

Konsekvenser av strukturering for flåte, industri og samfunn



Audun Iversen, John R. Isaksen, Edgar Henriksen, Øystein Hermansen, Bent Dreyer, Thomas Nyrud

KYST, FISK OG FREMTID, TROMSØ, 22. NOVEMBER 2018



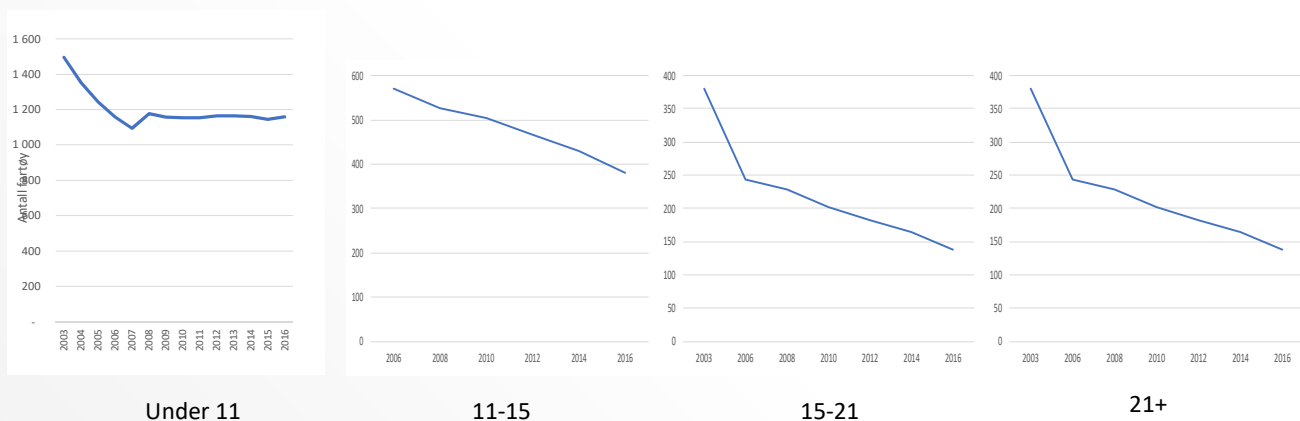
Strukturpolitikken har store konsekvenser: vi har sett store endringer i flåten i løpet av kort tid

Dette påvirker også industri og lokalsamfunn.

Det påvirka den geografiske fordelinga av aktivitet. Og det påvirka økonomien til mannskap og rederi.

Kystflåte – antall fartøy

Reduksjon i alle grupper



2



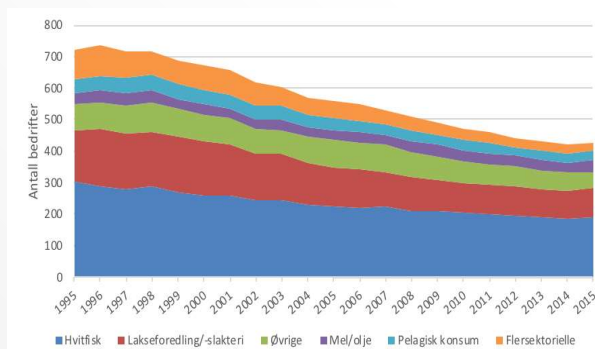
Etter strukturordninger ser vi en klar nedgang i antall fartøy i alle grupper.

Noe lignende vil man nok se om flåte under 11 får strukturmultipheter

(Obs: litt ulik skala på y-aksen)

Strukturelle endringer i industrien

Færre anlegg over tid



3

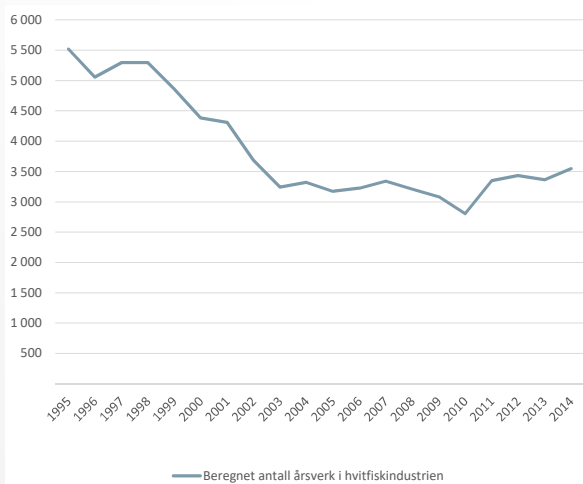


Industrien går også gjennom strukturprosesser, som kan ha betydning for flåten

Det har over tid blitt færre anlegg, og dermed større avstand mellom dem, eller evt mindre konkurranse på steder hvor det før var flere anlegg

Hva betyr dette for konkurransesituasjonen? Prisdannelsen? Mulighetene for flåten til å levere hele året?

