

Utfordrende målkonflikter



- Dersom fiskekvaliteten på landingene skal forbedres, vil en viktig mekanisme være at førstehåndsmarkedet evner å premiere landinger av god kvalitet, og straffe dårlig kvalitet, sier Øystein Hermansen.

de båtene de erstatter. Fiskeflåten har i dag om lag 40 prosent færre fartøy enn i 2003, men samlet motorkraft i flåten er på samme nivå som den gang, sier Nofima-forsker John Isaksen.

Forskerne mener at internasjonale forpliktelser om reduksjon i klimagassutslippene vil føre til høyere drivstoffpriser, også i fiskeflåten. Dette til tross for at norske sjømatprodukter fra villfangstnæringen har et langt lavere klimaavtrykk enn eksempelvis kjøtt fra svin, storfe eller kylling. Økte drivstoffpriser vil gi motivasjon til å redusere drivstofforbruket - i tråd med det sentrale prinsippet i norsk miljøjovngivning; at forurenser betaler.

- Dette kan man se for seg har følgende konsekvenser: Noen redskaper blir mer attraktive enn andre. Sesongfiskeriene, det vil si fangst i perioder hvor fangststratene på de mest verdifulle bestanddelene er høyst, vil bli mer intense. Det vil sannsynligvis også innebære at fiske på marginalt lønnsomme fiskerier med høyt drivstofforbruk vil utvikles, og det vil trolig innebære at motivasjonen for å utforme mer energigivnlige fartøy øker, sier Isaksen.

- Dette kan man se for seg har følgende konsekvenser: Noen redskaper blir mer attraktive enn andre. Sesongfiskeriene, det vil si fangst i perioder hvor fangststratene på de mest verdifulle bestanddelene er høyst, vil bli mer intense. Det vil sannsynligvis også innebære at fiske på marginalt lønnsomme fiskerier med høyt drivstofforbruk vil utvikles, og det vil trolig innebære at motivasjonen for å utforme mer energigivnlige fartøy øker, sier Isaksen.

Sterkere sesongintensitet
Pris på drivstoff og kvalitetsgradert prising av fisk er avgjørende for valg av fangstmønster, redskap og fartøyutforming, og dermed i hvor stor grad overordnede mål nås.

Sørstedenen av klimaavtrykket for de fleste fiskeribaserte sjømatprodukter oppstår i fiskeflåten. Kostnadsminimering favoriserer kystnær hosting med energieffektive redskap og av fartøy med stor lasteevne. Det indikerer sterkere sesongintensitet, som igjen har betydning for resten av verdikjeden.

- For å øke markedsdien

av knappe kvoter er det viktig å ivareta artenes kvalitet gjennom fangst og fangsthåndtering. Det innebærer et skånsomt fangstmønster og kvalitetsfremmende fangsthåndtering, som ofte kan stå i motsetning til et effektivt fiske, med størst mulig fangst per innsatsenhet, påpeker forskeren.

En rekke offentlige reguleringer påvirker fangstmønsteret og dimensjoner som i sterk grad påvirker drivstofforbruket. Forskerne peker på kvotefordelingen som den viktigste institusjonelle rammen, som legger sterke føringer for bruk av redskap, fangstområde, fangststørrelse og sesongprofil.

- Fordelingen mellom fartøygrupper er det politisk vanskelig å gjøre store endringer i av hensyn til stabile rammevilkår for aktørene. Men dagens strenge krav til redskapsbruk kan lettere endres, sier John Isaksen.

Stortinget har nylig vedtatt at fartøy skal kunne leie ut inntil 20 prosent av kvoteverdien og at fartøy kan leie inn inntil 50 prosent av kvoteverdien. Denne formen for kvotefleksibilitet kan gi en miljøgevinst dersom kvoter overføres fra de minst energieffektive fartøyene til de mest energieffektive fartøyene i en fartøygruppe.

En studie utført av SinteF Ocean viser det til at slik kvotefleksibilitet kan fungere som et supplement til strukturvirkemidlet. Kortsiktig overføring av kvote, fra de minst til mest energieffektive fartøyene, kan føre til en reduksjon i drivstofforbruket på 4-6 prosent i fartøygruppene torsketrål og konvensjonell havfiskeflåte.

- Dersom redusert energiforbruk vektlegges mer i fremtiden, vil det kunne innebære radikale endringer for valg av fangstmønster, redskap og fartøyutforming, påpeker Bent Dreyer.

Kvalitet

Et annet sentralt mål i prosjektet har vært å analysere om, og hvordan, institusjonelle rammer og fangstreguleringer påvirker fangstleddets evne og vilje til å sikre god kvalitet på sine landinger. Kvalitet har imidlertid vist seg vanskelig å studere på et overordnet nivå ettersom det i landingsdokumentene i forskerfiskeriene er få, og kanskje også misvisende, registreringer rundt råstoffets kvalitet.

- Dersom fiskekvaliteten på landingene skal forbedres, vil en viktig mekanisme være at førstehåndsmarkedet evner å premiere landinger av god kvalitet, og straffe dårlig kvalitet, sier Hermansen.

