

Kongekrabbe og omsetningskrav

Ulike modeller for fordeling i den kvoteregulerte fangsten



Foto: Nofima

Nofima er et ledende matforskningsinstitutt som driver med forskning og utvikling for akvakulturnæringen, fiskerinæringen og matindustrien. Vi leverer internasjonal anerkjent forskning og løsninger som gir næringslivet konkurransefortrinn langs hele verdikjeden.

«Bærekraftig mat til alle» er vår visjon.

Kontaktinformasjon

Telefon: 77 62 90 00
post@nofima.no
www.nofima.no
NO 989 278 835 MVA



Hovedkontor Tromsø

Muninbakken 9–13
Postboks 6122
NO-9291 Tromsø



Stavanger

Måltidets hus
Richard Johnsensgate 4
Postboks 8034
NO-4068 Stavanger



Sundalsøra

Sjølsengvegen 22
NO-6600 Sunndalsøra



Ås

Osloveien 1
Postboks 210
NO-1433 ÅS



Bergen

Kjerreidviken 16
Postboks 1425 Oasen
NO-5844 Bergen

Rapport

<i>Rapportnummer:</i> 28/2024	<i>ISBN:</i> 978-82-8296-800-3	<i>ISSN:</i> 1890-579X
<i>Dato:</i> 29. august 2024	<i>Antall sider + sider vedlegg:</i> 59 + 1	<i>Prosjektnummer:</i> 13526
<i>Tittel:</i> Kongekrabbe og omsetningskrav – Ulike modeller for fordeling i den kvoteregulerte fangsten		
<i>Title:</i> Allocation models for the quota-regulated red king crab fishery: Objectives, criterias and effects		
<i>Forfatter(e):</i> Silje Steinsbø, John R. Isaksen og Marianne Svorken		
<i>Avdeling:</i> Næringsøkonomi		
<i>Oppdragsgiver:</i> Nærings- og fiskeridepartementet		
<i>Eksternt prosjektnummer/Oppdragsgivers ref.:</i> 23/6202-7		
<i>Stikkord:</i> Kongekrabbe, fartøykvote, fordelingsmodeller, krav til omsetning fra andre arter, og andre kriterier		
<i>Sammendrag/anbefalinger:</i> <p>Nofima er av Nærings- og fiskeridepartementet bedt om å gjennomføre en evaluering av ulike alternative modeller for kvotefordeling i det kvoteregulerte fisket etter kongekrabbe. Alle de foreslåtte modellene bygger på dagens modell, der det kreves en gitt omsetning av fangst av andre arter, for å få «full» kongekrabbekvote. I tillegg til at fartøy må høre hjemme i Finnmark, eller den tidligere lukkede gruppen i dette fisket.</p> <p>Departementet har i sin forespørsel satt opp konkrete alternative justeringer for kvotefordeling, som omhandler krav til førstehåndsomsetning av andre arter (Modell 1 og 2), majoritetsseiers status i fiskermanntallet (Modell 3), fartøystørrelse (Modell 4) og tillatelse i lukket gruppe torsk (Modell 5).</p> <p>Rapporten er bygget opp med en kort innledning og fylligere bakgrunn, før hver av de fem konkrete alternativene belyses med basis i forholdene i Finnmark. Hver av de alternativene modellenes effekter diskuteres opp mot deltakelse, samt mulige fordeler og ulemper opp mot forvaltningsmål i forhold til dagens modell (Modell 0). Analysene tar utgangspunkt i de rådende forhold i 2022.</p> <p>Vi gir ingen anbefaling til hvilken modell for kvotefordeling som bør velges. Det er et privilegium som ligger til myndighetene i deres vurdering opp mot måloppnåelse og et heller sammensatt målhierarki. Men der det er naturlig peker vi på vesentlige fordeler og ulemper ved de ulike modellene.</p> <p>Vi anser at Modell 2 i bedre grad enn Modell 1 kan ivareta prinsippet om at de som er negativt påvirket av kongekrabbe i andre fiskeri skal bli tilgodesett. Modell 3–5 bygger i større grad på objektive kriterier og det finnes argumenter for at modellene kan møte nevnte prinsipp, om enn til ulik grad.</p> <p>Hvorvidt formål om økt lønnsomhet og profesjonalisering treffes kan i noen grad sees i sammenheng med modellenes totale antall kvotefaktorer. Modell 5 reduserer antallet med 30 %, Modell 1 med 20 % og Modell 2 med 15 %. Vi mener likevel at Modell 2, med kortere trinn i kvotestigen, treffer målet bedre enn Modell 1. Modell 3 og 4 klarer bare i begrenset grad å redusere antall kvotefaktorer alene.</p> <p>Vår vurdering er, at bidraget kongekrabbereguleringene kan understøtte lokal fiskeindustri med, handler om økte landinger av andre arter, og at hvordan modellene slår ut i forhold til dette er beheftet med stor usikkerhet. Vi vurderer at insentivstrukturen i Modell 2, dernest Modell 1, kan gi større effekt enn resterende modeller.</p>		
<i>English summary/recommendation:</i> <p>Nofima was asked by the Ministry of Trade and Fisheries to evaluate five alternative models for quota distribution in the quota-regulated red king crab fishery, all based on the current model, with pre-defined adjustments. The adjustments were changing the requirements for first-hand sales of other species than red king crab (Models 1 and 2), majority owner status in the register of Norwegian fishermen (Model 3), vessel size (Model 4) and participant access in the closed cod fishing group (Model 5). This report gives a broad background for the topic and provides analyses of the five alternative models, based on the prevailing conditions in 2022. We make no recommendation as to which quota allocation model is best, but where natural, we point to advantages and disadvantages of the models, in relation to the regulation principles the authorities aim to achieve.</p>		

Forord

I det oppdraget er i ferd med å fullføres er det på sin plass å takke oppdragsgiver (NFD) for et interessant oppdrag og formålstjenlige avklarende diskusjoner underveis. I tillegg retter vi en takk til informanter som har tatt seg tid til å svare på spørsmål, både i Fiskeridirektoratet og i næringen ellers. Takk også til Anastasia Henriksen for gjennomlesing og konstruktive kommentarer. Om det gjenstår feil i rapporten, så er det forfatternes egne.

Forfatterne

Tromsø 12. april 2024

...

I forbindelse med det åpne dialogmøtet om forvaltning av kongekrabbe, arrangert av Fiskeridirektoratet 29. august 2024, ble innholdet i rapporten presentert og rapporten frigjort av NFD for offentliggjøring. Innholdet i rapporten er det samme som i den konfidensielle rapporten avgitt 12. april 2024 (K-16/2024), med unntak av enkelte korrigeringer av språk og layout.

