

03. NOV. 2004

SAKS.NR.

2003/4881

DOK.NR.

68

U.O. S

Fiskeridirektoratet
Pb. 185 Sentrum
5804 Bergen

Utredning av konsekvenser av fiskerier i området Lofoten - Barentshavet

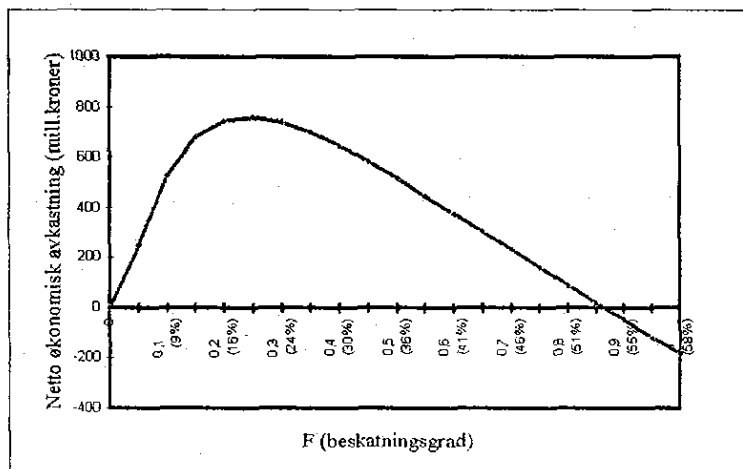
Høringsuttalelse, Norges Naturvernforbund

Norges Naturvernforbund har med stor interesse vurdert utredningen av konsekvenser av fiskeri i området Lofoten - Barentshavet. En slik analyse setter store krav til utreder om nøyaktighet, helhetstenkning og uavhengighet. Vi finner utredningen grundig og meget omfattende. Norges Naturvernforbund vil likevel i det følgende peke på noen punkter vi oppfatter som svake og delvis utydelige i utredningen:

- **Forholdet mellom fiskepress, fiskens alder/størrelse ved fangst og forskjellige redskaper i torskefiskeriene**

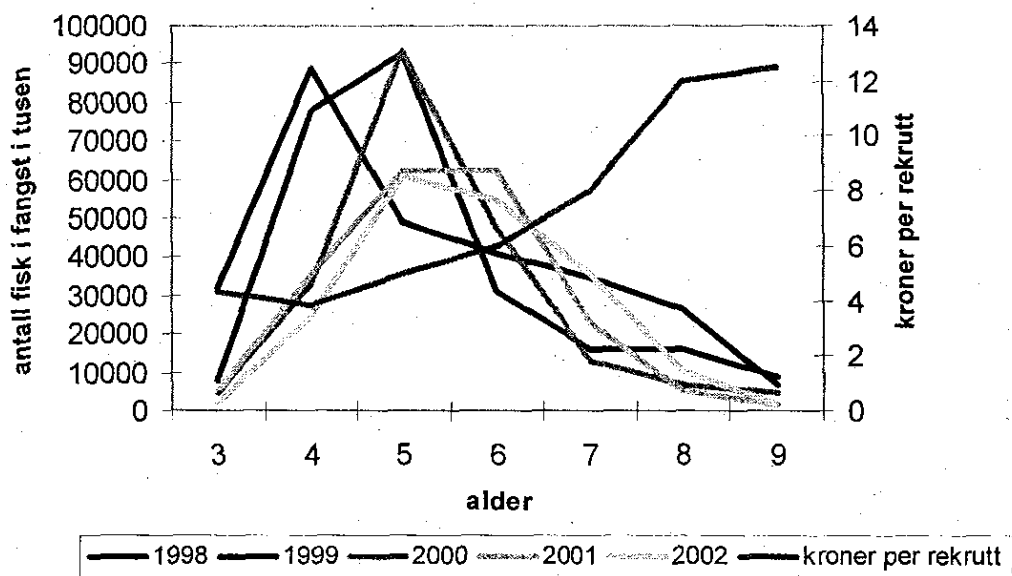
Kapittel fem tar for seg følgene av endret fiskepress på forskjellige bestander og kapittel seks de mer spesifikke konsekvensene av fiskeriene.

Disse to kapitlene mangler langsiktighet og inneholder dessuten en god del unøyaktigheter. Dette gjelder særlig i de økonomiske beregningene. Det påpekes ganske riktig at det lønner seg å fange stor fisk, likevel konkluderes det med at et redusert fiskepress vil gi lavere lønnsomhet i torskefiskeriene. Det pekes også på at fiskepresset bør holdes under 0,4 for å være sikker på at man ikke overstiger grenseverdien på 0,7, som over tid kan gi sammenbrudd i bestanden. Det vises imidlertid ikke til de arbeider Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet har gjort for å beregne lønnsomheten. Disse viser at lønnsomheten er størst ved et fiskepress på mellom 0,1 og 0,2. Dette gir en stor bestand, lave fangstkostnader og langt mindre risiko for dårlig rekruttering.



Fiskepresset har vært økende i hele etterkrigstiden og ligger i dag rundt 0,7 etter å ha vært over 0,9 rundt år 2000. Dette er altså et fiskepress der fisket ikke er lønnsomt, i følge grafen over, og som medfører risiko for sammenbrudd i bestanden.

Fisket etter torsk de siste årene har hatt hovedvekt på fisk mellom fire og seks år. Det mest lønnsomme er å ta torsken når den er mellom 7 og 11 år gammel. I dag tas nesten all torsken før den blir så gammel.



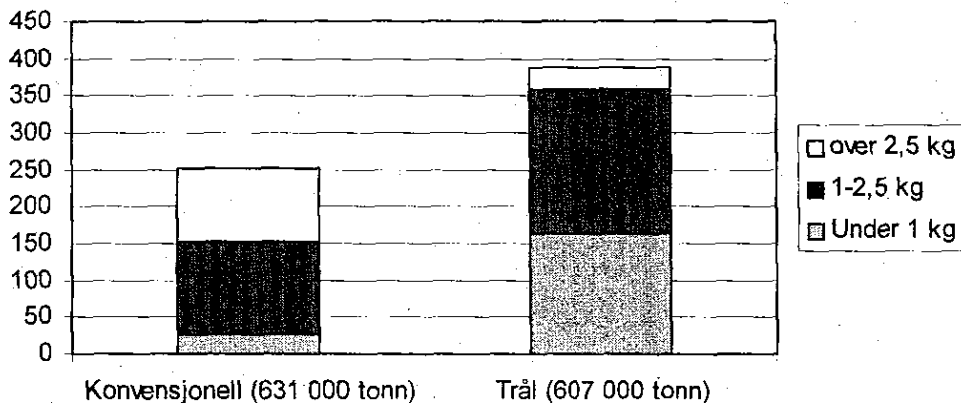
Kilde: Hvitebok for norske fiskerier, Album og Pettersen 2004

I denne sammenhengen hadde det vært nyttig om utredningen også kunne ta for seg utviklingen av gjennomsnittlig alder ved førstegangsgyting hos torsk. Det har vært observert at norsk arktisk torsk blir tidligere og tidligere gytemoden/kjønnsmoden. Kan konsekvensene av dette redegjøres og kan dette settes i sammenheng med hardt fiskepress på ungfisk? Kan dette begrunnes ut i fra en genetisk forandring i populasjonen (fiskeripåvirket evolusjon) eller som en adferdsmessig reaksjon (fenotypisk plastisitet)? Vi vil her henviser til en nylig publisert artikkel i Nature av Moland Olsen et al. (vol 428) der de har påvist genetiske forandringer i torsk i Canada som en konsekvens av overfiske.

- **Beskatningsmønster på torsk**

Kapittel syv omhandler samfunnsmessige endringer. Det hadde vært klargjørende om utredningen vurderte klarere sammenhenger mellom fiskeribeskatning og samfunn. Det poengteres at et beskatningsmønster på 7-11 år gammel torsk er ressursøkonomisk fornuftig. Men det gjøres ikke klart hvor stor forskjell det er på de forskjellige flåtegruppene når det gjelder størrelse på fisken som fanges.

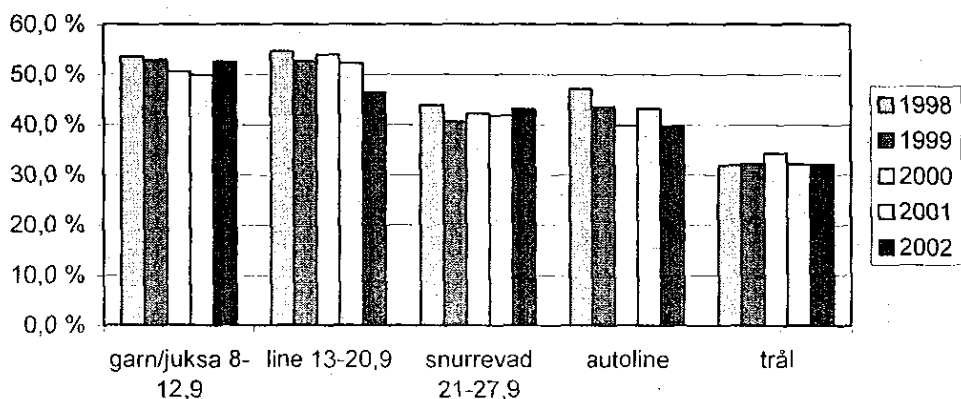
I løpet av de siste fem årene er det landet omtrent like mye torsk fra trål og konvensjonelle fartøy i Norges Råfisklags distrikt. For å ta denne mengden trengte trålerne over en og en halv gang så mange individer som den konvensjonelle flåten. Den mest effektive måten å styre beskatningsmønsteret på er derfor ressursfordelingen, ikke skillerist, maskevidde etc.



Samlede landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 1999-2003. (inkludert utenlandske fartøy) Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk. Kilde: Hvitebok for norske fiskerier, Album og Pettersen 2004

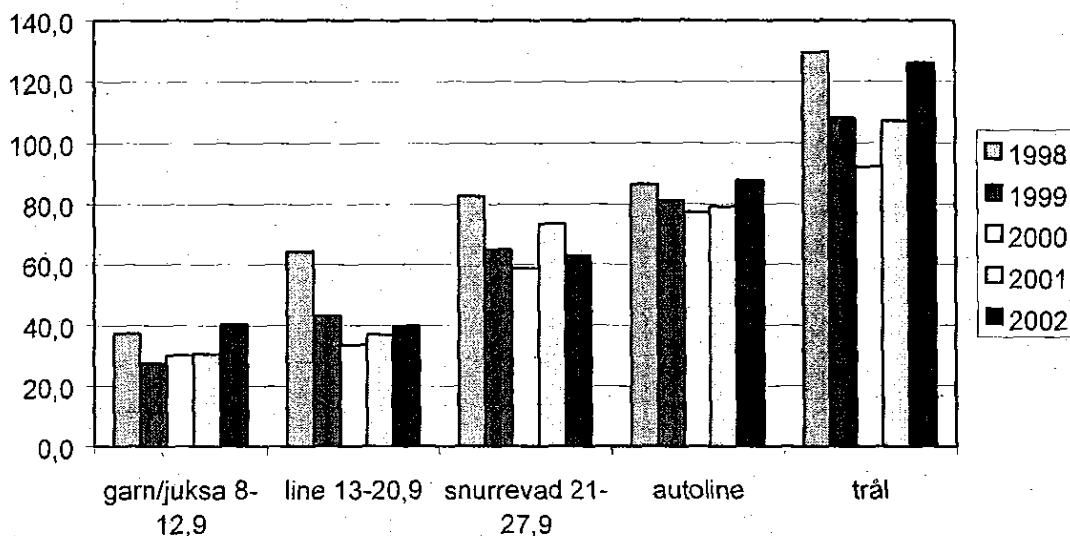
- **Samfunnsmessige effekter av fiskeri**

Også når det gjelder de samfunnsøkonomiske effektene av fisket er det stor forskjell på de forskjellige flåtegruppene. For det første gir dette seg utslag i sysselsettingseffekten.



