

Els 2

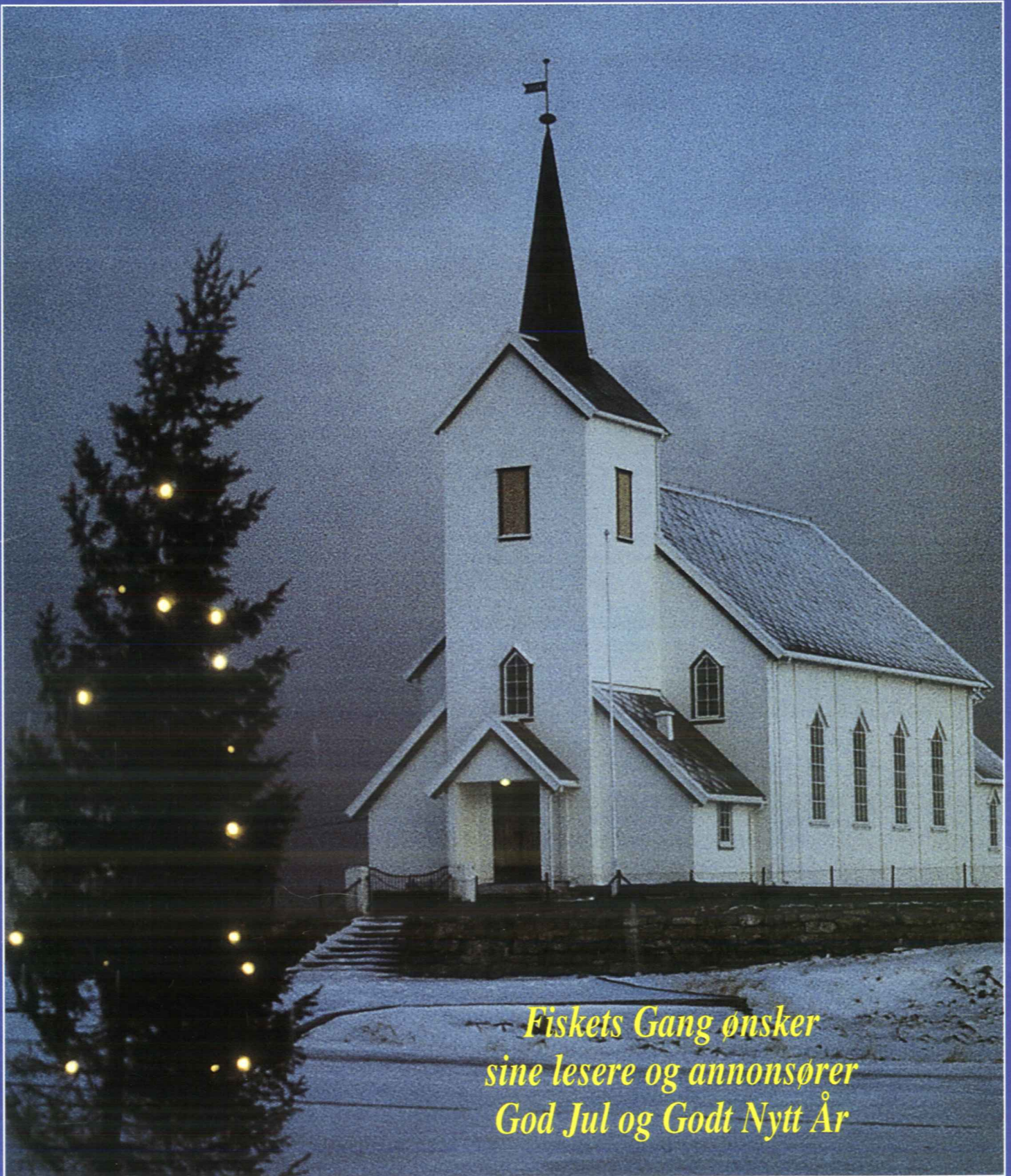
FISKERIDIREKTORATET
BIBLIOTEKET

20 DES. 1996

82. ÅRGANG

NR. 11/12 - 1996

Fiskets Gang



*Fiskets Gang ønsker
sine lesere og annonsører
God Jul og Godt Nytt År*

Fiskets Gang



UTGITT AV FISKERIDIREKTORATET

82. ÅRGANG
NR. 10 – SEPTEMBER 1996

Utgis månedlig
ISSN 0015-3133

ANSV. REDAKTØR

Sigbjørn Lomelde
Kontorsjef

REDAKSJONSSEKRETÆR

Per-Marius Larsen

REDAKSJON:

Olav Lekve
Dag Paulsen
Tlf.: 55 23 80 00

Ekspedisjon/abonnement:
Esther-Margrethe Olsen

Annonser:

Media Ringen A/S
Postboks 1323
9501 Alta
Telefon: 78 44 05 44
Telefax: 78 44 05 45

Fiskets Gangs adresse:

Fiskeridirektoratet
Postboks 185, 5002 Bergen
Tlf.: 55 23 80 00

Trykt i offset
JOHN GRIEG A/S

Abonnement kan tegnes ved alle poststeder ved innbetaling av abonnementsbeløpet på postgirokonto 5 05 28 57, på konto nr. 6501.05.63776 Kredittkassen eller direkte i Fiskeridirektoratets kassakontor.

Abonnementsprisen på Fiskets Gang er kr. 250,- pr. år. Denne pris gjelder for Danmark, Finland, Island og Sverige. Øvrige utland kr. 350,- pr. år. Utland med fly kr. 450,-
Fiskerifagstudenter kr. 100,-.

ANNONSEPRISER: Alminnelig plass

1/1 kr. 5.700,-
1/2 kr. 3.400,-
1/4 kr. 2.500,-

Tillegg for farger:

kr. 1.000,- pr. farge
3 omslag kr. 11.000,- (4-farger)
Siste side kr. 12.000,-
Gjelder fra nr. 7/8-94.

VED ETTERTRYKK FRA
FISKETS GANG
MÅ BLADET OPPGIS SOM KILDE

ISSN 0015-3133

Jule- og nyttårshilsen fra Fiskeridirektøren

- Ny rekord i fiskeeksporten • Generell god bestandssituasjon i nord
- Problemer i Nordsjøen • Forstopp og forkvoter i oppdrettsnæringen
- Dumpinganklage mot norsk oppdrettsnæring

Dette er momenter fra norsk fiskerivirksomhet i 1996 og som vil føres videre i 1997. Hovedinntrykket er at norsk fiskerinæring går godt. Eksportverdien fra norsk fiskerinæring ligger an til å bli rundt 24 milliarder kroner i 1996. Bestandssituasjonen for torsk og hyse i Barentshavet er god, og kvotene er blitt vesentlig forhøyet for 1997. Det gir gode utsikter for alle flåtegrupper som fisker torsk. Fisket etter norsk vårgytende sild har også svart til forventningene med god tilgjengelighet. For 1997 vil det bli en stor utfordring å komme til internasjonal enighet om forvaltningen av nvg-sild. Vi kan ikke tillate at denne bestanden blir nedfisket. Faren er stor for at fiskeintensiteten over tid ikke vil stå i forhold til hva bestanden tåler.

I Nordsjøen og Skagerrak er det ikke like oppløftende som nord for 62. breddegrad. Situasjonen for en rekke fiskeslag, som bunnfisk, makrell og nordsjø-sild er alvorlig og forskerne er entydige i sine anbefalinger om reduksjon i fangstene. Utfordringen i Nordsjøen er å komme fram til et felles forvaltnings- og kontrollregime med EU som sikrer oppbyggingen av bestandene. For havbruksnæringen har det på mange måter vært et turbulent år. I desember i fjor ble det innført midlertidig forstopp for all laks over to kilo. Forbudet ble fulgt opp av forkvoter, som vil bli videreført i 97. Til sist er det blitt innstevnet en dumpinganklage for EU-kommisjonen mot norsk oppdrett. Bakgrunnen for denne situasjonen er kombinasjonen mellom stor produksjon og fallende priser. Man kan selvsagt diskutere om regulering av lakseproduksjonen er nødvendig. En evaluering av tiltakene som ble iverksatt viser at det har lyktes å begrense biomassen og prisene er på veg oppover. Om ikke noe ble gjort kunne resultatet blitt enda verre; straffetoll og eksportbegrensninger. I løpet av våren vil det bli klart om EU-kommisjonen innfører eventuell straffetoll, som en følge av dumpinganklagen. Det betyr at usikkerheten for norsk fiskeoppdrett fortsetter i 1997. Til tross for enkelte problemer som den omtalte dumpinganklagen, lover det godt for den samlede fiskerinæringen i 1997. Økte torskekvoter, en stabil situasjon for nvg-sild og en forhåpentligvis avvisning av anklagene om laksedumping, vil kunne bety at næringen samlet vil få et like godt år i 1997 som det året som nå går over i historien. Fiskeridirektøren lover i hvertfall at han skal gjøre sitt beste for at norsk fiskerinæring skal kunne opprettholde et høyt utbytte. Derfor er det ønskelig at forvaltningen og næringen fortsetter det gode samarbeidet vi har hatt gjennom mange år. Med dette vil jeg ønske alle i norsk fiskerinæring en riktig god jul og et godt nytt år, og samtidig si takk for det gamle.



Peter Gullestad.

Peter Gullestad

Fiskeridirektør

Jule- og nyttårshilsen fra Fiskeridirektøren	2
Ennå ingen reaksjon på makrellprisene	4
Kongekrabben – en velsmakende kjempe	5
Norsk-dansk kontrollsamarbeid på fiskerisida	11
Ny virksomhet på Amtmannsneset i Alta	12
<i>Småbåtundersøkelsen 1995:</i>	
Små endringer i lønnsomheten	13–20
<i>Storbåtundersøkelsen 1995:</i>	
Bedre lønnsomhet for helårsdrevne fiskefartøy	21–30
Rensestasjon for skalldyr	31
Loppa fra revers til full fart forover	32
Selektivt linefiske – bruk av ulike agntyper	34
<i>Fiskeriminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen:</i>	
– Norge skal bli verdens ledende fiskerinasjon	39
Tiden går – tørrfisken består	42
<i>Statens Fiskarbank 75 år:</i>	
– Ein bank for fiskaren	44
Omsetningen av laks og ørret	47
Kystvernplaner	52
Lån og løyve	55
J-meldinger	62

Foto:
Sigbjørn Lomelde

Redaksjonen
avsluttet
9. desember 1996

Ennå ingen reaksjon på makrellprisene

– Det store spørsmålet er hvordan forbrukerne reagerer på prisøkningen. Man kan saktens tåle 10 prosent høyere pris, men 80 prosent er verre å svelge, mener Jan Schøpp i Pelagic Partners (PP) i Stavanger. Han mener at makrellprisen vil holde samme høye nivå neste år, med dagens lave kvoter. Kvantumet går ned, mens verdien går opp. De 10 første månedene i år er eksportverdien 1,5 milliarder. Et relevant sammenligningsår som 1994 kan vise til vel 1,2 milliarder for alle 12 månedene tilsammen.

– Det er imidlertid et kunststykke at vi på de tre siste månedene har solgt 100.000 tonn og sitter med ca. 40.000 tonn på lager, sier Schøpp. Det er ennå usikkert hvordan markedet i f.eks. Japan vil reagere på de rekordhøye makrellprisene. Dette har sin naturlige forklaring i at det kan ta 3 måneder før makrellen i bearbeidet form kommer i butikkene.

– Vi har ikke fått noen respons ennå. Det er den japanske husmoren som er den viktigste faktoren og hun har ennå ikke fått uttalt seg. Hvem vet, kanskje er prisen så drøy at hun kjøper kylling i stedet, sier Schøpp. PP har da også mistet markeder på grunn av prisen. Afrika er blant annet radert helt ut som mottaker av norsk makrell. Dessuten er de viktige markedene i Sørøst-Asia som man var i ferd med å bygge opp, blitt satt kraftig tilbake.

Hovedmarked

– Vårt hovedmarked er Øst-Europa. Det gjelder både sild og makrell og disse markedene har i forbausende grad taklet prisøkningen på en god måte. Vel ligger de under Japan i pris, men en 8–9 kroner kiloen for 4–600 grams makrell er heller ikke å kimse av, mener Schøpp, som eksporterer makrell for 150 millioner kroner østover. Mindre kvantum makrell, blir for en stor del kompensert med sild. Og det viser seg at eksportørene, til tross for stor skepsis i næringen, har greid å håndtere de eventyrlige sildefangstene på en uklanderlig måte. Både nye og gamle markeder er opparbeidet. Mens vi i 1991–92 eksporterte 100.000 tonn vil vi i 1996 ende på over en halv million.

– Vi sier oss dessuten fornøyd med at prosenten som går til oppmaling blir mindre og mindre. Men vi er ikke spesielt begeistret for at en god del av silda blir landet i Danmark og at russiske «klondykere» ligger og tar i mot sild i nord-norske fjorder til lavere pris enn den norske gjennom-



Jan Schøpp i Pelagic Partners (PP) i Stavanger.

snittsprisen i auksjonen. Jeg er ikke enig med Silde- laget som peker på at landkapasiteten ikke er god nok utifra kystflåtens radius. Det er kun snakk om å organisere hele greia på en annen måte. Det dreier seg vel om en 20.000 tonn i året, sier Schøpp.

Ikke mett

Han har ingen tro på at Øst-Europa er mett som marked. De vet ikke selv hvor mye de vil spise. Sild er fremdeles den viktigste fiskesorten, men salget begrenses likevel av manglende betalingsevne. Vi selger på «linjen» St. Petersburg, Moskva og Svartehavet, men det er klart at vi finner mange millioner byer mot Ural-fjellene. Store udekkede markeder som innebærer enorme muligheter, mener Schøpp.

– Gjør øst-europeerne opp for seg?

– Et godt spørsmål. Vi har hatt en del problemer i så måte. Men dette er problemer som alle eksportørene har og som vi må leve med i overskuelig fremtid. Som andre steder møter vi gode og dårlige firma, men vi må huske på at før 1990 fantes det ingen privatkapital i f.eks. Russland. Våre handelspartnere startet altså opp uten egenkapital. Vi kan ikke vente mirakler, men håper at en del av våre kunder etterhvert har opparbeidet såpass selvfinansiering at de kan stå på egne bein, sier Jan Schøpp.

Fra Vladivostok til Varanger:

Kongekrabben – en velsmakende kjempe

Tekst: Ragnar Sandbæk

Foto: Olav Lekve

I forrige nummer av Fiskets Gang presenterte vi en artikkelserie om SIAL-messen i Paris tidligere i høst. På den norske fellesstanden hadde North Cape Fish satt Kongekrabben i høysetet, ja nærmest på en pidestall, der den tronte på fiskedisken til allmen beskuelse. I tillegg til dette monumentet var også fiskerisjef Runar Hartvigsen og nestleder Sigmund Pleym Hågensen der nede for å spre informasjon om og promotere produkter av denne kjempekrabben. Vi minnes at vi lovt å komme tilbake til en artikkel om kongekrabbeprosjektet i Finnmark i et senere nummer. Som sagt så gjort.

I løpet av 60-årene overførte russerne kongekrabbe fra Vladivostok-området på Kamtsjaktahalvøya på Stillehavskysten til Murmankysten. Enkelt-eksemplere ble fra midten av 70-årene tatt som bifangst av russiske og norske fiskere. Norge innførte etter henstilling fra sovjetiske myndigheter totalforbud mot fangst og ilandføring av denne kjempestore, spennende nykomlingen.

Bifangsten av kongekrabbe økte på 80-tallet, men først ut på våren 1992 ble den tatt i større mengder. Dette skjedde under torskegarnfisket i Bugøynesområdet i Sør-Varanger. Gjennom Fiskerisjefen i Finnmark ble hendelsene rapportert til Havforskningsinstituttet som satte igang innsamling av bifangstobservasjoner. Ut i fra dette materialet ga Den blandete norsk-russiske fiskerikommisjon tillatelse til et begrenset forsøksfiske for å skaffe til veie mer omfattende fangstdata til bestandsberegningene (resultat: 22 000 handkrab-



På den norske fellesstanden under SIAL-96 skapte kongekrabbene fra Varanger stor oppmerksomhet.

ber over 13 cm skallbredde likt fordelt mellom de to land).

For å kunne høste erfaringer med tanke på framtidig fiske og produksjon av kongekrabbe i norske farvann ble så «Kongekrabbeprosjektet» satt i gang høsten 1993 med Fiskerisjefen i Finnmark som hovedansvarlig. Havforskningsinstituttet fikk det faglige ansvaret for forsøksfisket og bestandsvurderinger mens Artic Products, senere Bugøyenes Kongekrabbe AS ble tatt inn som samarbeidspartner i mai 96 som ansvarlig for markeds- og produksjonsarbeidet. Fiskeriretleder Brynjulf Fermann har tatt seg av den praktiske oppfølgingen av fisket.

I tillegg til Havforskningsinstituttets engasjement er også Fiskeriforskning i Tromsø inne i bildet særlig med tanke på problemstillinger omkring kongekrabbens betydning for kystøkologien, spørsmål omkring oppdrett og undersøkelser av generelle bestandsparemetre. Finnmarksforsknings havbruksstasjon ved Hammerfest arbeider med problemstillinger som kan bidra til å utvikle konsepter innen mellomlagring og oppføring av krabben.

Så her er det mange gode krefter som prøver å dra nytte av denne storvokste, men akk så sosiale inntrengeren med sikte på sosiale inntrengeren med sikte på å vinne praktiske erfaringer med fiske, produksjon og salg av kongekrabbe.

Først kannibal så sosial

Da kvaliteten på kongekrabben er nokså variabel, har forskningsmiljøet i nord fattet interesse for krabben som mulig oppdrettsart. Kongekrabben er en kaldtvannsort som er tilpasset våre forhold. Den trenger ikke oppvarmet vann for å vokse. Forsøk har imidlertid vist at den oppfører seg som kannibal de to første leveårene. Dette kan ha sammenheng med at den gjennom føret ikke får de næringsstoffene den trenger. Dette bedrer seg

med årene og kongekrabben har ellers en sosial adferd. Det så vi selv på Forsøksstasjonen i Forsøl utenfor Hammerfest tidligere i år. Her lå de klistret oppå hverandre i store hauger i karene. I naturen klumper de unge småkrabbene seg sammen i såkalte «poddinger» på dagtid for å beskytte seg mot fiender. Over 100 000 småkrabber har blitt observert på denne måten! De voksne eksemplarene samler seg ikke i så store hauger. Når natten faller på spaserer de hver for seg på jakt etter mat. Og den er ikke ensidig i matfattet. Her glir alt ned fra muslinger, kråkeboller, børstemark, sjøstjerner, fiskerester til tang og tare. Formeringsvevnen er heller ikke å kimse av og en gyteklar krabbe har over 300 000 rognkorn å tilby (1 000 ganger mer enn f.eks. ferskvannskreps).

Fra Kola til Kåfjord

Det har vist seg at den norske bestanden formerer seg kraftig. Det snakkes om en fordobling av bestanden hvert år. Dette skyldes selve innvandringen av stor krabbe fra Russland kombinert med stor produksjon i sidefjordene til Varangerfjorden.

Bestandsanslaget er nok usikkert, men forskningsmiljøet regner med en million voksne krabber i våre nordlige farvann. Og krabbene formelig krabber vestover og sørover. Det er ikke sikkert at allitterasjonen «fra Vladivostok til Varanger» holder lenger. Kanskje det heller er mere relevant å postulere «fra Kola til Kåfjord» eller noe sånt. Eller enda lengre sørover...

Kongekrabben fiskes med teiner. Som utgangspunkt for riktig teinetype ble det valgt en kanadisk teine konstruert for bruk i fisket etter snow-crab. Denne ble nedskalert ca. 50% (se figur 1). Teina er relativt liten og lett, konisk av form og lite plasskrevende fordi teinene kan stable oppi hverandre.

Fiskerne har selv stått for kledning av teineramma og montering av kalv. Notlinet varierer i maskestørrelser mellom 150 og 200 mm. På samme måte er det variasjon i trådykkelse og farge på linet. Erfaringene tyder på at teiner med sort notlin av grov tråd fisker bedre enn teiner med tynnere tråd av annen farge. Som teinekalv har man gått over fra «plastfingre» av samme type som brukes i krabbefisket i Alaska til nær sagt vanlige plastsylindre. Plastsylindre – svarte murerbøtter hvor bunnen er fjernet – har fungert uten problemer. Dette gir også bedre styring av teina under setting. Under fisket har teinene vært satt i lenker på 3–5 teiner (se figur 2). Ulike typer agn har blitt brukt, men lakseavskjær har vist seg å gi best resultat.

Men medaljen har også en bakside, nemlig bifangstproblematikken. Kongekrabben tas som bifangst i snurrevad, trål og på line, men er vanligst i garnredskap. De største mengdene tas i torskegarn om vinteren og våren. I deler av Sør-Varanger er krabben så tallrik at den er til hinder for fisket.

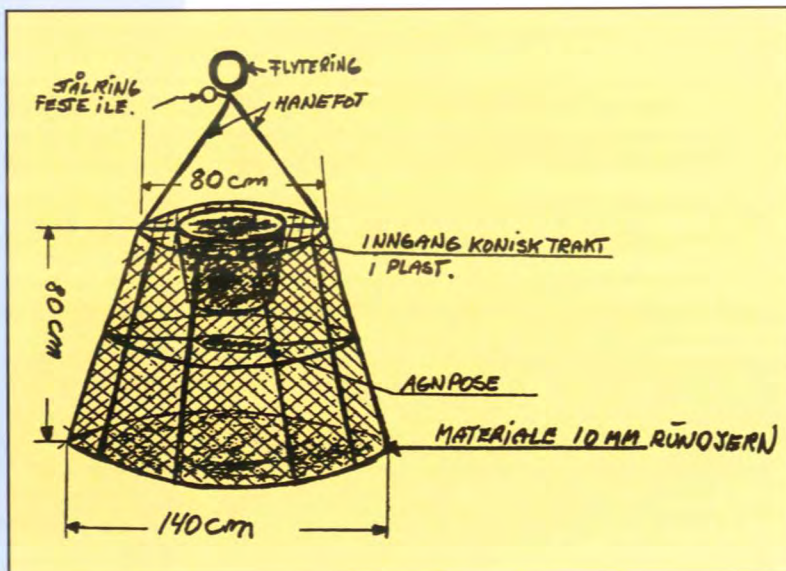


Fig. 1 Kongekrabbeleine.

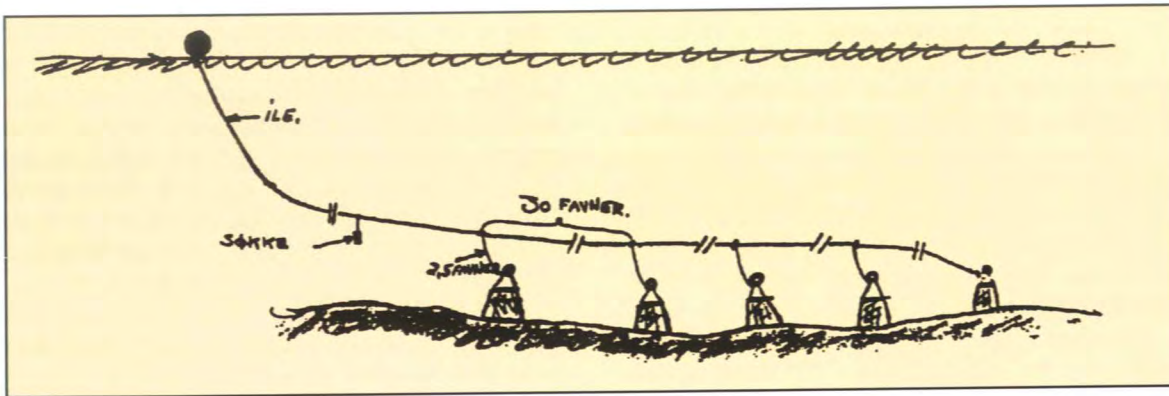


Fig. 2 Teinelenke.

Bifangst – medaljens bakside

Denne bifangstproblematikken har to sider: a) reduserte fangster av torsk under den meget viktige torskegarnsesongen i området, og b) denne bifangsten i torskegarn gir et relativt høyt og ukontrollert uttak av krabbe og dermed redusert vekst i en bestand som i fremtiden vil kunne gi både flåte og industri god økonomisk uttelling.

I avgrensede områder på kysten av Øst-Finnmark og i Tanafjorden har også lineflåten vært nødt til å skifte fiskefelt fordi krabben spiser agnet av lina. Og etterhvert som kongekrabbebestanden krabber videre vestover langs kysten, vil problemene for garn- og lineflåten bli aktuell i stadig nye områder.

For prosjektgruppa har utfordringen vært å forsøke å finne et redskap som kan gi fiskerne et økonomisk utbytte på linje med garn samtidig

som bifangsten av kongekrabbe reduseres. Så langt har en ikke funnet andre alternativer enn torskeiteina (figur 3). Dette redskapet har blitt utviklet over flere år og ser nå ut til å kunne gi et rimelig bra fangstutbytte. Innledende forsøk med torskeiteiner ble gjort våren 96 i Sør-Varanger. Fangsten av torsk var relativt god samtidig som bifangst av krabbe kunne gå uskadet tilbake i sjøen. Disse forsøkene videreføres i skrivende stund.

Krabbene leveres for tiden levende fra fartøyer til bedriften i Bugøynes. Her blir krabbene lagret i store 650-liters kar med sirkulerende sjøvann inntil produksjonen starter opp. 30 krabber pr. kar er normalt. Med en lagringstid på inntil 4 døgn har dødeligheten vært på ca. 5%. Før krabben går i produksjon blir den selvfølgelig avlivet. Dette skjer ved at krabben først lammes gjennom oppbevaring i en halv time for deretter å bli stukket med ett stikk i nervesystemet. Ved produksjon av hel krabbe renses den etter avliven for innmat. Ryggskjold, gjeller, legger og klør henger da sam-

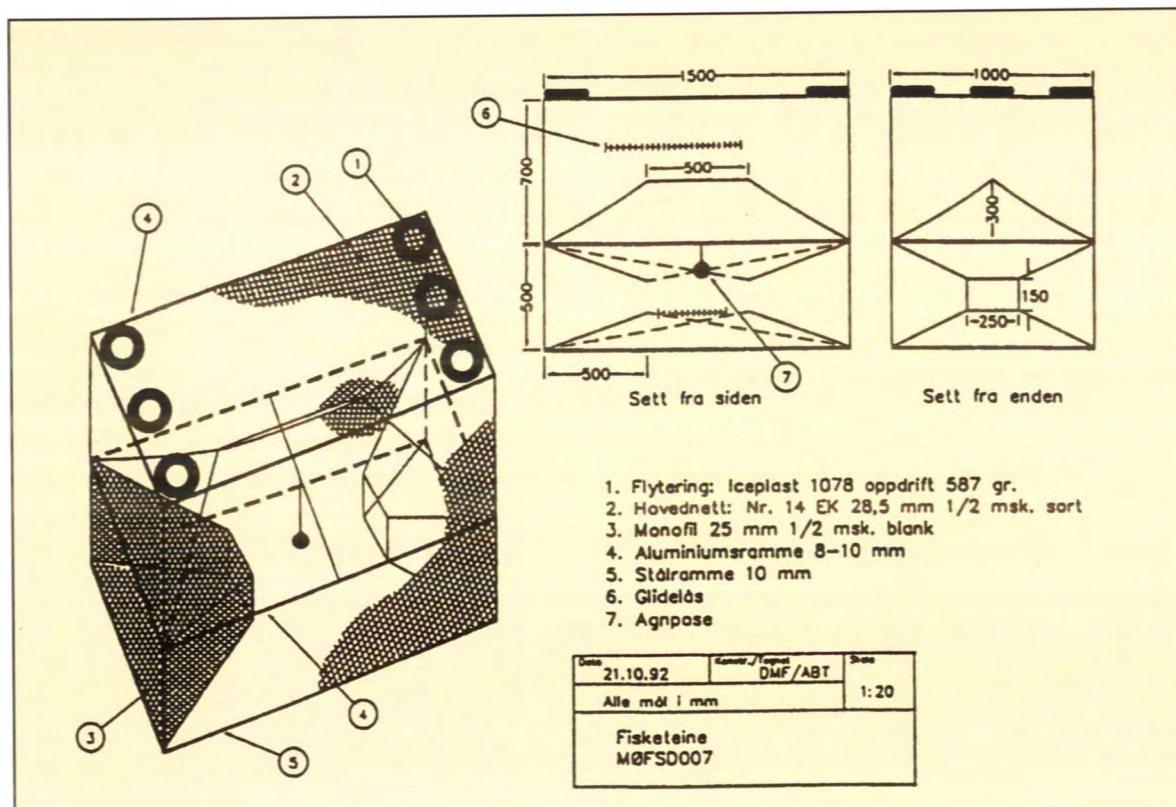


Fig. 3 Torskeiteine.

men i en enhet. Ved produksjon av legger og klør – «clusters» – brekkes ryggskjoldet i to over en skarp kant slik at det knuste ryggskjoldet med innmat faller av slik at det er igjen to adskilte enheter. Så kokes krabbene i bortimot en halv time i vann tilsatt salt og sukker. Etter koking nedkjøles krabben til ca. 5°C. Dersom ikke krabben skal leveres fersk/kokt går den etter koking og nedkjøling til innfrysing. Den singelfryses på brett ved -30°C i 12 timer og blir deretter glasert (3%).

Produksjonen har bestått av åtte forskjellige varianter med utgangspunkt i hel krabbe og clusters. Hel krabbe og clusters har vært levert rå eller kokt og fersk eller frossen. Det har også vært gjort forsøk med andre varianter av bearbeidet krabbe. Clusters/kokt har hittil vært mest etterspurt foruten mindre kvanta hel/kokt krabbe. Råstoffutbyttet har variert fra vel 60% for clusters/kokt til nesten 80% for hel/rå, rensket. Prisene på hel/kokt krabbe har vært stabile på kr. 120–140 pr. kilo. Prisene på clusters/kokt her går

1981–93, fra 758 000 tonn til 1 720 000 tonn. I 1993 utgjorde kongekrabbe 3% (46 900 tonn) av totalfangsten. Kongekrabben regnes som den markedsledende av de kommersielle artene. Men fangsten av kongekrabbe har gått kraftig tilbake de siste femten årene; fra toppåret 1980 med et kvantum på 103 000 tonn, 36 000 tonn i 1983 og ned til 43 400 tonn i 1994. USA og Russland dominerer fullstendig med bortimot 100% av totalkvantumet på verdensbasis. Nedgangen skyldes at amerikanerne har redusert fisket med mere enn russerne har økt sitt, for å si det slik. Men de nærmeste årene forventes det allikevel en viss oppgang i det amerikanske fisket mens det russiske kan bli redusert. Så her går det sannelig opp og ned.

Amerikanske og japanske interesser har en vesentlig innflytelse på russisk fiske og eksport av kongekrabbe gjennom joint venture avtaler som sikrer store deler av det russiske kvantumet for egen industri og egne markeder.

Tab. 1. Råstoffutbytte i % av hel, rå kongekrabbe. (Kilde: AP A/S)

Hel/rå, rensket	78 %
Hel/kokt	75 %
Clusters/rå	66 %
Clusters/kokt	63 %

Tab. 2. DB ved produksjon av kongekrabbe (clusters/kokt) 1994, 1996. Kostnader i kr. pr. ferdigvarekilo. Utbytte 62,5 % av rund vekt. (Kilde: Regnskapsdata 1994 og 1996)

År	1994	1996
Salgspris (fob/kg)	140,00	125,00
Råstoff	56,00	59,11
Arbeid	9,63	6,36
Hjelpestoffer	0,83	0,60
Emballasje	3,10	2,70
Div.	10,34	7,49
«DB»	60,10	48,74

jevnt nedover fra kr. 140–175 til kr 125–165 pr. kilo.

USA og Russland dominerer fullstendig fangstene

På verdensbasis drives det fangst på mange forskjellige krabbearter. Krabbefisket har de senere år økt og totalfangsten ble mer enn fordoblet i årene

Japan, USA og Frankrike spiser mest

De største konsumentene av krabbe – alle sorter sett under ett – er Japan og USA som i 1993 hadde et forbruk pr. capita på henholdsvis 1,4 og 0,9 kilo. I Europa var Frankrike den største konsumenten med et forbruk på 0,4 kg pr. capita. Japan, USA og Frankrike var også de største importørene av krabbe.

Prisutviklingen på krabbe varierer selvsagt med art, marked, produkt og sesonger. Brukes gjennomsnittsverdien av det totale eksportkvantumet på verdensbasis som en grov indikator har utviklingen vært negativ, og prisene lå i 1994 ca. 10% lavere enn ti år tidligere. For kongekrabbe (clusters) steg prisen i perioden 1985–1990 til 26,6 USD/kg, falt så de to følgende årene, steg deretter til 24 USD/kg i 1993 og lå i 1994 på 20,44 USD/kg.

Det russiske fisket av kongekrabbe er det overlegent største og bestemmer i stor grad prisutviklingen i markedet. Japan har de senere år importert store mengder «billig» kongekrabbe fra Russland. Her antas det at den forventede nedgangen i det russiske fisket vil få en prisøkning som resultat.

