

Bodø Fiskarlag vil med dette svare på spørsmålene stilt i Nærings- og Fiskeridepartementets drøftingsnotat av 23.03. 2018 med tittelen «Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem»

Bodø Fiskarlag befinner seg både geografisk og tematisk midt i materien som drøftes i notatet. Dette gjelder ikke bare våre medlemmer og kollegers fremtid, det gjelder også de lokalsamfunn vi bebor sin fremtid.

Vi er ved å avslutte årets skreisesong og i skrivende stund har vårt salgslag, Norges Råfisklag, omsatt for vel over 5,5 milliarder kroner. Dette er ikke ubetydelige verdier, både for storsamfunnet og alle de små og store bedriftseiere som driver fiske. I tillegg til å være klingende mynt, både for fisker, landmann og Stat, er dette mat til folk. Det favner så vidt som en tirsdagsmiddag på Romsås til bryllupsfest i Nigeria. Hvordan hver vinter fortøner seg er like forskjellig som hvor produktene som en følge av denne ender opp. Det å være en del av dette samspillet mellom vær, vind og verden er vi stolte av. Hva som følger av vår arbeidsinnsats kan vi bare observere, og føle eierskap til eller ikke, men det vi derimot føler oss berettiget til å uttale oss om, er de rammebetingelsene vi skal utføre vårt arbeid med og under.

De siste års torskefiskerier, hvor det ene året overgår det andre, ser vi som et resultat av god, kunnskapsbasert ressursforvaltning gitt gjennom at forskning får være en pekepinn på hvor mye vi får høste av havet. I så måte ser at rammebetingelsene våre trygges ved at man på bakgrunn av en forskningsbasert bestandsforvaltning kan nære et realistisk håp om at fisken kommer tilbake neste år. Denne forutsigbarheten fører i sin tur til at man våger å investere i utstyr, som både gjør arbeidet ombord sikrere og kvaliteten på råstoffet bedre. Vi vil at det skal være slik i fremtiden også. At vi ikke skal være i den uheldige situasjon at politisk press øves for å øke fangstuttaket utover de bærekraftige parametre, all den tid gjeldsgraden vil øke som en konsekvens av økt adgang til strukturvirkemidler og profittmarginen følgelig vil smalne.

Fiskere er en svært lite homogen gruppe, som departementets eget notat belyser ganske godt. Det er varierende redskapstyper, bruksintensivitet og grad av investeringer. I så måte er vi ikke tjent med å kun høre de få. Også innenfor Norges Fiskarlag er det ingen bred enighet rundt disse spørsmålene.

Bodø Fiskarlag stiller seg kritiske til at sjarkflåtens fremtid skal diskuteres i den perioden hvor det er absolutt størst aktivitet i den gruppen det gjelder. Notatet konstaterer at det her dreier seg om en gruppe båter som per utgangen av 2017 utgjør 1397 fartøy. Dette høres på ingen måte ut som et dramatisk antall båter, men, når vi ser fra samme notat at gruppen er så lite ensartet at det dreier seg om alt fra 1 til 5 årsverk per hvert av disse fartøyene, tegner det seg et annet bilde. Det er en betydelig andel av hovedsmenn og -kvinner, og lottmottakere det dreier seg om i første omgang, på samme tid som vi ved vurdering av disse spørsmål må ha nettopp fremtiden in mente.

Videre er aktiviteten på landsiden like høy i inneværende periode, og departementet risikerer dermed at de blir sittende med et ufullstendig bilde av virkeligheten, ettersom det vil motta færre høringsvar. Vi vil derfor be om at høringsfristen utsettes.

Det vises ellers at dette høringsspørsmålet langt på vei bygger videre på Eidisenutvalgets, eller Kvoteutvalgets (NOU 2016:26), arbeid. At vi her kun skal diskutere den minste flåtegruppen, som per i dag ikke har strukturvirkemidler uten sammenheng forøvrig, ser vi som uheldig. For å sitere både Lenin og Brundtland ; «Alt henger sammen med alt».

