

Moderniseringsprosesser i kystflåten – Om teknologisk endring og institusjonsutforming

Dag Standal

Med introduksjonen av fartøyskvoter i kystflåten og Fiskeridepartementets vedtak om å gi politisk prioritet til fartøyer mellom 15 og 34 meter, har det skjedd store strukturendringer i kystflåten. Slike moderniseringsprosesser påvirker institusjonene som regulerer utøvelsen av fisket og fordelingen av fiskeressursene. Denne artikkelen tar for seg drivkreftene for flåtefornyelse, i hvilken grad strukturendringer har påvirket fangstkapasiteten i kystflåten og hvordan teknologisk endring øver press på fordelingen av fiskeressursene. Avslutningsvis drøftes prinsippene for en ny fordelingsmodell.

For fiskerinæringen generelt og for Nord-Norge spesielt, representerer den norsk-arktiske torsken den klart største kommersielle verdien. Tallmateriale for 1999 viser en førstehåndsverdi på 3,32 milliarder kroner mens sild, makrell og brisling til sammen, utgjør 2,08 milliarder kroner (Norges Fiskerilag, 2000). Fartøyer fra Nord-Norge tildeles over 70% av torskeressursene, mens kystfartøyer mellom 0-28 meter på landsbasis tildeles over 50% av de årlige torskekvoteene (St. meld. nr. 51, 1997-98).

Fiskerinæringens store samfunnsmessige betydning medførte at en rekke distriktpolitiske målsettinger ble integrert i utformingen av fiskeripolitikken. Med etableringen av Hovedavtalen mellom staten og Norges Fiskerilag i 1964, pågikk det en subsidiert kapasitetsoppbygging av både fangst- og foredlingsleddet. Utviklingen var drevet frem av distriktpolitiske mål og som ledd i konkurransen med et internasjonalt fiske som frem til opprettelsen av 200 miles økonomiske soner i 1977, foregikk nært opp til kysten av Norge (Hersoug & Leonardsen, 1979).

Holm (1991) viser imidlertid til at statlige overføringer bidro til sementering og manglende omstilling av fangstleddet. Sammenbruddet av den norsk-arktiske torskestammen i 1989-90, synliggjør for alvor sammenhengen mellom overkapasitet og manglende lønnsomhet i fangstleddet (jfr. Brochmann, 1981). Reduksjon i overføringer fra staten til fangstleddet og innføring av et rettighetsbasert kvoteregime for kystflåten i 1990, representerte følgelig en ny strategi

for økt lønnsomhet. (St. meld nr. 58, 1991-92).

Spranget fra den åpne allmenning til introduksjonen av fartøyskvoter, medvirker til at ressursfordelingen ikke lenger er et anliggende mellom hovedvariablene "kyst" og "hav", men tema settes også på dagsorden mellom aktører internt i kystflåten¹). Offentlig statistikk viser stor reduksjon i antall mindre fartøyer, mens større kystfiskefartøyer viser sterk økning. Fra myndighetenes side er satsingen på større kystfiskefartøyer en bevisst strategi. I instruks fra Fiskeridepartementet til Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND) om bruken av lån og tilskudd til fornying av fiskeflåten, fremgår det at fartøyer mellom 15-34 meter skal gis særlig prioritet²). Myndighetenes begrunnelse bygger på en hypotese om at en mere robust fiskeflåte gir grunnlag for større grad av helårig drift og reduksjon av sesongprofiler i torskefiskeriene. Kort sagt, strukturendringene skulle bidra til større grad av markedsbaserte høstingsstrategier og rom for økt planlegging i foredlingsleddet (Fiskeridepartementet, 1999).

Utviklingen på 90-tallet har også vært preget av betydelig "institusjonell uro". Reguleringer som tidligere var legitime styringsverktøyer, bygges ned og endrer karakter (Holm, 1995). Mens kystfisket opprinnelig var betraktet som en homogen flåtegruppe med fri etableringsrett og en generell tilstand av "uskylt", sender myndighetene i år 2000 på høring et forslag om transaksjoner av kvoter for fartøyer mellom 21 og 28 meter i gruppe 1 (Fiskeridepartementet,

2001). Norges Fiskarlag (2001) viderefører oppdelingen av kystfisket ytterligere og foreslår at resterende lengdegrupper mellom 0 og 21 meter deles opp i mindre grupper. Det skal samtidig sperres for kvotemessige transaksjoner mellom lengdegruppene.

Til tross for omfattende moderniseringsprosesser de siste 10 årene, har imidlertid spørsmålene om flåtestruktur og ressursfordeling internt i kystflåten fått liten oppmerksomhet. Denne artikkelen har derfor som målsetting å belyse følgende problemstillinger: *Den første problemstillingen tar for seg å redegjøre for strukturendringer som ledd i fornyelsen av kystflåten. Har moderniseringen ført til at den samla fangstkapasiteten i kystflåten har økt, eller er fornyelsen utelukkende en teknisk moderniseringsprosess som bare erstatter gamle fartøyer med tilsvarende kapasitet?*

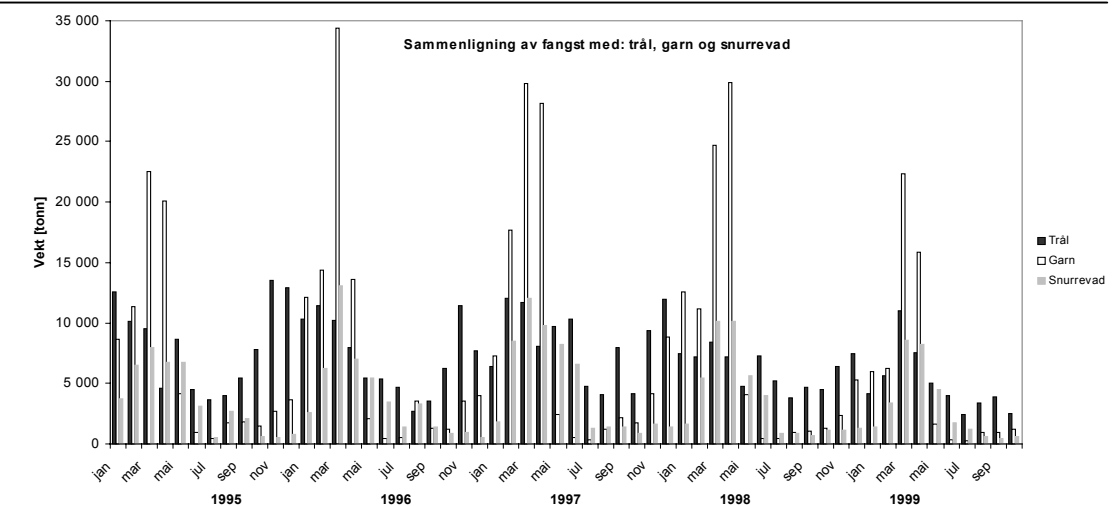
Den andre problemstillingen tar for seg drivkreftene for flåtefornyelsen. Refererer denne utviklingen til trekk ved det institusjonelle rammeverket som regulerer utøvelsen av fisket og hvordan har moderniseringen av kystflåten påvirket fordelingen og reguleringen av kystfisket etter torsk?

Artikkelens overordna problemstilling kan med dette formuleres som et forsøk på å redegjøre for noen moderniseringsprosesser som har betydning for det tradisjonelle kystfisket. Mere presist refererer det til hvordan strukturelle- og institusjonelle endringsprosesser legger føringer for utviklingen av kystfisket.

Mot en markedsorientert kystflåte?

Et viktig trekk ved fiskerinæringen er den sterke gjensidige avhengigheten mellom fangst- og foredlingsleddet (Jentoft, 1984). Nasjonaliseringen av fiskeressursene og liberaliseringen av handelen med fisk, har bidratt til krav om økt markedsorientering i fiskerinæringen (Friis, 1994; Olsen *et al.*, 1997). Krav om økt kvalitet og nye produkter kombinert med forutsigbarhet i form av stabilitet i råstoffleveransene, øker behovet for nye strukturer og tilpasninger i verdikjeden (Nordisk Ministerråd, 1998).

