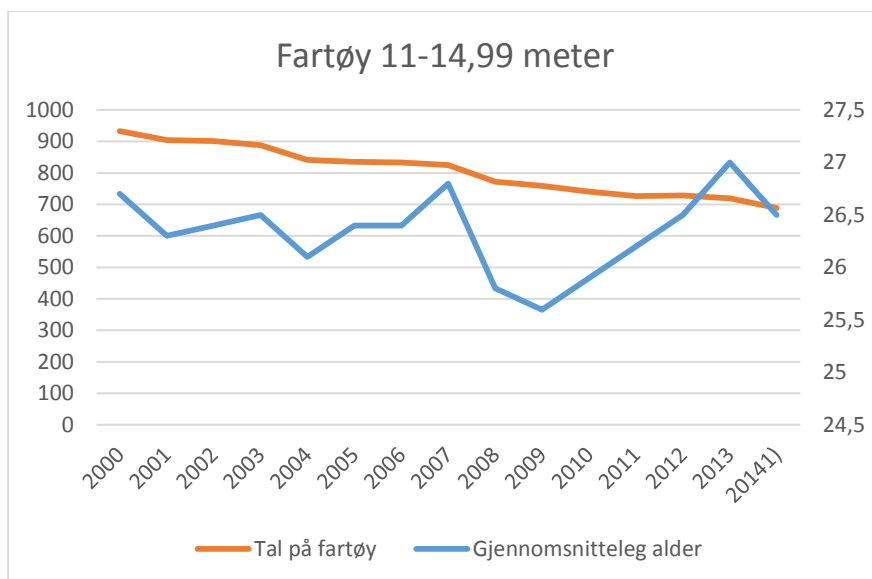
Tabellen under viser gjennomsnittleg tal på fiskarar om bord på fartøy frå 2009 til 2013. Utviklinga desse åra har vore svært stabil; sjølv om det blir færre fiskarar og fartøy, blir det ikkje færre fiskarar per fartøy.

Tabell 6 Gjennomsnittleg tal på fiskarar per fartøy 2009-2013

Fartøygrupper	Antall fiskarar på fartøy (gj.snitt)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 m	2,3	2,5	2,7	2,9	3
Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 m	4,0	4,2	6,6	6,7	7,0
Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 m og over	:	7,3	10,6	10,6	10,2
Kystnotfartøy 11-21,35 m	4,1	5,1	4,4	4,5	4,0
Kystnotfartøy inkludert ringnotsnurpere uten konsesjon (SUK-gruppen) 21,36 m og over	10,3	9,2	8,9	9,1	9,6

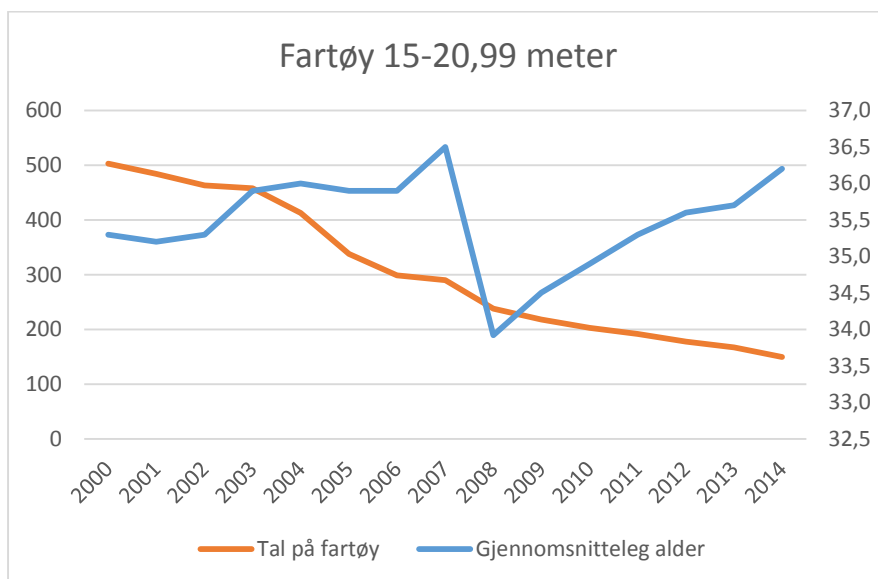
Kjelde: Fiskeridirektoratet

Dersom vi samanliknar talet på fartøy og alder på fartøy for dei ulike gruppene, ser det ut som tilgangen til strukturkvoteordninga har ført til at det er dei eldre fartøya som først blir tekne ut gjennom ordninga. Figurane under viser utviklinga i talet på fartøy og fartøyaldar for dei ulike lengdegruppene i kystflåten med heimelslengd over 11 meter frå 2000 til 2014. Høgre akse viser gjennomsnittleg alder, og venstre akse viser talet på fartøy.

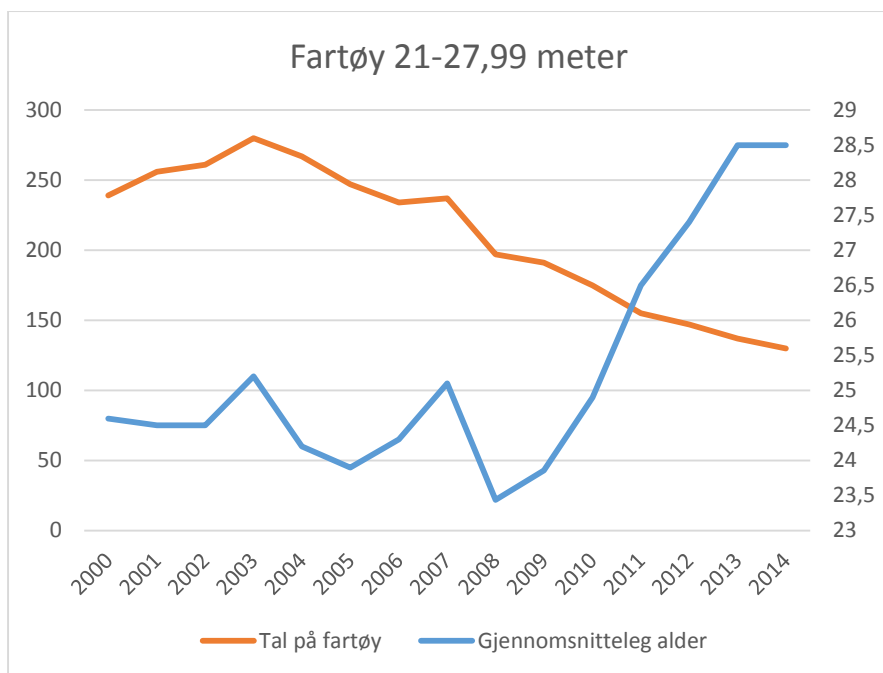


Figur 11 Utviklinga i talet på fartøy og fartøysalder for fartøygruppa med heimslengd 11-14,99 m. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Gruppa mellom 15 og 21,99 meter har hatt størst nedgang i talet på fartøy, både i absolutt og relativ forstand.



Figur 12 Utviklinga i talet på fartøy og fartøysalder for fartøygruppa med heimslengd 15-20,99 m. Kjelde: Fiskeridirektoratet



Figur 13 Utviklinga i talet på fartøy og fartøyalder for fartøygruppa med heimslengd 20-27,99 m. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Gjennomgangen av lønnsemda i kystflåten viser oss at kvotar og prisar er viktige parameter for dei bedriftsøkonomiske storleikane, og at lønnsemda såleis kan variere mykje frå år til år. Lønnsemda varierer også i havfiskeflåten, men ikkje med så store svingingar som i kystflåten. Det siste gjeld særleg for dei pelagiske fiskeria. Kystflåtegruppa er i hovudsak heilårsdriven, med jamn sysselsetjing om bord.

5 Nærare om dei ulike gruppene i kystflåten

5.1 Fartøy med heimslengd mellom 11 (13) og 14,99 meter

Som vist i tabell 1 over, er fartøygruppa med heimslengd mellom 11 (13) og 14,99 meter den mest talrike gruppa i kystflåten over 11 meter, med 689 fartøy.

Tabell 7 Tal på deltakarrettar fordelt på faktisk lengd og fiske for fartøy med heimslengd mellom 11(13) -14,99 m.

Heimslengd 11 (13) -14,99 m	Faktisk lengd				Totalt
	Under 11 meter	11-14,9 meter	15-20,9 meter	21 meter og over	
Torsk, nord	27	337	29	24	417
Hyse/Sei, nord	30	338	26	24	418
Torsk, sør	1	12	3	8	24
Seinot, nord		17	4	5	26
Seinot, sør (ikkje h.lengd)	0	6	5	41	52
Makrell, not		3	2	1	6
Makrell, garn/snøre	5	45	5	10	65
Nvg-sild	10	51	9	18	88
Sild, sør	2	8	2	5	17
Totalt	45	479	59	112	695

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen over viser talet på deltakarrettar i fartøygruppa, fordelt på heimslengd og faktisk lengd. Det er 643 deltakarrettar i gruppa. Då tel vi ikkje med seinot sør. 65 pst. av deltakarrettane er i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N. Dersom vi samanliknar tabellen med tabell 3, ser vi at 65 av totalt 72 deltakarrettar for makrell (garn/snøre) er i denne gruppa.

Tabellen under viser talet på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga i perioden 1.1. 2004 til 9.7.2015 for fartøygruppa. Av dei 287 fartøya som er tatt ut gjennom ordninga, er 68,6 pst. frå dei tre nordlegaste fylka. Det er vidare tatt ut 357 deltakarrettar, og 63 pst. av desse kjem frå fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N, og av desse er igjen 78,6 pst. tatt ut i dei tre nordlegaste fylka. Det er i Nordland det er tatt ut flest fartøy og deltakarrettar, noko som er naturleg da det også er i Nordland det er flest fartøy. 15,4 pst. av dei strukturerte deltakarrettane er tatt ut i fisket etter nvg-sild. Også her er flest frå Nordland.

Tabell 8 Tal på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga

Fylkenamn	Strukturerte fartøy ²⁾	Strukturerte tillatelse										Totalt
		Torsk, nord	Torsk sør	Seinot, nord	Seinot, sør ¹⁾	Makrell, not	Makrell, garn/ snøre	NVG-sild	Sild, sør	SUK ¹⁾ (nordsjø-sild)	SUK ¹⁾ (makrell)	
Finnmark	53	52					4	4				60
Troms	58	48		3		3	3	6				63
Nordland	86	77		3		1	6	21	1			109
Nord-Trøndelag	11	10		1		3	1	1				16
Sør-Trøndelag	6	4					3	1				8
Møre og Romsdal	37	24				6	10	7	1			48
Sogn og Fjordane	12	5	1	2		6	2	3	2			21
Hordaland	9	2				1	1	6	1			11
Rogaland	6	1	2				3	3				9
Agder	5	2					4					6
Øvrige fylker	4					1	1	3	1			6
Totalt	287	225	3	9	0	21	38	55	6	0	0	357

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellane under viser graden av strukturering i fisket etter torsk nord og nvg-sild for fartøygruppa med heimslengd mellom 11 (13)-14,99 meter i 2008 og 2015. Den totale graden av strukturering er om lag lik for dei to fiskeria.

Dersom vi ser nærare på graden av strukturering i dei ulike fylka (kor stor del av kvotefaktorane som er tildelt som strukturkvotar), så er det ikkje overraskande at graden av strukturering i fisket etter torsk nord for 62 N er høgast i dei nordlegaste fylka.