Notatet viser videre til at de synspunkt og modeller som her presenteres bygger på Kvoteutvalgets arbeid og anbefalinger, og erkjenner at disse er behandlet i organisasjonene tidligere. Det er besynderlig at sjarkflåtens rolle her skal behandles isolert sett, all den tid vi ser at det samme

departement tilsynelatende vilkårlig deler ut rettigheter til å lande råstoff i enkelte distrikt og i enkelte perioder, for å demme opp for de uheldige konsekvensene av økt strukturering og økte kvotetak i øvrige deler av fiskeflåten. Drøftingsnotatet vedgår, riktignok noe vagt, det vi allerede ser at skjer «Innføring av strukturkvoter vil etter all sannsynlighet medføre en viss konsentrasjon av landingene til færre steder, men både omfang og geografisk fordeling er vanskelig å forutsi. Det er imidlertid rimelig å forvente at fisketillatelsene vil konsentreres om allerede sterke fiskeriområder, slik at flere av områdene som i dag har en betydelig del av råstofftilførselen fra denne flåten vil få større problemer med leveransene.»(s46)

Om dette er med et ønske om å - under hånden - realisere de politiske mål skissert i Regjeringsplattformen, vil vi betegne dette som usselt og i strid med formålsparagrafene vi finner i både Havressursloven og Deltakerloven, nemlig; «Å medverke til å sikre sysselsetjing og busetjing i kystsamfunna» og «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»

Det går videre, men ikke nødvendigvis fremover

Fisken i havet tilhører fortsatt allmenningen, det norske folk i fellesskap. Dersom denne høringen er med det til hensikt å forenkle et komplekst regelverk med det for øye at vi alle skal ha like rammebetingelser, at det følger oversikt og avkastning, så er jo dette i seg selv hederlige hensikter.

Hensikter til tross, så ser vi at følgene av gjeldende og tidligere fiskeripolitikk fører til en rekke særordninger, overreguleringer og spesielle kvoteadganger, omener vi det vil være mer formålstjenlig å ha en helhetlig tilnærming, enn å skulle forsøke å tilpasse den siste, så langt fredede, skanse til resten. Ellers vil vi våge påstanden at årtier med politikk og forvaltning har gjort denne delen av statlig administrasjon så kompleks, at vi kanskje må akseptere at der ikke finnes noen «quick fix». Byråkratiet rundt forvaltningen av kvotene vil neppe bli mindre ved innføring av strukturvirkemidler, det være seg Modell 1 eller 4, så dette argumentet mener vi faller på sin egen urimelighet.

Bodø Fiskarlag går inn for at vi på ubestemt tid beholder dagens ordninger slik de er. Dette begrunner vi med at vi enda ikke har sett utstrekningen av konsekvensene knyttet til de rettigheter som allerede er strukturert, økte kvotetak, landsdelsbindinger heller enn fylkesbindinger og at strukturkvoter går ut på dato.

At det er enkelte både i organisasjonene, fiskeriene, bankene og muligvis forvaltningen som er opptatt av mer utstrakt strukturering konstaterer vi det faktum at dette skal diskuteres og behandles, om og om igjen. Dette syns vi er spesielt uheldig, da denne stadige usikkerheten fungerer som stimulus i prisveksten på deltakeradganger. Og i så måte virker mot den uttalte intensjon om å gi forutsigbare rammebetingelser.

Vi anser det som uhensiktsmessig å gå igjennom de fire foreslåtte modellene, med avveininger om den ene eller den andre er bedre eller verre enn den neste, all den tid det i realiteten er to modeller, som i all hovedsak er like og konsekvensene vil være det samme. Det vi derimot vil gjøre er å redegjøre for og imøtegå de spørsmål og påstander knyttet til sjarkflåten, hvorvidt den er klar for fremtiden, lønnsomhet, arbeidsforhold, rolle i kystsamfunnet og kvalitet på råstoff.

Sjarken som fremtidrettet arbeidsverktøy og hjørnestein i kystsamfunnet

Bodø Fiskarlag er usikre på om vi skal diskutere dette kun ut fra de bedriftsøkonomiske premissene gitt i notatet eller diskutere dette utifra et mer generelt verdiperspektiv, ettersom spørsmålet åpner for gjetning rundt konsekvensene av åpning for strukturvirkemidler. Vi er en organisasjon som innehar hundrevis av år med kompetanse, men i dette tilfellet mangler vi de årene på NHH som gjør at vi kan kontre departementets bedriftsøkonomiske argumentasjon unna for unna. Det skorter muligvis på både økonomiutdanning og krystallkule for spådommer om fremtiden, men heldigvis har vi erfaring både innenfor fiskeriet og liknende tidligere administrative manøvre. Videre arbeid med de spørsmålene stilt i notatet blir derfor en balansekunst mellom å forholde seg til gitte premisser og som departementet selv velger å uttrykke det i notatet; «...Drøftingen er langt på vei **kvalifisert synsing**, men likevel legge til rette for en bredere vurdering av effekter».

