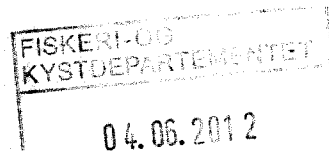




FISKERIDIREKTORATET
Ressursavdelingen



Fiskeri- og kystdepartementet
Boks 8118 Dep

0032 OSLO

Saksbehandler: Skudtveit, Steinseide

Telefon: 91308763

Avdeling: Ressursavdelingen

Vår referanse: 12/5127

Deres referanse:

Vår dato: 30.05.2012

Deres dato:

Att:

UTTALELSE TIL HØRING - FORSLAG OM ENDRING AV STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR KONVENSJONELLE HAVFISKEFARTØY VED ØKING AV KVOTETAK.

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat av 30. Mars 2012 om strukturtiltak i den konvensjonelle havfiskeflåten – forslag om heving av kvotetakene for torsk og hyse. Høringsfristen er satt til 25. Mai 2012. I høringsnotatet foreslås det å heve kvotetakene for torsk/hyse for den konvensjonelle havfiskeflåten fra 3 til 5.

Innledning

Det har siden midten av 1980-tallet vært innført ulike strukturtiltak for havfiskeflåten. Strukturordningene ble etablert som et virkemiddel for å redusere antall fartøy i flåtegrupper hvor fangstkapasiteten overskrider tilgjengelig kvotegrunnlag i overskuelig fremtid. Ved å redusere antall fartøy i en gruppe så man for seg at tilgjengelig fangstkvantum pr. gjenværende fartøy ville bli større enn det ellers ville vært. Dette ville dermed i neste omgang bidra til bedre lønnsomhet for hvert enkelt fartøy i gruppen i fremtiden. Formålet med strukturordningene har altså vært å nærme seg en balanse mellom ressursgrunnlag og fangstkapasitet i vedkommende flåtegruppe.

Til tross for strukturordningene er det fortsatt overkapasitet i de fleste flåtegrupper. Det er derfor behov for å stimulere til ytterligere kapasitetsreduksjon.

Den konvensjonelle havfiskeflåten fikk sin første strukturordning i form av enhetskvoteordning fastsatt ved Kgl. Res. Av 28. juli 2000. I høringsnotatet i forbindelse med innføring av enhetskvoteordningen ble det foreslått et kvotetak rettet mot et rederi, samarbeidende rederi eller sammenslutning av rederi på 10 % av gruppeknoten for det enkelte fiskeslag. Det ble også foreslått et kvotetak rettet mot det enkelte fartøy. Forslaget gikk ut på at et fartøy gjennom enhetskvoteordningen ikke skulle kunne tildeles mer enn 3 ganger den kvoten som tildeles fartøyet selv. Forslaget innebar at fartøyet maksimalt ville kunne fiske 4 ganger "egen" kvote. Flere av høringsinstansene gikk imot forslaget til kvotetak på fartøynivå. Det ble blant annet vist til at kvotetaket burde være likt for alle fartøy uavhengig av individuell kvote. Det ble også vist til at dersom den individuelle kvoten skal være utgangspunktet så vil mange fartøy være forhindret fra å bygge seg opp til et akseptabelt kvotegrunnlag. Vedtatt kvotetak ble på 3 kvotefaktorer torsk/hyse og 2 kvotefaktorer sei pr. fartøy.

Ved innføringen av strukturkvoteordningen ved Kgl. Res. 4. mars 2005 ble kvotetakene for den konvensjonelle havfiskeflåten videreført uten endringer. Det ble lagt vekt på at dagjeldende kvotetak motvirket en uønsket grad av kvotekonsentrasjon på det enkelte fartøy.

Siden strukturordningene ble innført er flåten av konvensjonelle havfiskefartøy redusert fra 99 til 35 fartøy. Av høringsnotatet fremgår at utviklingen i struktureringen har stoppet opp de siste årene og figur 2 i høringsnotatet viser at 22 av 35 fartøy er fullstrukturert mht. kvotefaktor torsk i dag.