Kystflåten består av et stort antall mindre fartøyer som driver et sterkt sesongbetont fiske (Norges Råfisklag, 2000). Store deler av kystflåten er sårbar i forhold til tilgjengeligheten av fisk og den er lite mobil når det gjelder bruken av markedet ved transaksjoner av fangst. For fiskeindustrien blir det vanskelig å planlegge over tid. Kystflåtens store andeler av den norske torskeknoten kombinert med betydelige svingninger i råstofftilførselen, genererer problemer med å dimensjonere- og utnytte en landbasert foredlingsindustri på en best mulig kostnadseffektiv måte (Dreyer, 1999)³. Og gitt at fiskerinæringen er en gjennomregulert sektor, har utformingen av den offentlige politikken stor betydning for det sett av rammebetingelser som regulerer utøvelsen av fisket (Hernes, 1999).



Figur 1 Fangstmønster for ulike redskapsgrupper etter torsk, 1995-99. Kilde: Norges Råfisklag, 2000

Figur 1 viser at månedlige landinger av torsk i Råfisklagetets distrikt varierer mye.

Et annet viktig trekk ved kystflåten er at store deler av flåten ikke utnytter tildelte torskekvoter. Parallelt med dette har større fartøyer i gruppe 1, kapasitet til å fiske mer enn tildelte kvoter. Og til tross for norske torskekvoter på 350.000 tonn (1994-95), peker Landsdelsutvalget (1996) på at inntektene fra torskefisket i den minste kystflåten, ikke er tilstrekkelig til nødvendig flåtefornyelse.

I tråd med bioøkonomisk teori er manglende kapasitetsutnyttelse av driftsmiddelet, feil bruk av samfunnets ressurser (Andersen, 1979). I følge St. meld. nr. 51 (1997-98) var dette også bakgrunnen for at Fiskeridepartementet gjennom 90-tallet, har gitt særskilt prioritet til fornyelse av fartøy mellom 15-34 meter i virkemiddelapparatet. For perioden 1991-96 bevilget Statens Fiskarbank således over 500 millioner kroner i lån og tilskudd til fartøyer mellom 13-34 meter. Tilsvarende tall for fartøyer under 13 meter for samme periode var 193 millioner kroner (Statens Fiskarbank, 1991-96)⁴.

Fartøyer under 10 meter reduseres med hele 47%, mens samtlige andre flåtegrupper viser sterk økning. Dette gjelder særlig gruppene 20-24,9 meter og 25-27,9 meter som øker med henholdsvis 67% og 129%. Målt i antall fartøyer viser imidlertid gruppe 1 en samlet nedgang på 24%.

Tabell 1 Utviklingen i antall fartøyer i gruppe 1, 1990-2000. Kilde: St. meld nr. 51 (1997-98)

Fartøy	1990	2000	%-vis endring
<10	1940	818	- 47
10-14,9	1058	1239	+ 17
15-19,9	327	343	+ 5
20-24,9	95	159	+ 67
25-27,9	24	55	+ 129
Sum	3444	2614	- 24

I fangstleddet kan man også synliggjøre slike moderniseringsprosesser gjennom endringer i tekniske parametre som er avgjørende for et fartøys fangsteffektivitet.

Endringene i tekniske parametre viser sterk økning i fangstkapasiteten. Begrensninger i regelverket hva gjelder lengde på fiskefartøylene, har medført at dimensjoner som fartøyet bredde, dybde i riss og brutto tonnasje viser sterk økning. Økende lettskipsvekt er et resultat av større kompleksitet, ytelser og omfang. Dette refererer til økninger i hovedmaskineri og når det gjelder hjelpekraft. Sistnevnte omfatter større dekkmaskineri, sidepropellanlegg samt økte ytelser for drift av fryserom/kuldeytelse til RSW-anlegg. Også større og tyngre redskaper innebærer behov for sterkere trekraft på vinsjeanlegg.

Tabell 2 Kapasitetsendringer for fartøyer med lengdebegrensning på 70 og 90 fot⁵. Kilde: Farstad & Enerhaug, 1999

	70 fot			90 fot		
	1975	1998	(% endr.)	1985	1997	(% endr.)
Byggepris (mill.kr.)	4,6	15,5	(237)	10,0	37,0	(270)
Bredde (m)	6,0	7,5	(25)	7,0	9,0	(29)
Br. Tonnasje (BRT)	85	194	(128)	194	358	(85)
Lettskipsvekt (tonn)	150	176	(17)	239	374	(56)
Lasterom (m ³)	80	150	(88)	150	205	(37)
Brennolje (m ³)	12	33	(175)	40	80	(100)
Hovedmotor (Bhk)	420	730	(62)	540	1500	(178)
Vinsjearr.	2*6 tonn	2*10 tonn	(66)	2*8 tonn	2*12 tonn	(50)
Kuldeytelse (kcal)	-	-	(-)	-	320000	

Tabell 3 Kapasitetsutvikling konvensjonell flåte, 1990-2000. Kilde: Åsjord, 2000

	Ant. fartøyer			K-faktor ⁶⁾		Kap		Kap	Kap	Kap-endr.
	1999	2000	% endr.	1990	2000	1999	2000	Net endr.	Gr. endr.	%-rel
<10m	1940	818	-58	4	5	7760	4090	-3670	-47%	-11%
10-14,9	1058	1239	17	12	15	12696	18585	+5889	+46%	+17%
15-19,9	327	343	5	50	60	16350	20580	+4230	+29%	+12%
20-24,9	95	159	67	80	100	7600	15900	+8300	+109%	+24%
25-27,9	24	55	29	150	200	3600	11000	+7400	+206%	+21%
>28m	87	98	13	250	350	21750	34300	+12550	+58%	+36%
Sum	3531	27120	-23%			68756	104455	+34699	+50%	+100%

Dette bidrar til større vindfang i overvannskrog, som igjen fordrer krav om bedre manøvrerbarhet ved fangst i form av sterkere sidepropellanlegg. Summen av denne utviklingen har bidratt til sterk økning i byggekostnader, men også i fartøyenes fangsteffektivitet. Eksempelvis uttaler Hareide (2000) at den samla fangsteffektiviteten i lineflåten har økt med 500% siden 70-tallet og frem til i dag. Tilsvarende har introduksjonen av greieapparat om bord i fartøyene, fløyline på garn og introduksjonen av GPS til lokalisering av redskapen, drastisk effektivisert fisket med garn.

Med basis i tallmaterialet i tabell nr 1 og 2, kan man lage et integrert mål for forholdet mellom utviklingen av antall fartøyer og økningen i fangsteffektivitet mellom gamle og nye fartøyer (tabell 3). Tallmaterialet viser utviklingen i antall fartøyer og endringer i tekniske kapasiteter for ulike lengdegrupper og for fartøymassen som helhet. Eksempelvis viser fartøyer under 10 meter en nedgang fra 1940 til 818 fartøyer, en reduksjon på 58%. Antall fartøyer for 1990 med en k-faktor på 4 gir en samla kapasitet for lengdegruppa på 7.760 k-faktorer. Forholdet mellom kapasitetsøkningen (k-faktor 5) og antall fartøyer for år 2000, gir en samla kapasitet på 4.090 k-faktorer. Lengdegruppa viser en netto reduksjon i kapasiteten på 3.670 k-faktorer eller 47%. I forhold til kapasitetsøkningen for alle lengdegruppene på 34.699 k-faktorer, representerer imidlertid nedgangen for fartøyer under 10 meter, anslagsvis 11% av den totale kapasitetsøkningen. I tråd med utviklingen i antall fartøyer, viser alle andre lengdegrupper en økning i fangstkapasiteten. Lengdegruppen

mellom 20-24,9 meter viser en kapasitetsøkning på 109%. Dette utgjør 24% av den totale økningen. Tilsvarende viser lengdegruppen mellom 25-27,9 meter en økning på 206% og utgjør 21% av samla økning.

