

Arbeidsnotat

Dette arbeidsnotatet inneholder prosjektinformasjon og foreløpige resultater, som internt og uformelt underlag for endelig prosjektrapport fra Nofima. Nofima hefter ikke for notatets innhold, og resultater/data vil i den godkjente prosjektrapport kunne avvike fra notatets opplysninger uten spesiell varsel eller henvisning til dette. For åpne prosjekter tas forbehold mot gjengivelse av innholdet, idet det eventuelt vil bli søkt utnyttet i forbindelse med patentering, publikasjoner o.l.

	<i>Tilgjengelighet:</i> ÅPEN	<i>Notat nr:</i>
<i>Tittel:</i> Spesialister og kombinasjonsfartøy i torskefisket	<i>Dato:</i> 21. desember 2012	
	<i>Antall sider og bilag:</i> 14	
<i>Forfatter(e):</i> Øystein Hermansen	<i>Prosjektnr.:</i> 21130	
<i>Oppdragsgiver:</i> Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond	<i>Oppdragsgivers ref.:</i> FHF # 900543	
<i>Tre stikkord:</i> Landingsmønster, tidsprofil, torskefokus	<i>Går til:</i> Referanse- og styringsgruppe	
<i>Sammendrag:</i> <p>Som følge av strukturvoteordningen som ble innført for kystflåten i 2003 har det vært mulig for fartøy å tilegne seg større kvoter, samt at det har blitt lettere for fartøy å endre kvoteporteføljen. I dette notatet analyserer vi om det er forskjeller mellom grupper av fartøy med ulike kombinasjoner av fisketillatelser. Hovedfokus er på torskefisket og vi har delt inn i ulike fartøygrupper etter lengde og fisketillatelse(r).</p> <p>I fartøygruppen med hjemmelslengde 15-21 m i torskefisket er spesialistene i stort flertall og fordelingen mellom spesialister og generalister er stabil. I gruppen 21-28 m hjemmelslengde er om lag to tredjedeler av fartøyene generalister. Trenden ser ut for å gå mot større andel spesialister. Når man korrigerer for fangst i pelagiske fiskeri er sammensetningen i de to gruppene relativt lik. Generalistene fokuserer i noe større grad på torsk og noe mindre på sei og hyse og andre arter.</p> <p>Tidsprofilen på gruppenes fangst av torsk er også relativt lik, men generalistene har en noe mer konsentrert fangst av torsk.</p> <p>I et begrenset datamateriale finner vi at fordelingen på anvendelse ser ut for å være relativt lik og at fisk fra begge fartøygruppene kjøpes og bearbeides av foredlingsbedrifter i alle kategorier.</p> <p>Enkeltlandingene fra generalistene er i gjennomsnitt betydelig større enn spesialistene. En liten andel av landingene i begge gruppene er svært store og skiller seg ikke vesentlig fra hverandre.</p> <p>Prisene som oppnås av spesialistene er i gjennomsnitt noe høyere enn generalistene. Dette gjelder spesielt for hyse og sei.</p>		

Innhold

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Problemstilling	1
2	Metode.....	4
2.1	Utvalg og gruppering	4
3	Resultater.....	5
3.1	Utvikling i fartøymassen i de ulike gruppene.....	5
3.2	Fiskeart	6
3.3	Sesongprofil	7
3.4	Anvendelse og fiskekjøper.....	8
3.5	Halstørrelse	10
3.6	Pris.....	11
4	Oppsummering.....	13
	Referanser	14

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Et spørsmål som tidvis har vært fremsatt i referansegruppa i prosjektperioden, har vært hvorfor vi ikke har fått en sterkere spesialisering av den norske kystflåten i form av en pelagisk del og en bunnfiskdel: En tilpasning på lik linje med havfiskeflåten som legger til rette for fartøytyper med rettigheter innen *enten* torskefisk *eller* pelagiske arter. Bakgrunnen har vært at de såkalte kombinasjonsfartøyene i kystfiskeflåten, som i tillegg til å fiske torskefisk med snurrevad deltar i pelagiske fiskerier (samt seinot), ofte har vært pekt på som syndere når det gjelder dårlig kvalitet på torskeråstoff. Store snurrevadhal som ikke bløgges, ødeleggende pumping eller sekking av fangsten eller kappfiske på loddetorsk av potensielt dårlig kvalitet kan stå som eksempler på slike generelle utfall mot denne delen av flåten.

Motforestillingene mot et slikt reguleringsregime har vært mange. Ikke bare er det vanskelig – for ikke å si umulig – å frata fiskerne rettigheter som er opparbeidet eller ervervet over lang tid, men rettigheter i flere fiskerier er også rasjonelt i økonomisk forstand: Det er mindre risikabelt dersom ett fiskeri slår feil, i tillegg har fartøyene med størst kvoteportefølje også det største inntjeningspotensialet. Med effektiv drift vil også lønnsomheten være størst her, parallelt med kapasitetsutnyttelsen.

Prosjektet har ikke tidligere løftet denne problemstillingen så høyt. Vi har imidlertid tidligere sett på forholdet mellom generalister og spesialister i kystflåten (Svorken og Hermansen 2011), eventuelle økonomiske gevinster ved spesialisering i flåten (Isaksen og Hermansen 2009) og forholdet mellom fartøy- og industristruktur med tanke på landingsmønster (Isaksen *m.fl.* 2006). I disse arbeidene har ulike forhold ved bunnfiskspesialister og de med pelagiske rettigheter i tillegg vært under lupen og funnene har spriket noe. Blant annet har vi vist at spesialister – generelt sett – har et mindre sesongbetont landingsmønster enn generalistene. Videre kan det se ut som sesongtoppene ikke blir fullt så sterke for spesialister med strukturkvoter.