Forskerne slår i rapporten fast at en underliggende forutsetning er at høy fiskekvalitet gir en gevinst i førstehåndsmarkedet i form av høyere pris enn fisk med dårligere kvalitet.

- Selv om det finnes gode eksempler på verdikjeder der kvaliteten står i fokus og premieres, er det generelle bildet at det i liten grad differensieres i torskefisket. For landingene av visse gjøres det større grad av prisdifferensiering. Det ser imidlertid ikke ut for at de økonomiske incentivene er sterke nok til at en stor del av fiskeflåten prioriterer redskapsbruk og driftsmønster som ivaretar kvalitet i størst mulig grad, framholder Hermansen.

- De auksjonsbaserte markedene ser ut til best å premiere kvalitet, legger han til. Rapporten gir innsikt i en del av rammebetingelsene i norsk fiskeriering, men er på langt nær uttømmende.

- Analysene i rapporten vi har utarbeidet er på langt nær fullstendige, til det er kompleksiteten både i næring og forvaltning for store, men de belyser utvalgte aspekter, sier Øystein Hermansen.

De tre hovedmålene for fiskerieringa har stått seg over lang tid; bærekraftig ressursutnyttelse, verdiskaping og lønnsomhet og bidra til bosetning og sysselsetting langs kysten.

Effektivitet, lavt drivstofforbruk og høy fiskekvalitet er viktige mål i fiskeriene. Men å oppnå det ene målet, kommer ofte i konflikt med et annet. Feil prioriteringer kan føre til sløsing i norske fiskerier.

KF Anne-May Johansen, Nofima redaksjonens kystogfjordno

- Fangstreguleringene påvirker fangstmønster og dermed måloppnåelse. Prioriteringer mellom mål som er i konflikt med hverandre er derfor viktig for rammevilkårene for norske fiskerier utformes, sier forsknings-sjef Bent Dreyer i avdeling for næringsøkonomi i Nofima.

På oppdrag fra Fiskeri- og havbruksnærings forskningsfond (FHF) har han sammen med kollegene Øystein Hermansen, Bjørn Inge Bendiksen og John R. Isaksen fra Nofima og Dag Standal og Sepideh Jafarzedeh

fra SINTEF Ocean, jobbet med å kartlegge hvordan rammevilkår påvirker drivstofforbruk og fiskekvalitet i norske fiskerier. - Det er stor forskjell mellom ulike fartøygrupper og driftsformer, både med tanke på energiforbruk og sløsing med fiskekvalitet. Myndighetene kan påvirke disse gjennom flere virkemidler og rammebetingelser. For eksempel gjennom avgiftsregime for drivstoff og bidra til at markedene for fisk differensierer på kvalitet, sier Bent Dreyer.

Sløsning har stått sentralt

Arbeidet i prosjektet har dreid seg om å kartlegge miljømessige og økonomiske konsekvenser av fiskerireguleringer og de institusjonelle rammene for sektoren. Sløsing med ressurser har stått sentralt.

kystogfjord.no • mai 2021, uke 19

sjonelle rammene for sektoren. Sløsing med ressurser har stått sentralt.

- Våre funn viser at det er konflikter mellom målet om effektivitet i fangst, målet om høy fiskekvalitet og målet om energieffektiv fangst. Vår overordnede modell viser at redusert fangstintensitet kan bidra til bedre kvalitet. Det må nødvendigvis gå ut over fangsteffektiviteten og energiforbruket, sier Bent Dreyer.

De tre hovedmålene for fiskerieringa har stått seg over lang tid; bærekraftig ressursutnyttelse, verdiskaping og lønnsomhet og bidra til bosetning og sysselsetting langs kysten. Målene er imidlertid, ifølge forskerne, svakt definert. Dessuten er bærekraft et et vidtstående og sammensatt begrep, med både miljømessig, økonomisk, sosialt og institusjonell innhold.

Langre, bredere og med mye større motorkraft
Gjennom investeringer synliggjør norske fiskebåtrede hvordan de tilpasser seg de miljømessige som biologi, marked, teknologi og institusjonelle rammer gir. En sentral metodisk tilnærming i forskningsprosjektet har derfor vært å analysere hvordan nye fartøy er utformet, hvilket driftsmønster de har og hvordan de presterer på faktorer som har vært sentrale i prosjektet - driftsmønster, kvalitet på råstoffet som landes, og drivstofforbruk.

Utsatt bilde



- Fordelingen mellom fartøygrupper er det politisk vanskelig å gjøre store endringer i av hensyn til stabile rammevilkår for aktørene. Men dagens strenge krav til redskapsbruk kan lettere endres, sier John Isaksen.



- Våre funn viser at det er konflikter mellom målet om effektivitet i fangst, målet om høy fiskekvalitet og målet om energieffektiv fangst, sier forsknings-sjef Bent Dreyer i avdeling for næringsøkonomi i Nofima.