Rammebetingelsene ved fornyelse av kystflåten

Et grunnleggende problem ved flåtefornyelse, er at fangstkapasiteten, investert kapital og driftskostnadene øker. Dette fordrer et bedre driftsgrunnlag pr. investert enhet. Dersom kvotegrunnlaget mellom de ulike lengdegruppene skal ligge fast og det ikke foretas reformer internt mellom lengdegruppene, kan dette føre til redusert lønnsomhet for aktørene som foretar nyinvesteringene. Ut i fra at dagens kvotesystem er organisert med en gitt kvote etter fartøyenes lengde, er det følgelig en viktig målsetting at flåtefornyelsen foregår på en slik måte at det ikke fører til økt fangstkapasitet. For å få en bedre forståelse av prosessene som ligger bak fornyelsen av kystflåten, kan det være nyttig å ta for seg rammebetingelsene for slik fornyelse.

Erfaringsmessig ligger det til grunn ulike vurderinger for fornyelse av fiskefartøy. Slike investeringer kan være motivert ut i fra flere målsettinger:

- økt fangsteffektivitet innen ulike fiskerier
- bedre sikkerhet og bekvemmelighet for mannskapet

- mer effektiv fangstbehandling og bedre kvalitet
- ønske om et bedre fangstgrunnlag for fisket etter torsk i gruppe 1

Videre skal vi fokusere på en hypotese som tar for seg flåtefornyelse som strategi for oppnåelse av større torskekvoter. For store deler av 90-årene er forskrift om regulering av fisket etter torsk utformet slik at forlengelse eller utskifting av mindre til større fartøyer, har gitt uttelling i form av økte kvoter. Denne utviklingen har skjedd ved at de såkalte skjæringsdatoene har blitt flyttet flere ganger på 90-tallet og antall kvotefaktorer har økt. Det er således det nye fartøyets lengde som har vært bestemmende for kvotene til det nye fartøyet.

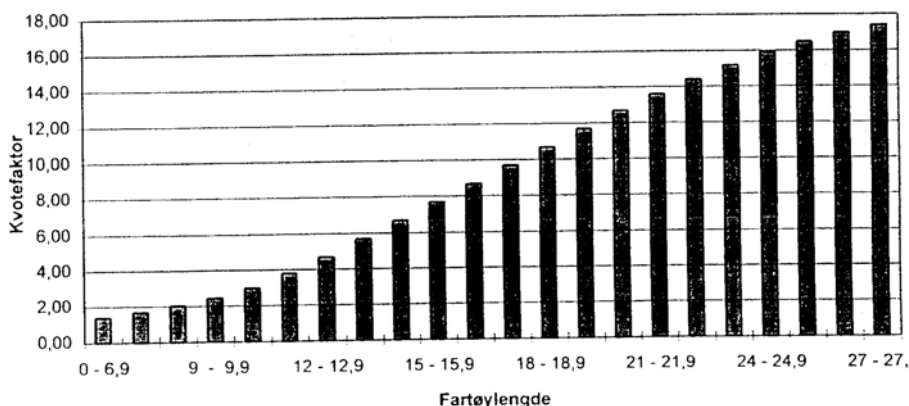
En fornyelse der eldre og mindre fartøyer skiftes ut med større og nyere fartøyer, innebærer imidlertid at fangstkapasiteten øker. Med basis i slik ressursene fordeles mellom fartøyene i gruppe 1, skal vi forklare nærmere hvordan strukturendringer i kystflåten og variasjoner i ressursgrunnlaget, påvirker fordelingen av torskeressursene.

For beregning av kvotegrunnlaget for ulike lengdegrupper, er det en nær sammenheng mellom fartøyets lengde, antall fartøyer innen de respektive lengdegruppene og kvotefaktorens størrelse. Kvotefaktoren bestemmer størrelsen på den individuelle kvoten og kan defineres som den andel et fartøy med en gitt lengde har av den totale gruppekvoten. Kvotefaktoren øker med fartøyets lengde og kvotestigen betegner antall lengdegrupper med

tilhørende kvotefaktor. Siden 1994 har konvensjonelle fartøyer vært regulert som to adskilte gruppekvoter; en kvotestige for fartøyer over 28 meter en kvotestige for fartøyer under 28 meter (gruppe 1), se figur 2.

For å sikre stabile rammevilkår for aktørene er det grunnleggende at antall kvotefaktorer holdes konstant. Dette fordi mengden i tonn kvote ved kvotefaktor 1, fremkommer ved at man deler gruppenes tildelte totalkvoter på antall kvotefaktorer. Et fartøys individuelle kvote beregnes således ved å multiplisere mengden i tonn ved kvotefaktor 1 med antall kvotefaktor fartøyet faktisk har utfra den lengdegruppe fartøyet tilhører. I tillegg anvendes en viss overregulering, slik at kvotefaktor 1 blir større enn den kvoten som er teoretisk beregnet.

Nettopp forholdet mellom gruppekvotens faktiske størrelse og graden av overregulering for å sikre at gruppekvoten fiskes opp, refererer til forskjellene i begrepene fartøykvoter og maksimalkvoter. Opererer en med fartøykvoter, har man ingen eller lav grad av overregulering. Ved en slik tilpasning har fartøyene størst sikkerhet for at man kan fiske tildelt fartøykvote. Økende grad av overregulering eller maksimalkvoteregulering, innebærer således et sterkere konkurranseelement mellom fartøyene innen samme gruppekvote. Bruken av maksimalkvoter innebærer i større grad at fisket stoppes når gruppekvoten er fisket opp, uavhengig av om enkelte fartøyer innen ulike lengdegrupper ikke har fisket tildelte kvoteandeler (Fiskeridepartementet, 1998).



Figur 2 Fordeling av kvotefaktorer for fartøyer under 28 meter, 1998 (gruppe 1). Kilde: Fiskeridepartementet, 1998

Et sentralt element i hvordan kvotesystemet har fungert, var at dersom fartøyer fikk økt antall kvotefaktorer uten at andre fartøyer reduserte tilsvarende, økte gruppens totale antall kvotefaktorer. Dette var konsekvensen når skjæringsdatoen for utskifting og forlengelse av fartøyer ble flyttet fremover i tid. Slik vil også summen av antall kvotefaktorer øke dersom antall deltakere økes uten at andre tas ut tilsvarende. Dette kan skje i form av rekruttering til fisket uten at det samtidig foretas en tilsvarende reduksjon av adgangen til å delta i fisket. En økning av antall kvotefaktorer ved en gitt kvotestørrelse, fører følgelig til at verdien av kvoter ved kvotefaktor 1 reduseres eller minker i verdi (Hallenstvedt & Søvik, 1996).

Fornyelse av kystflåten- Subsidiering av kvoter og økt kapasitet?

Med basis i endringene i flåtestruktur og kvotesystemet vil vi ta for oss fordelingen og utviklingen av antall kvotefaktorer i gruppe 1. Fokus vil være økningen i antall kvotefaktorer eller de kvotemessige kostnadene som har skjedd, samt de strukturelle tilpasningene til regelverket som Fiskeridepartementet (1998) har observert for perioden 1990-97.

Første gang skjæringsdatoen endres på 90-tallet er fra 15. januar til 16. november i 1990. Senere endres skjæringsdatoen i 1994 og medfører at alle som hadde byttet ut mindre- med større fartøyer eller forlenget eksisterende fartøyer, fikk kvotemessig uttelling for investeringene. Dette var et sterkt signal til fartøyeiere som ikke hadde foretatt nyinvesteringer, idet det kunne være en fremtidig mulighet for

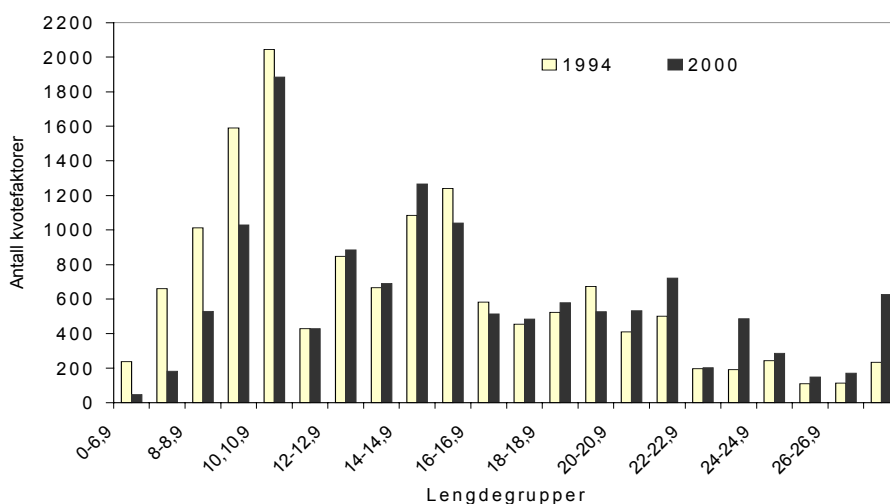
kvotemessig uttelling. I forhold til tidligere år øker derfor nyinvesteringene i 1994. Praksisen med endringer av skjæringsdatoen fortsatte i både 1995, 1996 og 1997. Resultatet var at aktørene som bygde nye fartøyer eller forlenga eksisterende fartøyer i dette tidsrommet, også oppnådde kvotemessig uttelling.

