

Torsketrålere og leveringsplikt

- resultater fra ei evaluering

John R. Isaksen

Det som presenteres er i hovedsak funn fra en evaluering fra 2006, der vi evaluerte leveringsplikten for torsketrålerne i 2004:

- Dreyer, B., JR Isaksen, BI Bendiksen og SA Rånes (2006) Evaluering av leveringsplikten. Rapport nr. 1, Fiskeriforskning, Tromsø.

Noen oppdateringer opp mot dagens fangst- og landingsmønster gjøres imidlertid, der det har vært mulig.

I gjennomgangen er det i hovedsak torsk som omtales, selv om fartøyene også har fangstrettigheter på sei, hyse og – i mange tilfeller – reke, blåkkeite og andre fiskeslag.

I forbindelse med denne vedlegges den opprinnelige rapporten, og avisutklippet «Spillet om en Tråler» (skrevet av A. Oxem, og på trykk i Bladet Vesterålen, 24. og 25. november 2011)

Gjennomgang

- Leveringsplikt
 - Hva var det?
 - Hva er det?
- Torsketrålerflåten med leveringsplikt – før og nå
- Råstofflyt i 2004
 - Frosset vs. ferskt råstoff
 - Hvem kjøper råstoff?
- Lønnsomhet i verdikjeden og leveringspliktens framtid

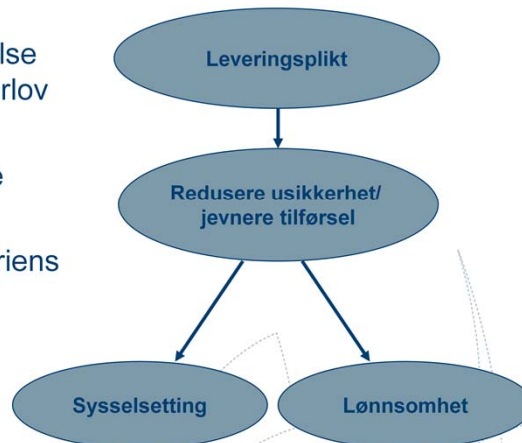
Som vi vil se så er dette ei ordning som er langt fra stabil. Fartøy skiftes ut og kvoter skiftes mellom fartøy.

Torsketrålerne tildeles en andel av den norske totalkvota, som i følge trålstigen er avhengig av størrelsen på den norske totalkvota. Høye totalkvoter tilsvarer mer til trålerne, mens en lav totalkvote i større grad forbeholdes kystkvota.

For den enkelte tråler er det avgjørende for kvotetildelingen hvor mange kvotefaktorer den besitter. Opprinnelig ble ferskfisktrålerne tildelt en kvotefaktor lik 1,0 mens småtrålere gjerne fikk en kvotefaktor på 0,35 (da fiskeriene ble lukket for denne gruppa) i torskefisket er det til sammen 87,9266 kvotefaktorer samlet på torsketrålerne – og antall kvotefaktorer på hver båt er avhengig av hvilken strukturering fartøyet har vært gjennom – med enhetskvoter, rederikvoter og strukturkvoter.

Hva er leveringsplikt?

- Fiskeindustri gitt ervervstillatelse med dispensasjon fra Deltakerlov
 - Tildelt fangstrettigheter
 - Industribedrifter eide trålere
- Innført for å bedre fiskeindustriens rammebetingelser
 - Dempe usikkerhet i råvaretilgang
 - Sikre sysselsetting
 - Bedre lønnsomheten
- Også kommuner med i arbeidet...



Ferskfisktrålere styrt av nordnorske filetanlegg



Et sentralt fiskeripolitisk mål i etterkrigstiden har vært å sikre sysselsetting og bosetting i distriktene. Kystflåten var ryggraden i fiskeflåten, og gjennom å gis eierskap i trålere kunne fiskeindustrien forsikre seg mot dårlig vær og variabel tilgjengelighet av fisk. Fiskeindustribedriftene var ofte hjørnesteinsbedrifter.

Ordninga med leveringsplikt for torsketrålere har sin historie tilbake til femårsplanene i etterkrigstida der fiskeindustrien i fiskeriavhengige kystrområder ble gitt dispensasjon fra lovverket om å eie og drive trålfartøy, men tildelinger av torsketråltillatelser fortsatte til langt innpå 70-tallet. Målsetningen var at industriens eierskap i en stor robust torsketrålfåte – som var nesten væruavhengig – skulle redusere usikkerheten omkring råvaretilførselen og dempe sesongsvingningene generert av kystflåten – for derigjennom å trygge sysselsetting og økonomi

Erkjennelsen av at havet ikke var uutømmelig gjorde sitt til at flåten opplevde store strukturelle endringer på flåtesiden, men også andre forhold fører til press på ordninga med leveringsplikt.

Men ettersom koplingen mellom rederier med torsketrålkonsesjon er blitt svekket har myndighetene pålagt leveringsplikt til bestemte anlegg, steder el. regioner. Det har i praksis skjedd ved eierskifter.

I arbeidet med å kontrahere trålere i sin tid deltok alle gode krefter – også kommunene. Vedlegget «Spillet om en tråler», skrevet av Alf Oxem, som stod på trykk i Bladet Vesterålen i november 2011, illustreres dette arbeidet godt – og hvilke motkrefter som fantes i samfunnet den gang.