Færre industribedrifter – færre ansatte



4



På land ser vi også klare strukturendringer:

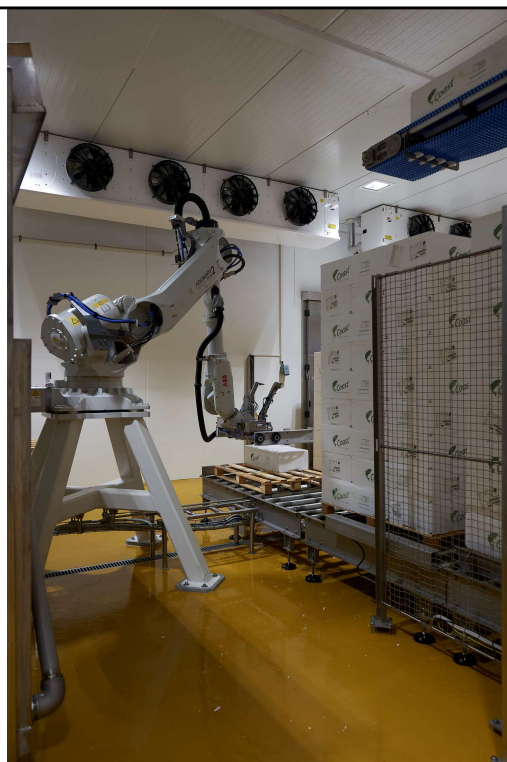
- Færre industribedrifter
- Færre ansatte
- Men nedgangen i ansatte flatet ut i 2003, og antallet har til og med økt noe de siste årene

Færre kommuner med fiskeindustri

1995: 145 kommuner

2015: 122 kommuner

5

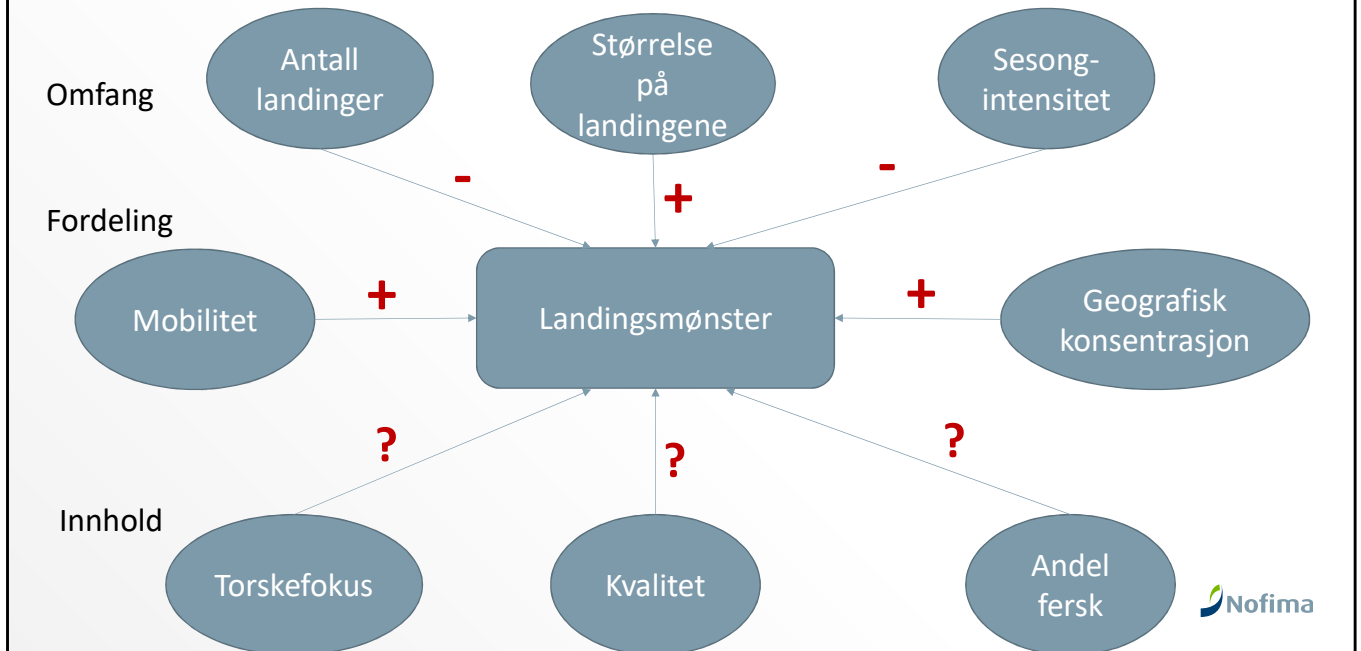


Det har også blitt færre steder som har fiskeindustri

Med færre bedrifter blir det også større avstand mellom dem, eller evt mindre konkurranse på steder hvor det før var flere anlegg

Hva betyr dette for konkurransesituasjonen? Prisdannelsen? Mulighetene for flåten til å levere hele året?