De kvotemessige kostnadene med flytting av skjæringsdatoene og dermed økningen i antall kvotefaktorer, kan illustreres med året 1995. I dette året ble verdien i tonn kvote ved kvotefaktor 1 for fartøy under 28 meter, redusert fra 14,2 til 13,5 tonn. Overført til reelle kvoteberegninger ville dette gitt grunnlag for å tredoble antall fartøyer mellom 27-28 meter, fra 20 fartøyer til 61 fartøyer. I følge Fiskeridepartementet (1998) tilsvarer dette de kvotemessige kostnadene som bare flyttingen av skjæringsdatoen i 1995 medførte (Fiskeridepartementet, *ibid*).

Også rekrutteringstiltak bidro til at antall kvotefaktorer på 90-tallet økte. I 1991 gjennomføres det to rekrutteringsrunder mot yngre fiskere med eget fartøy samt at det rettes opp skjevheter i forhold til 1990-reguleringen. Bare rekrutteringsrunden i 1990 økte antall kvotefaktorer med 2.290 mens rekrutteringsordningene for 1991-92 økte med 650 kvotefaktorer. I 1994 gjennomføres en ny rekrutteringsrunde som baseres på et "friskt kvantum" på 120 kvotefaktorer, mens rekruttering for årene 1995, 1996 og 1997 baseres på inntrukne kvoter fra fartøyer som ikke oppfylte aktivitetskravet. Også fartøyer som i utgangspunktet ikke oppfylte kriteriene for tildeling av torskekvoter før 1989, tas inn under ordningen med gruppe 1 og bidrar til økning i antall kvotefaktorer. Andre viktige faktorer for økte investeringer, var også at torskekvotene viste sterk økning med positive prognoser for de kommende årene.

Tabell 4 Økning i antall kvotefaktorer i gruppe 1, 1990-97. Kilde: Fiskeridepartementet, 1998

Rekruttering	Antall kvotefaktorer	Flytting av skjæringsdato	Antall kvotefaktorer
1990	2290	1999	60
1991-92	650	1994-95	686
1994	120	1996	250
1997	40	1997	160
Totalt rekruttering/skjæringsdato	3100		1156



Figur 3 Utvikling antall kvotefaktorer, 1994 og 2000. Kilde: Reguleringsrådet, 1994 og 2000

Økningen på 4.256 kvotefaktorer er ca. $\frac{1}{4}$ av totalt antall utdelte kvotefaktorer i 1997. Dette viser klart at antall kvotefaktorer har økt og i følge Fiskeridepartementet (1998), har den totale fangstkapasiteten i kystflåten økt betydelig.

Konsekvensen av at antall kvotefaktorer har økt, er således at den disponible gruppekvoten må deles på flere og at fartøykvotene målt i antall tonn, blir mindre per enhet kvotefaktor enn det i utgangspunktet var lagt opp til. Denne utviklingen har bidratt til endrede rammevilkår for kystflåten.

Et viktig trekk er at de som ikke har investert i større fartøyer, har subsidiert økningen i antall større fartøyer med kvoter fra egen gruppe. For aktørene som ikke har bidratt til kapasitetsøkningen i kystflåten, har følgelig bruken av skjæringsdatoer og rekrutteringstiltakene fungert som tap av kvoter ved at de er overført til de aktørene som byttet ut mindre fartøyer med større fartøyer. For aktørene som ikke har bidratt til kapasitetsoppbyggingen, hadde følgelig kvotene vært større dersom bruken av skjæringsdatoer og rekrutteringstiltak ikke hadde funnet sted. Dette er også bakgrunnen for at Fiskeridepartementet (op.cit) omtaler prosessen som "kvotemessige kostnader" for de aktørene som ikke har bidratt til kapasitetsøkningen i kystflåten. Gitt at antall fartøyer viser størst økning i de største lengdegrup-

pene, har det følgelig funnet sted en fordeling av torsk kvoter fra de minste lengdegruppene til de største fartøyerne i gruppe 1.

Med dette kan man stille spørsmål om det er et paradoks at kapasitetsoppbyggingen i kystflåten belønnes med kvoter fra aktører som ikke bidrar til en slik økning. Både i St. meld. nr. 58 (1991-92) og i St. meld. nr. 51 (1997-98), er det en klart uttalt målsetting at en nødvendig flåtefornyelse, ikke skal medvirke til økt fangstkapasitet.

Institusjonelle tilpasninger til strukturendringene

Når det likevel ikke har vært rettet særlig oppmerksomhet mot at fellesskapet har båret de kvotemessige kostnadene ved restrukturering av kystflåten, er det nærliggende at dette skyldes utviklingen av torsk kvotene nord for 62°N. Fra 1990 øker disse fra 113.000 tonn til 340.000 tonn for perioden 1994-96, før den når en topp på 400.000 tonn i 1997. Samtidig reduseres tilgjengeligheten for torsk ut over 90-tallet, som i seg selv har bidratt til at fartøyerne i de minste lengdegruppene har hatt problemer med å fiske tildelte kvoter. Effektene av økningen av antall kvotefaktorer frem til 1997, har med dette vært lite synlig. Dette er også

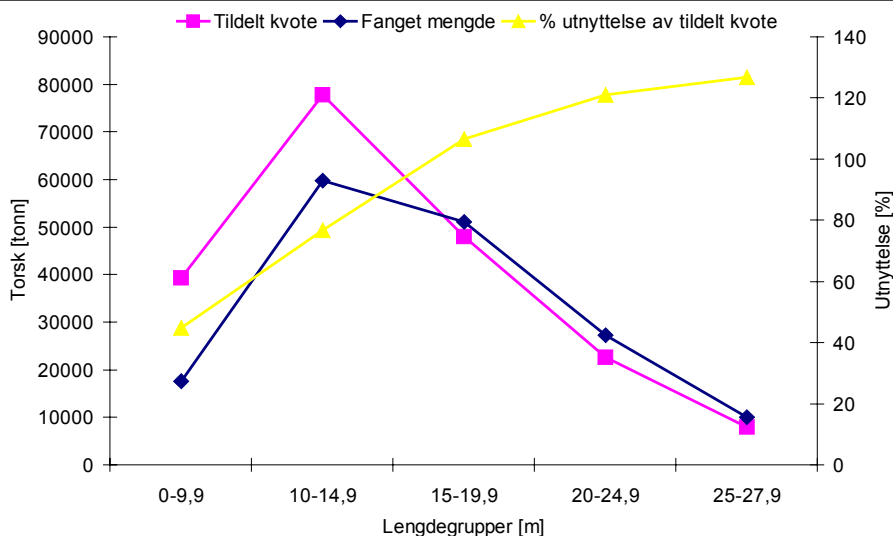
bakgrunnen for at det for årene 1994-97 har gitt rom for store overreguleringer i form av fritt fiske for fartøyer i gruppe 1 (Fiskeridirektøren, 1999).

Fra 1998 reduseres imidlertid TAC for torsk fra 694.000 tonn til 430.000 tonn for år 2000. Over en periode på tre år tilsvarer dette en reduksjon på hele 40%. Ressursutviklingen kombinert med endringene i flåtestrukturen og økningen i antall kvotefaktorer, bidrar imidlertid til å synliggjøre summen av disse prosessene gjennom reguleringsregimet. Overreguleringen reduseres og for år 2000 foreslår Fiskeridirektøren (1999) den laveste overreguleringen for hele 90-tallet.