Leveringsplikt

- I det øyeblikk ferskfisktrålere og tilgodesette landanlegg ikke lengre var under samme eierskap oppstod problemer
 - og leveringsplikt til landanlegg ble lagt inn i konsesjonsdokumentene (f.eks.: «Hekktind»)

«Fartøyet må ikke drive tilvirkning for produksjon av fangst om bord. Det må heller ikke installeres utstyr for slik produksjon om bord. Fartøyet skal levere sine fiskefangster ihht leveringsavtale mellom A/S Havfisk og Melbu Fiskeindustri A/S (av 9/11-93). Leveringsavtalen innebærer at fartøyet er forpliktet til å levere sin fiskefangst til Melbu fiskeindustri eller det anlegg i Nordland Melbu Fiskeindustri bestemmer. Se brev fra FKD 14/10 1996, der det fremgår at ved en eventuell nedbygging av industrivirksomheten ved Melbu Fiskeindustri AS vil ervervstillatelsen og trålkonsesjonene kunne bli trukket tilbake. Videre gjøres det oppmerksom på at AS Havfisk sine konsesjoner for å drive de fem trålerne er knyttet til industrivirksomheten i Melbu/Vesterålen og vil ikke bli tillatt skilt fra denne virksomheten. Det vil heller ikke bli gitt tillatelse til at fartøyene overføres til søsterselskap e.l.»

Leveringsvilkårene har oftest vært å finne som enkeltvedtak inkludert i fartøyenes konsesjonsdokumenter. Her er et eksempel fra «Hekktind»

Under press fra flere hold

- **Struktur:** Konkurser på hav og land (på 80-tallets fallende kvoter og i landindustrien de siste 15–20 åra)
- **Teknologi:** Ombordfrysing; Auksjoner; Fryselager.
- **Fangstreguleringer:** Trålstigen; Kvotefordeling; Refordeling; Distriktskvoter; Periodisering; Bonusordning
- **Lovverk:** Eierskapsutvalget 2002. Forskrift sept. 2003 – fra leveringsplikt til tilbudsplikt (80 % torsk, 60 % hyse). Levering til anlegg som driver bearbeiding av fisk. Regioninndeling. Pris-institutt. Innstramming 2006; kjøperne må bearbeide minst 70 prosent av leveringspliktig torsk. *Innstramming kommer...*

Leveringsplikten har vært under press fra flere hold – i første rekke økonomiske faktorer – bunnet i strukturelle, teknologiske, reguleringsmessige og juridiske faktorer.

Forskriften i 2003 kom som følge av arbeidet i Eierskapsutvalget – for å forenkle kontrollen og tilpasse regelverket med dagens struktur. Man fikk subsidiære leveringspliktregioner – med det utvidet man utvalget av «begunstigede» bedrifter. Prisfastsettingen skulle skje til en pris lik gjennomsnittet for tilsvarende fisk i regionen de siste 14 dagene.

Fra Fiskeri- og kystdepartementet er det varslet en ny innstramming (og dagsaktuelt nok kom Fiskeridirektoratets melding om at tre Aker-trålere mister ervervstillatelsen for 1-3 mnd som følge av brudd på leveringsbetingelsene på samme dag som vårt møte fant sted).

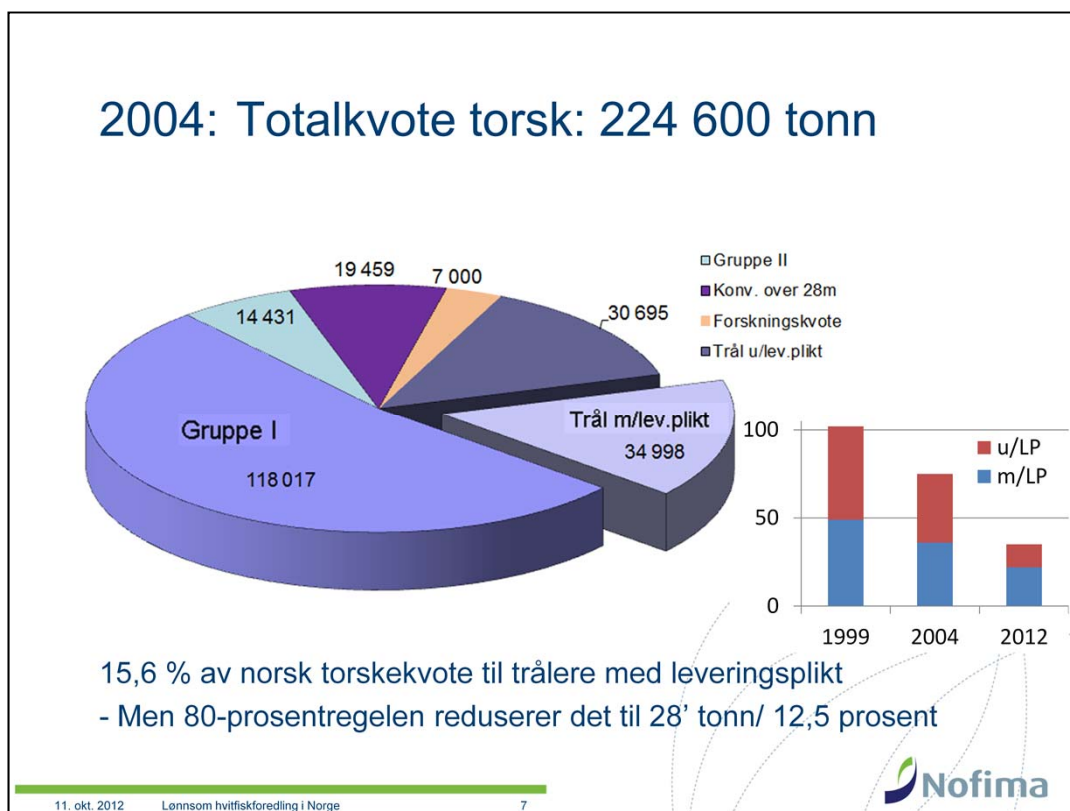
Evaluering av leveringsplikten (2004)

- Står vilkår og forskrift i stil med utfordringene knytta til råstofforsyning?
- Er mottaksbedriftene «verdige» mottakere? Hva produseres? Er leveringspliktig råstoff egnet?
- Oppfylles målet med leveringsplikten? Samfunnsøkonomi...
- *Leveringsvilkår til landsdel, fylke, region, kommune, sted, bedrift – svært dynamisk...*
- Og hva fant vi?