Departementet foreslår nå å øke kvotetaket for torsk/hyse fra 3 kvotefaktorer til 5 kvotefaktorer. I den anledning blir det vist til at fartøygruppen de seneste årene har hatt relativt lav lønnsomhet og har den klart laveste driftsmarginen blant fartøygruppene i havfiskeflåten med en driftsmargin på 7 % mot et gjennomsnitt i havfiskeflåten på 20,3 % i 2010. Det vises også til at de fleste konvensjonelle fartøyene er fullstrukturerte, noe som hindrer videre bruk av ordningen. De er derfor avskåret fra å bruke strukturordning som virkemiddel for å øke lønnsomheten. Det vises også til at fartøygruppen i mindre grad enn andre konvensjonelle grupper har nytt godt av den gode ressurs situasjonen for torsk.

Fiskeridirektoratet har følgende merknader:

Ressurssituasjonen

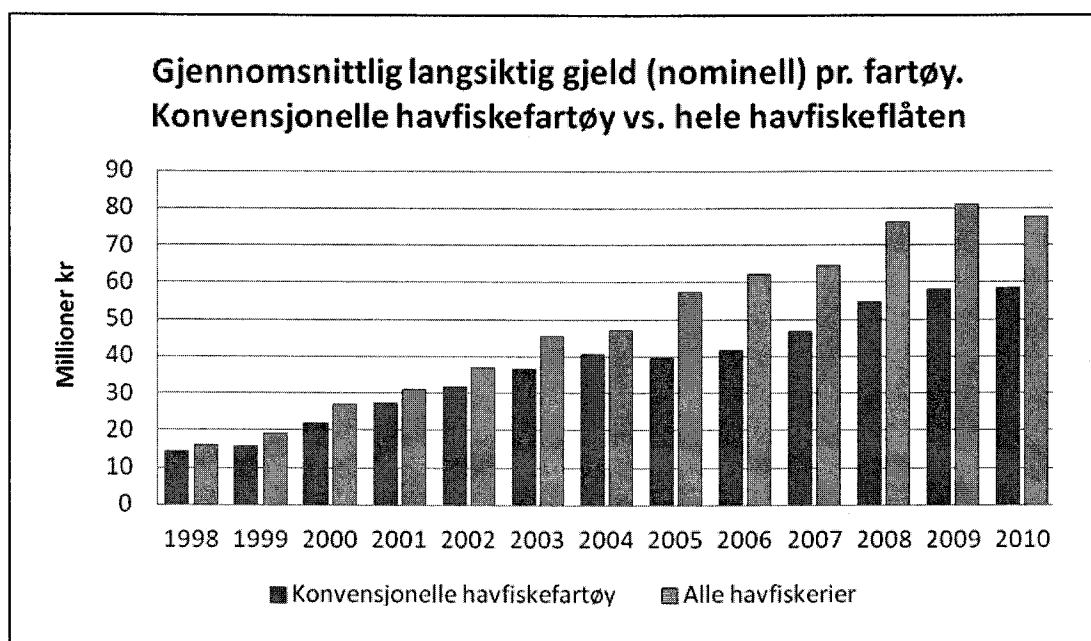
Det fremgår av høringsnotatet at ressurs situasjonen er god og at man ved å åpne opp for å øke andelen torsk og hyse i driftsgrunnlaget til fartøygruppen, vil kunne dreie aktiviteten mer over mot Barentshavet.

Uti fra ressursmessige hensyn vil det være gunstig dersom det enkelte fartøy kan dreie fiske over mot torsk og hyse, som er robust forvaltet.