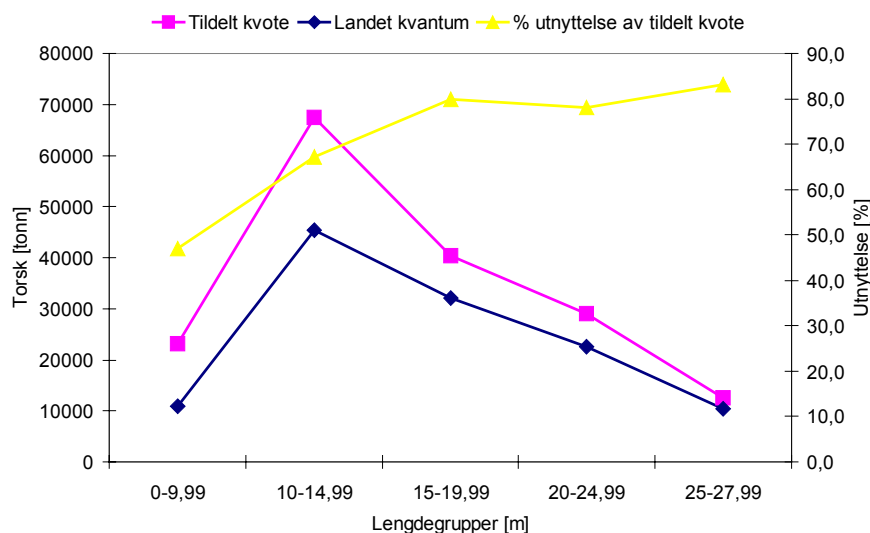
I 1995 er gruppekvoten for fartøyer mellom 0-28 meter (gruppe 1) på 168.460 tonn. Det legges opp til periodisering av fisket på gruppenivå med et avsatt kvantum på 158.460 tonn ut september måned og 10.000 tonn til etter 1. oktober. I 1995 startet man ut med 25% overregulering ved årets begynnelsen. Ettersom tilgjengeligheten av fisk ble dårligere enn hva man antok gjennom vinteren, økte overreguleringene med over 50% i løpet av mai måned⁷⁾. Den 19. juli ble maksimalkvoteordningen opphevet og den 19. september ble maksimalkvoteordningen som skulle starte 1. oktober opphevet. I ettertid

hevder Fiskeridirektøren (1995) at graden av overregulering kunne vært større ved årets start og at første refordeling (2/5-95) kom for sent.

Gjennomgangen av reguleringene for 1995 viser at kystflåten i realiteten hadde fritt fiske gjennom mesteparten av 1995. Året 1995 illustrerer også tydelig effektene av en flåtestruktur der de minste fartøyene ikke fisker tildelte kvoter, og at dette gir grunnlag for at de større fartøyene kan fiske andelene til den mindre flåten. Overreguleringer eller maksimalkvoten, kan således beskrives som refordeling eller overføring av kvoter fra mindre fartøyer som ikke fisker tildelte kvoter, til større fartøyer som har kapasitet til å fiske mere enn tildelte kvoter. Mens større fartøyer hadde en utnyttelsesgrad på opp til 130% i forhold til tildelte kvoter, ser vi at fartøyene i de minste lengdegruppene bare utnytter 40-80% av tildelte kvoter før den totale gruppekvoten er fisket opp. Dette illustrerer også den innebygde fleksibilitet i reguleringene for kystflåten. I 1999 er gruppekvoten til fartøy mellom 0-28 meter redusert til 122.170 tonn. Ved årets start legges det opp til en overregulering på 40%. Den 18. oktober økes overreguleringen til 57%, slik at maksimalkvotene øker med 15%.



Figur 4 Maksimalkvoter og utnyttelsesgrad fordelt på lengdegrupper, 1995. Kilde: Reguleringsrådet, 1995

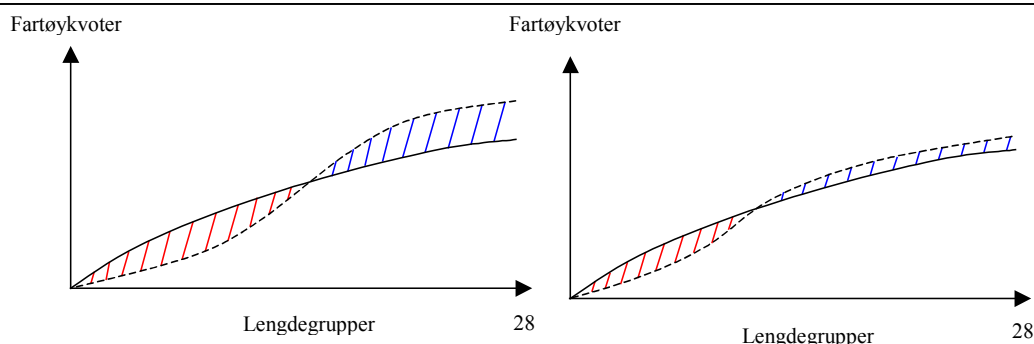


Figur 5 Maksimalkvoter og utnyttelsesgrad fordelt på lengdegrupper, 1999. Kilde: Reguleringsrådet, 1999

Både den store kvotereduksjonen i forhold til 1995 og refordelingen av antall kvotefaktorer som følge av strukturendringene i flåten (se tabell nr. 6), kommer til uttrykk ved reguleringsregimene for 1999. Som det fremgår av figur nr. 3 har særlig fartøyene mellom 15-28 meter en langt lavere utnyttelsesgrad før den samla gruppekvoten nås. Sammenligna med 1995 er det således lagt opp til et betydelig strammere reguleringsregime i 1999. For inneværende år (2001) kommer denne utviklingen sterkere til uttrykk. En reguleringsstrategi på 40% overreguleringer ved årets start og meget god tilgjengelighet av torsk ut over vintermånedene, førte til at det direkte fisket etter torsk, allerede måtte stoppes den 13. mai. Konsekvensen var blant annet at fartøyer som ikke hadde startet

fisket etter torsk eller bare fisket en liten del av tildelt fartøykvote, likevel måtte stoppe fisket. Sistnevnte fisket med dette en uforholdsmessig liten andel av den totale gruppekvoten, samtidig som de mest aktive fartøyene fisket en større andel enn den tildelte fartøykvoten.

For å forstå effektene av reguleringsregime i gruppe 1, er det imidlertid viktig å skille mellom kvotefordelingen det legges opp til ved årets start (per 1. januar) for et gitt år og den faktiske fordelingen av fangst ved årets slutt (per 31. desember)⁸⁾. Gitt de store forskjellene i kvoter for 1995 og 1999 og at fisket i gruppe 1 ble gjennomført under ulike vilkår for disse årene, kan graden av overreguleringer fremstilles på denne måten, se figur 6.



Figur 6 Illustrasjon av høy overregulering og fleksibilitet (fig 1) og tilnærma fartøykvoter og liten fleksibilitet (fig 2)⁹⁾

De to figurene illustrerer en utvikling der stadig flere fartøyer i gruppe 1 fisker tildelte kvoter. Dette reduserer behovet, men også mulighetene for overreguleringer for å sikre at den samla gruppekvoten fiskes opp. Med moderniseringen av fartøymassen i gruppe 1, er det et viktig poeng at denne utviklingen også kan knyttes til framtidige kvotestørrelser som vi har hatt tidligere på 90-tallet, og ikke bare til perioder med lave kvoter for fartøyene i gruppe 1. Konsekvensene av en slik utvikling kan være at fartøyene i de største lengdegruppene må redusere de relative andelene av den totale gruppekvoten. Dette kan igjen bidra til redusert kapasitetsutnyttelse, og at graden av overkapasitet i de største fartøyene i gruppe 1 forsterkes. Dette fører til økt press på i første rekke andre fiskeslag som brosme, lange, hyse og sei. Alternativt kan fortsatt høy grad av overregulering eller bruk av maksimalkvoter, bidra til at den samla gruppekvoten nås før de mindre lengdegruppene fisker akseptable andeler av gruppekvoten¹⁰⁾.