Evaluerings som vi gjorde var på oppdrag fra Fiskeri- og kystdepartementet.

Vi skulle IKKE vurdere om leveringsplikten var brutt: Det er et arbeid som Fiskeridirektoratet utfører på årlig basis.



Figuren viser fordelingen av torskekvota i 2004 på ulike flåteledd. Torsketrålerne har vi delt inn i to grupper: De med og de uten leveringsforpliktelser. Til sammen 35 000 tonn torsk gikk til trålere med leveringsvilkår, mens om lag 30 000 tonn gikk til trålere uten slike. Av de sistnevnte inngår også en rekke fabrikktrålere som produserer frossen filet på havet.

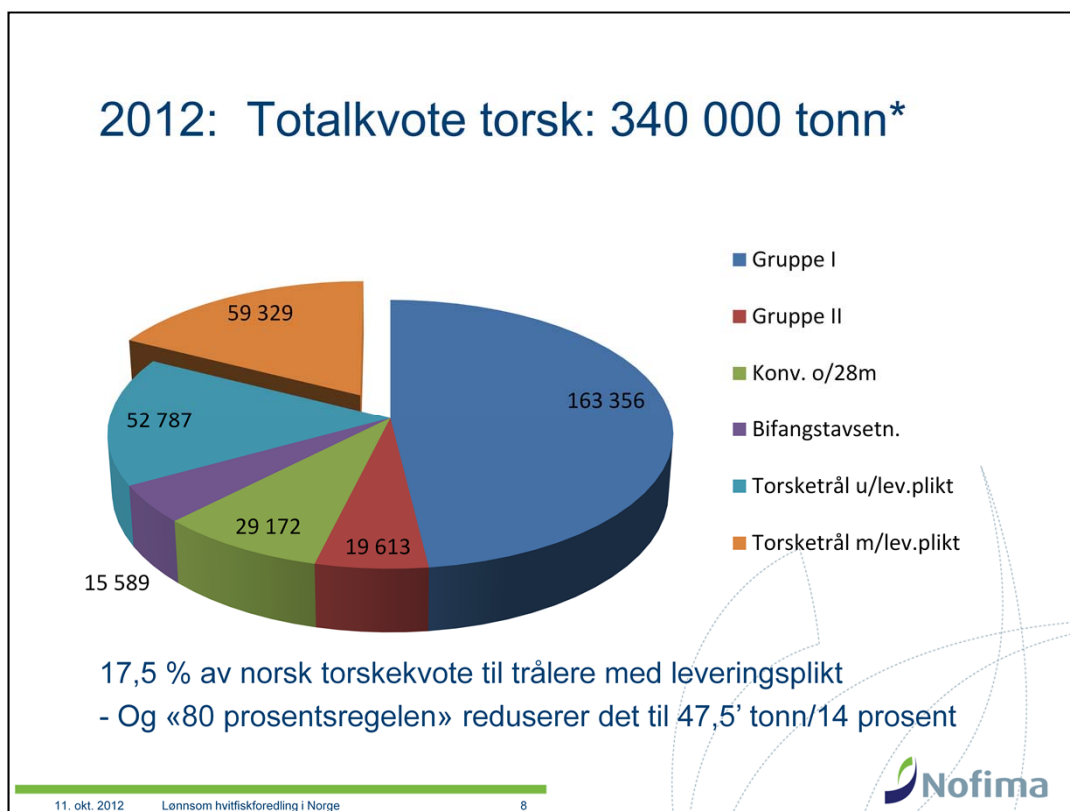
Går du til filétindustrien i 2004 så kjøpte de om lag 90 000 tonn hvitfisk til bearbeiding, der torsk er det viktigste innslaget for de fleste.

Figuren nede til høyre viser utviklingen i torsketrålerflåten og den strukturering flåten har vært gjennom. I hht Eierskapsutvalget var det 102 torsketrålere i 1999, hvorav 49 hadde leveringsplikt. I 2004 var det (cirka) 75 torsketrålere (78 trålere ved begynnelsen av året– 69 ved slutten av året), hvorav 36 hadde leveringsplikt, mens det i dag er totalt 35 trålere hvorav 22 har leveringsplikt.

Enhetskvoteordningen varte fra tidlig 80-tall til 2007, da den ble erstattet av strukturkvoteordning for havfiskeflåten.

I 2004 hadde de 36 fartøyene med leveringsvilkår 48,9 kvotefaktorer (av totalt 51,8).

I 1999 var det 49 torsketrålere med leveringsplikt, av totalt 102.



* Torskekvota i 2012 var egentlig 357 200 tonn som følge av at 17 300 tonn avsatt til tredjelandskvoter er ubenyttet og tilbakeført norsk kvote. Det tilsvarer en økning på 60 prosent fra 2004.

Fordeling:	2004	2012 (noe unøyaktig)
Gruppe I:	53 %	48 %
Gruppe II:	6	5
Konv. o/28:	9	8
Forskn:	3	2
Trål u/lp:	14	15
Trål m/lp:	16	17

På de 22 leveringspliktige fartøyene i 2012 er det til sammen 46,53 kvotefaktorer (hver med en maksimalkvote på 1 240 tonn fra årets begynnelse) med leveringsplikt, (av totalt 87,9266 i gruppa). De leveringspliktige fartøyene har i tillegg 7,48 kvotefaktorer som ikke er uten leveringsplikt.

En kjapp dykk ned i tallene viser at norske torsketrålere tok 93 tusen tonn torsk (ikke filet) i 2011 hvorav bare 18 tusen tonn (20 %) ble levert fersk. Om vi antar at de 22 trålerne med leveringsplikt i 2012 var de samme i 2011 så landet disse 65 000 tonn torsk og leverte alle de 18 000 tonnene (28 %) med ferskt trålerråstoff fra gruppa.