Utgifter til mannskap i torskfiskeriene. Prosent av fangstinntekt. 1998-2002 Kilde: Hvitebok for norske fiskerier, Album og Pettersen 2004

I den tradisjonelle kystflåten går over halvparten av verdien av fisket direkte til mannskap. I trålerflåten er det under en tredjedel. I pelagiske fiskerier er forholdet 45% til mannskap i kystnotfisket, mens det i ringnotflåten er ned mot 25%.



Tonn torskeenheter per årsverk. 1998-2002

Kilde: Hvitebok for norske fiskerier, Album og Pettersen 2004

- **Drivstofforbruk i fiskeflåten**

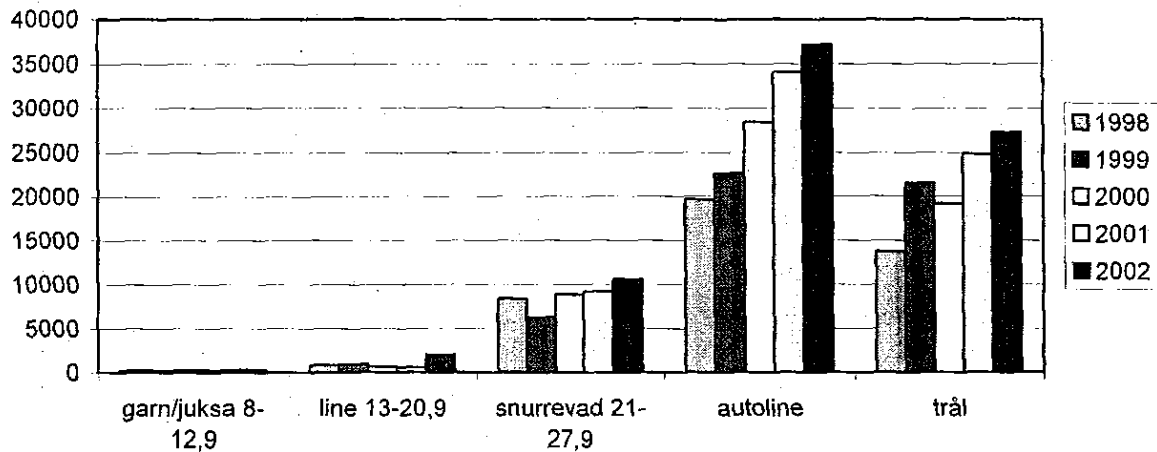
Det er viktig å poengtere at trålerflåten i Barentshavet og kystflåten fisker på den samme bestanden av norsk arktisk torsk. I den sammenheng bør det også diskuteres energiforbruket for fangst av torsk. Kystflåten brukte i 2001 mellom 120 og 200 liter drivstoff per tonn torskefisk (avhengig av størrelse og redskapstype). Autoline og trål måtte det samme året bruke henholdsvis 460 og 570 liter drivstoff per tonn torskefisk.

- **Overkapasitet i fiskeflåten**

Kapittel syv nevner overfladisk problemene rundt overkapasitet i fiskeriflåten. Her savnes det en bedre redegjørelse om hvordan denne utviklingen har gått og eventuelle effekter av videre utvikling (økt overkapasitet versus reduksjon i overkapasiteten). I utredningen står det; "teorien sier at når definerte fangstrettigheter er fasilagt vil den enkelte reder over tid tilpasse fartøyet til de rettigheter han måtte ha".

Det er forskjell på teori og praksis av flere grunner. Det må skilles mellom flåtens fangstbehov, som er en økonomisk størrelse, og fangstevne – som er et rent teknisk spørsmål.

I løpet av de siste fem årene har den norske fiskeflåten hatt en voldsom økning i gjeld. Dette fører til et økt fangstbehov for å dekke kapitalkostnader. Det er ingen ting som tyder på at de omsettelige kvotene som innføres i stadig flere flåtegrupper bedrer situasjonen.



Gjeld per fartøy i torskfiskeriene. 1998-2002

Kilde: Hvitebok for norske fiskerier, Album og Pettersen 2004

Det er tydelig at de gruppene som har hatt mulighet til å omsette kvoter har hatt størst økning i gjeldsbelastningen. Samtidig har ikke inntektene fra fisket økt tilsvarende, på tross av at disse flåtegruppene har kunnet samle flere kvoter på en båt.

- **Kapittel 9: Kongekrabbe**

Det savnes en bedre utredning for forventede virkninger av fritt fiske av kongekrabbe vest for 26°Ø. Hvor stor beskatningsgrad kan man forvente, da fiskeren er avhengig av lønnsomheten i fisket?

Hvilke scenarier har man med hensyn på kongekrabbens vandring videre vestover i forhold til gitte beskatningstrykk?

Det savnes også en grafisk/geografisk illustrert fremstilling av kongekrabbens vandring vestover og nordover, og en fremstilling av forventet videre vandring med varierende beskatningsgrad vest for 26°Ø. Eventuelt en risikovurdering av dette vil være mulig uten detaljert vitenskapelig kunnskap om kongekrabbens utbredelsespotensial.

- **Kapittel 10: Internasjonale avtaler og konvensjoner**

Utredningen har utelatt å nevne Biodiversitetskonvensjonen. Denne konvensjonen er av viktighet med tanke på forvaltningen av Barentshavet. Spesielt vil vi her peke på Artikkel 8 (h): *“Each contracting party shall, as far as possible and as appropriate: Prevent the introduction of, control or eradicate those alien species which threaten ecosystems, habitats or species”*. Artikkel 8 (h) bør vurderes opp mot forvaltningen av kongekrabbe. Vi forventer at Biodiversitets-konvensjonen diskuteres i utredningen.

- **Arealkonflikter og marint vern**

Kapittel 11 diskuterer kort arealkonflikter rundt marine vernesoner. Utredningen bør i tillegg diskutere potensielle effekter av marint vern avhengig av vernegrad. Det er også ønskelig at marint vern som et verktøy i fiskeriforvaltningen blir diskutert. Det foreligger liten kunnskap om dette, men det er en diskusjon som vil komme opp de nærmeste årene. Det er derfor viktig at dette blir diskutert i konsekvensutredningen, ikke minst for å kartlegge kunnskapshullene.

Det savnes også en vurdering av petroleumsfrie områder og de effekter dette eventuelt kan ha for fiskeriene.

- **Oppdrettstorsk og lokale torskebestander**

Utredningen har sett på konsekvensene på kysttorsk som følge av intensivt oppdrett av torsk. Det er behov for en mer utdypende analyse av risikofaktorene med hensyn på smitte fra oppdrettstorsk til vill torsk. Dette er kun nevnt i en setning i utredningen. Et så alvorlig tema fortjener en grundigere vurdering.


Det er sterke indikasjoner på at kysttorsken består av lokale bestander. Oppdrettstorsk vil gjennom avl få en annen genetisk struktur enn villtorsk i det samme området. Rømt torsk fra oppdrettsanlegg kan føre til at den gyter med lokal torsk. Det er behov for en bedre redegjørelse om lokale kysttorskbestander og potensielle effekter opprett av torsk kan ha på disse. Vi savner her en vurdering av en føre-var tilnærming versus de effektene vi potensielt kan få ved økt satsing på oppdrettstorsk.


- **Usikkerhet i fiskeriforvaltningen**

Utredningen har pekt på en mengde viktige kunnskapshull som må fylles. Dette vil naturlig nok ta lang tid, da det er store kostnader assosiert med å tilstrebe seg denne kunnskapen. Vi savner derfor en redegjørelse for hvordan forvaltningen bør føholde seg til kunnskapshullene. Historisk sett har mangelen på kunnskap sjelden kommet naturressursene til gode, men snarere blitt brukt som et argument for å øke uttaket. Usikkerheten kommer altså brukeren til gode. Det er svært viktig at utredningen diskuterer disse problemene. Fra vårt syn skal mangel på kunnskap bidra til mer restriktiv forvaltning inntil kunnskapshullene er fylt.

Norges Naturvernforbund takker for muligheten for å komme med innspill til konsekvensutredningen og vil følge det videre arbeidet for en helhetlig forvaltningsplan av Barentshavet nøye.

Med hilsen


Tore Killingland
Generalsekretær


Alf Ring-Pettersen
fiskerirådgiver

Vedlegg: Hvitebok for norske fiskerier 2004

Norges Naturvernforbund

Hvitebok for norske fiskerier

2004

Barentshavkontoret

Hvitebok for norske fiskerier
2004

© Norges Naturvernforbund 2004

Hvitebok for norske fiskerier

2004

Forfattere:

Gunnar Album

Alf Ring Pettersen



**NORGES
RÅFISKLAG**

www.rafisklaget.no



**NORGES
RÅFISKLAG**



**NORGES
SILDESALGSLAG**

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 fiskeriattalene 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.

En stor takk rettes til Kystfiskergruppen for deres støtte.

Tore Killingland
generalsekretær

Gunnar Album
Leder, Barentshavkontoret

LANGTIDSVARSEL FOR

RØDSKJÆR:**+20 grader,
vindstille, opphold***MIK Kjøpsvik ferdig etter klassing*

Vårt nye anlegg landsetter trygt og raskt små og store fartøy (opp til 80 tonn). I vår oppvarmede hall utfører vi reparasjoner og ombygging. Fagmessig utført arbeid og kontrollerte forhold. Vi er autorisert plastskadeverksted.

Selva Arctic

Selva Arctic Rødskjær AS
Telefon: 77 04 14 82
www.selva-arctic.no

INNHOOLD

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 torskfiskeriene 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 torskerokutt.
- 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.