Tabell 9 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med h.lengd 11 (13)-14,99 meter i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 gr. N.

Torsk nord	01.01.2004 ^a					31. desember 2008					6. juli 2015				
Fylkenamn	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad
Finnmark	143	483,2		483,2		107	413,0	105,6	518,6	20 pst.	81	351,5	187,2	538,7	35 pst.
Troms	99	341,1		341,1		89	344,7	83,4	428,1	19 pst.	67	293,8	182,0	475,8	38 pst.
Nordland	220	737,7		737,7		200	757,6	102,2	859,9	12 pst.	158	668,0	280,4	948,4	30 pst.
Nord-Trøndelag	23	76,6		76,6		17	66,1	16,5	82,6	20 pst.	14	61,5	41,8	103,3	40 pst.
Sør-Trøndelag	23	82,1		82,1		23	92,9	14,0	106,9	13 pst.	23	100,1	16,8	116,9	14 pst.
Møre og Romsdal	63	208,1		208,1		58	218,8	51,3	270,1	19 pst.	47	195,7	89,6	285,3	31 pst.
Sogn og Fjordane	16	62,1		62,1		15	60,5	13,1	73,6	18 pst.	7	33,8	18,1	51,9	35 pst.
Hordaland	3	11,4		11,4		5	19,2	2,7	21,9	12 pst.	4	15,5	0,0	15,5	0 pst.
Rogaland	5	18,8		18,8		6	23,9	0,0	23,9	0 pst.	7	29,7	2,4	32,2	8 pst.
Agder	4	14,6		14,6		5	19,2	0,0	19,2	0 pst.	3	12,5	3,5	16,0	22 pst.
Øvrige fylker				0,0					0,0					0,0	
Ikkje oppgjeve fylke				0,0					0,0		5	16,6	0,0	16,6	0 pst.
Totalt	599	2 035,6	0,0	2 035,6		525	2 016,0	388,8	2 404,8	16 pst.	416	1 778,7	821,9	2 600,6	32 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

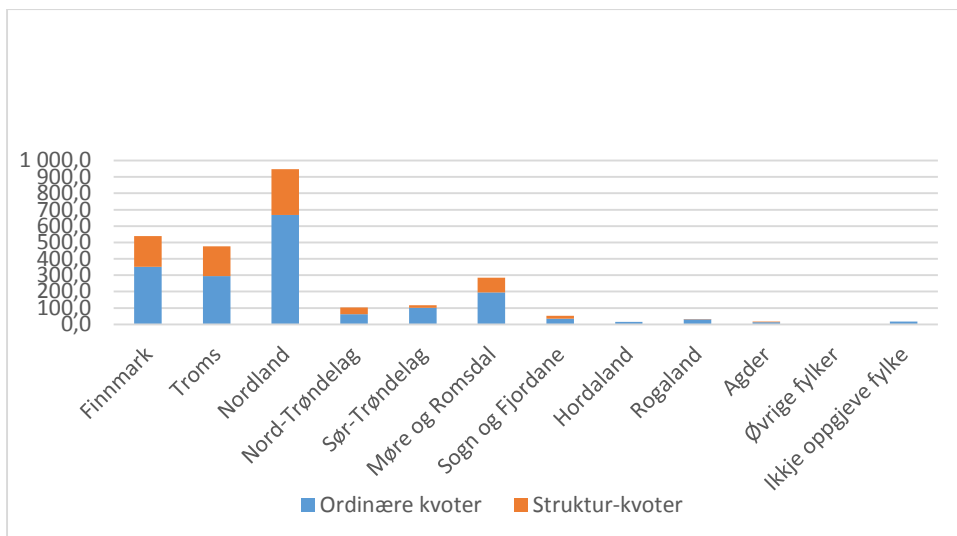
Tabellen under viser graden av strukturering i fisket etter nvg-sild for fartøygruppa. Også her er graden av strukturering høg i nord (Finnmark og Nordland), men meir jamt fordelt langs kysten.

Tabell 10 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med h.lengd 11 (13)-14,99 meter i fisket etter nvg-sild.

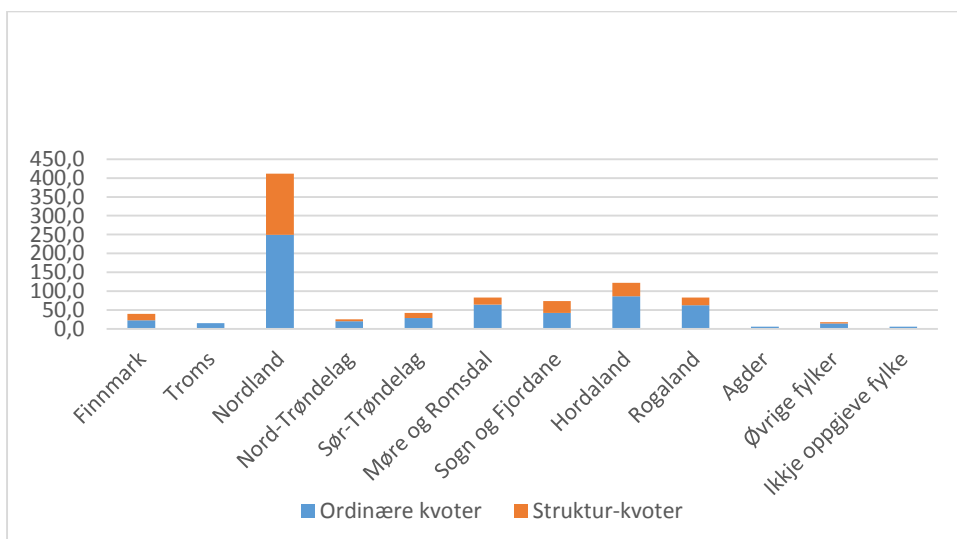
NVG-sild	01.01.2004 ^a					31. desember 2008					6. juli 2015				
Fylkenamn	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad	Antall tillatelse r	Ordinære kvoter	Struktur -kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturerings -grad
Finnmark	13	68,0		68,0		12	78,8	0,0	78,8	0 pst.	3	23,6	16,8	40,4	42 pst.
Troms	12	64,0		64,0		11	73,5	0,0	73,5	0 pst.	2	15,7	0,0	15,7	0 pst.
Nordland	54	269,0		269,0		51	334,7	18,0	352,7	5 pst.	34	249,6	162,1	411,6	39 pst.
Nord-Trøndelag	8	36,5		36,5		7	46,3	0,0	46,3	0 pst.	3	21,0	4,7	25,7	18 pst.
Sør-Trøndelag	6	24,5		24,5		2	15,0	0,0	15,0	0 pst.	4	29,5	13,1	42,6	31 pst.
Møre og Romsdal	15	79,0		79,0		20	128,2	17,0	145,2	12 pst.	9	64,9	18,9	83,7	23 pst.
Sogn og Fjordane	10	53,5		53,5		6	38,9	0,0	38,9	0 pst.	6	42,6	31,4	74,0	42 pst.
Hordaland	15	71,0		71,0		12	70,0	5,0	75,0	7 pst.	13	87,1	34,9	122,0	29 pst.
Rogaland	8	37,5		37,5		5	27,5	0,0	27,5	0 pst.	10	62,9	20,4	83,3	24 pst.
Agder	2	10,5		10,5		3	18,1	0,0	18,1	0 pst.	1	5,9	0,0	5,9	0 pst.
Øvrige fylker	3	10,5		10,5		1	7,5	0,0	7,5	0 pst.	2	14,4	4,2	18,6	23 pst.
Ikkje oppgjeve fylke				0,0					0,0		1	6,6	0,0	6,6	0 pst.
Totalt	146	724,0	0,0	724,0		130	838,5	40,0	878,5	5 pst.	88	623,7	306,4	930,1	33 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Kvotegrunnlaget i 2015 blir presentert i figurane under.



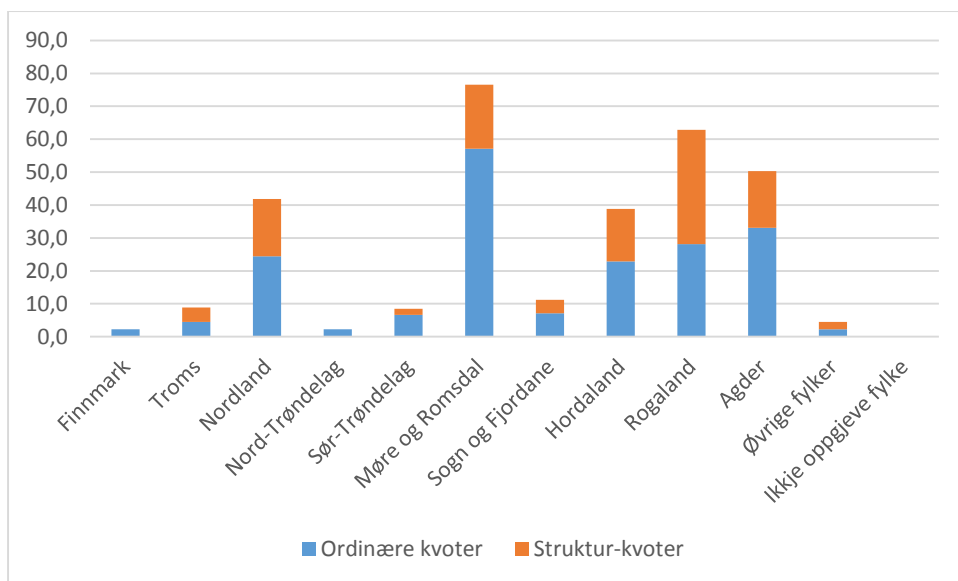
Figur 14 Kvotegrunnlag torsk nord 2015 - fartøy med heimslengd 11(13)-14,99



Figur 15 Kvotegrunnlag NVG-sild 2015 - fartøy med heimslengd 11(13)-14,99 m

Som figurane viser, er kvotegrunnlaget for torsk nord størst i dei tre nordligaste fylka, medan kvotegrunnlaget er meir spreidd for nvg-silda, men absolutt høgast i Nordland.

Under ser vi også kvotegrunnlaget for makrell (fiske med garn/snøre) for 2015, i og med at dei fleste av deltakarrettane (65 av 72) er i denne fartøygruppa. Her er kvotegrunnlaget også spreidd over heile landet, men med overvekt på Vestlandet.



Figur 16 Kvotegrunnlag 2015 makrell (garn/snøre)

5.2 Fartøy med heimslengd mellom 15 og 20,99 meter

Figur 1 viser at gruppa med heimslengd mellom 15 og 20,99 meter består av 150 fartøy.

Tabell 11 Tal på deltakarrettar fordelt på faktisk lengd og fiske for fartøy med heimslengd mellom 15 -20,99 meter

Heimslengd 15-20,99 m	Faktisk lengd				Totalt
	Under 11 m	11-14,9 m	15-20,9 m	21 m og over	
Torsk, nord	2	16	74	67	159
Hyse/Sei, nord	2	19	76	59	156
Torsk, Sør				3	3
Seinot, nord		2	5	31	38
Seinot, sør (ikkje h.lengd)	0	6	5	41	52
Makrell, not				15	15
Makrell, garn/snøre		6	5	5	16
NVG-sild	1	1	9	31	42
Sild, sør				2	2
Totalt	3	31	98	195	327

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen over viser talet på deltakarrettar i fartøygruppa, fordelt på heimslengd og faktisk lengd. Det er 275 deltakarrettar i gruppa, om ein ikkje tel med seinot sør. 58 pst. av deltakarrettane er i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N.