Red King Crab – en overbevisning

Hvordan er så erfaringene med salg av den norske kongekrabben? Strategien i Bugøynes den første sesongen var å gjøre kongekrabben kjent

Tab. 3. Verdens totalfangst (1000 t) av kongekrabbe, 1980–1994. (Kilde: FAO)

År	1980	1983	1985	1987	1989	1991	1994
USA	84,2	11,6	7,0	13,2	12,0	12,8	5,4
Russland	18,8	24,6	32,7	39,7	41,9	39,8	38,0
Andre	–	00,4	00,4	00,2	00,6	1,1	–
Totalt	103,0	36,6	40,1	53,1	54,5	53,7	43,4

Tab. 4. Importører av krabbe (fersk, kjølt, frossen) 1982–1993. (1000 t) . (Kilde: FAO)

År	1982	1985	1987	1989	1991	1993
Japan	23,39	33,89	60,02	73,21	115,02	110,38
USA	9,16	10,40	9,61	6,25	3,75	14,10
Frankrike	4,85	6,86	7,17	10,44	13,33	12,17
Spania	4,06	4,00	6,97	7,63	9,76	10,84
Andre	2,63	2,95	6,15	19,59	29,57	32,33
Totalt	44,09	58,10	89,92	117,12	171,43	179,82

Tab. 5. Eksportører av krabbe (fersk, kjølt, frossen) 1982–1993. (1000 t) . (Kilde: FAO)

År	1982	1985	1987	1989	1991	1993
USA	12,38	12,95	25,47	37,30	81,59	61,47
Canada	13,91	16,44	10,36	6,66	7,13	23,76
Kina	–	8,00	12,92	18,16	18,61	19,12
Storbritannia	3,82	4,45	8,60	11,87	15,10	11,90
Andre	10,47	14,99	28,67	38,04	40,12	32,96
Totalt	40,58	56,83	86,02	112,03	162,55	149,21

gjennom messer i Norge, Finland, Tyskland og Frankrike. Responen fra Europa, Japan og USA var forskjellig. I Europa var det stort sett interesserte kjøpere i Belgia, Tyskland og Norge. Disse ville bare ha små kvanta. Kjøpere i Japan og USA ønsket – etter å ha blitt overbevist om at dette virkelig var «Red King Crab» – relativt store partier.

Prismessig kunne Japan konkurrere med Europa, noe USA ikke kunne. Årsaken er at det amerikanske markedet foretrekker og betaler best for

lakefrossen kongekrabbe, noe som gir en litt annen smak og tekstur på kjøttet enn ved ordinær innfrysing på tunnel. USA er derfor foreløpig ikke noe aktuelt marked.

Det var i utgangspunktet stilt visse forhåpninger til å kunne oppnå høye priser for leveranser av fersk krabbe til det europeiske markedet fordi tidligere import til Europa kun har bestått av frossen og hermetisk vare. Disse forhåpningene slo ikke til i starten. Senere erfaringer gjør at ferskvare-



Sigmund Pleym Hågensen og Runar Hartvigsen fra Fiskerisjefen i Finnmark klar for en ny informasjons- og promoteringsrunde på SIAL-messen.

markedet allikevel synes interessant. De store krabbespisere i Europa – franskmennene – har ikke gitt noen respons. Franskmennene spiser heller hermetisk kongekrabbe fra Russland på grunn av det høye prisnivået ellers. Tar en hensyn til produksjon og lagerhold er frossen kongekrabbe det enkleste produktet å håndtere. Kvantum og pris tatt i betraktning har derfor Japan blitt den største kjøperen av kongekrabbe fra Varanger. Denne interessen skyldes stort sett kvalitetskriterier som størrelse og farge.

Ferskvare i Europa

På kort sikt vil store deler av kvantumet gå til Japan. Strategien på lengre sikt er å komme bort fra det japanske bulkvaremarkedet. Målet er å maksimere utbyttet av det begrensede kvantumet av kongekrabbe som er tilgjengelig. Dette vil sannsynligvis best kunne skje gjennom å satse på en kombinasjon av fersk krabbe og bearbejdede krabbeprodukter. Tradisjonelt liker Europa – og Norge for den saks skyld – ferske fiskeprodukter. Da må utfordringene møtes høyt oppe på ferskvarebanen. De små gourmetimportørene nede på kontinentet har oppdaget at fersk kongekrabbe er

ypperlig. Men dette er hittil for lite å satse på for produsentene.

Gjennom prosjektet har man erfart at salg av kongekrabbe til Europa (Be-Ne-Lux, Storbritannia, Frankrike og Tyskland) har vært vanskeligere enn innenlands og til Japan. Vanskelighetene har stort sett gått på prisnivå og en forbausende skepsis til om dette virkelig er den gode, gamle «Red King Crab». Årsakene bunner antakelig i flere forhold. Kongekrabbe har tradisjonelt vært kjøpt relativt rimelig som frossen bulkvare fra USA. Amerikanerne har vært ute av det europeiske markedet en tid på grunn av stans i fisket utenfor Alaska. Kontinuiteten har blitt brutt. Kongekrabben fra Varanger er større med et snitt på 4 kg mot ca. 2,5 kg for den amerikanske. Varangerkrabben kan også leveres hel, noe som er totalt ukjent, men burde kunne gi bedre pris. I tillegg mangler det informasjon om at vi oppe hos oss er i ferd med å utvikle et fiske på kongekrabbe overført fra Stillehavet til norske farvann.

– Så her er det nok å gjøre for oss, avslutter Runar Hartvigsen og Sigmund Pleym Hågensen mens de forsvinner i forlkevrimmelen på vei til Hall 6 på SIAL-messen for å spre informasjon til de europeiske aktørene om fiske og produksjon av disse nroske, velsmakende kjemperkrabbene.

Lovende for pakking i modifisert atmosfære

Riktig håndtert vil frosne torskefileter egne seg godt til pakking i såkalt modifisert atmosfære. Det er Fiskeriforskning som har gjennomført et prosjekt på akkurat dette. Det er dessuten av stor betydning at filetene pakkes i saltlake før pakking. Dette er nødvendig for å oppnå bedre vannbindingsevne og dermed redusert væskeslipp i pakkene. Viktig i prosjektet har vært sensorisk analyse, vannbindingsmåling og mikrostrukturstudier, som sammen gir verdifull informasjon om filetenes kvalitet.

Pakking i modifisert atmosfære (MAP) kan være en egnet metode til å øke holdbarheten i næringsmidler, men også til å møte forbrukernes etterspørsel etter høykvalitets kjølte produkter. I dette prosjektet er det benyttet

både fersk og frossen/tint torskefilet pakket i MAP og lagret ved null grader i femten dager. Før pakking ble alle filetene dyppet i nedkjølt saltlake (18 prosent). Filetene ble testet ved sensorisk og bakteriologisk analyse, måling av vannbindingsevne og mikrostrukturstudier. Ved lagringstid over åtte dager får tint torskefilet bedre bedømming enn fersk filet. Dette gjelder den sensoriske analysen.

Vannbindingsmålingene og mikrostrukturstudiene viser at den ferske filetenes funksjonelle egenskaper bevares bedre enn hos den tinte. Saltlakebehandlingen gjør imidlertid at den tinte fileten oppnår høyere verdier enn forventet.

ABONNER PÅ FISKETS GANG

Norsk-dansk kontroll-samarbeid på fiskerisida

Fiskeridirektør Peter Gullestad og den danske fiskeridirektøren Henning Heche skreiv 25/11 under ein samarbeidsavtale om gjensidig fiskerikontroll mellom dei to landa. Kontrollsamarbeidet går i praksis ut på informasjonsutveksling mellom dei to direktorata om fangst og levering av danske og norske fartøy. Norske og danske styresmakter vonar at samarbeidsavtalen skal betre ressurskontrollen, spesielt i Skagerrak og Nordsjøen.



Fiskeridirektør Peter Gullestad (t.h.) og hans danske kollega, Henning Heche, skreiv i slutten av november under avtalen om kontrollsamarbeid. Seansen føregjekk ombord på det nye kystvaktskipet «KV Ålesund».

Avtalen inneber mellom anna at Fiskeridirektoratet i Bergen skal informere det danske fiskeridirektoratet om danske fartøy sin fiskeriaktivitet i Norsk økonomisk sone. Vidare blir det utveksla informasjon på fartøynivå om danske landingar i Noreg og om norske fartøy som leverer i danske hamner.

Som eit ledd i kontrollavtalen kan norske kontrollørar, etter avtale med det danske fiskeridirektoratet, ta del i danske kontrollar av norske fartøy. På same måte kan danske kontrollørar ta del i norske kontrollar av danske fartøy. Noreg og Danmark er også samde om at kontrollørar frå dei to landa kan føre tilsyn med fiskerireglane i henholdsvis norsk eller dansk farvatn. Ved f.eks. brot på fiskerilover av eit dansk fartøy i norsk økonomisk sone skal norske styresmakter straks informere det danske fiskeridirektoratet om namn og registreringsnummer på fartøyet, samt skipper og

reiar. Det same gjeld om eit norsk fartøy bryt danske lover og forskrifter i dansk farvatn.

Denne inngåtte samarbeidsavtalen mellom Noreg og Danmark inngår i rekkje av internasjonale samarbeidsavtalar som fiskeristyresmaktene har inngått dei seinare åra, mellom anna med Skotland, Irland og Færøyane.

FG Olav Lekve

Inmarsat lanserer nytt satelittsamband

Det britiske kommunikasjonsselskapet Inmarsat lanserer no eit nytt og forenkla satelittsamband. Ved å installere eit modem på storleik som eit kredittkort og ein Inmarsat-telefon kan fiskefartøy sende og motta faks nær sagt frå kor som helst i verda. Satelitt-telefonen er bærbar, den minste typen veg omlag 2 kilo, og kan koplast mot berbare pc'ar. For å bruke systemet fullt ut må eit fis-

kefartøy installere eit såkalla PCMCIA-kort, pluss riktig programvare, i pc'en ombord. I fylgje Inmarsat skal den nye systemet gjere telekommunikasjon enklare og billigare enn før. Utstyret er i stand til å sende og motta mobiltelefonsamtalar, faksar og data i områder som i dag ikkje er dekkja med vanleg mobiltelefonsamband.

OL

Ny virksomhet på Amtmannsneset i Alta

(Alta) Over 100 arbeidsplasser gikk tapt da Frionor AS besluttet å flytte overskuddsvirksomheten sin på Amtmannsneset i Alta til Trondheim. Siden i fjor har den store fabrikken stått uvirksom og maskiner og utstyr er flyttet sørover. Nå er lokalene overtatt av selskapet United Seafood AS og daglig leder Leonard Alvestad regner med å starte seiproduksjon på forsommeren neste år.

– Alvestad Eksport AS har, sammen med andre, startet aksjeselskapet United Seafood AS og kjøpt anlegget av Frionor AS. Jeg regner med at anlegget skal være ferdig utrustet til produksjon av seifilet til neste seisesong. Det blir et spesialanlegg som skal håndtere notfanget sei som blir levert levende, eller sløyd som bulk. I tillegg skal det kunne produseres produkter av annen kvitfisk på anlegget, sier Leonard Alvestad.

Han regner med en dagskapasitet på 80 tonn sei. Lokalene står nå nærmest helt tomme og de nye eierne skal inn med nye maskiner. Alvestad regner med at fabrikken gir grunnlag for omlag 80 årsverk.

– Men jeg vil understreke at det fremdeles er mange brikker som skal på plass før produksjonen starter, sier Alvestad.

Seifisket har vært forbundet med enkelte problemer. Fiskerne har hatt problemer å få avsetning for sei på grunn av at industrien vegrer seg for å ta imot sei. Dette har sin bakgrunn i at industrien er tilpasset mottak av torsk og hyse i kasser og ikke notfanget sei, eller sei ført som bulk i RSW-tanker.

– Vi blir spesialister nettopp på mottak av levende sei og bulkført sei. I tillegg er vi sentralt plassert i forhold til seinotfiske. Dessuten er Alta et forholdsvis stort sted med høy kompetanse, dyktig arbeidskraft og en godt utbygd infrastruktur.

– Vi håper selvsagt på at fagfolk fra Frionoranlegget ønsker å jobbe for oss, sier Alvestad.

Markedene for norsk sei er i første rekke hjemme og resten av Skandinavia i tillegg til resten av Europa.

– På sikt vil vi nok se på mulighetene for eksport til Russland og Øst-Europa forøvrig, sier Alvestad.

FG Olav Lekve

Fiskeriselskapet United Seafood AS har overtatt det tidligere Frionoranlegget i Alta og starter seiproduksjon neste sommer.



Småbåtundersøkelsen 1995:

Små endringer i lønnsomheten

Gjennomsnittlig lønnsevne pr. årsverk for helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 8,0–12,9 meter største lengde bl redusert fra kr 119 500 i 1994 til 119 000 i 1995. Arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk gikk i samme tidsrom ned fra kr 136 500 til kr 134 600. I gjennomsnitt hadde fartøyene i undersøkelsen et driftsresultat i 1995 på omlag kr 13 200 og en driftsmargin på 3,5 prosent. Resultat før ekstraordinære poster er beregnet til kr 1 500. Dette viser Budsjettneemnda for fiskerinæringens lønnsomhetsundersøkelse for 1995.

DRIFTSRESULTATER 1995

I avsnittene nedenfor vil en omtale de økonomiske resultater som ble oppnådd i 1995, herunder forskjeller i gjennomsnittsresultater mellom de ulike grupperinger (etter størrelse, fylke og driftsform) i 1995 og gi en vurdering av utviklingen fra 1994. En viser ellers til oversiktstabellene 1–5. Undersøkelsen bygger på regnskap fra 415 fartøy av ialt omlag 1 625 helårsdrevne fartøy i denne størrelsen i 1995.

Resultater sett på landsbasis.

Fangststatistikken for 1995 viser en økning i landet kvantum på ca. 7 prosent, mens total førstehandsverdi gikk opp med omlag 11 prosent. Landet kvantum i «torskefiskeriene»¹ som klart betyr mest for fiskeflåten i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. gikk opp omlag 3 prosent, mens førstehandsverdien økte med omlag 8 prosent. Det var spesielt landet kvantum hyse (+9 prosent) og sei (+16 prosent) som gikk opp. Årsaken til verdiøkningen er økt pris på makrell, blåkveite og reke. For de andre artene var det bare mindre endringer i gjennomsnitt førstehandsverdi.

Av den totale fangstverdien på 8 204 mill. kr i 1995, var verdien på oppfisket kvantum for fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l., uansett driftslengde,

769 mill. kr. Helårsdrevne fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. fisket i 1995 for en førstehandsverdi på 556 mill kr.

«Torskefiskeriene» spiller en stor rolle for fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. Som i 1994 og tidligere år var deltakelsen i torske- og hysefisket også i 1995 regulert. Totalkvoten av torsk ble noe redusert fra 1994 til 1995 mens totalkvoten av hyse gikk noe opp. Fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. med fulle rettigheter ble regulert kun med maksimalkvoter, hvorav fartøy under 11 m st.l. hadde garantert en viss andel av maksimalkvoten. Svak utvikling i fisket, grunnet dårlig tilgang av torsk og hyse i kystnære farvann, medførte at fartøy med fulle rettigheter i torske- og hysefisket fikk anledning til å drive et fritt fiske fra 19. juli 1996. Fartøy med begrensede rettigheter ble gitt økte maksimalkvoter i løpet av året.

Gjennomsnittlig lønnsevne pr. årsverk for alle helårsdrevne fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. gikk ned fra kr 119 530 i 1994 til kr 118 965 i 1995.

Reduksjonen i lønnsevnen pr. årsverk kan i all hovedsak forklares ved at gjennomsnittlig bemanning ble noe økt i tidsrommet 1994–1995. Det var ellers bare mindre endringer i gjennomsnittlig totale brutto inntekter (opp 1 prosent) og totale kostnader (0 prosent endring).

Fartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. driver i det alt vesentlige «torskefiskerier». Fartøy som drev «torskefiskerier» opplevde i gjennomsnitt både en mindre økning i totale brutto inntekter (opp 1 prosent) og totale kostnader (opp 1 prosent). Dette sammen med det faktum at også gjennomsnittlig antall årsverk pr. fartøy var uendret i 1995 sammenliknet med 1994 medførte at lønnsevnen pr. årsverk for fartøy innen «torskefiskeriene» var tilnærmet uendret i perioden.

Tidligere fartøygruppe 011 «Makrellfiske. Hele landet» og 012 «Fiske etter sild og brisling, hele landet» er fra og med 1995-undersøkelsen slått sammen til ny fartøygruppe 012 «Fiske etter makrell, sild og brisling, hele landet». Dette skyldes dels det lave antall helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. og dels problemer med å få inn opplysninger fra nok fartøy til å publisere resultatene for fartøy i disse gruppene. På tross av denne sammenslåingen ser en av tabell 5.2 at en i 1995-undersøkelsen kun har mottatt regnskap fra 4 fartøy som i 1995 hovedsakelig drev fiske etter makrell, sild og brisling. Dette tyder på at utvalget er skjevt fordelt i forhold til massen. Resultatet for fartøy i utvalget i ny fartøygruppe 012 «Fiske etter makrell, sild og brisling, hele lan-

¹) Fiske etter torskeartede fisk, reke, krabbe, hummer og ål samt laks, pigghå og flatfisk.



De helårsdrevne fartøyene i kategorien «småbåt» fisket i 1995 omlag 94 000 tonn til en førstehandsverdi på 556 millioner kroner. (Foto: Dag Paulsen).

det» er dermed sannsynligvis ikke representativt for fartøy i massen i denne fartøygruppen. Budsjettnemnda velger derfor heller ikke å presentere resultatene for ny fartøygruppe 012 «Fiske etter makrell, sild og brisling, hele landet» og for fartøy som driver «sildefiskerier» totalt i 1995-undersøkelsen.

Av figur 1 ser en at den nominelle lønnsevnen pr. årsverk i 1991-, 1992-, 1993-, 1994- og 1995-undersøkelsen er høyere enn hva den var i årene 1988 til 1990. Den reelle lønnsevnen pr. årsverk ble noe redusert fra 1994 til 1995.

Mottatt garantert minstelott inngår ikke i arbeidsgodtgjørelsen og lønnsevneberegningene. Gjennomsnittlig utbetalt garantilott pr. årsverk presenteres likevel i det publiserte datamaterialet fra Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser.

Som tabell 2.2 viser, gikk gjennomsnittlig garantiutbetaling pr. årsverk for mannskap ombord i utvalgets fartøy ned med omlag 6 prosent fra kr 6 664 i 1994 til kr 6 267 i 1995. Både lønnsevne og arbeidsgodtgjørelse gikk i samme tidsrom ned, alle fartøy sett under ett. Garantilottbetalingene til fartøy fra fylkene Troms, Trøndelag, Møre og Romsdal ble kraftig redusert fra 1994 til 1995. Disse fylkene har i samme tidsrom hatt en økning både i lønnsevne pr. årsverk og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk.

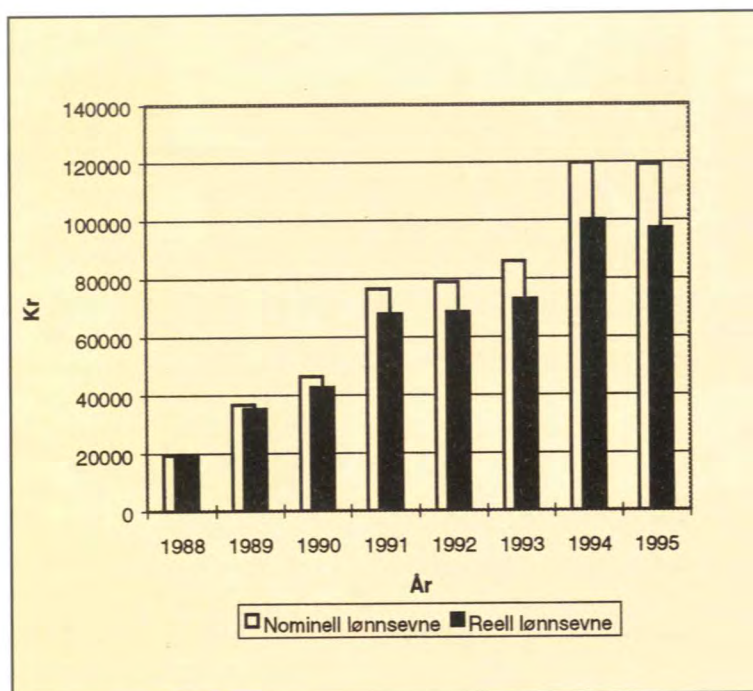
I forbindelse med 1995-undersøkelsen er lønnsomhetsundersøkelsens innhold noe endret ved at selve oppstillingen er noe endret sammenliknet med tidligere års undersøkelser samtidig

som tabellverket også inneholder mer informasjon og nye resultatstørrelser. Hovedårsaken til denne endringen er behovet for å gjøre undersøkelsene mer sammenliknbar med tilsvarende statistikk for andre næringer (f.eks. oppdrett) samtidig som målet er å presentere resultatstørrelser som er mer anvendelige for fiskere, næringsorganisasjoner og forvaltning. Den tradisjonelle resultatoppstilling er imidlertid beholdt i og med at en fortsatt har valgt å presentere resultatstørrelser som lønnsevne, arbeidsgodtgjørelse og lott pr. årsverk.

I tabellverket vil en finne nye resultatstørrelser så som «driftsresultat» og «resultat for ekstraordinære poster». Nye inntektsstørrelser, kostnadsposter og resultatstørrelser er nærmere definert i eget vedlegg. På basis av opplysninger om gjennomsnittlig driftsinntekt og «driftsresultat» har en også beregnet nøkkeltallet gjennomsnittlig «driftsmargin». En oversikt over disse størrelsene, fordelt på fartøystørrelse, fylker og fartøygrupper etter driftsform er gitt i tabellene 3 og 4.

Gjennomsnittlige driftsinntekter pr. fartøy i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelse for helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. var kr 373 516 i 1995. Driftsinntekter er summen av inntekter fra fiske og inntekter fra annen virksomhet.

Gjennomsnittlige driftskostnader pr. fartøy var kr 360 298 i 1995. Driftskostnadene er summen av kostnader som vedrører driften av det enkelte fartøy.



Figur 1. Nominell og reell gjennomsnittlig lønnsevne pr. årsverk for fiskerfartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. 1988–1995.

Reell lønnsevne i 1988-kroner er beregnet ved hjelp av konsumprisindeksen.

Resultatstørrelsen «driftsresultat» er resultatet av driftsaktivitetene for fartøy i utvalget, dvs. differansen mellom driftsinntekter og driftskostnader. Av tabell 3 ser en at i gjennomsnitt var driftsresultatet for alle fartøy i utvalget kr 13 218 i 1995. I tabell 3 ser en videre at driftsmarginen for alle fartøy i gjennomsnitt var på 3,5 prosent.

Resultatstørrelsen «resultat før ekstraordinære poster» er «driftsresultat» tillagt netto finansposter. Denne resultatstørrelsen tar med andre ord også hensyn til fartøyets finansiering, og gir dermed et bilde av fartøyets ordinære inntjening i året. Av tabell 3 ser en at etter å ha justert driftsresultatet for netto finansposter var «resultat før ekstraordinære poster» i 1995 såvidt positivt.

lønnsevne pr.årsverk som var høyere enn arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk. I 1995 var lønnsevnen og arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk henholdsvis kr 175 542 og kr 173 143. For fartøy i de andre størrelsesgruppene var gjennomsnittlig arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk høyere enn lønnsevne pr.årsverk både i 1994 og i 1995.

Forholdet mellom lønnsevne og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk gjenspeiler seg i resultatstørrelsene driftsresultat og resultat før ekstraordinære poster. Av tabell 3 ser en et markert skille i både driftsresultat og resultat før ekstraordinære poster for fartøy i størrelsen 11,0–12,9 m st.l. og fartøy i de mindre størrelsesgruppene.

Forskjell etter fartøystørrelse.

Lønnsevne pr. årsverk og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk for fartøy i de to størrelsesgruppene 10,0–10,9 m st.l. og 11,0–12,9 m st.l. ble forbedret i 1995 sammenliknet med 1994. For fartøy i størrelsesgruppene under 10 m st.l. ble både lønnsevne og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk redusert fra 1994 til 1995.

Som et resultat av endringen i lønnsevnen pr. årsverk i perioden 1994 til 1995 for fartøy i de forskjellige størrelsesgruppene har en kommet tilbake til en «normal-situasjon» da lønnsevnen pr. årsverk igjen er økende med størrelsen på fartøyet. Dette var ikke tilfellet i 1994 da de minste fartøy i størrelsen 8,0–8,9 m st.l. hadde høyere lønnsevne pr. årsverk enn fartøy i størrelsen 9,0–9,9 m st.l.

I 1995 som i 1994 hadde fartøy i størrelsen 11,0–12,9 m st.l. en

Tabell 2.2 Gjennomsnittlig garantiutbetaling pr. årsverk 1994 og 1995 til fartøy i utvalgene. Fylkesvis fordeling.

Fylke	1994 (kroner)	1995 (kroner)	Endring (prosent)
Finnmark	4 674	6 599	+41
Troms	4 875	3 362	-31
Nordland	7 346	7 710	+5
Trøndelag	8 996	6 831	-24
Møre og Romsdal	7 816	5 790	-26
Sogn og Fjordane	4 429	..	..
Hordaland	..	..	..
Rogaland	..	..	..
Agder/Østlandet	2 384	2 368	-0,6
Hele landet	6 664	6 267	-6



Fartøy fra Agder/østlandet hadde høyest lønnssevne pr- årsverk i 1995 med kr. 162 700. Deretter fulgte fartøy fra Møre og Romsdal og Troms.

Geografiske og driftsmessige forskjeller.

Når det gjelder lønnsomhet etter hvilke fiskerier fartøyene har drevet, har utviklingen vært varierende. Størst bedring hadde fartøy som hovedsakelig drev reketråling i 1995. I gjennomsnitt gikk lønnsvevnen pr. årsverk opp fra kr 111 971 i 1994 til kr 168 152 i 1995 dvs. en forbedring på omlag 50 prosent. Dette var et resultat av gjennomsnittlig høyere brutto inntekt og lavere totale kostnader kombinert med en reduksjon i gjennomsnittlig antall årsverk i 1995 sammenliknet med 1994. Utviklingen i arbeidsgodtgjørelsen var noe mer moderat da arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk gikk opp med 35 prosent fra kr 122 193 i 1994 til kr 165 009 i 1995. Det var kun fartøy som hovedsakelig drev reketråling i 1995 som hadde en lønnssevne pr. årsverk høyere enn arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk. Bedringen i inntektene kan tilbakeføres til høyere gjennomsnittlig fangst pr. fartøy av reke og skalldyr i 1995 sammenliknet med 1994 kombinert med en sterk prisoppgang på reke i tidsrommet.

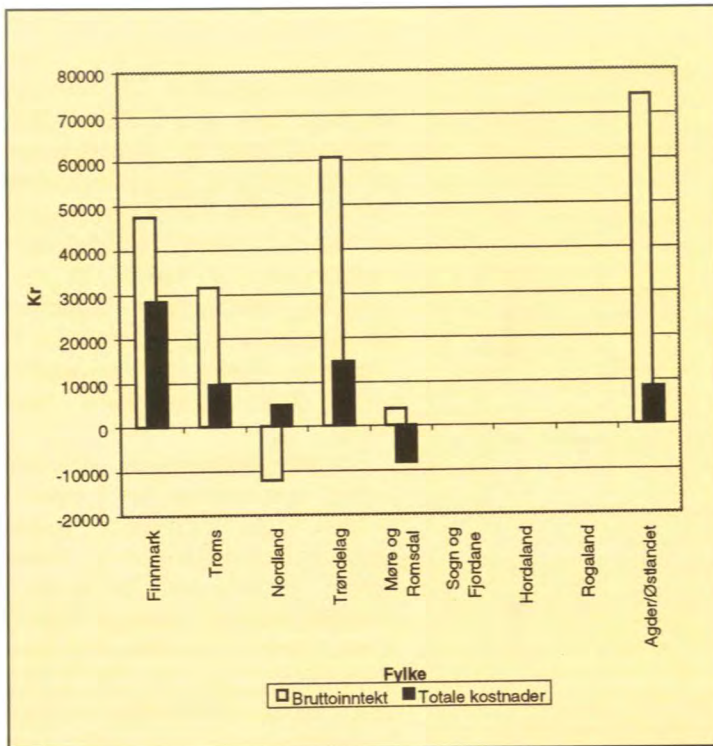
Når det gjelder endring i lønnsvevnen pr. årsverk etter hvor fartøyene er hjemmehørende var utviklingen positiv i flere fylker. Fartøy fra Nordland og Sogn og Fjordane fikk imidlertid redusert lønnsvevnen pr. årsverk i perioden.

Størst økning i lønnsvevne pr. årsverk opplevde fartøy fra Trøndelag hvor lønnsvevnen pr. årsverk gikk opp med omlag 33 prosent. Fartøy i Trøndelag hadde i 1994 en lønnsvevne klart under gjennomsnittet hele landet sett under ett. På tross av bedringen fra 1994 til 1995 ligger fortsatt fartøy

fra Trøndelag under landsgjennomsnittet. Årsaken til bedringen i lønnsomheten for fartøy fra disse fylkene kan tilskrives økt lønnsomhet for fartøy fra Trøndelag som drev fiske etter torskeartet fisk. Disse fartøy opplevde god tilgang på torsk og hyse utenfor Trøndelag i 1995.

Den positive utviklingen i lønnsvevnen pr. årsverk for fartøy fra Agder/Østlandet (opp omlag 28 prosent fra 1994 til 1995) kan i all hovedsak tilskrives den sterke bedringen i lønnsvevnen pr. årsverk for fartøy som drev reketråling. 11 av de 14 fartøy i fartøygruppe 010 «Reketråling. Hele landet» kommer fra Agder/Østlandet. Fartøy fra Agder/Østlandet er ellers i all hovedsak gruppert i fartøygruppe 009 «Torskeartet fisk. Sør-Norge».

Også fartøy fra Troms og Finnmark opplevde en mindre økning i lønnsvevnen pr. årsverk. I gjennomsnitt opplevde fartøy fra Troms en bedring på omlag 8 prosent fra 1994 til 1995, mens fartøy fra Finnmark hadde en økning på 5 prosent i perioden. Fartøyutvalget fra Troms i lønnsomhetsundersøkelsen 1995 består i all hovedsak av fartøy definert i fartøygruppe 002 «Torskeartet fisk. Troms». Kun 6 fartøy i utvalget fra Troms er definert som tilhørende fartøygruppe 004 «Linefiske i Finnmark og Troms». Av tabell 2 ser en at fartøy definert som å drive fiske etter torskeartet fisk med garn, juksa og snurrevad i disse fylkene (fartøygruppe 001 «Torskeartet fisk. Finnmark» og 002 «Torskeartet fisk. Troms») har hatt en positiv utvikling i lønnsvevnen pr. årsverk, mens det motsatte har vært tilfellet for fartøy fra disse fylkene som har drevet fiske etter torskeartet fisk med line (fartøygruppe 004 «Linefiske i Finnmark og



Figur 2. Nominell endring i bruttoinntekt og totale kostnader pr. fartøy fra 1994 til 1995. Fylkesvis fordeling.

Troms»). Av tabellverket kan en konstatere en viss nedgang i totale brutto inntekter for fartøy som i 1995 hovedsakelig drev linefiske etter torskeartet fisk. En vil anta at dette skyldes at disse fartøyene er blitt sterkere berørt av den dårlige tilgang på viktige fiskearter som torsk og hyse i 1995 enn fartøy som har drevet tilsvarende fiske med garn og juksa.

En høyere andel i utvalget fra Finnmark er definert som hovedsakelig å drive fiske etter torskeartet fisk med line i 1995. Nedgangen i gjennomsnittlig lønnssevne pr. årsverk for linefartøy har dermed motvirket den positive utviklingen andre fartøy som drev fiske etter torskeartet fisk i Finnmark opplevde. Det er imidlertid viktig å understreke at selv om linefartøy i Finnmark og Troms opplevde en reduksjon i lønnsvevnen pr. årsverk, så var linefiske fortsatt blant de mest lønnsomme fiskerier i disse fylkene.

Også fartøy fra Møre og Romsdal opplevde en fortsatt bedring i lønnsvevnen pr. årsverk fra 1994 til 1995. Alle fartøy i utvalget inngår i fartøygruppe 009 «Torskeartet fisk. Sør-Norge». Også i 1994-undersøkelsen ble alle fartøy i utvalget hjemmehørende i Møre og Romsdal definert som tilhørende denne fartøygruppen. God tilgang på torsk og hyse på kysten utenfor Møre og Romsdal og Trøndelag i 1995 er en sannsynlig årsak til denne positive utviklingen.