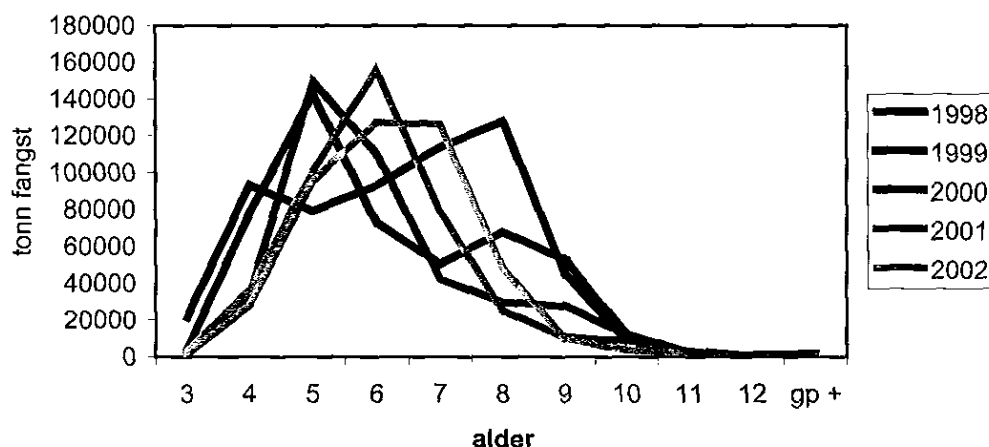
Figur 1: Fangst av norsk arktisk torsk 1998-2001, antall fisk. (Kilde ACFM 2002) og kroner i utbytte per rekrutt (kilde Havforskningsinstituttet)

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

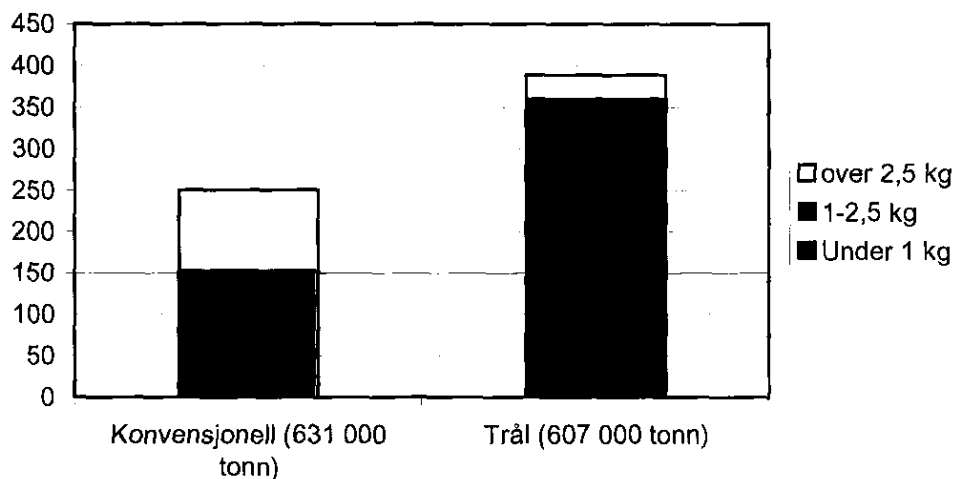
Vi tar utgangspunkt i 1000 treåringer. Dersom vi fisker dem, gir de en inntekt på knappe 5000 kroner. Lar vi dem stå i havet og fisker de 250 som overlever til de blir 9 år gir det en inntekt på 20 000. For hver fisk vi tar som 3-4- åring taper vi 15 kroner i forhold til å vente til den kommer til Lofoten.

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.

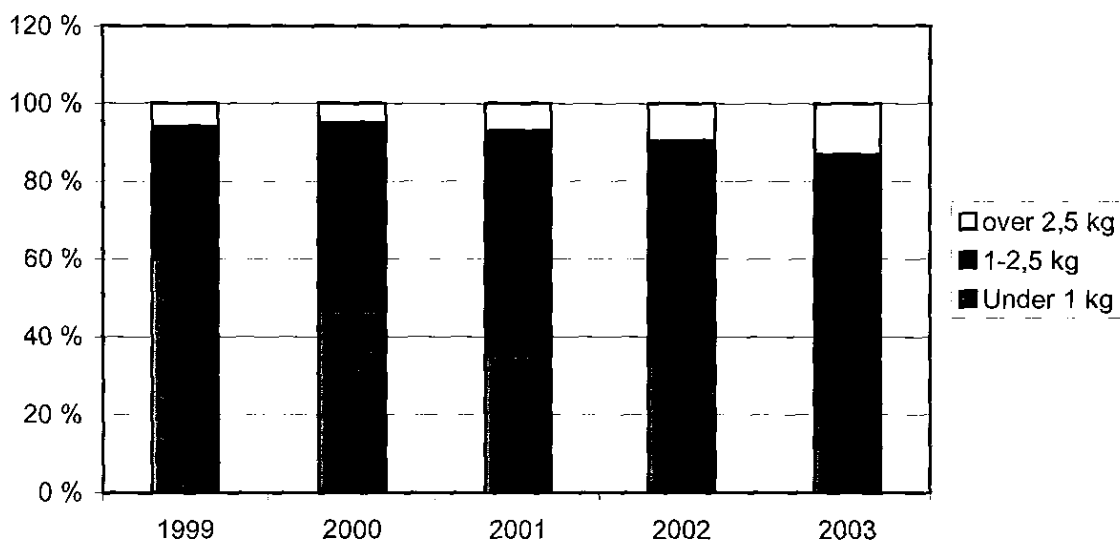


Figur 3. Samlede landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 1999-2003 (inkludert utenlandske fartøy). Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk.

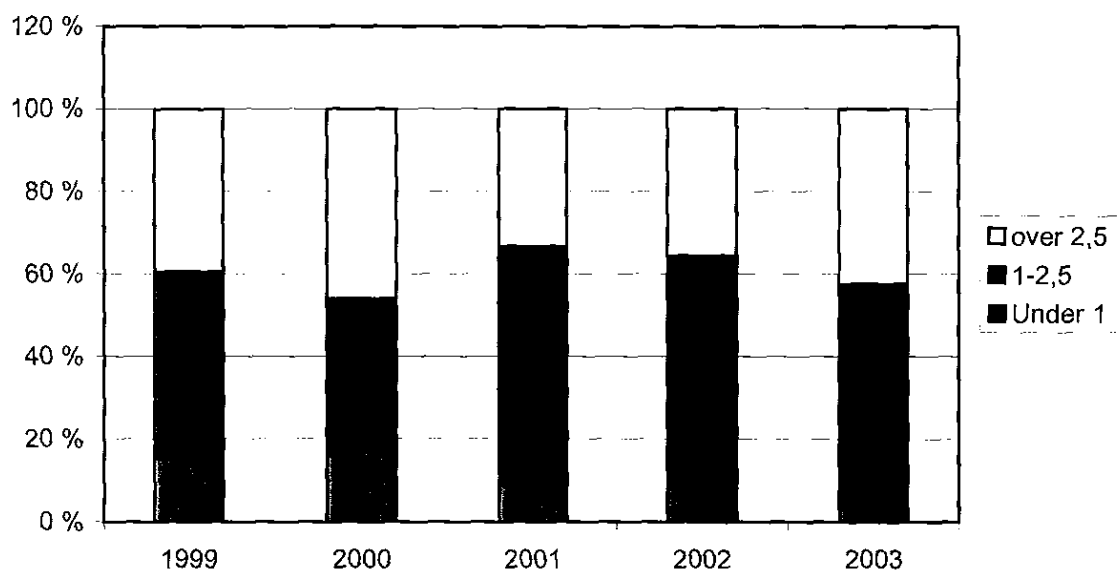
I femårs perioden 1999-2003 ble det landet trål og konvensjonell flåte omtrent like mye torsk fra i Norges Råfisklags distrikt (drøye 600 000 tonn hver). For å levere dette kvantum trengte kystflåten (inkludert autoline) 250 millioner torsk og trålflåten 390 millioner torsk. Den store forskjellen på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

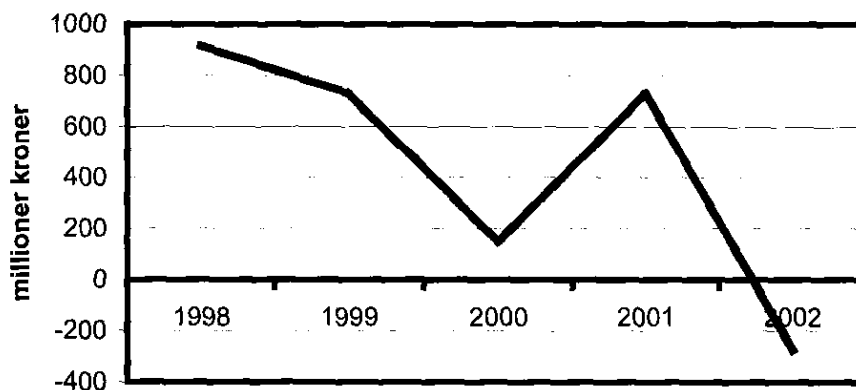
Med utgangspunkt i budsjettnemnda sine regnskapstill vil vi i det følgende gjennomgå utviklingen i forskjellige fartøygrupper og fiskerier.

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).

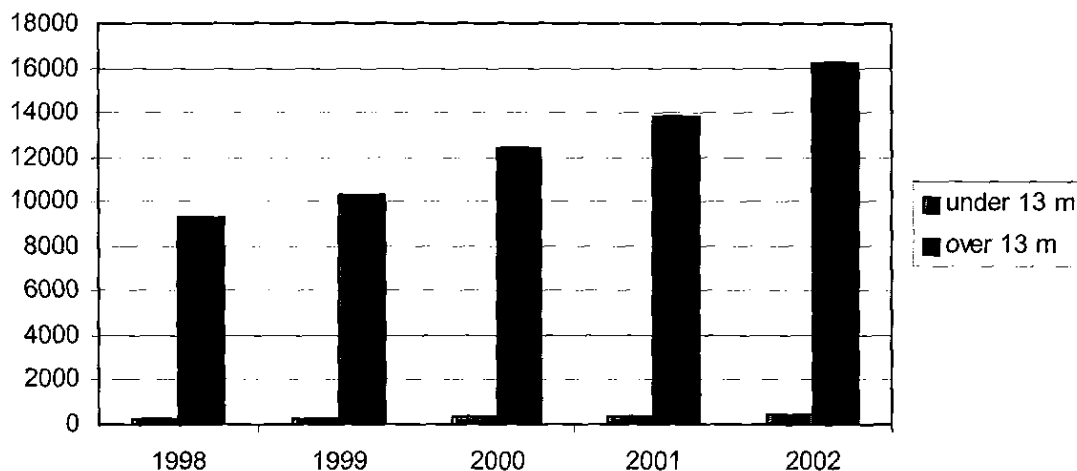
På samme måte som Fiskeridepartementet, setter riksrevisjonen likhetstegn mellom

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 kapitlet er det, avhengig av fartøystørrelse og type, stor forskjell på hvor mye overkapasitet koster.

3.1.1 Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten

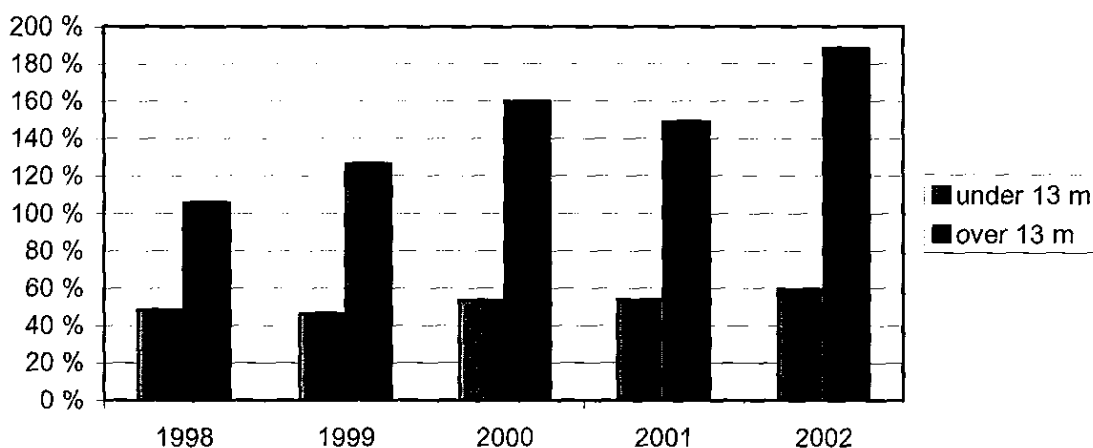
Det har vært en voldsom økning i den samlede gjeldsnivået i den norske fiskeflåten de siste fem årene. I 2002 hadde fiskeflåten en gjeld på over 16 milliarder kroner. Det tilsvarer en økning på 73% fra 1998. I samme periode har inntektene steget med bare 5%.