Flåtens landingsmønstre påvirker industrien:



Omfang av landinger

Antall landinger går ned, størrelsen går opp: bidrar til færre bedrifter

Fordeling av landinger, i tid og sted

Sesongene blir kortere, men ikke på grunn av strukturering (strukturerte båter strekker sesongene litt mer)

Mobiliteten øker: bidrar til større konkurranse og færre/større anlegg

Vi får geografiske endringer, konsentrasjon og omfordeling av aktivitet (mer om det senere)

Innhold i landingene

Når det gjelder innholdet i landingene er sammenhengene mer utydelige

Kvalitet: nye fartøy gir større kvalitetspotensiale, men større fangster og mer effektive redskap (mindre line, mer snurrevad) trekker i motsatt retning

Andelen av ferske landinger går ned, men kvantumet øker (i takt med kvote)

Kvalitetsbasert sløsing?



Så litt over til det som skjer på samfunnsnivå – då må vi snakke om industrien og

Strukturering fører til færre og større landinger

Og det er ei viktig drivkraft til at vi får større og færre anlegg



Større og færre anlegg fører og til store strukturelle endringer i industrien

Det skyldes til en viss grad strukturering, men det er viktig å huske på at vandringsmønsteret også betyr mye.

Og ikke minst industridynamikken: I de sesongpregede norske fiskeriene er det offensive bedrifter og samfunn som tiltrekker seg mange «fremmedbåter» og dermed en større andel av landingene.

Strukturering og samfunn



Vi har sett litt på hva flåte og industri betyr for kystsamfunnene.

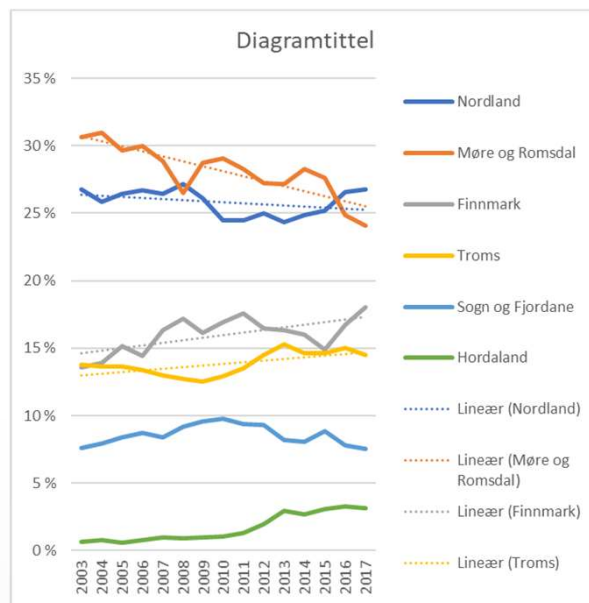
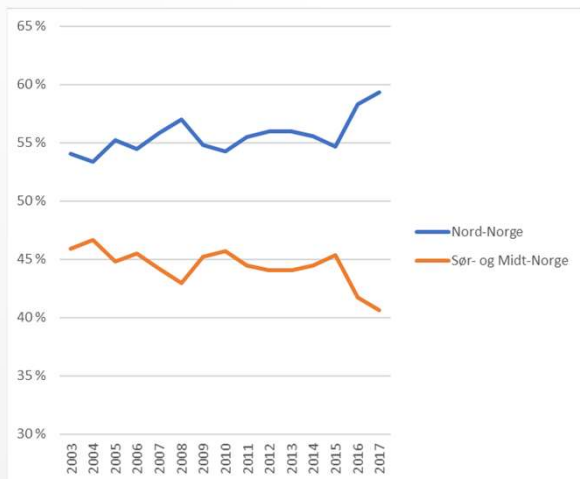
Vi ser endringer mellom fylker, mellom regioner og mellom kommuner

Demografien påvirkes nok av strukturering, men også mye av vandringsmønster/tilgjengelighet og industridynamikk