Leveringsplikten i 2004 (og i dag...)

- 36 (av 75) med leveringsplikt – 6 uten industritilknytning
- 25 leveringspliktige trålere tilhørte de «6 store»:

I dag: 22 (av 35) med leveringsplikt – 5 uten industritilknytning

- AKER (Finnmark hf, Nordland hf, H.fest if) 11 fartøy (28,7)
- NERGÅRD 6 fartøy (12,4)
- Holmøy, Remøy, Gjørsund, Roaldsnes 5 fartøy (5,5)
- 2,35 leveringspliktige kvotefaktorer «borte»:
 - Utkjøp/kompensasjon på Skjervøy og Hasvik
 - Leveringsplikt til Øksnes utgått, fartøy er fiskereide

11. okt. 2012

Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

9



Men for å gå tilbake til leveringsplikten i 2004: Det var en gjennomgang av de overordna rammene ikke en sjekk om vilkårene ble overholdt – akkurat det gjør Direktoratet hvert år.

I dag er det snakk om to store (Aker og Nergård) evt. 4 store (AKER = Nordl. Havfiske 5, Finnmark Havfiske 4 og Hammerfest industrifiske 2).

Holmøy Holding kontrollerer Sunderøy og Langøy m/lev.plikt til Andøy (Framnes, JM Nilsen) og to småtrålkonsesjoner til hhv. Berlevåg og Nordland eller Finnmark.

Remøy kontrollerer Arctic Swan fra Alta m/lev.plikt til Nord-Norge., Gjørsund-familien kontrollerer Atl. Star gj. Rosund Holding, og Roaldsnesfamilien har Langenes med 0,82 lev.plikt til Finnmark.

Riston kjøpte seg i 2008 fri fra leveringsplikten til Hasvik for 17,5 mill kr, noe kommunen gjennom Sørvær kystfiskeinvest har benyttet til støtte til fem 50'fotinger – som har leveringsplikt.

I 2009 fikk Nergårds «Kågtind» fritak for leveringsplikten på 1/6-del til Skjervøy med ind.forpliktelse, til å måtte tilby alt til Skjervøy, mot en avtale med kommunen der mottaksanlegg ble overdratt vederlagsfritt og 15 mill til et eget fond. I tillegg er leveringspliktene til Øksnes (2 kvotefaktorer) falt bort som følge av at fartøyene regnes som fiskereide...

Fylke	Merke	Navn	Eier (2004)	Eiers industrikobling	Leveringsplikt (2004)	Info og tilleggskvoter (2004)	Region
Finnmark	F2H	"Jergul"	Hammerfest Industrifiske	NWS Hammerfest	NWS Hammerfest (6,0)	- Enh.kvote "Stallo" F84H (0,2) - Slumpfisk "Skaidi" F74H, fra 7.10	II
	F69H	"Rairo" (til 24.11)				- Enh.kvote "Stallo" F84H (0,2) - Slumpfisk "Skaidi" F74H, 7.10-24.11	
	F74H	"Skaidi"				- Enh.kvote "Stallo" F84H (0,4) - Rederikvote "Doggil" F42H (1,0)	
	F87H	"Gargia"				- Enh.kvote "Stallo" F84H (0,2) - Slumpfisk "Skaidi" F74H, 7.10-	
	F149M	"Rairo" (fra 3.12)	Finmark Havfiske	ToBø Fisk og NWS Hammerfest	- Finnmark (0,35) - Øst-Finnmark (0,23)	Erstatningsfartøy for "Barents Eagle" F143H, (0,35), 3-22.12 - Enh.kvote "Jentoft Sr.", 3.-22.12 (0,23)	I/II
	F202NK	"Nordøytrål"	Kjølnestral	Storbukt fiskeindustri	Storbukt Fiskeindustri (1,0)	Erstatningsfartøy "Comet" F350NK, 12.11-	II
	F113NK	"Nordfjordtrål"	Sletnestral	Westfish Aarsæther	- 80/20 Mehamn/Bugøynes, evt. Øst-Finnmark (1,0) - Berlevåg el. Øst-Finnmark (1,0)	- Enh.kvote "Berlevåg" F5B, 17.8- - Rederikvote "Makkaur" F70B, 8.11- - Slumpfisk "Sletnes" F180G, 30.12- - Slumpfisk "Varak" F101LB, 20.12-	
	F180G	"Sletnes"	Helnestral (til 15.8), så Makkaur Havfiske		- Mehamn, evt. Øst-Finnmark (1,4) - uten leveringsplikt (0,35)	- Rederikvote "Makkaur" F70B, 8.11- - Slumpfisk "Varak" F101LB, 20.-29.12	I
	F101LB	"Varak"	Kjøllefjord Havfiskeselskap	Aarsæther (Kjøllefjord)	-Båtsfjord, Vardø og Kjøllefjord (1,0) -3 nedlagte vardo-bedrifter (0,33) Til sammen (2,2063)	- Enh.kvote (0,33) "Kerak" F50V	
	F17BD	"Båtsfjord"	Båtsfjord Havfiskeselskap	Aarsæther (Båtsfjord)	-Båtsfjord, Vardø og Kjøllefjord (1,0) -Aarsæther Kjøllefjord (0,75) Til sammen (2,4361)	-3 nedlagte vardo-bedr. (0,33) -Vadso (1,0)	
	F18BD	"Persfjord"			-Båtsfjord, Vardø og Kjøllefjord (1,0) -3 nedlagte vardo-bedrifter (0,33) Til sammen (2,4476)	- Enh.kvote (0,33) "Kerak" F50V	
	F110BD	"Atlantic Star"	Nordfjord Havfiske	Ingen	Båtsfjord, evt. Øst-Finnmark (1,0)		
	F62HV	"Riston"	Riston Fiskeriselskap	Ingen	Sørøver - Hasvik (1,0)		II
	F321A	"Arctic Swan"	Arctic Swan KS	Ingen	Nord-Norge (1,0)		I-III
	N100Ø	"Sunderøy"	Myre Havfiske "Kirkøy" til 8.3 "Sunderøy" fra 23.8	Ingen	Berlevåg evt. Øst-Finnmark (0,35) - uten leveringsplikt (1,35)	Torsketrål (1,0) uten leveringsvilkår. - Enh.kvote "Berlevåg" N377Ø, (0,35), 23.08- - Enh.kvote "Gjesund" N182Ø (0,35)	I
	M220G	"Stormes"	Gjesund Fiskebåtrederi	Ingen	Finnmark (0,869) -uten leveringsplikt (0,12), fra 13.12	- Enh.kvote "Mot Senior", F53B, (0,35)	I/II