Tabellen under viser talet på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga i perioden 1.1. 2004 til 9.7.2015 for fartøygruppa. Av dei 288 fartøya som er tatt ut gjennom ordninga, er 69,7 pst. frå dei tre nordlegaste fylka. Det er vidare tatt ut 413 deltakarrettar, og 53 pst. av desse er i fisket etter torsk, hyse og sei N. for 62° N, og av disse er igjen er 85 pst. tatt ut i dei tre nordlegaste fylka, hovudsakleg i Nordland.

24 pst. av dei strukturerte deltakarrettane er tatt ut i fisket etter nvgsild. Også her er flest i Nordland.

Tabell 12 Tal på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga

Fylkenamn	Strukturerte fartøy2)	Strukturerte deltakarrettar										Totalt
		Torsk, nord	Torsk, sør	Seinot, nord	Seinot, sør1)	Makrell, not	Makrell, garn/snøre	NVG-sild	Sild, sør	SUK1) (nordsjøsild)	SUK1) (makrell)	
Finnmark	39	35		6			1	9				51
Troms	50	46	1	3		1	1	13				65
Nordland	112	106		13		1	1	32				153
Nord-Trøndelag	6	3						5				8
Sør-Trøndelag	4	2		2		1		2				7
Møre og Romsdal	35	19	1	7		10	3	17	3			60
Sogn og Fjordane	23	8	1	3		11	1	9	6			39
Hordaland	11					3	4	8	3			18
Rogaland	7	1					6	4				11
Agder	1						1					1
Øvrige fylker												0
Totalt	288	220	3	34	0	27	18	99	12	0	0	413

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellane under viser graden av strukturering i fisket etter torsk nord og nvgsild for fartøygruppa med heimslengd mellom 15- 20,99 meter i 2008 og 2015. Graden av strukturering er høgare i denne fartøygruppa enn for fartøygruppa med heimslengd 11 (13)- 14,99 meter, noko som kan forklarast med at gruppa har hatt tilgang til ordninga sidan 2004.

Tabell 13 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med h.lengd 15)-20,99 meter i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 gr. N.

Fylkenamn	01.01.2004 ¹⁾					31. desember 2008					6. juli 2015				
	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad
Finnmark	62	395,5		395,5		28	199,3	125,1	324,4	39 pst.	17	124,8	106,4	231,1	46 pst.
Troms	61	396,0		396,0		43	299,6	106,3	405,9	26 pst.	25	201,0	234,9	436,0	54 pst.
Nordland	201	1 273,8		1 273,8		125	876,9	357,9	1 234,8	29 pst.	89	672,7	554,9	1 227,6	45 pst.
Nord-Trøndelag	7	38,1		38,1		3	18,9	10,6	29,6	36 pst.	2	11,8	6,4	18,3	35 pst.
Sør-Trøndelag	3	16,2		16,2		1	5,6	0,0	5,6	0 pst.	1	8,0	14,2	22,2	64 pst.
Møre og Romsdal	23	140,0		140,0		14	110,9	80,0	190,9	42 pst.	13	113,1	152,4	265,5	57 pst.
Sogn og Fjordane	12	77,2		77,2		7	52,0	29,9	81,9	37 pst.	5	40,6	42,6	83,1	51 pst.
Hordaland	3	20,7		20,7		3	21,6	0,0	21,6	0 pst.	3	22,7	0,0	22,7	0 pst.
Rogaland	4	30,5		30,5		3	22,9	7,1	30,0	24 pst.	3	24,0	9,5	33,6	28 pst.
Agder	1	6,0		6,0		1	6,3	0,0	6,3	0 pst.				0,0	
Øvrige fylker	1	0,0		0,0					0,0					0,0	
Ikke oppgjjeve fylke	2	13,3		13,3					0,0		1	8,0	11,7	19,7	59 pst.
Totalt	380	2 407,4	0,0	2 407,4		228	1 614,0	717,0	2 331,0	31 pst.	159	1 226,7	1 133,0	2 359,8	48 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser at dersom ein ser bort i frå Hordaland, er graden av strukturering jamn i alle fylke, og høgast i Sør-Trøndelag (berre ein deltakarrett) og Møre og Romsdal. Det er flest deltakarrettar i dei tre nordligaste fylka.

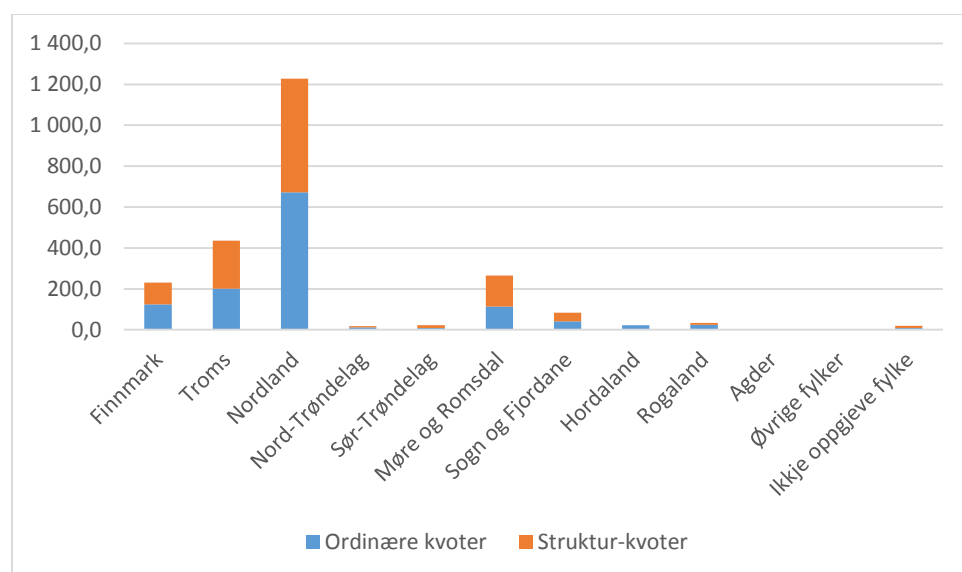
Tabellen under viser graden av strukturering i fisket nvg-sild for fartøygruppa med heimslengd mellom 15- 20,99 meter i 2008 og 2015. Det er få deltakarrettar i kvart fylke, og om ein ser bort i frå Finnmark (inga strukturkvoter, er graden av strukturering på mellom 38 og 75 pst.

Tabell 14 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med h.lengd 15-20,99 meter i fisket etter nvg-sild.

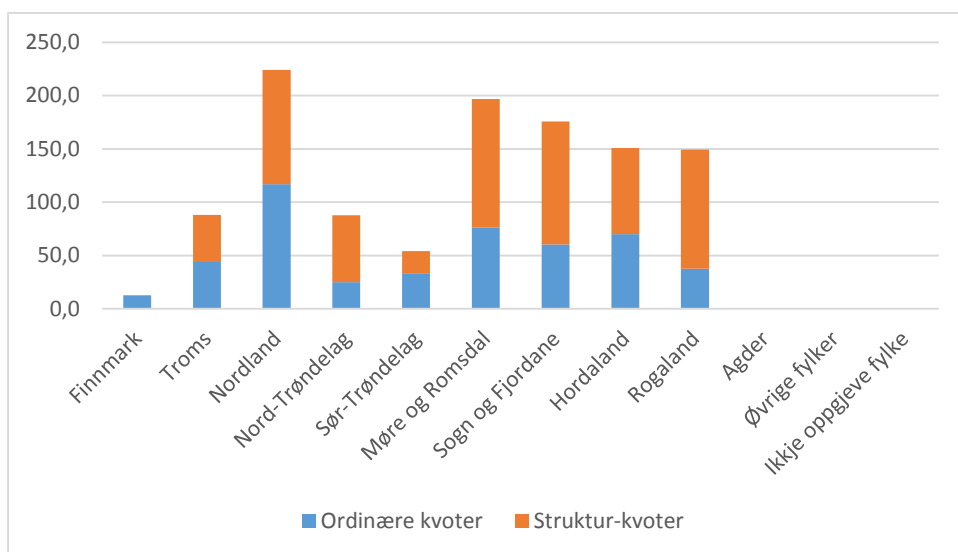
Hjemmelslengde 15-20,9 m	01.01.2004 ¹⁾					31. desember 2008					6. juli 2015				
Fylkenamn	Tal på deltakarrett ar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturering s-grad	Tal på deltakarrett ar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturering s-grad	Tal på deltakarrett ar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Strukturering s-grad
Finnmark	13	126,0		126,0		5	50,1	29,6	79,7	37 pst.	1	12,5	0,0	12,5	0 pst.
Troms	14	130,0		130,0		8	88,0	8,0	96,0	8 pst.	4	43,8	44,3	88,1	50 pst.
Nordland	55	493,0		493,0		27	270,7	116,0	386,7	30 pst.	11	116,9	107,3	224,3	48 pst.
Nord-Trøndelag	6	46,0		46,0		2	18,1	20,4	38,5	53 pst.	2	25,0	62,6	87,6	71 pst.
Sør-Trøndelag	5	48,0		48,0		3	33,0	6,4	39,4	16 pst.	3	33,4	20,8	54,1	38 pst.
Møre og Romsdal	12	98,0		98,0		13	139,2	121,2	260,3	47 pst.	7	76,3	120,6	196,9	61 pst.
Sogn og Fjordane	15	119,0		119,0		8	82,1	91,2	173,3	53 pst.	5	60,5	115,3	175,8	66 pst.
Hordaland	11	110,0		110,0		5	53,0	0,0	53,0	0 pst.	6	69,9	81,0	150,9	54 pst.
Rogaland	5	40,0		40,0		1	12,0	15,2	27,2	56 pst.	3	37,6	111,9	149,5	75 pst.
Agder				0,0					0,0					0,0	
Øvrige fylker	2	12,0		12,0					0,0					0,0	
Ikke oppgjeve fylke	2	19,0		19,0					0,0					0,0	
Totalt	140	1 241,0	0,0	1 241,0		72	746,0	408,1	1 154,1	35 pst.	42	475,9	663,8	1 139,7	58 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figurane under viser kvotegrunnlaget i 2015.



Figur 17 Kvotegrunnlag 2015 for torsk nord for fartøy med heimslengd 15-20,99 m



Figur 18 Kvotegrunnlag 2015 nvg-sild

Figurane teiknar eit nokså likt bilde av kvotegrunnlaget for denne gruppa som for fartøygruppa med heimslengd 11 (13)-14,99 meter, når det gjeld torsk i nord, der dei tre nordligaste fylka har ein overvekt av kvotane. Kvotegrunnlaget for nvg-sild består i stor grad av strukturkvotar, og er i hovudsak på Vestlandet.

5.3 Fartøy med heimslengd over 21 meter

Figur 1 viser at gruppa med heimslengd over 21 meter består av 130 fartøy. Den største kystgruppa er også den som fangstar størst kvantum, jf. figur 8, og gruppa er også størst innan dei pelagiske fiskeria.

Figuren under viser talet på deltakarrettar i gruppa. Det er totalt 317 deltakarrettar og 24 pst. av desse er i fisket etter nvg-sild.

Tabell 15 Tal på deltakarrettar fordelt på faktisk lengd og fiske for fartøy med heimslengd over 21 m.