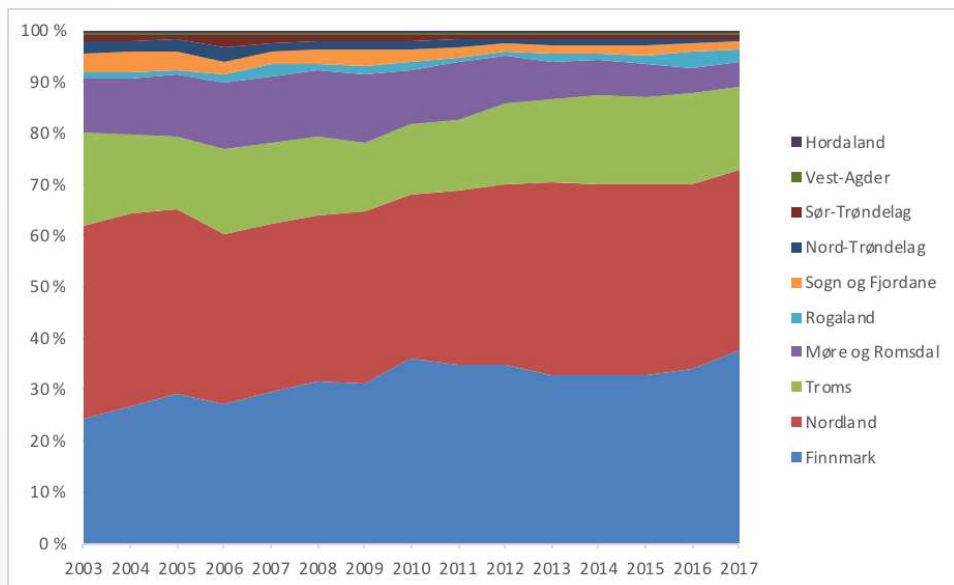
Strukturordningene har antageligvis forsterket noen av de store demografiske tendensene som preger norske «utkanter»

Noen samfunn vinner, på bekostning av andre, For mange samfunn er sysselsetting på land mer utslagsgivende enn flåte

Fangst av hvitfisk (andel)



Fylkesvis fordeling av landingene (Hvitfisk, fersk)



11

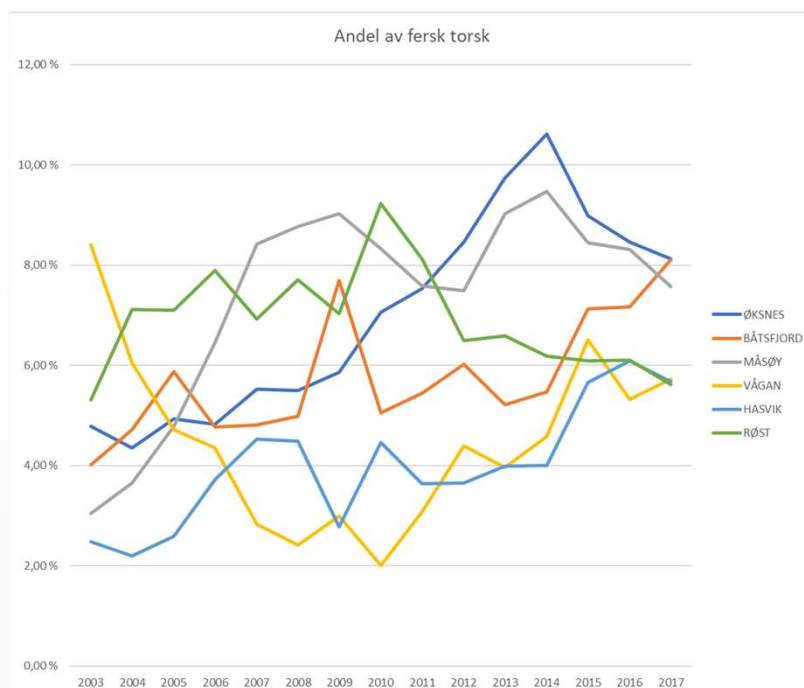
Nofima

Også for ferske landinger av hvitfisk ser vi at Nord-Norges andel øker i perioden, fra vel 80 % til nær 90 %.

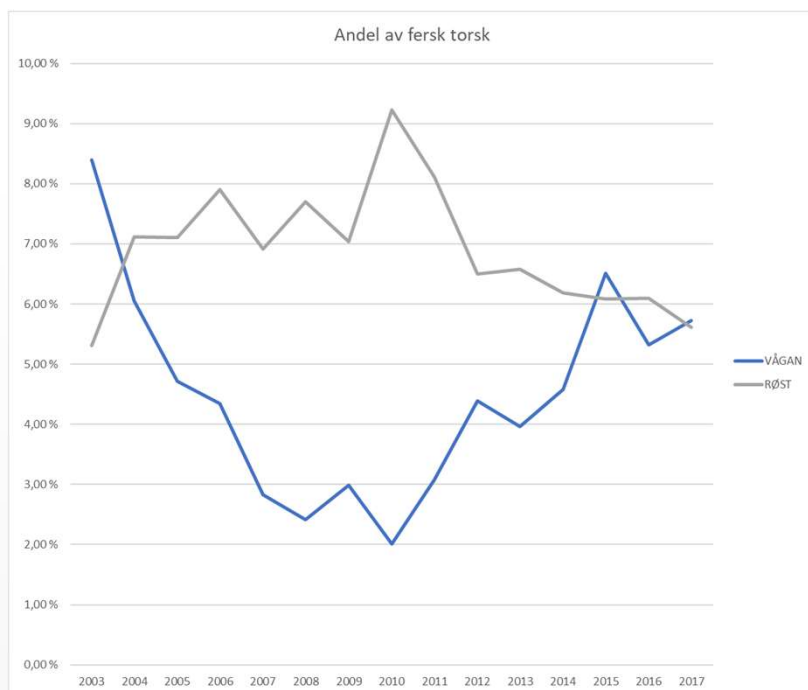
Innad i Nord-Norge er det Troms og Finnmark som vokser, litt på bekostning av Nordland.