Innhold

1	Innledning	1
1.1	Mandat	1
2	Bakgrunn	2
2.1	Gjeldende regulering for kvotefordeling kongekrabbe	3
2.2	Utvikling i totalkvote og førstehåndspriser	5
2.3	Fartøykvoter i kongekrabbefisket	6
2.4	Finnmark – utvikling i fiskeflåten	9
2.4.1	Lukket gruppe - kongekrabbe	9
2.4.2	Utvikling i antall fartøy og fiskere i Finnmark	10
2.4.3	Finnmark altså...	12
2.5	Omsetningskravet – og betydningen av det	15
2.6	I korte trekk	20
3	Metode og analysemodell for å evaluere ny fordeling	22
3.1	Nærmere om vurderingene	27
3.1.1	Målkonflikter og operasjonalisering av mål	28
3.2	Effekten på mindre versus større fartøy (under og over 11 meter)	30
4	Modell 1: Omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote	31
4.1	Resultater – Modell 1	32
4.2	Vurdering – Modell 1	34
5	Modell 2: Kvotefaktor 0,25 erstattes av faktor 0,75 med kr 300 000 i omsetningskrav	36
5.1	Resultater – Modell 2	36
5.2	Vurdering – Modell 2	39
6	Modell 3: Full kvote for heltidsfiskere (blad B) og halv kvote for deltidsfiskere (A)	41
6.1	Resultater – Modell 3	41
6.2	Vurdering – Modell 3	43
7	Modell 4: Full kvote for fartøy under 11 m og halv kvote for fartøy større enn 11 m	45
7.1	Resultater – Modell 4	45
7.2	Vurdering – Modell 4	47
8	Modell 5: Full kvote for lukket gruppe torsk, halv kvote for andre Finnmarksfartøy	49
8.1	Resultater – Modell 5	49
8.2	Vurdering – Modell 5	52
9	Oppsummering	54
9.1	Ressursen forbeholdes de som er negativt påvirket av den i annet fiske	54
9.2	Økt lønnsomhet og profesjonalisering	56
9.3	Opprettholde landindustrien i Øst-Finnmark	57
9.4	Andre formål og mulige endringer	57
10	Referanser	59
Vedlegg		i
Regional fordeling av kvotefaktorer i dagens og alternative kvotemodeller (Mod. 1-5)		i

1 Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har i brev av 30. januar 2024 bedt Nofima om en vurdering av ulike alternativer for å endre kvotefordelingsmodellen for kongekrabbe i det kvoteregulerte området øst for 26° Ø.

1.1 Mandat

Nærings- og fiskeridepartementet viser i sin bestilling til at Nofimas tidligere analyser har bekreftet at kvotemodellen ikke oppnår ønsket effekt, ettersom flere aktører er sluppet inn i fangsten på den kvoteregulerte kongekrabben, og trinnene i modellen (omsetningskravene) ikke er justert opp slik det var tiltenkt da modellen ble innført i 2016. Den gang var kravet en omsetning på kr 100 000 av annen fangst for å få full kongekrabbekvote (faktor 1,0), et krav som ble økt til kr 200 000 i 2019 og som har stått på dette nivået siden.

Av nevnte årsak tildeles Nofima et tilleggsoppdrag, der effektene av alternative justeringer for kvote-tildeling, som skissert av NFD, vurderes innenfor dagens kvotemodell. Vurderingen bør inneholde en analyse av de foreslåtte endringene opp mot forvaltningsmålene (for den kvoteregulerte kongekrabbe-fangsten) og i tillegg en vurdering av hvilke konsekvenser endringene har for de minste fartøyene (under 11 meter) sammenlignet med de større fartøyene.

I bestillingen fra NFD heter det:

«Følgende alternativer bør vurderes, men ikke utelukke at andre kombinasjoner kan belyses innenfor det arbeidet som skal gjøres:

- *Dagens modell med et omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote.*
- *Dagens modell som tar bort kvotefaktor på 0,25, men inkluderer et ekstra trinn på 0,75 med omsetningskrav på 300 000 kr og et omsetningskrav på 500 000 for full kvote.*
- *Dagens modell – men skille etter status i fiskermanntallet blad A og blad B, for halv og hel kvote.*
- *Dagens modell – men med differensiering etter fartøystørrelse, for hel og halv kvote. Hvor de minste fartøyene får full kvote og de største fartøyene får halv kvote.*
- *Dagens modell – med hel kvote til fartøy i lukket gruppe torsk og halv kvote til øvrige, alle hjemmehørende i Finnmark.»*

Alle disse fem alternativene behandles suksessivt videre i egne kapitler i det følgende, etter en grundig gjennomgang av relevante forhold i neste kapittel. Der det har vært nødvendig har vi vært i dialog med oppdragsgiver for å konkretisere betydningen/meningen til det enkelte punkt, og for å avklare eventuelle tolkninger og angrepsvinkler.

Rapporten er bygget opp på følgende vis: I neste kapittel gjennomgås noe av bakgrunnen for oppdraget, med relevans for problemstillingen, blant annet forvaltningsmålene som ligger til grunn for den kvoteregulerte fangsten av kongekrabbe. I tillegg trekkes det kort opp hvilken rolle Nofima har hatt tidligere i dette arbeidet, som det refereres til i NFDs bestilling, og konkrete funn som har relevans for dette arbeidet. Dernest behandles hvert av forslagene over, til endringer i dagens modell, i egne kapitler. Avslutningsvis oppsummeres de funn som gjøres i analysen av de enkelte endringsforslagene, og det vises til alternative endringer som ikke er tatt med i denne vurderingen, men som kan ha lignende eller en mer treffsikker måloppnåelse enn de som er vurdert i denne rapporten.

2 Bakgrunn

Bestillingen fra NFD viser til stortingsmeldingen fra 2014, «Evaluering av forvaltning av kongekrabbe» (Meld. St. 17 (2014–2015)), som trekker opp rammene for den nye kvotemodellen i dette fiskeriet. Der introduseres omsetningskravet fra fiske på andre arter enn kongekrabbe som avgjørende for kvotestørrelse, et grep som fikk Stortingets tilslutning og som ble innført i forvaltningen fra 2016. Formålene bak dette omsetningskravet, fremholdes å være følgende (fra s. 38 i meldingen):

«Ved [...] en ny modell for kvotefordeling basert på fartøyets levering av annen fisk, vil man kunne oppnå større profesjonalisering av fisket og en regulering som i større grad bidrar til at denne ressursen forbeholdes de som er mest berørt av bifangstproblemer med kongekrabbe i andre fiskerier. En slik kvotefordeling vil kunne bidra til å skape mer aktivitet og lønnsomhet i regionene, herunder styrke driftsgrunnlaget og lønnsomheten for de enkelte fartøy, men også styrke grunnlaget for landanlegg og mottaksstasjoner som også er avhengige av annen fisk».

I fortsettelsen heter det at trinnene i en slik kvotefordelingsmodell, det vil si hvilke omsetningskrav som stilles til de ulike kvotestørrelsene, vil måtte vurderes på nytt etter at modellen har virket en tid. I skrivende stund har modellen virket i mer enn åtte år, og omsetningskravet er endret en gang i løpet av denne perioden.

Den nye kvotefordelingen skulle fortsatt ivareta aktørene som var tilgodesett med kongekrabbekvote, fordi de på et tidligere tidspunkt hadde fått sitt opprinnelige fiske forringet eller ødelagt gjennom bifangst av kongekrabbe. I tillegg var det et ønske om å profesjonalisere næringen, både i fangst- og mottakerledd.

Før 2016 ble det skilt mellom hel og halv kvote i kongekrabbefisket (kvotefaktor 1,0 og 0,5 respektivt). Skillet mellom hvem som fikk hel og halv kvote var avhengig av fartøyeiers manntallsstatus per 1. januar året før reguleringsåret. Fiskere med blad B-tilhørighet (heltidsfiskere) fikk full kvote og fiskere på blad A fikk halv kvote. Fartøyet måtte være merkeregistrert i Øst-Finnmark¹, være minst 6 meter og under 15 meter største lengde² og egnet for kongekrabbefiske. Fra 2009 ble det innført sporingsplikt med AIS for fartøy ned til 10 meter største lengde, noe som ble utvidet til alle fartøy som deltok fra 2014. I 2014 ble også den nedre grensen på 6 meter for å delta etablert.