11. okt. 2012

Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

10



Kartlegginga vår av fartøy med leveringsplikt i 2004 tok følgende form:

Her for Finnmark. I tillegg følger Troms og Nordland. Alle leveringsvilkår er knyttet til Nord-Norge – fra hele regionen («Arctic Swan») og ned til enkeltsteder/-anlegg.

Leveringsplikt og eiere i 2004

"Gruppe"	Rederi	Fartøy	Kvotefaktorer		Totalt
			Med leveringsplikt	Uten leveringsplikt	
De seks store	Lofoten trålerrederi	5	7		7
	Westfish-Aarsæther	5	10,15	0,7	10,85
	Hammerfest Industrifiske	4	6		6
	Nergård	4	5,58	0,7	6,28
	Mackzymal	4	5		5
	Havfisk	3	5		5
Små industriide	Framnes/J.M. Nilsen	2	2		2
	Storbukt fiskeindustri	1	1		1
	Finnmark havfiske	1	0,58		0,58
	Mefjordbas	1	0,35		0,35
Fristilte	Myre havfiske	2	2,35	1,35	3,7
	Nordfjord havfiske	1	1		1
	Riston fiskeriselskap	1	1		1
	Arctic Swan KS	1	1		1
	Gjosund Fiskebåtrederi	1	0,87	0,12	0,99
Totalt		36	48,88	2,87	51,75

De omtalte «6 store» er i dag redusert til 2 store: Aker (som overtok Westfish-Aaarsæther; nå Finnmark Havfiske, Lofoten trålerrederi og Havfisk er i dag Nordland Havfiske, og majoritetseierskap i Hammerfest Industrifiske der også kommunen er eier) og Nergård (som kjøpte Mackzymal). De små industriide er borte (men leveringsplikten overtatt av andre) mens de fristilte består i all hovedsak (med unntak av at Myre havfiskes leveringsplikt er borte).

Råstofflyt 2004

- 28 geografiske lokaliteter, eller anlegg, tilgodesett
- Halvparten av torsken fra leveringspliktige trålere ombordfrosset
 - Store prisforskjeller (per kg rund vekt):

	Trålere med leveringsplikt			Trålere uten leveringsplikt		
	Volum	Pris	Andel	Volum	Pris	Andel
Fersk	17.034	kr 10,47	47 %	1.922	kr 11,89	11 %
Frossen	19.523	kr 12,80	53 %	15.955	kr 13,37	89 %
Total	36.556	kr 11,72	(67 %)	17.877	kr 13,21	(33 %)

- Nord-Norge er tilgodesett – nesten alt landes her – men mye går til kjøpere i sør
 - Troms lekker mest (fryseterminalene) – Finnmark er tetteest
 - Lekkasjen går til Møre og Romsdal
 - 27 600 tonn av totalt 36 000 tonn, landes i Nord Norge

11. okt. 2012

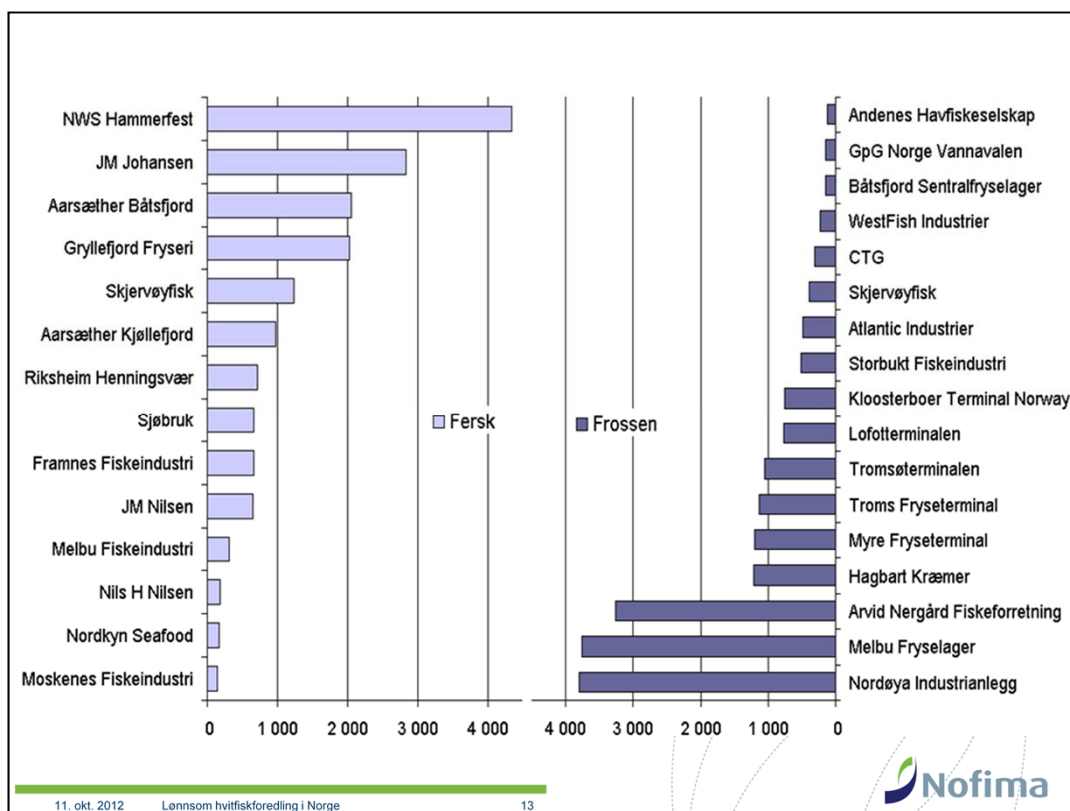
Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