Heimslengd 21 meter og over	Faktisk lengd				Totalt
	Under 11 m	11-14,9 m	15-20,9 m	21 m og over	
Torsk, nord		2	3	67	72
Hyse/Sei, nord		5	4	76	85
Torsk, sør				5	5
Seinot, nord		1		55	56
Seinot, sør (h-lengd ikkje kjent)	0	6	5	41	52
Makrell, not				18	18
Makrell, garn/snøre				1	1
Nvg-sild			1	76	77
Sild, sør				20	20
SUK (nordsjøsild)	0	0	0	16	16

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen under viser talet på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga i perioden 1.1. 2004 til 9.7.2015 for fartøygruppa. Av dei 240 fartøya som er tatt ut gjennom ordninga, er 60,4 pst. frå dei tre nordlegaste fylka, medan 33,7 pst. er frå Vestlandet. Av dei 406 deltakarrettane som er tatt ut, kjem 45 pst. frå fisket etter nvg-sild, og 29 pst. frå fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 N.

Tabell 16 Tal på fartøy og deltakarrettar som er tatt ut gjennom strukturkvoteordninga

Fylkesnavn	Strukturerte fartøy	Strukturerte delte										Totalt
		Torsk, nord	Torsk sør	Seinot, nord	Seinot, sør1	Makrell, not	Makrell, garn/snøre	NVG-sild	Sild, sør	SUK1) (nordsjø-sild)	SUK1) (makrell)	
Finnmark	22	19		13		1		15	1			49
Troms	47	31		14				33	1			79
Nordland	76	38		17		1	1	61				118
Nord-Trøndelag	6	2		2		1		5				10
Sør-Trøndelag	4	2		1				3				6
Møre og Romsdal	35	12	1	7		4		27	7			58
Sogn og Fjordane	35	10	1	10		8		28	9			66
Hordaland	11	1		2		1		10	2			16
Rogaland	1		1									1
Agder	2	2	1									3
Øvrige fylker	1			1				1				2
Totalt	240	117	4	67	0	16	1	183	20	0	0	408

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellane under viser fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med deltakarrett med heimslengd over 21 meter i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 N og nvg-sild i 2008 og 2015. Graden av strukturering er høgast i denne fartøygruppa, og høgast i fisket etter nvg-sild.

Tabell 17 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med h.lengd over 21 meter i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 gr. N.

Fylkesnavn	01.01.2004 ¹⁾					31. desember 2008					6. juli 2015				
	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Struktur-kvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad
Finnmark	25	181,8		181,8		15	149,8	123,3	273,1	45 pst.	5	53,5	93,9	147,3	64 pst.
Troms	29	226,9		226,9		17	167,6	200,1	367,7	54 pst.	17	180,7	346,9	527,5	66 pst.
Nordland	76	636,2		636,2		38	371,5	218,0	589,5	37 pst.	22	227,2	258,5	485,8	53 pst.
Nord-Trøndelag	5	34,8		34,8		2	18,6	7,5	26,1	29 pst.	1	10,3	14,9	25,2	59 pst.
Sør-Trøndelag	2	18,4		18,4		2	17,3	12,5	29,8	42 pst.	1	8,9	15,4	24,3	63 pst.
Møre og Romsdal	19	166,5		166,5		13	129,8	56,8	186,6	30 pst.	12	126,4	132,9	259,3	51 pst.
Sogn og Fjordane	18	149,0		149,0		9	86,6	55,5	142,1	39 pst.	6	60,2	65,2	125,4	52 pst.
Hordaland	3	28,2		28,2		3	29,7	8,0	37,7	21 pst.	4	41,7	8,3	50,0	17 pst.
Rogaland	1	10,1		10,1		1	10,7	0,0	10,7	0 pst.	1	11,0	0,0	11,0	0 pst.
Agder	2	19,0		19,0		2	21,3	7,5	28,8	26 pst.	1	11,0	16,6	27,6	60 pst.
Øvrige fylker				0,0					0,0					0,0	
Ikkje oppgjeve fylke	1	9,5		9,5					0,0		2	19,7	0,0	19,7	0 pst.
Totalt	181	1 480,4	0,0	1 480,4		102	1 002,9	689,2	1 692,1	41 pst.	72	750,6	952,5	1 703,1	56 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Frå tabellen over ser vi at om vi ser bort i frå Hordaland og Rogaland, har dei andre fylka ein grad av strukturering på over 50 pst. Talet på deltakarrettar har gått ned frå totalt 181 i 2014, til totalt 72 i 2015.

Tabellen under viser at dei tre nordligaste fylka har 38 av dei totalt 77 deltakarrettane i fisket etter nvg-sild i lengdegruppa, og graden av strukturering er lågare enn i dei

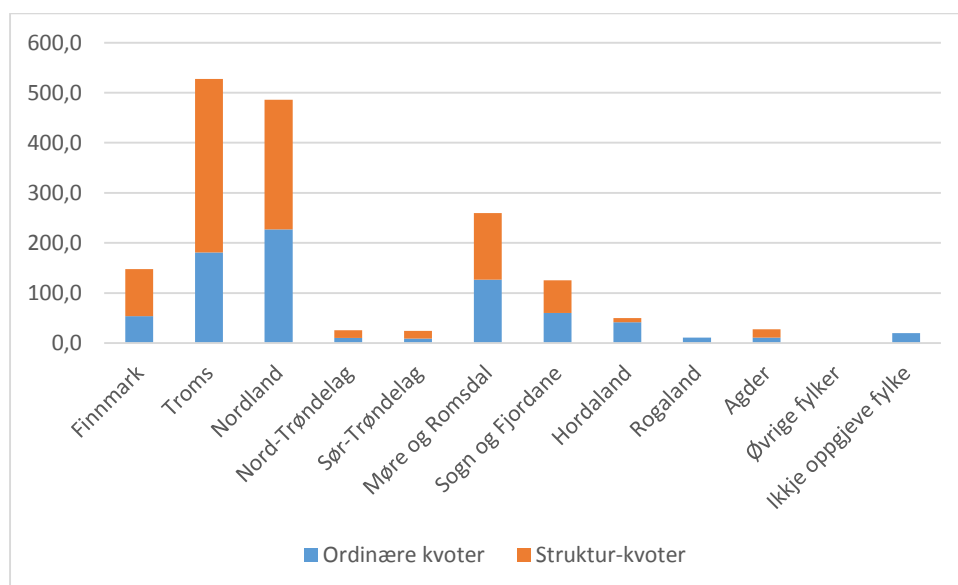
andre fylka. Like fullt er graden av strukturering i dette fisket høgast av dei gruppene vi har gått igjennom.

Tabell 18 Fylkesvis fordeling av kvotefaktorar fordelt på ordinære kvoter og strukturkvoter for fartøy med h.lengd over 21 m. i fisket etter nvg-sild

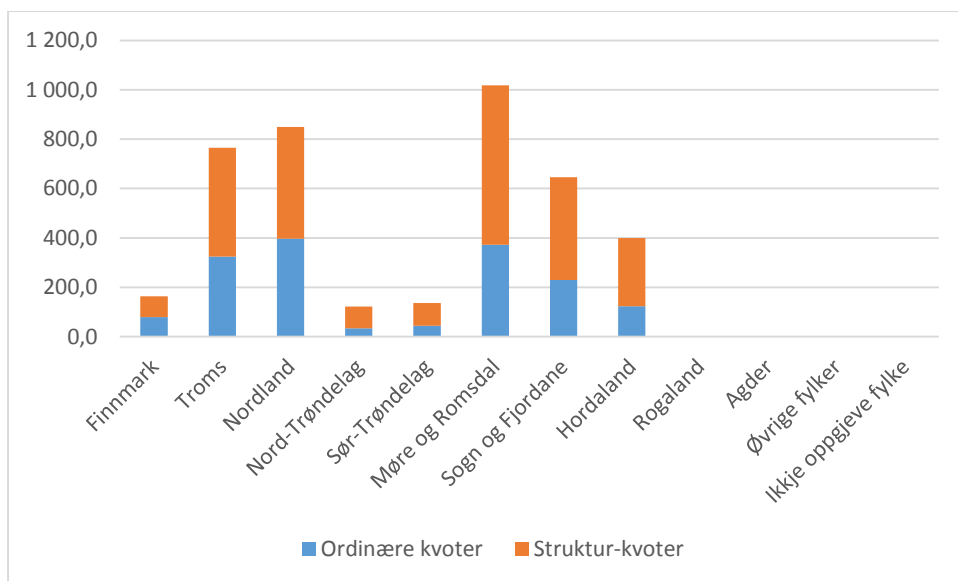
Heimslengd 21 m og over	01.01.2004 ¹⁾					31. desember 2008					6. juli 2015				
Fylkenavn	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Strukturkvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Strukturkvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad	Tal på deltakarrettar	Ordinære kvoter	Strukturkvoter	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad
Finnmark	23	397,5		397,5		12	225,0	97,7	322,7	30 pst.	4	79,8	84,3	164,1	51 pst.
Troms	33	531,0		531,0		16	316,5	306,0	622,5	49 pst.	15	324,0	441,7	765,7	58 pst.
Nordland	103	1 644,0		1 644,0		39	712,5	590,7	1 303,2	45 pst.	19	397,5	451,7	849,2	53 pst.
Nord-Trøndelag	6	60,0		60,0		2	33,0	36,0	69,0	52 pst.	2	34,4	87,6	122,1	72 pst.
Sør-Trøndelag	8	112,5		112,5		2	42,0	64,2	106,2	60 pst.	2	43,8	93,2	137,0	68 pst.
Møre og Romsdal	31	430,5		430,5		16	289,5	288,0	577,5	50 pst.	18	372,5	645,6	1 018,1	63 pst.
Sogn og Fjordane	29	399,0		399,0		21	382,5	374,2	756,7	49 pst.	11	230,1	416,5	646,6	64 pst.
Hordaland	14	184,5		184,5		9	153,0	154,5	307,5	50 pst.	6	123,6	275,5	399,1	69 pst.
Rogaland	6	87,0		87,0		1	13,5	0,0	13,5	0 pst.				0,0	
Agder				0,0					0,0					0,0	
Øvrige fylker				0,0					0,0					0,0	
Ikkje oppgjeve fylke	1	21,0		21,0					0,0					0,0	
Totalt	254	3 867,0	0,0	3 867,0		118	2 167,5	1 911,3	4 078,8	47 pst.	77	1 605,6	2 496,2	4 101,8	61 pst.

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figurane under viser kvotegrunnlaget i 2015.