I forkant av omsetningskravet som kom i 2016 viste utviklingen en stor økning i antall deltagende fartøy som kom til i åpen gruppe, og mange av fartøyene som kom til deltok ikke i andre fiskerier. I lukket gruppe viste utviklingen en reduksjon over tid, gjerne som følge av at denne deltakeradgangen faller bort ved salg av fartøyet. En fartøyeier som selger sitt fartøy/sin torsk kvote som også har deltakeradgang i lukket gruppe i kongekrabbe, vil kunne delta i åpen gruppe (med det samme eller ett annet fartøy) seinere.

Etter analysene som ble gjort i forbindelse med Meld. St. 17 (2014–2015) ble som nevnt omsetningskravet satt for kvotefordelingen i det kvotebelagte fisket øst for 26° Ø fra 2016. Men det er ikke den eneste endringen som har funnet sted i fordelingen. Fartøy fra Måsøy kommune fikk anledning til å delta i fisket fra 2017, og fra 2019 ble omsetningskravet for å få full kvote (kvotefaktor 1,0) økt fra kr 100 000 til kr 200 000. Fra 2021 fikk også fartøy fra Vest-Finnmark delta i dette fiskeriet. I tillegg ble vilkårene for å delta i åpen gruppe samtidig endret fra at eier av fartøy tidligere måtte ha vært bosatt i kommuner

¹ De ni kommunene som regnes til Øst-Finnmark er Berlevåg, Båtsfjord, Gamvik, Lebesby, Nesseby, Sør-Varanger, Tana, Vadsø og Vardø. I tillegg var kommunene Nordkapp og Porsanger innlemmet i området for kongekrabbefiske.

² Grensen på 6 meter ble innført 1. august 2014. Opprinnelig måtte fartøy være mindre enn 11 meter, men fra 2011 fikk også fartøy inntil 13 meter delta, og fra 2012/2013 ble lengdegrensen økt til 15 meter.

med adgang til å delta i minst 12 måneder, til at eier måtte ha vært bosatt i Finnmark i minst 24 måneder³. I mars 2021 ble det forbudt med mobile kjøpestasjoner ved landing og omsetning av kongekrabbe.

Som et utgangspunkt for den videre drøftingen vedrørende de rådende forhold i det kvoteregulerte kongekrabbefisket, kan figuren under være en god inngang til ulike endringer i reguleringsregimet som har funnet sted de siste årene.



Figur 1 Sentrale utviklingstrekk i reguleringsregimet for kongekrabbefisket i kvoteregulert område, 2014–2024

De ulike hendelsene/endringene som går fram av det kronologiske oppsettet i Figur 1 vil det refereres til i det videre, der det er naturlig.

2.1 Gjeldende regulering for kvotefordeling kongekrabbe

De rådende betingelsene for kvotefordeling for kongekrabbe i det kvoteregulerte området øst av 26° Ø i Finnmark følger av «Forskrift om regulering av fangst av kongekrabbe i kvoteregulert område øst for 26 grader øst mv. i 2024», av 20. des. 2023, nr. 2240⁴. Adgangen til å delta i dette fiskeriet er nedfelt i kap. XIV, §§ 39 og 40, i deltakerforskriften («Forskrift om adgang til å delta i kystfartøygruppens fiske og enkelte andre fiskerier i 2024»), av 21. des. 2023, nr. 2282⁵.

I deltakerforskriftens § 39 settes vilkårene for å delta i lukket gruppe i kongekrabbefisket i 2024. Der heter det at:

- fartøyet må stå i merkeregisteret og være egnet, utrustet og bemannet for slik fangst, samt på eller over 6 meter, og under 21 meter største lengde
- fartøyeier og høvedsmann må være ført i fiskermanntallet, og
- vilkårene (i § 4) om tidligere deltakelse i fisket må være oppfylt.

For deltakelse i åpen gruppe er det § 40 som setter betingelsene:

- Fartøyet må være merkeregistrert i Finnmark.
- fartøyet må være egnet, utrustet og bemannet for slik fangst, samt på eller over 6 meter, og under 15 meter største lengde

³ Se Deltakerforskriften for 2021, § 40, bokstav d.

⁴ Se [Forskrift om regulering av fangst av kongekrabbe i kvoteregulert område øst for 26 grader øst mv. i 2024 - Lovdata](#)

⁵ Se [Forskrift om adgang til å delta i kystfartøygruppens fiske og enkelte andre fiskerier i 2024 \(deltakerforskriften\) - Lovdata](#)

- c) fartøyeier og høvedsmann må være ført i fiskermanntallet
- d) fartøyeier må være bosatt i Finnmark og ha vært det de siste 24 måneder, og dessuten være ført i fiskermanntallet i Finnmark og ha vært det de siste 12 månedene. Vurderingen av hvor vedkommende er bosatt avgjøres av reelle forhold, ikke formell registrering i Folkeregisteret.
- e) én enkeltperson må direkte eller indirekte gjennom foretak ha mer enn 50 % av eierandelene i fartøyet. Fartøyet kan likevel delta uten én enkeltperson som majoritetseier dersom fartøyet har samme eierkonstellasjon som det deltok med i åpen gruppe i dette fisket i 2023.
- f) under utøvelse av fangst må eier selv være høvedsmann om bord. Dersom ingen direkte eller indirekte har mer enn 50 % av eierandelene i fartøyet, må den aktive fiskeren med størst eierandel stå om bord som høvedsmann. Dersom ingen aktiv fisker alene har størst eierandel, er det en av de aktive fiskerne med størst eierandel som må stå om bord som høvedsmann. Fiskeridirektoratet kan dispensere fra kravet om at eier må stå om bord som høvedsmann, f.eks. dersom eier har tillitsverv i fiskerierorganisasjon, er gravid, i fødselspermisjon eller har omsorg for barn med langvarig sykdom, er syk eller skadet, er i førstegangstjeneste, eller under maritim utdanning.

I tillegg til disse paragrafene som tilkjenner hvilke krav som stilles til fartøy som kan delta i fisket etter kongekrabbe i det kvoteregulerte området, gir § 8 et særskilt fremstillingskrav til Fiskeridirektoratet for fartøy i åpen gruppe i dette fisket. I § 48 understrekes det at fartøy med deltakeradgang i kongekrabbefisket (lukket gruppe) ikke vil beholde denne ved et salg, og i § 53 (om bruk av leiefartøy) innsnevres denne til kun å gjelde fartøy inntil 21 meter største lengde for kongekrabbe.

I det videre gjør vi få distinksjoner mellom lukket og åpen gruppe i kongekrabbefisket, siden det er av begrenset relevans med tanke på deltakeradgang og kvotetildeling – foruten at enkelte fartøy i lukket gruppe gis deltakeradgang til fisket til tross for at fartøyet ikke er merkeregistrert i (Øst-)Finnmark.