Fartøy fra Nordland opplevde at lønnsvevnen pr. årsverk gikk ned fra kr 124 083 i 1994 til kr 106 090 i 1995. Med andre ord var fartøy fra Nordland over gjennomsnittet for alle fartøy i 1994 mens de i 1995 faktisk opplevde at lønnsvevnen pr. årsverk var lavere enn for gjennomsnittet av alle fartøy i utvalget. Av tabell 1 ser en at dette skyldes en kombinasjon av lavere gjennomsnittlige totale bruttoinntekter, en liten økning i

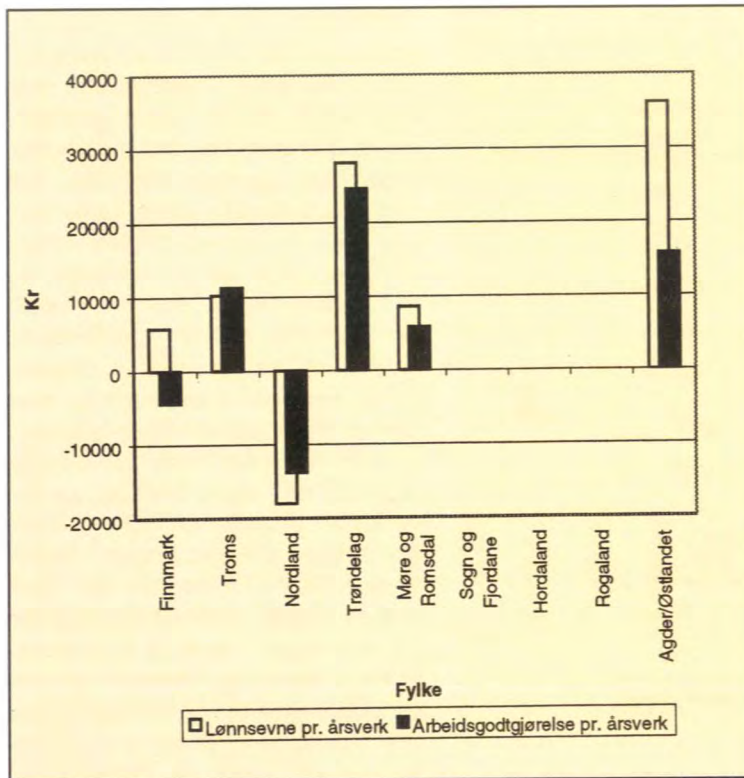
Tabell 1 Sammenheng driftsresultater 1994-1995. helårsdrevne fiskefartøy 8,0-12,9 meter største lengde. Veid gjennomsnitt pr. fartøy.

Fartøygruppe	Antall fiskedager		Antall årsverk		Total brutto inntekt kroner		Totale kostnader kroner		Lønnssevne pr. årsverk kroner		Arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk kroner		Antall regnskap		Antall fartøy i massen
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1995
ALLE FARTØY	217,1	222,9	1,4	1,5	372 729	377 740	203 056	203 941	119 530	118 965	136 455	134 627	447	415	1625
FARTØY I STØRRELSEN:															
8,0 - 8,9 M	219,1	222,7	1,1	1,2	210 540	198 306	106 390	105 916	94 817	79 972	109 611	98 480	82	78	260
9,0 - 9,9 M	219,8	220,2	1,1	1,2	244 870	243 307	146 398	142 885	86 507	81 147	115 577	106 314	119	122	455
10,0 - 10,9 M	212,9	222,3	1,4	1,4	380 155	386 397	220 204	223 268	110 512	117 341	136 932	140 737	171	145	608
11,0 - 12,9 M	210,8	217,5	2,1	2,2	695 936	759 746	345 159	368 198	168 145	175 542	165 389	173 143	75	70	302
FARTØY FRA:															
FINNMARK	206,2	221,8	1,5	1,6	402 497	449 996	224 542	253 021	119 593	125 311	143 108	138 667	53	55	236
TROMS	189,1	203,8	1,5	1,5	396 379	427 931	223 374	232 989	118 843	129 100	137 831	149 105	79	62	238
NORDLAND	206,3	208,9	1,4	1,5	359 795	347 675	188 152	193 018	124 083	106 090	139 551	125 721	153	153	546
TRØNDELAG	226,1	234,6	1,4	1,4	299 926	360 045	185 071	198 994	83 771	111 954	112 728	137 213	44	43	132
MØRE OG ROMSDAL	241,5	236,8	1,4	1,4	398 991	400 947	212 719	203 626	131 479	139 526	145 222	150 637	59	44	196
SOGN OG FJORDANE ¹⁾	238,5	..	1,5	..	372 538	..	166 969	..	138 612	..	125 108	..	11	7	66
HORDALAND ²⁾	7	9	51
ROGALAND ³⁾	10	13	53
AGDER/ØSTLANDET	263,2	274,8	1,3	1,4	375 536	449 718	214 692	223 141	126 589	162 750	147 461	163 177	31	29	107
ALLE FARTØY I "TORSKEFISKERIENE"¹⁾	217,3	224,0	1,4	1,4	373 548	379 176	203 327	205 155	120 030	120 245	136 877	136 333	442	411	1594
ALLE FARTØY I "SILDEFISKERIENE"²⁾	5	4	31

¹⁾ Fiske etter torskeartet fisk, reke, krabbe, hummer og ål samt laks, pigghå og flatfisk.

²⁾ Fiske etter sild, makrell og brisling.

³⁾ Lite representativt utvalg i 1995-undersøkelsen.



Figur 3. Nominell endring i lønnsevne og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk fra 1994 til 1995. Fylkesvis fordeling.

totale kostnader og en liten økning i gjennomsnittlig antall årsverk pr. fartøy. Av tabell 2 ser en at dette kan tilbakeføres til lavere inntekter og lønnsevne pr. årsverk for både linefartøyene fra Nordland (fartøygruppe 005) og for fartøy fra Nordland som driver fiske etter torskeartet fisk med garn og juksa og (fartøygruppe 003). I gjennomsnitt har linefartøyene redusert landet mengde torskeartet fisk med omlag 10 prosent fra 62,2 tonn i 1994 til 54,5 tonn i 1995. Fartøy som hovedsakelig drev fiske etter torskeartet fisk med

garn og juksa i 1995 landet omlag det samme totalkvantum, men andelen torskeartet fisk var noe lavere i 1995 enn i 1994, mens landet kvantum av mindre verdifulle fiskeslag så som sild, makrell o.l. var økt noe. Ut fra dette velger en å konkludere med at årsaken til nedgangen i lønnsevne pr. årsverk for helårsdrevne fiskefartøy fra Nordland kan tilbakeføres til dårligere tilgang på torskeartet fisk i 1995 sammenliknet med 1994.

En sammenlikning av gjennomsnittlig fangstinntekt for massen i fylkene Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland med gjennomsnittlig fangstinntekt for fartøy i utvalget viser at utvalget også i disse fylkene i gjennomsnitt har en fangstinntekt 16–41 prosent lavere enn massen. Dette igjen skyldes problemene en har hatt med representativiteten i fartøygruppe 012 « Fiske etter makrell, sild og brisling, hele landet». Som en konsekvens av dette har en for 1995 valgt ikke å publisere tallmateriale

for fartøy fra disse tre fylkene og for nevnte fartøygruppe.

Av figur 2 ser en at av de fylkene som en har valgt å presentere er det kun fartøy fra Nordland som opplevde en reduksjon i bruttoinntekten fra 1994 til 1995. Av de andre fylkene en har presentert lønnsomhetstall for ser en at både bruttoinntekt og totale kostnader er gått opp i perioden og at bruttoinntekt er økt mer enn de totale kostnader for alle fylker bortsett fra Møre og Romsdal. I Møre og Romsdal gikk gjennomsnittlig bruttoinntekt

Tabell 2. Driftsresultater for helårsdrevne fiskefartøy 8,0–12,9 meter største lengde 1994–1995 Gruppert etter driftsform. Gjennomsnitt pr. fartøy.

Fartøygruppe	Antall fiskedager		Antall årsverk		Total brutto inntekt kroner		Totale kostnader kroner		Lønnsevne pr. årsverk kroner		Arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk kroner		Antall regnskap		Antall fartøy i massen
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1995
001 Torskeartet fisk Finnmark	192,5	210,0	1,6	1,5	371 907	396 416	215 361	225 264	99 215	110 920	122 141	127 537	28	33	126
002 Torskeartet fisk Troms	185,4	206,0	1,5	1,5	364 522	411 654	209 308	229 277	104 351	120 608	121 675	142 030	66	56	197
003 Torskeartet fisk Nordland	205,4	209,3	1,3	1,4	326 607	319 701	175 489	180 480	112 827	101 421	131 938	123 455	128	122	399
004 Linefiske i Finnmark og Troms	220,5	225,7	1,6	1,7	605 099	582 902	319 214	305 598	176 179	163 532	194 091	169 299	37	28	148
005 Linefiske i Nordland	209,2	209,1	1,3	1,6	416 633	390 486	214 942	208 991	151 238	112 235	166 320	127 616	25	31	136
007 Torskeartet fisk Trøndelag	227,4	235,6	1,3	1,4	290 985	362 061	173 795	196 406	87 207	115 978	114 198	140 211	42	42	131
009 Torskeartet fisk Sør-Norge	244,3	241,1	1,4	1,4	382 955	341 795	200 385	178 604	129 592	120 108	138 719	132 029	100	85	390
010 Rekefiske, hele landet	292,7	294,9	1,4	1,2	357 038	383 526	201 119	185 348	111 971	168 152	122 193	165 009	16	14	67
012 Fiske etter makrell, sild og brisling, hele landet ¹⁾	5	4	31

Tabell 3. Sammenheng driftsresultater og resultat før ekstraordinære poster for helårsdrevne fiskefartøy 8,0–12,9 meter største lengde 1995. Veid gjennomsnitt pr. fartøy.

Fartøygruppe	Driftsinntekter	Driftskostnader	Driftsresultat	Driftsmargin	Netto	Resultat før ekstra-	Antall fartøy	Antall
	kroner	kroner	kroner	prosent	finansposter	ordinære poster	i masse	regnskap
	1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995
ALLE FARTØY	373 516	360 298	13 218	3,5	-11 641	1 577	1625	415
FARTØY I STØRRELSEN:								
8,0 - 8,9 M	197 816	201 435	-3 619	-1,8	-5 858	-9 476	260	78
9,0 - 9,9 M	242 196	245 962	-3 766	-1,6	-9 901	-13 667	455	122
10,0 - 10,9 M	378 093	370 441	7 652	2,0	-10 796	-3 145	608	145
11,0 - 12,9 M	752 172	686 079	66 093	8,8	-20 513	45 581	302	70
FARTØY FRA:								
FINNMARK	445 977	427 471	18 506	4,1	-19 973	-1 467	236	55
TROMS	424 144	419 003	5 140	1,2	-13 761	-8 620	238	62
NORDLAND	343 660	332 479	11 182	3,3	-13 907	-2 726	546	153
TRØNDELAG	354 247	354 190	57	0	-7 662	-7 604	132	43
MØRE OG ROMSDAL	397 352	371 561	25 792	6,5	-10 979	14 813	196	44
SOGN OG FJORDANE ¹⁾	66	7
HORDALAND ²⁾	51	9
ROGALAND ³⁾	53	13
AGDER/ØSTLANDET	441 957	415 176	26 781	6,1	-3 240	23 541	107	29
ALLE FARTØY I TORSKEFISKERIENE¹⁾	374 914	361 936	12 978	3,5	-11 789	1 189	1594	411
ALLE FARTØY I SILDEFISKERIENE^{2,3)}	..	..	..	..	..	..	31	4

¹⁾ Fiske etter torskeartet fisk, reke, krabbe, hummer og ål samt laks, pigghå og flatfisk.

²⁾ Fiske etter sild, makrell og brisling.

³⁾ Lite representativt utvalg i 1994 og/eller 1995-undersøkelsen.

tekt noe opp mens de totale kostnader ble noe redusert.

Av figur 3 ser en at av de fylker en presenterer lønnsomhetstall for var det bare fartøy fra Nordland som opplevde en reduksjon i både lønnsevne og arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk fra 1994 til 1995. Fartøy fra Finnmark hadde en bedring i lønnsevne pr. årsverk mens arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk ble noe redusert. I de andre fylkene økte både lønnsevnen og arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk i perioden. Både fartøy fra Trøndelag,

Møre og Romsdal og Agder/Østlandet opplevde at lønnsevne pr. årsverk økte mer enn arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk.

Forskjell i fiskerettigheter

Av tabellverket ser en at torske- og hysefiskeriene er de klart viktigste fiskerier for den helårsdrevne fiskeflåten i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. Av en samlet førstehåndsverdi på 556 mill. kr i 1995 for den-

Tabell 4. Sammenheng driftsresultater og resultat før ekstraordinære poster for helårsdrevne fiskefartøy 8,0–12,9 meter største lengde 1995. Gjennomsnitt pr. fartøy etter driftsform.

Fartøygruppe	Driftsinntekter	Driftskostnader	Driftsresultat	Driftsmargin	Netto	Resultat før ekstra-	Antall fartøy	Antall
	kroner	kroner	kroner	prosent	finansposter	ordinære poster	i masse	regnskap
	1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995
001 Torskeartet fisk Finnmark	391 717	382 795	8 922	2,3	-15 190	-6 268	126	33
002 Torskeartet fisk Troms	407 698	403 651	4 047	1,0	-13 620	-9 573	197	56
003 Torskeartet fisk Nordland	315 609	309 338	6 271	2,0	-12 277	-6 006	399	122
004 Linefiske i Finnmark og Troms	580 263	544 664	35 600	6,1	-26 554	9 046	148	28
005 Linefiske i Nordland	388 208	367 041	21 167	5,5	-17 609	3 558	136	31
007 Torskeartet fisk Trøndelag	356 511	355 225	1 286	0,4	-7 911	-6 625	131	42
009 Torskeartet fisk Sør-Norge	335 870	320 495	15 375	4,6	-4 187	11 188	390	85
010 Rekefiske, hele landet	382 758	353 645	29 113	7,6	-4 498	24 616	67	14
012 Fiske etter makrell, sild og brisling, hele landet ¹⁾	31	4

¹⁾ Lite representativt utvalg i 1995-undersøkelsen.

Tabell 5. Driftsinntekter, driftsresultat, resultat før ekstraordinære poster og lønnssevne pr. årsverk for alle fartøy og fartøy med fulle rettigheter i torsk- og hysefisket nord for 62°N 1995. Gjennomsnitt pr. fartøy etter driftsform.

Fartøygruppe	Antall fartøy		Driftsinntekter 1995 kroner		Driftsresultat 1995 kroner		Resultat før ekstraordinære poster 1995 kroner		Lønnssevne pr. årsverk kroner	
	Alle fartøy	Fartøy med fulle rettigheter	Alle fartøy	Fartøy med fulle rettigheter	Alle fartøy	Fartøy med fulle rettigheter	Alle fartøy	Fartøy med fulle rettigheter	Alle fartøy	Fartøy med fulle rettigheter
001 Torskeartet fisk Finnmark	33	31	391 717	398 857	8 922	13 551	-6 268	-2 161	110 920	100 691
002 Torskeartet fisk Troms	56	55	407 698	407 087	4 047	6 448	-9 573	-7 078	120 608	104 189
003 Torskeartet fisk Nordland	122	114	315 609	327 672	6 271	8 071	-6 006	-4 623	101 421	108 149
004 Linefiske i Finnmark og Troms	28	27	580 263	596 901	35 600	37 837	9 046	11 164	163 532	165 686
005 Linefiske i Nordland	31	29	388 208	406 900	21 167	23 341	3 558	4 308	112 235	112 700
007 Torskeartet fisk Trøndelag	42	33	356 511	405 485	1 286	5 930	-6 625	-3 873	115 978	125 589
009 Torskeartet fisk Sør-Norge	85	35	335 870	467 257	15 375	25 403	11 188	18 060	120 108	128 268
010 Rekefiske, hele landet	14	-	382 758	-	29 113	-	24 616	-	168 152	-

ne flåten ugjorde førstehåndsverdien på torsk og hyse omlag 353 mill. kr, dvs. omlag 63 prosent.

Det klart viktigste torske- og hysefisket for denne flåten foregår nord for 62°N. Tidligere har en nevnt at innsatsen av fiskefartøy i dette fiskeriet i 1995 var regulert. Innsatsen av fiskefartøy i størrelsen 8,0–12,9 m st.l. ble i 1995 regulert med to ordninger. Fiskeflåten i denne størrelsen ble således delt i to; henholdsvis fiskefartøy med fulle rettigheter og fartøy med begrensede rettigheter. Begge deler av flåten ble regulert med en maksimalkvoteordning.

Et kvantum på 21 000 tonn ble avsatt til fartøy under 28 m st.l. med begrensede rettigheter. Fartøy i denne gruppen kunne i tillegg fiske innenfor en bifangstordning. Fartøy fra Troms og Finnmark som deltok i denne ordningen kunne i tillegg fortsette sitt fiske innenfor de individuelle maksimalkvotene selv om avsetningen på 21 000 tonn skulle bli oppfisket. Grunnet dårlig tilgang på fisk ble det gitt tilleggskvoter til denne flåten i løpet av 1995.

For fartøy med fulle rettigheter under 28 m st.l. ble det avsatt et fangstkvantum på 168 460 tonn. Denne flåten ble regulert med to maksimalkvoteordninger. En fra årets begynnelse med 158 460 tonn og en med oppstart 1. oktober innenfor et kvantum på 10 000 tonn. Fartøy under 11 m st.l. fikk en andel av første maksimalkvote garantert. Maksimalkvotene var fra årets begynnelse, ut fra forventning om tilgjengelighet og kvoteutnyttelse, overregulert. Tilgjengeligheten ble imidlertid langt dårligere enn forventet slik at det var behov for å øke graden av overregulering. Maksimalkvotene ble således økt 2. mai med 21,5 prosent og 24. mai med 33 prosent. 19. juli ble maksimalkvotene opphevet slik at fartøy i denne gruppen kunne drive et fritt fiske.

Grunnet dårlig tilgjengelighet av de viktige fiskeartene torsk og hyse nord for 62°N er det grunn til å anta at spørsmål om hvilke rettigheter fartøy-

et har hatt i dette fiskeriet har spilt mindre rolle i 1995 enn i tidligere år.

I tabell 5 «Driftsinntekter, driftsresultat, resultat før ekstraordinære poster og lønnssevne pr. årsverk for alle fartøy og fartøy med fulle rettigheter i torsk- og hysefisket nord for 62°N 1995» har en forsøkt å belyse hvorvidt fartøy med fulle rettigheter i dette fisket hadde en bedre lønnsomhet enn andre fartøy i 1995. Av tabellen ser en at det ikke eksisterer noe vesentlig skille mellom fartøy med fulle rettigheter og alle fartøy i utvalget når det gjelder lønnsomhet målt med driftsresultat, resultat før ekstraordinære poster og lønnssevne pr. årsverk. Det er grunn til å anta at dårlig tilgjengelighet av torsk og hyse i kystnære farvann har ført til at skillet mellom fartøy med fulle rettigheter og fartøy uten eller med begrensede rettigheter ikke er mer markert i 1995.

SLUTTMERKNADER

Ved bruken av tallene er det forskjellige forhold som tilsier varsomhet. Usikkerhet knytter seg dels til de beregnede poster (avskrivninger m.m.), og dels til tolkningen av tallene i forhold til tallene for lønnsomhetsundersøkelsen for fartøy over 13,0 meter største lengde.

Vedrørende tolkningen av de beregnede størrelser må en ta hensyn til to momenter:

Fartøy under 13 meter største lengde benyttes i større grad enn de større fiskefartøy til annen virksomhet enn fiske (f.eks. lokal transport). Muligheten er dermed til stede for at tallene på kostnadssiden inneholder størrelser som egentlig ikke har noe med fiske å gjøre.

Da mange av fartøyene er «enmannsbåter» i hele eller deler av året, er skillet mellom kapital- og arbeidsinntekt uklart på grunn av den spesielle beregningsmåten av lott for disse fartøy.

Bedre lønnsomhet for helårsdrevne fiskefartøy

- Gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy var i 1995 kr 690 900 mot kr 512 200 i 1994, en økning på 35 prosent. Lavest gjennomsnittlig driftsresultat oppnådde de minste fartøyene (13-20,9 m st. l.) med kr 88 000 pr. fartøy, mens de største (41 m st.l. og over) hadde kr 3 325 000 i gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy.
- Gjennomsnittlig driftsmargin økte fra 10,6 prosent i 1994 til 12,3 prosent i 1995.
- Gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster pr. fartøy gikk opp fra kr 228 600 i 1994 til kr 430 100 i 1995, en økning på vel 88 prosent.
- Den helårsdrevne fiskeflåten i størrelsen 13 meter største lengde og over fisket for en samlet førstehandsverdi på omlag 6,6 milliarder kroner i 1995, dvs. 81 prosent av samlet førtsehandsverdi for hele fiskeflåten.
- For fartøy innen «sildefiskeriene» ble gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy mer enn doblet fra 1994 til 1995, mens fartøy innen «torskefiskeriene» i gjennomsnitt økte sitt driftsresultat med 15 prosent i samme periode.

Dette er hovedkonklusjonene i Budsjett- nemnda for fiskerinæringens lønnsomhetsundersøkelse for fiskefartøy i størrelsen 13 meter største lengde og over for 1995. Ingress

summen av inntekter fra fiske/fangst og inntekter fra annen virksomhet. 98 prosent av driftsinntektene består av fangstinntekt. Resten er tilfeldige inntekter som fartøyene kan ha hatt i 1995 i tillegg til eventuelle tilskudd og erstatninger. Gjennomsnittlige driftsinntekter har økt med nesten 17 prosent fra 1994 til 1995. Også gjennomsnittlige fangstinntekter har økt med 17 prosent mens andre inntekter gikk ned med 9 prosent fra 1994 til 1995.

Gjennomsnittlige driftskostnader pr. fartøy var kr 4 930 562 i 1995. Driftskostnadene er summen av kostnader som vedrører driften av det enkelte fartøy inklusiv beregnede avskrivninger. De fleste kostnadspostene som inngår i driftskostnadene, viste økning fra 1994 til 1995. Bare kostnader til andre forsikringer og diverse uspesifiserte kostnader viste nedgang i perioden.

Den viktigste kostnadsposten er lønnskostnader (Arbeidsgodtgjørelse til mannskap) som utgjør vel 44 prosent av de totale driftskostnadene. Denne posten har økt med 19 prosent fra kr 1 832 107 i 1994 til kr 2 181 996 i 1995. Vedlikeholdskostnader fartøy og redskap økte med henholdsvis 29 og 20 prosent. Også kostnader vedrørende agn, is, salt og emballasje økte relativt mye fra 1994 til 1995.

Gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy var kr 690 898 i 1995 mot kr 512 210 i 1994, en økning på 35 prosent. Driftsresultatet er resultatet av aktiviteten til fartøyet; differansen mellom driftsinntektene og driftskostnadene. Driftsmarginen økte fra 10,6 prosent i 1994 til 12,3 prosent i 1995. Driftsmarginen gir uttrykk for hvor mye som tjenes på hver 100 kr solgt.

Deler en fartøyene i undersøkelsen inn i hovedgruppene «torskefiskerier» og «sildefiskerier» viser resultatene at fartøy i «torskefiskeriene» hadde et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 557 363 i 1995, en økning på 15 prosent fra 1994. Fartøy i «sildefiskeriene» hadde et gjennomsnittlig driftsresultat på kr 1 303 576, en dobling i forhold til 1994. At fartøy innen «sildefiskeriene» har hatt en så kraftig bedring i driftsresultat fra 1994 til 1995 kan blant annet forklares med at landet kvantum og førstehandsverdi har økt sterkt i perioden. Noe av årsaken til at driftsresultatet mer enn doubler seg fra 1994 til 1995 kan også tilskrives at utvalget i årets undersøkelse er forskjellig fra utvalget i 1994-undersøkelsen. Driftsmarginen utgjorde henholdsvis 11,9 og 13,3 pro-

RESULTATANALYSE 1995

RESULTATER PÅ LANDSBASIS

Driftsresultat

Gjennomsnittlige driftsinntekter pr. fartøy i Budsjett- nemndas lønnsomhetsundersøkelse for helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 13 m st. l. og over var kr 5 621 119 i 1995. Driftsinntekter er

sent for fartøy i «torskefiskeriene» og fartøy i «sildefiskeriene». Diversegruppen 022 «Andre helårsdrevne fartøy» hadde for 1995 et gjennomsnittlig driftsresultat på kr 971 782, en nedgang på 13 prosent fra 1994. Disse fartøyene driver en kombinasjon av fiskerier som gjør at de ikke naturlig kan defineres inn i hovedgruppene «torskefiskerier» eller «sildefiskerier».

Resultat for ekstraordinære poster

Gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster pr. fartøy var kr 431 143 i 1995 mot kr 228 588 i 1994, en økning på 89 prosent. Denne posten fremkommer ved å summere driftsresultat og netto finansposter. Posten resultat før ekstraordinære poster tar med andre ord hensyn til fartøyenes finansiering, og gir dermed et bilde av den ordinære inntjeningen i året.

Netto finansposter er differansen mellom finansinntekter og finanskostnader, og var i 1995 kr -259 756. Finanskostnadene var altså større enn finansinntektene. Gjennomsnittlige rentekostnader var kr 344 353 i 1995 mot kr 341 451 i 1994, dvs. tilnærmet det samme som i 1994. Til tross for at sum langsiktig gjeld viser en økning på 5 prosent fra 1994 til 1995 har rentekostnadene vært tilnærmet uforandret. Dette kan forklares med at renten fortsatte å falle i 1995 sammenlignet med 1994.

For fartøy i «torskefiskeriene» har gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster økt fra kr 258 336 i 1994 til kr 362 589 i 1995. For fartøy i «sildefiskeriene» har gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster økt fra beskjedne kr 51 038 i 1994 til kr 742 477 i 1995. Gjennomsnittlige rentekostnader i «sildefiskeriene» var på omtrent samme nivå i 1995 som i 1994, slik at

den sterke økning i gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster skyldes at driften har generert vesentlig høyere overskudd i 1994 enn i 1995 (jfr. forklaring under punkt 2.1 ovenfor). Fartøy i «sildefiskeriene» har vesentlig høyere rentekostnader enn fartøy i «torskefiskeriene». Årsaken til de høyere rentekostnader i «sildefiskeriene» skyldes blant annet at fartøyene gjennomsnittlig er større og dermed mer kostbare. En annen årsak til de høyere rentekostnader i «sildefiskeriene» er at disse fartøyene har blitt omsatt relativt hyppig og at det har vært flere ombygninger av fartøyene. Diversegruppen 022 «Andre helårsdrevne fartøy» hadde et gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster på kr 637 572 i 1995.

Balansetørrelser

Budsjettnemnda for fiskerieringen presenterte for første gang i lønnsomhetsundersøkelsen for 1994 gjennomsnittlige balansetall for fartøy i størrelsen 13 m st.l. og over. Størrelsene i balanseoppstillingen er stort sett hentet fra de enkelte fartøys årsregnskap, foruten posten «Bokført verdi fartøy» som er beregnet av Budsjettnemnda.

Ved beregning av posten «Bokført verdi fartøy (beregnet)» har en benyttet estimerte gjenanskaffelsesverdier for fartøy/utstyr i det året fartøyet og utstyret ble bygd som en tilnærming til historisk verdi. Den bokførte verdien er historisk kostnad redusert for akkumulerte beregnede avskrivninger basert på historisk kost. Posten «Bokført verdi fartøy» omfatter beregnet bokført verdi for skrog, motor, motorutrustning, elektronisk-, hydraulisk-, fabrikk- og fryseutstyr. Når det gjelder eventuelle ombygninger av skrog har en etter beste evne prøvd å identifisere type ombygning og når ombygning er gjennomført ut fra tilgjengelige kil-

Datagrunnlaget

Resultatene i meldingen for 1995 bygger på opplysninger fra 394 regnskap fra fiskefartøy i størrelsen 13 meter største lengde og over. 1994-meldingen bygde på 409 fartøyregnskap. Dette utgjør 32 prosent av de helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 13 m st.l. og over. Den helårsdrevne fiskeflåten i størrelsen 13 m st.l. og over stod for 82 prosent av landet kvantum og 81 prosent av samlet førstehandsverdi i de norske fiskerier i 1995.

Utvelgelsen av den helårsdrevne masse er basert på opplysninger innhentet i forbindelse med den ordinære aktivitetsundersøkelsen som sist ble gjennomført i 1994. Ifølge denne undersøkelsen var det 1 350 helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 13 m st.l. og over 1994. Ut fra disse opplysningene, sammenholdt med opplysninger om tilgang/avgang i Fiskeridirektoratets Merkeregister og endringer i Konesjonsregisteret fra 1994 til 1995, opplysninger fra Fiskeridirektoratets Slutt-seddelregister samt opplysninger innkommet i forbindelse med lønnsomhetsundersøkelsen i 1995, er den helårsdrevne massen for 1995 satt til 1 230 fiskefartøy. Dette er massen som brukes som vektor i tabellverket. Ved utgangen av 1995 var det innført 1 639 fartøy i Merkeregisteret i denne størrelsesgruppen.

Både lønnsomhetsundersøkelsens innhold og presentasjonsform ble vesentlig endret i forbindelse med 1994-undersøkelsen. For enkelte resultatstørrelser vil det derfor bare være 1994 og 1995 som er direkte sammenlignbar. Dette gjelder spesielt resultatstørrelsene «driftsresultat» og «resultat før ekstraordinære poster» som første gang ble presentert i 1994.


FG

 NR. 11/12
1996

Fartøy fra Møre og Romsdal er «vinnerne» i årets lønnsomhetsundersøkelse for store fiskefartøy. Posisjonen skyldes blant annet fylkets store andel av havfiskefartøy.

der. For fartøy som har deltatt i tidligere års undersøkelser, enten for nåværende eller tidligere eier, har en søkt å identifisere ombygningskostnader direkte fra skjema. For fartøy som ikke har deltatt i tidligere undersøkelser har en basert ombygningskostnad på anslag.

I arbeidet med å identifisere historiske verdier, har en konstatert at omsetningspris ofte var høyere enn bokført verdi (beregnet og faktisk på selgers hånd). Dersom dette ikke direkte kan tilbakeføres til ombygning/opprustning har en ikke justert den historiske verdien med hensyn på denne økningen. En antar at pris for ny eier inkluderer eventuelle fiskerettigheter (konsesjoner, kvoter). Verdianslaget som ligger til grunn for beregning av «Bokført verdi fartøy (beregnet)» inkluderer ikke slike fiskerettigheter.

For 1995 var gjennomsnittlige omløpsmidler kr 1 594 573 og gjennomsnittlige anleggsmidler kr 4 321 126. Sum eiendeler økte fra kr 5 195 365 i 1994 til kr 5 915 699 i 1995. Gjennomsnittlig kortsiktig og langsiktig gjeld utgjorde henholdsvis kr 1 220 880 og kr 4 173 488 i 1995. Egenkapitalen beregnes som en residualpost. «Bokført verdi fartøy (beregnet)» er en svært viktig bestanddel i størrelsen «Egenkapital (beregnet)». I avsnittet over er det understreket at «Bokført verdi fartøy (beregnet)» er beregnet på basis av estimert verdi for fartøy med utstyr og eventuelle ombygninger. For 1995 var etter dette gjennomsnittlig beregnet egenkapital kr 521 332 pr. fartøy mot kr 129 504 i 1994. Dette ga en gjennomsnittlig egenkapitalandel på 8,8 prosent for 1995, en økning fra 1994 da egenkapitalandelen var 2,5 prosent (jfr. tabell C 5). Egenkapitalandelen viser hvor stor del av totalkapitalen eller eiendelene som er finansiert med egne midler. Jo større egenkapitalandelen er, desto bedre er soliditeten. For reder

vil imidlertid verdi på fiskerettigheter også ha betydning ved en vurdering av egenkapitalsituasjonen.

Gjennomsnittlig egenkapital pr. fartøy i «torskfiskeriene» var i 1995 kr 459 940, mens «sildefiskeriene» hadde kr 830 372 pr. fartøy. Dette gir en egenkapitalandel på henholdsvis 9,4 prosent og 7,8 prosent.

Ser en på totalkapitalrentabiliteten var denne i gjennomsnitt 13,2 prosent pr. fartøy i 1995 mot 11,1 prosent i 1994. Dette forholdstallet gir uttrykk for avkastningen til totalkapitalen i fartøyet, hvor totalkapital er lik sum eiendeler (sum omløpsmidler + sum anleggsmidler).

RESULTATER ETTER GEOGRAFISK TILHØRIGHET

Som en vil se nedenfor kom fartøy fra Møre og Romsdal best ut når det gjaldt både driftsresultat og resultat før ekstraordinære poster i 1995 som i 1994.

Driftsresultat

Fartøy fra Møre og Romsdal hadde høyeste gjennomsnittlige driftsinntekter og driftskostnader for 1995. Det var også dette fylket som hadde det klart høyeste gjennomsnittlige driftsresultat pr. fartøy i 1995 med kr 1 771 035 mot kr 1 671 163 i 1994, en økning på 6 prosent. Fartøy fra Hordaland og Sogn og Fjordane hadde nest best driftsresultat for 1995 med henholdsvis

kr 1 238 100 og kr 1 216 262 i gjennomsnitt pr. fartøy. Fartøy fra Finnmark hadde som eneste fylke en nedgang i gjennomsnittlig driftsresultat fra

1994 til 1995. Ser en på driftsmarginen kom fartøy fra Sogn og Fjordane best ut med en driftsmargin på 15,3 prosent. På de neste plassene fulgte fartøy fra Møre og Romsdal med 14,9 prosent og fartøy fra Trøndelag med 13 prosent. Fartøy fra alle fylker utenom Finnmark og Nordland har hatt en økning i driftsmarginen fra 1994 til 1995.

Lavest gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy hadde fartøy fra Agder/Østlandet med kr 89 013 i 1995. Dette fylket har også lavest gjennomsnittlige driftsinntekter noe som kan tilbakeføres til den lave andel av havgående fartøy. Driftsmarginen var også lavest for fartøy fra Agder/Østlandet med 6,1 prosent i 1995.

At fartøy fra Møre og Romsdal kommer best ut når det gjelder gjennomsnittlig driftsresultat har sammenheng med fylkets store andel av havfiskefartøy; småtrålere, banklinefartøy, torsketrålere med ombordproduksjon, rekefrysetrålere både med og uten kvote i grønlandske farvann, ringnotfartøy og industritrålere.