Selv om det går relativt langt tilbake i tid, så viste vår analyse av fisket etter loddetorsk (Isaksen *m.fl.* 2003) at blant de som tok størsteparten av torskekvota si under vårtorskefisket i Finnmark (mer enn 80 prosent) så var fartøy med mange tilleggstillatelser (NVG-sild, seinot, loddetrål, makrell, etc.) overrepresenterte. Den gang opererte imidlertid flåten under en gruppekvoteavsetning til de to største fartøygruppene i kystflåten, som kombinert med overregulering ga et olympisk fiske. Våre analyser har også vist at det er vanskelig å isolere og identifisere hvilke faktorer i fangstoperasjon og førstehåndsmarked som er bestemmende for at noen fartøy utviser større lønnsomhet enn andre, både innad og mellom fartøygrupper.

1.2 Problemstilling

En dimensjon som er lite belyst tidligere, og som ble etterlyst fra styringsgruppa, er å se *nærmere på forskjellen i landingsmønster for torsk* mellom spesialister og generalister. Ikke bare med tanke på hvilken tid på året fangsten leveres, men også til hvilken kjøper og anvendelse fangsten går. Hensikten med en slik kartlegging er å identifisere eventuelle forskjeller i tilpasning mellom spesialister og kombinasjonsfartøy. Den bakenforliggende

hypotesen impliserer at det er forskjeller i råstoffegenskaper eller sesong som (delvis) ekskluderer den ene gruppas fangst fra enkelte anvendelser eller marked.

Her har vi en totrinns tilnærming til problemstillingen. Først identifiseres spesialister og generalister i kystflåtens lengdegrupper mellom 15 og 21 meter og mellom 21 og 28 meters hjemmelslengde. Det er i all hovedsak i disse gruppene vi finner generalister. En viktig del av den empiriske delen vil være å kartlegge den strukturelle utviklingen i torskesektoren langs variabelen spesialisering. I denne deskriptive delen av analysen vil vi rette oppmerksomheten mot følgende momenter

- Hvor stor andel av flåten er kombinasjonsfartøy og hvordan har denne andelen utviklet seg?
- Hvilke kombinasjoner av rettigheter har de?

Med utgangspunkt i denne kategoriseringen kan det avdekkes forskjeller i aggregert landingsmønster mellom spesialister og generalister. Sluttseddelstatistikken gir anledning til å avdekke kjøpere av fangsten fra enkeltfartøy, så i den grad forskjeller lar seg identifisere mellom spesialister og kombinasjonsfartøy så kan det også fremgå av den aggregerte analysen. Men mest trolig må man ned på et mindre geografisk nivå for å få frem eventuelle forskjeller i leveranser mellom de to gruppene fartøy. Som følge av fartøyenes mobilitet er det sannsynligvis blant de største fartøyene slike forskjeller kan avleires på aggregert nivå, men regionale eller sosiale bindinger av en viss karakter kan også her være til stede. Med utgangspunkt i sluttseddelstatistikken vil vi søke svar på følgende spørsmål;

- Hvordan presterer denne fartøygruppen i forhold til de spesialiserte langs dimensjoner som råvarepris, sesongprofil, leveringssted

Sluttseddelstatistikken tar høyde for til hvilken anvendelse råstoffet går, basert på salgslagenes kategorisering. Vi forventer imidlertid at datamaterialet må analyseres på et mer finmasket nivå for å få frem fordelingen på anvendelse, ettersom våre erfaringer tilsier at seddelføringer på mottakene ikke bestandig er like etterrettelig med tanke på anvendelseskategorien. Tabellen under viser fordelingen mellom anvendelse i Råfisklagets statistikk i 2000, 2005 og 2010, og viser en dreining i tid i retning mer til fersk og saltanvendelse på bekostning av fryst.

Tabell 1 Torskelandinger i Norges råfisklags distrikt i 2000, 2005 og 2010 – totalt og andel til ulike anvendelser. Kilde: Norges råfisklag

	2000	2005	2010
Torskelandinger (tonn)	296 168	262 852	313 957
- Herav utenlandske	(127 416)	(73 479)	(75 569)
Fersk	15 %	18 %	25 %
Frys	52 %	52 %	37 %
Heng	8 %	9 %	5 %
Salt	26 %	21 %	33 %

I alle tilfelle gir ikke anvendelsen fra sluttseddelstatistikken en god nok inndeling med tanke på til hvilke marked fisken går. Det kan godt tenkes at kvalitetsegenskapene som er

bestemmende for hvilke markeder og anvendelser fangsten kan gå til, eksisterer med basis i redskapsbruk og fangstatferd som skyldes samlingen av fisketillatelse på fartøyene. I en analyse av Henriksen og Svorken (2011), der fiskeindustribedriftsledere ble intervjuet, ble den dårligste kvaliteten i kystflåtens leveranser ansett å komme fra den største flåten (fartøy over 21 meter), fra snurrevad og garn, men at det er stor variabilitet i kvaliteten både med tanke på fartøystørrelse og redskapsbruk. En stor del av kvalitetspåvirkningen, ifølge bedriftslederne, skyldes mannskapets holdninger, bruksmengde, fangsthåndtering og -størrelse. Fra Akse og Joenson (2004) vet vi hvilke fangstskader som er utbredt i kystflåten, og deres konsekvenser for sluttproduktet.