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 torskfiskeriene i nord

I det følgende har vi valgt ut fem flåtegrupper i torskfiskeriene 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 budsjettnemnda 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 budsjettnemnda 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

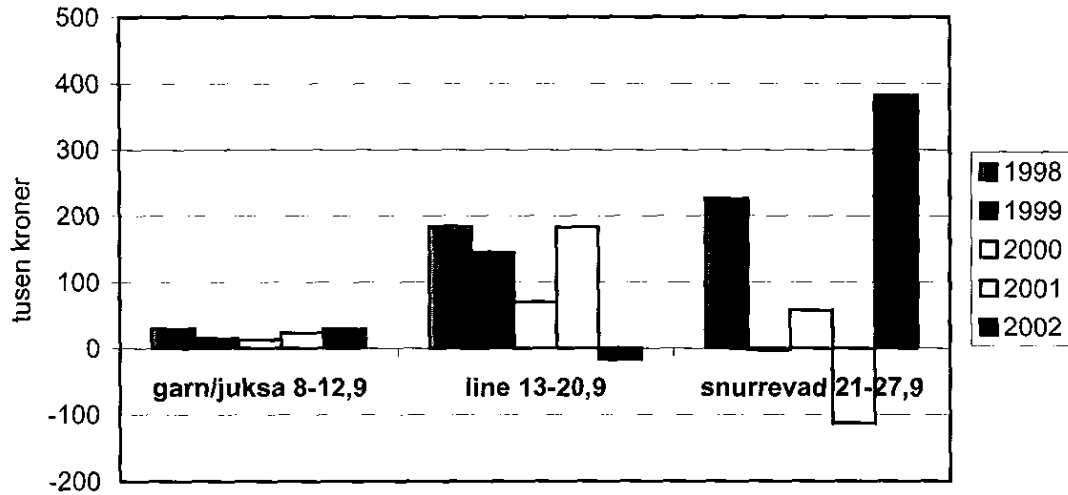
Deler av flåten i torskfiskeriene har hatt vanskelige år med til dels dårlig lønnsomhet de siste årene. Det er særlig de større fartøyene som har slitt.

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,

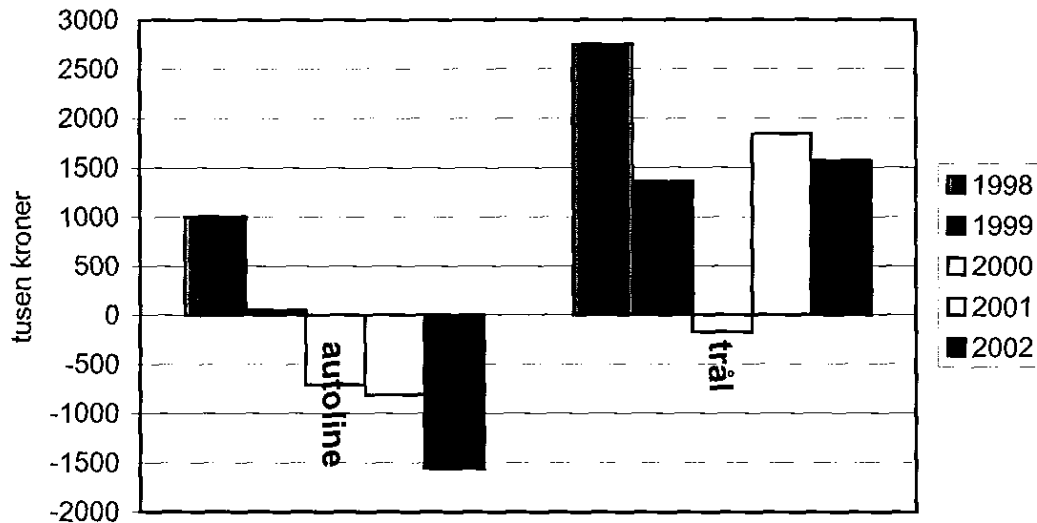
har snurrevadflåten over 21 meter større variasjon fra år til år og har drevet med underskudd i to av de fem årene.



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,

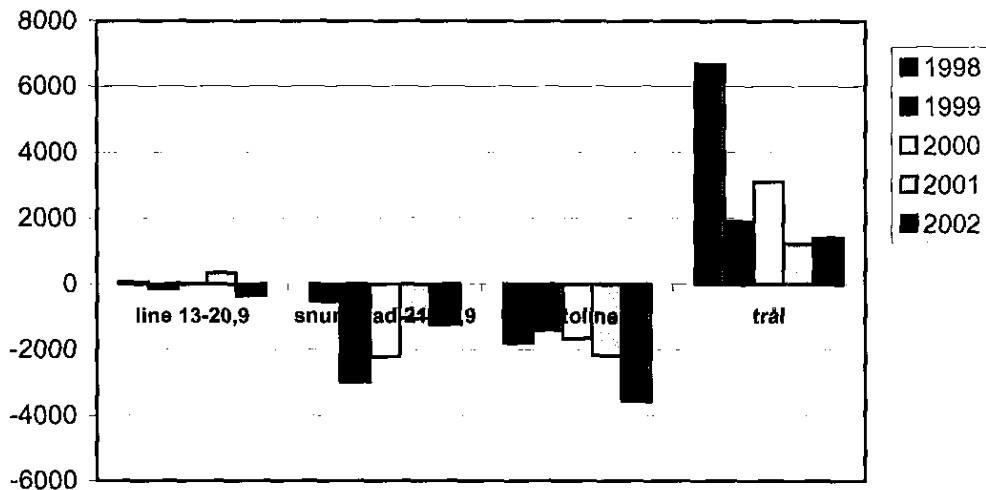
derimot, har gått fra et overskudd på en million i 1998 til et underskudd på 1,5 millioner i 2002.



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. Budsjettnemnda har ikke tall for egenkapital i flåten under 13 meter.

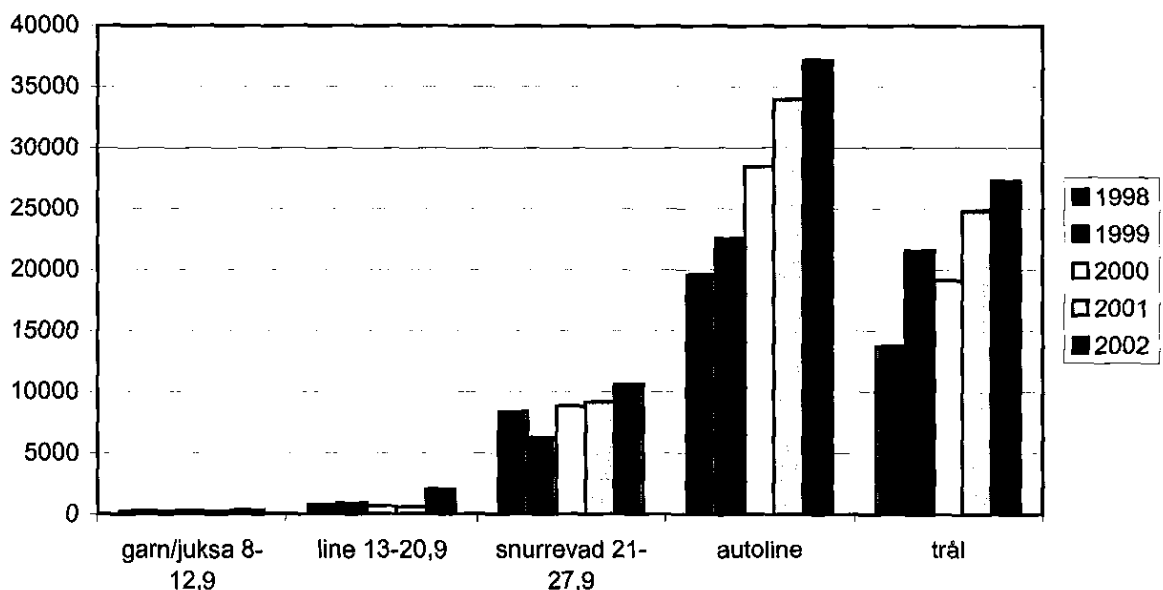


Figur 11. Egenkapital per fartøy 1998-2002

3.2.2 Gjeld

Veksten i gjeldstynghden 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 enhetskvoter 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 inneholdt 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.

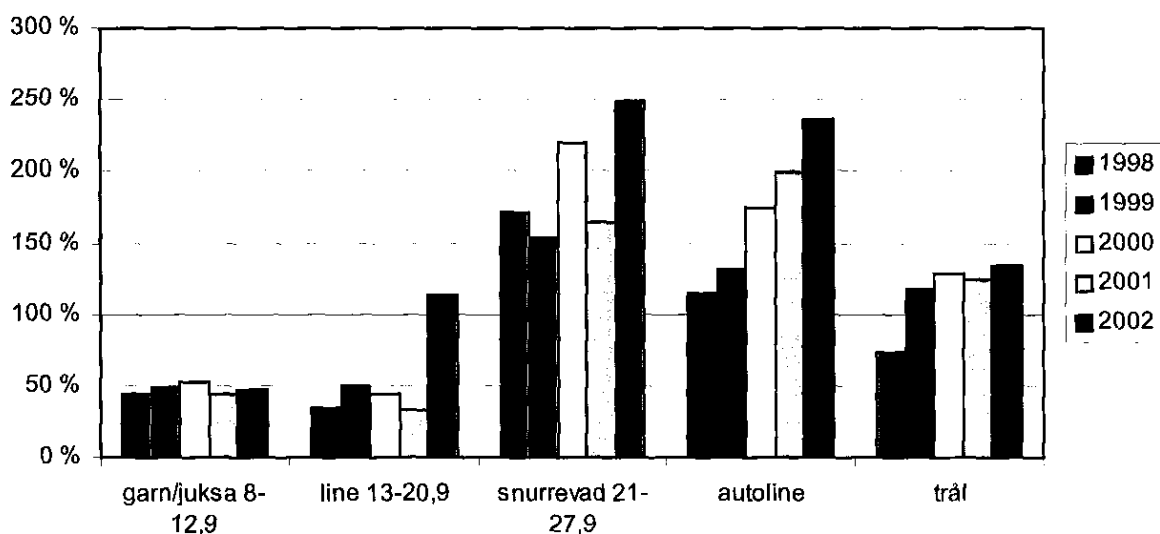
Rettighet	Verdi i kroner
Kolmulekonsesjon	10 – 15 millioner
Sild og makrell konsesjon	60-100 millioner (27 millioner per basiskvote)
Torsketrålkonsesjon uten leveransebindinger	60 millioner
Torsketrålkonsesjon med leveransebindinger	35-40 millioner
Årlig deltaker adgang for fisket etter sild med 28 meters 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