Når det gjelder reguleringsforskriften for kongekrabbe i kvoteregulert område for 2024, så trekker den opp virkeområdet, totalkvote i 2024 og omsetningskravene for fartøykvotetildeling. Der heter det at alle fartøy, med adgang til å delta, kan fange og lande en fartøykvote på 0,1 kvotefaktorer (0,07 tonn = 70 kg). Fartøy kan tildeles en høyere kvote basert på eiers sluttseddelførte omsetning av andre arter enn kongekrabbe i 2023 med fartøyet (eller det kommer til erstatning for) med unntak av kaisalg og inndratt fangstverdi etter følgende tabell:

Tabell 1 Kvotetabell for kongekrabbe i kvoteregulert område i 2024 (Kilde: Lovdata (FOR-2023-12-20-2240))

Førstehåndsverdi andre arter 2023	Kvotefaktor	Fartøykvote 2024
0–25 000 kr	0,1	70 kg
25 000–49 999 kr	0,25	190 kg
50 000–199 999 kr	0,5	370 kg
200 000 kr eller mer	1,0	740 kg

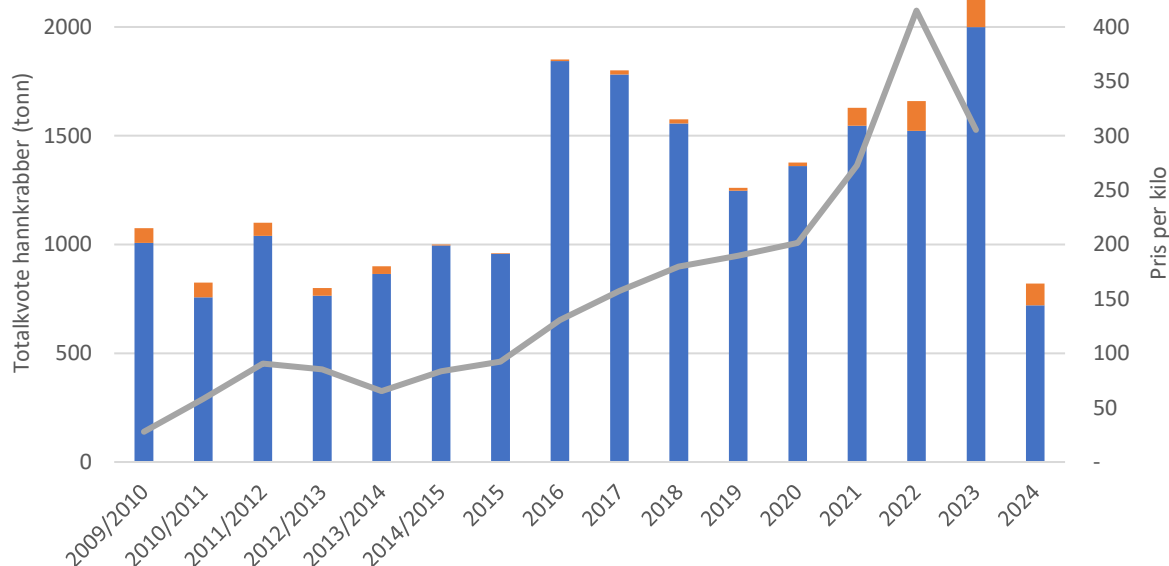
De kvanta som oppgis i tabellen gjelder hannkrabbe. Med en estimert pris på om lag kr 450 per kilo så tilsvarer kvantaene i 3. kolonne mellom kr 31 000 og kr 333 000 i førstehåndsverdi. I tillegg kommer fartøyenes adgang til å fiske og lande inntil 17,5 % skadde hannkrabber og inntil 7,5 % hunnkrabber av det kvantum lytefrie hannkrabber som fartøyet lander per uke.

Totalkvoten for 2024 er satt til 821 tonn hannkrabbe, 60 tonn hunnkrabbe og 142 tonn skadd hannkrabbe. Av totalkvoten avsettes det til sammen 96 tonn til ulike formål: 5 tonn hannkrabbe til forskningskvote, 1 tonn hannkrabbe til fritidsfiske, 5 tonn til undervisningskvoter, 70 tonn hannkrabber til bifangst,

10 tonn hannkrabbe til turistfiske og 10 tonn hannkrabbe til ungdomsfiskeordningen. Da gjenstår 720 tonn hannkrabber til fordeling fra disponibel kvote.

2.2 Utvikling i totalkvote og førstehåndspriser

Størrelsen på fartøyskvoten avhenger naturlig nok av totalkvoten, med fratrukket for avsetninger «fra toppen», som bestemmer kvantumet som fordeles. Det påvirker fartøyenes inntektsgrunnlag i dette fisket, og samlet førstehåndsverdi fra krabben, gitt den førstehåndspris som oppnås. I figuren under er størrelsen på totalkvoten gjengitt for (kvote-)årene 2009/2010 til 2024, representert ved det kvantum hannkrabbe som kan fiskes. De røde delene av søylene angir det totale kvantum som går til ulike avsetninger (av hannkrabbe) de ulike reguleringsårene. Som det går frem av figuren har reguleringsperiodene variert over 15-årsperioden, men har siden 2016 fulgt kalenderåret. Søylene for «2015» viser kvoten for perioden 5. september–31. desember 2015, mens de tre kvoteårene mellom «2011/2012» og «2013/2014» gikk fra 1. august til 31. juli. Figuren viser også gjennomsnittlig førstehåndspris for hannkrabbe, som i tilfellene der kvoteårene avviker fra kalenderår er knyttet til hele året – ikke reguleringsåret.



Figur 2 Totalkvote inklusive avsetninger (i oransje) og førstehåndspris hannkrabber, 2009–2024

Figuren viser at totalkvoten av hannkrabbe ligger relativt jevnt tidlig i perioden, med mellom 750 og 1100 tonn fra 2009 til 2015. I denne perioden endres også reguleringen til å gjelde kalenderåret (2015). Fra 2015 til 2016, dobles nesten kvoten, fra 960 til 1850 tonn. Fra 2016 utviser den en negativ trend fram til 2019 da kvoten er på 1260 tonn. Derfra øker den til et toppnivå i 2023 med 2137 tonn, før den i inneværende år (2024) faller tilbake på nivå med det den var i 2010 og 2012. Kvoten i 2024 er på 821 tonn – en reduksjon på 60 % fra 2023.

Figuren viser også en stor økning i førstehåndsprisen over perioden. Pris til fisker (i gjennomsnitt) øker jevnt fra mellom kr 30 og kr 90 i perioden 2009–2014, til om lag kr 200 per kilo i 2020. Deretter stiger den til kr 270–415 per kg de siste tre årene (2021–2023). Prisen når en topp i 2022, med et gjennomsnitt på kr 415 per kilo, før den reduseres til kr 305 i 2023 (etter en kvoteøkning på nesten 30 %). Foreløpige tall fra Norges Råfisklag for 2024 (per primo april) viser en prisøkning på fersk kongekrabbe – hann på om lag 22 % fra tilsvarende periode året før, til om lag 400 kr per kilo. Landet volum på årets første tre måneder er imidlertid 2/3-deler lavere enn i 2023, med om lag 196 tonn i år.

Figuren viser også at avsetningene varierer noe over tid, med den effekt det har for disponibel kvote. I starten av perioden, fra 2009–2013, utgjør avsetningene om lag 4–8 % av totalkvoten og 35–70 tonn årlig. Brorparten går da til forskningskvoter, mens fritidsfiske og turistfiske tar små andeler. I perioden 2014–2020 utgjør avsetningene 0,3–1,2 % av totalkvoten, med mellom 3 og 18 tonn. Da er forskning- og fritidsavsetningene svært små, og turistfiskekvantumet begrenset. Fra 2020 øker avsetningene og er på nesten 140 tonn i 2022 og 2023 (6–8 %), og 101 tonn i 2024 (12 % av totalkvoten). Årsaken ligger i nye avsetninger til bifangst og ungdomsfangstordning (som tar størstedelen av disse) – eksempelvis 100 tonn til bifangst i 2022 og 30 tonn til ungdomsfangstordningen i 2021.