Til tross for at fartøy fra Møre og Romsdal fortsatt ligger på topp når det gjelder gjennomsnittlig driftsresultat og resultat før ekstraordinære poster viser tallmateriale i 1995-undersøkelsen at fartøy fra Møre og Romsdal oppnår en lavere prosentvis økning fra 1994 til 1995, med unntak av fartøy fra Finnmark, enn resten av landet. Gjennomsnittlige driftsinntekter for fartøy fra Møre og Romsdal viste en nedgang på 4 prosent fra 1994 til 1995, mens landsgjennomsnittet viste en økning på 17 prosent. Gjennomsnittlige driftskostnader ble redusert mer enn gjennomsnittlige driftsinntekter fra 1994 til 1995, slik at gjennomsnittlig driftsresultat viste en moderat økning fra 1994 til 1995.

En av årsakene til at fartøy fra Møre og Romsdal «bare» oppnår en moderat økning i gjennomsnittlig driftsresultat er at sammensetningen av utvalget i fartøygruppe 021 «Torsketrålere med ombordproduksjon på 250 BRT/500 TE og over» er forskjellig i 1994 og 1995. Det er regnskap fra de fartøy som var med på å trekke opp størrelsene i 1994-undersøkelsen som ikke har vært med i 1995-undersøkelsen. Hadde disse fartøyene også vært med i 1995-undersøkelsen ville en kunne forventet noe større økning i gjennomsnittlig driftsresultat for denne fartøygruppen. En annen fartøygruppe som påvirker resultatet i Møre og Romsdal er rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann som fikk en reduksjon i gjennomsnittlig driftsresultat fra 1994 til 1995. Sammenligner 1995-meldingen med 1994-meldingen kan en se at fartøyene i utvalget har fisket mer torskefisk og mindre reker i 1995 enn i 1994; dvs. en overgang til dårligere betalte produkter og lavere fangstinntekter. Som for torsketrålere med ombordproduksjon er også utvalgs sammensetningen forskjellig i 1994 og 1995. Fartøy fra Møre og Romsdal har høyest samlet førstehandsverdi på 2 415 mill. kr for 217 fartøy i massen. Nordland som har 327 fartøy i massen kommer på en annen plass med 1 084 mill. kr i førstehandsverdi.

Som nevnt ovenfor hadde fartøy fra Hordaland og Sogn og Fjordane et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på henholdsvis kr 1 238 100 og kr 1 216 262. At vestlandsfylkene (Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland) har høyest gjennomsnittlig driftsresultat har sammenheng med at disse fylkene har en stor andel av havfiskeflåten. For Hordaland er det ringnotfartøyene som bidrar til det høye gjennomsnittlige driftsresultat. I Sogn og Fjordane har spesielt fartøy som driver banklinefiske positiv innvirkning på gjennomsnittlig driftsresultat.

Agder/Østlandet kjennetegnes ved relativt mange fartøy i de små størrelsesgruppene. Størparten av fartøyene fra denne landsdelen driver ren rekefiske, eventuelt kombinert med annet fiske i deler av året. Gjennomsnittlig driftsresultat for de aktuelle fartøygruppene etter driftsform (gruppe 009 og 010) viste også for 1995 dårlig resultat, og er hovedårsaken til at fartøy fra Agder/Østlandet kommer dårlig ut.

Som nevnt ovenfor hadde fartøy fra Finnmark en nedgang i gjennomsnittlig driftsresultat fra 1994 til 1995. Dette skyldes at driftskostnadene økte mer enn driftsinntektene i perioden. Dårligere lønnsomhet for fartøy fra Finnmark kan i hovedsak begrunnes med ulik sammensetning av utvalget i 1994-undersøkelsen og 1995-undersøkelsen. Til tross for økning i gjennomsnittlig driftsresultat for ferskfisktrålergruppen fra 1994 til 1995, viste utvalget av ferskfisktrålere fra Finnmark nedgang i gjennomsnittlig driftsresultat i samme periode. For 1994 var ferskfisktrålerne fra Finnmark med på å trekke opp gjennomsnittlig driftsresultat for ferskfisktrålergruppen totalt sett, mens det motsatte er tilfelle for 1995. Fartøy i kystgruppene i Finnmark har også en nedgang i gjennomsnittlig driftsresultat fra 1994 til 1995. Dette kan blant annet forklares med vanskelig omsetningssituasjon og noe dårligere tilgjengelighet av viktige fiskeslag som torsk/hyse i 1995.

Resultat før ekstraordinære poster

Gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster pr. fartøy var på samme måte som gjennomsnittlig driftsresultat høyest for fartøy fra Møre og Romsdal med kr 1 259 849 i 1995 mot kr 889 823 i 1994. Deretter kommer fartøy fra Sogn og Fjordane med et gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster på kr 975 741 pr. fartøy og Hordaland med kr 710 357 i gjennomsnitt pr. fartøy.

Fartøy fra Agder/Østlandet hadde også lavest gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster i 1995 med kr 53 490. Fartøy fra Rogaland forbedret sitt gjennomsnittlige resultat før ekstraordinære poster kraftig i forhold til 1994 da fartøy fra dette fylket i gjennomsnitt hadde negativt resultat før ekstraordinære poster; gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster var i 1995 kr 233 909 pr. fartøy mot kr -122 975 i 1994. Dette skyldes forbedringen i gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster for industritrålflåten fra 1994 til

1995. Fartøy fra alle fylker utenom Finnmark økte sitt gjennomsnittlige resultat før ekstraordinære poster fra 1994 til 1995. Fartøy fra Finnmark hadde også som nevnt ovenfor en nedgang i gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy fra 1994 til 1995.

Den største relative endringen i gjennomsnittlige netto finansposter fra 1994 til 1995 hadde fartøy fra Møre og Romsdal med en nedgang på nesten 35 prosent. Dette har blant annet sammenheng med at gjennomsnittlig langsiktig gjeld ble redusert fra 1994 til 1995. En av grunnene til nedgang i disse størrelsene kan være sammensetningen av utvalget fra dette fylket i 1995 i forhold til 1994 (under «Driftsresultat»).

Høyest gjennomsnittlige netto finansposter i 1995 hadde fartøy fra Hordaland med kr -527 743, en økning på 30 prosent fra 1994 til 1995. Årsakene til de relativt høye finanspostene i Hordaland skyldes blant annet at fartøyene fra Hordaland i gjennomsnitt er forholdsvis store og dermed mer kostbare. Det er også relativt mange fartøy i «sildefiskeriene» i Hordaland. Disse har som nevnt tidligere gjerne vært omsatt hyppigere i tillegg til flere ombygninger. Gjennomsnittsalder for fartøy i Hordaland er høy i forhold til landsgjennomsnittet og dette taler også for at disse fartøyene må gjennomgå stadige forbedringer og ombygninger.

Balansetørrelser

Høyest gjennomsnittlig beregnet egenkapital hadde fartøy fra Møre og Romsdal med kr 1 659 173 pr. fartøy i 1995 mot kr 673 496 i 1994. Dette gav en forbedring i gjennomsnittlig egenkapitalandel fra 4,3 prosent i 1994 til 11,2 prosent i 1995. Som nevnt ovenfor ble den gjennomsnittlige langsiktige gjelden pr. fartøy redusert med 16 prosent fra 1994 til 1995 for fartøy i Møre og Romsdal.

Fartøy fra Agder/Østlandet hadde også i 1995 høyest gjennomsnittlig egenkapitalandel, mens fartøy fra Hordaland og Troms hadde negativ beregnet egenkapital i 1995.

Høyest avkastning på totalkapitalen hadde fartøy fra Sogn og Fjordane med 20,7 prosent i 1995, mens fartøy fra Agder/Østlandet oppnådde lavest totalkapitalrentabilitet med 8,4 prosent. Alle fylker foruten Finnmark og Nordland opplevde en forbedring i totalkapitalrentabiliteten fra 1994 til 1995.

RESULTATER ETTER DRIFTSFORM

En sammenligning av gjennomsnittlig førstehåndsverdi fra Fiskeridirektoratets sluttsetteldregister for henholdsvis utvalg og masse i de enkelte fartøygrupper etter driftsform, viser at det for enkelte fartøygrupper er store avvik mellom gjennomsnittlig fangstinntekter for utvalg og masse. En vil spesielt nevne fartøygruppe 012 «Rekefrysetrålere uten rekekvote i grønlandske farvann» hvor gjennomsnittlig fangstinntekt i utvalget ligger under gjennomsnittsinntekten for massen og far-

tøygruppe 013 «Andre havrekestrålere» som viser motsatt tendens. Også fartøygruppe 019 «Småtrålere. Konsumfiske etter sei, torsk o.l. uten torskvote eller med begrenset torskvote» bør nevnes. For denne fartøygruppen ligger gjennomsnittlige fangstinntekter i utvalget over gjennomsnittlige fangstinntekter for massen. Det vises for øvrig til kapittel A pkt. 6 «Om representativiteten».

På grunn av lav svarprosent for fartøygruppe 008 «Seinotfiske» og 018 «Ringnotsnurpere med kolmulesesong» blir resultatene for disse fartøygruppene ikke presentert i årets melding.

Driftsresultat

Gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy var kr 1 303 576 i 1995 for fartøy som driver «sildefiskerier». Gjennomsnittlige fangstinntekter for utvalget økte med omlag 25 prosent fra 1994 til 1995. Dette bekreftes også ved at samlet førstehåndsverdi og gjennomsnittsprisene for massen i «sildefiskeriene» har økt fra 1994 til 1995.

Mens industritrålflåten i 1994 hadde et negativt gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy med kr -30 698, viser tallene for 1995 et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 621 187. Gjennomsnittlige driftsinntekter pr. fartøy var kr 6 961 834 i 1995, en økning på 38 prosent fra 1994. Samlet førstehåndsverdi for massen økte også med 38 prosent. Dette skyldes i hovedsak økt landet kvantum av tobis, øyepål og sild med henholdsvis 59 prosent, 30 prosent og 47 prosent, samtidig som også gjennomsnittsprisene økte spesielt for makrell. Kostnader til «arbeidsgodtgjørelse til mannskap» har økt med hele 39 prosent fra 1994 til 1995, mens kostnader til drivstoff er redusert med 13 prosent i samme periode. Gjennomsnittlige driftskostnader pr. fartøy økte med 25 prosent i samme periode og var kr 6 340 647 i 1995.

Fartøy som drev kystnotfiske etter brisling, mussa og småsild hadde også en økning i gjennomsnittlig driftsresultat fra 1994 til 1995. For 1994 var gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy kr 208 524 mens gjennomsnittlig driftsresultat for 1995 utgjør kr 319 757 pr. fartøy. Gjennomsnittlige driftsinntekter og fangstinntekter økte med nesten 12 prosent fra 1994 til 1995, mens driftsmarginen gikk opp fra 6,8 prosent i 1994 til 9,4 prosent i 1995. Økningen i fangstinntekter skyldes høyere gjennomsnittspriser og da spesielt høyere priser for makrell. Når det gjelder kostnadssiden er utviklingen den samme som for industritrålflåten; vedlikeholdskostnadene øker mens kostnader til drivstoff og forsikring blir redusert. Lønnskostnadene (Arbeidsgodtgjørelse til mannskapet) økte med nesten 15 prosent fra 1994 til 1995.

Ringnotgruppen sett under ett hadde i 1995 et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 2 341 987 mot kr 1 263 745 i 1994, en økning på 85 prosent. Dette gir en driftsmargin på 14,7 prosent mot 9,2 prosent i 1994.

Både fartøygruppe 016 «Ringnotsnurpere med tillatt lastekapasitet inntil 7 999 hl» og fartøygrup-

FG

NR. 11/12
1996

Storbåtundersøkelsen avdekket store variasjoner i driftsresultatet i de ulike fartøygruppene i torskefiskeriene. Innen kystengene har det snurrevadfiske som oppnådde høyest gjennomsnittlig driftsresultat i 1995. Dårligst ut kom fartøygruppen «rekefiske med kombinasjon».



pe 017 «Ringnotsnurpere med tillatt lastekapasitet 8 000 hl og over» viste en kraftig forbedring i gjennomsnittlig driftsresultat fra 1994 til 1995.

Ringnotsnurpere med tillatt lastekapasitet inntil 7 999 hl hadde i 1995 et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 1 759 553. Driftsinntektene økte med 18 prosent fra 1994, mens driftskostnadene økte med nesten 13 prosent. Gjennomsnittlige fangstinntekter pr. fartøy gikk opp fra kr 9 558 037 i 1994 til kr 11 651 185 i 1995, en økning på 22 prosent, mens posten «herav fra annet» ble redusert med nesten 53 prosent. Økte fangstinntekter skyldes i hovedsak større landet kvantum av sild samt økte gjennomsnittspriser og da spesielt for makrell. Sild og makrell står for henholdsvis 44 og 42 prosent av samlet første-håndsverdi for fartøy i denne gruppen.

Alle kostnadsposter foruten andre forsikringer økte i perioden. Kostnader til arbeidsgodtgjørelse økte med vel 17 prosent. Beregningene er foretatt på grunnlag av opplysninger fra 22 av 45 fartøy i massen.

Ringnotfartøy med tillatt lastekapasitet 8 000 hl og over hadde i 1994 «bare» kr 308 619 i gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy mot kr 2 421 586 i 1995. For denne fartøygruppen gikk gjennomsnittlige fangstinntekter opp fra kr 12 429 443 i 1994 til kr 15 956 877 i 1995, en økning på vel 28 prosent. Også for denne gruppen kan den kraftige økningen i fangstinntekter forklares med økt landet kvantum av sild og økte gjennomsnittspriser for alle fiskeslag, men spesielt for makrell. De viktigste fiskeslag for denne fartøygruppen er også makrell og sild.

Gjennomsnittlige lønnskostnader økte med 24

prosent fra 1994 til 1995. Vedlikeholdskostnader for fartøy har økt med vel 9 prosent, mens kostnader til drivstoff ble redusert med nesten 5 prosent.

Svarprosenten for denne fartøygruppen har bedret seg i forhold til 1994 da utvalget kun besto av 8 fartøy. Det kan derfor være vanskelig å sammenligne resultatene for 1995 med resultatene i 1994.

Gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy i «torskefiskeriene» var kr 557 363 i 1995. Dette gir en driftsmargin på 11,9 prosent for 1995. Det er store variasjoner i gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy fra fartøygruppe til fartøygruppe i «torskefiskeriene».

Innenfor kystgruppene som driver «torskefiskerier» er det fartøygruppe 002 «Snurrevadfiske på kysten og kystbankene. Nord-Norge» som hadde høyest gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy i 1995 med kr 135 956.

Ser en på driftsmarginen (driftsresultat/driftsinntekter) kommer fartøygruppe 004 «Div. kystfiske etter torskartet fisk m.m. Sør-Norge» best ut med en driftsmargin på 7,9 prosent. Fartøygruppe 010 «Rekefiske med kombinasjoner» kommer også i 1995 klart dårligst ut med negativt gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy. Fartøy som driver rekefiske på kysten kommer tradisjonelt dårlig ut sammenlignet med andre kystgrupper i lønnsomhetsundersøkelsene.

I tabell C6 ser en at det er en gjennomgående tendens til at kystgruppene som driver «torskefiskerier» har lavere driftsmargin enn havfiskegruppene.

For fartøy som fisker med line på kysten og kystbankene i Nord-Norge har driftsinntektene økt med vel 21 prosent fra 1994 til 1995, mens drifts-

Tabell 1. Sammendrag driftsresultat og resultat før ekstraordinære poster for helårsdrevne fiskefartøy 13 meter største lengde og over 1994 og 1995.

Fartøygruppe	Driftsinntekter		Driftskostnader		Driftsresultat		Resultat før ekstraordinære poster		Antall fartøy i masse	Antall regnskaper	
	kroner		kroner		kroner		kroner			1994	1995
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995			
Alle fartøyer	4 824 119	5 621 460	4 311 909	4 930 562	512 210	690 898	228 588	431 143	1230	409	394
Fartøy i størrelsen											
13 - 20,9 m st.l.	1 343 415	1 549 262	1 270 085	1 461 265	73 330	87 997	3 795	19 527	753	228	207
21 - 30,9 m st.l.	4 166 646	4 609 143	3 855 962	4 200 280	310 684	408 862	-31 891	130 171	180	57	60
31 - 40,9 m st.l.	8 696 675	11 207 512	7 907 107	9 769 880	789 568	1 437 631	383 537	968 844	128	44	42
41 m st.l. og over	21 807 960	20 707 880	18 533 750	17 382 934	3 274 211	3 324 946	2 016 997	2 450 092	169	80	85
Fartøy med hjemsted i:											
Finnmark	3 765 476	4 210 900	3 201 587	3 759 287	563 889	451 613	361 794	240 768	126	30	33
Troms	4 556 017	5 438 466	4 095 221	4 765 701	460 796	672 766	177 577	401 605	171	61	73
Nordland	3 000 818	3 302 215	2 700 828	2 986 879	299 990	315 336	150 043	154 200	327	103	90
Trøndelag	2 295 194	2 733 023	2 062 482	2 377 419	232 712	355 604	73 977	224 377	59	22	20
Møre og Romsdal	12 347 288	11 884 144	10 676 126	10 113 109	1 671 163	1 771 035	889 823	1 259 849	217	88	78
Sogn og Fjordane	5 761 294	7 958 322	5 120 407	6 742 059	640 888	1 216 262	401 751	975 741	67	18	15
Hordaland	7 054 549	9 570 334	6 355 710	8 332 234	698 839	1 238 100	292 945	710 357	65	23	22
Rogaland	2 097 138	3 356 384	2 077 838	3 020 529	19 299	335 855	-122 975	233 909	85	27	33
Agder/Vestlandet	1 242 441	1 458 632	1 197 112	1 369 619	45 329	89 013	3 488	53 490	113	37	30
Ringnotsurpære	13 759 044	15 954 819	12 495 299	13 612 832	1 263 745	2 341 987	283 546	1 367 153	98	32	38
Trålere på 250 BRT/500 TE og over	29 495 998	29 438 672	24 493 120	24 321 694	5 002 878	5 116 977	3 311 110	4 026 208	49	38	34
Alle fartøy i «torskfiskerier» ¹⁾	4 109 661	4 699 859	3 624 970	4 142 495	484 691	557 363	258 336	362 589	1005	335	318
Alle fartøy i «sildfiskerier» ²⁾	7 954 420	9 835 273	7 348 808	8 531 698	605 613	1 303 576	51 038	742 477	214	69	72

¹⁾ Kyst- og bankfiske etter torskeartet fisk, rekefiske, trålere og fabrikkskip. Hva- og brugdefangst er også inkludert.
²⁾ Fiske med not og trål etter sild, makrell, lodde, brisling, øyepål, tobis, kolmule og polartorsk.

kostnadene økte med 24 prosent i samme periode. Dette gir denne fartøygruppen lavere driftsmargin i 1995 enn i 1994. For de andre kystgruppene har driftsmarginen forbedret seg i forhold til 1994, men må likevel betegnes som relativt dårlig. Forbedringen i driftsmargin kan for alle fartøygrupper utenom fartøygruppe 010 «Reketraling med kombinasjoner» forklares med at driftsinntektene har økt mer enn driftskostnadene.

For fartøy som driver reketraling med kombinasjoner var driftsinntektene i 1995 lik driftsinntektene i 1994, mens kostnadene gikk litt ned. Dette har ført til litt mindre negativt resultat i 1995 enn i 1994.

For fartøygruppe 001-004 kan økte fangstsinntekter forklares med økte priser på viktige fiskeslag som torsk, sei og blåkveite. For fartøygruppe 009 «Reketraling» kan økt landet kvantum av reker og høyere gjennomsnittspris på reker forklare at gjennomsnittlige fangstsinntekter har økt med nesten 25 prosent fra 1994 til 1995.

Fartøygruppe 005 «Pigghå- og banklinefiske. Sør-Norge» hadde i 1995 et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 1 567 482 mot kr 1 307 001 i 1994. Den gjennomsnittlige driftsmarginen utgjorde 11,6 prosent i 1995. Gjennomsnittlige fangstsinntekter pr. fartøy økte med vel 14 prosent fra 1994 til 1995.

Samlet førstehåndsverdi for massen i denne fartøygruppen økte med vel 10 prosent fra 1994 til 1995. Høyere inntekter skyldes i all hovedsak høyere landet kvantum av torsk og blåkveite. Denne fartøygruppen fikk på grunn av flere reformeringer fra kystgruppen til havfiskegruppen i 1995 sjansen til å fiske et høyere kvantum torsk

enn den opprinnelige kvoten som var avsatt. Gjennomsnittsprisen for torsk gikk ned fra kr 9,94 pr. kg rund vekt i 1994 til kr 9,04 pr. kg rund vekt i 1995. Viktigste fiskeslag for denne fartøygruppen er torsk, lange, brosme og hyse. Ser en på kostnadssiden har lønnskostnadene økt med ca 19 prosent fra 1994 til 1995.

Fartøygruppe 006 «Bankfiske med line, garn m.m. Nord-Norge» reduserte gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy fra kr 163 128 i 1994 til kr 130 935 i 1995. Denne fartøygruppen kjennetegnes ved mindre fartøy, lavere driftsintensitet og lavere gjennomsnittlig antall årsverk pr. fartøy enn fartøygruppe 005 «Pigghå- og banklinefiske. Sør-Norge». Driftsmarginen var for 1995 3,5 prosent. Gjennomsnittlige driftsinntekter økte med nesten 17 prosent fra 1994 til 1995, mens driftskostnadene økte med nesten 19 prosent. For denne fartøygruppen er torsk og sild de viktigste fiskeslagene.

Høyest gjennomsnittlig driftsmargin av alle fartøygrupper etter driftsform har fartøy som driver garnfiske i Nordsjøen. Gjennomsnittlige driftsinntekter har økt med 33 prosent fra 1994 til 1995, mens driftskostnadene i samme perioden har økt med vel 26 prosent. Svarprosenten for denne gruppen er relativt dårlig, bare 5 regnskap, samtidig som sammensetningen til massen er endret i forhold til 1994-undersøkelsen.

For fartøygruppene som driver havfiske etter reke, var det fartøygruppe 011 «Rekefrysetralere med rekekvote i grønlandske farvann» som hadde best resultat både når en ser på gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy, kr 3 503 375, og på driftsmarginen som var vel 15 prosent i 1995. Dette er likevel en nedgang fra 1994 da gjennom-

Tabell 2. Sammenheng sentrale balansetall for helårsdrevne fiskerfartøy 13 meter største lengde over 1994 og 1995. Veid gjennomsnitt pr. fartøy.

Fartøygruppe	Sum omløpsmidler kroner		Sum eiendeler kroner		Sum kortsiktig gjeld kroner		Sum langsiktig gjeld kroner		Egenkapital (beregnet) kroner	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Alle fartøy	1 306 958	1 594 573	5 195 365	5 915 699	1 104 006	1 220 880	3 961 856	4 173 488	129 504	521 332
Fartøy i størrelsen										
13 - 20,9 m st.l.	178 651	232 485	1 191 208	1 257 679	196 390	214 404	903 393	945 501	91 425	97 774
21 - 30,9 m st.l.	582 489	807 339	4 617 540	4 517 503	758 593	924 958	3 991 613	3 658 633	-132 667	-66 089
31 - 40,9 m st.l.	1 502 832	2 460 497	6 897 480	9 187 663	1 847 047	2 114 349	5 667 719	7 068 035	-617 285	5 279
41 m st.l. og over	9 042 035	8 442 740	27 127 638	25 463 358	6 421 048	5 831 571	19 267 472	16 802 988	1 439 118	2 828 800
Fartøy med hjemsted i:										
Finnmark	796 014	1 055 561	3 552 311	4 693 629	795 052	874 599	2 588 711	3 500 635	168 547	318 395
Troms	1 461 971	1 524 366	4 866 886	5 089 716	977 680	1 085 645	4 192 062	4 223 243	-302 856	-219 172
Nordland	988 603	770 946	3 084 371	3 225 298	668 857	523 534	2 178 643	2 303 898	236 872	397 867
Trøndelag	441 502	858 636	2 742 308	3 079 599	443 395	636 919	2 053 735	1 954 264	245 179	488 416
Møre og Romsdal	4 304 381	4 631 584	15 816 437	14 765 149	3 579 673	3 407 476	11 563 268	9 698 499	673 496	1 659 173
Sogn og Fjordane	1 517 916	2 226 719	4 521 059	6 463 506	1 305 420	1 731 589	3 035 367	4 509 968	180 272	221 948
Hordaland	1 007 756	1 722 752	5 831 197	8 013 049	1 429 557	2 153 574	4 923 259	6 873 653	-521 619	-1 014 178
Rogaland	294 312	725 154	1 852 594	2 494 183	327 167	596 334	1 722 218	1 534 805	-196 791	363 044
Agder/Østlandet	187 773	275 468	1 227 855	1 221 039	183 160	226 753	680 229	607 854	364 466	386 432
Ringnotsnurpere	3 065 988	3 959 540	15 215 764	18 821 560	3 095 465	3 464 332	12 782 724	13 835 889	-662 424	1 521 340
Trålere på 250 BRT/ 500 TE og over	13 569 150	14 816 275	38 941 544	40 837 024	9 309 348	9 010 400	27 144 454	23 774 870	2 487 742	8 051 755
Alle fartøy i «torskfiskeriene» ¹⁾	1 185 901	1 463 497	4 415 723	4 900 752	977 790	1 046 880	3 273 221	3 393 932	164 712	459 940
Alle fartøyer i «sildefiskeriene» ²⁾	1 545 449	2 253 270	8 476 318	10 702 599	1 699 071	2 034 728	7 167 666	7 837 500	-390 419	830 372

¹⁾ Kyst- og bankfiske etter torskeartet fisk, rekefiske, trålere og fabrikkskip. Hva- og bugdefangst er også inkludert.

²⁾ Fiske med not og trål etter sild, makrell, lodde, brisling, øyepål, tobis, kolmule og polartorsk.

snittlige driftsinntekter og driftsmargin utgjorde henholdsvis kr 4 797 186 og 18 prosent.

Fangstinntektene gikk ned med vel 11 prosent fra 1994 til 1995. En av årsakene til den negative utviklingen er lavere landet kvantum av reke, samt at gjennomsnittsprisen på torsk ble redusert fra 1994 til 1995 for fartøy i denne fartøygruppen. Mens massen for denne fartøygruppen i 1994 besto av 13 fartøy der 8 fartøy sendte inn regnskapsopplysninger, er tallmateriale i årets undersøkelse basert på en masse med 15 fartøy og et utvalg på 8 fartøy (lavere svarprosent). Dette bør det taes hensyn til ved vurdering av resultatene og ved sammenligning med 1994-undersøkelsen.

En reduksjon i gjennomsnittlige driftsinntekter burde bli motvirket av en like stor reduksjon i gjennomsnittlige driftskostnader. Dette er ikke tilfelle, og kostnader til blant annet drivstoff og vedlikehold viser økning fra 1994 til 1995.

Blant torsketrålerne var det på samme måte som i 1994 ferskfisketrålerne som hadde høyest driftsmargin, på tross av lavere driftsmargin i 1995 enn i 1994. Dette skyldes at gjennomsnittlige driftskostnader økte med vel 16 prosent fra 1994 til 1995, mens gjennomsnittlige driftsinntekter «bare» økte med nesten 14 prosent. Høyere fangstinntekter kan begrunnes med høyere landet kvantum av sei, reke og hyse i 1995 enn i 1994, samt økt pris på sei og reke.

Torsketrålerne med ombordproduksjon hadde et gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy på kr 7 228 158 i 1995 mot kr 7 073 461 i 1994. Torsketrålerne med ombordproduksjon i utvalget opplevde en nedgang i gjennomsnittlige fangstinntekter

pr. fartøy på vel 5 prosent, mens samlet første-håndsverdi for massen økte med vel 7 prosent. Dette kan indikere at sammensetningen av utvalget i årets undersøkelser er ulik sammensetningen i 1994-undersøkelsen. For 1994 var svarprosenten hele 86 prosent, mens svarprosenten for 1995 «bare» var 63 prosent.

Både for ferskfisketrålerne og torsketrålerne med ombordproduksjon økte lønnskostnadene (arbeidsgodtgjørelse til mannskapet) i perioden med henholdsvis 12 og 4 prosent. Også kostnader til drivstoff og vedlikehold har økt fra 1994 til 1995.

Av utvalget i fartøygruppe 011 «Rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann» og fartøygruppe 021 «Torsketrålere med ombordproduksjon» var det henholdsvis 1 og 5 fartøy som kjøpte kvote fra Russland i 1995. I forhold til 1994 var det både færre fartøy og lavere samlet kvantum som ble kjøpt fra Russland.

Resultat før ekstraordinære poster

Mens 1994-undersøkelsen viste negativ gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster innen «sildefiskeriene» både for industritrålgruppen, kystnotgruppen og ringnotgruppen med tillatt lastekapasitet 8 000 hl og over, viste 1995-undersøkelsen positive gjennomsnittlige resultat før ekstraordinære poster for alle fartøygruppene i «sildefiskeriene».

På samme måte som ringnotsnurperne med tillatt lastekapasitet 8 000 hl og over hadde høyest gjennomsnittlig driftsresultat pr. fartøy

Tabell 3. Økonomiske nøkkeltall for helårsdrevne fiskefartøy 13 meter største lengde og over 1994 og 1995

Driftsform	Driftsmargin (%)		Totalkapitalrentabilitet (%)		Egenkapitalandel (%)		Likviditetsgrad (%)	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Alle fartøy	10,6	12,3	11,1	13,2	2,5	8,4	118,4	130,3
Fartøy i størrelsen								
13 - 20,9 m st.l.	5,5	5,7	7,4	8,1	7,7	7,8	91,0	108,4
21 - 30,9 m st.l.	7,5	8,9	8,0	10,1	-2,9	-1,5	76,8	87,3
31 - 40,9 m st.l.	9,1	12,8	12,9	16,8	-8,9	0,1	81,4	116,4
41 m st.l. og over	15,0	16,1	13,1	14,8	5,3	11,1	140,8	144,8
Fartøy med hjemsted i:								
Finnmark	15,0	10,7	18,0	11,1	4,7	6,8	100,1	120,7
Troms	10,1	12,4	10,9	14,7	-6,2	-4,3	149,5	140,4
Nordland	10,0	9,5	10,6	10,4	7,7	12,3	147,8	147,3
Trøndelag	10,1	13,0	10,3	13,3	8,9	15,9	99,6	134,8
Møre og Romsdal	13,5	14,9	11,5	13,8	4,3	11,2	120,2	135,9
Sogn og Fjordane	11,1	15,3	15,4	20,7	4,0	3,4	116,3	128,6
Hordaland	9,9	12,9	13,2	16,8	-8,9	-12,7	70,5	80,0
Rogaland	0,9	10,0	2,3	14,7	-10,6	14,6	90,0	121,6
Agder/Østlandet	3,6	6,1	4,9	8,4	29,7	31,6	102,5	121,5
Ringnotsnurpere	9,2	14,7	9,7	13,8	-4,4	6,3	99,0	112,9
Trålere på 250 BRT/500 TE og over	17,0	17,4	13,8	14,3	6,4	19,7	145,8	164,4
Alle fartøy i «torskefiskeriene» ¹⁾	11,8	11,9	12,1	13,0	3,7	9,4	121,3	139,8
Alle fartøyer i «sildefiskeriene» ²⁾	7,6	13,3	8,5	13,5	-4,6	6,3	91,0	109,6

¹⁾ Kyst- og bankfiske etter torskeartet fisk, rekefiske, trålerø og fabrikkskip. Hva- og brugdefangst er også inkludert.

²⁾ Fiske med not og trål etter sild, makrell, lodde, brisling, øyepål, tobis, kolmule og polartorsk.

hadde fartøy i denne gruppen også høyest gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster. Den kraftige forbedringen i resultat før ekstraordinære poster skyldes i all hovedsak at driften i gjennomsnitt har generert høyere resultat og ikke at netto finansposter har blitt redusert.

For kystgruppene som fisker etter torskeartet fisk var det fartøygruppe 004 «Div. kystfiske etter torskeartet fisk m.m. Sør-Norge» som hadde høyest gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster i 1995 med kr 40 799 pr. fartøy.

Generelt sett er gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster svært lavt for kystgruppene som fisker etter torskeartet fisk. Ser en på netto finansposter kommer fartøygruppe 002 «Snurrevadfiske på kysten og kystbankene. Nord-Norge» svært dårlig ut. Forklaringen på de høye finanskostnadene er at denne fartøygruppen gjennomsnittlig har mye langsiktig gjeld sammenlignet med de andre kystgruppene, gjeldsandelen¹⁾ utgjør 98 prosent i 1995. Både fartøy som driver ren rekefiske og rekefiske med kombinasjoner hadde, som i 1994, negativt resultat før ekstraordinære poster.

For havfiskeflåten som fisker etter torskeartet fisk hadde fartøy som fisker med line, garn m.m. i Nord-Norge negativt resultat før ekstraordinære poster i 1995. Høyest gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster hadde rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann og torskefiskeri med ombordproduk-

sjon med henholdsvis kr 3 326 236 og kr 5 604 141 pr. fartøy. Mens torskefiskeri med ombordproduksjon har økt sitt gjennomsnittlige resultat før ekstraordinære poster med vel 37 prosent fra 1994 til 1995, har rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann redusert sitt resultat med 11 prosent i samme periode.

For torskefiskeri med ombordproduksjon skyldes bedringen i gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster i hovedsak økte finansinntekter og reduserte finanskostnader.

Tallmateriale for 1995 viser at balanseposten «kontanter, bankinnskudd» har gått relativt mye opp i forhold til 1994, samt at sum langsiktig gjeld er kraftig redusert. Som nevnt under pkt. 4.1 ovenfor kan noe av forklaringen på disse endringene være at utvalget består av færre fartøy i 1995 enn i 1994.