2 Metode

For å analysere problemstillingene som nevnt ovenfor har vi i all hovedsak benyttet oss av data fra Fiskeridirektoratet. Informasjon fra registeret over fisketillatelser og fiskefartøy er grunnlaget for gruppering av fartøyene. Analysene av de forskjellige variablene knyttet til fartøyenes fangst, levering og anvendelse av fangsten er gjort ut fra sluttseddelregisteret.

2.1 Utvalg og gruppering

Undersøkelsen er begrenset til å gjelde kystfartøy som fisker etter torsk. Utvalget består derfor kun av fartøy med mindre enn 500 m³ lasteromsvolum som fisker med konvensjonelle redskap og har adgang til å delta i lukket gruppe i torskefiskeriene nord for 62°N. Videre omfatter undersøkelsen kun de fartøyene som er registrert med fangst av torsk i årene 2006 til 2010.

For å sammenligne spesialister og generalister har vi i første omgang trukket ut fartøy som har fisketillatelse innenfor torskefiskeriene. Vi har også begrenset oss til fartøy med hjemmelslengde over 15 meter i torskefisket. Eventuelle pelagiske fisketillatelser er også registrert og fartøyene er gruppert i to; spesialister og generalister. For fartøy med seinottillatelse har vi i tillegg stilt krav om faktisk fiske av sei med not for å kategoriseres som generalist. Generalistene er videre delt i tre grupper, med henholdsvis en, to og tre pelagiske fisketillatelser i tillegg til torskefisk – hvor seinot her regnes til de pelagiske. Det er ikke tatt hensyn til strukturkvoter i analysene.

Fangsttallene er fordelt på måneder, mens fisketillatelsene er trukket ut av registeret per 31.12 de ulike årene. Det vil si at fartøy som ikke var registrert med tillatelse på akkurat denne datoen ikke er tatt med i beregningene. Endringer i fisketillatelse innad i året vil også kunne påvirke fartøyets fangst og gruppetilhørighet.

3 Resultater

3.1 Utvikling i fartøymassen i de ulike gruppene

Fiskefartøyene kan ha en eller flere fisketillatelser. I tillegg kan kvotestørrelsen tillatelsene gir variere både med hjemmelslengde og gjennom tillegg fra strukturkvoter. I denne studien ønsker vi å fokusere på fartøy som er spesialister innen torskefiskeriene med konvensjonelle redskap og fartøyene som kombinerer dette med ulike pelagiske fiskerier – heretter kalt generalister.

I Tabell 2 har vi talt opp antall fartøy innenfor disse kategoriene i perioden 2006 til og med 2010. Antallet fartøy er fallende i perioden for alle gruppene. Dette har sammenheng med den omfattende struktureringen som har funnet sted. Vi har også skilt på fartøylengde og det første vi vil trekke frem er en vesentlig forskjell mellom lengdegruppene. Blant de største fartøyene er det overvekt av generalister, mens det i den minste lengdegruppen er overvekt av spesialister.

Tabellen viser også hvor stor andel spesialistfartøyene utgjør av totalen, både som antall fartøy og ut fra torskefangst (mengde). I stor grad er det samsvar mellom disse målene. I gruppen 15-21 m ligger varierer andelen mellom 79 og 87 %, mens de større fartøyene ligger mellom 25 og 36 %. For de minste er det ingen trend i andelen, mens det for de større ser ut for at spesialistene øker sin andel. Total fangst av torsk i 2010 var for de respektive gruppene 23,500 og 39,000 tonn.

Tabell 2 *Utvikling i antall fartøy og andel av totalt antall fartøy og torskefangst innen fartøymassen innenfor den aktuelle lengdegruppe*

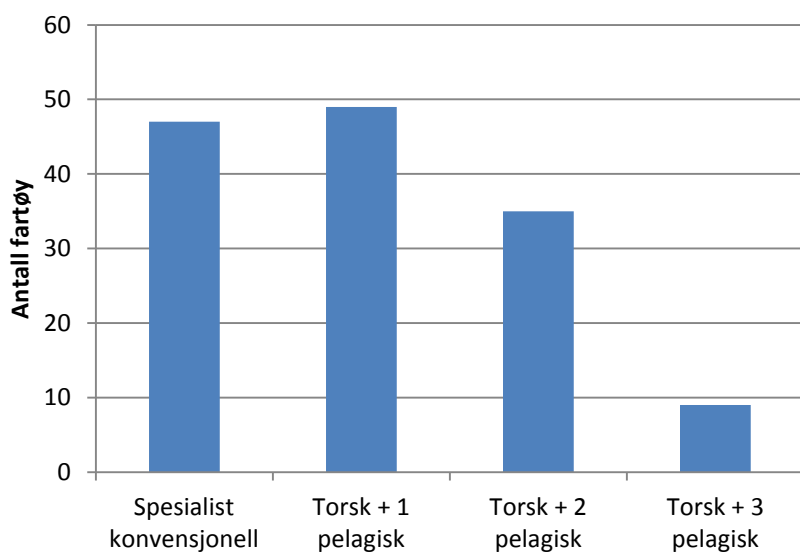
	15-21 m					21-28 m				
Antall fartøy	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Generalist	35	31	36	30	23	111	110	99	93	93
Spesialist	170	154	142	131	124	37	39	35	43	47
Andel spesialister										
Antall fartøy	83 %	83 %	80 %	81 %	84 %	25 %	26 %	26 %	32 %	34 %
Fangst	82 %	83 %	79 %	80 %	87 %	27 %	28 %	27 %	33 %	36 %

Da andelen generalister er relativt lav blant de mindre fartøyene velger vi i den følgende fremstillingen å konsentrere oss om fartøyene mellom 21 og 28 m hjemmelslengde. Vi anser også at det ikke er nødvendig å kartlegge alle årene, men anser 2010 som tilstrekkelig for å belyse problemstillingen.