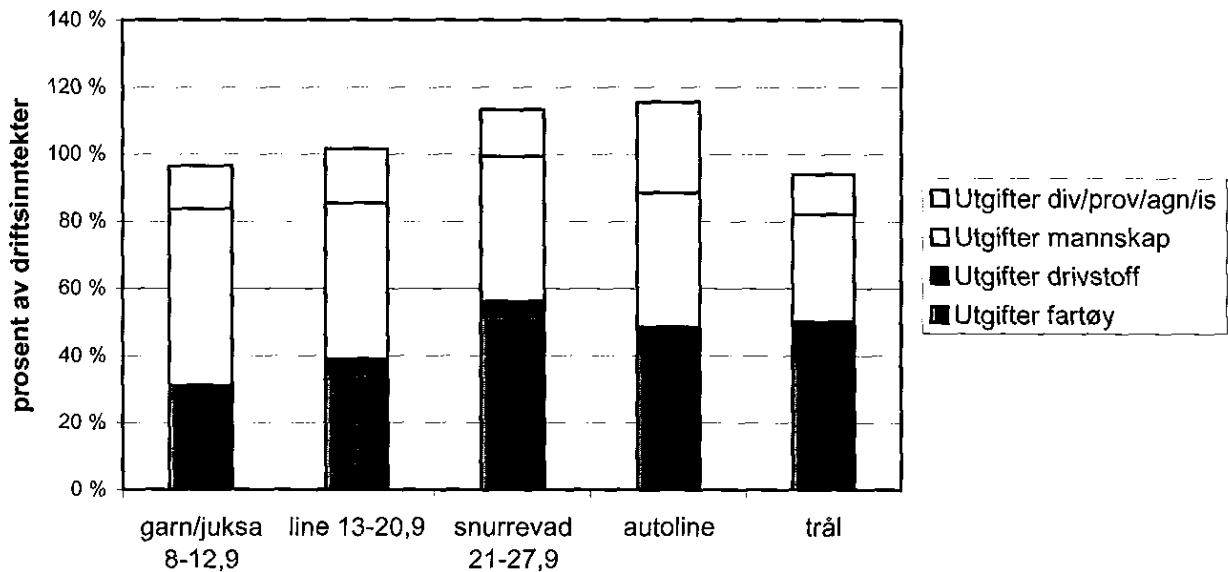
Tabell 2. Gjeld og fangstinntekt. Snitt per fartøy. Tusen kroner, 1998-2002.

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.



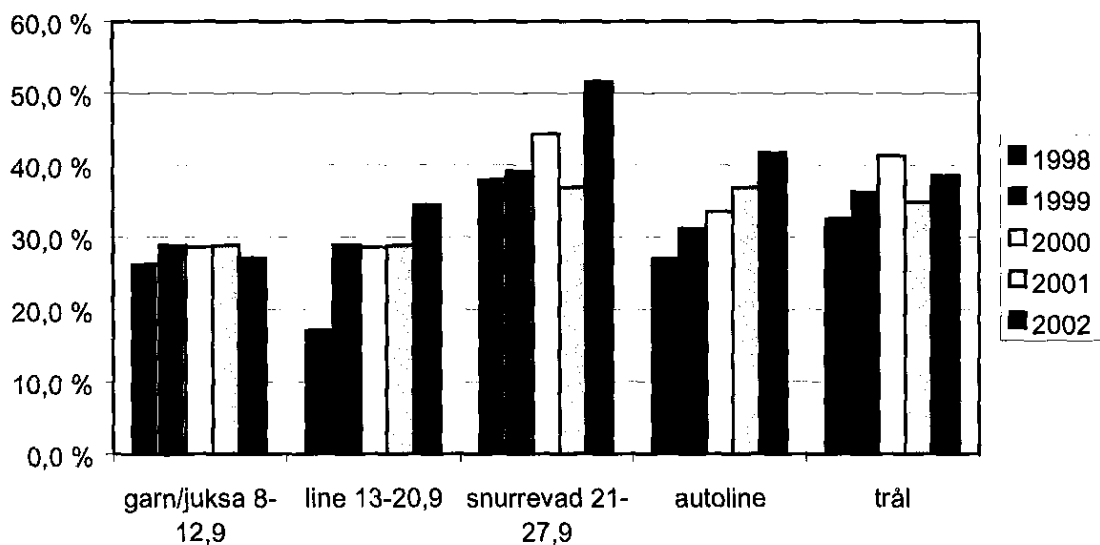
Figur 14. Fordeling av utgifter som prosent av fangstinntekt, 2002

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.

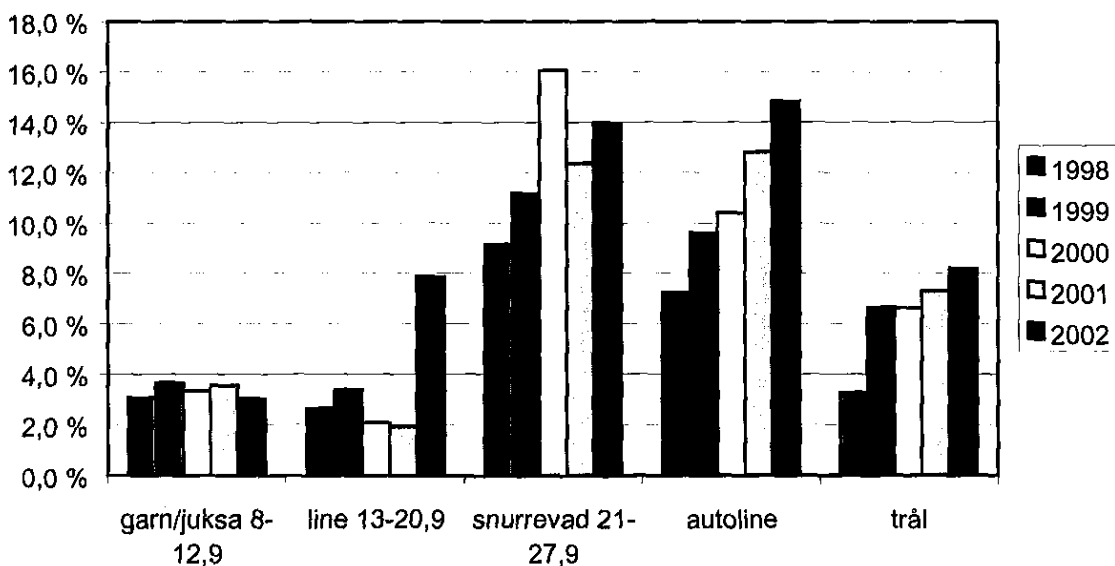
I forhold til diskusjonen om bosetting hadde det også vært interessant å se på hvor fartøyutgiftene brukes. Av en fangstverdi på ti milliarder kroner, brukes rundt 4 milliarder på fartøyene.



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.

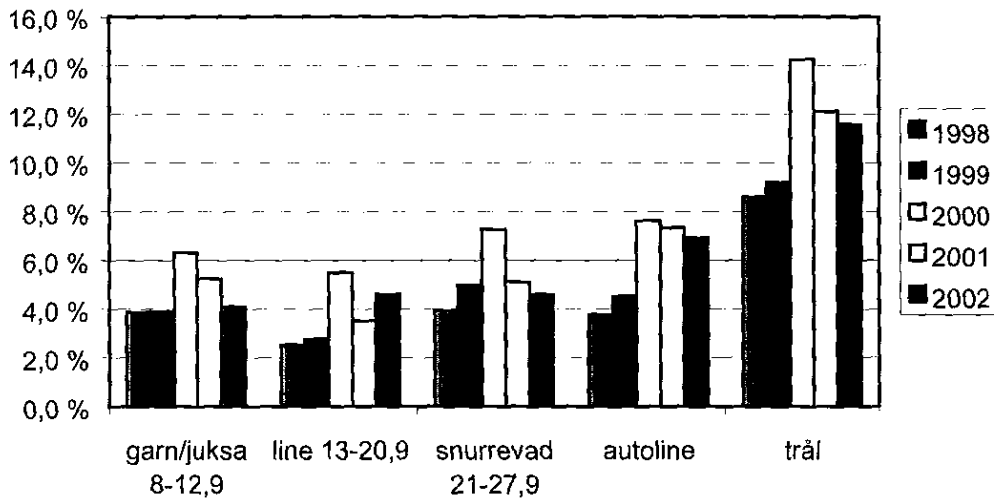


Figur 16. Finansutgifter som prosent av fangstinntekt. 1998-2002

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. Drivstofforbruket vil øke med lav tilgjengelighet og med økende motorkraft i tillegg til å variere med den internasjonale

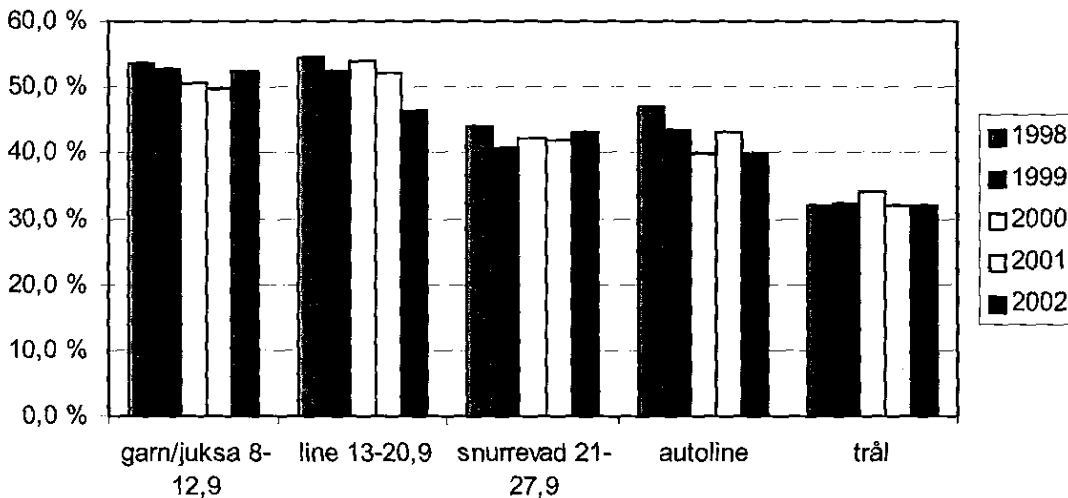
oljeprisen. Grafen under viser fartøygruppenes *utgifter* til drivstoff. Den gir imidlertid ikke et fullgodt bilde av gruppenes *drivstofforbruk*. Det kommer vi tilbake til i neste kapittel. Når det gjelder utgiftene til drivstoff er det liten forskjell mellom de konvensjonelle flåtegruppene, mens trål 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.