Økonomiske forhold

Som nevnt i høringsnotatet har denne fartøygruppen relativt lav lønnsomhet, jfr. figur 1 i høringsnotatet som viser utviklingen i driftsmargin for de ulike fartøygruppene i havfiskeflåten. Driftsmarginen beregnes ved å sette driftsresultatet i forhold til driftsinntektene. Dette resultatmålet sier ikke noe om finansieringen av fartøy og tillatelser. Fra strukturordningene ble innført i 2000 og til i dag er antall fartøy redusert fra 99 til 35. I denne perioden har gjennomsnittlig langsiktig gjeld for fartøy i denne fartøygruppen økt mye; fra en gjennomsnittlig langsiktig gjeld per fartøy i 1998 på 14,4 millioner kroner (nominell verdi) til en gjennomsnittlig langsiktig gjeld i 2010 på 58,3 millioner kroner (nominell verdi). Tilsvarende tall for alle fartøy i havfiskeflåten er gjennomsnittlig langsiktig gjeld i 1998 på 16,1 millioner kr og 77,6 millioner kroner i 2010. I figur 1 vises utviklingen i gjennomsnittlig langsiktig gjeld per fartøy for konvensjonelle havfiskefartøy sammenlignet med gjennomsnittstall for hele havfiskeflåten.

Figur 1



I samme periode har gjennomsnittlige driftsinntekter per fartøy økt fra 15,9 millioner kroner i 1998 til 32 millioner kroner i 2010 for konvensjonelle havfiskefartøy, mens gjennomsnittlige driftsinntekter for alle fartøy i havfiskeflåten er økt fra 19,1 millioner kroner i 1998 til 46,6 millioner kroner i 2010.

Utviklingen i gjeld for konvensjonelle havfiskefartøy har vært ganske lik som for resten av havfiskeflåten. Men mens havfiskeflåten samlet sett oppnådde et positivt ordinært resultat før skatt i 2010 var ordinært resultat før skatt negativt for den konvensjonelle havfiskeflåten. Den konvensjonelle havfiskeflåten klarer mao ikke å finansiere kapitalkostnadene ved hjelp av driften. Dersom en åpner opp for en videre strukturering og dette medfører oppkjøp og dermed økt gjeldsbelastning vil flåtegruppen bli enda mer sårbar overfor negative endringer i finansmarkedene og økning i rentenivået.

Dersom økt strukturering finansieres ved hjelp av lånefinansiering vil dette øke gjeldsbelastningen, noe som kan virke negativt inn på flåtegruppens mulighet til fornying. Det vil imidlertid være forholdet mellom inntekter og kostnader, samt egenkapital og forventet utvikling i lønnsomhet og soliditet som vil være avgjørende for fartøyenes mulighet til fornying.

Fornyning av flåten

Det fremgår av høringsnotatet at både Norges Fiskarlag og Fiskebåtrederne forbund har gått inn for at kvotetakene for torsk/hyse bør heves fra 3 til 5. I den anledning blir det vist til at den svake lønnsomheten reduserer muligheten for å modernisere og fornye fartøygruppen.

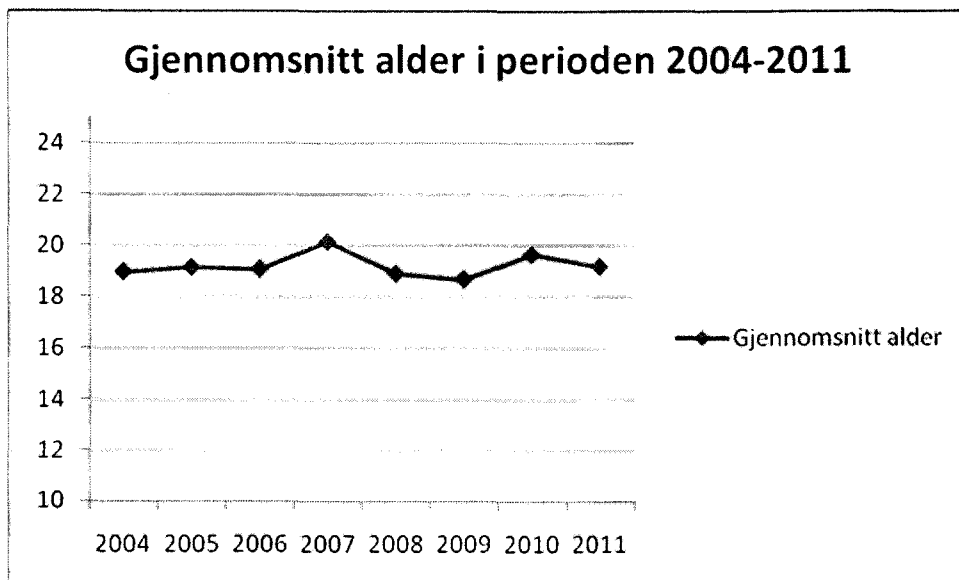
Nedenfor følger oversikt over antall fartøy/byggeår for årene 2004-2011:

Tabell 1 Antall fartøy/byggeår for årene 2004-2011.

Byggeår/År	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1958-1965	2	1	1	1	0	0	1	0
1966-1969	2	3	2	4	1	1	1	1
1970-1975	3	1	1	1	1	1	1	1
1976-1979	13	11	9	6	4	3	3	2
1980-1985	6	6	5	5	6	5	4	4
1986-1989	11	11	13	9	9	8	7	8
1990-1995	3	3	3	2	2	2	2	2
1996-1999	9	9	8	11	10	11	11	10
2000-2005	4	4	5	4	4	5	5	5
2006-2009	0	0	0	0	0	0	0	0
2010-2011	0	0	0	0	0	0	1	2
Totalt antall fartøy	53	49	47	43	37	36	36	35

Tabellen viser at bare 7 av 35 fartøy er bygget på 2000-tallet.

Nedenfor følger figur som viser gjennomsnittsalderen* i flåten for årene 2004-2011:



Kilde: Fiskeridirektoratet

*Gjennomsnittsalderen forholder seg bare til "skrogene" slik at eventuelle ombygginger og andre moderniseringer av fartøyene ikke fanges opp av disse tallene.

Oversikten viser at det ikke har skjedd vesentlige endringer i gjennomsnittsalderen siden den siste strukturvoteordningen trådte i kraft 4. Mars 2005 og viser at flåtens evne til fornying er lav. Dette antas å ha sammenheng med lav lønnsomhet i flåtegruppen.

Jevn fornying av flåten må anses nødvendig med tanke på bedre og tryggere arbeidsplasser (helse/miljø/sikkerhet), bedre fangsthåndtering og bedre kvalitet på råstoffet.

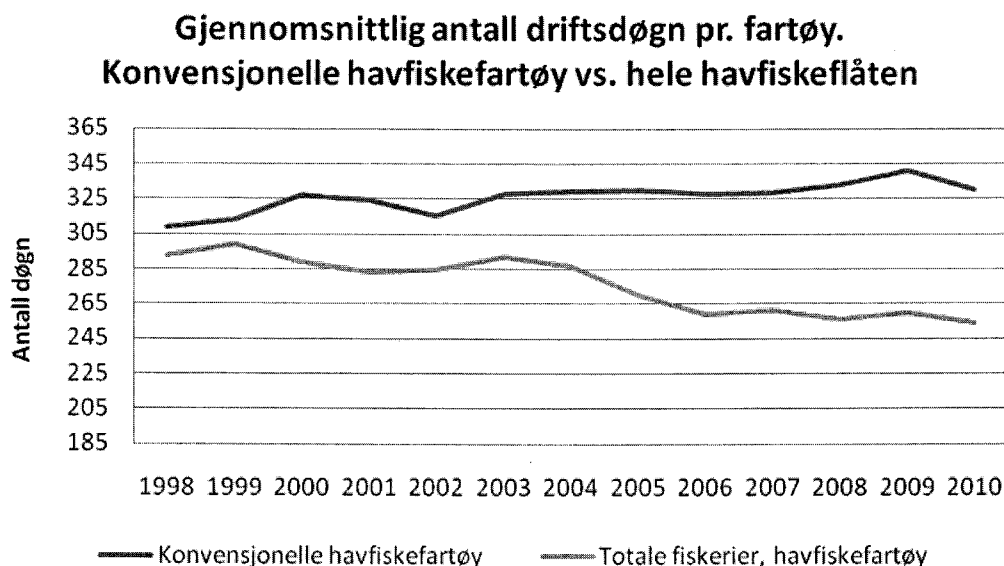
Flåtestruktur, driftstid, endret fangstmønster