Den fremtiden vi aller helst ikke snakker om er den vi ser når vi spør våre medlemmer om deres tanker rundt strukturvirkemidler på fartøy under 11 meter; nettopp at dette vil føre til kapitalspekulasjon, med mulig avkastning og følgelig en fetere pensjon. Mulig vinning for den enkelte, men katastrofalt for kysten og rekruttering til fiskeriet.

Notatet stiller spørsmålsteget ved hvorvidt sjarkflåten er godt rustet for fremtiden, men på den andre siden vedgår notatet at «Gjennomsnittsalderen for fartøy under 11 meters hjemmelslengde er på 28,1 år. Det vil si at gjennomsnittsfartøyet ble bygget i 1990. Siden den gang har både teknologi og driftsform endret seg også i sjarkflåten, både med tanke på redskap, fangsthåndtering, sikkerhetsutstyr og lete- og navigasjonsutstyr. **At skroget er gammelt behøver nødvendigvis ikke å innebære at innmaten i styrhus og utstyr på dekk er utdatert.** Den kontinuerlige oppgraderingen av flåten skjer ikke nødvendigvis utelukkende gjennom nybygg. Installering av mer moderne utstyr på et gammelt fartøy kan bidra til at det holder tritt med utviklingen. Selv om kapitalintensiteten har økt i flåten, der arbeidskraft er erstattet med teknologisk utstyr, så er likevel kapitalvarene (som snikhalere, garngreier, utblødningstanker, etc.) relativt rimelige sett i forhold til fangstinntekt og arbeidskraftkostnad. **Det gjør at selv de minste fartøyene, med ikke nødvendigvis svært høyt aktivitetsnivå, har incentiver for å investere i slikt utstyr og ser seg tjent med det.** **Gjennomsnittsalderen i fiskeflåten gir derfor ikke et veldig godt bilde over modernitetsgraden.»**

Om man kun skal se på arbeidsmidlene i lukket gruppe under 11 meter, konstaterer notatet at alder på fartøy ikke er en særlig godt egnet parameter alene. Det som gir inntekt og avkastning er ikke bare båt og kapitalmidler, men den enkelte fisker. Den kunnskap som er opparbeidet over tid hva angår hensiktsmessige fangsttider og -mønster, vær, strøm, lokale forhold og behandling av fangst er heller ikke lett å tallfeste. I sin tur er dette kunnskap som er avgjørende for å kunne lykkes som fisker og i så måte den av den største verdi for fremtiden, også i konkret monetær forstand med de ringvirkninger fisket er kjent for å ha.

Den minste sjarkflåten forholder seg til en hver tid gjeldende regelverk fra Sjøfartsdirektorat, Fiskeridirektorat og Mattilsyn på lik linje med den øvrige flåten. Vi kjenner oss derfor ikke igjen i notatets antydning om nåværende arbeidsforhold ombord i en liten sjark: «...det å arbeide på en sjark ikke gå på akkord med trivsel, komfort, sikkerhet eller arbeidsforhold generelt».

Rekruttering til fiskeriene og videreføring av kompetanse bør være de hensyn som veier tyngst i avveiningene over hvorvidt sjarkflåten er klar for fremtiden. Dette er ikke bare for de menneskene hvis fremtid det gjelder, men for kystbefolkningen og storsamfunnet som sådan.