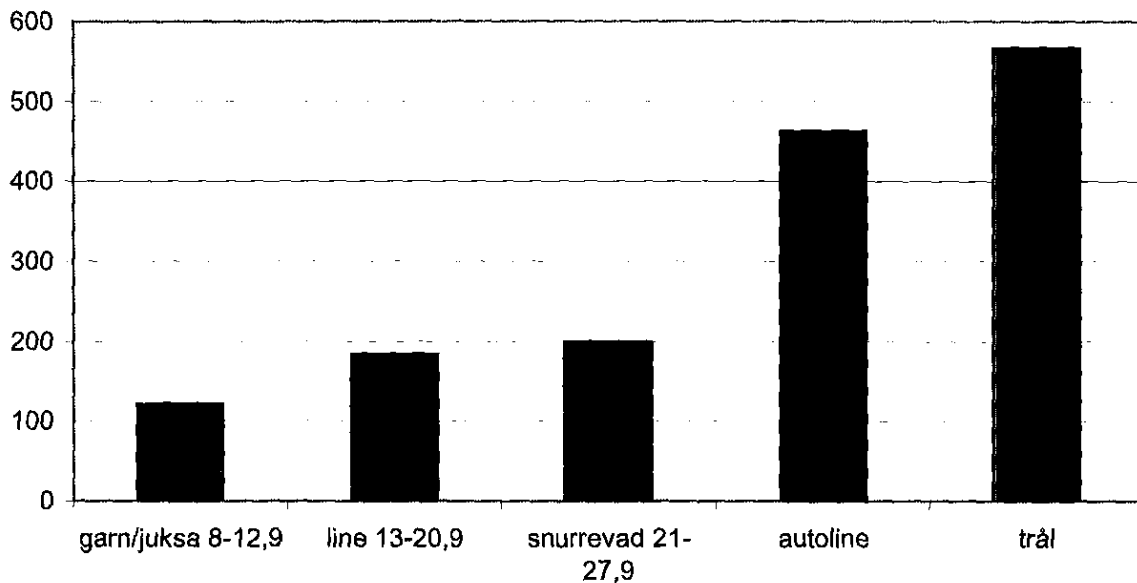
Figur 18. Utgifter til mannskap. Prosent av fangstinntekt. 1998-2001

3.4 Ressursindikatorer og fiskeri- og miljømessige målsetninger

3.4.1 Drivstofforbruk

Det er tidligere gjort beregninger av fiskeflåtens 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 torskfiskerier 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 oljeutsalg 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.

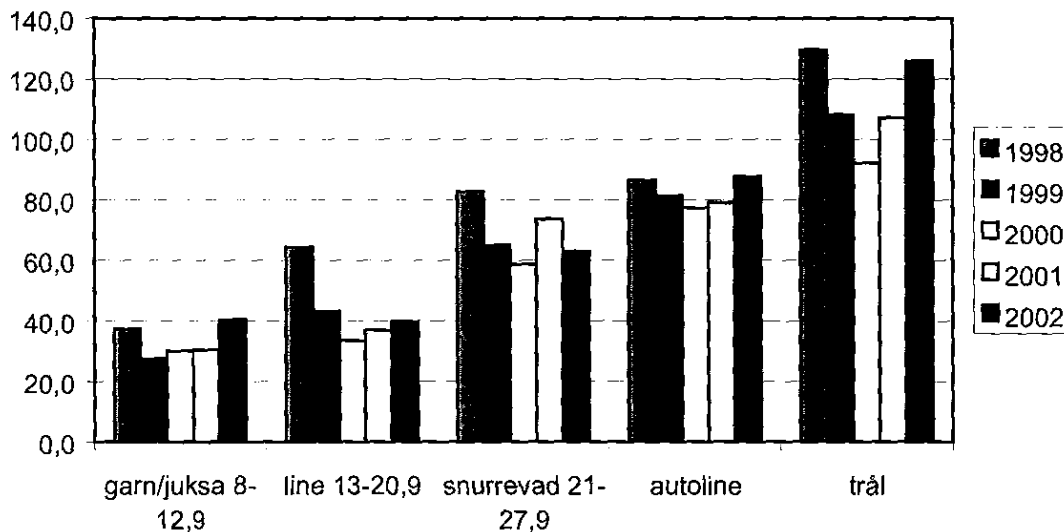
Det burde være interessant for myndighetene å følge energiforbruket i fiskeflåten. Dette kan gjøres ved enkle tillegg til de opplysninger

som fremkommer i budsjettmemnda sine lønnsomhetsundersøkelser.

3.4.2 Sysseletting

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 sysseletting. For de flåtegruppene som driver med underskudd er fangstbehovet per årsverk større enn det som framgår av figuren.



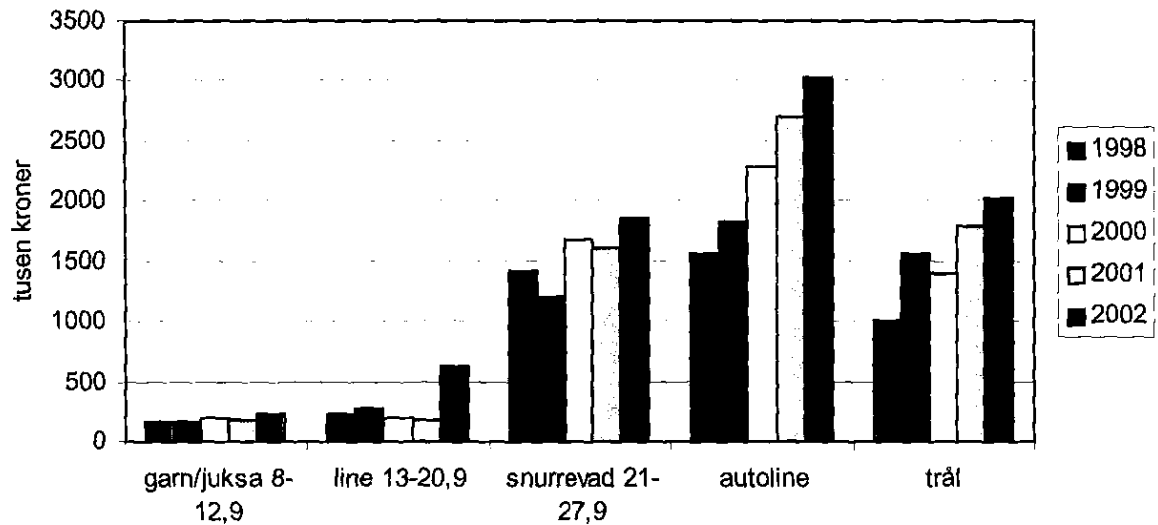
Figur 20. Tonn torskeneheter per årsverk. 1998-2001

For å finne et tall på sysselettingseffekt 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 sysselettingen 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 sysseletting 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 gruppernes 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 sysseletting. 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 sysseletting 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 distriktmessig 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 distriktmessig 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 distriktpolitikk. 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 torskflåten over.

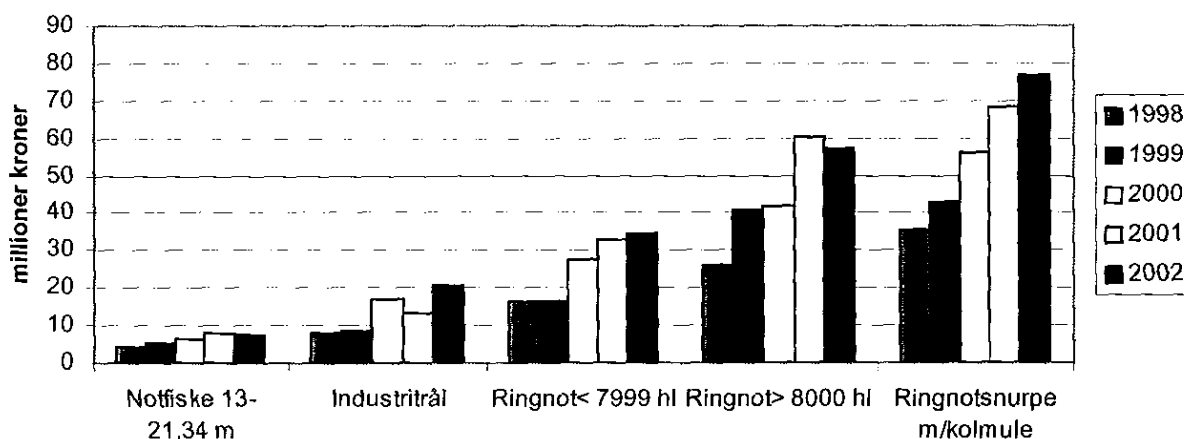
Flere av disse flåtene fisker på bestander i utenlandske og internasjonale, kombinert med norske farvann. Flåtegruppene i pelagisk sektor skiller seg fra torskflåten ved at de ikke er like strengt kvoteregulert som torskflåten. Mye av fangsten er industrifisk som går til fiskemelindustrien, men de har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

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

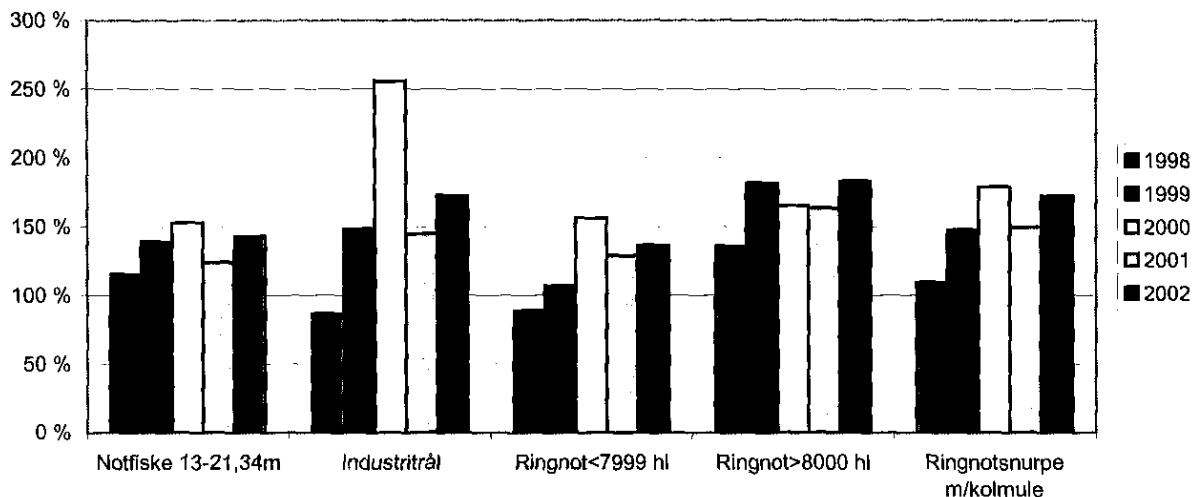


Figur 22. Gjeld per fartøy. 1998-2002. Pelagisk sektor

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.