Den konvensjonelle havfiskeflåten består i dag av 35 fartøy, hvorav 2 er hjemmehørende i Finnmark, 18 i Møre og Romsdal og 15 i Sogn og Fjordane. Ved å tillate økt strukturering vil flåtegruppen kunne reduseres til ca. 20 fartøy dersom "alle" fartøy struktureres fullt ut. Allerede i dag er denne flåtegruppen kraftig redusert sammenlignet med før enhetskvoteordningen ble innført i 2000. Ved å tillate økt strukturering vil flåtegruppen kunne bli ytterligere redusert.

Den konvensjonelle havfiskeflåten sysselsetter i følge lønnsomhetsundersøkelsen for 2010 i overkant av 1000 personer. Økt strukturering vil medføre redusert sysselsetting.

I forbindelse med den årlige lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten samles det også inn informasjon om fartøyenes driftsdøgn. For den konvensjonelle havfiskeflåten er dette tallet relativt høyt og godt over gjennomsnittet for hele havfiskeflåten. Mens gjennomsnittlig antall driftsdøgn er redusert fra 293 driftsdøgn i 1998 til 254 driftsdøgn i 2010 for havfiskeflåten samlet sett, er antall driftsdøgn for den konvensjonelle havfiskeflåten økt fra 309 driftsdøgn i 1998 til 330 driftsdøgn i 2010.

Figur 3.



Ved å gi rom for økt strukturering vil en måtte anta at også driftstiden vil øke, men som tallene ovenfor viser har ikke denne flåtegruppen mye å "gå på" i forhold til driftstid, med mindre fartøyene fornyes/oppgraderes slik at fangsteffektiviteten økes.

En økning i kvotetakene for torsk og hyse vil føre til endring i fartøyenes fangstmønster. Det er nok først og fremst fisket etter lange og brosme som blir redusert. Dette må fartøyene gjøre for å kunne ha tilstrekkelig driftstid til å fiske det økte kvantum av torsk og hyse. Når flåtegruppen også blir enda mer avhengig av å fiske torsk og hyse vil den også bli mer sårbar dersom disse kvotene reduseres. I tabell 2 nedenfor vises opplysninger om førstehandsverdi og fangstmengde (fordelt på fangstområder) for de viktigste fiskeslag for konvensjonelle havfiskefartøy (tabellen er hentet fra lønnsomhetsundersøkelsen for 2010).

Tabell 2

Opplysninger om førstehandsverdi og fangstmengde for konvensjonelle havfiskefartøy 2010

FISKESLAG	VERDI (1 000 kr)	TONN (RUND VEKT)				GJ.SNITT PRIS
		Totalt	Nord for 62 ^{o1)}	Nordsjøen/ Skagerrak ²⁾	Andre områder ³⁾	
Torsk	348 434	24 601	23 177	1 035	389	14,16
Hyse	259 450	24 333	23 913	325	95	10,66
Lange	145 404	11 156	4 427	2 952	3 777	13,03
Brosme	110 413	12 528	8 554	1 557	2 417	8,81
Sei	109 248	11 609	7 662	3 801	146	9,41
Blåkveite	58 826	2 058	1 850	10	199	28,58
Steinbiter	15 500	2 313	2 275	14	24	6,70
Uer	9 728	984	937	6	41	9,88
Kveite	9 643	251	172	8	71	38,45
Annen og uspesifisert fisk	4 227	554	135	185	235	7,62
Andre fiskeslag	7 357	952	410	192	349	7,73
Total alle fiskeslag	1 078 230	91 340	73 511	10 086	7 744	11,80

¹⁾ ICES-kodene I, IIa og IIb. (ICES-områder før 2005.)