Figur 1 viser hvordan fartøyene mellom 21 og 28 m fordeler seg på ulike kombinasjoner av fisketillatelser. Flest fartøy har en pelagisk tillatelse i tillegg til konvensjonelt torskefiske. Dette er i hovedsak NVG-sild. En betydelig andel har to tilleggstillatelser, oftest NVG-sild i kombinasjon med seinot eller makrell. Seinot har vi som nevnt begrenset til fartøy som faktisk har deltatt i seinotfisket. Relativt få fartøy har tre tilleggstillatelser.

Fartøyenes fisketillatelser er relativt stabile, men med innslag av endringer. Våre resultater er basert på data fra en gitt dato, og det kan derfor være at enkelte fartøy har

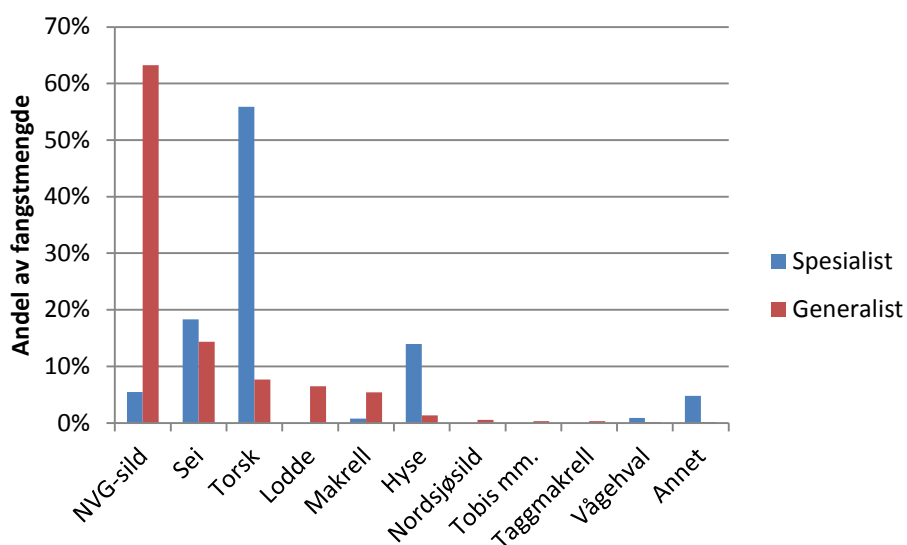
endret kombinasjonen av fisketillatelser før eller etter denne dato. Dette kan også ha påvirket deres fangstmønster og er slik en kilde til usikkerhet i analysene.



Figur 1 Antall fartøy i spesialist- og generalistkategorien mellom 21 og 28 meters hjemmelslengde i 2010

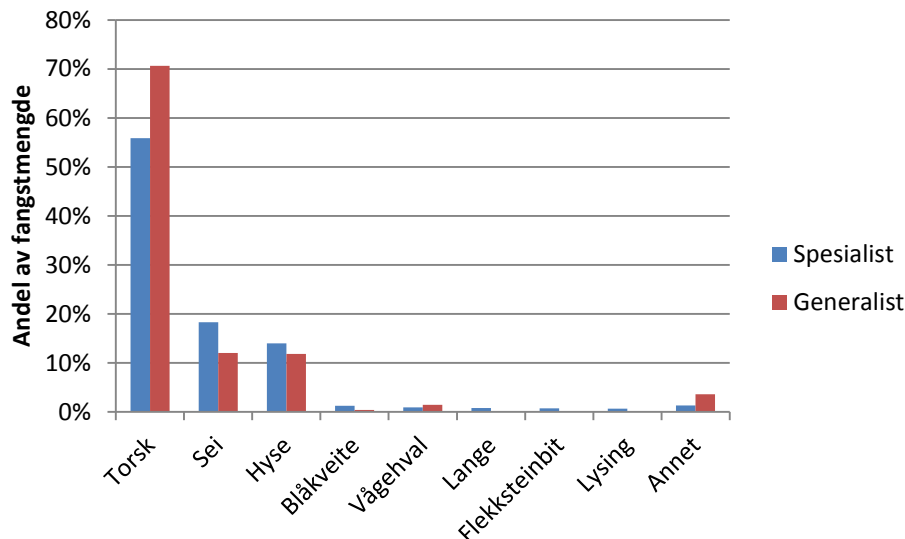
3.2 Fiskeart

Forskjellene i kombinasjoner av fisketillatelser vil naturlig nok ha stor betydning for fartøyenes fangst. Figur 2 illustrerer fordelingen av gruppenes fangst på hovedarter. NVG-sild utgjør over 60 % av generalistenes fangst, deretter følger sei før torsk. For spesialistene utgjør torsk over halvparten av fangsten, fulgt av sei og hyse. Vi ser her at spesialistene er registrert med fangst av sild og makrell. Ett fartøy er registrert med fangst av sild og ett med fangst av makrell til tross for klassifikasjonen som spesialist. Det kan skyldes at fartøyene hadde disse tillatelsene tidligere i 2010, men ikke ved årsskiftet.