Også for rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann har posten netto finansposter blitt kraftig redusert fra 1994 til 1995. Dette kan forklares med at gjennomsnittlig valutagevinst har vært høyere i 1995 i forhold til 1994. Til tross for reduserte finanskostnader har gjennomsnittlig resultat før ekstraordinære poster blitt redusert på grunn av vesentlig lavere driftsresultat i 1995 enn i 1994.

Balansetørrelser

I «sildefiskeriene» var det industritrålere som hadde «høyest» gjennomsnittlig beregnet egenkapital i 1995 med kr 284 160 pr. fartøy. Dette gir en egenkapitalandel på vel 12 prosent i 1995. For

¹⁾ Definisjon: (Langsiktig gjeld * 100)/Sum eiendeler

1994 var det ringnotfartøy med kolmulesesong som hadde den klart høyest gjennomsnittlig beregnet egenkapital, men på grunn av lav svarprosent presenteres det ikke noe tallmateriale for denne fartøygruppen i 1995. For ringnotsnurpere uten kolmulesesong var i 1995, på samme måte som i 1994, gjennomsnittlig egenkapital negativ. Ser en på totalkapitalrentabiliteten² var denne høyest for ringnotsnurpere med tillatt lastekapasitet inntil 7 999 hl i 1995.

Av kystgruppene som driver etter torskeartet fisk var det fartøy som drev ren rekefiske som hadde høyest gjennomsnittlig egenkapitalandel i 1995 med vel 30 prosent. Fartøygruppe 002 «Snurrevadfiske på kysten og kystbankene. Nord-Norge» hadde på samme måte som i 1994 negativ beregnet egenkapital i 1995. Dette skyldes som nevnt ovenfor den høye gjennomsnittlige gjeldsbelastningen i denne fartøygruppen. Også fartøygruppe 001 «Garn- og juksafiske på kysten og kystbankene. Nord-Norge» og fartøygruppe 010 «Rekefiske med kombinasjoner» hadde

negativ egenkapital i 1995. Gjennomsnittlig totalkapitalrentabilitet er på samme måte som gjennomsnittlig driftsmargin i all hovedsak lavere for kystfiskegruppene enn for havfiskegruppene.

Havfiskegruppene som driver med konvensjonell redskap (fartøygruppe 005–007) hadde også i 1995 negativ gjennomsnittlig beregnet egenkapital.

Rekefrysetrålere med rekekvote i grønlandske farvann økte sin egenkapitalandel fra 13 prosent i 1994 til vel 23 prosent i 1995. Dette gir høyeste gjennomsnittlig egenkapitalandel blant havfiskegruppene. Ferskfisktrålere og torskefisktrålere med ombordproduksjon oppnådde en gjennomsnittlig egenkapitalandel i 1995 på henholdsvis 21,7 prosent og 18,8 prosent. Dette er også en kraftig forbedring i forhold til 1994. Rekefrysetrålere uten kvote i grønlandske farvann og småtrålere hadde også i 1995 negativ beregnet egenkapital. En viser i den forbindelse til innledningen på punkt 4 der den dårlige representativiteten til nettopp disse to gruppene blir kommentert.

Norges Fiskarlag:

Vigdis Harsvik slutter som generalsekretær

Vigdis Harsvik har sagt opp sin stilling som generalsekretær i Norges Fiskarlag for å overta som leder for næringsavdelinga i Sør-Trøndelag Fylkeskommune. – Jeg har arbeidet i Fiskarlaget i 12 år og synes tida nå er moden for andre utfordringer, sier hun.

Harsvik har vært generalsekretær i Norges Fiskarlag i vel fire år. Før det hadde hun andre stillinger i sentraladministrasjonen i organisasjonen.

– Årene i Fiskarlaget har vært utrolig spennende og lærerike. Forhåpentligvis representerer ikke dette et endelig farvel med norsk fiskerinæring. Også i den nye jobben vil jeg komme i kontakt med denne delen av næringslivet, sier Harsvik.

– Jeg ser frem til å arbeide også i forhold til andre deler av næringslivet og jeg er sikker på at erfaringene fra tida i Norges Fiskarlag er en verdifull ballast å ha med seg i den nye jobben, legger hun til.

Vigdis Harsvik vil fratre stillingen som generalsekretær i Norges Fiskarlag i løpet av våren 1997.



Rensestasjon for skalldyr

Tekst og foto: Eirik Eidissen

– Vi har testet ut overlevelsesvevnen i den flunkende nye rense- og samlestasjonen. Den er svært bra. Skalldyrene er også fullstendig fri for toksiner og bakterier, sier Walter Pettersen, styreleder i LUMAR International Ltd. AS.



LUMAR satser på eksport av skalldyr.

Firmaet LUMAR (lite utnyttede marine ressurser) på Vestvågøy i Lofoten har nå kommet så langt i sitt teknologiske utviklingsarbeid at en komplett rense- og samlestasjon for skjell står ferdig. Et prøveparti med skalldyr er testet ut, og resultatet var svært oppløftende.

Rense- og samlestasjonen i er ifølge styrelederen den eneste i Nord-Europa som er basert på resirkulering. Dypvannsanlegg finnes det som kjent en del av.

– Resirkuleringsprinsippet er det tryggeste. I et slikt anlegg har en kontroll på vannet hele tiden. I dypvannsanlegg kan for eksempel toksinholdige alger tas inn i vannet, forklarer Pettersen.

Flere varianter

Han forteller videre at både kuskjell, hjertesjell og blåskjell har funnet seg vel til rette i anlegget i løpet av den korte tiden det har vært i drift.

– I løpet av de kommende månedene vil vi starte leveranser til det asiatiske restaurantmarkedet i Skandinavia, og i løpet av neste år vil Spania, Frankrike og ikke minst Japan stå på programmet, sier Walter Pettersen, og fortsetter:

– Vi ligger rundt åtte måneder etter tidsskjemaet som ble satt opp da vi startet dette pilotprosjektet. Men vi har bevisst valgt å være forsiktig med pengebruken, lagt ned mye arbeid selv, og heller brukt litt lengre tid enn planlagt.

Skjellskrape

Parallelt med oppbyggingen av rense- og samlestasjonen har Walter Pettersen, i samarbeid med Ballstad Slipp, utviklet en skjellskrape.

– Den fungerer meget bra, sier han.

Råvarene blir hentet opp av havet både ved skraping og dykking. I tillegg vil en del oppdretts-skalldyr bli kjøpt inn. LUMAR arbeider også med

et konsept som går på en lettere foredling av råvarene egnet til forbrukerpakninger og beregnet både for hjemmemarkedet og for eksport.

– Vi driver og forhandler med et lokalt delikatessefirma med tanke på distribuering av produktene i landsdelen, sier Pettersen.

Aksjeutvidelse

Aksjekapitalen på 100.000,- kroner utvides i disse dager. 300.000,- nye, friske kroner er målet.

– 180.000,- kroner av disse er alt på plass, men vi ønsker fortsatt nye og seriøse aksjonærer velkommen, sier Walter Pettersen.

Vestvågøy-firmaet har som visjon å bli den fremste norske leverandør av spesielle marine produkter til aktuelle markeder. I forbindelse med regjeringens havbruksmelding – og NUMARIO-prosjektet – legges det vekt på utvikling av skaldyrnæringen.

LUMAR var også hovedutstiller blant fiskeribedriftene ved Northern Forum-messa i Sapporo i Japan for et år siden.

Loppa fra revers til full fart forover

(Hammerfest) Rettledningstjenesten har gjennom årene avgitt mange personer til topp-politiske verv. Foreløpig sist er nestleder Kari Morvik hos Fiskerisjefen i Sogn og Fjordane til politisk rådgiver for fiskeriministeren, men før det har RIF avgitt en fiskeriminister, statssekretærer og ikke minst ordførere, som Arne Dag Isaksen i Loppa i Finnmark. Fra å være fiskeriretleder i en kommune på rygg har Arne Dag Isaksen på ett år som ordfører opplevd at Loppa kommune igjen er trygt på beina og med et næringsliv som igjen gir arbeid til folk.

Finnmark er i krise. Fiskemottak og foredlingsbedrifter i kommune etter kommune langs kysten er konkurs, lagt ned, kondemnert. Slik var det også i Loppa. Vestre Loppa Fiskeindustri, Finnmark Fisk var konkurs, sildoljefabrikken sto og rustet og ble en verkebyll midt i Øksfjord sentrum og alle konsesjonene innen oppdrett var ute av drift. Arbeidsledigheten var høy. I tillegg var det interne uroligheter i kommuneadministrasjonen. Kommunevalget i 1995 skulle endre på dette.

– Jeg var vel ingen typisk partikandidat da det ble klart at jeg ble ordfører i Loppa kommune, og jeg overtok en vanskelig situasjon. Det første jeg gjorde var å kalle inn til allmøte. Den turbulente situasjonen i kommuneadministrasjonen tilsa at noe måtte gjøres og uttrykket «Team Loppa» ble lansert med det for øyet at skulle vi lykkes å skape vekst i kommunen måtte alle jobbe sammen, legge konfliktene og intern uro bak oss, sier Isaksen.

Det var ingen lett oppgave Isaksen kastet seg over 27. oktober i fjor. Men i motbakke går det som kjent oppover, og oppover skulle kommunen.

– For å oppsummere det første året som ordfører har det vært et slit, men forventningen er blitt innfridd. Det har vært en sterk vilje blant innbyggerne i kommunen og kommuneadministrasjonen til å gjøre noe for å få hjulene til å snurre rundt. Vi ser at folk er lettere til sinns og det blir lettere å komme videre når ting er på plass. Fiskeindustrien er igang igjen og bedriftene er hjørnesteinene i kommunen, fremholder Isaksen.

De to fiskeindustribedriftene i kommunen som begge var konkurs har fått nye eiere og er i dag i



Loppa-ordfører Arne Dag Isaksen

drift. Dåfjordgruppen er tungt inne i kommunen ved at de overtok Vestre Loppa Fiskeindustri og tre oppdrettskonsesjoner, som er i drift igjen i dag. Ved Vestre Loppa Fiskeindustri blir det i dag drevet med salting av fisk og slaktning av laks. Loppa var den største oppdrettskommunen i Finnmark til sykdomsutbrudd tok knekken på anleggene. Nå er det aktuelt med refordeling av ledige konsesjoner i Finnmark og Loppa kommune håper at søkere i kommunen får hånd om noen av konsesjonene.

I tillegg er det startet ny virksomhet i fabrikkens som bearbeidet steinbitskinn. Den gikk også overende, men nye eiere i et norsk/islandsk selskap har startet ny produksjon.

Rike silde- og loddefangster gav grunnlaget for sildoljefabrikken i Øksfjord. Men da lodda forsvant ble det stille i fabrikkens. Siden 1985 har den stått til forfall og blitt en verkebyll for kommunen. Loppa kommune står som eier og har ikke hatt råd til å sanere skraphaugen. Arne Dag Isaksen har jobbet aktivt overfor myndighetene og resultatet ble at kommunen har fått tilskudd fra

Miljøverndepartementet til å tømme oljetankene og rive fabrikken.

– Når fabrikken er borte og vi får ryddet området blir tomta et meget interessant industriområde med ferdig opparbeidd infrastruktur, sier Isaksen.

Om fiskeindustrien er på beina, og oppdrettsnæringen kommer etter, er det fremdeles store utfordringer, spesielt på sjøsida.

– Vi har fått arbeidsledigheten ned fra 11,8 til 4,2 prosent, men utfordringen framover blir på flåtesida. Omlag 80 prosent av Loppaflåten er under 10 meter og vi trenger en ny flåtestruktur. Det verste er likevel at vi har negativ rekruttering til fiskeryrket. Mye av denne situasjonen har sin bakgrunn i krisen som oppsto på slutten av 80-tallet og all den svartmaling som fulgte. Svartmalinga og det faktum at vi skremte en hel generasjon vekk fra havet kan vi takke oss selv for. Det ble fokusert på kriser og støynivået var til tider ganske høyt, mener Isaksen.

Fiskets Gang møter Loppa-ordføreren i Ham-

merfest i begynnelsen av november. Isaksen er spesielt invitert til fellessamlingen for Rettledningstjenesten i fiskerinæringen (RIF) i Finnmark og Troms, et kjærkomment møte med gode og gamle kolleger.

– Den 17. oktober 1984 startet jeg som fiskerirettleder i Loppa og RIF har vært den fineste arbeidsplassen jeg har hatt. Jeg har, som ordfører, fått god bruk for den kompetansen jeg har fått gjennom mange år i RIF. Nå sitter jeg litt på sidelinjen og konstaterer at det blir lagt press på rettledningstjenesten, gjennom den annonserte sammenslåingen av RIF og Kontrollverkets ytre etat. Nå må vi slå ring om fiskeriforvaltningen lokalt, både RIF og Kontrollverket slik at den ikke utarmes. Rettledningstjenesten er svært viktig for fiskerinæringen i lokalmiljøet, sier Isaksen.

JG Olav Lekve

JG

NR. 11/12
1996

Verona-messa

Den 8. internasjonale havbruksmessa i Verona opnar dørene 12. februar 1997 og varer til 16. februar. Neste års messe vil gå parallelt med ei landsbruksmesse for å skape kontakt mellom fiskeindustrien og ei total landbruksnæring. Messa i Verona, Italia, er i hovudsak retta mot havbruksnæringa med fiskeprodukt, teknologi og oppdrett. I tilknytning til messa vert det arrangert ein internasjonal konferanse der det blir presentert ulike dokument som skal vere med å utforme ein framtidig politikk for primærnæringane i EU. Verona-messa er ei stor messe med brei internasjonal deltaking og høge besøkstal. I 1994 var det 145 utstillarar, 53 frå andre land enn Italia og messa vart besøkt av 34.902 personar.

OL

Bunkring på fiskefeltene

På vegne av High Sea Services kan vi tilby følgende produkter:

- Ifo 30 cSt
- Marine gassolje
- Smøreoljer
- Ferskvann
- Reservedeler
- Proviant

High Sea
Services

Leveranse kan finne sted i følgende områder:

- Barentshavet
- Jan Mayen
- Øst Grønland
- Irminger Sea
- Flemish Cap

Evt. levering andre steder i Nord Atlanteren etter nærmere avtale.

Forespørsler rettes til:

Scandinavian Bunkering as

Øvre Langgt. 61, 3110 Tønsberg
Tlf. 33 31 06 80, fax 33 31 08 60, tlx 70 248



ANNONSÉR I FISKETS GANG

Selektivt linefiske – bruk av ulike agntyper

av

Helge Ingebrigtsen

Institutt for fiskeri- og marinbiologi, Universitetet i Bergen

Denne artikkelen beskriver seleksjonsevnen til fire ulike agntyper: makrell, uer, flekksteinbit og blåsteinbit. Undersøkelsen ble gjennomført som et feltstudie fra et kommersielt linefiske ved Øst-Grønland. Klare selektive egenskaper hos ulike fiskearter overfor fire ulike agntyper, makrell uer, flekksteinbit og blåsteinbit, ble funnet ved at agntypene fisket ulike arter. Blåkveite og brosme tok lite makrellagn til fordel for agn av flekksteinbit og uer. Blålange og isgalt hadde derimot en sterk preferanse overfor makrellagn. Kveite og uer viste ingen sterke selektive egenskaper selv om begge valgte agn av blåsteinbit noe oftere enn andre agntyper. Denne kunnskapen om lineagnets selektive egenskaper kan gjennom reduserte bifangster bidra til et mer ressursvennlig linefiske. På lengre sikt kan denne kunnskapen bidra til bedre utnytting av forekomstene på fiskefeltene ved mer spesifikke fangstmetoder.

Innledning

Linefisket er viktig i det norske fisket etter arter som torsk, hyse, brosme, lange, kveite og blåkveite. Fisket er ressursvennlig ved at redskapet kan tilrettelegges for selektive fangster ved bruk av agntyper som har høy preferanse hos de

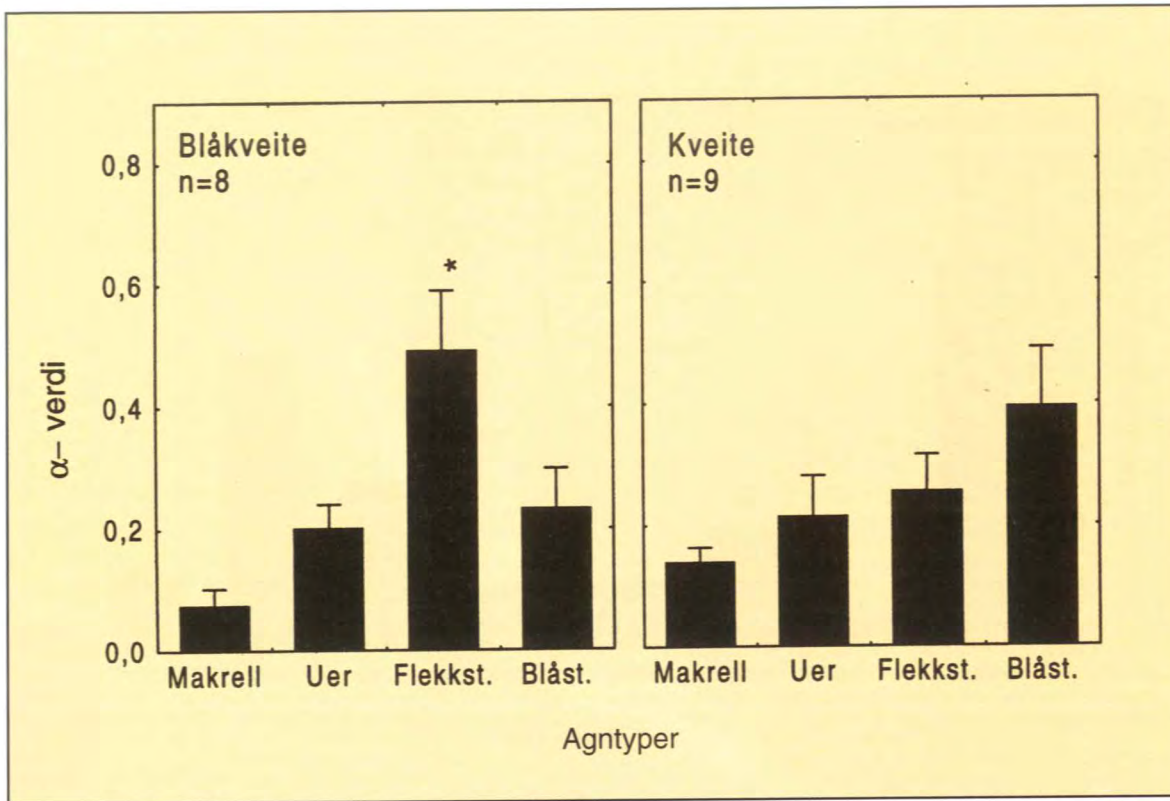
ønskede artene. Det er kjent at fisken forholder seg til lineagnet ut fra naturlig beiteadferd og byttedyrpreferanser. Denne adferden er ofte et resultat av høy konkurranse mellom arter som lever i det samme miljøet, hvor hver art må spesialisere seg på et begrenset antall byttedyr for å overleve i det lange løp. Agntypen har derfor betydning for hvilke arter som forekommer oftest i fangstene. For å bedre redskapets selektive egenskaper og for å effektivisere fangstene, er det viktig å ha kunnskap om hvordan de ulike agntypene som blir benyttet i det praktiske linefisket, påvirker arts sammensetningen i fangstene.

Fangstprosessen i linefisket kan deles i fire faser hvor agnets lukt, form, størrelse og smak har betydning for linens effektivitet. Fisken registrerer først lukten fra den egnede linen og tiltrekkes mot linen ved at den svømmer motstrøms til den når et agn. Når fisken kommer innenfor synsvidde, vil agnets form og størrelse motivere fisken til å angripe agnet. Er smaken og konsistensen akseptabel, prøver fisken å svelge eller svømme bort med agnet. Den siste fasen er selve krøkingen av fisken som er avhengig av krokens størrelse og fasong.

I dette feltarbeidet ble seleksjonsegenskapene til fire forskjellige agntyper: makrell, uer, flekk-

Tabell 1. Linefangstene i antall fisk tatt på agntypene: blåsteinbit, flekksteinbit, makrell og uer.

Fangst/Agn	Makrell	Uer	Flekksteinbit	Blåsteinbit	Sum
Blåkveite	21	51	71	51	194
Kveite	11	22	23	23	79
Blålange	26	4	6	6	42
Brosme	5	12	16	7	40
Blåsteinbit	4	19	1	2	26
Flekksteinbit	2	4	2	0	8
Uer	3	2	4	5	14
Isgalt	29	13	33	18	93
Islandshå	40	41	14	18	113
Gråskate	1	1	2	1	5
Sum	142	169	172	131	614



Figur 1. α -verdier for agnpreferanse hos blåkveite og kveite gitt ved gjennomsnittsverdier med tilhørende SE. Signifikante forskjeller er vist med stjerne (Kruskall-Wallis ANOVA, median test; blåkveite $p=0,002$, kveite $p=0,111$).

steinbit og blåsteinbit undersøkt fra fangstene på kveiteliner. Agntypene uer og steinbit ble produsert fra lokale arter på fiskefeltet, mens makrell er en art som ikke forekommer naturlig i dette området. Undersøkelsene ble utført med håndegnede kveiteliner under et kommersielt banklinefiske på et fiskefelt øst av Anmagsalikk ved Øst-Grønland høsten 1993. Linene ble suksessivt håndegnet med de fire agntypene, og artene i fangsten ble registrert i henhold til rekkefølgen av agntypene. Linebruket bestod av en kombinasjon av autoliner og håndegnede kveiteliner hvor en linestubb bestod av 200 kveitekrok og 1500 autolinerkrok. Kun fangstene fra kveitelinen inngår i undersøkelsen.

Linefisket foregikk ved at tre linestubber ble satt i sjøen før den første stubben ble trukket. Deretter ble stubbene suksessivt satt og trukket, med ståtid mellom 8 og 12 timer for hver stubb. Trekketiden for hver stubb varierte fra tre til fem timer avhengig av strømforhold på stedet. Fiskefeltet ble dekket best mulig ved en systematisk «spreiing» av linestubbene sørover hvor «flueffekten» fra prosessavfall ombord ble utnyttet ved gjentatt fiske over det samme området. Linestubbene ble satt langs kanten av kontinentalsokkelen fra ca 375 til ca 750 meters dyp. Dette området fikk innstrømmning av vannmasser som stammer fra den Nordatlantiske strøm (Irmingerstrømmen) som holder stabile årlige bunntemperaturer på 4–5 C.

I undersøkelsen ble det benyttet fangster fra 9 stubber som totalt hadde 1803 egnede kroker. Fangsten var på totalt 614 fisk fordelt på 10 arter (se tabell 1).

Agnets form og størrelse ble gjort så like som mulig slik at de selektive egenskapen hos agnet basert på lukt og smak kunne undersøkes. Selektiviteten for de ulike agntypene ble beskrevet med Manly's (. Denne estimatoren baserer seg på forholdet mellom antall spiste agn av en type (krøkte fisk) og antall tilbudte agn av det samme type, i forhold til summen av alle tilbudte agntyper. Selektiviteten for hver agntype kan da kalkuleres etter forholdet:

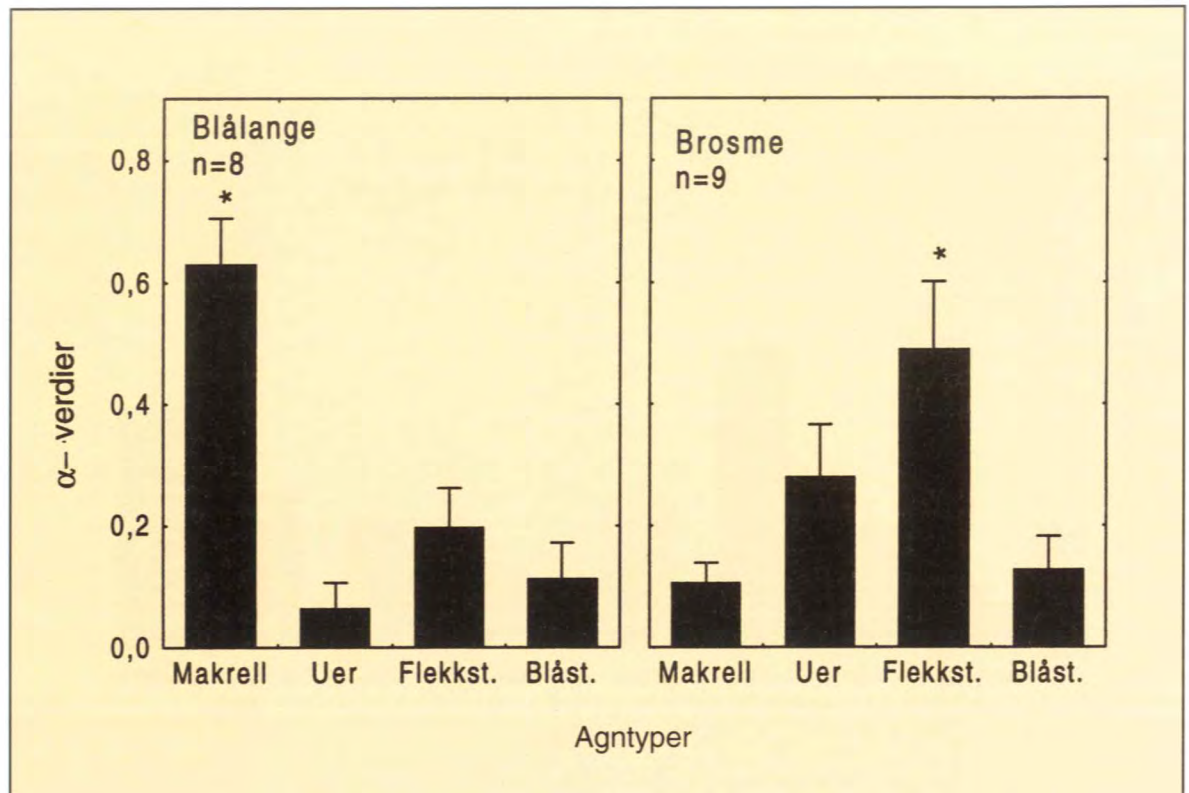
$$\alpha_i = (r_i / n_i) / \sum_{i=1}^m (r_i / n_i)$$

hvor α_i er Manly's selektivitets indeks som beskriver selektiviteten for agntypen i hvor r_i er proporsjonen av spiste agn av typen i, n_i er proporsjonen av tilgjengelig byttedyr av typen i og m er antall agntyper som er tilgjengelig. α -verdiene kan variere mellom 0 og 1 hvor en α -verdi nær 0 viser lav preferanse, mens en α -verdi nær 1 viser høy preferanse. Summen av α -verdiene for de fire tilbudte agntypene er lik 1, hvor nøytral seleksjon for en agntype da er lik 0,25. Forskjeller i seleksjon mellom de ulike agntypene ble testet statistisk med Kruskal-Wallis rangert variansanalyse.

Kveite og blåkveite

De to flatfiskene, blåkveite og kveite, var dominerende i fangstene med henholdsvis 194 og 79 fisk innsamlet i undersøkelsen (figur 1).

Kveite var representert i fangstene fra alle de 9 linestubbene, mens blåkveite var representert i 8



Figur 2. α -verdier for agnpreferanse hos blålange og brosme gitt ved gjennomsnittsverdier med tilhørende SE. Signifikante forskjeller er vist med stjerne (Kruskall-Wallis ANOVA median test; blålange $p=0,000$, brosme $p=0,019$)

av stubbene. Agn fra de to steinbitartene blir høyt preferert både hos blåkveite og kveite. Blåkveite viser en signifikant preferanse overfor flekksteinbitagn i forhold til de andre agntypene. Makrellagn er det agnet som blir lavest preferert hos blåkveite, mens kveita viser ingen klar preferanse overfor noen av agntypene selv om blåsteinbitagn blir oftest valgt. Ueragn blir spist i tilfeldig mengde av begge artene. Dette resultatet tyder på at kveita er mindre selektiv enn blåkveite ved at denne spiser agntypene i tilfeldig kvantum, mens blåkveite velger oftere steinbitagn i forhold til makrellagn. En undersøkelse av dietten hos kveite i dette området viser imidlertid at kveita tar mye uer, selv om det ble fisket mye små flekksteinbit og blåsteinbit på feltet. Dette tyder på at kveita ikke kunne skille ut ueragn fra de andre agntypene.

Brosme og blålange

Agnpreferansen hos brosme og blålange, som er to viktige kommersielle arter i linefisket, er vist i figur 2. Artene hadde høy fangstfrekvens og var tilstede i fangsten i 8 og 9 av stubbene.

De to torskefiskene er nært beslektet, men viste tydelige trender i agnseleksjon ved å velge ulike agntyper. Blålange viste en høy preferanse for makrellagn mens brosma unngikk dette agnet. Brosma prefererte derimot agn av flekksteinbit på bekostning av agn av blåsteinbit og makrell. Brosma viste nøytral seleksjon for ueragn, som ble unngått av blålange. Dette ulike næringsvalget

hos to nært beslektede arter kan forklares med en spesialisering i ulike retninger som er nødvendig for at begge skal kunne leve side om side i det samme miljøet.

Isgalt og uer

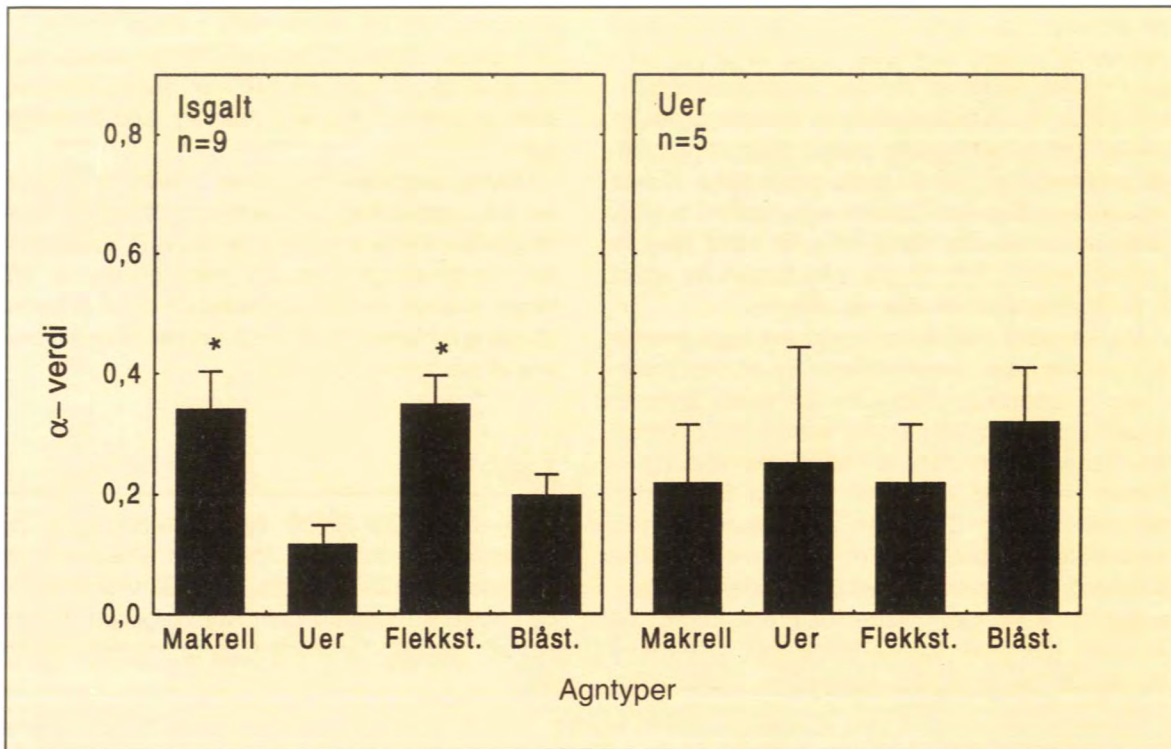
Isgalt ble fisket på alle stubbene mens uer kun ble fisket på 5 av linestubbene. Agnpreferansen for disse artene er vist i figur 3.

Isgalt er en typisk bunnfisk som har kjemiske sanseorgan plassert rundt munn og snute for å kunne detektere byttedyr på bunnen. En kan derfor forvente sterke selektive egenskaper hos isgalt. Dette ble også bekreftet i undersøkelsen hvor isgalt prefererte agn av makrell og flekksteinbit. Uer derimot viste ingen spesiell preferanse, men valgte helt tilfeldig blant det tilbudte agntypene.

Andre arter

Agnseleksjonen til gråskate og islandshå og de to steinbitartene flekksteinbit og gråsteinbit er vist i figur 4.

Gråskate og islandshå er begge bruskfisk som er kjent for inneha gode kjemiske sanser for deteksjon av byttedyr. Islandshå viste klare preferanser for agn av makrell mens gråskata valgte oftest agn av flekksteinbit. De to steinbitartene prefererte i stor grad agn av uer mens de spiste lite agn av steinbit.