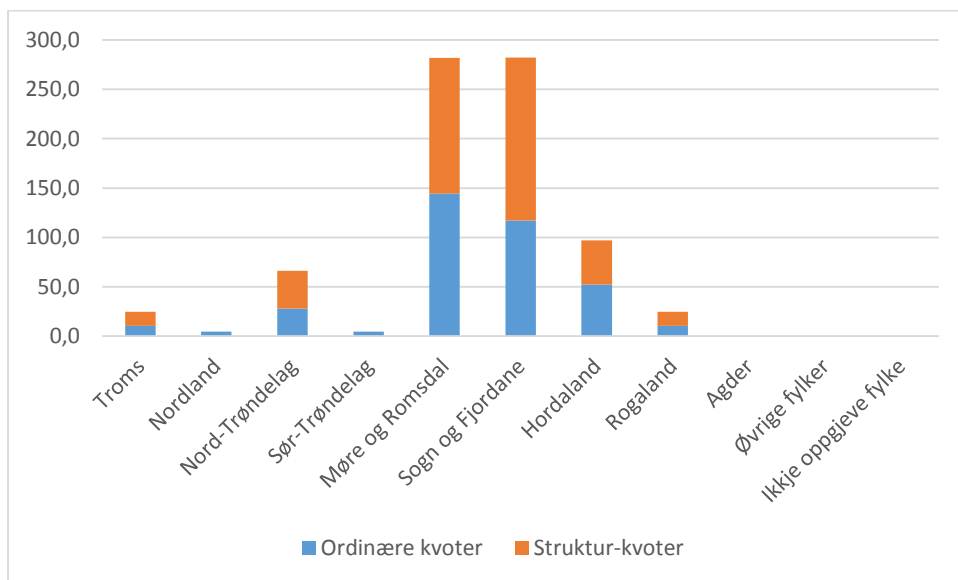


Figur 19 Kvotegrunnlag 2015 fordelt på grunnkvoter og strukturkvoter, torsk nord



Figur 20 Kvotegrunnlag 2015 fordelt på grunnkvotar og strukturkvotar, nvg-sild

Frå tabell 16 kan vi sjå at alle deltakarrettar i fisket etter makrell med not er i denne lengdegruppa. Under presenterast difor kvotegrunnlaget i 2015 for dette fiskeriet. Ein ser at kvotegrunnlaget i all hovudsak fordelar seg på fartøy heimehørende på Vestlandet.



Figur 21 Kvotegrunnlag 2015 fordelt på grunnkvotar og strukturkvotar, makrell (not)

5.4 Fullstrukturerte fartøy

Sjølvs om gjennomgangen over for dei tre fartøygruppene viser at ulike fiskeri er strukturerte i ulik grad, seier tala ikkje noko om kor mange fartøy som er fullstrukturerte. Tabellane under viser korleis kvart enkelt fartøy har strukturert i lengdegruppene over og under 15 meter heimelslengd. I tabellane er eit fartøy rekna som fullstrukturert dersom ein av deltakarrettane er fullstrukturert. Det kan såleis vere mogleg for fartøyet å gjennomføre ytterlegare strukturering på ein annan deltakarrett. I og med at fartøy kan ha deltakarrett i ulike heimelslengder, viser desse tabellane ikkje same tal på fartøy som i tabell 2.

Gruppering	Tal på fartøy	Grad av strukturering						
		Ingen	0-49 %	50-84 %	85-89 %	90-94 %	95-99 %	100 %
Kombinert	79	29	4	32	3	2	1	8
Pelagisk	78	50	4	16	2	3	1	2
Torskefisk	336	189	14	108	3	1	5	16
Totalt	493	268	22	156	8	6	7	26

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser at 268 av totalt 493 fartøy (54,3 pst.) mellom 11 og 14,99 meter ikkje har strukturert. 203 fartøy har nådd minst 50 pst. av mogleg strukturering, og 26 av dei 493 fartøya er fullstrukturerte (minst ein av deltakarrettane). Av dei 50 fartøya som har valt å strukturere i begge sektorar, har 92 pst. av dei nådd over 50 pst. av mogleg strukturering.

Tabellen under viser den same oversikta, men for fartøy med heimelslengd over 15 meter.

Gruppering	Tal på fartøy	Grad av strukturering						
		Ingen	0-49 %	50-84 %	85-89 %	90-94 %	95-99 %	100 %
Kombinert	92	7	10	28	1	7	6	33
Pelagisk	23	8	3	4			1	7
Torskefisk	147	66	33	35	1	6	2	4
Totalt	262	81	46	67	2	13	9	44

Kjelde: Fiskeridirektoratet

Tabellen viser at 81 av 262 (30,9 pst.) fartøy ikkje har strukturert i det heile. Fartøy med heimelslengd over 15 meter har hatt tilgang til strukturkvoteordninga over lengre tid enn den mindre fartøygruppa, og det kan vere med på å forklare at fleire fartøy er strukturerte. 51,1 pst. av fartøya har nådd over 50 pst. av mogleg strukturering, og 44 fartøy er fullstrukturerte (minst ein av deltakarrettane). Bland dei fartøya som driv

både i torskesektoren og i pelagisk sektor har 81,5 pst. av fartøya nådd over 50 pst. av mogleg strukturering.

Det er fleire fartøy som driv fiske i begge sektorar som er tildelt strukturkvote, enn fartøy som berre driv i ein sektor. Dette gjeld både blant dei større og dei mindre fartøygruppene. Blant fartøya med heimslengd under 15 meter har 64 pst. av dei som driv i begge sektorar strukturert, medan 36 pst. av fartøya som berre driv i pelagisk sektor har strukturert. Av fartøya som driv innan torskefisket, har 44 pst. strukturert.

Berre 7 av 92 fartøy med heimslengd over 15 meters som driv innan begge sektorar har strukturert (0,7 pst.). 66 pst. av fartøya som driv innan pelagisk sektor har strukturert, og 56 pst. pst. av fartøy som driv innan torskefisket har valt å strukturere.

6 Behovet for høgare kvotetak i kystflåten

Kystflåten er ei mangfaldig gruppe, og gjennomgangen over viser at fartøya i ulik grad har nytta seg av strukturkvoteordninga, og at graden av strukturering er ulik i dei forskjellige fiskeria. Graden av strukturering innanfor dei lovlege kvotetaka blir normalt styrt av tilbod og etterspørsel, og etterspørselen vil igjen langt på veg vere styrt av pris- og marknadssituasjonen. Så lenge det er god lønnsemd i fiskeria vil ikkje så mange ønskje eller trenge ein måte å kome seg ut av næringa på.

Gjennomgangen av lønnsemda i kystflåten har vist at lønnsemda varierer frå år til år, og at særleg den pelagiske flåten har store svingingar i lønnsemda. Samstundes har vi sett at lønnsemda er større i havfiskeflåten.

Ulike former for strukturtiltak må gjennomførast i periodar eller vere eit ståande tilbod. Grunnen til det er at auka produktivitet på grunn av betre reiskapar, fartøy og kompetanse er ei vedvarande og ønskt utvikling for å sikre ei best mogleg utnytting av samfunnet sine ressursar.

Regjeringa er opptatt av å leggje til rette for vidare utvikling av det norske næringslivet. Samstundes er det vel så viktig at ein legg til rette for at denne utviklinga kan skje på premissane til næringslivet, og at rammeverket er til stades for at næringslivet kan utvikle seg i størst mogleg grad slik aktørane finn det best.

Strukturkvoteordningar er rammeverket i fiskerinæringa. Skal vi framleis leggje til rette for å auke effektiviteten i næringa, må næringa ha høve til å ha eit driftsgrunnlag som skaper lønnsemd, både for fartøyeigar og mannskap. Derfor vil no regjeringa vurdere å heve kvotetaka i kystflåten.

Ved å heve kvotetaka blir det lettare for den enkelte å tilpasse kvotegrunnlaget sitt til den drifta som sikrar lønnsamt driftsopplegg. Det er heilt i tråd med formålet med strukturkvoteordninga.

Å heve kvotetaka no er også å sørgje for at kystflåten kan tilpasse si framtidige drift, slik at ein unngår at utviklinga stoppar opp på grunn av eit rammeverk som ikkje er tilpassa utviklinga i næringa.

Ulike driftstilpassingar i flåtegruppa tilseier at ulike måtar å heve kvotetaket på kan vere aktuelle. I det følgjande går vi gjennom nokre alternativ og nokre problemstillingar knytt til høgre kvotetak.

6.1 Ulike kvotetak

Kvotetaka er i dag ulike for gruppene med heimslengd over og under 15 meter. Fartøy med heimslengd under 15 meter kan i dag velje mellom kvotetaka 2+2 og 3+1, og fartøy med heimslengd over 15 meter kan velje mellom 3+3 og 4+2. Det kan såleis vere naturleg å vurdere å heve kvotetaka til

- ein modell der fartøyet kan tildelast kvote på inntil fire gonger grunnkvoten til fartøyet, både i torskesektoren og i pelagisk sektor, ein såkalla 4+4 modell, eller:
- ein modell der fartøyet kan tildelast kvote på inntil fem gonger grunnkvoten til fartøyet, både i torskesektoren og i pelagisk sektor, ein såkalla 5+5 modell.

Den minste gruppa er den med flest fartøy, og som fangstar den største mengda med torsk. Såleis er gruppa viktig for sysselsetjinga og busetjinga i Kyst-Noreg.

Gjennomgangen av graden av strukturering og oversikten over kor mange fartøy som er fullstrukturerte, viser tydelege forskjellar mellom gruppene av dei minste fartøya og dei større fartøya. Dei minste fartøya har lågare grad av strukturering enn fartøya med heimslengd over 15 meter. Dette kan mellom anna forklarast med at gruppa har hatt tilgang til ordninga i kortare tid. I tabell 22 ser vi at for fartøy med heimslengd over 15 meter er det 47 av 92 fartøy som driv fiske både i torskesektoren og i pelagisk sektor og dei har strukturering på over 85 pst.. Totalt har 25,5 pst. av fartøya med heimslengd over 15 meter ei strukturering på over 85 pst.. Av fartøya med heimslengd under 15 meter har berre 9,5 pst. ei så høg strukturering.

Høgare kvotetak vil kunne innebere ei raskare struktureringstakt. Struktureringstakta kan få noko å seie for kor raskt fordelinga mellom ulike geografisk område kan bli endra, og for kor raskt effektivitetsgevinst kan takast ut. Valfridom mellom ulike alternativ kan gi auka fleksibilitet for fartøyeigarane.

Høgare kvotetak kan føre til at fleire fartøy med tida blir tatt ut av fiske gjennom ordninga. Som tabell 6 viser, er det gjennomsnittlege talet på fiskarar per fartøy stabilt, og færre fartøy vil kunne føre til at det samla talet på fiskarar går ned. Dette må vi sjå som ein naturleg konsekvens av at høgare kvotetak gir fiskeflåten høve til å bli stadig meir effektiv, i dette tilfellet at flåten tek opp like mykje fisk, men med lågare total

arbeidsinnsats. Samstundes vil dette også føre til at produksjonen per fiskar går opp, noko som kan føre til ein produktivitetsvekst i næringa.

Om arbeidsinnsatsen blir lågare, vil det å auke graden av strukturering for det enkelte fartøy kunne bety at ein må auke kapitalinnsatsen for å kunne ta del i strukturkvoteordninga. Samstundes vil eit større driftsgrunnlag gi fartøya høve til større driftsinntekter, slik at ein kan finansiere eit høgare kapitalbehov.

Det er ikkje mogleg å sjå på førehand kor mange fartøy som vil gå ut av fisket på bakgrunn av val av kvotetak. Det er ikkje nødvendigvis eit ein til ein-forhold mellom talet på fartøy som blir tatt ut av fisket og kvotetaket. Det er ulike kvotegrunnlag på dei ulike fartøya i gruppene. Det gjer at til dømes eit kvotetak på 5, vil føre til at det kan bli tatt ut meir enn fem fartøy, da kvotegrunnlaget på dei uttatte fartøya kan vere mindre enn kvotegrunnlaget på det attverande fartøyet. Denne effekten oppstår fordi kvotetaket er ein funksjon av kvotegrunnlaget på det attverande fartøyet. Avkortinga bidreg og til denne effekten.