Finnmark øker sin andel fra om lag 25 % til om nesten 35 %.

Seks største (andel landinger)

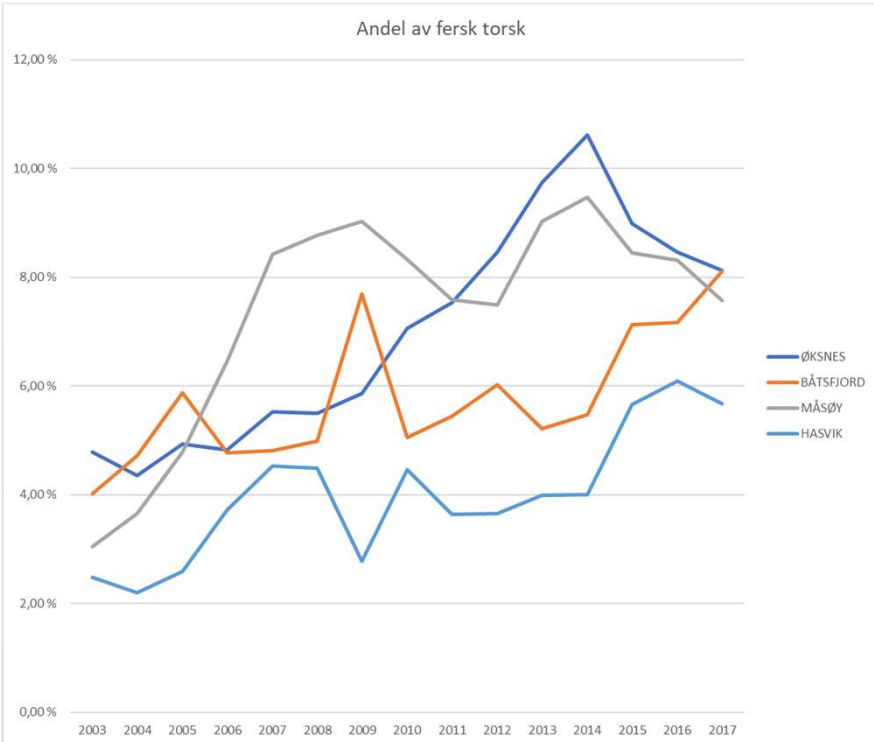


Vandringsmønster



Nofima

Industridynamikk



Strukturering betyr politiske veivalg



Når strukturering i flåten, og strukturelle endringer i industrien er så store, og når det får såne konsekvenser for samfunnet, så står næringen overfor noen politiske veivalg

Tre viktige spørsmål

- som politikere må ta stilling til:

*Hvorfor
strukturere?*

1. Hvor langt skal struktureringen gå?
2. Hvor raskt skal struktureringen gå?
3. Hvordan skal den gjennomføres?

1. Hvor langt skal struktureringen gå?

To ytterpunkter for strukturpolitikken:

Maksimal strukturering – færrest mulig fartøy?

- Skape størst mulig økonomisk overskudd?
- Hente ut ressursrente?

Vs

Minst mulig strukturering?

- Beholde overkapasitet og sysselsetting i kystsamfunnene?
- Minst mulig omstillingsfriksjon

Hvorfor strukturere?

Nofima

Strukturering er i kjernen av vårt mest sentrale politiske dilemma: effektivitet vs fordeling

Maksimal strukturering, som på New Zealand? Omsettelighet, få og store kvoteiere, dårlige lønnsforhold?

Danmark er et litt nærmere eksempel, dog ikke like ekstremt

På den andre siden kan man stoppe struktureringen, beholde overkapasitet og flere sysselsatte enn nødvendig, for minst mulig omstillingsfriksjon. Men er det riktig å stoppe utviklingen? (teknologisk, velferd, HMS, sikkerhet osv)

Det mest realistiske er kanskje en mellomting

2. «Hvorfor strukturere» forteller oss noe om tempo

Tre argumenter for strukturering

- Trenger bedre kapasitetsutnyttelse
- Trenger høyere lønnsomhet
- Trenger konkurransedyktig avlønning av arbeidskraft

Utnyttelse av strukturmulighetene?

- Fortsatt rom for strukturering?

18



Hvor raskt bør struktureringen gå? Her har politikerne både en gass og en brems!