Strukturendringene som har skjedd i gruppe 1 på 90-tallet, indikerer at reguleringssystemet for kystflåten utsettes for press. Når en stadig større del av kystflåten øker fangstkapasiteten, drives reguleringssystemet bort fra en innebygd fleksibilitet med muligheter for økende overreguleringer ettersom fisket utvikler seg gjennom året, til større grad av reguleringer i form av garanterte fartøyskvoter. I sistnevnte tilfelle kan bruken av fartøyskvoter være et mål på god tilpasning mellom teknisk fangstkapasitet og ressursgrunnlaget. Samtidig representerer en tilpasning med fartøyskvoter et reguleringsregime med redusert fleksibilitet og stivere strukturer. Og paradoksalt nok er det større og mer effektive fartøyer som har bidratt til at fleksibiliteten i reguleringene reduseres.

Fiskeridepartementets (2000) forslag om innføring av enhetskvoter for fartøyer mellom 21-28 meter i gruppe 1, kan langt på veg være en bekreftelse på beskrivelsen foran samt behovet for å redusere fangstkapasiteten innenfor disse lengdegruppene. I Fiskeridepartementets høringsforslag (op.cit) heter det at¹¹⁾ (s. 3):

"Enhetskvoter har vært sett på som et særtiltak som skal redusere antall fartøy i en gruppe hvor fangstkapasiteten overskrider tilgjengelig kvotegrnlag i uoverskuelig fremtid. Dersom antall fartøyer i en gruppe reduseres, blir tilgjengelig fangstkvantum for gjenværende fartøy større enn det ellers ville vært. Dette vil dermed i neste omgang bidra til bedre lønnsomhet for hvert enkelt fartøy i gruppen i fremtiden. Siktemålet har således vært å fremme en bedre balanse mellom ressursgrunnlaget og fangstkapasitet i vedkommende fartøygruppe".

I høringsnotatet legger Fiskeridepartementet også til grunn noen viktige forutsetninger for at innføring av enhetskvoter for fartøyer mellom 21-28 meter skal være formålstjenlig:

- adgangen til vedkommende gruppe må være lukket
- en tilnærmet fartøyskvotesituasjon
- en høy og tilnærmet lik grad av kvoteutnyttelse
- gruppen av fartøyer må ikke være større enn at det gir reell effekt å ta fartøy permanent ut av fisket.

Med forslaget om enhetskvoter for de største fartøyene i gruppe 1, er ikke lenger aktørene i dagens gruppe 1 å betrakte som en homogen masse. Kapasitetsøkningen i de største lengdegruppene innad i gruppe 1 gjør det vanskelig å regulere fisket på en måte som fanger opp alle legitime behov mellom store og små aktører internt i gruppe 1. Langt på veg er denne utviklingen drevet frem gjennom en bevisst statlig politikk, der aktører ble stimulert til å satse på større fartøyer gjennom prioritet i det statlig-finansielle virkemiddelapparatet og tildeling av økte kvoter til de nye fartøyene.

Siste 10 års utvikling har med dette endret kystfisket som segment i fangstleddet. Mens den offentlige politikken har legitimert restrukturering og kapasitetsøkning i kystflåten ut over store deler av 90-åra, lanseres det nå radikale forslag til nedbygging av fangstkapasiteten i det samme flåtesegmentet som ble stimulert til oppbygging. Resultatet er en utvikling fra en tilstand av tilnærma fri etablering i den åpne allmenningen, til at myndighetene nå setter på dagsorden reguleringstiltak som hittil bare har hatt havfiskeflåten som adressat.

Modernisering av kystflåten - Nye dimensjoner i fordelingsdebatten?

I den norske debatten er fiskerinæringa omtalt som en politisert og gjennomregulert næring, der utformingen av den offentlige politikken foregår gjennom et nøye samspill mellom stat og organisasjoner. I følge Hernes (1978) er innslaget av korporative kanaler særlig fremtredende mellom primærnæringene og staten, der organisasjonene gis eksklusive retter til å forhandle på vegne av aktører i næringa. Eksempler på slike korporative kanaler, er Norges Fiskarlags enerett til å forhandle med staten om de årlige Fiskeritavtalene eller Reguleringsrådet der representanter fra forvaltning og organisasjoner utformer fordeling og teknisk gjennomføring av fisket. Aarset & Lorentzen (1998) viser til at institusjoner er styringsredskaper for den offentlige politikken og det er allment akseptert at reguleringen av fisket foregår i kraft av institusjoner. Disse skal være robuste og bidra til stabile rammevilkår gjennom et sett av formelle regler som både stimulerer og begrenser rasjonelle aktørers adferd på en gitt arena. Olsen (1988) omtaler utformingen av institusjoner som utviklingen av organisatoriske rammer for beslutningsprosesser. I fiskerinæringen refererer slike beslutningsprosesser til et sett av grunnleggende betingelser for næringsaktørene, i forhold til politiske mål og herunder bruken av institusjoner for oppnåelse av ønska adferd (Young, 1989). Bruken av institusjoner som instrument for endringer av mål og adferd, fordrer med dette endringer i det institusjonelle rammeverket som rettes inn mot en gitt virksomhet. Peters (1998) har en instrumentell tilnærming til begrepet institusjoner. I dette perspektivet legger man til grunn at aktører som omfattes av institusjonens formelle virkefelt, handler ut i fra rasjonelle valg gjennom en nyttemaksimerende adferd. På denne måten kan vi hevde at fiskernes handlinger formes i sterk grad av det institusjonelle rammeverket, men at fiskernes adferd også øver press på utformingen av institusjoner som styringsverktøy for næringspolitikken.

Siste 10 års utvikling er nettopp preget av store endringer i det institusjonelle rammeverket, der teknologiske moderniseringsprosesser har tvinga forvaltningen til omfattende endringer. Holm (1995) viser til at det siste 10 året har vært preget av en generell "institusjonell uro", med nedbygging av ordninger som tidligere var legitime styringsverktøy og skifte i korporative kanaler mellom stat og næring. Slik har også endringer i rammeverk og virkemiddelapparatet, fungert som viktige drivkrefter for strukturendringene som har skjedd i kystflåten.

Introduksjonen av et rettighetsbasert fiske skulle være en strategi for å sikre kystflåtens overlevelse på lang sikt samt gi rom for økt planlegging og markedsorientering. Introduksjonen av garanterte fartøyskvoter skulle også bidra til å fjerne konkurranseelementet om en størst mulig andel av totalkvoten for den konvensjonelle flåten samt gi rom for økt kontroll med uttaket for den enkelte aktør. Med introduksjonen av trålstigen i 1989 fant man en langsiktig løsning på konfliktdimensjonen mellom kyst og hav, som igjen gav grunnlaget for kvotefordelingen internt i kystflåten. Med denne vanskelige fordelingskonflikten ryddet av veien, kunne man også for alvor ta til med moderniseringen av kystflåten. Lukkingen av allmenningen og introduksjonen av fartøyskvoter, gjorde det nettopp mulig å knytte bruken av skjæringsdatoer for kvotemessig uttelling ved flåtefornying til selve kjerna i fordelingsregimet til kystflåten. Alternativt kunne man tenke seg at strukturendringer skulle foregå innenfor en åpen allmenning. I et åpent systemperspektiv kan man gi finansiell prioritet til ulike redskaps- og lengdegrupper, men det vil imidlertid ikke være rom for å gi kvotemessige uttelling etter størrelsen på fartøyene.

Kombinasjonen av lukking av allmenningen og tildeling av økte torskekvoter kombinert med prioritet i det finansielle virkemiddelapparatet, kan med dette sies å være de sterkeste drivkreftene for strukturendringene i kystflåten.

Strukturendringene i kystflåten kombinert med tekniske moderniseringsprosesser, har bidratt til en sterk økning av den samla fangstkapasiteten i gruppe 1. Tabell 3 viser imidlertid at denne kapasitetsøkningen er særlig fremtredende for fartøyer mellom 20-

28 meter, eller at de ulike lengdegruppene i gruppe 1 har hatt en ulik kapasitetsutvikling på 90-tallet.