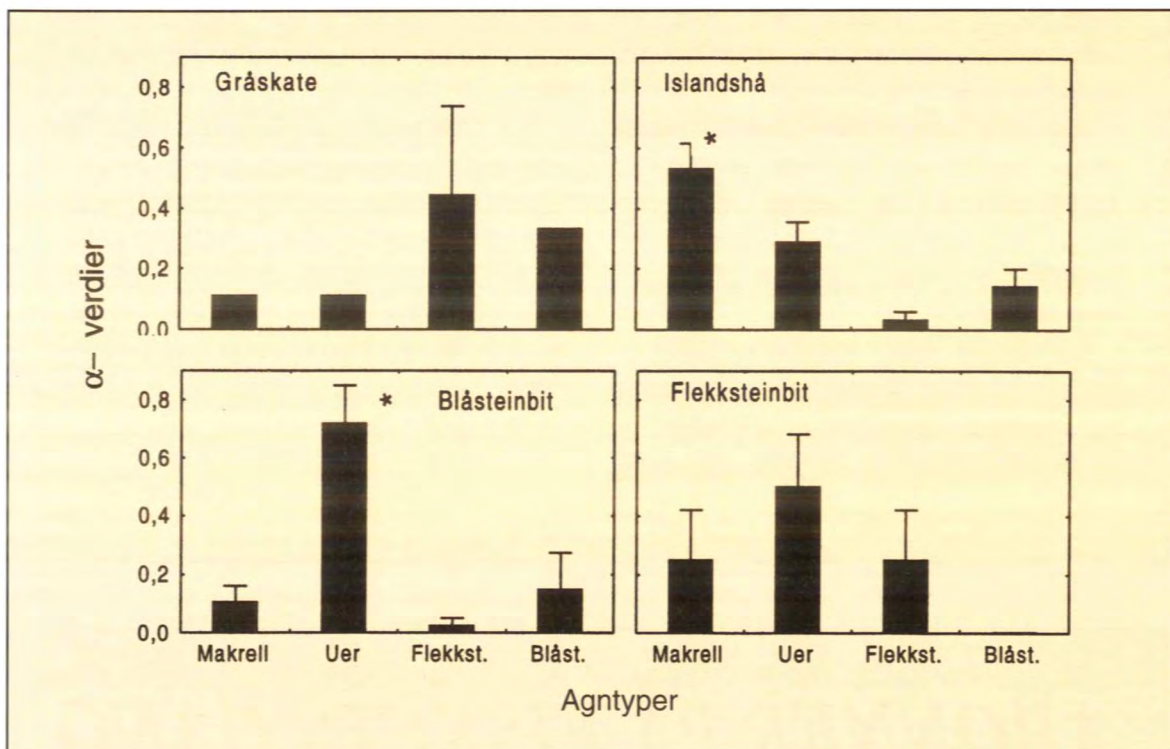


Figur 3. α -verdier for agnpreferanse hos isgalt og uer gitt ved gjennomsnittsverdier med tilhørende SE. Signifikante forskjeller er vist med stjerner (Kruskall-Wallis ANOVA median test; isgalt $p=0,009$, uer $p=0,729$)

Selektive lineagn

Denne feltundersøkelsen viste at noen arter er klart selektive, mens andre arter viser liten selektiv atferd. Spiseatferden til fisk kan være selektivt ved at noen arter legger større vekt på selve

seleksjonsprosessen enn på spiseraten. Dette er et resultat av ulike evne til deteksjon hos fisken overfor de ulike stimuli fra byttedyrene. Fisk som spiser større byttedyr kan deles etter fangstrategi i visuelle og kjemisk stimulerte predatorer, hvor syn og luktstoff er viktige i lokalisering og fangst



Figur 4. α -verdier for agnpreferanse hos gråskate og islandshå og de to steinbitartene flekksteinbit og gråsteinbit gitt ved gjennomsnittsverdier med tilhørende SE. Signifikante forskjeller er vist med stjerne (Kruskall-Wallis ANOVA median test; gråskate $p=0,748$, islandshå $p=0,000$, blåsteinbit $p=0,002$, flekksteinbit $p=0,138$)

av byttedyr. De viktigste faktorer for visuelle predatorer er agnets størrelse, form, farge og kontrast. Lineagnene var derimot homogene overfor mange av disse faktorene hvor visuelle predatorer kan ha vanskeligheter med å skille et potensielt preferert agn fra de andre agntypene. Kveite og uer, som ikke viste selektiv spiseadferd overfor noen av de tilbudte agntypene, er trolig visuelle predatorer som ikke får nok informasjon fra agnet til å velge mellom de ulike agntypene.

De kjemiske stimuli fra agnet må ligge innefor fiskens kjemiske sanseapparat for at den prefererte agntypen kan velges. En kan derfor forvente at agn som stammer fra arter som er kjent i området, ligger innefor fiskens deteksjonsevne, og vil kunne selekteres i samme omfang som i den naturlige dietten. Den høye preferansen overfor makrellagn derimot, som er en ukjent art i dette området, tyder på at agnet inneholder kjemiske substanser som er viktige for predatorene, og at disse kjemiske substansene kan detekteres og skilles fra de andre agntypene. Dette tyder

på at behovet for essensielle substanser varierer hos de ulike fiskeslagene. Disse substansene, som ofte er aminosyrer, kan derfor benyttes som selektive faktorer i naturlig eller kunstige agn.

Denne undersøkelsen viser at valg av lineagn har stor betydning for sammensetning av linefangstene. Dette kan bidra til økt ressursvennlighet i linefiske gjennom reduserte bifangster. På lengre sikt kan denne kunnskapen bidra til bedre utnytting av forekomstene på fiskefeltene ved mer spesifikke fangstmetoder.

Takk

Takk til Anders Buner ved Møreforskning og mannskapet ombord i linebåten Skarheim for gjennomføring av forsøket, og til Gunnar Nævdal ved Institutt for fiskeri og marinbiologi ved Universitetet i Bergen for tilrettelegging av dette arbeidet.

Vilkår for deltaking i torskefisket i 1997

Regjeringa har fastsett deltakarvilkåra for fiske etter torsk med konvensjonelle reiskap nord for 62. graden i 1997. Vilkåra er i hovudsak ei vidareføring av dei vilkåra som gjeld for 1996.

Den norske totalkvoten for norsk arktisk torsk i 1997 er 399.000 tonn, ein auke på 65.000 tonn frå 1996. Tilgjengelegheit, som er ein hovudfaktor for fangstkapasiteten i kystflåten, er venta å ligge omlag på same nivå som i år.

Det trengst også i 1997 ei begrensing i deltakinga, for å sikre ei forsvarleg teknisk og økonomisk utbygging av fiskeflåten og ei rasjonell utnytting av fiskeressursane.

Fartøymassa blir delt opp i ei gruppe fartøy som har torsk som hovudfangstgrunnlaget (Gruppe I) og fartøy som tradisjonelt ikkje har hatt torsk som viktigaste fiske (Gruppe II).

For å delta i fisket i Gruppe I i 1997 må ein vere manntalsførd på blad B i fiskarmantallet og fartøyet må vere registrert i merkeregisteret og ha delteke i fisket i Gruppe I og ha levert minst 10 prosent av opprinneleg maksimalkvote for 1995 eller 10 prosent av sin opprinnelege maksimalkvote for 1996.

ABONNER PÅ FISKETS GANG

Fiskeriminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen:

– Norge skal bli verdens ledende fiskerinasjon

Det bør være et realistisk mål å se Norge som verdens ledende fiskerinasjon. Ikke i den betydning at vi er det land som fanger mest fisk. Men, i et litt bredere perspektiv. Vi ligger fremst når det gjelder ressursforvaltning. Vi bør ligge fremst når det gjelder fangstteknologi. Vi bør ligge fremst i utviklingen av havbruksnæringa, og vi bør ligge fremst i industriell utvikling.

En videre utvikling av norsk fiskerinæring er av allmenn nasjonal interesse. For å møte de økende velferds- og pensjonsforpliktelsene og den forventede reduksjonen i petroleumsinntektene noen tiår fram i tid, må vi øke verdiskapningen i de delene av norsk næringsliv som ikke er basert på olje og gass. Fiskerinæringen er Norges største eksportnæring utenom petroleumssektoren. Eksportverdien er økende og næringen har store muligheter for vekst. Den bygger på en fornybar ressurs. Alt dette taler for at fiskerinæringen kan og må spille en nøkkelrolle for norsk økonomi, og en nøkkelrolle for nordmenns framtidige velferd og levekår.

Samtidig vet vi at næringen har avgjørende betydning for næringsaktivitet, sysselsetting og bosetting i kystområdene. En utvikling av næringa kan derfor være en hjørnestein for å nå våre mål om å opprettholde hovedtrekkene i bosettinga og sikre likeverdige levekår i alle deler av landet.

Men, det forutsetter at vi har evne og vilje til å styre utviklingen i næringa slik at den bidrar til å nå disse viktige distriktspolitiske målene. Blant annet forutsetter det at vi styrer utviklingen slik at mest mulig av fisken bringes til landanleggene, og med det skaper grunnlag for arbeidsplasser i en foredlingsindustri rundt hele kysten. Jeg legger til grunn at utviklinga skal styres slik at næringa bidrar til å nå disse overordnede distriktspolitiske målene.



Fiskeriminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen: Norge skal bli verdens ledende fiskerinasjon.

«Vi trenger en ny kystflåte»

Vi har de senere år sett en endret struktur i flåten med en økende andel fartøy under 13 meter, og et synkende antall større kystfartøy. Flåten er blitt mer avhengig av fiskeriet som er tilgjengelig. Kystflåten har som gruppe enkelte år hatt problemer med å ta opp sin gruppevote. Samtidig er utviklingen i kystflåten uheldig for de fiskebedrifter

som er avhengig av leveranse fra kystflåten ved at råstofftilførselen blir mer usikker. Vi trenger en kystflåte som kan tilfredsstillende nye og økte krav til arbeidsmiljø og sikkerhet, og som kan bidra til økt rekruttering av unge fiskere. Vi må derfor få flere større kystfiskefartøy, ikke minst i den nordligste delen av landet. Dette må skje uten at den samlede kapasiteten øker. Det betyr at noen fartøy må ut av fisket slik at det heller gis rom for en nødvendig fornyelse.

Vi må påse at kapasiteten i flåten er tilpasset ressursgrunnlaget, og at flåten er tilpasset en ønskelig regional fordeling. Vi trenger en differensiert flåte, og kystflåten må fortsatt være «rygggraden» i norsk fiskerinæring.

Regjeringen har nylig lagt fram forslag om at fiskeflåten skal få tilgang til alle de landsdekkende og distriktsrettede virkemidlene i SND. Dette innebærer en klart gunstigere finansiering av flåten både ved at de gis tilgang til toppfinansiering og særlig ved at flåten får tilgang til distriktsrettede investeringstilskott. Dersom Stortinget slutter seg til forslaget, vil det etter mitt syn være den viktigste distriktspolitiske reform på lang tid.

Vi må holde fast på hovedprinsippet om at fiskeflåten skal være eid av aktive fiskere. Det må imidlertid fortsatt kunne gjøres unntak fra denne hovedregelen for havfiskeflåten når det er nødvendig for å styrke økonomien i flåten, bidra til livskraftige fiskerimiljø, opprettholde den geografiske fordelingen av fisketillatelse, og for å øke muligheter for verdiskapning i samspillet mellom flåten og industrien på land. Dette vil særlig være aktuelt for å styrke den nordnorske havfiskeflåten.

«Fiskerinæringa er ikke en subsidienæring»

La meg også legge vekt på en tredje dimensjon. Vi har langs kysten utviklet en kystkultur som har sterk forankring i fiskerinæringa. En kultur som gir identitet, tilhørighet, stolthet. Jeg mener det er viktig at vi bygger opp under denne kulturen. Men for at kystfolket skal føle stolthet er det også viktig at vi får frem de mulighetene og den betydning som fiskerinæringa har. Fiskerinæringa er ikke en subsidienæring som krever store tilførsler fra statskassa. Tvert imot. Det er Norges viktigste eksportnæring, utenom olje og gass. Det er en av landets mest spennende næringer. Med enorme utviklingsmuligheter. Gjennom ansvarlig ressursforvaltning har vi bygd opp igjen bl. a. torskebestanden og sildebstanden. Det gir mulighet for økt lønnsomhet. Vi ser nye muligheter for kombinasjonen av havbeite, oppdrett og tradisjonell fiskerinæring. Vi forsker på utnyttelse av biprodukter som i dag kastes på havet. Vi ser nye muligheter i marin bioteknologi.

Samtidig må vi stille en del helt grunnleggende spørsmål:

- Hva er årsaken til at en næring med slike naturgitt fortrinn ikke har enda større lønnsomhet?
- Hva er årsaken til at næringa stadig har opplevd kriser av ulik art, og hva kan gjøres for å skape større stabilitet?
- Hvorfor skaper norsk fiskeriråstoff arbeidsplasser i andre land som kunne vært skapt her hjemme?
- Kort sagt: Hvordan kan vi skape en størst mulig nasjonal verdiskapning i fiskerinæringa, samtidig som næringa skal bidra til å sikre hovedtrekkene i bosettingsmønsteret?

«En målrettet fiskeripolitikk som skal trygge bosettingen på kysten»

Å utvikle Norge til å bli verdens ledende fiskerinæring må skje innenfor følgende strategier:

1. Havets ressurser skal forvaltes på en bærekraftig måte, basert på prinsippene i Havrettskonvensjonen og FN-avtalen om fiske på det åpne hav. Samtidig må vi understreke at de norske fiskeressursene er fellesskapets eiendom, og skal forvaltes og utnyttes av fellesskapet gjennom en målrettet fiskeripolitikk som nettopp tar sikte på å trygge bosettingen, øke verdiskapningen og utvikle arbeidsplasser langs kysten.
2. Vi har mye å ugjort på fangstteknologisiden. Det er nødvendig med en betydelig fornyelse og oppgradering, både for å skape effektiv drift og økt lønnsomhet, og for å utvikle et best mulig samspill med industriens behov for kvalitetsråstoff.
3. Norge er langt fremme i havbruksnæringa. Det er imidlertid viktig at næringa ikke vokser raskere enn markedet greier å ta unna. Samtidig ser vi muligheter for oppdrett av nye arter som kveite, steinbit, kamskjell og blåskjell. Det ligger store vekstmuligheter i en økning av bearbeidingsgraden.
4. Når det gjelder utvikling av industrisida vil jeg først peke på at valg av produksjons- og markedsstrategi selvfølgelig også vil måtte ha avgjørende betydning for fornyelsen av flåten. For å sikre foredlingsleddet på land må det være et mål å begrense ombordproduksjonen. Det skjer store endringer i markedssituasjonen. Vi må få økt kunnskap om utviklingen av markedene. Vi må øke innsatsen i markedsarbeidet. Vi må styrke det markedsorienterte produktutviklingsarbeidet. Vi trenger en større grad av differensiering gjennom produktutvikling og tilpasning til nisjer i markedet.

«Viktig å se næringa som en helhet»

Det mest grunnleggende er likevel at næringa i større grad må rette blikket mot hva markedet etterspør eller kan påvirkes til å etterspørre. Vi må erkjenne at verdiskapinga i næringa har to kritiske faktorer: Ressursgrunnlaget og markedet. En bærekraftig ressursforvaltning er en forutsetning for all aktivitet i næringa. Men, det er vår enerett å innrette produksjonen mot betalingsvillige markeder som avgjør hvor store økonomiske verdier vi kan skape på basis av ressursene. Noe av det aller viktigste er imidlertid at vi i større grad må se næringa som en helhet. Forskning, ressursforvaltning, flåte, havbruk, foredlingsindustri, eksport og markedsarbeid, leverandørindustri, havner, infrastruktur og service henger sammen. Hvis vi ikke tenker helhet kan vi fort se at det vi vinner på ett ledd tapes i det neste.

Mer enn å snakke om flåte, industri osv. må vi

derfor snakke om helheten. Det betyr også at vi må rette økt oppmerksomhet om hvor svakhetene og mangler i denne næringsklyngen finnes. Hvorfor har vi f. eks. ingen utviklet leverandørindustri for fiskeindrimaskiner? Hvorfor går vi til utlandet for å utvikle dataprogrammer for fiskeindustrien osv.?

Ambisjonen om at vi skal være verdens ledende fiskerinasjon er fullt realistisk. Men vi må strekke oss. Det er da det er mest morsomt og utfordrende. Det er også dette som er utgangspunktet for det samråd jeg nå inviterer til for å utvikle fiskerieringen. Etter samrådet kan vi trekke konklusjonene.

(Artikkelen er fiskeriminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersens svar i Stortingets spørretime på en interpellasjon fra Reidar Johansen (SV). Innlegget er noe redigert. Red anm.)

NR. 11/12
1996

Minneord om Leif Aas

Tidligere kontorsjef ved Avdeling for Kvalitetskontroll, Leif Aas er død. Leif Aas begynte i Fiskeridirektoratet i 1942, og hadde således mer enn 50 års aktiv tjeneste i etaten. Han begynte som kontorassistent og gikk gradene til kontorsjef.

Fra opprettelsen av den nye Avd. for kvalitetskontroll på 70-tallet, ble dette Leif Aas sin faste arbeidsplass. De første 10 årene var Leif Aas eneste jurist på avdelingen og hadde en meget sentral plass i utarbeidelsen og kodifiseringen av det nye lovverket som regulerte kvalitetskontrollen med fisk og fiskevarer.

En innsikt og kompetanse på dette fagområdet som også resulterte i at Fiskeridirektoratet 10 år etterpå, i 1994, henvendte seg til pensjonist Leif Aas og ba han om å være med og utforme også morgendagens regelverk. Leif Aas fikk være med og se resultatet av dette arbeidet. Regelverket ble gjort gjeldende nå i sommer.

Leif Aas var en ærlig, redelig sjef som en kunne stole på. Han hadde omsorg for sine medarbeidere, var en solid støtte-spiller og stilte alltid opp når det oppstod problemer. Han var faglig dyktig og meget flink til å formidle kunnskap og informasjon såvel til medarbeiderne på avdelingen som til distriktssjefene og inspektørene i Kontrollverket langs kysten.

I løpet av alle disse årene opparbeidet Leif Aas en særlig erfaring og kompetanse som var til uvurderlig hjelp når Kontrollverket måtte løse vanskelige saker.

Leif Aas så lyst på livet og dette smittet også over på hans medarbeidere.

På vegne av Fiskeridirektoratet og hans venner og kollegaer i direktoratet lyser jeg fred over Leif Aas sitt minne.

Aksel R. Eikemo, avd.dir.,
Fiskeridirektoratets Kontrollverk

Tiden går – tørrfiskens består

Tittelen er et noe omskrevet slagord fra en av forsikringselskapene i Norge. Men likefull sann. Ingen vare i Norge har like lange eksporttradisjoner som tørrfisk. Mangt er skrevet om hjelltørket fisk, og i rekken av tørrfisklitteratur lanserte forlaget Orkana i begynnelsen av desember sin bok: «Tørrfisk – Thi handlet du red'lig, og tørket din fisk», skrevet av bergenseren Geir Berge. Boka blir påstått å være det første samlede verk om tørrfisk.

Tørrfisk blir først og fremst forbundet med skrei fisket og hengt på hjell i Lofoten. Det er også et faktum, selv om det tilvirkes tørrfisk andre steder i Nord-Norge og av andre torskefisker som sei og brosme. Men like viktig som Lofoten er i dag, var Bergen opp gjennom tiden fra år 1.000 til de bergenske kjøpmenn måtte gi opp eksportmonopolet. Derfor blir et historisk verk om tørrfiskens en reise fra Lofoten til Bergen, og fra Bergen til verden. Derfor passer det også at forfatteren kommer fra Bergen og forlaget ligger i Stamsund – Lofoten, eller det kunne like gjerne vært omvendt.

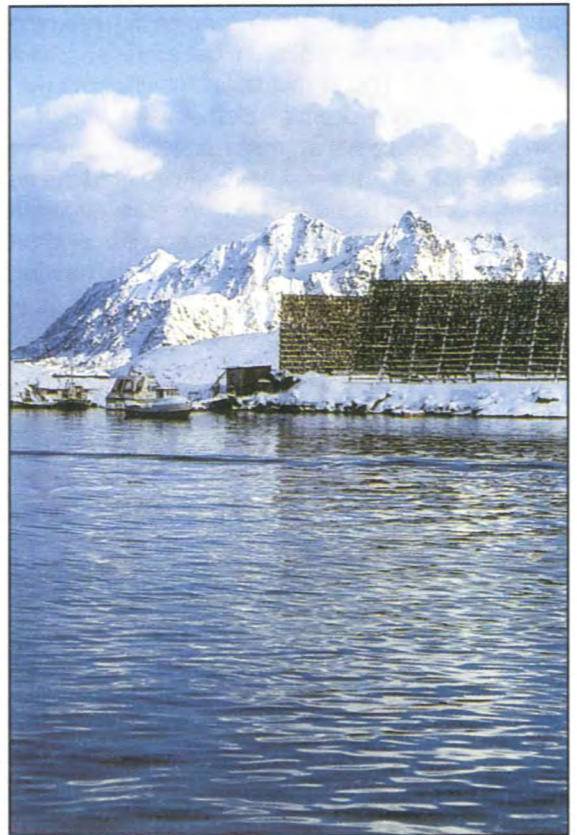
Men det er lenge siden Bergen var noe senter for norsk tørrfiskeksport. Noe halvgammel tørrfisk på et loft i en gammel sjøbod og sekretariat for Norske Tørrfiskeksportørers Landsforening er stort sett det eneste som er igjen.

– Hva får en historiker fra Bergen til å skrive tørrfisknæringens historie?

– Først og fremst kjærlighet. Jeg kjente jo ganske godt min bergenshistorie og visste hvilken enorm betydning tørrfiskens har hatt for utviklingen av denne byen, og jeg har en kone fra Svolvær. På våre turer til Lofoten så jeg jo selvsagt all denne fisken som hang rundt i hele Lofoten og jeg spurte folk ut og inn om dette produktet. Jeg fant raskt ut at kunnskapen var springende og informasjon sprikende og usammenhengende. Da begynte jeg å samle data og det ble en bok av det, sier forfatteren Geir Berge.

En bok om Norges eldste eksportartikkel kan selvsagt ikke presenteres hvor som helst. Det kunne utmerket godt vært gjort i Lofoten, men boka ble presentert for et bredt sammensatt pressekorps og fagfolk på Norges eldste bevertningssted, «Bryggen Tracteursted», på Bryggen i Bergen, en unik samling av gamle trehus, tuftet på tørrfiskhandel.

– Hele Bergen er i grunnen bygget opp på tørr-



Hjelltørket skrei fra Lofoten har vært eksportert i ualmennelige tider.

fisk. Uten tørrfiskhandelen gjennom byens nær tusenårige historie ville Bergen kun være en liten provinsby og Haugesund ville vært en storby i forhold, sier Berge.

Eksport med kirkens velsignelse

De eldste skriftlige kilder fra tørrfiskhandelen skriver seg fra 1095. Da berettet en engelsk munk om et overfall på en norsk tørrfisklastet knarr. Egilssaga, skrevet noen hundre år senere, forteller om tørrfiskhandel på slutten av 800-tallet. Overfallet i Northumberland for 901 år siden og dagens landeveisrøveri av tørrfisktrailere i Italia illustrerer tørrfiskens markedsverdi og etterspørsel. Slike overfall er historien full av, og det hjalp ikke at tørrfiskens nærmest hadde kirkens velsignelse på sine ruter til markedene i Europa.

– Petter Dass er den som har beskrevet tørrfiskens best gjennom sine diktverk, og han hadde sterke bånd både til Nord-Norge og til Bergen. Ved siden av å være prest og dikter var Petter Dass en anseelig tørrfiskhandler. Faktisk var kirkens menn lenge de største tørrfiskhandlerne, og erkebiskopen var den største av dem alle. Denne



Store mengder skrei på gytevanndring har dannet grunnlag for velstand i Lofoten – og i Bergen.

posisjonen kunne de opparbeide fordi folk betalte sin «tiende» – kirkeskatt – i naturalia. Inkomne tørrfisk-tiender ble eksportert til Europa og dannet grunnlag for kirkens velstand. Dette ser vi blant annet i kirker både i Bergen og i Nord-Norge, kirker som er smykket med europeisk kunst, betalt med tørrfisk, forteller Berge.

Aktørene i norsk tørrfisknæring har vært mange, og selv om prester og biskoper har solgt tørrfisk til hanseatiske kjøpmenn i Bergen, er boka først og fremst en bok om Lofoten og tørrfiskens betydning for denne oppknekte kilen av fjell som stikker ut i havet, nådegitt av naturen som skreiens fødestue. Ingen vet med sikkerhet hvor lenge det har vært tørket fisk på hjell i Lofoten, men det er sikkert at tørket skrei har beholdt sin betydning for Lofoten gjennom hele historien.

– Røst er vel den kommunen i Lofoten hvor tørrfisk isolert sett har størst betydning. På Røst er tørrfisk alt. Skriftlige kilder forteller om hvordan folk på Røst bakte brød av korn fra Riga. Kornet var byttet med tørrfisk. Men overalt i Lofoten har tørrfisk hatt enorm betydning som grunnlag for velferd og liv. Kong Øystein, bror av Sigurd Jorsalfar, reiste rundt i Lofoten og bygget buer til fiskerne og fikk satt opp sjømerker langs kysten. Et annet eksempel på tørrfiskens posisjon for landet, mener Berge.

Tørrfiskboka er blitt en vakker bok, rikt illustrert med gamle og nyere bilder. Hovedleverandør av bilder har vært Lofotografen Kjell Ove Storvik. I tillegg har andre bidratt med bilder, mellom annet fra ulike museumssamlinger. Orkana forlag i Stamsund har tidligere utgitt 15 titler og har satset på bøker med tilknytning til Lofoten og fiskerinæringen. Forlagssjef Elisabeth Johansen var derfor

ikke i tvil da Geir Berge presenterte ideen om å utgi en bok om tørrfiskens historie. Oppsummert er dette en bok om tørrfiskkultur, Nord-Norge og Bergen.

Sundolitt® Isolasjonsemballasje

Her "trives" fisken - nesten som i vannet !



Riktig pakking av fersk fisk gir bedre kvalitet og større lønnsomhet.

Sundolitt (EPS) Fiskekasser

- er 100% resirkulerbare,
- er ekstremt lette i vekt,
- har unik isolasjonsevne som sikrer produktets kvalitet,
- er rasjonelle i pakkeprosessen,
- produseres i størrelse 2,5kg, 5kg, 10kg, 20kg, 40kg,
- er tilpasset slik at de passer til hverandre ved stabling.

Sundolitt Fiskekasser tilfredstiller krav både fra miljø- og fiskeriorganisasjoner!



Visuell kommunikasjon as

Brødr. Sunde as

ÅLESUND
Pb 8115, Spjelkavik
6022 Ålesund
Telf: 70 14 29 00
Fax: 70 14 34 10

BERGEN
Pb 210
5070 Mathopen
Telf: 55 93 65 80
Fax: 55 93 65 75

RISØR
Moland
4994 Akland
Telf: 37 15 50 00
Fax: 37 15 53 60

HARSTAD
Rødskjær
9430 Gausvik
Telf: 77 07 21 00
Fax: 77 07 22 77

KVÆNANGEN
Termoplast as
9092 Sørstraumen
Telf: 77 76 88 70
Fax: 77 76 89 80

Statens Fiskarbank 75 år:

Ein bank for fiskaren

Trænabanken, Røstbanken, Nordkappbanken, Fiskernes Bank..... Statens Fiskarbank. Dei fleste som fiska på dei tre første bankane hadde gjerne konto i den fjerde og finansierte båten i den femte. Dei tre første har eksistert sidan «tidenes morgen», den fjerde er slukt av ein større og den femte fyller 75 år i år og regjeringa ynskjer å leggja den under Statens Nærings- og Distriktsutviklingsfond (SND).

Den 1. november 1921, to år etter at det vart vedteke å etablere ein statleg fiskarbank, starta Statens Fiskarbank si verksemd. Bakgrunnen var å etablere ei statleg finansieringsordning som skulle hjelpe til å fornye den norske fiskeflåten. Prinsippet var ein fiskareigd flåte som skulle vere med og oppretthalde busetnaden på kysten.

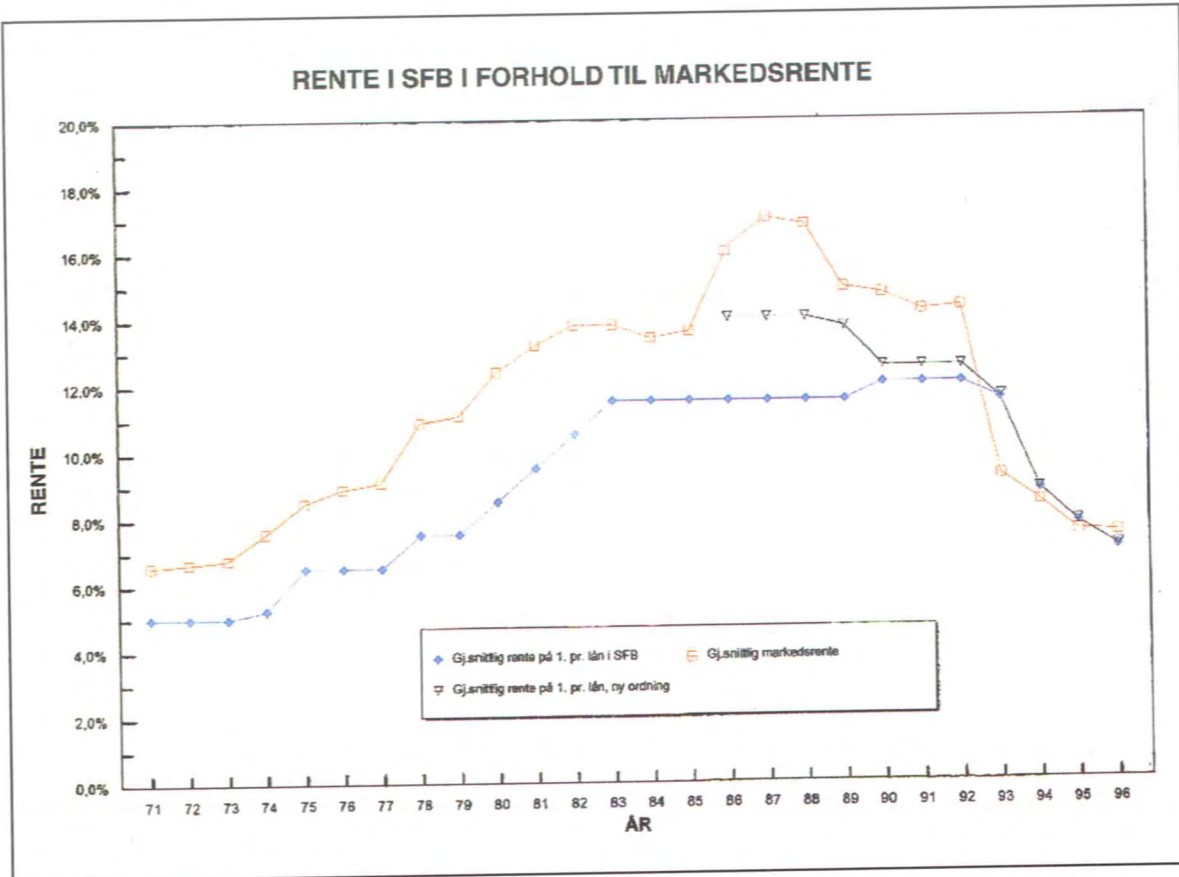
Politikken er den same 75 år seinare, men realitetane har endra seg. I framlegget til Statsbudsjett for 1997 har Fiskeridepartementet føreslått å leggje Statens Fiskarbank inn under kjempeparaplyen SND. Næringskomiteen i Stortinget sende budsjettframlegget tilbake til regjeringa og ba om ei eiga melding om norsk fiskerinæring, herunder den føreslåtte samanslåinga av Fiskeridirektoratets ytre etatar; Kontrollverket og Rettleiingstenesta.

Regjeringa la i slutten av november fram eit forslag for Stortinget om å slå Statens Fiskarbank saman med SND. Norges Fiskarlag fryktar at banken dermed skal «drukne» i mengda og at det skal bli mindre midlar til fiskerisida. Dette blir imøtegått av fiskeriminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, som meiner at fiskeflåten ved at Statens Fiskarbank blir innlemma i SND, vil få tilgang til midlar den i dag er avskoren frå.