Departementet ønskjer høyringsinstansane sitt syn på kor høge kvotetaka skal vere.

Skiljet mellom fartøy med heimslengd på 15 meter finn vi igjen fleire stader i reguleringsregimet for den norske fiskeflåten, til dømes kan berre fartøy under 15 meter drive fiske innanfor fjordlinjene. I høyringsnotatet har vi fleire gonger sett at fartøygruppa med heimslengd under 15 meter er viktig for sysselsetjing og busetjing langs kysten. Ved å heve kvotetaka, vert det mogleg å samle fleire kvotar på eitt fartøy. Det kan igjen føre til at fleire fartøyeigarar ser seg tent med å bygge seg eit større fartøy som er lengre enn heimslengda, og at fleire av dei minste fartøya blir tatt ut av fisket gjennom strukturkvoteordninga. Dette vil påverke diversiteten i kystflåten. Samstundes blir det rom for at kvar enkelt fartøyeigar kan tilpasse fartøyet til sitt driftsgrunnlag.

Departementet ønskjer høyringsinstansane sitt syn på om det framleis skal vere ulike kvotetak for ulike grupper i kystflåten.

6.2 Grad av spesialisering

Dersom det blir lettare å spesialisere seg innan eit fiskeri, aukar næringa sin fleksibilitet til å tilpasse drifta til det kvart fartøy finn mest lønnsamt. Tidlegare undersøkingar frå Nofima tyder på at såkalla spesialistar (dei som har hovudtyngda av kvotegrunnlaget i eitt fiskeri) får til ei jamnare utnytting av sesongen enn dei såkalla generalistane.

Å kunne spesialisere seg innan eit fiskeri, kan derfor også ha kvalitetsmessige fordelar, da ein får høve til berre å konsentrere seg om eit fiskeri og kan rigge fartøyet berre for dette fiskeriet.

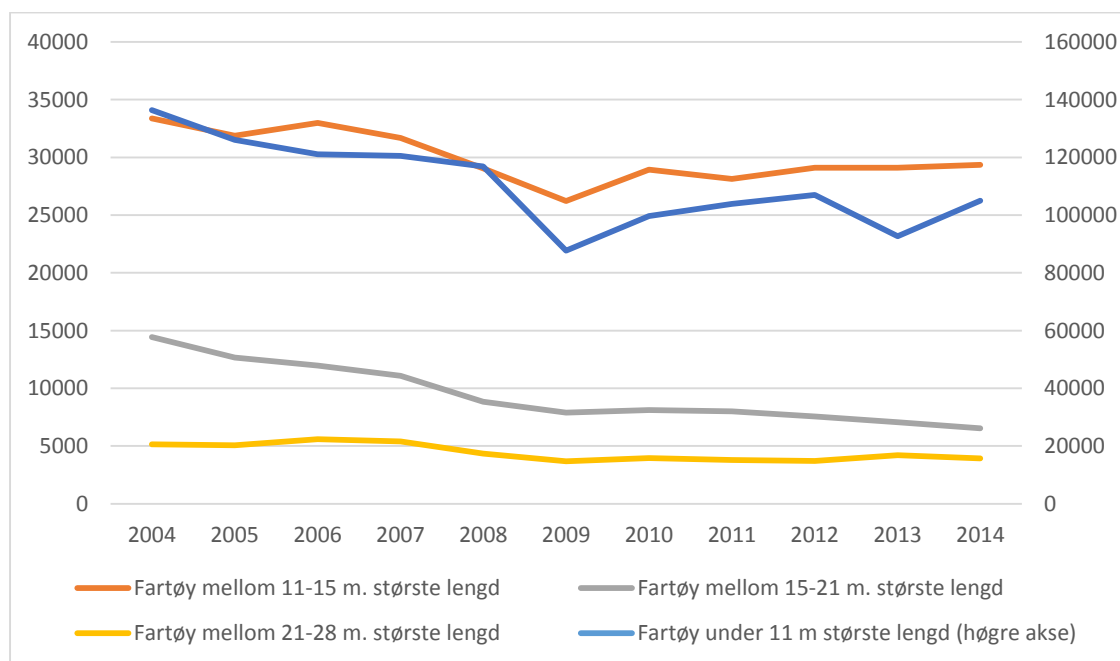
Ei full spesialisering, til dømes at ein som alternativ til kvotetak 4+4 kan velje kvotetak på 5+3, 6+2, 7+1 eller 8+0 eller tilsvarande for kvotetak 5+5 kan velje alle alternativ opp til 10+0, kan samstundes auke risikoen for fartøya; ein blir heilt avhengig av at både kvote- og marknadssituasjon for det eine fiskeriet er god. Dersom ein har kvotar i to ulike fiskeri, spreier ein risikoen. Av tabellane 2 og 4 ser vi til dømes at dei seinare åra har torskekquotane vore svært høge, medan sildekvotane har vore låge.

Departementet ønskjer høyringsinstansane sitt syn på kor stor graden av spesialisering skal vere.

7 Konsekvensar av høgre kvotetak

7.1 Lokale og regionale konsekvensar

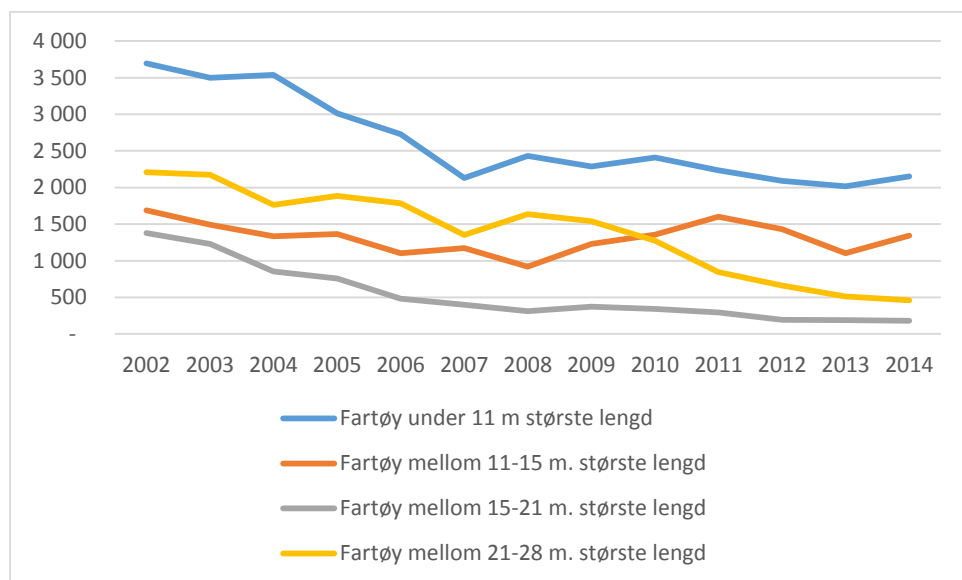
I tillegg til at høgre kvotetak kan ha konsekvensar for talet på fartøy og fiskarar, vil følgjene av at færre fartøy kan fiske same mengd kunne få konsekvensar for landindustrien. Færre fartøy kan bety færre landingar. Det kan difor vere interessant å sjå på utviklinga i talet på landingar frå kystflåten. Figurane under viser talet på landingar frå 2004 og 2002 i distrikta til Norges Råfisklag og Norges Sildesalslag for kystflåten. Første figuren viser tal på landingar i distriktet til Råfisklaget. Sekundæraksen viser tala for fartøy under 11 meter.



Figur 22. Tal på landingar kystflåten Norges Råfisklag. Kjelde: Norges Råfisklag

I Råfisklaget sitt distrikt er torsken den viktigaste arten. Tidlegare i dette notatet er det nemnt at finanskrisa i 2008 og 2009 var vanskeleg for den minste kystflåten sidan fartøya ikkje hadde høve til å gå der torsken var tilgjengeleg. I tabellen over kan vi tydeleg sjå at landingane frå den minste flåtegruppa gjekk særleg ned i 2009.

Tilsvarande figur under er tal på landingar i distriktet til Sildelaget.



Figur 23 Tal på landingar kystflåten Sildelaget. Kjelde: Norges Sildesalslag

For landingane i begge distrikta er det ein nedgang på tidleg 2000-tal, men ei ganske stabil utvikling dei seinare åra. Utviklinga for fartøya med heimelslengd under 11 meter er lik som for dei større fartøya (om ein ser bort frå åra 2008 og 2009), noko som kan tyde på at tilgangen på strukturkvoteordninga ikkje har ført til færre landingar.

Sjølv om figurane viser at talet på landingar ikkje har gått mykje ned dei seinare åra og at utviklinga er den same både for fartøy med og utan tilgang på strukturkvoteordningar, seier tala ingenting om kvar fartøya har levert fisk. Det kan såleis hende at sjølvs om det er levert fisk like ofte, kan fisken ha blitt levert på færre stader. Som nemnt kan strukturkvoteordninga endre den geografiske fordelinga av fartøy, og høgre kvotetak kan forsterke denne verknaden. For nokon landanlegg kan dette føre til at fartøy som tidlegare har levert fisk til anlegget, går ut av fisket.

Totalkvotane er dei same, med og utan strukturkvoteordningar. Landindustrien har høve til å slå seg saman, på tvers av produksjonsmetodar og regionar. Ei samfunnsutvikling mot større einingar der ein legg vekt på å bruke arbeidsinnsats og kapital der dei kastar mest av seg, er ei naturleg utvikling i samfunnet i dag, og gjeld både i flåteleddet og i landindustrien.

At det blir lettare for fartøya å spesialisere seg innanfor eit fiskeri, kan også vere positivt for landindustrien, da kvaliteten på råstoffet kan bli betre.

Heva kvotetak vil kunne verke inn på den geografiske spreinga av fiskefartøy, ved at færre fartøy vil kunne føre til fiskeriverksemd fell bort på enkelte stadar og aukar andre stadar. Dersom ein gjer endringar i fylkesbindinga i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N, vil det også i dette fisket kunne føre til endringar mellom fylka og ikkje berre innåt i fylket.

7.2 Andre høve

Departementet legg til grunn at det ikkje bør kunne strukturast dersom deltakarretten som vert oppgjeven er tildelt med rekruttering som formål (rekrutteringskvote), eller dersom fartøyet som vert tildelt strukturkvote alt er tildelt rekrutteringskvote i det aktuelle fiskeriet. Dette følgjer naturleg av formålet med rekrutteringskvoteordninga som er å gje unge fiskarar eit betre driftsgrunnlag for fiske, men ikkje utan vidare inntekter gjennom sal av fartøy for framleis drift eller strukturering.

Det går i dag fram av forskrifta at rekrutteringskvotar ikkje kan tildelast ved sal av fartøy for framleis drift, men forskrifta seier ikkje noko om strukturering av rekrutteringskvotar.

For å fjerne mogleg tvil om korleis regelverket skal forståast, ynskjer derfor departementet å forskriftsfeste at rekrutteringskvotar ikkje skal kunne strukturast.

7.3 Økonomiske og administrative konsekvensar av heva kvotetak

I følgje samfunnsøkonomisk teori vil strukturkvoteordningar føre til ei velferdsforbetring fordi dei som har høgst betalingsvilje får auka sin kvotetilgang. Føreset vi at dei som har høgst betalingsvilje er dei mest effektive aktørane, vil dette føre til effektivisering i flåten. Dermed vil den minst effektive delen av flåten bli kjøpt ut og den mest effektive delen vil bli igjen.