Figur 2 Fordeling av fangst hos spesialister og generalister, 21-28 m hjemmelslengde i 2010

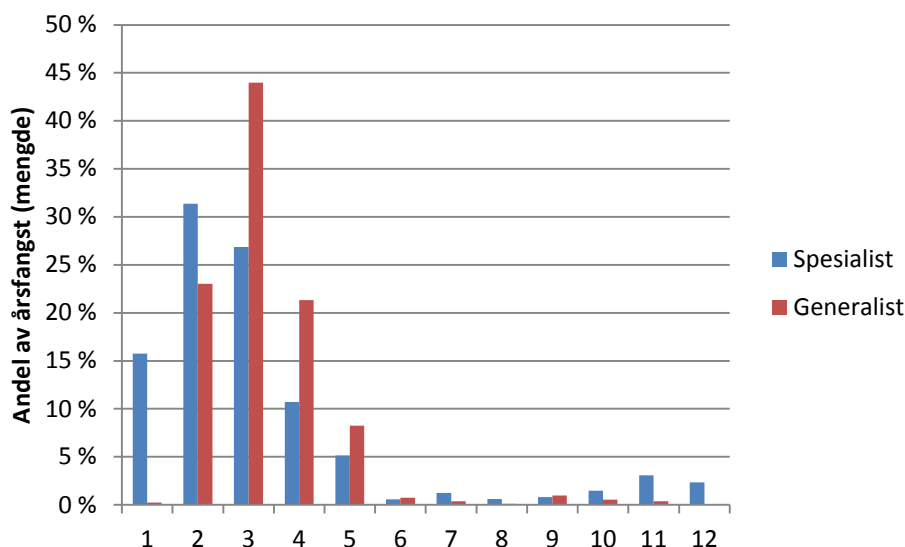
I studien ønsker vi å fokusere på hvilken betydning fisketillatelseskombinasjon har for fangstmønsteret på hvitfisk. I Figur 3 har vi derfor ekskludert pelagisk fisk, inklusiv sei fanget med seinot, fra analysen. Dette gjør forskjellene mellom gruppene betydelig mindre. Generalistene har en noe større andel av fangsten som torsk og noe mindre andel sei og hyse.



Figur 3 Fordeling av fangst eksklusiv pelagiske fiskeri hos spesialister og generalister, 21-28 m hjemmelslengde i 2010

3.3 Sesongprofil

Tidligere er det analysert hvordan strukturkvoter påvirker landingsmønsteret. Her ønsker vi å belyse hvordan kvoteportefølje har betydning for fordelingen av landingene over året. Figur 4 viser månedlige fangster for de to fartøygruppene. Mens spesialistene starter fiske i januar og har sin sesongtopp i februar/mars, så starter generalistene i februar og har en mer markert sesongtopp i mars. Generalistenes fangst er med andre ord noe mer intensiv enn spesialistenes. Spesialistene har også et fiske mot slutten av året, merkbart men ikke stort, noe vi ikke finner for generalistene.



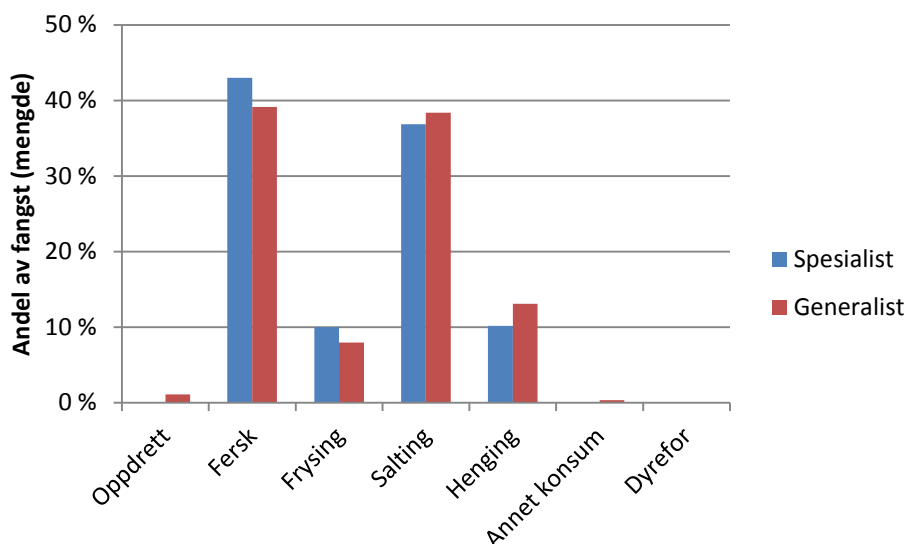
Figur 4 Fordeling av torskefangst per måned hos spesialister og generalister, 21-28 m hjemmelengde i 2010

Tidligere analyser har vist at strukturkvoter bidrar til å jevne ut landingsmønsteret. Vi har ikke kontrollert for eventuelle forskjeller i strukturingsgrad mellom fartøygruppene, men har ikke grunn for å anta at denne er vesentlig forskjellig. Fartøyenes geografiske tilhørighet er også vist å spille inn, dette er heller ikke kontrollert for, og det er sannsynlig at det er en positiv sammenheng mellom andel spesialister og breddegrad. Dersom generalistene i større grad har hjemsted i sør vil dette kunne forklare en del av forskjellen.