Kystfiskeren er en levende deltaker i lokalsamfunn og genererer verdier både i første og andre hånd på land. Med de naturgitte forutsetningene, og at fisken selv svømmer til kystnære fiskevær gjør gruppen

av de minste båtene til den mest bærekraftig med hensyn til karbonavtrykk. Langs kysten finner vi en myriade av små samfunn som er helt avhengige av leveranser fra den minste flåten, som i sin tur forvalter og foredler enorme verdier på vegne av fellesskapet. I disse samfunnene finner vi også faglig svært kompetente fiskekjøpere. Deres kompetanse og tilstedeværelse er i sin tur avgjørende for at fiskerne skal ha et system hvor de kan få omsatt fangsten, på en sikker, hensiktsmessig og kvalitetsbevarende måte. Sammen med sjarkene utgjør disse aktørene grunnmuren for slike samfunn. Å holde liv i disse samfunn for si egen del er et samfunnsøkonomisk verdispørsmål som bør være hevet over en debatt om hvorvidt den siste flåtegruppen skal ha strukturvirkemidler eller ei. Men adgang til strukturvirkemidler for flåten under 11 meter vil etter vårt syn etter all sannsynlighet ha store negative samfunnsøkonomiske konsekvenser for disse kystsamfunnene: om det ikke lenger landes fangst, ikke fordi der ikke finnes fisk, men fordi rasjonalisering av driften flytter fisket, så vil det ikke være livsgrunnlag for hverken fiskekjøper eller samfunn. Denne allerede eksisterende tendensen til konsentrasjon i leveringen av råstoff, både i tid og rom, observerer vi med bekymring i sanntid.

Dette synes å være erkjennelser departementet selv har kommet frem til, all den tid innføringen av Ferskfiskordningen, i tillegg til å være fiskeriforvaltning fungerer som nærings- og distriktpolitikk.

Verdien av nærhet til hjemmet, det å delta i et samfunn og å utføre sitt arbeid i kjente farvann kan ikke enkelt tallfestes, men i boks 3, som snakker om ringvirkninger finner vi tall fra Sintef som kan tjene som illustrasjon av hvor avhengig landsiden er av fisket;

En dimensjon av denne flåtegruppens betydning er å finne i de ringvirkninger som skapes i kraft av flåtens aktivitet. Sintef gjør årlig beregninger av ringvirkninger fra fiskeri- og havbrukssektoren. Med basis i tall for 2014 ble det gjort en egen analyse av fiskeflåten¹. **For hver krone omsatt i flåten skapes det omsetning i andre tilknyttede næringer for kr 3,50.** Tallene er imidlertid ikke detaljert på lengdegrupper i flåten. Det gjøres heller ikke når ringvirkningene av fiskeri- og havbruksnæringen i Nordland analyseres.

Lønnsomhet, avlønning og fornying

I tabell 6 ser vi lønnsomhet presentert gjennom totalrentabilitet i de forskjellige flåtegruppene, og her presenterer gruppen under 11 meter resultater på høyde med, og høyere enn, de andre metersklassene. Vi vil her påpeke at dette ikke må sees isolert fra sammenhengen, ettersom dette er resultater før kostnader til kapitalbindinger er trukket fra. Når vi ser dette i lys av tabell 7 som viser grad av gjeld og egenkapital i flåten, tegner nåværende situasjon et bilde av forholdsvis lav økonomisk risiko for de som ønsker å delta i fiske i lukket gruppe under 11 meter, relativt sett. I den samme tabell 7 ser vi utviklingen i forholdet mellom egenkapital og gjeldsgrad i de forskjellige flåtegruppene, sammenliknet mellom årene 2015 og 2016. Statistikk må alltid nytes med forsiktighet, men om vi ser på gjeldsgraden i de flåteledd hvor strukturering er tillatt, er det på mange måter gitt at graden av gjeld øker i takt med graden av strukturering.

De fleste sjarkfiskere er i liten grad kapitalinvestorer -i likhet med andre småbedriftseiere, men personer som investerer i egen arbeidsplass hvor de tar ut sin fortjeneste som lønn. Følgelig vil muligheten til å hente ut lønn stå i forhold til egen arbeidsinnsats, tilgjengelighet på råstoff og investeringer i båten, heller enn som en følge av kapitalavkastning.

Kvalitet

Det er selvfølgelig både positive og negative effekter av rasjonalisering og effektivisering av driften ombord i fiskebåter. Det mest positive vil for den enkelte kanskje være at man kan benytte mindre arbeidskraft og tid for å hente ut verdiene. Beklageligvis, fungerer ikke havet som en minibank, og kvaliteten på ressursen som hentes ut står i direkte sammenheng med måte og mengde den hentes ut på.

