

Utfordrende målkonflikter



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

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

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

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

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

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

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

- De auksjonsbaserte markedene ser ut til å være premie kvalitet, legger han til.

Rapporten gir innsikt i en del av rammebetingelsene i norsk fiskeriering, men er på langt nær uttømmende.

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

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

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

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

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

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

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

- For å øke markedsdien

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

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

KF Anne-May Johansen, Nofima redaksjonens kystogfjordno

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Fartøyutviklingen i fiskeflåten viser en stor reduksjon i antall fartøy de siste 15-20 årene. Det betyr imidlertid ikke nødvendigvis at det reduserer klimaavtrykket fra fiskeflåten tilsvarende. For kapasitetsreduksjonen er langt mindre ettersom nye fartøy er lengre, bredere og med mye større motorkraft enn



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



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