3.4 Anvendelse og fiskekjøper

En av problemstillingene for studien var om råstoffet fra de ulike fartøygruppene hadde forskjellige egenskaper, slik at de i ulik grad er egnet for ulike produkter. For å belyse dette har vi undersøkt hvilken anvendelse som registreres på sluttseddelen for de enkelte landinger, hvilke fiskekjøpere som kjøper fangstene og hvilken pris som oppnås. Alle metodene er beheftet med problemer, men kan samlet bidra til å gi et rimelig bilde av råstoffegenskapene.

Figur 5 viser hvilken anvendelse som registreres på sluttseddelen for fangst fra fartøygruppene. I første rekke ser vi at det er svært liten forskjell mellom gruppene. Fersk og salting registreres med om lag 40 % av fangsten fra begge gruppene. 10 % går henholdsvis til frysing og henging, også her gjelder dette for begge fartøygruppene.

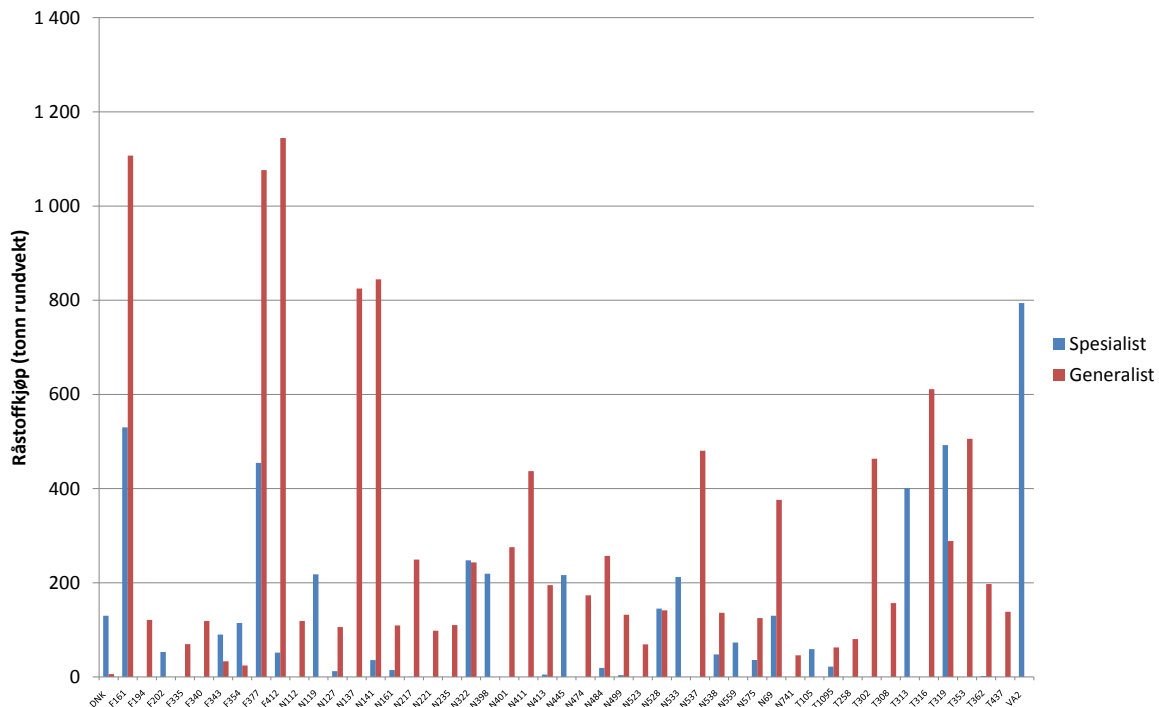


Figur 5 Fordeling av fangst av torsk på anvendelse basert på sluttseddeldata, 21-28 m hjemmelslengde i 2010

Registreringen av anvendelse er forbundet med betydelig usikkerhet, da denne gjøres ved mottak av fisken og man i mange tilfeller ikke vet hva den aktuelle fisken skal benyttes til. I andre tilfeller kan det være bevisst eller ubevisst feilføring.

Hvilke foredlingsanlegg som kjøper fisk fra de ulike fartøygruppene kan også bidra til å belyse problemstillingen om råstoffegenskaper. Figur 1Figur 6 viser hvordan landingene av torsk fra de to fartøygruppene fordeler seg på fiskekjøpere. Det er stor variasjon i materialet; noen bruk kjøper fisk bare fra spesialister, andre bare fra generalister og andre igjen kombinerer kjøp fra begge typer fartøy.

Vi har sett noe nærmere på gruppene av fiskekjøper for å undersøke om det er systematikk i hvilken type videreforedling disse driver.