En form for strukturering er på lang sikt nødvendig (teknologiutvikling på 2-3 %, lønnsutvikling på 2 %) – utfordringen er å finne rett tempo

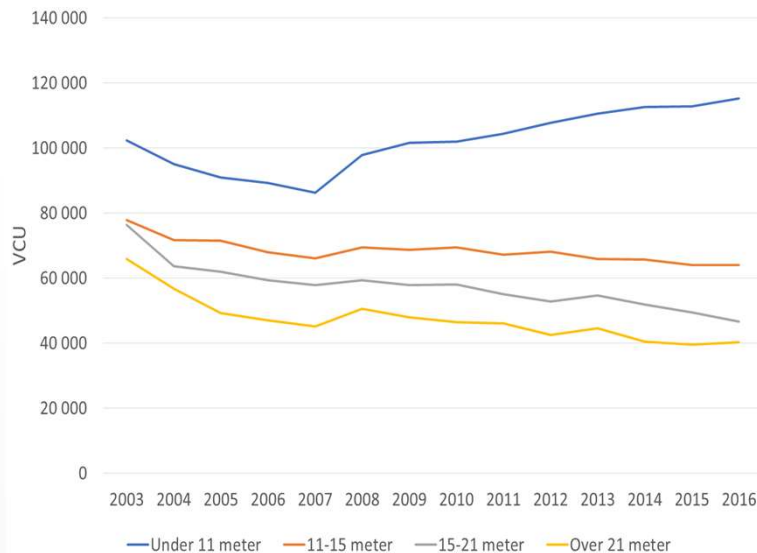
Jeg skal peke på tre argumenter for strukturering, og på hva som kan være indikatorer for «riktig» tempo i struktureringen

I tillegg peker jeg på en fjerde indikator, nemlig hvor mye av strukturpotensialet som er utnyttet

Kapasitet

(målt ved VCU)

$$VCU = L \times B + 0,45 \times \text{motorkraft}$$



19

Notima

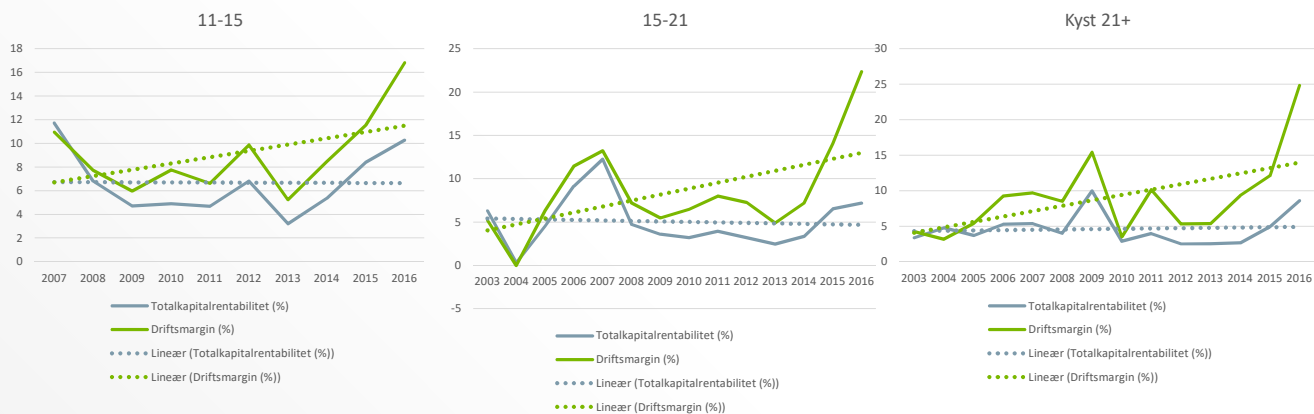
VCU, eller vessel capacity units, er et mål på teknisk kapasitet

Om man tar hensyn til at nybygg både er bredere, dypere, laster mer og har mer motorkraft, så ser vi et annet bilde

Det er bare så vidt en reduksjon i kapasitet i de tre største kystgruppene, mens kapasiteten øker i gruppen Under 11

PS – med lukking av fisket og fartøyskvoter så bør ikke lenger kapasitet være en offentlig bekymring, det er en bedriftsøkonomisk beslutning hvor mye kapital rederne velger å binde for å ta sine kvoter