Kapasitetsøkningen og strukturendringene i kystflåten er nettopp bakgrunnen for at det også har blitt stadig vanskeligere å vedlikeholde ett felles reguleringsregime for samtlige lengdegrupper mellom 0-28 meter i gruppe 1.

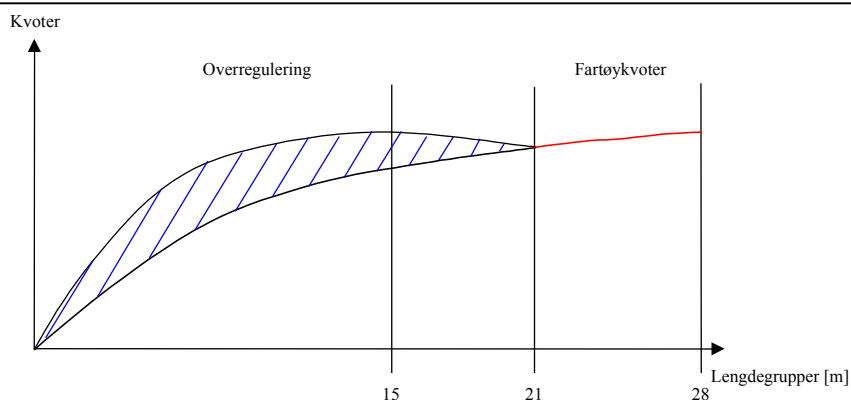
Når resultatet av den offentlig initierte effektiviseringen av kystflåten, er at myndighetene nå går bort fra reguleringer etter maksimalkvoter og lanserer enhetskvoter for fartøyer mellom 21-28 meter, viser dette at disse fartøyene tilnærma har en fartøyskvotesituasjon som også kan være et bidrag til interne fordelingskonflikter i kystflåten.

Denne antakelsen refererer til forholdet mellom fartøyskvoter og bruken av overreguleringer (maksimalkvoter) for å sikre at gruppekvoten fiskes opp og herunder kriteriene for en fremtidig kvotefastsettelse for ulike lengdegrupper. Det grunnleggende spørsmålet blir om man skal legge til grunn fordelingen av fartøyskvoter ved årets start, eller den faktiske fordelingen mellom fartøyene ved årets slutt? Som tidligere nevnt har store deler av 90-årene vært regulert etter maksimalkvoter og med tilnærma fritt fiske for flere år på 90-tallet. Dette øker som kjent differansen mellom tildelte kvoter ved årets start og den faktiske fordelingen ved årets slutt.

Dette gir følgende problemstillinger (jfr. figur 6):

- dersom fartøyskvoter for fartøy mellom 21-28 meter skal bygge på kvotefordelingen ved årets start, vil denne gruppen tape kvoter i forhold til historiske andeler av gruppekvoten, mens fartøyer under 21 meter vil få en større andel enn hva de faktisk fisker.
- dersom fartøyskvoter for fartøy mellom 21-28 meter skal bygge på faktiske fangster ved årets slutt, vil denne gruppen få tildelt en større andel kvoter i forhold til tildelte kvoter ved årets start. Dette resulterer i at fartøy under 21 meter mister historiske kvoteandeler som baseres på fordelingen ved årets start.

Nettopp reguleringer som tar utgangspunkt i fordelingen ved årets start, legges til grunn når Finnmark Fiskarlag (1999) tar til orde for en oppdeling i ulike lengdegrupper av kystflåten. Denne forutsetningen er for å sikre at den minste kystflåten ikke mister historiske rettigheter. Den er også en erkjennelse av at moderniseringsprosessen i kystflåten har gjort det stadig vanskeligere å vedlikeholde et felles reguleringsregime for alle lengdegruppene i gruppe 1. Forslaget fra Finnmark Fiskarlag (op.cit) tar til orde for at gruppe 1, deles opp i 0-15 meter, 15-21,35 meter og 21,35-28 meter. En kvotemessig gruppering av flåten, skal således bidra til at konkurransen blir mest mulig jevn innad i hver enkelt gruppering, se figur 7.



Figur 7 Illustrasjon av fartøyskvoter for fartøy mellom 21-28 meter og ulik overregulering for lengdegruppene 0-15 meter og 15-21,35 meter

Med grenser mellom lengdegruppene legger ikke lenger kapasitetsutviklingen i én lengdegruppe føringer på utviklingen i andre lengdegrupper. Vi får større grad av homogenitet internt i respektive grupper og grunnlag for å regulere fordelingen på en måte som er best mulig tilpasset kystflåtens ulike kapasitet og behov.

Figur 7 illustrerer imidlertid også godt potensielle fordelingskonflikter i kystflåten; I forhold til havfiskeflåten kan en intern fragmentering i kystflåten, redusere kystflåtens innflytelse i fiskeripolitikken. Med utviklingen av den moderne ressursforvaltningen, viser Holm (1996) til at korporative kanaler mellom staten og Norges Fiskarlag er flyttet fra Hovedavtalen til Reguleringsrådet som forhandlingsarena. I følge Holm (op.cit) har dette ført til at Norges Fiskarlag har mistet innflytelse i fiskeripolitikken, blant annet fordi Reguleringsrådet er en arena som kan virke splittende på "kyst" og "hav" i Fiskarlaget.

En fragmentering av kystflåten kan følgelig tilføre Fiskarlaget ytterligere nye dimensjoner i fordelingsdebatten. Sistnevnte kan også lett forsterkes av at moderniseringsprosessene i kystflåten, ytterligere skygger til forskjellene i begrepene "kystfiske", "konvensjonelle fartøyer" og "havfiske". Større fartøyer i gruppe 1 har i dag fangstkapasiteter som er på linje med hva havfiskefartøyer innen konvensjonell sektor hadde for bare få år tilbake. Dette illustrerer nettopp at utviklingen i kystflåten, ikke bare er et internt anliggende, men berører den etablerte orden i fangstleddet som helhet.

Gjennomgangen foran viser at moderniseringsprosesser i kystfisket, ikke bare refererer til teknologisk endring i fangstleddet. Når knappe fiskeressurser skal fordeles på en stadig mer effektiv fiskeflåte, øker også

kompleksiteten og detaljeringsgraden i reguleringsregimet. Målsettingen om en legitim fordeling endres fra åpen og enkel organisering, til at allmenningen lukkes gjennom innføringen av et rettighetsbasert kvoteregime ned til de minste kystfartøyene. I tillegg øker kompleksiteten i organiseringen med stadig stivere strukturer gjennom detaljerte kvotefordelinger, periodisering av fisket og bifangstregler som kan være vanskelig å kombinere med det øvrige kvoteregimet.

Det siste 10-året kan med dette illustreres med et skifte fra et arbeidsintensivt og tradisjonelt kystfiske som gav rom for betydelig fleksibilitet i reguleringene, til at det i dag er en effektiv og fleksibel flåte som driver reguleringsregimet bort fra organisatorisk "slack" og mot økt grad av formell organisering.

Arbeidet til Norges Fiskarlags Ressursfordelingsutvalg (2001), illustrerer nettopp at omforente avtaler om ressursfordelingen mellom ulike redskaps- og lengdegrupper, er avgjørende for stabiliteten og organisasjonsstrukturen i næringa. Likevel viser utviklingen i kystflåten at lukking av allmenningen og introduksjonen av fartøykvoter, i seg selv ikke er noen garanti for å hindre økt kapasitet i fangstleddet. I den fiskeripolitiske debatten har bruken av skjæringsdatoer som element i strukturdebatten, fått overraskende liten oppmerksomhet. Også drøftelsen om kapasitets- og fordelingsmodeller for kystflåten, viser at de tradisjonelle skillelinjene mellom "kyst"- og "hav" er forelda. For å sikre en best mulig langsiktig stabilitet i ressursfordelingen samt hindre ytterligere kapasitetsoppbygging i fangstleddet, fortjener derfor innholdet i begrepene en ny debatt.