12

 Nofima

Tabellen viser forskjellen i pris og volum mellom frosset og ferskt råstoff, fra fartøy med og uten leveringsplikt. Her har vi holdt utenfor ombordproduksjon og filét.

Andelen torsk som ble landet som ombordfrosset fra leverfinvar cirka halvparten. I 2011 er det under en tredel.

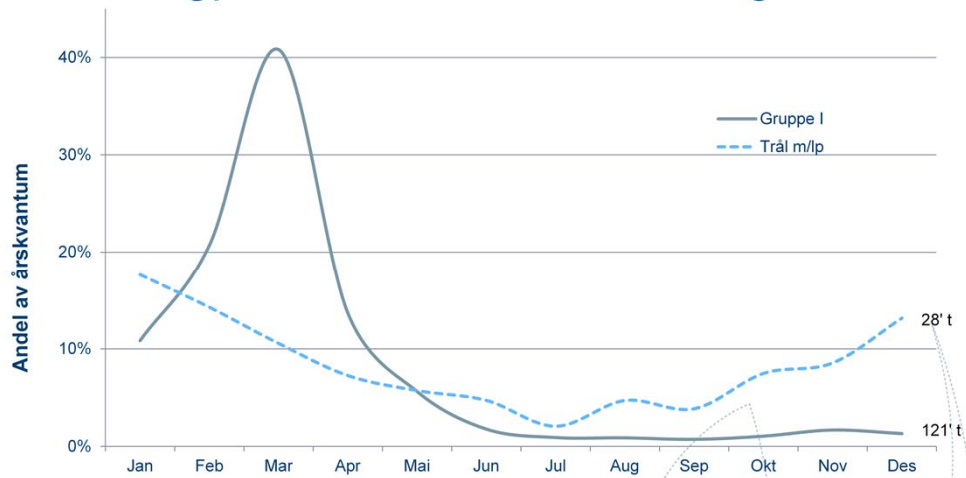


Figuren viser en oversikt over alle mottakere av mer enn 100 tonn torsk fra leveringspliktige fartøy i 2004.

Til sammen utgjør det 99 prosent av det leveringspliktige råstoffet. Bare ett anlegg (Skjervøyfisk) som mottar like mye frosset som ferskt råstoff.

Mottakerne av leveringspliktig frosset råstoff har i liten grad andre rettigheter enn pakking av fisk og fryseterminalene er dominerende.

Sesongprofil – nordnorske landinger 2004



- Leveringspliktige trålere bidrar i liten grad til å utjevne sesongprofilen generert av kystflåten
– Kanskje noe bedre seinere år...

11. okt. 2012

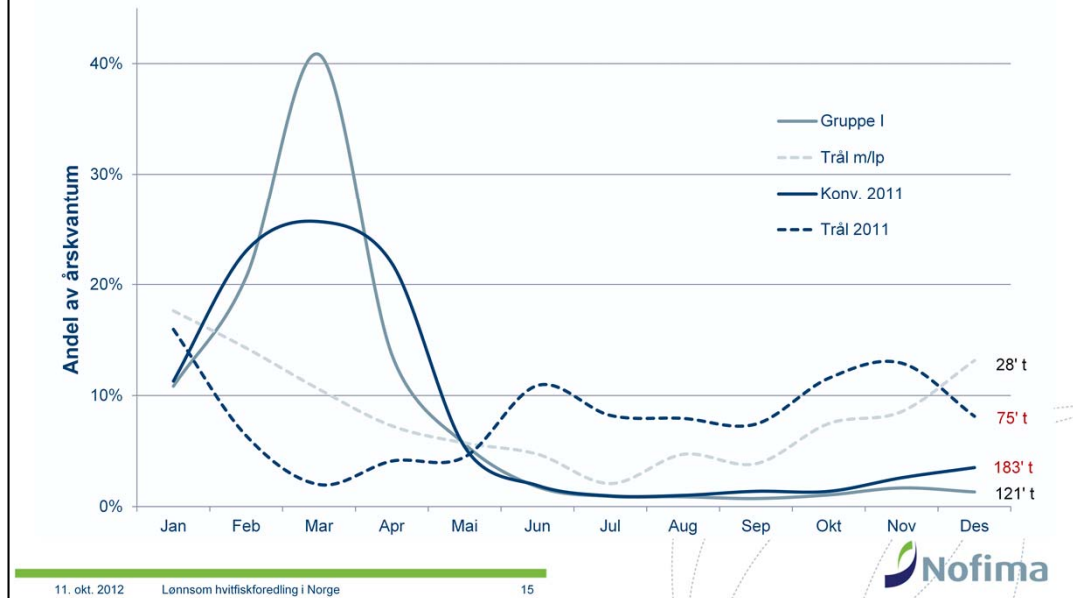
Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