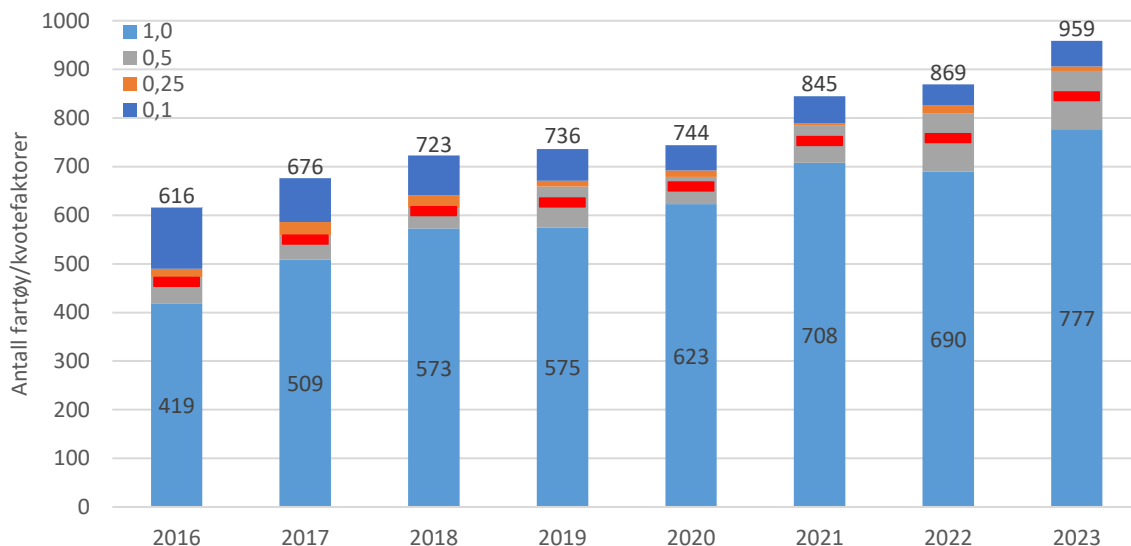
2.3 Fartøyskvoter i kongekrabbefisket

Nivået på totalkvoten og disponibel kvote er av betydning for hvor store fartøyskvoter det tildeles i fisket, og er – sammen med pris betalt til fisker – avgjørende for hvilket inntektspotensial fiskerne vil kunne forvente. Sammen med totalkvoten er det deltakelsen i fisket som er avgjørende for hvilket fangstgrunnlag man kan forvente. En av årsakene til evalueringen i Meld. St. 17 (2014-2015), og forslaget om å gjøre kvotestørrelsen avhengig av fangstverdien fra andre arter, var nettopp den store tilstrømmingen av stadig flere deltakere i det kvoteregulerte fisket, og da gjerne fartøy som ikke deltok i andre fiskerier. Som det heter (på s. 36 i meldingen): «Av totalt 549 fartøy [som deltok i det kvoteregulerte kongekrabbefisket i reguleringsåret 2013/2014] var det 198 fartøy som ikke hadde omsatt annen fisk for minimum 50 000,- kr, herav 150 fartøy som ikke hadde omsatt annen fangst i det hele tatt. [Det er i] hovedsak fartøy i åpen gruppe.» Av fartøyene hadde da 27 % ingen fangstinntekt fra andre fiskeri året før, mens 9 % hadde en inntjening fra andre fiskerier på mindre enn kr 50 000. Kr 50 000 tilsvarte den gang (2012) en fangst av torsk på om lag 4,75 tonn rund torsk (gjennomsnittlig førstehandspris på kr 10,30 og kr 10,70 for hhv. åpen og lukket gruppe torsk) i et år da ordinære garanterte fartøyskvoter i åpen gruppe var mellom 14 og 22 tonn torsk, og 6 tonn høyere i virkeområdet (Nord-Troms og Finnmark) som følge av tillegg fra kystfiskekvoten.

Siden den gang (2013/2014) er fartøy under 6 meter største lengde ekskludert fra dette fisket (2014), og det er innført omsetningskrav fra andre fiskerier (2016), hvor innslagspunktet for full kvote (kvotefaktor 1,0) også er forhøyet fra kr 100 000 til kr 200 000 (2019). Disse grepene har bidratt til en noe annen fordeling av den disponible kvoten, men har bare i begrenset grad redusert deltakelsen i fisket. Den økte deltakelsen skyldes ikke bare innlemmingen av fartøy i det kvotebelagte fiskeriet fra øvrige Finnmarkskommuner, der fartøy fra Måsøy kom med fra 2017 og fartøy fra øvrige Finnmarkskommuner fikk delta fra 2021.

I figuren under fremgår deltakelsen i kongekrabbefisket i det kvotebelagte området, etter omsetningskravet ble innført i 2016 – som også er det første året reguleringen følger kalenderåret. Stolpene i figuren det enkelte år viser antallet med de ulike kvotestørrelsene i populasjonen av deltakende fartøy. Dataene bygger på Fiskeridirektoratets høringsnotat om regulering av fangst av kongekrabbe⁶ de enkelte år foran neste års regulering, og baserer seg på populasjonen på et gitt tidspunkt høsten før reguleringsåret (for 2023, per 6. september 2023). Også samlede antall kvotefaktorer i populasjonen framgår i figuren som røde horisontale linjer for hvert år.

⁶ For 2024, se: <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Dokumenter/Hoeringer/horing-forslag-til-regulering-av-fangst-av-kongekrabbe-i-2024>



Figur 3 Antall deltagende fartøy i det kvoteregulerte kongekrabbefisket fordelt etter kvotestørrelse⁷, og totalt antall kvotefaktorer i fisket (rød indikator), 2016–2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Figur 3 viser at siden omsetningskravet ble innført i 2016 har antall deltagende fartøy i fisket økt fra 616 til 959 – en økning på 56 %. Ser vi til summen av kvotefaktorer i fisket, som vil gjenspeile sammensetningen av kvotestørrelse (fra 0,1 til 1 kvotefaktor) så er økningen på 82,5 % (fra 463 til 845 faktorer totalt). Sistnevnte utvikling gjenspeiler det faktum at andelen av fartøyene som har full (eller halv) kvote øker over tid, mens det er blitt færre fartøy – både relativt og absolutt – med de laveste kvotefaktorene (0,1 og 0,25). Det skyldes igjen at tildelingen ikke er statisk, men at aktørene kan tilpasse seg og tilegne seg en større kvotefaktor seinere år, ved å fiske etter andre arter. Antall fartøy med full kvote øker mer enn det totale antall fartøy (fra 419 til 777; + 85 %) og vi ser fra figuren at antall fartøy med kvotefaktor 0,1 og 0,25 reduseres over tid (fra 143 i 2016 til 62 i 2023).