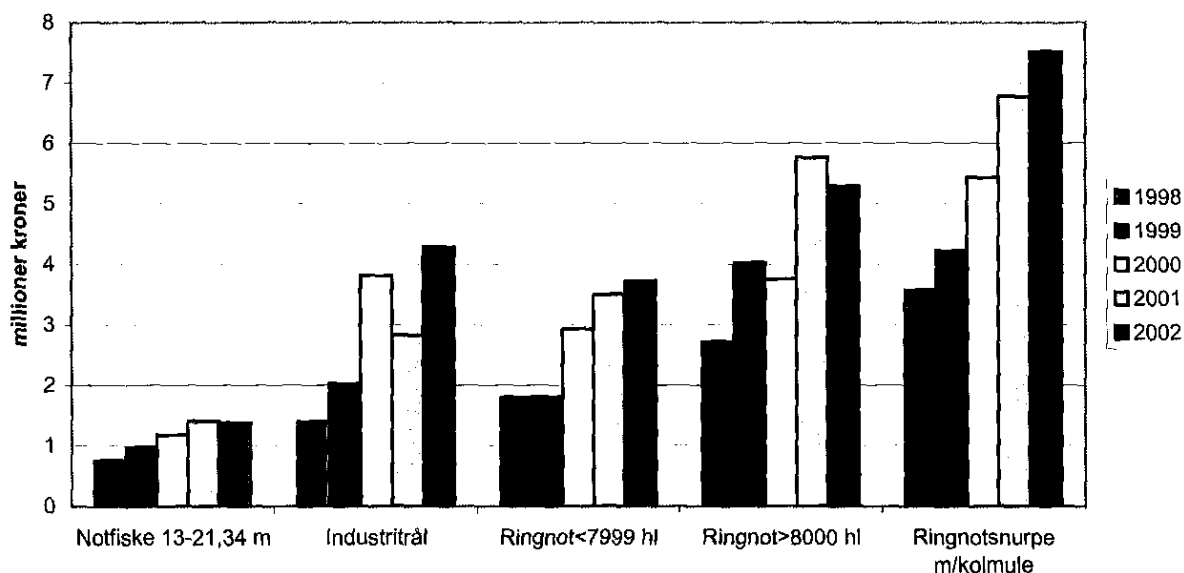
Størst gjeldsøkning i forhold til fangstinntekt finner vi i industritrål og ringnot med lastekapasitet under 8000 hl.



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.

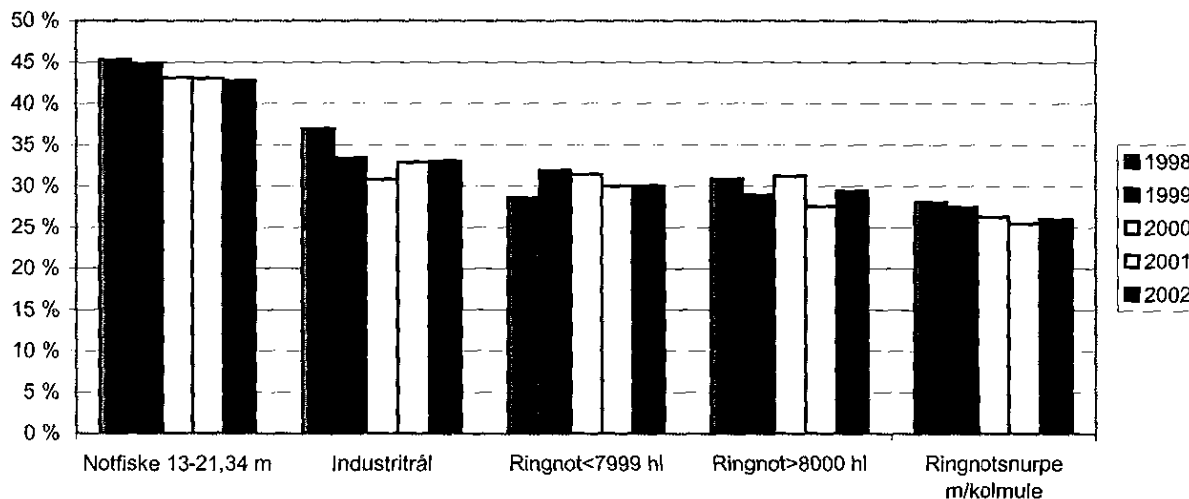


Fig 25. Utgifter til mannskap. Prosent av fangstinntekt. 1998-2002

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.

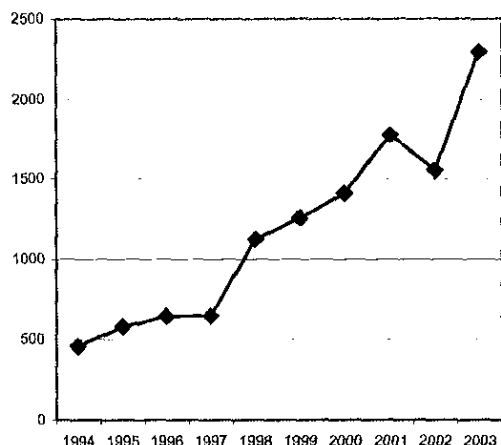
4.2 Case study: Kolmule

Kolmule er en industrifisk som har utbredelse i store deler av Nordøst Atlanteren. Hovedgytningen foregår vest for de britiske 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.

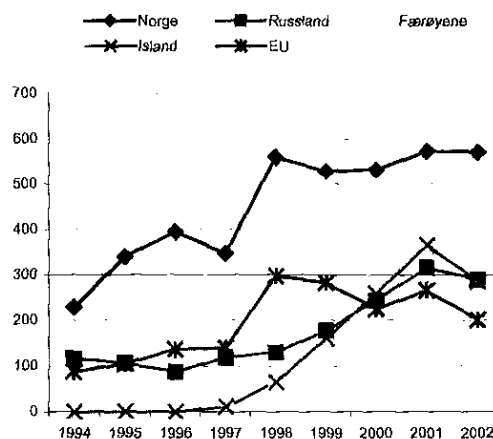
4.2.3 Konsekvenser for fiskeriene

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 kolmulelandningene 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.



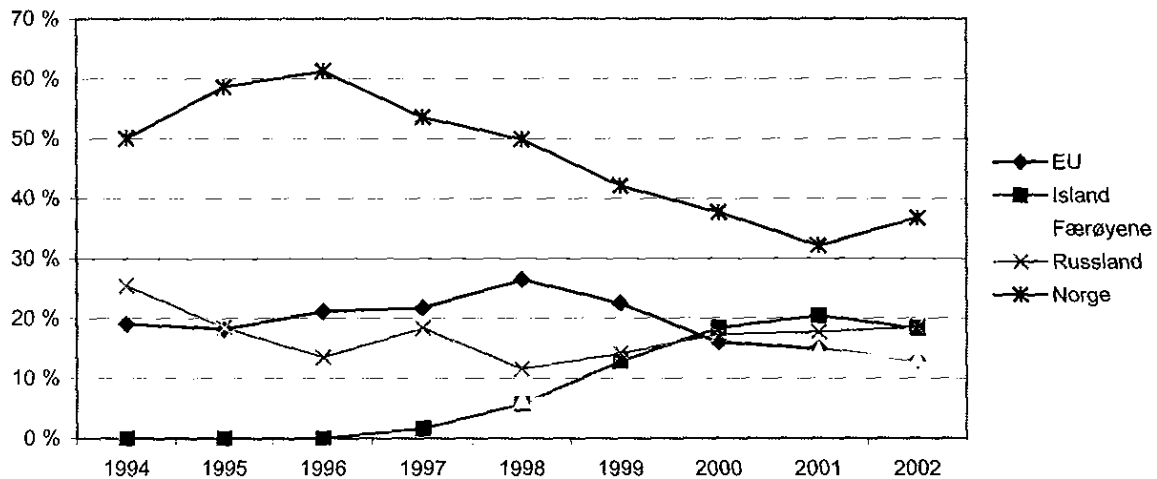
Figur 27. Fangst av kolmule, basert på land i perioden 1994-2002. I tusen tonn.

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 skiller 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). Budsjettnemnda for fiskerieringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (1999). Budsjettnemnda for fiskerieringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2000). Budsjettnemnda for fiskerieringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2001). Budsjettnemnda for fiskerieringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2002). Budsjettnemnda for fiskerieringen. Fiskeridirektoratet.

IMR (2004). *Havets Ressurser. Fisken og havet, særnummer 1*. Havforskningsinstituttet. Ansvarlig redaktør: Kathrine Michalsen. 178 sider.

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

Tabeller

Sjark 8-12,9 meter, Nord-Norge												
	antall fartøy	snittalderårsverk i fartøygruppe	antall årsverk i fartøy	fangst- inntekt per fartøy	fangst- inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	drivstoff- utgifter per fartøy	manns- utgifter per fartøy	manns- utgifter i gruppe	
1998	530	18	742	1,4	519566	275370	230878	122365	164913	20080	278322	147510
1999	561	20	785	1,4	479215	268840	229812	128925	164235	18618	252636	141728
2000	513	21	616	1,2	465984	239050	246509	126459	205291	29373	234093	120089
2001	439	21	571	1,3	535724	235183	240520	105588	184918	28096	265755	116666
2002	558	21	781	1,4	680784	379877	317550	177193	226821	27804	355181	198191

Line 13,20,9 meter, Nord-Norge												
	antall fartøy	snittalderårsverk i fartøygruppe	antall årsverk i fartøy	fangst- inntekt per fartøy	fangst- inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	drivstoff- utgifter per fartøy	manns- utgifter per fartøy	manns- utgifter i gruppe	
1998	80	29	272	3,4	2284364	182749	781484	62519	229848	57777	1241124	99290
1999	85	30	281	3,3	1909238	162285	946747	56342	200504	53021	1002055	85175
2000	86	30	284	3,3	1509793	129842	662842	57004	200720	82963	774490	66606
2001	84	33	269	3,2	1745824	146649	589759	49540	184163	61277	903203	75869
2002	100	32	320	3,2	1761268	176127	1997279	199728	624150	80842	810236	81024

Snurrevad, 21-27,9 meter, Nord-Norge												
	antall fartøy	snittalderårsverk i fartøygruppe	antall årsverk i fartøy	fangst- inntekt per fartøy	fangst- inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	drivstoff- utgifter per fartøy	manns- utgifter per fartøy	manns- utgifter i gruppe	
1998	39	23	230	5,9	4881773	190389	8364291	326207	1417676	192200	2128193	83000
1999	26	28	135	5,2	4075623	105966	6258059	162710	1203473	202477	1642720	42711
2000	22	29	117	5,3	4022719	88500	8856004	194832	1670944	292356	1679211	36943
2001	23	27	131	5,7	5599414	128787	9200716	211616	1614161	285233	2300953	52922
2002	22	27	125	5,7	4264997	93830	10628952	233837	1864728	196114	1824431	40137

Antoline												
antall fartøy	snittalderårsverk i fartøygruppe	antall snittalderårsverk i fartøygruppe	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	drivstoff-utgifter per fartøy	mannskaps-utgifter per fartøy	mannskaps-utgifter i gruppe	
1998	58	18	725	12,5	17042281	988452	19601211	1136870	1568097	639786	7951177	461168
1999	57	17	707	12,4	17136980	976808	22585901	1287396	1821444	776152	7401885	421907
2000	52	17	650	12,5	16388366	852195	28462957	1480074	2277037	1248369	6430161	334368
2001	53	17	668	12,6	17104125	906519	34031321	1803660	2700898	1255095	7271843	385408
2002	49	17	603	12,3	15763289	772401	37185841	1822106	3023239	1093119	6155074	301599