14

Nofima

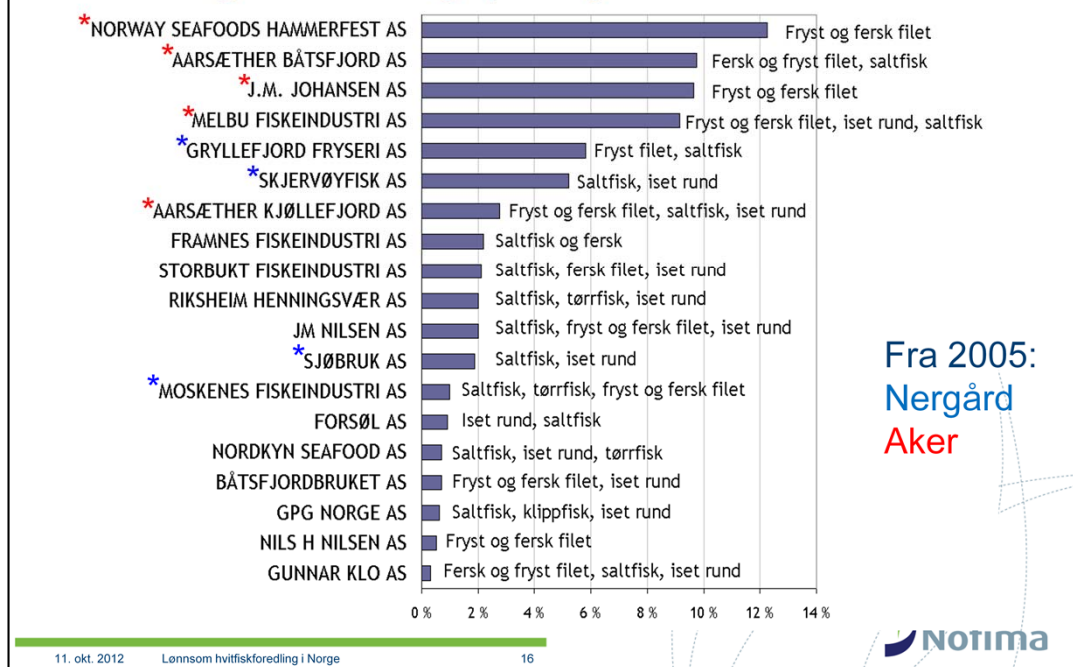
Et annet funn var at gamle torsketrålere, som landet ferskt råstoff, hadde en jevnere sesongprofil enn de som fryser om bord.

Sesongprofil 2004 vs 2012



Ser vi sesongprofilen i 2004 opp mot den i 2012 så ser vi at trålnes utjevning er blitt sterkere, men her har vi ikke inne kun de med leveringsplikt men alle landingene i Nord-Norge fra hele utvalget av torsketralere. Samtidig er det større volum enn i 2004.

Hvor går leveringspliktig torsk – 2004?

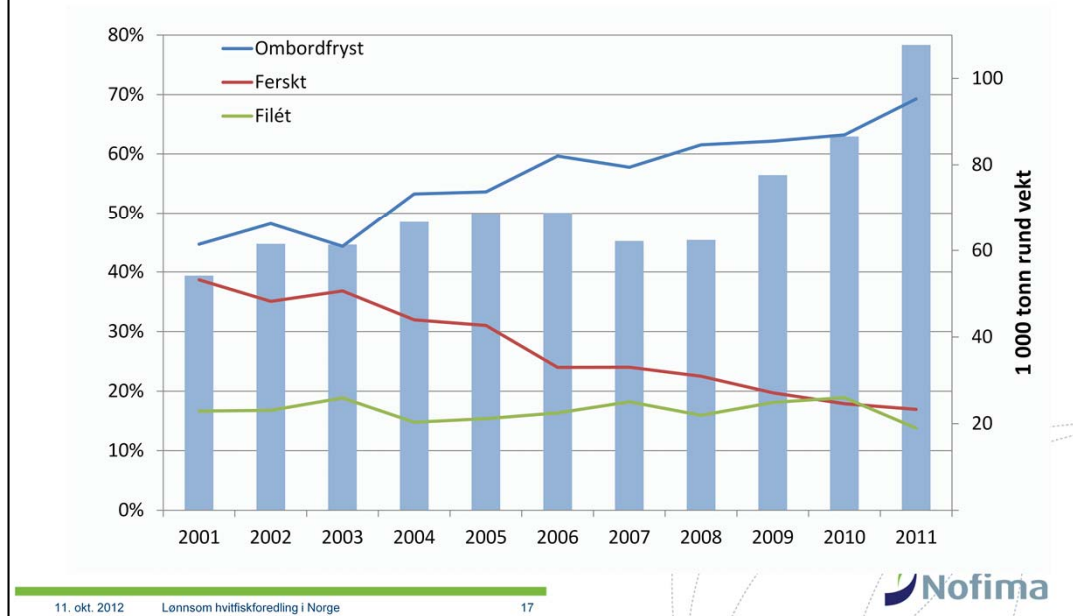


Figuren viser, i fallende rekkefølge, de bedriftene som kjøpte størst andel av det leveringspliktige råstoffet i 2004, og hvilken produksjon de bedrev (i hovedsak). Flere av disse er i dag borte fra kjøperkartet i dag, eller har byttet navn.

Til sammen står disse bedriftene, grunnfjellet blant de tilgodesette, for 70 prosent av levert leveringspliktig torskeråstoff i 2004.

De siste 30 prosent gikk til Fjordlaks (10 % - mer enn Årsæther Båtsfjord), et par andre klippfiskbedrifter (Jangaard, Karsten Flem) og ulike salgsselskap (deriblant Nergård – 5 %) i tillegg til Domstein Enghav (2 %).

Torsketrålendinger – 2001–2012



I denne figuren vises utviklinga i torsketrålernes fangst av torsk i perioden 2001-2011, med andelene til fryst, fersk og filet...

Som vi ser holder andelen torsk fra trålerne som går til filet seg relativt jevnt mellom 15-20 prosent i perioden (med unntak av et fall fra 19 til 14 prosent fra 2010-2011).