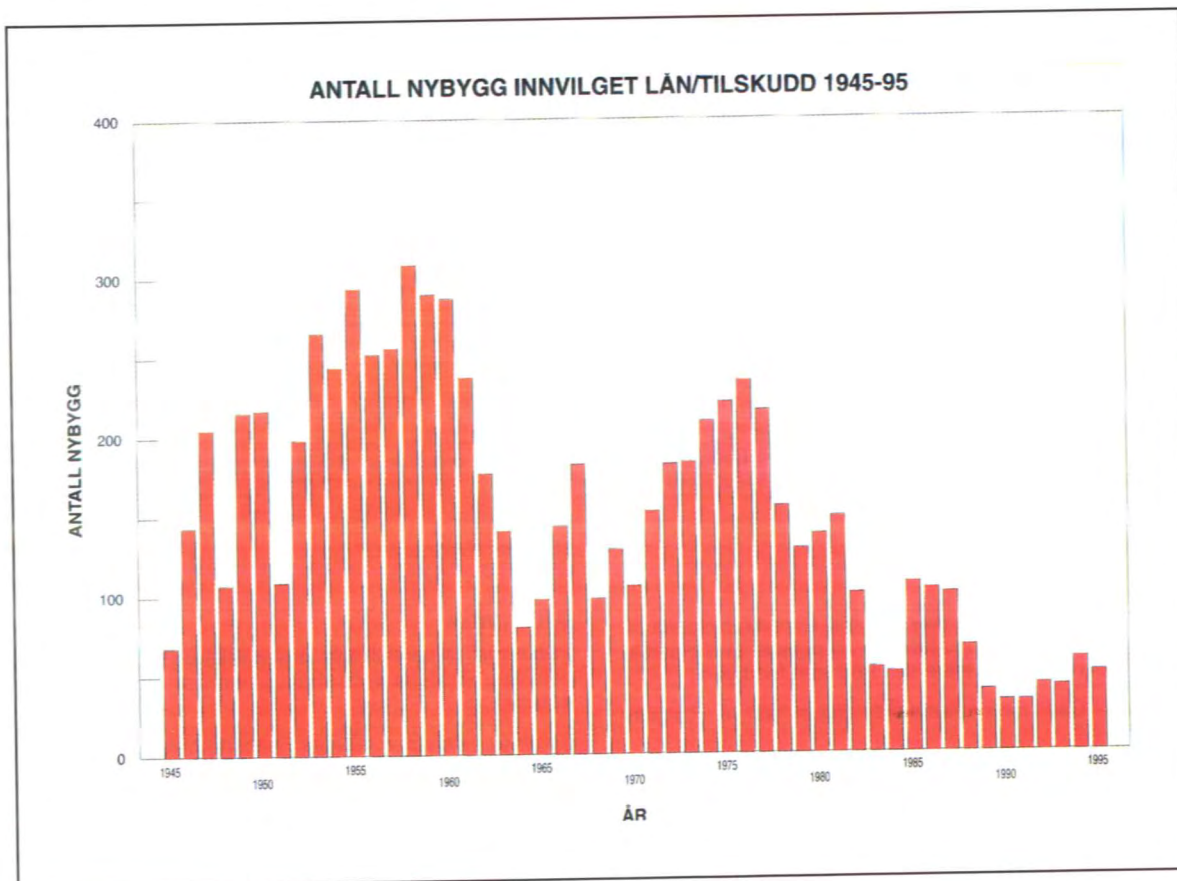
Det blir oppretta eit eige fiskerikontor i SND som skal stelle med fiskerisaker. Organiseringa i distrikta blir at fiskarbankens hovudkontor i Bergen, samt distriktskontora i Ålesund og Bodø blir slegne saman med SND sine kontor i desse byane. Distriktskontoret i Tromsø blir slått saman med eit nyoppretta SND-kontor i byen.



Statens Fiskarbank har vore med og finansiert mesteparten av den norske fiskeflåten. Neste år kan banken bli ein del av SND-systemet. (Illustrasjonsfoto)



Figuren viser utlånsrenta i Statens Fiskarbank samanlikna med marknadsrenta i Noreg. Som ein ser vart det i 1986 innført ei ny ordning som tydde at rentenivået i banken steig i høve til marknadsrenta, sjølv om rentenivået elles vart lågare etter jappe-tida på 80- og byrjinga av 90-talet. (Figur: Statens Fiskarbanks jubileumsskrift 1996)



Oversikta over innvilga lån og tilskot er eit bilete på optimismen i norsk fiskerinæring. Botnen vart nådd på slutten av 80-talet og på byrjinga av 90-talet då torskeressursane i Barentshavet fekk eit krakk. (Figur: Statens Fiskarbanks jubileumsskrift 1996)

Om Statens Fiskarbank blir 76 år eller ikkje, har den likevel spela ei viktig rolle i oppbygginga av ein moderne norsk fiskeflåte og bidratt til at busetnaden langs kysten har vore oppretthalden. Banken fekk ein del kritikk dei første åra fordi den stort sett berre finansierte små kystfartøy, og ikkje tok omsyn til ein veksande havfiskeflåte. Men banken viste fort sin eksistensielle rett då fiskerieringa sleit med likviditets- og eigenkapitalproblemer. I slike tider synt banken seg slik han var meint å vere; å støtte ei fiskeriering som ikkje fekk lånefinansiering i private bankar.

Etter andre verdskrigen fekk banken større betydning. Bankens utlån i høve til den samla verdien av den norske fiskeflåten auka sterkt og banken starta finansiering av større fiskefartøy meint for havfiske.

Statsbankane, som Statens Fiskarbank, Husbanken, Landsbruksbanken, Lånekassen for utdanning osv. vart alle etablerte med ein sterk sosial profil nedfelt i vedtektene. For Statens Fis-

karbanks del tydde det at utlånsrenta konstant låg godt under marknadsrenta. I 1986 kom ei stor omveltning i bankens historie. Banken skulle drivast etter bedriftsøkonomisk prinsipp, vere sjølvberande. Det tydde at differansen mellom marknadsrenta og renta i fiskarbanken ikkje lenger vart dekkja av staten. Dermed steig renta og fiskarane kunne like gjerne finansiere nye fartøy hjå private bankar der dei kunne oppnå betre vilkår. I åra 1992 til 1995 var rentenivået i Statens Fiskarbank høgare enn marknadsrenta. Frå 1986 opphøyrd ordninga med stønadslån.

Sjølv som eit ledd i SND vert finansiering av fiskeflåten viktig framover. Utfordringa vert å yta lån og tilskot parallelt med at det ikkje er rom for auka kapasitet i flåten.

FG Olav Lekve

Lingvistikk

«Jobb med språket i denne planen, slik at den blir forstått av folk som lesar».

Torgeir Nilsen (KrF) i debatt om ny, strategisk fylkesplan for fiskeri og oppdrett i Nordland (Vesterålen)

Galleri

«Vi kaller oss «gallerne» – og lever i en slags landsby med «romere» på alle kanter, men klarer oss utmerket alene».

Oppdretter Frode Reppe, Hitra, uavhengig lilleputt i en næring – og region – preget av store eierkonstellasjoner (Adresseavisen)

Imponerende

«Mens Greenpeace demonstrerte under dåpen av «American Monarch», var Bellona-leder Rune Haaland ombord som gjest. I motsetning til de chilenske kystfiskerne var han meget imponert. – Det er den fineste båten jeg har sett. Maskinene er rustfrie, båten har et lavt energiforbruk og full avfallsforbrenning ombord. Det er en svært effektiv båt som utnytter hele fisken, sier Haaland»

(Arbeiderbladet)

Alle andre

«Neste steg er å finne en erstatning til Roche-monopolet på fargetilsetning. Det utgjør hele 20–25 prosent av førkostnadene. Det mener alle andre enn Roche er for mye».

Direktør Carl Seip Hanevold, Ewos Norge (Dagens Næringsliv)

Forsprang

«Norge er foran når det gjelder forskning og nye idèer. I tillegg er norske oppdrettere mindre konservative. Nye produkter blir tatt raskere i bruk»

Forskningsleder Karl-Eirik Slinning, Ewos (Dagens Næringsliv)



Egentlig

«Nordmenn og russere er egentlig ganske like når de skal starte opp ny virksomhet. Vi er gode til å utvikle og lage nye produkter – men dårligere på den viktige økonomiske biten».

Forsker Eirik Pedersen, Nordlandsforskning (Nordlands Framtid)

Råfiskloven

«Råfiskloven vil bestå. Ihvertfall i min regjeringstid».

Gro Harlem Brundtland (Fiskeribladet 22. oktober 1996)

Meningsbrytning

«Forsker i Statens institutt for forbruksforskning (SIFO), Arne Dulsrud, sier at de norske lavpriskjedene har gjort en svært god jobb til nå. De har skapt kamp om kundene og lavere priser, hvilket igjen har ført til at næringsmiddelindustrien har begynt å tenke marked i stedet for produksjon. På det siste punktet skiller SIFOs konklusjon seg klart fra FAFOs rapport, som mener handelen nærmest har ødelagt industrien».

(Dagens Næringsliv)

Alternativ

«Som mor til sønner som driver fiske og er borte i lange tider ser jeg også velferdsstasjonene som et alternativ til puber».

Leder Gunda Nilsen, Norges Fiskarkvinnelag (NTB)

Perspektiv

«Tidligere hadde jeg alltid full kontroll. Da vi fikk data mistet jeg oversikten».

Disponent Arvid Falch, Sommarøy produksjonslag (Lofotposten)

Omsetning av laks og ørret januar – oktober 1996

Av: Knut Johnsen,
Havbruksavdelingen

Fiskeridirektoratet presenterer slakte- og eksporttall for laks og ørret for perioden januar – oktober 1996, samt prisutviklingen for laks for perioden januar – november 1996. Slaktetallene er basert på innmeldinger fra alle lakseslakterier i landet. Eksporttallene er basert på Eksportutvalget for fisk sine statistikker, og prisutviklingen er basert på FNLs lakserapporter.

tonn sløyd laks. Det er fortsatt Hordaland som dominerer lakseslaktingen både på månedsbasis og totalt. I oktober hadde Hordaland en utslakting på 6.672 tonn som er over tusen mer enn Nordland med 5.577 tonn. Hordaland har desidert størst utslakting hittil i år med 50.349 tonn, som er over 13.000 tonn mer enn Nordland.

Slakting av ørret

Det er for oktober registrert en utslakting av **3.202 tonn** ørret. Det meste er sløyd, men 108 tonn av dette er slaktet rund. Hittil i år er det slaktet **15.341 tonn ørret** – rund og sløyd (Se. tab. 1). Høsten er en travel tid. I oktober ble det slaktet rundt tusen tonn mer ørret enn i september. Dette finner en igjen i eksportstatistikken. Totaleksporten av ørret i oktober 2.431 tonn, og store mengder av dette gikk til Japan (Se og tab. 3 og fig 2.).

Slakting av laks

Fiskeridirektoratet har i oktober 1996 registrert en slakting på **25.313 tonn** sløyd laks. Pr. 31. oktober er det registrert en total utslakting på **199.798**

Tabell 1. Slakting av laks og ørret.
Mengde i tonn.

Fylke	Laks	
	Oktober 1996	Hittil i 1996
	Laks sløyd	Laks sløyd
Finnmark	604	2.957
Troms	868	12.576
Nordland	5.577	37.230
Nord Trøndelag	1.419	10.301
Sør Trøndelag	3.162	27.096
Møre og Romsdal	3.646	28.341
Sogn og Fjordane	2.161	20.204
Hordaland	6.672	50.349
Rogaland	862	7.808
Vest Agder	342	2.937
Totalt	25.313	199.798

Fylke	Ørret			
	Oktober 1996		Hittil i 1996	
	Ørret sløyd	Ørret rund	Ørret sløyd	Ørret rund
Finnmark				
Troms	26		26	
Nordland	0		206	
Nord Trøndelag	0		106	87
Sør Trøndelag	243	7	2.025	26
Møre og Romsdal	821	13	4.643	16
Sogn og Fjordane	1.399	51	3.759	172
Hordaland	563	31	3.714	353
Rogaland	0	6	102	31
Vest Agder	43	0	159	4
Totalt	3.094	108	14.739	602
Totalt ørret	3.202		15.341	

Kilde: Fiskeridirektoratet (Foreløpige og ukorigerte tall)

September og oktober er tradisjonelt de månedene det blir omsatt mest ørret, en må derfor forvente at slaktingen vil avta i november og desember.

Sogn og Fjordane var det fylke som hadde størst utslakting av ørret i oktober med **1.450 tonn**.

Det er Møre og Romsdal har hatt størst utslakting av ørret hittil i år, med 4.659 tonn. Hordaland og Sogn og Fjordane har slaktet omtrent like mye, ca 4.000 tonn ørret i begge fylkene.

Priser

Av tabell 2. ser en at 1. hånds prisene for laks har steget sakte, men jevnt siden juli i år. Gjennomsnittsprisen for november er ca. kr. 24,20 som er kr. 2,69 høyere en i juli. Den største prisstigningen har en hatt på den minste fisken, 1–2 kgs laks har steget med over 6 kroner siden juli. Fra oktober til november er det prisstigning på alle størrel-

ser til og med 4–5 kg. For 4–5 kgs fisk er prisøkningen kun 50 øre. For fisk over 5 kg. er det en svak prisnedgang. Dette har sammenheng med at etterspørselen er størst etter fisk under 5 kg. Etterspørselen etter fisk over 5 kg. er mer begrenset, og når tilbudet av disse størrelser øker i form av tilvekst, går prisen ned. De aller største størrelsene har god pris, men disse størrelsene er det så lite av at det får liten betydning for gjennomsnittsprisen.

Av fig 1. ser en at priskurven for i år har hatt en annen utvikling enn i fjor og året før. Fra et bunnivå i juli har priskurven hatt en jevn stigning, og har nå passert nivået i november 1995. De andre årene har en hatt prisnedgang på høsten. Det er vanskelig å si helt sikkert hva som er årsak til dette, men en kan anta at det har sammenheng med flere faktorer. Ser en på tabell 3. så ser en at eksporten av laks har økt med 20 % siden i fjor. Ved hjelp av de produksjonsregulerende tiltak som myndighetene har satt i verk, har en klart å

Tabell 2. Laksepriser 1996, Juli – November. (Priser til oppdretter, Kilde: FNL)

Måned	1-2 kg.	2-3 kg.	3-4 kg.	4-5 kg.	5-6 kg.	6-7 kg.	7-8 kg.	8-9 kg.	9-10 kg.	10+ kg.	Gj. snitt
JUL	18,33	18,67	20,80	23,27	23,89	23,98	23,97	24,01	24,75	24,25	21,51
AUG	20,02	19,09	20,75	23,23	24,66	24,85	24,96	25,09	25,61	0,00	21,70
SEP	22,70	20,34	21,26	23,27	24,73	25,52	25,69	26,48	27,00	27,00	22,27
OKT	22,98	21,94	22,84	23,63	25,03	26,31	28,46	29,51	30,20		23,56
NOV	24,38	23,02	23,91	24,16	24,57	25,31	27,83	29,04	30,38	32,50	24,20

Tab. 3. Eksport av laks og ørret. Mengde i tonn, verdi i 1000,- kr., pris pr. kg er fob*.

Kategori	Oktober 1996		Januar-oktober 1996			Januar-oktober 1995			Mengde	Verdi
	Mengde	Verdi	Mengde	Verdi	Pris pr. kg	Mengde	Verdi	Pris pr. kg	endr. %	endr. %
Laks	22.617	600.464	189.403	5.516.913	28.48	157.325	5.401.487	34.33	20 %	2 %
Ørret	2.431	67.910	11.986	341.907	27.94	6.748	224.423	33.26	78 %	52 %
TOTALT.	25.048	668.374	201.389	5.858.820		164.073	5.625.910		23 %	4 %
Fersk Laks	18.235	460.083	151.877	3.990.657	26.28	127.052	3.984.427	31.17	20 %	0 %
EU	16.514	410.407	134.232	3.493.728	26.03	114.052	3.513.615	30.81	18 %	-1 %
Danmark	5.342	128.424	41.144	1.051.377	25.55	32.041	936.115	29.22	28 %	12 %
Frankrike	4.586	115.565	29.892	771.123	25.80	28.380	881.141	31.05	5 %	-13 %
Tyskland	1.638	41.664	13.669	348.296	26.21	13.618	419.731	30.82	0 %	-17 %
Frossen Laks	2.135	62.735	18.916	527.439	27.88	15.578	537.079	34.48	21 %	-2 %
Japan	1.025	31.254	6.138	178.556	29.09	4.422	154.491	34.94	39 %	16 %
Taiwan	72	2.075	2.523	69.455	27.53	2.707	89.313	33.00	-7 %	-22 %
Russland	245	6.681	1.229	36.052	29.35	443	15.165	34.24	177 %	138 %
Frossen Laksefilet	914	51.712	8.421	475.819	56.50	7.274	447.652	61.54	16 %	6 %
Fersk Laksefilet	985	43.398	7.681	338.560	44.08	4.494	247.003	54.97	80 %	37 %
Røkt Laks	165	14.561	1.394	119.902	85.99	1.300	122.028	93.84	7 %	-2 %
Bearbeidet laks	96	6.841	710	47.434	66.80					
Frossen Ørret	2.123	59.118	10.957	314.066	28.66	6.515	216.491	33.23	68 %	45 %
Japan	1.942	54.298	10.021	288.448	28.79	5.362	178.598	33.31	92 %	62 %
Taiwan	48	1.379	206	5.647	27.45	241	8.515	35.28	-15 %	-34 %

Kilde: Eksportutvalget for fisk, Statistisk sentralbyrå.

(* Fob = Fre on board, dvs. salgspris fra Norge uten frakt til mottakerlandet.)

dempe produksjonen, slik at eksportøkningen nå er større en produksjonsøkningen. I følge rapporter fra NFPF (Norske Fiskefôrproducenters Forening) er forslaget i år pr. november 1996 omtrent det samme som pr. november 1995. Det betyr at produksjonen nå har stagnert på samme nivå som i fjor.

I første uken av desember var gjennomsnittsprisen over 25 kroner for laks. Denne prisstigningen har sammenheng med transportblokaden i Danmark og Frankrike og vil neppe være representativ for desember. Nå som blokaden er opphevet må en forvente at prisene vil stabilisere seg på et noe lavere nivå.

Eksport

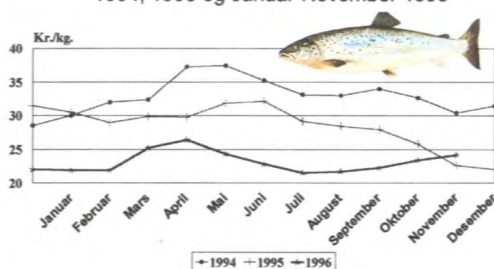
Laks

Det ble i oktober totalt eksportert **22.617 tonn laks** til en verdi av **601 mill kr.** I perioden januar – oktober er det blitt eksportert **189.403 tonn** laks til en verdi av **5.517 mill kr.** Eksportvolumet holder en konstant økning på ca. 20% i forhold til i fjor, mens verdien derimot ikke har økt med mer enn 2 % hittil i år. Årsaken til dette kan en lese av kiloprisene som for de fleste produktvarianter i år i gjennomsnitt er fire til fem kroner lavere enn i fjor (Se tab. 3).

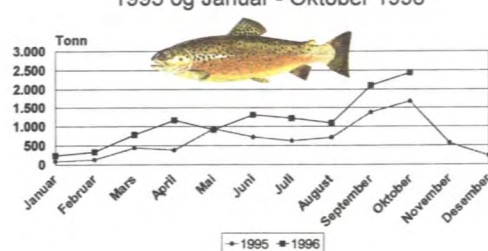
Eksporten av **fersk laks** i oktober var på 18.235 tonn til en verdi av 460 mill kroner. Eksportvolumet har økt med 20 %, mens verdiøkninger er lik 0. Av alle våre viktigste markedsland er det kún Danmark som kan bokføres med positiv verdiendring (12 %). Så har også Danmark hatt en økning i importvolum på 28 %, og står fram som vårt viktigste enkeltmarked.

Eksporten av **frossen laks** var i september 2.135 tonn til en verdi av 62,7 mill kr. Hittil i år er det eksportert 18,916 tonn som utgjør ca 10 % av totalkvantumet av eksportert laks. Prisen for frossen laks er ca 1 krone høyere enn for fersk. Også for frossen laks er volumendringen over 20 % mens verdiendringen er negativ. Det er Japan som er det viktigste marked, og står alene for en volumøkning på 39 %, og en verdiøkning på 16 %. For de andre viktige markeder, foruten Russland, er det tilbakegang. Russland står for en formidabel økning i forhold til i fjor, men det er foreløpig snakk om beskjedne kvanta.

Fersk og frossen laksefilet fortsetter å øke både i kvantum og verdi, og spesielt fersk filet har hatt stor økning (80 %). Det er verd å merke seg at gjennomsnittsprisen for frossen laksefilet er ca. 12 kroner høyere enn for fersk. Det har nok sammenheng med at fersk filet etterhvert omsettes i et spotmarked, mens frossen filet er bestillingsvare. Dette indikerer likevel at videreføring av laks innenlands er i ferd med å ta seg opp.

GJENNOMSNIITSPRISER FOR LAKS PR. MÅNED
1994, 1995 og Januar-November 1996

Kilde: FNL. (Pris til oppdretter)

EKSPORT AV ØRRET PR. MÅNED
1995 og Januar - Oktober 1996Totalt eksportert: (1994: 9.569 tonn) (1995: 7.504 tonn) Hittil i 1996: 11.986 tonn
Kilde: Eksportutvalget for fisk

Ørret

Ørreteksporten var i september på **2.431 tonn** til en verdi av **68 mill kr.** Hittil i år er det eksporteret **11, 986 tonn** til en verdi av **342 mill kr.** Det utgjør en volumøkning på 78 % og en verdiøkning på 52 % i forhold til 1995. (Se. tab. 3 og fig. 2). Prisnivået for ørret er også fire til fem kroner lavere enn fjoråret.

Det er **frossen ørret** som er det største produktet og det er Japan som står fram som det store enkeltmarked. Japan har økt importen med 92 % og står alene for over 90 % av all omsetning av frossen ørret. NFF kommenterer i sin rapport at lagrene av laks og ørret i Japan i år er henholdsvis kun 81% og 71% av lagrene i 1995. Det kan forklare noe av den store eksport økningen av både laks og ørret til Japan.

Det var forventet at produksjonen av ørret ville

øke når det ble innført førkvoter for laks. Pr. oktober er det eksportert ca. 4.500 tonn mer ørret enn i hele 1995. En må forvente at eksporten blir fordoblet i 1996 i forhold til 1995.

Markedsutvikling

Lakseomsetningen er nå inne i sin mest hektiske periode av året. En forventer såvel økende tilførsel som økende etterspørsel etter fisk i ukene fram mot jul. Prisnivået vil nok stabilisere seg og en kan ikke forvente noe særlig mer prisøkning i desember. Enkelte størrelser, spesielt mindre fisk, vil nok enda gå opp noe da det er stor etterspørsel etter slik fisk like før jul. Salget av større fisk vil avta, fordi røykeriene nå etterhvert er ferdig med produksjonen til jul.

Boknafisk til Italia

Foreløpige erfaringer kan tyde på at boknafisk passer inn i den nord-italienske mattradisjonene, men at konsistensen kanskje passer bedre lenger sør i landet. Det er dessuten et åpent spørsmål om tørrfisk og boknafisk faktisk er substitutter, eller om boknafisk er et produkt med muligheter til å stå på egne bein.

Det er altså Fiskeriforskning som har gjort en liten undersøkelse med produktet boknafisk i avgrensede deler av det italienske markedet. Tradisjonelt kjenner vi Italia som det største markedet for norsk tørrfisk. Det er imidlertid et faktum at mange italienske konsumenter føler at tørrfisk er et vanskelig tilgjengelig produkt, spesielt fordi den krever

lang atvanningstid. Boknafisk blir av mange i Norge oppfattet som en tidlig utgave av tørrfisk, en slags «tørrfisk light». Fordelen med boknafisk er at den trenger minimal utvanning.

Blant enkeltpersoner innenfor tørrfisknæringen i Italia har interessen for boknafisk vært så stor at Fiskeriforskning valgte å undersøke om interessen hadde sin bakgrunn i ren nysgjerrighet, eller om boknafisk smaksmessig kan finne en plass i det italienske kjøkkenet. Boknafisken ble servert til restaurantgjester med erfaring og sans for retter av tørrfisk. Restaurantene ligger alle i fylket Veneto i den nord-østlige delen av Italia.

Avfallsbehandling og miljø

BJUGN INDUSTRIER A/S
7160 Bjugn.
Tlf: 72 52 85 40 – Fax: 72 52 80 58

AKVAPLAN-NIVA AS
Postboks 735 – 9001 Tromsø
Tlf: 77 68 52 80 – Fax: 77 68 05 09

Avl- og stamfiskstasjoner

AKVA GEN A/S
Postboks 217 – 6601 Sunndalsøra
Tlf: 71 69 26 33 – Fax: 71 69 02 92

Bank og forsikring

CHRISTIANIA BANK OG KREDITKASSE
Forretningsområde Fiskeri
Postboks 124 – 6001 Ålesund
Tlf: 70 11 26 00 – Fax: 70 12 00 63

DEN NORSKE BANK
Fiskeriseksjonen
Lars Hillesgate 30 – 5020 Bergen
Tlf: 55 21 10 00 – 55 21 18 92 – Fax: 55 21 16 40

STATENS FISKARBANK
Hovedkontor:
Postboks 4100 Dreggen
5023 Bergen
Tlf: 55 31 18 70 – Fax: 55 32 16 18
Avd. Ålesund:
Postboks 618 – 6100 Ålesund
Tlf: 70 12 44 91 – Fax: 70 12 42 73
Avd. Bodø:
Postboks 63 – 8001 Bodø
Tlf: 75 52 83 06 – Fax: 75 52 61 99
Avd. Tromsø:
Postboks 423 – 9001 Tromsø
Tlf: 77 68 15 87 – Fax: 77 65 70 85

Data

MARITECH SYSTEMS A/S
6533 Kårvåg
Tlf: 71 51 73 00 – Fax: 71 51 73 99
Kristiansund: Tlf: 71 58 43 00
Harstad: Tlf: 77 06 21 61
Bodø: Tlf: 75 52 59 50
Tromsø: Tlf: 77 67 26 30

Dieselmotorer og rep.veksted

ALPHA NORD AS
Postboks 2037 – 9002 Tromsø
Tlf: 68 80 86 – Fax: 77 68 81 04

Elektro – mekanisk

BRØDRENE LARSEN A/S
Damsgårdsgt. 131 – 5031 Laksevåg
Tlf: 55 34 40 80 – Fax: 55 34 40 28

Emballasje og fiskekasser

BRØDR. SUNDE A/S
Postboks 8115 – Spjelkavik
6022 Ålesund
Tlf: 70 14 29 00 – Fax: 70 14 34 10

DYNOPLAST – Dynamar
9350 Sjøvegan
Tlf: 77 17 27 70 – Fax: 77 17 27 80

NORPAPP INDUSTRI
Postboks 93 – 5260 Indre Arna
Tlf: 55 24 05 92 – Fax: 55 24 12 19

PETERSON RANHEIM A/S
7053 Ranheim
Tlf: 73 57 15 11 – Fax: 73 57 41 92

Fiskeforedling og eksport

HALLVARD LERØY A/S
Bontelabo 2 – 5003 Bergen
Tlf: 55 21 36 50 – Fax: 55 21 36 32

HYDRO SEAFOOD SALES AS
Bontelabo 2 – 5003 Bergen
Tlf: 55 54 72 00 – Fax: 55 32 41 41

NORWAY ROYAL SALMON A/S
Postboks 2608 - 7001 Trondheim
Tlf: 73 92 99 40 – Fax: 73 53 21 01

Fiskehelse

ALPHARMA
AQUATIC ANIMAL HEALTH DIVISION
Harbitzalleen 3 – 0275 Oslo.
Tlf: 22 52 90 75 – Fax: 22 52 90 80

INTERVET NORBIO
Thormøhlensgate 55 – 5008 Bergen
Tlf: 55 54 37 50 – Fax: 55 96 01 35

Fiskeutstyr

NOTHUSET A/S
Havnegaten 11
Postboks 216 – 8801 Sandnessjøen
Tlf: 75 04 06 16 – Fax: 75 04 10 49

Fôr

STORMØLLEN
Postboks 44 – 5270 Vaksdal
Tlf: 56 59 47 00 – Fax: 56 59 49 99
Regionskontor Trondheim:
Tlf: 73 52 82 00 – Fax: 73 51 17 06

Foredlingsutstyr

BAADER
Postboks 143 – 1360 Nesbru
Tlf: 66 84 59 50 – Fax: 66 84 79 81

BRAMASKIN A/S
Postboks 143 – 1360 Nesbru
Tlf: 66 84 59 50 – Fax: 66 84 79 81

FI – MA TRADING A/S
6523 Frei
Tlf: 71 52 34 62 – Fax: 71 52 35 55

Fôringssystemer

AKVA A/S
Postboks 271 – 4341 Bryne
Tlf: 51 48 52 00 – Fax: 51 48 54 01

Forskning

FISKERIFORSKNING
Postboks 2511 – 9002 Tromsø
Tlf: 77 62 90 00 – Fax: 77 62 91 00

Konsulenter

ADMINISTRASJON OG LEDELSE I FISKERINÆRINGEN A.S. (ALF)
Kongensgt. 11 – 6002 Ålesund
Tlf: 70 13 03 30 – Fax: 70 13 03 40

AKVAPLAN-NIVA A/S
Postboks 735 – 9001 Tromsø
Tlf: 77 68 52 80 – Fax: 77 68 05 09

Kulde og varme

KOLBERG, CASPARY MASKIN A/S
Postboks 6393 Etterstad – 0604 Oslo
Tlf: 22 67 30 23 – Fax: 22 68 92 41

Merder og nøter

BØMLO CONSTRUCTION SERVICES A/S
Postboks 44 – 5440 Mosterhavn
Tlf: 53 42 63 02 – Fax: 53 42 65 08

NOTHUSET A/S
Havnegaten 11
Postboks 216 – 8801 Sandnessjøen
Tlf: 75 04 06 16 – Fax: 75 04 10 49

PROCEAN
Nordnesboder 3
Postboks 1722 – 5024 Bergen
Tlf: 55 32 70 10 – Fax: 55 32 70 22

Service – vedlikehold

MARITIM MONTAGE
Postboks 41 – 5035 Bergen-Sandviken
Tlf: 55 94 04 02 – Fax: 55 94 03 00

DØGNVAKT

Skipsverft og rep.verksted

WÄRTSILÄ PROPULSION
5420 Rubbestadneset
Tlf: 53 42 35 00 – Fax: 53 42 35 05

AAS MEK. VERSTED A/S
6390 Vestnes
Tlf: 71 18 94 00 – Fax: 71 18 09 08

Tanker og kar

BIA MILJØ A/S
5328 Herdla
Tlf: 56 14 68 40 – Fax: 56 14 68 88

DYNOPLAST – Dynamar
9350 Sjøvegan
Tlf: 77 17 27 70 – Fax: 77 17 27 80

STRANDVIK PLAST A/S
5673 Strandvik
Tlf: 56 58 48 54 – Fax: 56 58 48 99

Transport

NORWEGIAN AIR CARGO
Postboks 65 – 1324 Lysaker
Tlf: 67 53 17 20 – Fax: 67 53 34 80/67 53 39 73

Utstyslev. oppdrett og fiskeri

SEILMAKER IVERSEN AS
Skuteviksboder 17 – 5035 Bergen-Sandviken
Tlf: 55 31 48 40 Fax: – 55 31 46 25

5110 – Frekhaug.
Tlf: 56 17 84 00 – Fax: 56 17 76 80

Vekt/veiesystemer

BERKEL SCANVEKT A/S
Lørenfaret 1B – 0580 Oslo
Tlf: 22 63 11 66 – Fax: 22 63 11 26
Salgskont.: Narvik Tlf: 76 92 22 08
Ålesund, tlf: 70 14 93 90

MARITECH SYSTEMS A/S
6533 Kårvåg.
Tlf: 71 51 73 00 – Fax: 71 51 73 99
Kristiansund: Tlf: 71 58 43 00
Harstad: Tlf: 77 06 21 61
Bodø: Tlf: 75 52 59 50
Tromsø: Tlf: 77 67 26 30

Verneutstyr

CENTER-PLAST A/S
8056 Saltstraumen
Tlf: 75 58 70 10 – Fax: 75 58 70 00

Kystverneplaner

Av Frank Jacobsen

Fiskeridirektoratet

«Sterke protester mot verneplan for kysten». «Kommuner overkjøres av vern». «Verneplan i Bakvendtland». Dette er et knippe av overskrifter som en har kunnet lese i dagspressen i Nord-Norge i den senere tid. Det foregår for tiden åpenbart en kamp med kystsonen som arena. Kampen står mellom samfunnsinteresser på den ene siden og naturverninteresser på den andre. Aktørene er statlige sektormyndigheter representert med Fylkesmannens miljøvernavdeling og Fiskerisjefen, kommunale myndigheter og interesseorganisasjoner som fiskarlag, oppdretterlag og båtforeninger etc. Stridens kjerne er de såkalte kystverneplaner som Fylkesmannen i Nordland og Fylkesmannen i Troms har lagt frem. Verneplanene har skapt sterke reaksjoner og mobilisert kystbefolkningen til kamp.

endelige verneforslaget blir fremmet av Miljøverndepartementet, som legger det fram som en Kongelig resolusjon.

Restriksjoner på bruk og ferdsel

Av de 40 nye verneområdene blir det de 23 naturreservatene som får strengest vern. I hovedsak vil områdene bli vernet mot tekniske inngrep og andre tiltak som kan endre naturgitte forhold, men vedlikehold av eksisterende bygninger og anlegg blir fortsatt tillatt. Forbudet mot nye inngrep vil blant annet gjøre det umulig å etablere oppdrettsanlegg, kaianlegg etc. Motorisert ferdsel på land og i ferskvann blir også forbudt, mens ferdsel på sjøen er tillatt med enkelte unntak. For landskapsvernområder er restriksjonene litt lettere, blant annet kan nye oppdrettsanlegg tillates.

Fiske er tillatt innenfor alle verneområdene, med unntak av Sør-Fugløya der det vil bli forbudt innenfor en sone på 200 meter i hekketiden. Fiskere som skal bruke landfester o.l. har lov til å gå på land selv om det er forbud mot ferdsel.

Sjøarealene mest berørt

I Troms omfatter forslaget til verneplan, ifølge avisen Nordlys 22.11.95, 40 nye kystverneområder. Mesteparten berører sjøarealer. Karlsøy og Torsken blir mest berørt. I forslaget blir nesten 23 prosent av arealet i Torsken og over 15 prosent av Karlsøy foreslått vernet. Formålet med planen er å verne deler av kystlandskapet i Troms mot inngrep som kan true landkska, planteliv, eller dyre- og fugleliv. Fra før har Troms 8 kystområder som er vernet som naturreservat eller landskapsvernområde, og i tillegg kommer 16 kystlokalteter som er vernet i verneplanen for våtmarker, som forlenget vedtatt. Planen har ikke med marine verneområder, men dette vil bli en sak som miljøvernmyndighetene kommer tilbake til.