Referanser

- Andersen, P. (1979). *Fiskerioekonomi. En redegjørelse for den økonomiske teori om utnyttelse av fiskeressurser og en analyse af forskjellige reguleringsmetoder*. Sydjysk Universitetsforlag.
- Brochmann, B. (1981). Virkninger på lang sikt av statsstøtte til fiskeriene. serie C: Fiskerioekonomi nr. 1/81. Institutt for Fiskerifag, Universitetet i Tromsø.
- Dreyer, B (1998). Kampen for tilværelsen- et studium av overlevelsesstrategier i fiskeindustrien. Avhandling for Dr. Scient-graden, Norges Fiskerihøgskole/Universitetet i Tromsø.
- Farstad, A. & B. Enerhaug (1999). Funksjonskrav til fremtidens større fiskefartøy. Rapport nr. MT40 A98-440. Marintek, Trondheim.

- Finmark Fiskarlag (1999). Reguleringene av fiskeriene for år 2000. Styrevedtak nr. IS/sr J.nr. 196/99.
- Fiskeridepartementet (1998). Om beregning av kvoter ved utskifting og forlengelse av fartøy som fisker torsk nord for 62°N med konvensjonelle redskaper. Arbeidsgruppe nedsatt av Fiskeridepartementet med medlemmer fra Norges Fiskarlag, Fiskeridepartementet og Fiskeridirektoratet.
- Fiskeridepartementet (1999). Innspill til revidering av de overordnede fiskeripolitiske retningslinjer om virkemiddelbruken overfor fiskeri- og havbruksnæringen forvaltet av SND.
- Fiskeridepartementet (2000). Høring: Endring av saltvannsfiskekloven § 5A Spesielle Kvoteordninger.
- Fiskeridirektøren (1995). Sakspapirer til Reguleringsrådet 8. og 9. desember.
- Fiskeridirektøren (1999). Sakspapirer til Reguleringsrådet 7. og 8. desember.
- Friis, P. (1994). Nye rammebetingelser for den europeiske fiskeomsætning. Paper presentert på konferansen *Nordiske fiskerisamfund i fremtiden. Bæredyktige innovasjoner eller marginalisering?* Torshavn 8-13 august.
- Hallenstvedt, A. & G. Søvik (1996). Struktur og kapasitetstilpasning i kystflåten. Utredning for Norges Fiskarlag. Norges Fiskerihøgskole/Universitetet i Tromsø.
- Hariede, N.-R. (2000). Personlig meddelelse, tidligere forsker ved Møreforskning, avd. Ålesund.
- Hernes, G. (1978). *Forhandlingsøkonomi og blandingsadministrasjon*. Universitetsforlaget.
- Hernes, H.-K. (1999). Forhandlingsmakt eller argumenstasjonsbyrde. En analyse av Hovedavtalen for fiskerinæringen og avviklingen av fiskeristøtten. Avhandling for Dr. polit-graden. Institutt for Statsvitenskap, Det samfunnsfaglige fakultetet/Universitetet i Tromsø.
- Hersoug, B. & D. Leonardsen (1979). *Bygger de Landet?* Pax Forlag, Oslo.
- Holm, P. (1991). Særinteresse versus allmenninteresser i forhandlingsøkonomien? Om Hovedavtalen i fiskerinæringa. Tidsskrift for Samfunnsforskning, **32**, s. 99-119.
- Holm, P. (1995). The dynamics of institutionalization: Transformation processes in Norwegian fisheries. *Administrative Science Quarterly*, **40**, pp. 398-442.
- Holm, P. (1996). Moderniseringsprosesser i fiskerinæringa 1935-96. Notat Norges Fiskerihøgskole/Universitetet i Tromsø.
- Jentoft, S. (1984). Fiskeripolitikk som nullsum-spill. Samordningsproblemer og samarbeidsformer i fiskeridistrikter. Avhandling for den Filosofiske Dr. grad, Universitetet i Tromsø.
- Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Namdalen (1996). Strategier for utvikling av Nord-norsk fiskerinæring med særlig vekt på fornying og flåtestruktur i kystfiskeflåten, Bodø.
- Nordisk Ministerråd (1998). Fiskeriets Nye markedsvirkelighet – Nye utfordringer for det nordiske fiskeri. Mandag Morgen Micro News. Tema Nord 1998:523, København.
- Norges Fiskarlag (2000). Høring: Endring av saltvannsfiskekloven § 5A spesielle kvoteordninger- fartøy på eller over 21 meter som deltar i grupper som er underlagt adgangsbegrensning, i tillegg til trål- og ringnotfartøyer. 20. oktober.
- Norges Fiskarlag (2000). Hva du bør vite. Faktahefte om norsk fiskeri- og havbruksnæring.
- Norges Fiskarlag (2001). Innstilling fra Ressursfordelingsutvalget
- Norges Råfisklag (2000). Statistikk.
- Olsen, B.-E. (red.), L. Akse, B. Dreyer, S.O. Olsen & T. Vassdal (1987). Økt verdiskaping i norsk fiskerinæring. Kritiske faktorer, virkemidler og veivalg. Rapport nr. 4, Fiskeriforskning.
- Olsen, J.P. (1988). Statsvitenskap, organisasjonsteori og nyinstitusjonalisme. I Olsen, J.P. (ed.) *Statsstyre og institusjonsutforming*, Universitetsforlaget.
- Peters, G. B. (1998). Institutional theory in political science. The "new institutionalism". Continuum, London and New York.
- Reguleringsrådet (1994). Sakspapirer til Reguleringsrådet.
- Reguleringsrådet (2000). Sakspapirer til Reguleringsrådet.
- St. meld. nr. 58 (1991-92). Om struktur- og reguleringspolitikk overfor fiskeflåten (Strukturmeldingen).
- St. meld. nr. 51 (1997-98). Perspektiver på utviklingen av norsk fiskerinæring.
- Statens Fiskarbank (1991-96). Årsmeldinger.
- Young, O. R. (1989). Resource rigmes and social institutions. Natural resources and social science. University and California Press, London.
- Aarset, B. & T. Lorentsen (1998). Modeller for styring av strukturen i kystfiskeflåten. SNF-rapport 40/98. Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning, Bergen.
- Åsjord, H. (2000): Statistikk (upubl).

Sluttnoter

- 1) Jeg omtaler fartøyene fra 0-28 meter i gruppe 1 som kystflåten. I reguleringssammenheng har fartøyene i gruppe 1 rett til garanterte fartøyskvoter med torsk.
- 2) Mindre fartøyer skal bare gis tilskudd i de tilfeller der dette er en hensiktsmessig båttype ut i fra distrikts- eller driftsmessige hensyn.
- 3) Fartøyene i gruppe 1, har ca. 50% av den norske torskekvoten (Fiskeridirektøren, 1999).
- 4) Statens Fiskarbank ble integrert i Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND) i 1997.

- 5) Data for tekniske kapasiteter er fra reelle fartøyer som er bygget de respektive årene.
- 6) K-faktor refererer til økning i lasteromsvolumet mellom nye og gamle fartøyer. Et slikt mål for et fartøys økning i fangstkapasitet har gyldighet fordi økning i lasteromsvolumet har en nær sammenheng med økningen i andre tekniske parametre som bestemmer fangsteffektiviteten (se tabell nr. 2).
- 7) Overreguleringene økte med 21,5% den 2. mai og med 33% den 24.mai.
- 8) Den lilla kurven uttrykker fordelingen av maksimalkvoter ved årets start (per 1. januar) mens den blå kurven uttrykker faktisk fordeling av fangst ved årets slutt (per 31 desember) for henholdsvis 1995 og 1999.
- 9) Den heltrukne svarte linjen er fordelingen av kvoter ved årets start. Det røde feltet illustrerer mengden av tildelte kvoter som de minste lengdegruppene ikke fisker, men at dette kvantumet fiskes av større fartøyer (blått felt). Summen av fangstmengden blir den samme, men ulik grad av overregulering (refordeling mellom lengdegruppene) sikrer at den totale gruppekvoten fiskes opp.
- 10) Dette er også bakgrunnen for at fartøyene under 11 meter har en andel av maksimalkvotene som garantert fartøykvote etter at gruppekvoten er fisket opp (Fiskeridirektøren, 1999).
- 11) Enhetskvoter ble først innført for torsketral og ringnot og senere for fartøyer over 28 meter i konvensjonell sektor