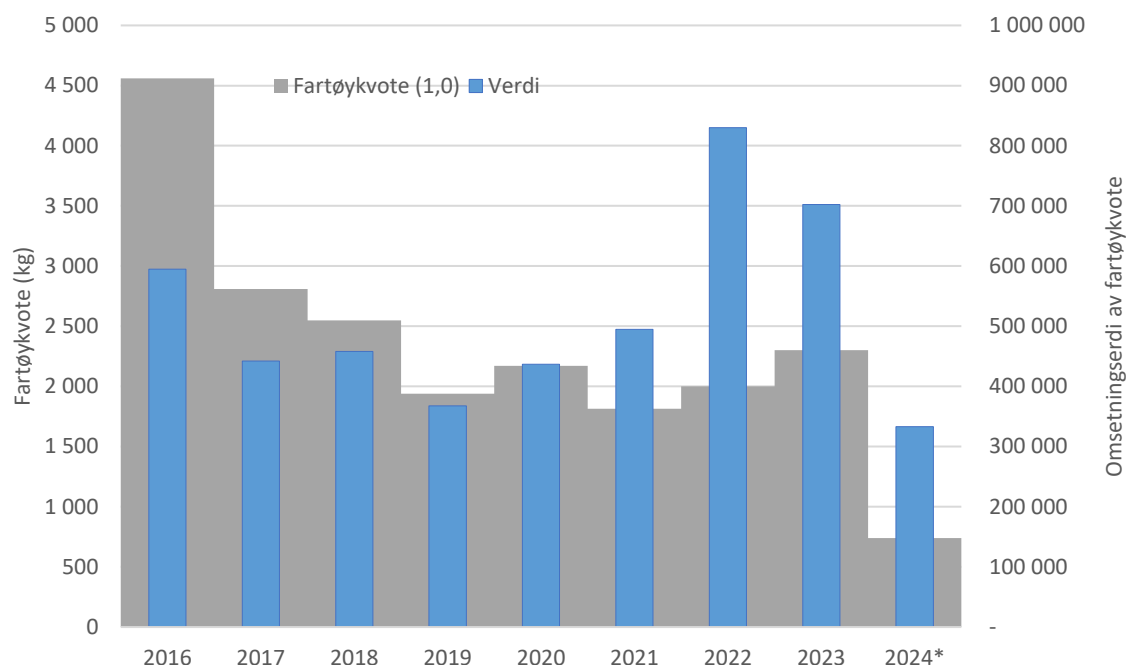
Figuren viser også at den største økningen i antall deltagende fartøy skjer i 2021 (+101 fartøy), da fartøy fra øvrige kommuner i Vest-Finnmark inkluderes i fisket. Den nest største relative økningen finner sted i 2023 (+ 90 fartøy) foran 2017 (+60 fartøy) da Måsøy-fartøy inkluderes.

Årsaken til at deltakelsen øker i 2023 er sammensatt. Figuren viser at nesten hele økningen (87 fartøy) skjer i gruppen fartøy med full kvote (1,0). Antall fartøy med halv kvote er lik de to årene, det blir 10 fartøy flere med kvotefaktor 0,1 (fra 43 til 53) mens antall fartøy med faktor 0,25 reduseres fra 16 til 9. Fordelingen av fartøy med ulik kvotestørrelse avhenger naturlig nok av omsatt kvantum (og verdi) fra andre fiskerier året før, men også andre forhold spiller inn. Dette omtales nærmere i avsnittene under.

Adgangsreguleringen i kongekrabbefisket fordrer at deltakerne må ha vært bosatt i Finnmark i minst 24 måneder og vært registrert i fiskermanntallet i Finnmark i minst 12 måneder. Det kreves med andre ord tid og innsats for potensielle deltakere fra andre fylker for å kunne delta i dette fisket. Kongekrabbefisket er imidlertid et fiskeri med høyt inntjeningspotensial og lønnsomhet, noe som bidrar til at mange ønsker å posisjonere seg for å få delta i dette fisket. I Figur 4 illustreres årlige fartøykvoter i perioden 2016–2024, tildelt som (garanterte) kvoter for fartøy med full kvote (kvotefaktor 1,0). Sammen med kvotestørrelse illustreres potensiell verdi av at kvoten utnyttes fullt ut, der gjennomsnittspris for hannkrabbe er lagt til grunn. Størrelsen på fartøykvoten er hentet fra reguleringsforskriftene for kongekrabbe de enkelte år. For øvrige kvotestørrelser (halv, kvart eller 10 % kvote) reduseres verdien forholdsmessig

⁷ Vi har ikke tilordnet de tre fartøyene som med ungdomstillegg i 2021 fikk en kvotefaktor på 0,9. Disse er tatt med i søylene for kvotefaktor 1,0 - mens samlet antall kvotefaktorer er registrert med faktisk verdi.

for de tall som framkommer i figuren. Vi har holdt utenfor en mulig utnyttelse av fangst av hunnkrabber eller skadd hannkrabbe, eller kongekrabbe som bifangst i annet fiske, der de to førstnevnte – fullt utnyttet – kunne bidratt med en fangstverdi i størrelsesorden 2–7 % ekstra på den oppgitte fangstverdien. For 2024 er det benyttet en pris på kr 450 per kilo kongekrabbe.



Figur 4 Størrelse (i kg) på en full fartøykvote kongekrabbe og tilhørende årlig fangstverdi av denne, 2016–2024

Figuren viser at fartøykvoten i 2016 var på sitt høyeste, med 4 560 kg – også om man trekker gjennomgangen tilbake til 2009. For de fleste årene (2017–2023) har full kvote ligget på mellom 1 800 og 2 800 kg. Gjennomsnittsprisene i beregningen er basert på prisene som fremgår av Figur 2. Disse ville gitt en verdi av en full kongekrabbekvote på om lag kr 830 000 i 2022, da gjennomsnittsprisen var på kr 415 per kg. En halv kvote ville gitt halve verdien det året, med tilsvarende andeler for øvrige kvotestørrelser (25 og 10 % av verdien for kvotefaktor 0,25 og 0,1). For de fleste årene i denne oversikten ville full kongekrabbekvote gitt en verdi mellom kr 400 000 og kr 600 000, med 2022 og 2023 som «uteliggere» med kr 702 000 og 830 000 respektivt, sammen med vårt anslag for 2024, hvor verdien av en full fartøykvote er på sitt laveste (også sett tilbake til 2009) med om lag kr 333 000.

I avsnittene ovenfor har vi vist til utviklingen i totalkvote, fartøykvote, førstehåndspris og anslått deltakelse og fartøykvoteverdi for kongekrabbe i det kvotebelagte området for perioden fra 2009 (eller 2016) til 2023/2024. Figur 4 viser at inntjeningspotensialet til en deltakeradgang med full kvote i snitt har vært i størrelsesorden kr 540 000 årlig i perioden 2016–2023. Det alene indikerer størrelsen på de økonomiske insentivene for å kvalifisere seg til dette fisket.

Kongekrabbefisket i kvoteregulert område finner imidlertid ikke sted i et vakuum, men er, som følge av deltakerreguleringens art, et resultat også av andre forhold i fiskeriene og fiskerinæringen i dette området. I resterende del av dette kapitlet gjennomgås derfor noen sentrale utviklingstrekk med tanke på kvote- og prisutvikling for relevante arter, og struktur i flåte- og industriledet i Finnmark. Disse forholdene er med på å danne et bakteppe for de funn som presenteres når ulike endringer av omsetningskravet vurderes i de påfølgende kapitlene.

2.4 Finnmark – utvikling i fiskeflåten

Over tid er hele Finnmark blitt det primære nedslagsfeltet for fartøy som tildeles deltakelse i det kvoteregulerte kongekrabbefiske. Derfor er det naturlig å se nærmere på utviklingen i fiskerinæringen i dette fylket. Unntaket er de relativt få gjenværende fartøyene/fartøyeierne som opprinnelig ble tildelt deltakeradgang i lukket gruppe i dette fisket, som kom fra andre fylker, som drev fiske i Øst-Finnmark og ble negativt berørt av kongekrabben i sin tid. Som følge av at fartøy som omsettes ikke får «ta med seg» deltakerrettigheten i kongekrabbefisket, blir det stadig færre av disse. Vi omtaler denne gamle «lukket gruppe» litt under, før vi går videre med den områdeadgangen som åpen gruppe representerer.