Av de 40 nye områdene som nå foreslås vernet, er 23 foreslått som naturreservat, 14 får status som landskapsvernområde, ett som fuglefredningsområde, ett som naturminne og ett som utvidelse av eksisterende nasjonalpark (Ånderdalen på Senja).

Forslaget bygger på mange års systematisk registrering av naturen i Troms. Utkastet er nå ute på lokal høring, deretter skal planen også på høring til sentrale instanser med ulike faglige interesser knyttet til forvaltning på kysten. Det

Nei til byråkrater.

Kystverneplanen har skapt sterke reaksjoner i lokalsamfunnene. Karlsøy kommunestyre har behandlet kystverneplanen for Troms. Ifølge Nordlys 2.11.96 vil et flertall av politikerne i Karlsøy ikke finne seg i at byråkrater i statsforvaltningen og ved miljøvernavdelingen til Fylkesmannen i Troms skal få forvaltningsrett over 1/5 av arealene i kommunen. Under voteringen ble det et klart nei til miljøvernavdelingens verneforslag. Vedtaket gjør det helt klart at kommunen ikke vil ha en slik omfattende ferdselsinnskrenkning for grunneiere, fiskere og andre karlsøyværingene som det er foreslått fra miljøvernavdelingen. Skal områder vernes, da må forvaltningen av slike områder bli et ansvar for kommunen, ikke for «skrivebordsbyråkrater» i Miljøverndepartementet og hos Fylkesmannen i Troms, ble det hevdet i kommunestyret.

Flertallet hadde ikke tillitt til at miljøvernmyndighetene ville ta noe særlig hensyn til den lokale kystbefolkningen dersom de i framtiden skal ha forvaltningsrett til de store naturområdene det er snakk om. Med bakgrunn i det som er blitt resultatet av vernebestemmelsene i Skipsfjordområdet på Vannøya, formelig oste det ifølge Nordlys mistillitt mot de overordnede miljøvernmyndigheter.



Ulike verneplaner skapes for tiden sterke reaksjoner blant kystbefolkningen i nord. Vernemyndighetene beskyldes blant annet for ikke å involvere næringsinteressene i planprosessene. Foto fra Helgelandskysten (Dag Paulsen).

Det ble spesielt vist til at de lot oter og sel få lov til å herje fritt i Skipsfjorden og i lakselva i Skipsfjorddalen.

– Resultatet er at det snart ikke er verken laks eller annen fisk igjen, verken i elven eller i fjorden, ble det hevdet fra flere av kommunestyrerepresentantene ifølge Nordlys.

Et angrep på allmennsretten

Tromsø båtforening mener utkastet til verneplan for kysten er i konflikt med friluftsløven og et angrep på allmennsretten til fri ferdsel i naturen. Ifølge Nordlys 4.11.96 protesterer foreningen kraftig mot de foreslåtte restriksjoner på ferdselen i områdene som omfattes av planutkastet fra Fylkesmannen i Troms. Båtforeningen har talt opp rundt 500 øyer og holmer som berøres av planen, og frykter at en altfor stor del av disse kan bli fratatt båtfolket i den viktigste delen av båtsesongen.

«Mange av disse områdene benyttes av båtfolket i dag uten at dette har rammet fugle-, dyre-, og plantelivet negativt. Det er ikke dokumentert at båtfolket er en trussel for naturen i kystområdene i Troms», skriver Nordlys som har sitert foreningen i sin høringsuttalelse om kystverneplanen.

Sterk misnøye mot planforslaget

Fiskerinæringen i Troms går imot forslaget om kystverneplan. Ifølge Nordlys 28.11.96 mener både Troms Fiskeoppdretterlag og Troms Fiskarfylking at planforslaget fra Fylkesmannen i Troms griper altfor sterkt inn i bruken av kystområdene.

– For at folk skal bo i Nord-Norge, er det et vilkår at naturressursene kan høstes og utnyttes på en forsvarlig måte sier Troms Fiskarfylking ifølge Nordlys; som frykter at verneplanen vil sette en stopper for utviklingen når det gjelder nye former for oppdrett, eller fangst og oppføring av levende villfisk. Fiskerne i Troms stiller et stort spørsmål ved hvorvidt det er nødvendig å «verne» områder på kysten mot brukere som er helt avhengige av at områdene ikke forurenses, og har helt klare egeninteresser i at de ikke blir ødelagt.

Avviser verneplan

Fiskerisjef Gunnar Trulssen og miljøvernleder Bjørn Johansen har ifølge Nordlys 28.11.96 røket uklar om forslaget til kystverneplan for Troms. Fiskerisjefen i Troms har gått så langt som til å avvise hele verneplanen.

– Vi vil ta svaret fra Fiskerisjefen opp med Miljøverndepartementet. Vi må kunne forvente at fiskerisjef-etaten klarer å konkretisere hensynet til fiskeri og havbruk, sier miljøvernleder Bjørn Johansen til Nordlys.

Overfor Nordlys legger Johansen ikke skjul på at han er forbauset over Fiskerisjefen i Troms, som er underlagt Fiskeridirektoratet, rett og slett avviser hele forslaget til kystverneplan for Troms. Det som er vanlig i slike høringer, er at uenighet og motstand mot planforslag kommer til uttrykk ved forslag til endringer.

– Sjøl om vi ikke kan påklage formen på Fiskerisjefens svar til Miljøverndepartementet, mener vi statlige etater har en plikt til å samarbeide i høringsprosesser. Dette blir vanskelig når fiskeri-

interessene blir så lite konkretisert, og det vil vi informere departementet om, sier Bjørn Johansen til Nordlys.

Men fiskerisjef Gunnar Trulssen understreker overfor Nordlys at hans etat har gode grunner for å avvise forslaget til kystverneplan.

– Vi har ordlyden i en kongelig resolusjon for at arbeidet med kystverneplanen for Troms skal ses i sammenheng med kystsoneplanen for fylket. Før dette blir gjort, er det vanskelig for oss å kommentere de enkelte forslagene fra miljøvernavdelingen, sier fiskerisjef Gunnar Trulssen til Nordlys.

– Vi mener også at de faglige begrunnelsene som verneplanen bygger på er for svake. Sjøl om de 23 naturreservatene som foreslås gjelder et relativt lite areal, så frykter vi en «salami-taktikk» der også områder som grenser opp til reservatene blir berørt av planen, sier Trulssen til Nordlys.

I brevet til miljøvernavdelingen blir det ifølge Nordlys pekt på at fiskeriforvaltningen alltid må begrunne sine reguleringer med dokumentasjon fra utvetydige forskningsresultat.

I brevet til miljøvernavdelingen blir det pekt på at fiskeriforvaltningen alltid må begrunne sine reguleringer med dokumentasjon fra utvetydige forskningsresultat.

– Dette er nødvendig for å skaffe seg den legitimitet som er tilstrekkelig for å gjennomføre tiltak, heter det ifølge Nordlys i brevet, som hevder at de samme kravene ikke syntes å være oppfylt i forbindelse med forslaget til kystverneplan.

I brevet til miljøvernavdelingen blir det hevdet at verneforslagene bygger på et uklart og ufullstendig trusselscenario og et langsiktig forhold til vern som er helt urealistisk.

– Verneplanen vil f.eks. forhindre utvikling av fiskeoppdrett, mens vi fra vår side ser denne næringen som en fortsettelse av gårsdagens fleksible utnyttelse av kystlandskapet. Med teknologisk sikkerhet, kunnskap om drift og myndighetenes oversikt i tilsettg til den utviklingen vi helt sikkert får innenfor næringen, så mener vi det er meningsløst i vedtaks form å innføre forbud mot en næring som egentlig vitaliserer kystlandskapet fremfor å legge det brakk, mener fiskerisjefen ifølge Nordlys.

– Fiskeri og naturvern er i sakens kjerne to sider av samme sak. Skal det kunne drives fiske, så innebærer dette at naturgrunnlaget må være intakt. Og dersom naturgrunnlaget står i fare for å ødelegges, må fiskerimyndighetene gripe inn med reguleringer som i verste fall betyr totalfredning av bestander og forbud mot aktivitet, heter det ifølge Nordlys i brevet fra Fiskerisjefen i Troms.

Vern i storm

Også i Nordland har Fylkesmannen lagt frem en kystverneplan. Det er nylig blitt avholdt en dagskonferanse i Bodø for miljø og ressurspolitikk i regi av Nordland Fylkesutvalg. Skal det dømmes etter deltakernes uttalelser på konferansen, ser

ifølge avisen Fiskeribladet 5.11.96 praktisk talt et samlet nordlandsk næringsliv med engstelse på verneprosessen som nå er i full gang langs Nordlandskysten.

Sekretær Kari Henriksen i Nordland Fiskeoppdretterlag fikk ikke svar fra representantene fra miljøvernmyndighetene da hun etterlyste mulighetene for medvirkning i planprosessene. Hun viste til at vi har lover og regler for hvordan man skal virke i samfunnet. Disse lovene og reglene har miljøvernmyndighetene i Nordland ikke fulgt i prosessen.

Heller ikke fylkesfiskarlagets representant, daglig leder Steinar Jonassen, oppnådde konkrete svar på sine utfordringer til miljøvernmyndighetene da han påpekte at fiskernes organisasjoner gjennom planprosessene i meget liten grad er blitt tatt med.

Nyslått direktør i Norske Fiskeoppdretteres Forening, Otto Gregussen, stilte spørsmål ved om oppdrett virkelig er en trussel mot arealene. Oppdrettet har økt i volum nettopp fordi man har satset på et bedre miljø, hevdet han ifølge Fiskeribladet, og pekte på at det samlede oppdrettsareal beslagger 0.2 promille av kystsonen.

politisk rådgiver i Miljøverndepartementet, Unni Mathisen, hevdet at å bli hørt ikke er det samme som å få gjennomslag for sine innvendinger. Hun forsvarte også manglende konsekvensutredninger fra miljømyndighetene med at: – Vi vet ikke nok om sammenhengen i naturen. Derfor blir det ikke så lett å lage konsekvensutredninger.

Fylkesvaraordfører Ivar Kristiansen i Nordland pekte på vesentlige mangler med kystverneplanene for Nordland. Prosessene har skapt unødige konflikter og må forbedres, slik at ikke store arealer står uavklart i lang tid, fremholdt fylkesvaraordføreren ifølge Fiskeribladet.

Han mente at det er et hovedproblem innen miljøvernpolitikken at viktige områder forvaltes som et nasjonalt anliggende. Han mente at brukerne måtte kjenne seg igjen gjennom en verneplanprosess. Det drives nå en ovenfra og nedad-forvaltning, sa Kristiansen.

Gildeskål kommune er bare en av de mange kystkommunene i Nordland som har «møtt vegen» i konfrontasjoner med miljøvernavdelingen. Gildeskåls varaordfører, Walter Didriksen, hevdet at «miljøfolka» opptre mer og mer som misjonærer for et vernesyn istedenfor å opptre som saklige saksbehandlere. Ifølge varaordføreren fra Gildeskål er det vanskelig å akseptere at kommunen ikke har noen innflytelse over verneprosessen. Miljøvernavdelingen kommer bare og forteller hvordan det skal være, som han sa.

NHO-direktør fra Nordland, Steinar Høgaas, ville vite hvem planleggerne planlegger for når det reageres så sterkt på kysten mot kystverneplanene. – Det er et sterkt voksende, ikke folkestyrt, byråkrati, som sitter i et sterkt faglig miljø. De utgjør en stor elv som flyter sterkt og ikke bryr seg om de små sidetilsigene, sa Høgaas, som avviste påstanden om at verneplanprosessene har tatt med seg berørte parter.

Lån og løyve



 NR. 11/12
1996

Trål

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ovennevnte konsesjonstype og hvilke fiskearter den omfatter.

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
Polarhav A/S Honningsvåg	«Valanes» F-92-NK	Reketråltillatelse
Nordøytrål AS Ålesund	«Furnestrål» M-116-H	Torsketråltillatelse
Torsvågfangst AS Tromsø	«Tromsøyværing» T-181-K	Reketråltillatelse
Asbjørn Jensen Vengsøy	«Årviksand» T-320-T	Reketråltillatelse
Prawn AS Fosnavåg	«Ole Nordgård» M-1-VN	Reketråltillatelse
Geir Andersen Reine	«Leif Junior» N-27-MS	Loddekråltillatelse
Friendship KS Ålesund	«Skjongnes» M-76-A	Torsketråltillatelse

Enhetskvote*

Reder	Fartøyenes navn/reg.nr
Br. Birkeland Storebø	«Birkeland» H-118-AV «Vima» H-90-AV

*) Tilsagnet om enhetskvote gjelder bare dersom «Talbor» H-87-AV tas ut av alt norsk fiske.

Oppdrett

Det opplyses nedenfor hvem som har fått nevnte løyve, lokalisering av anlegg, størrelse på produksjonsvolum samt registreringsnummer.

Oppdrett av laks/ørret

Oppdretter Prod.volum	Lokalisering	Reg.nr.	
Høllalaks A/S Skrova	Skrova	7.000 m ³	N/v. 6
	Galtvågan	12.000 m ³	
	Kjeldbergvika	18.000 m ³	
	Oddværsetra	24.000 m ³	
Tjeldbergvika A/S Skrova	Skrova	7.000 m ³	N/v. 2
	Galtvågan	12.000 m ³	
	Kjeldbergvika	18.000 m ³	
	Oddværsetra	24.000 m ³	
Trippellaks A/S v/Pål Arntsen Svolvær	Haltgammneset	24.000 m ³	N/v 14
	Vest av Rystad	24.000 m ³	
	Storøya NV	24.000 m ³	
	Brennholmen	24.000 m ³	

Lån og løyve

Tillatelser innen fiskeoppdrett i juli måned gitt av Fiskerisjefen i Møre og Romsdal.

1)
M/GS 0002
ANGVIKLAKS AS, KRISTIANSUNDLokalitet: Laberget, Nesset kommune
Kartref.: 32v 1119-3 MQ 595 637Lokalitet: Sjølsvik, Gjemnes kommune
Kartref.: 32v 1320-1 MQ 546 755

Oppdrett

Det opplyses nedenfor hvem som har fått nevnte løyve, lokalisering av anlegg, størrelse på produksjonsvolum samt registreringsnummer.

Lokalitet: Knivskjeneset, Gjemnes kommune
Kartref.: 32v 1320-1 MQ 548 734
Type: Løyve til å etablere anlegg på nye lokaliteter.2)
M/TV 0002
ANGVIKLAKS AS, KRISTIANSUNDLokalitet: Laberget, Nesset kommune
Kartref.: 32v 1119-3 MQ 595 637Lokalitet: Sjølsvik, Gjemnes kommune
Kartref.: 32v 1320-1 MQ 546 755Lokalitet: Knivskjeneset, Gjemnes kommune
Kartref.: 32v 1320-1 MQ 548 734
Type: Løyve til å etablere anlegg på nye lokaliteter.

Tillatelser innen fiskeoppdrett i august måned gitt av Fiskerisjefen i Møre og Romsdal.

1)
NORLAKS A/S c/o Fjorlaks AS, ÅLESUNDLokalitet: Søvika, Sykkylven kommune
Kartref.: 32v 1219-4 LQ 840 252
Type: Endring av anleggsplassering.

Overføring av konsesjon for oppdrett av matfisk av laks og ørret

<i>Eier</i>	<i>Tidligere eier</i>	<i>Reg.nr.</i>
Yrkje Drift A/S Skjoldstraum	Yrkje Fiskeoppdrett A/S	R/tv.1

Overføring av konsesjon for klekkeri- og settefiskproduksjon

<i>Eier</i>	<i>Tidligere eier</i>	<i>Reg.nr.</i>
Fitjar Laks A/S Bekkjarvik	Stord Laks A/S	H/sd. 3

Overføring av konsesjon for settefisk

<i>Eier</i>	<i>Tidligere eier</i>	<i>Reg.nr.</i>
Follasmolt A/S Follafoss	Kjørsvik Settefisk A/S	M/ae.7 og M/ae.13

Lån og løyve

FG

NR. 11/12
1996

Merkeregisteret

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsloyve, fartøyets navn og registreringsnummer, samt hvilke fangst-loyve som er tildelt.

Brukte fartøy

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
A/S Teistbøen Henningsvær	«Teistbøen» N-90-VV	Torskekvote
Rolf Arne Edøy Sommarøy	«Heidi Anita» T-1000-T	Loddeutrållatelse, torskekvote
A/S Havgard under stiftelsen v/Multifisk AS Hammerfest	«Nordkappfisk» F-248-NK	Rekeutrållatelse, torskekvote, nordsjøtillatelse
A/S under stiftelse v/Alf H. Jakobsen Skjervøy	«Ryggefjord» F-170-M	Torskekvote
Naley A/S Åkrehamn	«Fairy» H-50-B	Nordsjøtillatelse, loddetrållatelse
A/S under stiftelse v/Finmark Maritime Management A/S Båtsfjord	«Mot senior» F-234-NK	Torskeutrållatelse, rekeutrållatelse
Per Ola Håøya Langesund	«Steinfjell» TK-66-BL	Rekeutrållatelse
A/S under stiftelsen v/Finmark Maritime Management A/S Båtsfjord	«Løving» T-530-T	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Svein Ole Wilsgård	«Hebe II» N-109-BØ	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Narve Engeset Vatne	«Sveøy jr. M-204-SM	Torskekvote
Bjørnar Andreassen Kristiansand S	«Høydølen» H-31-B	Rekeutrålling
Stålsind A/S under stiftelsen v/Bård A. Sjøstad Stadlandet	«Stålsund» SF-5-S	Torskekvote
Sulagutt A/S under stiftelse Ålesund	«Veidværing» M-50-SA	Loddeutrållatelse, torskekvote
P/R Per Bjørn Hansen Langesund	«Maiblomsten» TK-50-BL	Rekeutrållingtillatelse
Thoma A/S v/Thorbjørn Mathisen Havøysund	«Torbas» F-231-M	Ringnottillatelse
Partrederiet Ryberg og Hardy ANS v/Ronny Hardy Værøy	«Røringen» N-64-VR	Torskekvote
Stig og Stein-H A/S under stiftelse v/Stein Harald Henriksen Henningsvær	«Varodden» N-639-V	Torskekvote
Selskap under stiftelse v/Odd E. Hansen Røstlandet	«Uløyfisk» T-84-N	Notfisketillatelse
A/S Lønning Junior Bømlo	«Lønning Junior» H-18-B	Nordsjø- og loddetrållatelse
K/S Stryk Kolgrov	«Fairy» H-50-B	Nordsjøtillatelse

Lån og løyve

Merkeregisteret

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsloyme, fartøyets navn og registreringsnummer, samt hvilke fangst-loyme som er tildelt.

Brukte fartøy

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
A/S under stiftelse v/Kenneth Dahl Vedavågen	«Fairy» H-50-B	Nordsjøtillatelse
A/S under stiftelse v/Inger Hildur A/S Elnevågen	«Klippstein» H-64-B	Nordsjøtillatelse
A/S under stiftelse v/Edmund Hansen Rotsund	«Trålfisk» T-161-N	Torskestråltillatelse, rekestråltillatelse
Partrederiet Vestbas ANS Fosnavåg	«Veidværing» M-50-SA	Torskekvote, ringnottillatelse
Einar Johansen Hasvik	«Haldis» F-85-HV	Torskekvote
A/S Roaldnes Valderøy	«Sverri Olason»	Seistråltillatelse
P/R Landkjenning Fedje	«Brødrene V» M-40-HØ	Torskekvote, hvalfangst
Partrederiet Gunnar Longva ANS v/Bjarne Longva Ålesund	«Lafjell» M-78-A	Ringnottillatelse
ALU SAFE A/S v/Steinar Bastesen Brønnøysund	«Suleskjer» R-12-K	Ervervstillatelse

Nybygg

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsloyme, eventuelt fartøyets navn og nummer, samt hvilke(t) fangst-loyme som er gitt.

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
Høgstein K/S Godøy	«Høgstein» M-98-G	Torskekvote

Trål

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ovennevnte konsesjonstype og hvilke fiskearter den omfatter.

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
Brønnøy Fiskeriselskap A/S Toftsundet	«Sklinnabanken» N-10-BR	Nordsjøtillatelse
Partrederiet Monica ANS v/Frank Midtbø Hauge i Dalane	«Monica» R-15-SK	Nordsjøtillatelse
Partrederiet Gunnar Langva ANS v/Bjarne Longva Ålesund	«Lafjell» M-78-A	Kolmuletråltillatelse
A/S Sæbjørn, v/Kjell Sævik Vartdal	«Sæbjørn» M-27-VD	Kolmuletråltillatelse
Nordholm A/S Gibostad	«Nordholm» T-51-LK	Loddestråltillatelse, rekestråltillatelse,

Lån og løyve

Merkeregisteret

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsloyme, fartøyets navn og registreringsnummer, samt hvilke fangstloyme som er tildelt.

Brukte fartøy

Reder	Fartøy/reg.nr.	Konsesjonstype
Marin Lofoten A/S Botnhamn	«Båtsfjordværing» F-40-BD	Torskekvote
P/R Lafisk ANS Storebø	«Smaragd» M-64-HØ	Ringnottillatelse, kolmuletråttillatelse
Dønna Havfiske A/S Solfjellsjøen	«Lurøy» N-10-L	Ringnottillatelse
Sørøysund A/S under stiftelse v/Rune Solvang Andenes	«Sørøysund» N-70-A	Torskekvote
P/R Johrema Stolmen	«Smaragd» M-64-HØ	Ringnottillatelse, loddetråttillatelse
Casper AS Tromsø	«Salleg»	Reketrål- og torskekråttillatelse
P/R Thor Ingolf D/A under stiftelse v/Lie Management A/S Strume	«Thor Ingolf» H-22-S	Notfisketillatelse
Knut Kjerstad Kjerstad	«Nilfisk» M-4-G	Torskekvote
Hebe A/S Bø i Vesterålen	«Hebe» N-301-BØ	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Jack Stensen Ballstad	«Teistbøen» N-90-VV	Torskekvote
A/S Stig Willy under stiftelsen v/Willy Andreassen Berlevåg	«Stig Willy» F-50-B	Torskekvote
Partrederi under stiftelse v/Erling Karlsen Vannareid	«Edøyværing» T-760-T	Torskekvote
Partrederi under stiftelse v/Magne Vikten Napp	«Nybygg» SF-78-V	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Åsmund Nordgård Tromsø	«Johan Senior» N-55-V	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Åsmund Nordgård Tromsø	«Havfisk» T-88-L	Torskekvote, reketråttillatelse
Brødrene Sætremyr ANS Måløy	«Ole Sætremyr» SF-100-V	Torskekråttillatelse
A/S under stiftelse v/Kent Sjøvik c/o Arnold Jobotn Ansnes	«Hitterværing» ST-1-H	Torskekvote
Sættring K/S under stiftelse v/Svein Ole Sæther Valderøy	«Sættring» M-123-G	Torskekvote
Øystein Hurlen Søvik	«Blåtholm» M-64-F	Seitråttillatelse



NR. 11/12
1996

Merkeregisteret

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsloyme, fartøyets navn og registreringsnummer, samt hvilke fangstloyme som er tildelt.

Brukte fartøy

<i>Reder</i>	<i>Fartøy/reg.nr.</i>	<i>Konsesjonstype</i>
Eldsea A/S Ålesund	«Eldliner» M-7-A	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Per Eystein Wold Mehamn	«Odd Tore» F-10-LB	Torskekvote
Endre Langtveit A/S under stiftelse Arendal	«Uløyfisk» T-84-N	Ervervstillatelse
Ringbas K/S Måløy	«Solvår Viking» H-30-B	Nordsjø- og loddetråttillatelse
Øyvind Valø Rørvik	«Åkrabuen» VA-198-F	Ervervstillatelse
Høvdingen A/S Skrova	«Johan Senior» N-55-V	Torskekvote
Kjetil Teisrud Søgne	«Dajar» VA-80-S	Ervervstillatelse
P/R Merkur DA v/Johs. Bjarne Eggesbo Eggesbønes	«Leinefisk» M-15-HØ	Torskekvote
Vikafisk A/S Silsand	«Cape Lance»	Reketråttillatelse
Rolf-Jarle Ervik Bølandet	«Eros» M-17-HØ	Ringnottillatelse, kolmuletråttillatelse
Alfred Eide Vardø	«Måsvær» NT-340-V	Ervervstillatelse
Frank Jonny Solbakken Finnsnes	«Skarsol» T-42-S	Torskekvote
A/S under stiftelse v/Per Arne Hoddevik Stadlandet	«Bergholm» SF-20-S	Torskekvote
A/S Aarsheim under stiftelse v/Per Aarsheim Stadlandet	«Aarsheim» SF-6-S	Torskekvote
Fisk og Reker A/S v/Willy Lindseth Bodø	«Nytampen» N-45-B	Ervervstillatelse
K/S under stiftelse v/Eldborg A/S Ålesund	«Stålbjørn» M-49-F	Torskekvote
P/R Merkur DA v/Johs. Bjarne Eggesbo Eggesbønes	«Merkur» M-15-HØ	Torskekvote
P/R Vea & Vea DA Haugesund	«Malebuen» M-44-F	Torskekvote
P/R Asle Ludvigsen Sørarnøy	«Arnøystein»	Ervervstillatelse
Bjørn Nornes Skudeneshavn	«Skudefjord»	Ervervstillatelse

Lån og løyve



 NR. 11/12
1996

Merkeregisteret

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsøyve, fartøyets navn og registreringsnummer, samt hvilke fangstøyve som er tildelt.

Brukte fartøy

<i>Reder</i>	<i>Fartøy/reg.nr.</i>	<i>Konsesjonstype</i>
A/S under stiftelse v/Oddvar Johan Olsen Eidkjosen	«Stenbakken» T-90-T	Torskekvote, loddetrål og rekestråltillatelse
Odd Olsen Rederi v/Svanhild Johanne Olsen Tjørvåg	«Svanodd» M-26-HØ	Nordsjøtillatelse, loddetråltillatelse
P/R Eid / Jakobsen ANS v/Atle Eid Hidrasund	«Pirion» VA-140-F	Nordsjøtillatelse
P/R Håflu ANS Bokn	«Skudetral» R-8-K	Nordsjøtillatelse
Glenn Johansen Napp	«Gerhart Jakobsen» N-238-Ø	Torskekvote
John Jonassen Båtsfjord	«Røgenes» F-50-BD	Torskekvote
Lindesnes Fisk A/S Spangereid	«Bunty» VA-1-LS	Torskekvote
Stein Simonsen Andenes	«Svenn Arne» N-235-Ø	Torskekvote
Husøy A/S Røstlandet	«Husøy» M-50-SØ	Torskekvote
Odd Hansen Røstlandet	«Walker» N-30-A	Torskekvote
A/S inder stiftelse v/Ronny Bye Myre	«Uløyfisk» T-84-N	Ervervstillatelse
Wilfred Evjen Røstlandet	«Røstbanken» N-8-RT	Torskekvote

Nybygg

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ervervsøyve, eventuelt fartøyets navn og nummer, samt hvilke(t) fangstøyve som er gitt.

<i>Reder</i>	<i>Navn/Reg.nr</i>	<i>Konsesjonstype</i>
Loran K/S Godøy	«Loran» M-19-G	Torskekvote
Ervik Havfiske K/S Stadlandet	«Frøyanes» SF-60-S	Torskekvote
Båtsfjord Havfiskeselskap AS Ålesund	«Båtsfjord» F-63-BD	Torskestråltillatelse
Førde Havfiske A/S Bremanger	«Førde Junior» SF-12-B	Torskekvote
Kjempenes P/R DA Bulandet	«Buefjord» SF-247-A	Torskekvote

Lån og løyve

Trål

Det opplyses nedenfor hvem som har fått ovennevnte konsesjonstype og hvilke fiskearter den omfatter.

Reder	Fartøy/reg.nr	Konsesjonstype
Partrederiet Frank Nesvåg ANS v/Ann Kristin Nesvåg Hauge i Dalane	«Marina» R-7-SK	Nordsjøtrållatelse, loddetrållatelse
A/S Nordfangst Gibostad	«Remifisk» T-68-LK	Reketrållatelse, torsketrållatelse
Stålfinn AS Tromsdalen	«Stålfinn» T-10-T	Reketrål, loddetrål- og torsketrållatelse
Klippstein AS Elnesvågen	«Klippstein» M-300-F	Nordsjøtrållatelse
Prawn AS c/o Remøy Sea Service AS Fosnavåg	Ole Nordgår M-1-VN	Reketrållatelse

J. 176/96

(J. 115/96 UTGÅR)

Forskrift om endring i forskrift om produksjonsregulerende tiltak for oppdrett av oppdrett av laks og ørret.

J. 177/96

(J. 100/95 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift av 5. september 1990 nr. 728 om sluttседdel /bryggeseddell og mottaksjournal.

J. 178/96

(J. 176/96 UTGÅR)

Forskrift om endring i forskrift om produksjonsregulerende tiltak for oppdrett av laks og ørret.

J. 179/96

(J. 160/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av trålfiske etter torsk og hyse nord for 62° N i 1996.

J. 180/96

(J. 165/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter norsk vårgytende sild i 1996.

J. 181/96

(J. 46/90 UTGÅR)

Forskrift om einingskvoteordning for torsketrållarflåten.

J. 182/96

(J. 104/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om adgang til å

fiske med torsketrål som har innmontert sorteringsrist i stengte områder.

J. 183/96

(J. 74/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fisket etter torsk med konvensjonelle redskap nord for 62°N i 1996.

J. 184/96

(J. 180/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter norsk vårgytende sild i 1996.

J. 185/96

(J. 63/95 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fangstrapportering m.m. for torsketrålere som kan tilvirke fangst om bord.

J. 186/96

(J. 149/93 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fangstrapportering m.m. for fartøy som kan tilvirke fangst av sild og makrell.

J. 187/96

Forskrift om stopp i fisket etter sei med nord for 62° N i 1996.

J. 188/96

(J. 113/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter sei nord for 62° N i 1996.

J. 189/96

(J. 147/95 UTGÅR)

Regulering av trålfisket etter torsk nord for 62° N i 1997 – søknad om trålkvote.

J. 190/96

Forskrift om stopp i fisket med trål på omfordelte maksimalkvoter norsk vårgytende sild i 1996.

J. 191/96

(J. 158/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fiske etter reker – stenging av område i fiskevernsonen ved Svalbard, svalbards territorialfarvann og indre farvann.

J. 192/96

(J. 138/95 UTGÅR)

Søknad om lisens for norske fiske- og fangstfartøy i russisk sone i 1997.

J. 193/96

(J. 190/89 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om forbud mot bruk av notredskaper m. v. i Sør-Trøndelag fylke.

J. 194/96

(J. 178/96 UTGÅR)

Forskrift om endring i forskrift om produksjonsregulerende tiltak for oppdrett av laks og ørret.

J. 195/96

(J. 166/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fisket etter makrell i 1996.

J. 196/96

(J. 188/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter sei nord for 62° N i 1996.

J. 197/96

(J. 185/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fangstrapportering m.m. for torsketrålere som kan tilvirke fangst om bord.

J. 198/96

(J. 186/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fangstrapportering m.m. for fartøy som kan tilvirke fangst av sild og makrell.

J. 199/96

(J. 174/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om reketraling – stenging av områder i Barentshavet, på kysten og i fjordene av Finnmark, Troms og Nordland.

J.200/96

(J. 12/95 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om forbud mot bruk av snurpenot, snurrevad og andre notredskaper, Troms.

J. 201/96

(J. 170/89 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om forbud mot bruk av snurpenot, snurrevad og andre notredskaper etter bestemte fiskeslag i Finnmark fylke.

J. 202/96

(J. 183/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter torsk med konvensjonelle redskap nord for 62° N i 1996.

J. 203/96

(J.171/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om fastsetting av faktor og maksimalkvote ved fiske etter makrell i 1996.

J. 204/96

(J. 156/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om stopp i fiske etter makrell i 1996.

J. 205/96

(J. 167/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om stopp i fisket etter sild i nodsjøen, Skagerrak og vest av vest av 4° vest i 1996.

J. 206/96

(J. 184/96 UTGÅR)

Forskrift om endring av forskrift om regulering av fiske etter norsk vårgytende sild i 1996.

J. 207/96

Forskrift om adgang til å delta i fiske etter torsk med konvensjonelle redskap nord for 62° N i 1997.

B-blad

Returadresse:
Fiskets Gang
Postboks 185
N-5002 BERGEN
NORWAY

Livet i havet
Fiskeridirektoratet
Vårt ansvar

Fiskets Gang

- Artikler om fiskeriforskning, prøvafiske, Leitetjenesten
- Intervjuer og reportasjer om aktuelle fiskerisaker
- Nytt fra fiskeridirektoratet
- Fiskerinyheter fra inn- og utland
- Statistikk for norsk fiske
- Oversikt over Norges eksport av fiskeprodukter

Kommer ut 1. gang i måneden.
Utgis av Fiskeridirektøren

Ja takk,

.....
Navn

.....
Adresse

.....
Poststed

bestiller Fiskets Gang

- 1 år for kroner 250,-
- student kroner 100,-
- 1 år utland kroner 350,-
- 1 år utland m. fly kroner 450,-

Abonnementet blir betalt så snart jeg får tilsendt innbetalingskort.

Fiskets Gang

Boks 185
5002 Bergen