Avkortinga på 20 pst. betyr likevel at dei i gruppa som ikkje sjølv deltar i struktureringa, også nyt godt av ein viss struktureringsgevinst.

Det er vanskeleg å vurdere kor mange fartøy som vil gå ut av fisket som følgje av høgre kvotetak. Struktureringstakta vil som sagt henge saman med tilbod og etterspørsel.

Kvotetaka påverkar både kor mange kvotar som kan samlast på eitt fartøy og kor mange fartøy som går ut av fisket som følgje av strukturkvoteordninga. Både avkortinga, det at uttak av eitt fartøy kan gje grunnlag for å tildele strukturkvote til fleire og det at kvotetaket er ein funksjon av grunnkvoten til fartøyet som blir tildelt strukturkvote, betyr at det ikkje er noko ein-til-ein forhold mellom kvotetaket og kor

mange fartøy som går ut av fisket. Slik vil talet på tildelte strukturkvotar avvike frå talet på fartøy som går ut.

7.4 Miljøkonsekvensar

Strukturering i fiskeflåten vil føre til at fiskeressursane kan haustast med færre fartøy og færre samla driftsdøgn. Reduksjon i talet på fartøy vil venteleg innebære mindre utslepp av klima- og miljøgassar som CO₂ og NO_x. Auka lønnsemd for flåten opnar også til ei fornying som kan føre til meir miljøvennleg utforming av skrog og meir effektivt framdriftsmaskineri.

7.5 Oppsummering

Departementet ønskjer høyringsinstansane sitt syn på:

- Kva kvotetaka skal vere for fartøygruppene med heimelslengd over 11 meter .
- Kor stor skal spesialiseringa innanfor eit fiskeri kunne vere.
- Skal kvotetaka vere like for fartøygruppene med heimelslengd over og under 15 meter.

Departementet ønskjer vidare høyringsinstansane sitt syn på regionale og lokale konsekvensar av forslaget.

8 Fylkesbindingar for fiske med konvensjonelle kystfartøy og havfiskefartøy

Departementet ønskjer også i dette høyringsnotatet å få høyringsinstansane sitt syn på om fylkesbindingane skal halde fram å gjelde slik dei gjer i dag. Fylkesbindingane gjeld for fiske med konvensjonelle kystfiskefartøy etter torsk, hyse og sei nord for 62° N og for den konvensjonelle havfiskeflåten. For fiske med konvensjonelle kystfiskefartøy etter torsk, hyse og sei nord for 62° N gjeld fylkesbindinga både ved sal av fartøy for framleis drift og ved strukturering, medan ho for den konvensjonelle havfiskeflåten berre gjeld ved sal av fartøy for framleis drift.

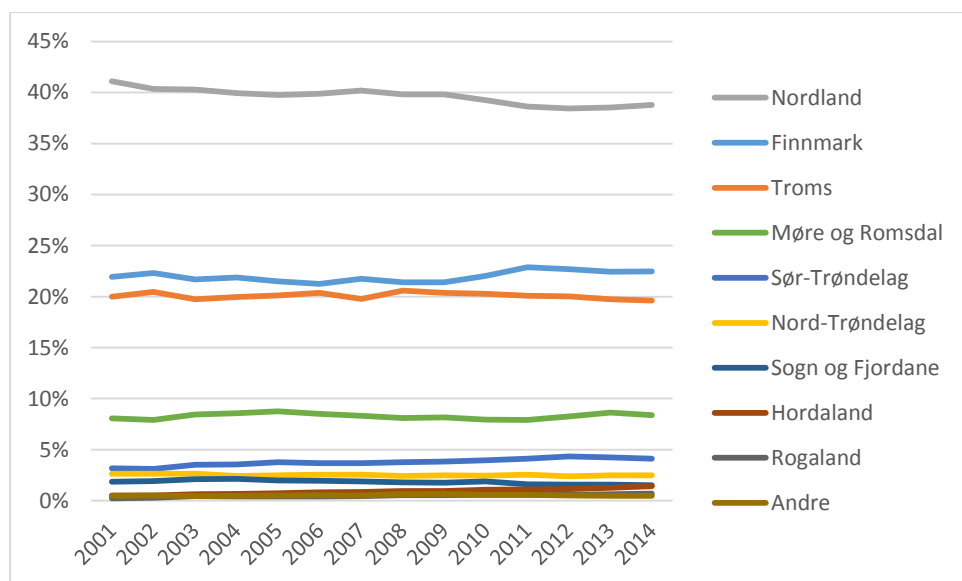
Fylkesbindinga inneber såleis som hovudregel at fartøy i dei aktuelle fiskeria ikkje kan seljast for framleis drift frå eit fylke til eit anna. Kravet er at kjøpar og seljar av eit fartøy skal ha vore ført i fiskarmanntalet i same fylke i minst 12 månader før kjøpet finner stad. Unntak frå dette kan gjerast når fartøy blir kjøpt frå eit anna fylke til Nord-Troms og Finnmark, og ved sal mellom nabofylker når det er naturleg å sjå distrikta til kjøpar og seljar som eitt område. Dessutan vert fleire fylke rekna som eitt område i høve til fylkesbindinga. Dette gjeld for det første Trøndelagsfylka som vert rekna som eitt område, og for det andre vert fylka på Austlandet og Sørlandet forutan Rogaland rekna som eitt område. Det kan også gjerast unntak for kjøpar som er innført i manntalet i løpet av dei siste 12 månadene dersom kjøpar har vore busett i fylket i minst 12 månader, for å legge til rette for rekruttering. Det kan også gjerast unntak når fartøy

vert overført som ledd i generasjonsskifte til fordel for personar som oppfyller vilkåret for tidsavgrensa ervervstillatelse i deltakerloven § 7 andre ledd.

Fylkesbindingen for fiske med konvensjonelle kystfiskefartøy etter torsk, hyse og sei nord for 62° N inneber vidare at det som hovudregel ikkje kan strukturerast mellom ulike fylke. Unntaka frå fylkesbindinga er dei same ved strukturering som ved sal for framleis drift, men ved strukturering er det ikkje bustaden til fartøyeigar, men staden der fartøyet er registrert, som er avgjerande i høve til fylkesbindinga.

Utviklinga av fylkesbindinga starta raskt etter at deltakinga i fisket vart avgrensa i 1990. Opphavleg fall deltakarrettane bort ved sal av fartøy, men dette vart frå 1991 justert slik at det var mogleg å selje fartøyet for framleis drift til kjøparar innanfor same fylke. Frå og med 1993 vart dette supplert med eit krav om at ein måtte stå i manntalet i same fylke før 1. januar det aktuelle året, og frå 1994 ytterlegare stramma inn til at kjøpar og seljer måtte vere manntalsført i same fylke minst 6 månadar før kjøp av fartøy. Deretter blei tidsperioden noko seinare utvida til 12 månadar, som er det som gjeld i dag.

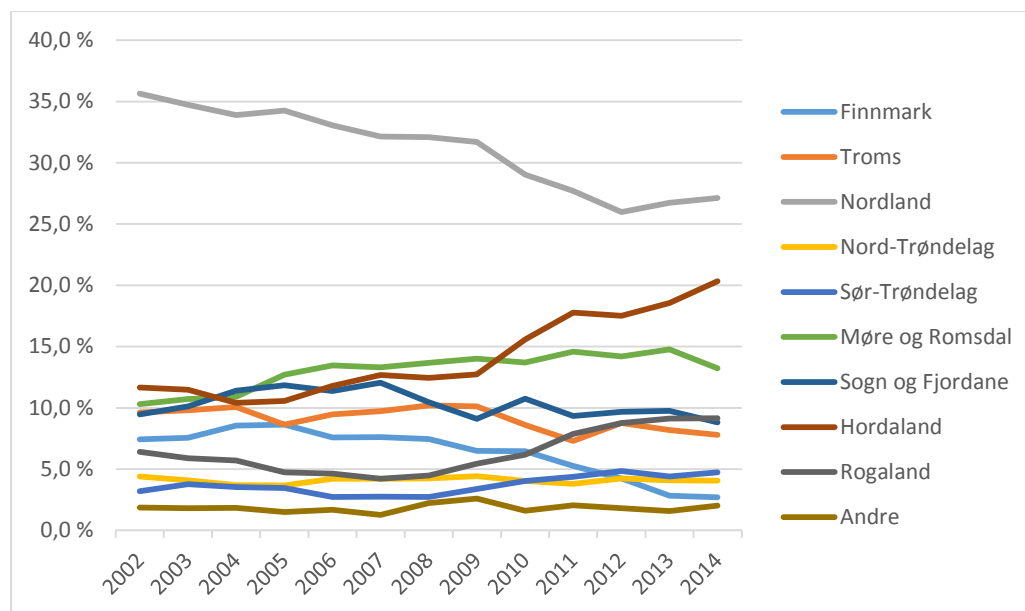
Formålet med fylkesbindingane har vore å oppretthalde den relative fordelinga av fartøya mellom fylka. Samstundes er det ikkje ønskjeleg at fylkesbindingane skal vere til hinder for næringsutviklinga.



Figur 24 Fylkesvis fordeling av deltakarrettar i kystflåten sitt fiske etter torsk, hyse og sei nord. Kjelde: Fiskeridirektoratet

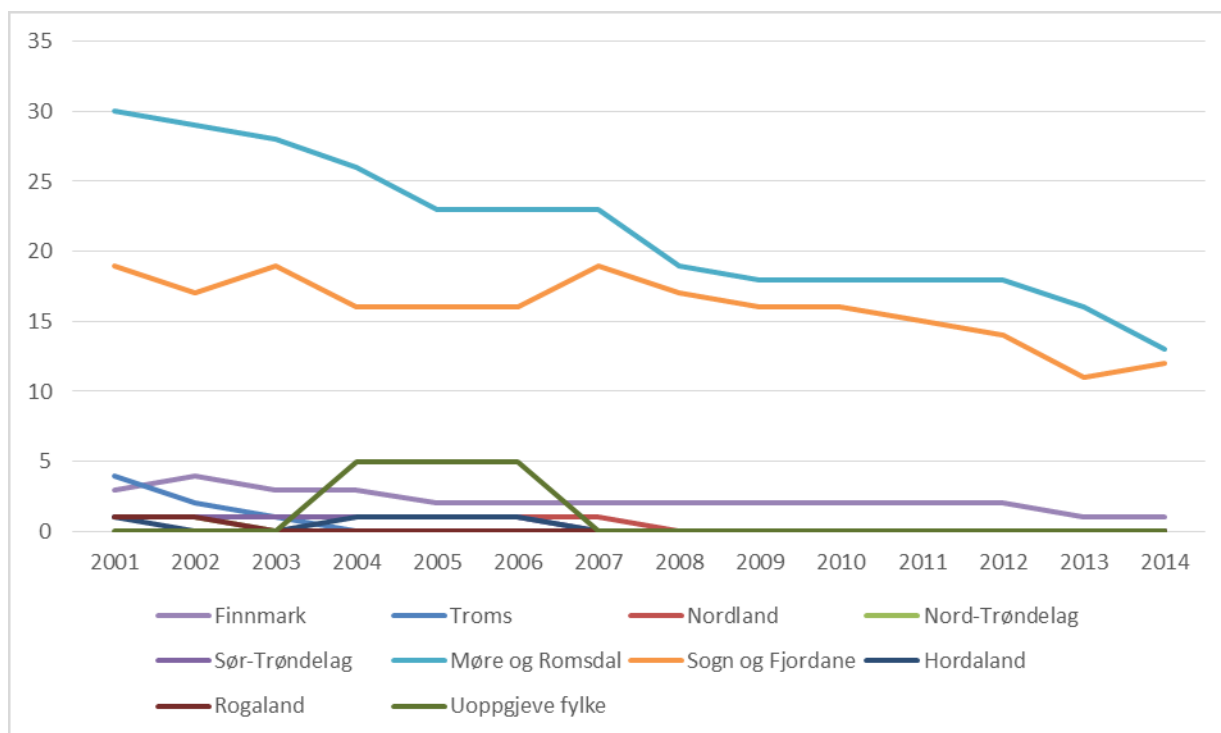
Figur 24 viser fordelinga av talet på deltakarrettar i kystflåten sitt fiske etter torsk, hyse og sei nord. 39 pst. av deltakarrettane i denne gruppa er registrerte i Nordland. Dette er ein nedgang på to prosentpoeng frå 2001. Som figuren viser har den relative fordelinga mellom fylke vore stabil i perioden.