Andelen som fryses om bord har økt hvert år etter 2003 (44 %) frem til 69 prosent i 2011. Andelen fersk torsk er redusert fra 35 til 17 prosent i perioden, men i volum leveres om lag det samme kvantum ferskt i 2011 som i 2001 (om lag 18 000 tonn).

Lønnsomhetsfaktorer – trålere og filetannlegg

Torsketrålere m/lev.plikt

- Høyest mulig pris
 - frysing om bord
 - tilby et globalt marked
- Ta hele kvota
 - så stor kvote som mulig
 - strukturering
- Lavest mulig fangstkostnader
 - fangst på høy tetthet
 - nært land
 - stor fisk gir økt pris per kg

Filetindustribedrifter

- Lavest mulig pris
 - Minstepris
 - Råstoffkostnad sentral
- Store volum
 - å fordele faste kostnader på
 - jevnt over året (leverings-sikkerhet)
- Ferskt råstoff av god kvalitet
 - Utbytteavhengig
 - Fersk loins er «indrefiléten»

11. okt. 2012

Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

18



Til tross for den gjensidige avhengigheten mellom torsketrålere og filetbedrifter har de diametralt forskjellig interesse i førstehåndsprisen. For førstnevnte er det viktig at den er så høy som mulig, mens det for sistnevnte er av avgjørende betydning at de får råstoffet så billig som mulig. Leveringspliktordninga er ei ordning som utsettes for voldsomt press fra økonomiske drivkrefter i råstoffmarkedet.

Dårlig lønnsomhet i filetindustrien gjør dem ute av stand til å betale den beste prisen for råstoffet. Kostnadsulempe ved å være lokalisert i NN – langt unna markedene.

Salt og klippfisk er vinnerne over tid. Frosset råstoff passer bedre i en slik produksjon. De kan også vente seg en prispremie på råstoff av stor størrelse. Den er ikke like rett frem for filét.

Opsjoner for fremtidig leveringspliktregime

<i>Dimensjon</i>	<i>Planøkonomisk modell</i>	<i>Dagens modell</i>	<i>Markedsbasert modell</i>
<i>Hvem kan kjøpe</i>	Utvalgte anlegg	Anlegg, steder og regioner med godkjente kjøpere har forkjøpsrett	Ingen begrensning utover kjøpergodkjenning
<i>Fangstteknologi</i>	Trål	Trål (med enkelte dispensasjoner)	Ingen begrensning
<i>Krav til råstoffets beskaffenhet</i>	Ferskt	Valgfritt	Valgfritt
<i>Prissetting</i>	Minst minstepris	Markedspris i region siste 14 dager	Åpen auksjon
<i>Styring/kontroll av fangstmonster</i>	Produksjonsanlegg	Rederi (koplet opp mot anlegg i noen tilfeller)	Rederi
<i>Volum med leveringsplikt</i>	Alt skal leveres til begunstigede anlegg	80 % torsk og 60 % hyse til begunstiget sted	Bortfaller
<i>Krav til bearbeiding</i>	Alt skal bearbeides	Kjøper av råstoff skal ha mulighet for bearbeiding	Ingen krav
<i>Fangstrettighet</i>	Koblet til produksjonsanlegg	Som fristilte fartøy, men med restriksjoner	Som fristilte fartøy

11. okt. 2012 Lønnsom hvitfiskforedling i Norge

19



Misnøyen med leveringsplikten kan oppsummeres som følger i 2004:

- 1/3 del av leveringspliktorsken gikk ikke til tilgodesette bedrifter
- Over halvparten av leveringspliktorsken landes frossen
- Konflikter innad i produksjonsleddet; mellom fangst – og produksjonsledd og mellom regioner/steder
- Dårlig lønnsomhet; blant trålere med leveringsplikt (og som overholder den); blant begunstigede produksjonsanlegg
- Ordningen er svært komplisert å kontrollere

Fremtiden for leveringsplikten er usikker, men tabellen over tegner opp de opsjoner myndighetene kan bevege seg innen: Enten i retning av å reversere dagens ordning (som ligger godt plassert mellom den opprinnelige leveringsplikten og et frislipp til markedet.

Som et alternativ til leveringsplikten trekker vi opp følgende reguleringsgrep/utfordringer som retter søkelyset mot filétsektoren, langs 3 dimensjoner.

Jevn råstofftilførsel; Ikke nødvendigvis trål; Premiere ferskfiskleveranser; Premiere de som demper sesongtoppene (gjennom fangstreguleringer); Levendefangst og lagring

Sysselsetting; Det ser ut til å eksistere en konflikt mellom bearbeiding og lønnsomhet; Redusert sysselsetting ved frysing av råstoff; Ferskt råstoff gir sysselsettingsgevinst; Sysselsettingen i dag i sektoren er mer konsentrert enn tidligere (færre anlegg)

Lønnsomhet; Kople fangstrettighetene til produksjonsledd (ikke fangstledd); Forsøke å

identifisere og differensiere produksjonen til produkter som gir konkurransefortrinn
– og unngå svært konkurranseutsatte produkter

- "Landinger fra egen flåte er en nødvendighet for å overleve. Kontroll over leveransene er et 'must' for å sikre langsiktighet i planleggingen og dermed lønnsomhet"

- "Vi føler ikke at vi har kompetanse til å kjøpe oss inn på fartøysiden. Nå som auksjonsmarkedene vokser og fungerer stadig bedre kan vi heller betale en betydelig 'overpris' i stedet for å binde midler i fartøyinvesteringer"



Utsagnene over stammer fra en intervjuundersøkelse gjort i 1998. Begge utsagnene stammer fra filétindustribedrifter som opererer i samme råstoffmarked.

Det peker på store forskjeller i tilpasningen i denne industrigreina, og noe uenighet om hvilke strategier i råstoffmarkedet som er de «riktige».