²⁾ ICES-kodene III, IVa, IVb og IVc. (ICES-områder før 2005.)

³⁾ Residualpost

Geografisk fordeling av flåten

For å ivareta distriktpolitiske hensyn er det for noen fartøygrupper satt begrensninger for salg av fartøy ut av fylke og avkortingsregler. De fastsatte begrensningene skal være tilpasset den geografiske strukturen i hver fartøygruppe, betydningen i distriktene langs kysten osv.

For den konvensjonelle havfiskeflåten følger det av § 43 første ledd bokstav b) i deltakerforskriften av 2. desember 2011 at kravet om manntallsføring i samme fylke i minst 12 måneder før kjøpet ikke gjelder dersom kjøpet skjer i forbindelse med at kjøper skal nytte strukturkvoteordningen etter reglene i forskrift 4. mars 2005 nr. 93 om strukturkvoteordning m.v. for havfiskeflåten. Unntaket fra fylkesbindingen i struktursaker ser ut til å ha ført til en endring av den geografiske fordelingen i den konvensjonelle havfiskeflåten.

Ved innføring av enhetskvoteordningen for den konvensjonelle havfiskeflåten (fartøy på eller over 28 meter) i 2000 besto flåten av 99 fartøy. I forbindelse med innføring av strukturkvoteordning i 2005 var gruppen redusert til 53 fartøy og pr. i dag består den konvensjonelle havfiskeflåten av 35 fartøy. Tabell 3 viser utviklingen i disse årene.

Tabell 3: Geografisk fordeling konvensjonelle havfiskefartøy

Fylke/år	2000	1.juli 2004	2012
Finnmark	6	3	2
Troms	2	1	
Nordland	2	1	
Trøndelag	3	1	
Møre og Romsdal	50	28	18
Sogn og Fjordane	33	19	15
Hordaland	2		
Rogaland	1		
Sum	99	53	35

Kilde: Fiskeridirektoratet. Tall fra departementets høringsnotat 26.11.2004 og 30. mars 2012.

Det har tidligere vært en målsetting å opprettholde en geografisk fordeling av fiskeflåten for å unngå for stor grad av sentralisering av fartøy og kvotegrunnlag. Tabellen over viser at flåten i de nordligste fylkene (Trøndelag og nordover) er borte med unntak av 2 fartøy. Videre har en heller ikke lenger konvensjonelle havfiskefartøy i Hordaland og Rogaland. 33 av 35 fartøy er nå registrert i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Selv om hovedtyngden av fartøyene (83 av 99 fartøy) også ved innføring av enhetskvoteordningen i 2000 var registrert i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal har det skjedd en viss grad av omfordeling av kvotegrunnlag fra nord til sør siden den gang.

Ved fortsatt strukturering vil en kunne oppleve en ytterligere sentralisering av fartøyene fra Sogn og Fjordane til Møre og Romsdal eller omvendt.

Landingsmønster

Samling av kvoter på færre fartøy og en endring av geografisk fordeling av flåten kan også få konsekvenser for landingsmønsteret. Regionale endringer i landingsmønsteret som følge av strukturendringer i fiskeflåten kan føre til regionale endringer i sysselsetting i foredlingsleddet og tilknyttet virksomhet.