2.4.1 Lukket gruppe - kongekrabbe

Det historiske bakteppet for denne gruppen er enklest å hente fra Meld. St. 17 (2014-2015), på s. 11/12:

«Regulering av deltakelsen i fisket etter kongekrabbe har hatt som mål at de som er sterkest plaget med bifangst av kongekrabbe i andre fiskerier, skal være de som har adgang til å delta i fisket etter kongekrabbe. Fiske etter kongekrabbe har ikke vært ment å utgjøre et selvstendig driftsgrunnlag for enkelte fartøy. Med dette utgangspunktet kunne fartøy i årene 2002–2005 kvalifisere til å delta dersom de innenfor en forutgående periode hadde fisket et visst kvantum torsk med garn eller line, eller rognkjeks med garn, i kongekrabbens hovedutbredelsesområde. Fartøy som kvalifiserte til fisket disse årene, ble fra sesongen 2008/2009 innplassert i en gruppe kalt «lukket gruppe». Det ble samtidig etablert en ny «åpen gruppe», jf. nedenfor. Ved salg av fartøy bortfaller adgangen til å delta i lukket gruppe.»

I tråd med St.meld. nr. 40 (2006–2007) om forvaltning av kongekrabbe fikk alle fartøy under 11 meter hjemmehørende i Øst-Finnmark, inkludert kommunene Nordkapp og Porsanger, adgang til å delta i fisket etter kongekrabbe fra 2008. Gruppen av fartøy som fyller vilkårene til å delta i fangsten gjennom denne områdeadgangen, ble innplassert i en «åpen gruppe». I 2011 fikk også fartøy mellom 11 og 13 meter adgang til å delta i åpen gruppe, ettersom dette i praksis omfattet få fartøy. Fra sesongen 2012/2013 ble øvre lengdegrense hevet ytterligere, til 15 meter største lengde. I 2014 ble det innført en nedre lengdegrense for å delta, slik at fartøy nå må være over 6 meter.

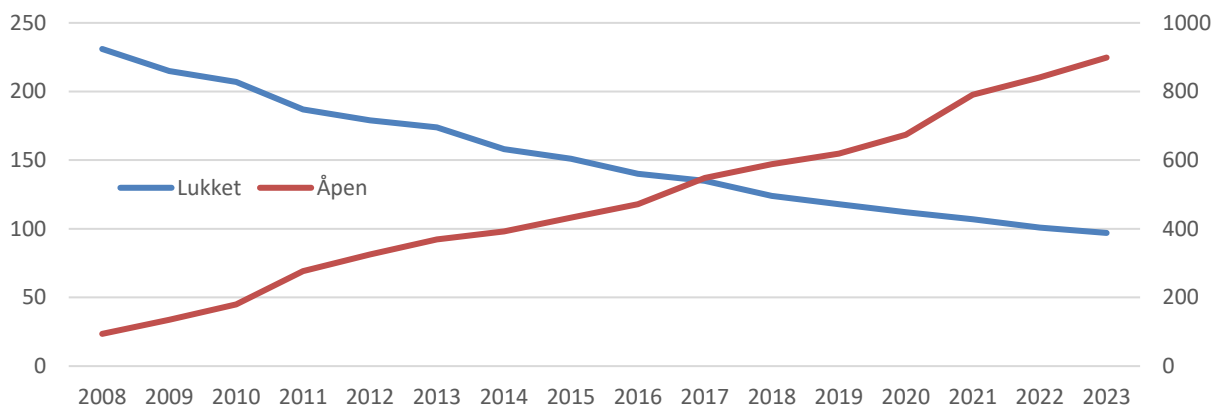
Fra 2011 ble det innført et vilkår om at eier av fartøyet må ha vært ført i fiskermanntallet i Øst-Finnmark de siste tolv måneder for å kunne delta i åpen gruppe. Dette ble gjort for å redusere risikoen for at noen kvalifiserer til å delta i dette fiskeriet gjennom pro forma flytting til Øst-Finnmark.

Det ble fra 2008 tillatt å ha bifangst av kongekrabbe i fiske med bunnline eller bunnline i kvoteregulert område. Fra 2009 ble det innført sporingsplikt ved bruk av AIS (Automatic Identification System) for fartøy over 10 meter som deltar i fangst utenfor kvoteregulert område. I 2014 ble sporingsplikten utvidet til alle fartøy som deltar i fangst uavhengig av fartøystørrelse, både innenfor og utenfor kvoteregulert område.»

Tall fra Fiskeridirektoratets register over konsesjoner og deltakeradganger⁸ viser at den lukkede gruppen i kongekrabbefisket var størst i årene 2004–2007 med 255–270 deltakeradganger. Av disse tilhørte 75 % Finnmark, men som følge av kvalifiseringsvilkårene (fangst av torsk med garn eller line i Øst-Finnmark) ble også et titalls fartøy fra Troms, om lag 45 fra Nordland og 10 fartøy fra fylker lengre sør inkludert i lukket gruppe. Da «lukket gruppe» ble etablert fra 2008/2009-sesongen, var det om lag 230 fartøy i gruppen. På de 15 årene siden den gang er antallet mer enn halvert, til kun 97 fartøy ved

⁸ [Konsesjoner og deltakeradganger \(fiskeridir.no\)](http://fiskeridir.no)

utgangen av 2023. I Figur 5 har vi illustrert utviklingen i antall fartøy i lukket gruppe, slik det framgår fra Fiskeridirektoratets register, for perioden 2004–2023, der også utviklingen i antall deltakende fartøy i åpen gruppe vises (på høyreaksen, med en helt annen målestokk). Antall fartøy i åpen gruppe er beregnet på basis av antall registermerker registrert med fangst av kongekrabbe i åpen gruppe i løpet av året. Det kan inkludere fartøy som har byttet registermerke over året og eventuelt også andre fartøy med bifangst av kongekrabbe, uten at vi kjenner til det.⁹



Figur 5 Deltakeradganger i lukket gruppe kongekrabbe, og deltakelse i åpen gruppe, 2008–2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

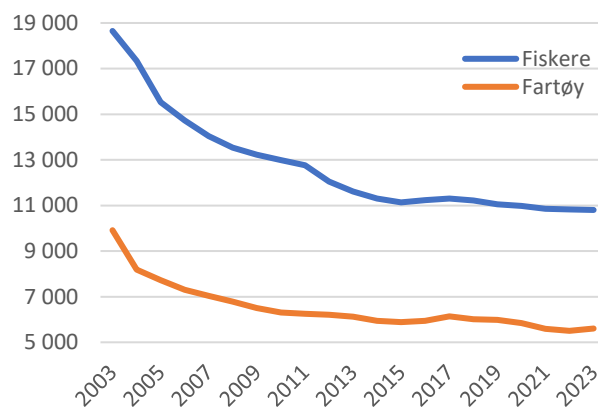
Av de gjenværende 101 fartøyene i lukket gruppe kongekrabbe ved utgangen av 2022 var det i alt 98 fartøy som var registrert med fangst og landing av kongekrabbe i det kvoteregulerte området. Av disse var 70 fartøy hjemmehørende i Finnmark, hvorav 66 tilhørte det opprinnelige området (Øst-Finnmark, Porsanger og Nordkapp). Av de resterende 28 fartøyene i lukket gruppe med fangst, holder 19 til i Nordland (hvorav 14 i Lofotkommunene Vågan, Vestvågøy og Flakstad), og tre fartøy i hvert av fylkene Troms, Trøndelag og Møre og Romsdal. Selv om disse fartøyene har en egen deltakeradgang i det kvotebelagte kongekrabbefisket, så stilles det de samme krav til omsetning av andre arter som for øvrige fartøy som deltar i åpen gruppe. Men disse, som ble ansett som opprinnelig mest plaget med kongekrabbe som bifangst i andre fiskerier, står ikke overfor samme krav om bosteds- og manntallsføringsadresse i Finnmark som de øvrige. At næringen har vært gjennom en stor grad av profesjonalisering viser ikke minst den 60 % reduksjon som har funnet sted i denne «lukket»-gruppen, presumptivt som følge av at fartøy er omsatt i perioden og har mistet denne deltakeradgangen.