Lønnsomhet - kyst



20

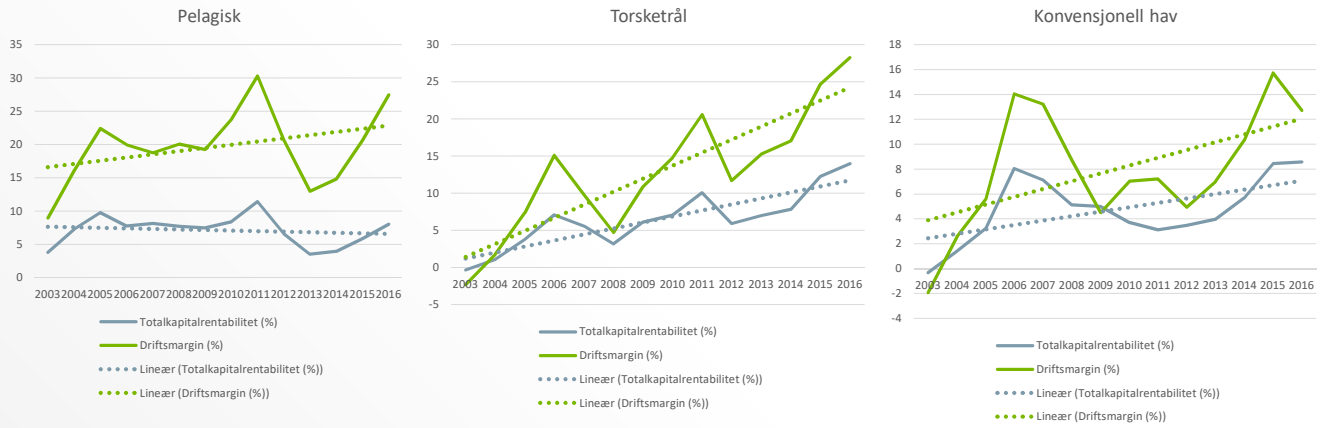
Kilde: F.dir



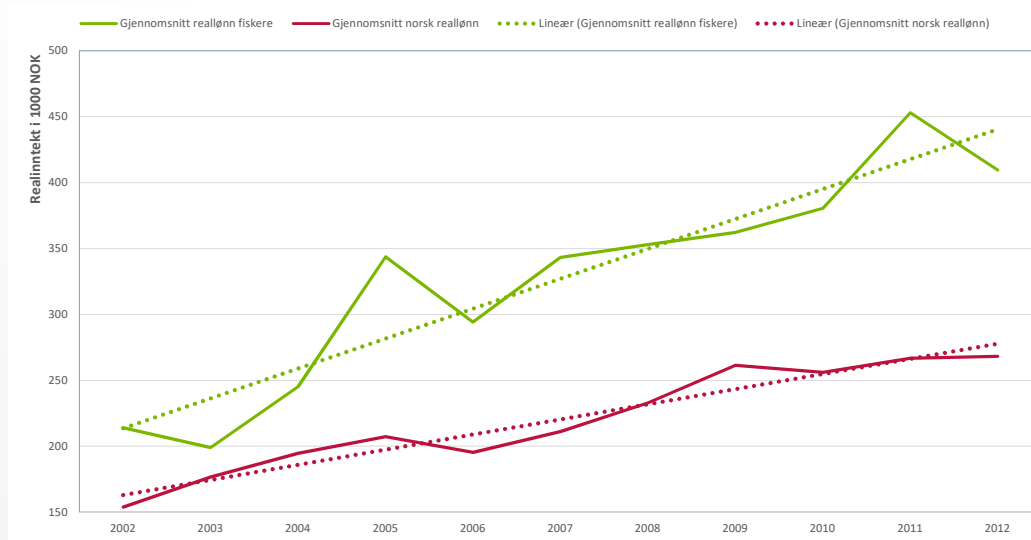
Strukturering påvirker driftsresultatet:

- Markant forbedring i alle grupper i kystflåten
- Men årsresultatet/totalkapitalrentabiliteten blir ikke bedre!
- Dette skyldes økte kapitalkostnader, både til fartøy og rettigheter
- To grupper av vinnere i struktureringen: lottakere og de får verdistigning på kvoter (kanskje mest synliggjort av som selger seg ut)

Lønnsomhet - hav



Reallønna til fiskere øker mer enn lønn ellers



22



Reallønna til fiskere har økt mer enn lønna i samfunnet ellers

I noen grupper er avlønningen veldig konkurransedyktig

Hva er «riktig» strukturering?

- Vanskelig å mene noe om? Men det er faktisk det politikerne vedtar...

	Kyst 11–15 m	Kyst 15–21 m	Kyst < 500 m ³	NVG Kyst 15– 21	NVG Kyst > 21	SUK	Seinot Nord	Torske- trål	Ringnot	Konv. hav
Strukturgrad 2	54	65	78	79	82	22	61	92	63	89

NB! Disse tallene er fra før siste heving av kvotetak!