Figur 6 Fordeling av fangst av torsk fra spesialister og generalister på fiskekjøper, 21-28 m hjemmelslengde i 2010

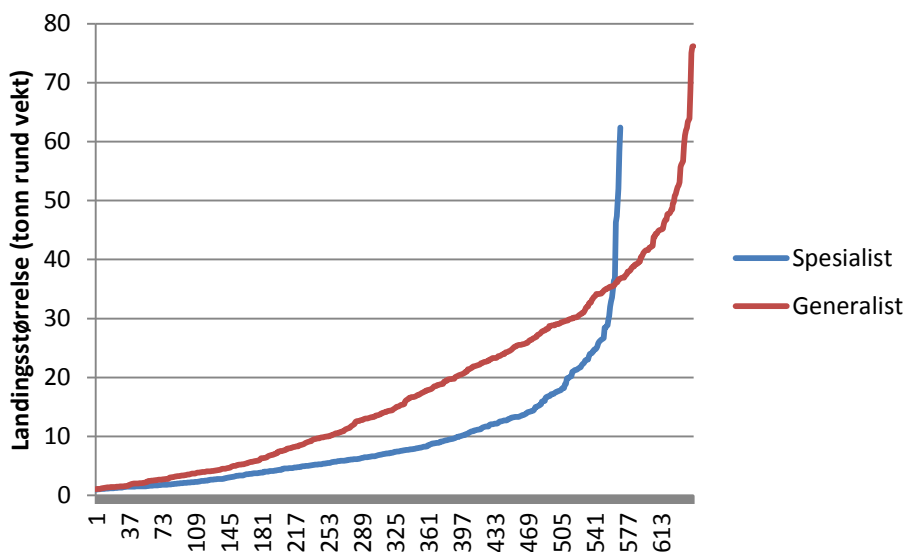
Relativt få bedrifter har kjøpt råstoff kun fra spesialistfartøy, mens mange har kjøpt fra begge og kun fra generalistfartøy. Vi finner ingen systematikk i at bedrifter med en spesiell produksjon klart prefererer råstoff fra en av fartøygruppene.

3.5 Halstørrelse

Store fangster er ofte forbundet med kvalitetsproblematikk. Sannsynligheten for klemskader under fangst øker og en større andel av fisken dør før man får blodtappet den. Generalister kan tenkes å ønske å gjennomføre et mer intensivt fiske på grunn av tid som knapp faktor. Også andre faktorer som er utenfor skipperens kontroll på kort sikt kan påvirke dette, spesielt fartøyets størrelse.

Vi har ikke tilgang på fangstdagbokdata, slik at vi er begrenset til å benytte sluttsedler som grunnlag for analyser av fangstmengde. Et fartøy kan gjøre mange hal for hver levering, mens andre kan få hele leveransen i ett kast. Samtidig kan kast komme tett i tid, slik at man ikke rekker ta vare på all fisken før ny fangst kommer om bord. Dette betyr at mengde per levering bare blir en indikator på problematikken knyttet til store hal.

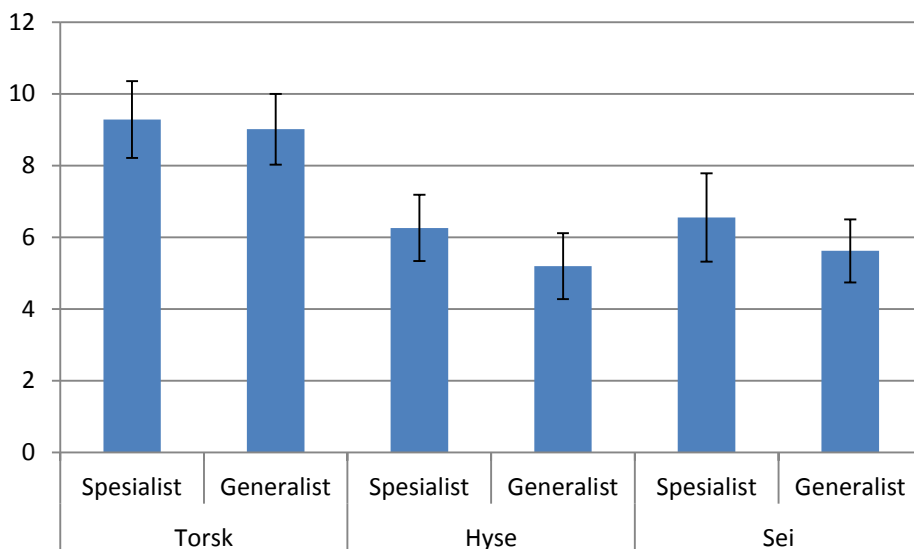
Resultatene er vist i Figur 7. Her har vi utelatt alle fangster med mindre enn ett tonn torsk og bare vist mengden torsk i fangstene. Individuelle fangster er deretter sortert etter mengde og presentert slik at x-aksen viser fangstnummer. Totalt er det i overkant av 1200 leveranser i datamaterialet. En stor andel av fangstene for både spesialister og generalister følger en tilnærmet lineær økning i mengde, mens en liten andel av fangstene skiller seg sterkt ut med betydelig større mengde. Generelt ser vi også at generalistene leverer større mengde per landing enn spesialistene. Blant de ekstreme verdiene er det relativt liten forskjell.