Eierkonsentrasjon

Det fremgår av § 12 annet ledd i forskrift av 4. april 2005 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten "at et rederi, samarbeidende rederi eller en sammenslutning av rederi ikke kan tildeles mer enn 10 % av gruppekvoten for det enkelte fiskeslag gjennom bruk av strukturkvoteordningen." Økes kvotetakene for torsk og hyse i den konvensjonelle havfiskeflåten fra 3 til 5 vil antall tillatelser i flåtegruppen potensielt reduseres til rundt 20 dersom en ikke tar hensyn til regelen om eierkonsentrasjon.

Oversikt over eierforhold i den konvensjonelle havfiskeflåten viser at en del enkeltpersoner har eierinteresser i flere fartøy. Regelen som nevnes ovenfor refererer til rederi, samarbeidende rederi og sammenslutninger av rederi. Det er ikke enkelt, på basis av informasjon i Fiskeridirektoratets registre, å vurdere om det kan være rederi, samarbeidende

rederi eller en sammenslutning av rederi som kan "komme i konflikt" med reglene i strukturforskriften for havfiskeflåten. Per i dag er det 92,9 kvotefaktorer for torsk og 89,2 kvotefaktorer for hyse i den konvensjonelle havfiskeflåten. En foreløpig gjennomgang av eierforholdene (på rederinivå) for flåtegruppen viser at det for et fåtall rederi kan bli utfordringer i forhold til eierkonsentrasjon. Dette gjelder dersom økt strukturering skal gjennomføres utenfor rederiet. Gjennomføres struktureringene innenfor rederiet vil ikke dette komme i konflikt med regelen om begrensning i eierkonsentrasjon.

Oppsummering

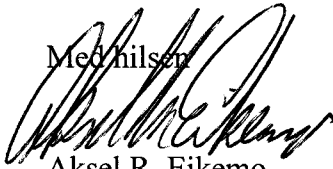
Strukturtiltak har vært nødvendig i norske fiskeri for å tilpasse fiskeflåten til en bærekraftig høsting av våre fiskebestander. Med strukturering har den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i fisket økt ved at kostnadene i fisket er lavere enn hva en må anta de vil være uten strukturering. Samtidig ser vi at gjeldsbelastningen per fartøy har økt relativt kraftig de siste 10-12 år, og denne gjelden skal betjenes med det fangstgrunnlag de ulike fartøyene får tildelt.


For den konvensjonelle havfiskeflåten viser våre lønnsomhetsundersøkelser at den bedriftsøkonomiske lønnsomhet ikke har økt nevneverdig i perioden 2000 til 2010. En vil imidlertid forvente at gjeldsbelastningen vil bli redusert gjennom den 20-års (25-års) periode fartøyene har fått tildelt strukturkvoter ettersom de lån som er tatt opp for å finansiere kvoter etter hvert blir nedbetalt.

En økt mulighet for strukturering i den konvensjonelle havfiskeflåten må forventes å øke gjeldsbelastningen for en del av de fartøyene som gjør seg nytte av ordningen. Med en allerede lav lønnsomhet i fisket kan det stilles spørsmål ved om dette vil øke den bedriftsøkonomiske lønnsomheten. Samtidig vil det være den enkelte aktør som vil være best egnet til å vurdere om ytterligere strukturering er egnet til å øke fartøyets lønnsomhet.

Etter en samlet vurdering finner Fiskeridirektoratet å kunne støtte forslaget om å øke kvotetaket på torsk/hyse fra 3 til 5 kvotefaktorer for den konvensjonelle havfiskeflåten.

Med hilsen


Aksel R. Eikemo
Direktør


Truls Konow
Seksjonssjef

Kopi til:

Elisabeth Haavig Bakke

Inger Ellingsen

Fartøy- og deltakerseksjonen

Håvard Holder

Rune Løvås

region Finnmark

region Møre og Romsdal

region Nordland

region Sør

region Troms

region Trøndelag

region Vest

Reguleringsseksjonen

Kristin Skurtveit

Anita Kjeilen Steinseide

Utviklingsseksjonen

Postboks 185 - Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 - Sentrum 5804 BERGEN

Postboks 185 - Sentrum 5804 BERGEN