Tabell 5 Ulike mål for struktureringen i ulike flåtegrupper per utgangen av 2016. NB: Strukturgrad 2, eller andel av kvotetak, tar utgangspunkt i kvotetaken før siste justeringer i kystgruppene og torske-trål

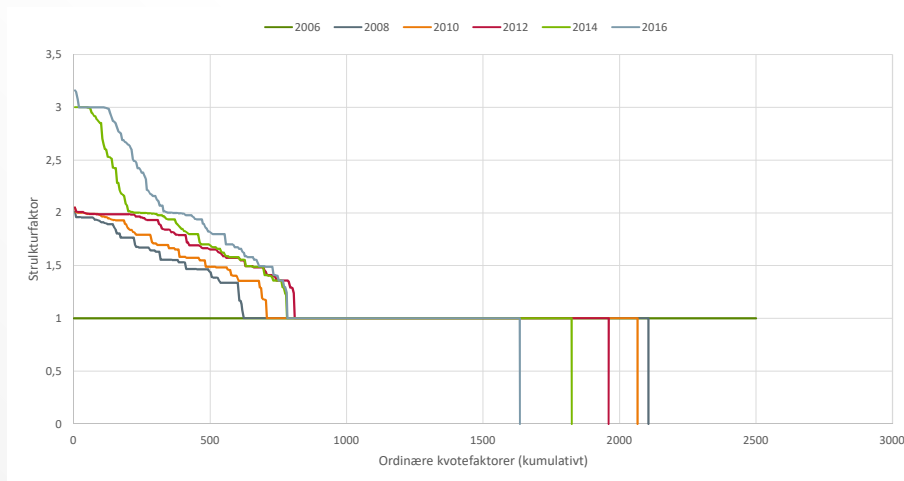
Strukturgrad 2 viser, på en skala fra 0 til 100, hvor mye av strukturpotensialet som er utnyttet

Vi ser at det er stor forskjell mellom gruppene; mens torske-trål har veldig lite å gå på, er strukturmulighetene fortsatt veldig gode i Kyst 11-15

NB! Dette er tall som går fram til 2016, og vi har således ikke med fjorårets økninger i kvotetak i tallmaterialet

Struktureringsprosess – et eksempel

- Kyst 11-15 meter



Nofima

575 fartøy i 2006, 370 i 2016

Denne figuren viser hver båt sine kvoter, grunnkvote+strukturkvote

Vi begynner med en flat linje her – hvor alle båter har kvotefaktor 1.

I 2005 var det 2500 kvotefaktorer i gruppa

De båtene med størst kvote ligger lengst til venstre

I 2008 ser vi at det har «forsvunnet» ca 300 kvotefaktorer til høyre, disse er stablet opp til venstre, på de båtene som har mest

Om vi går til 2016, ser vi at det er bare et lite antall båter som har kvotefaktor 3

Likevel velger politikerne å øke tillatt kvotefaktor (til 5+1 eller 3+3)

Stabile rammebetingelser? Man høster en vill ressurs, stabiliteten må ligge i stabile mekanismer, ikke i ad-hoc politiske tiltak



Kvoteverdier blir store ved strukturering

- ✓ Ved lukking av fiskeriene blir fiskerettigheter et knapt gode
- ✓ Når overkapasitet tas ut blir denne verdien stor, og synlig
- ✓ Vinnere:
 - De som fikk kvote ved lukking
 - De som har hatt verdistigning
 - De som selger seg ut

Nofima

Strukturering gjør at kvoteverdier blir synlige

Hva kunne vært gjort annerledes?
Hva kan politikerne nå gjøre?

Strukturpolitikk = politiske veivalg



Store endringer betyr at det ligger et stort politisk ansvar i strukturpolitikken – og det krever politiske veivalg.

For å foreta veivalgene har vi fortsatt et stor kunnskapsbehov, og god forståelse av **formålet** med politikken

Men også gode mål for strukturering. Og ikke minst: Er det samsvar mellom mål og virkemidler?

Politiske veivalg

Mål og midler i struktureringen

- ✓ Hvor langt skal struktureringen gå?
 - ✓ Fokus på effektivitet eller distriktspolitikk?
- ✓ Hvordan skal struktureringen foregå?
 - ✓ Hvor raskt?
 - ✓ Gass og brems på samme tid?

Hva gjør man med ressursrenten?

- ✓ Strukturering bestemmer hvor mye ressursrente som realiseres
- ✓ Skattlegging?
- ✓ Gir det større ringvirkninger om man ikke strukturerer?



Den viktigste avveiningen ligger kanskje i valg av fokus for politikken – effektivitet eller distriktspolitikk. Hva vet vi om ringvirkningene? Hvor mye mindre ringvirkninger blir det om man halverer flåten?

Ønsker man mindre strukturering, så sier man samtidig at man lar være å ta ut et effektiviseringspotensial

Og det politikerane påvirka mest direkte, e tempoet i den effektiviseringa




Kvotetak er gass, avkorting er brems: Her trenger vi også et godt kunnskapsgrunnlag!!!

Til slutt, og om overgang til neste foredrag: det er strukturering som bestemmer hvor mye ressursrente som realiseres



Og til en viss grad hvordan denne fordeles



Takk for oppmerksomheten!

-  /Nofima
-  @nofima
-  /company/nofima/
-  /nofima
- [#nofima](#)

Audun Iversen
Forsker

-  Audun.iversen@nofima.no
-  /company/nofima/