Figur 7 Individuelle landinger av torsk fra spesialister og generalister, sortert stigende, 21-28 meter hjemmelslengde i 2010

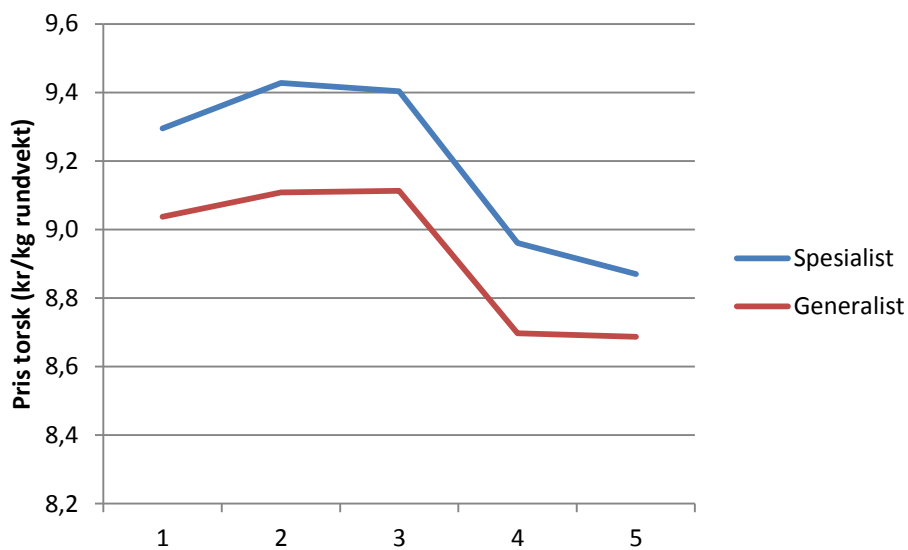
3.6 Pris

Prisen som oppnås av fartøygruppene er også interessant. I Figur 8 har vi vist histogram over de årlige gjennomsnittsprisene som oppnås for torsk, hyse og sei. Fisk fanget med seinot er her utelatt fra sammenligningen. Gjennomgående oppnår generalistene lavere priser; om lag 3% for torsk og 15% for hyse og sei. Dersom dette skal være en rasjonell økonomisk tilpasning for generalistene kreves det at kostnadene i fisket er lavere eller at nettoinntektene fra de øvrige fiskeriene disse deltar i veier opp for verditapet som følge av lavere priser.



Figur 8 Vektet gjennomsnittlig pris og standardavvik for individuelle fartøys årlige gjennomsnittspris for torsk, spesialister og generalister i 2010

Forskjell i priser kan komme av at fartøyene fisker til forskjellig tid på året. I Figur 9 har vi splittet torskefangstene på individuelle fartøy og måned. Vi ser at spesialistene gjennomgående oppnår høyere pris. I januar er også datamaterialet for generalistene svært begrenset, bare to fartøy leverte denne måneden.



Figur 9 Vektet gjennomsnittspris av månedlige landinger av torsk i gruppene spesialister og generalister, 21-28 meter hjemmelslengde i 2010

4 Oppsummering

Som følge av strukturkvoteordningen som ble innført for kystflåten i 2003 har det vært mulig for fartøy å tilegne seg større kvoter, samt at det har blitt lettere for fartøy å endre kvoteporteføljen. I dette notatet analyserer vi om det er forskjeller mellom grupper av fartøy med ulike kombinasjoner av fisketillatelse(r). Hovedfokus er på torskefisket og vi har delt inn i ulike fartøygrupper etter lengde og fisketillatelse(r).

I gruppen fartøy med hjemmelslengde 15-21 m i torskefisket er spesialistene i stort flertall og fordelingen mellom spesialister og generalister er stabil. I gruppen 21-28 m hjemmelslengde er om lag to tredjedeler av fartøyene generalister. Trenden ser ut for gå mot større andel spesialister.

Når man korrigerer for fangst i pelagiske fiskeri er sammensetningen i de to gruppene relativt lik. Generalistene fokuserer i noe større grad på torsk og noe mindre på sei og hyse og andre arter.

Tidsprofilen på gruppenes fangst av torsk er også relativt lik, men generalistene har en noe mer konsentrert fangst av torsk.

I et begrenset datamateriale finner vi at fordelingen på anvendelse ser ut for å være relativt lik og at fisk fra begge fartøygruppene kjøpes og bearbeides av foredlingsbedrifter i alle kategorier.

Enkeltlandingene fra generalistene er i gjennomsnitt betydelig større enn spesialistene. En liten andel av landingene i begge gruppene er svært store og skiller seg ikke vesentlig fra hverandre.

Prisene som oppnås av spesialistene er i gjennomsnitt noe høyere enn generalistene. Dette gjelder spesielt for hyse og sei.

Referanser

- Akse, L., og S. Joensen (2004). Fangstskader på ferskt råstoff (torsk) levert fra kystflåten. Fangstskadeindeks til bruk i mottakskontroll og kvalitetssortering. Rapport 10-2004, Fiskeriforskning, Tromsø.
- Henriksen, E. og M. Svorken (2011). Fangstregulering og råstoffkvalitet i kystflåten. Ferskt råstoff til fiskeindustrien i Nord-Norge. Rapport 25-2011, Nofima, Tromsø.
- Hermansen, Ø. og M. Svorken (2012). Strukturkvoter demper sesongsvingningene i torskefisket. Økonomisk fiskeriforskning 22, pp. 22-32.
- Isaksen, JR. og Ø. Hermansen (2009). Refusjon av CO₂- og grunnavgift i fiskeflåten. Hvor stor betydning har ordningen og for hvem. Rapport 9-2009, Nofima, Tromsø
- Isaksen, JR., Dreyer, B., Rånes, SA. og Bl. Bendiksen (2006). Samspill mellom flåte og industri. En analyse av landingsmønsteret til tørrfisk-, saltfisk- og filetindustrien i 2004. Arbeidsnotat. Fiskeriforskning, Tromsø
- Isaksen, JR. og B. Dreyer (2003). Kappfiske etter loddetorsk – en dyd av nødvendighet eller ressursøding? Rapport 14-2003, Fiskeriforskning, Tromsø.