Fersksktrålerer/rundfisksktrålere. Over 250 BRT/500TE												
antall fartøy	snittalderårsverk i fartøygruppe	antall snittalderårsverk i fartøygruppe	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	drivstoff-utgifter per fartøy	mannskaps-utgifter per fartøy	mannskaps-utgifter i gruppe	
1998	39	22	534	13,7	18745643	731080	13757083	536526	1004167	1613520	5862434	228635
1999	35	22	483	13,8	18318810	641158	21597746	755921	1636659	1685355	5810497	203367
2000	31	23	425	13,7	14960456	463774	19154260	593782	1398121	2131305	4996605	154895
2001	35	21	487	13,9	19964616	698762	24825586	844070	1786013	2417600	6238496	218347
2002	34	20	459	13,5	20278657	689474	27313218	928649	2023201	2346853	6372444	216663

Stark 8-12,9 meter, Nord-Norge							
	tonn torsk per fartøy	tonn torsk i gruppe	tonn sei per fartøy	tonn sei i gruppe	tonn hyse per fartøy	tonn hyse i gruppe	andel av total fangstintekt fra torsk/sei og hyse
1998	37,0	19607	16,1	8526	3,9	2075	88 %
1999	26,1	14670	13,0	7268	2,5	1427	86 %
2000	22,0	11275	13,6	7001	3,6	1855	83 %
2001	23,3	10250	13,6	5986	4,2	1844	80 %
2002	38,2	21309	12,5	6973	4,6	2583	82 %

Line 13,20,9 meter, Nord-Norge							
	tonn torsk per fartøy	tonn torsk i gruppe	tonn sei per fartøy	tonn sei i gruppe	tonn hyse per fartøy	tonn hyse i gruppe	andel av total fangstintekt fra torsk/sei og hyse
1998	138,1	11046	7,0	558	78,9	6311	90 %
1999	93,3	7932	8,3	706	40,2	3418	87 %
2000	74,2	6381	11,7	1002	19,1	1642	83 %
2001	73,9	6210	9,6	803	27,2	2288	82 %
2002	79,3	7927	6,5	650	43	4301	88 %

Snurrevad, 21-27,9 meter, Nord-Norge							
	tonn torsk per fartøy	tonn torsk i gruppe	tonn sei per fartøy	tonn sei i gruppe	tonn hyse per fartøy	tonn hyse i gruppe	andel av total fangstintekt fra torsk/sei og hyse
1998	282	10998	105	4096	91,3	3562	80 %
1999	190	4932	98	2550	46,4	1207	77 %
2000	149	3283	93	2052	42,7	939	70 %
2001	171	3923	141	3244	33,4	768	60 %
2002	151	3326	120	2631	44,0	969	64 %

Autoline							
	tonn torsk per fartøy	tonn torsk i gruppe	tonn sei per fartøy	tonn sei i gruppe	tonn hyse per fartøy	tonn hyse i gruppe	andel av total fangstinntekt fra torsk/sei og hyse
1998	379	21980	91	5261	216,4	12550	52 %
1999	428	24421	124	7074	175,3	9990	60 %
2000	380	19779	130	6762	119,3	6204	53 %
2001	319	16929	151	8005	119,7	6345	47 %
2002	403	19746	210	10289	142,0	6954	54 %

Ferskfisktrålere/rundfisktrålere. Over 250 BRT/SØØTE							
	tonn torsk per fartøy	tonn torsk i gruppe	tonn sei per fartøy	tonn sei i gruppe	tonn hyse per fartøy	tonn hyse i gruppe	andel av total fangstinntekt fra torsk/sei og hyse
1998	1067	41632	456	17765	275	10728	81 %
1999	920	32201	473	16572	186	6495	83 %
2000	722	22397	481	14905	153	4754	81 %
2001	811	28374	631	22080	226	7898	82 %
2002	911	30982	921	31309	256	8705	86 %

Tabeller pelagisk sektor

Notfiske										
antall fartøy	snittdalerantall fartøyi gruppe	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	mannskaps-utgifter per fartøy		
1998	66	24	350	5,3	3468973	228952	4008607	264568	756341	1570402
1999	59	21	313	5,3	3702651	218456	5157917	304317	973192	1654949
2000	43	18	241	5,6	4302264	184997	6593338	283514	1177382	1855205
2001	42	19	239	5,7	6434059	270230	8022078	336927	1407382	2768729
2002	82	18	435	5,3	5096856	417942	7282547	597169	1374065	2178462

Industrial										
antall fartøy	snittdalerantall fartøyi gruppe	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	mannskaps-utgifter per fartøy		
1998	54	28	308	5,7	9176734	495544	7949219	429258	1394510	3391097
1999	57	28	239	4,2	5741349	327257	9156047	521895	2180011	1916830
2000	52	28	234	4,5	6718871	349381	17172019	892945	3816004	2069777
2001	52	29	239	4,6	8997132	467851	13047684	678480	2836453	2958411
2002	41	27	197	4,8	11923732	488873	20584332	843958	4288403	3937846

Ringnotsunnere < 7999 hl										
antall fartøy	snittdalerantall fartøyi gruppe	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	mannskaps-utgifter per fartøy		
1998	34	32	309	9,1	15489361	526638	16388538	557210	1800938	5281474
1999	37	28	333	9,0	15215964	562991	16257780	601538	1806420	4847743
2000	37	23	348	9,4	17642018	652755	27588569	1020777	2934954	5544184
2001	34	22	316	9,3	25292832	859956	32596837	1108292	3505036	7588966
2002	32	24	298	9,3	25318221	810183072	34589010	1106848	3719248	7606517

Ringnotsnupere > 8000 hl										
	antall fartøy	snitaldertall fartøyi gruppe	årsverk	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	mannskaps-utgifter per fartøy
1998	16	35	154	9,6	19252240	308036	26139772	418236	2722893	5937928
1999	17	27	172	10,1	22337283	379734	40635077	690796	4023275	6462474
2000	18	28	200	11,1	25176775	453182	41693053	750475	3756131	7861151
2001	15	23	158	10,5	36934201	554013	60635526	909533	5774812	10181150
2002	15	21	162	10,8	31183250	467749	57173444	857602	5293837	9181602

Ringnotsnupere m/kolmulesesong										
	antall fartøy	snitaldertall fartøyi gruppe	årsverk	årsverk per fartøy	fangst-inntekt per fartøy	fangst-inntekt i gruppe. 1000 kroner	gjeld per fartøy	gjeld i gruppe. 1000 kroner	gjeld per årsverk	mannskaps-utgifter per fartøy
1998	41	18	410	10,0	32580785	1335812	35717440	1464415	3571744	9143278
1999	41	16	418	10,2	43118956	1767877	43118956	1767877	4227349	8018883
2000	40	13	412	10,3	55975566	2239023	55975566	2239023	5434520	8200704
2001	42	10	424	10,1	68462244	2875414	68462244	2875414	6778440	11629678
2002	46	11	469	10,2	76707716	3528555	76707716	3528555	7520364	11570626

De beste fartøy for moderne kystfiske

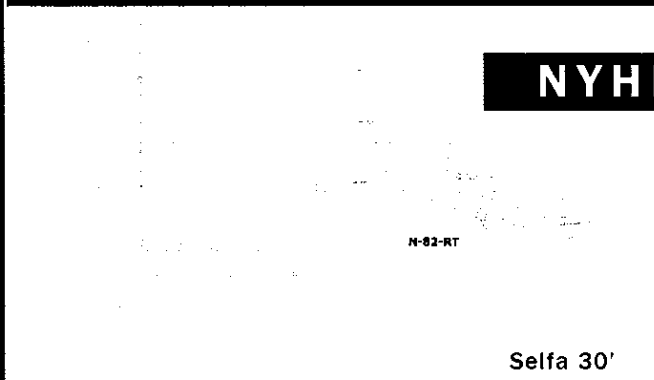


Selfa Kystsjar

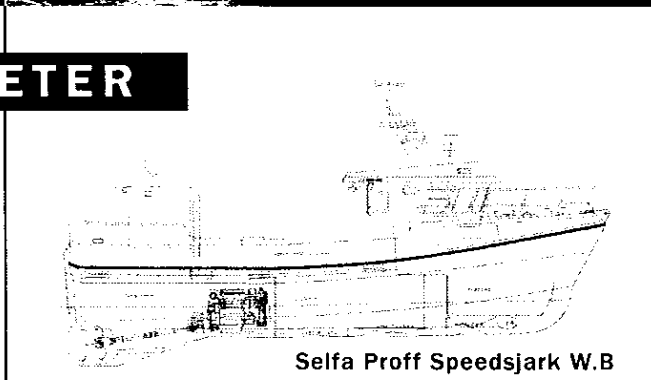


Selfa Proff Speedsjar

NYHETER



Selfa 30'



Selfa Proff Speedsjar W.B

Selfa Kystsjar

Vår bestselger gjennom mange år, stadig videreutviklet.

Nytt i år: Nytt og større styrhus med mange praktiske detaljer.

Spesialløsninger for taskekrabbe og behandling av biprodukter.

Kan leveres som 35', 38' og 40'.

Selfa Proff Speedsjar

Nå kan du få en profesjonell fiskebåt som kan gå opp til 25 knop.

Samme løsninger som Kystsjar, med Dørvarmeanlegg og

Selfa Kontroll Ballastanlegg.

Selfa 30'

Nytt konsept for den som ønsker å drive helårsfiske, samtidig som at den tilfredsstillende høye krav til komfort inne. Stor U-sofa på dekk, dobbeltkøye og mange andre flotte detaljer. Fartsområde opp til 25 knop.

Selfa Proff Speedsjar WB

MK Torsvåg vises på Nor-Fishing. Bredden er over 4 meter, lengde er 40'.

En sjark hvor hovedvekt er lagt på stor plass på dekk og i lasterom, og at fartøyet skal ha høy marsjart uansett om den er lett eller lastet.

Andre modeller fra Selfa Arctic: Arctic 40', Selfa Arctic 43-50' og Arctic 50'.

NOR-FISHING 2004

Selfa Arctic

Selfa Arctic Rødskjær AS, 9430 Sandtorg. Tlf: +47 77 04 14 80.

Selfa Arctic Trondheim AS, Industriparken på Selsbakk, 7028 Trondheim. Tlf: +47 73 82 04 50

www.selfa-arctic.no

Andre publikasjoner utgitt av Barentshavkontoret

Kystsamfunn til salgs.

Konsekvensutredning av omsettelige kvoter for Sommarøy,
Hasvik, Steigen og Hadsel.
15 sider, kroner 100,-

Bærekraftig fiskeri i Nord-Norge.

Mål og måloppnåelse i fiskeriforvaltningen i Nord.
Bok, 270 sider, kroner 290,-

Hvordan bør vi forvalte torsken?

Innføring i fiskeriforvaltning.
Hefte, 24 sider, kroner 100,-

Fornyng i den norske fiskeflåten.

Om investeringer, kostnader og ressursforvaltning.
Rapport, 30 sider, kroner 250,-

Hvor fartøy flyte kan...

Om spredning av fremmede organismer med ballastvann.
Rapport, 58 sider, kroner 150,-