I gruppen som diskuteres i notatet finner vi det største innslaget av passive redskaper, som juksa og line. Dette er brukstyper som gjør minimale inngrep i naturen og videre sikrer de den beste kvaliteten på råstoffet. Ellers begrenser fangstmengden seg selv med disse brukstypene, og ettersom det her er båter av en mindre størrelsesorden – uavhengig av hjemlet eller faktisk lengde – så begrenser også båtens lastekapasitet mengden fisk, slik at disse vil levere fersk kvalitetsfangst hver dag, dersom været tillater fiske.

Vi er positive til forskningen som i det senere har pågått for å avdekke hvilke mekanismer som påvirker kvaliteten på råstoffet i dagens fiskeri. Dette er ikke bare fordi den samme forskningen i stor grad bekrefter antakelser som finnes fra før blant fiskerne, men at dette arbeidet kan hjelpe oss med å selge et bedre produkt.

Her tenker vi spesielt på Nofimas rapporter «Råstoffkvalitet på torsk fra kystfartøy Evaluering av effekten av kvalitetstilsynet i regi av Norges Råfisklag, Sjurður Joensen, Bjørg Helen Nøstvold, Torbjørn Tobiassen, Bjørn Inge Bendiksen & Heidi Nilsen, 2017» og «Regulering og kvalitet i fiske etter hyse Faglig sluttrapport, Edgar Henriksen & Thomas Nyrud, 2018»

Begge disse rapportene belyser at det er gjennom stort volum det går mest på bekostning av kvalitet om bord i båtene.

Her fra «Råstoffkvalitet på torsk fra kystfartøy Evaluering av effekten av kvalitetstilsynet i regi av Norges Råfisklag»

«Selv om det er vanskelig å tallfeste en effekt av arbeid med kvalitet på råstoff fra kystfartøy, så er vår vurdering at kvalitetsarbeidet er ønskelig. Særlig på grunn av at det i dag ikke er vanlig å ha kvalitetsvurdering av fersk torsk ved levering fra kystflåten. **Det er heller ikke en positiv sammenheng mellom pris og kvalitet; det betales mere for store fangster og dermed oppstår situasjoner hvor det gis merpris for fisk som er av dårligere kvalitet.»**

I «Regulering og kvalitet i fiske etter hyse Faglig sluttrapport» viser funnene at det ikke bare er snakk om størrelsen på fangsten, men at dårlig kvalitet på landet hyse kan sees i sammenheng med graden av strukturering av fartøy, her illustrert med tabell 13 fra den samme rapport

Tabell 13 Struktureringsgrad og kvalitet. Fersk landinger. Tall for 2016.

Struktureringsgrad	Andel skadd hyse i landingene	Andel av totale hyselandinger (fersk)
Ikke strukturert	1,8 %	29 %
1,0–1,99	6,8 %	10 %
2–2,99	7,3 %	22 %
3–3,95	6,4 %	27 %
3,95–4	11,3 %	12 %
Totalsum	5,9 %	100 %

«Tabell 13 viser at fartøy som ikke har strukturert har lavest andel skadd hyse i sine leveranser for 2016, på bare 1,8 %. **Høyest andel fangstskader finner vi hos fartøyene med høyest grad av strukturering**, der fartøy med tilnærmet 4 ganger grunnkvoten i porteføljen, leverte 11,3 % skadet hyse i 2016. Dette vil i praksis være fullstrukturerte fartøy mellom 15 og 27,99 meter hjemmelslengde, som har flere kvotefaktorer innen bunnfiskeriene enn de pelagiske fiskeriene. Det vil også være fullstrukturerte fartøy innen noen av de andre gruppene i utvalget.»

At norsk villfiskindustri fortsatt har et potensiale til å øke verdien på råstoffet gjennom bevisstgjøring på kvalitet, er synlig både for oss og forskerne. Det at det skal antas at den minste gruppen ikke leverer kvalitet finner vi ikke rimelig, ettersom både erfaring og forskning viser det motsatte.

Ved en eventuell fremtidig tilgang på struktureringsvirkemidler også i denne flåtegruppen, må vi medgrunnlag i forskningen forvente en gjennomsnittlig lavere råstoffkvalitet. Dette vil hverken fiskerne, kjøperne, kystsamfunnene eller storsamfunnet som helhet være tjent med.