Figuren under viser fordelinga på deltakarrettar i kystflåten sitt fiske etter nvg-sild. Ein kan ikkje sjå den same stabiliteten i den relative fordelinga mellom fylke som i figuren over. I 2014 var 27,1 pst. av deltakarrettane registrert i Nordland, ein nedgang på 8,5 prosentpoeng frå 2002. I same tidsrom har talet på deltakarrettar i Hordaland gått opp med 8,6 prosentpoeng.



Figur 23 Fylkesvis fordeling av deltakarrettar i kystflåten sitt fiske etter NVG sild. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figuren under viser fordelinga av deltakarrettar i havfiskeflåten sitt fiske etter torsk og hyse nord. I 2014 var det 26 deltakarrettar i den konvensjonelle havfiskeflåten (24 fartøy og 2 utskiftningsløyve). Av desse er 13 i Møre og Romsdal, 12 i Sogn og Fjordane og ein i Finnmark. Det er soleis svært få aktørar i dette fisket, og dei er i all hovudsak konsentrert i to nabofylke.



Figur 24 Fylkesvis fordeling av deltakarrettar i havfiskeflåten sitt fiske etter torsk og hyse nord. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Fylkesbinding hindrar ikkje at fartøyeigar kan flytte til eit anna fylke og etter eit år selje fartøyet sitt i det nye fylket. Etter dette kan fartøyeigar flytte tilbake til heimfylket, eller bli buande. Fylkesbindinga avgrensar likevel i stor grad fleksibiliteten til fiskeflåten. Målet om at ein geografisk differensiert flåte har altså ein kostnad sidan den som ynskjer å selje fiskefartøyet sitt ikkje nødvendigvis kan selje dette til den som kan drifte det vidare på best mogleg måte. Det inneberer ein lågare pris for den som sel, og lågare verdiskaping for samfunnet. Etter kvart som det i tråd med den generelle utviklinga vert stadig færre fartøy i alle fylker kan også marknadane for kjøp og sal av fartøy verte for små i enkelte fylke, noko som vil kunne redusere effektivitetsutviklinga.

Fylkesbindinga hindrar heller ikkje regionale flyttingar innanfor eit fylke. Som følgje av strukturering kan ein få auka aktivitet i ei kommune og mindre aktivitet i andre kommunar i same fylke.

Heva kvotetak vil mest sannsynlig medføre auka strukturering, og utan geografiske restriksjonar kan dette føre til ytterlegare forskyving mellom landsdelane. Dersom ein ønsker å legge til rette for noko meir fleksibilitet, utan å heilt fjerne dei geografiske avgrensingane, så kan ein også innføre ein regionalbinding der ein delar landet i nord og sør til dømes mellom Nordland og Nord-Trøndelag eller mellom Sør- og Nord-Trøndelag, eventuelt at ein let begge Trøndelagsfylka høyre til ein Region Nord.

Departementet ynskjer høyringsinstansane sitt syn på dette.

9 Avkortingsreglane for ringnotgruppa

Ringnotkonsesjon gir tilgang til å drive fiske med ringnot etter sild, makrell, lodde, kolmule og brisling. Ringnotflåten fekk heva sine kvotetak i 2015, og det kan no ikkje tildelast meir enn ei kvote tilsvarande ei basiskvote på 850 tonn for fiskeslag som er regulert ved bruk av basiskvotar, inkludert fartøyet sin egen basiskvote, for fiske med eit fartøy.

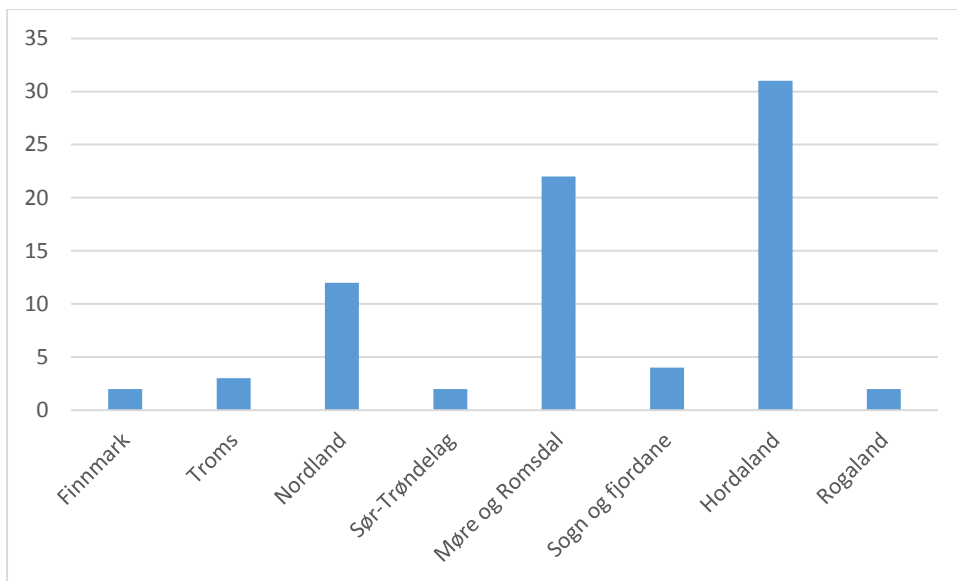
I praksis vert det ikkje gitt løyve til sal for framleis drift av ringnotfartøy frå de tre nordlegaste fylka til dei sørlege fylka. Ein kan ta ut ringnotfartøy gjennom strukturkvoteordninga, men før ein kan tildele strukturkvote til eitt eller fleire fartøy, skal ein foreta avkorting av den kvoten som ville blitt tildelt for fiske med det fartøyet som vert tatt, etter følgjande reglar der fylka Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag utgjer region A, medan dei øvre fylka utgjer region B:

- a) 5 pst., dersom det uttatte og det attverande fartøyet er registrert i region A
- b) 15 pst., dersom det uttatte og det attverande fartøyet er registrert i region B
- c) 5 pst., dersom det uttatte fartøyet er registrert i region B og det attverande i region A, og
- d) 40 pst., dersom det uttatte fartøyet er registrert i region A og det attverande i region B.

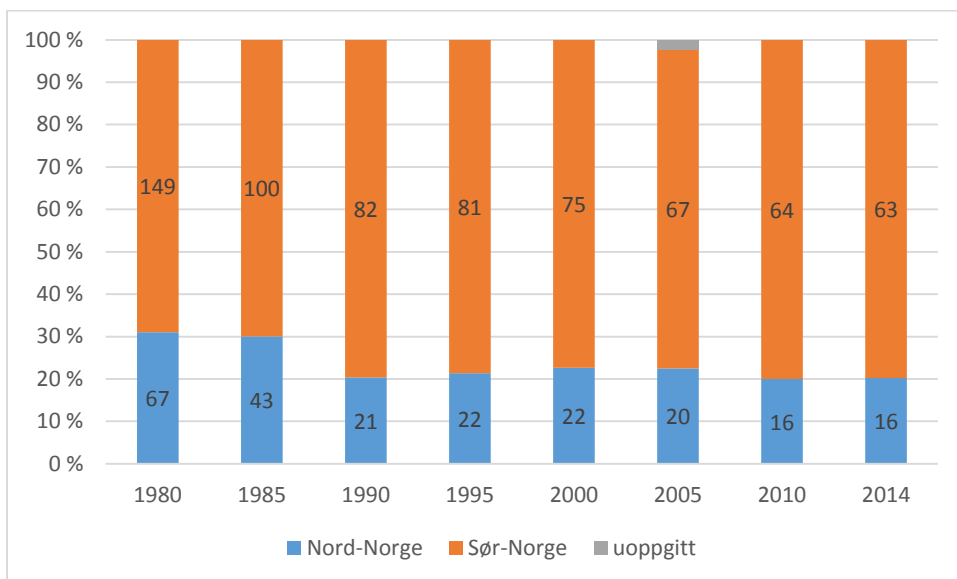
Avkortingsregelen vert nytta også dersom fartøy som har fått tildelt strukturkvote som registrert i region A, seinare vert overført frå region A til region B.

Et fartøy vert rekna i høve til avkortingsreglane som registrert der fartøyet eller fartøy det er kome til erstatning for var innført i registeret over fiskefartøy pr. 1. januar 1996. Fiskeridirektoratet kan i særlege tilfelle gjere unntak frå dette.

Ringnotflåten består i dag av 78 fartøy. Av desse var 31 heimehøyrande i Hordaland, 22 i Møre og Romsdal, tolv i Nordland, fire i Sogn og Fjordane, tre i Troms, to i Finnmark, to i Sør-Trøndelag og to i Rogaland.



Figur 25 Geografisk fordeling av ringnotfartøy. Kjelde: Fiskeridirektoratet



Figur 26 Ringnotkonsesjonar – andelar fordelt mellom nord og sør. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Som figuren over viser så har det sidan 1980 vore ein reduksjon i talet på fartøy både i Nord-Noreg og Sør-Noreg. Mellom 1980 og 1990 var reduksjonen større i Nord-Noreg enn i Sør-Noreg, men frå 1990 og fram til i dag har den prosentvise fordelinga av ringnotfartøy mellom nord og sør vore stabil, med om lag 20 pst. av ringnotfartøya registrert i Nord-Noreg.

Ei avkorting på 40 prosent av kvota er vesentleg, og det er openbart at regionbindingane kan ha økonomiske konsekvensar både for dei som ønskjer å kjøpe og dei som ønsker å selje. Etter kvart som dei ulike fartøygruppene består av stadig færre fartøy som følge av strukturkvoteordningane vil det også verte stadig

vanskeligare å finne kjøparar/seljarar i dei ulike marknadene. For ein fartøyeigar i nord som ønskjer å auke kvotegrunnlaget ved å kjøpe fartøy med større grunnkvote vil også dette vere vanskelig viss dei ikkje finn kjøparar til sitt gamle fartøy i same region.

Departementet meiner at avkortingsreglane har effekt viss målet er å motverke at kvotar vert flytta frå nord til sør ved strukturering. Samstundes ville ei fjerning av avkortingsreglane gi auka fleksibilitet til aktørane både i sør og nord, som igjen kan legge til rette for auka verdiskaping. Departementet ber om høyringsinstansane sitt syn på ei fjerning av avkortingsreglane for ringnot ved strukturering.