2.4.2 Utvikling i antall fartøy og fiskere i Finnmark

Utviklingen i fiskerinæringen i Norge har over tid vist en stor nedgang i antall fartøy og fiskere. Den største nedgangen etter årtusenskiftet kom i etterkant av strukturvoteordningenes inntreden (2004–2005). På samme tid virket også en kondemneringsordning for fartøy i lukkede grupper under 11/15 meter i perioden 2002–2009. De siste 10 årene er reduksjonen stagnert og antall fartøy og fiskere har avtatt mye mindre enn tidligere. I Figur 6 vises antall fiskere og fartøy i Norge i perioden 2003–2023 (per 31. desember). Antall fartøy i det norske merkeregisteret falt fra nesten 10 000 i 2003, til 5 600 i 2023 (-43 %), men allerede i 2013 var antallet nede på 6 100. For antall fiskere (både blad A og B) har reduksjonen fra 2003 til 2023 vært tilsvarende med -42 % (fra 18 700 til 10 800). Allerede i 2013 var antall fiskere redusert til 11 600. Reduksjonen etter 2013 har vært liten i forhold til tiåret før, og fallet i antall fiskere og fartøy synes å ha stagnert.

⁹ Antall fartøy de enkelte årene varierer fra den fremstilling som er å finne i Meld St 17 (2014-2015) for den sammenfallende perioden (s. 12 i meldingen). Med de siste tallene fra Fiskeridirektoratet finner vi ikke igjen at det var en reduksjon i deltakelsen fra 2008 til 2009, og fra 2011 til 2012. Dette kan imidlertid ha sammenheng med en tidligere opptelling over kvoteår (2008/2009 til 2008) heller enn kalenderår.

I Finnmark er utviklingen i antall fiskere og fartøy svært forskjellig fra det vi ser på nasjonalt hold. Ved utgangen av 2003 hadde Finnmark 1 368 merkeregistrerte fartøy. Et drøyt tiår seinere, i 2013, var antallet falt med 30 %, til 938 fartøy – en noe mindre reduksjon enn for nasjonen totalt (-39 %). Ved utgangen av 2023 hadde Finnmark (eller rettere sagt; kommunene i gamle Finnmark fylke) hatt en kraftig økning, og vi finner 1 339 fartøy i merkeregisteret hjemmehørende i kommunene i Finnmark, nesten på nivå med antallet i 2003, med en økning på 43 % etter 2013. For nasjonen som helhet falt antall fartøy i perioden 2013–2023 med nesten 10 %, og holdes Finnmark utenom – med sin ekstraordinære utvikling – så er reduksjonen på 18 %. I 2003 var 14 % av alle norske merkeregistrerte fiskefartøy å finne i Finnmark. I 2013 var andelen 15 %, mens den i 2023 var økt til 24 %.

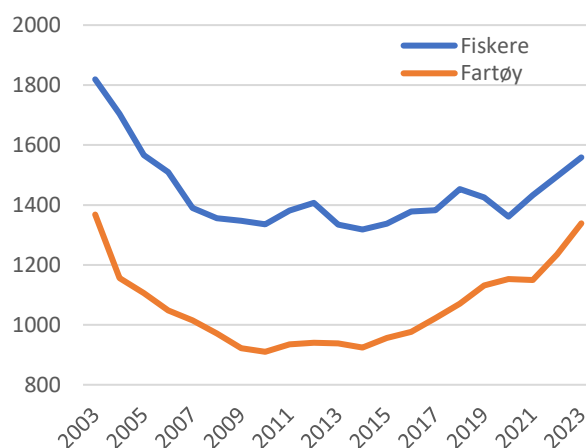


Figur 6 Norske fiskere og fiskefartøy, 2003–2023

Innslaget av små fartøy er også høyere i Finnmark enn i resten av landet, med 89 % under 11 meter, mens det for landet som helhet er 80 %. Andelen av fartøy mellom 11 og 15 meter er nesten 5 prosentpoeng lavere for Finnmark enn for totalen (12 %), på samme måte som andelen av fartøy større enn 15 meter er 5 prosentpoeng lavere enn for nasjonen (8 %). I Figur 7 skisseres utviklingen i antall fiskere og fartøy i Finnmark i perioden fra 2003 til 2023. Sett i forhold til landet som helhet så er forholdstallet «antall fiskere per merkeregistrerte fartøy» i Finnmark mye lavere, med 1,16 vs. 1,93.

Antall fiskere i Finnmark viser en tilsvarende utvikling som for fartøy. I 2003 hadde Finnmark vel 1 800 fiskere. I 2013 var tallet redusert til 1 330 (-27 %). I 2023 er imidlertid antall fiskere, med fiske som hoved- eller biyrke, økt til 1 559 personer, som tilsvarer en reduksjon på 14 % fra 2003, men likevel en økning på 17 % siden 2013. I samme periode (2013–2023) falt antall fiskere i Norge med 7 %.

Et annet forhold ved de registrerte fiskerne i Finnmark i 2023 er et høyere innslag av Blad A-fiskere (biyrke) enn i resten av landet. Mens andelen for Norge er på 11 %, er den for Finnmark på 14 %. Videre er andelen kvinner i manntallet i Finnmark høyere enn landsgjennomsnittet (10 % i Finnmark vs. 5 % på landsbasis), mens andelen fiskere yngre enn 40 år er noe lavere (33 vs. 40 %). Kvinnens inntreden er kommet de seinere årene, ettersom andelen i 2013 var på 4 % i Finnmark (og under 3 % nasjonalt). Det samme kan sies om andelen yngre fiskere under 40 år. I 2013 var denne på 25 % i Finnmark og 29 % nasjonalt.



Figur 7 Fiskere og fiskefartøy i Finnmark, 2003–2023

Utviklingen i antall fiskere i Finnmark må også ses i lys av at fylket faller inn under det særlige virkeområdet i § 2a i fiskermanntallforskriften¹⁰, som har en egen og høyere inntektsgrense for inntekt utenfor fiske for tilhørighet på blad A og blad B, sammen med andre kommuner i Nord og Sør-Troms, nordlige del av Nordland samt enkeltkretser i Tromsø kommune. Disse særreglene gjør det «enklere» å komme

¹⁰ [Forskrift om manntal for fiskarar og fangstmenn - Lovdata](#) – FOR-2008-12-18-1436.

på blad A eller B i fiskermanntallet, ettersom man kan ha høyere inntekt utenfor fiske; henholdsvis kr 500 000 for blad A og kr 400 000 på blad B, versus kr 400 000 og kr 300 000 i andre deler av landet.

2.4.3 Finnmark altså...

Den beskrevne ekstraordinære utviklingen i antall fartøy og fiskere i Finnmark i de seinere årene kommer nok i stor grad som følge av fiskemulighetene i kongekrabbefisket. Kongekrabben har vært et insitament for at personer har valgt fiske som levevei, med relativt beskjedne etableringskostnader (fartøy og redskap) for å tre inn i åpen gruppe i fisket etter torsk. Torsken er det viktigste fiskeslaget i norske fiskerier og for kystflåten i nord er det som oftest torsk som blir hovedinntektsgrunnlaget, selv om hyse og sei og andre ikke-kvotebelagte arter for enkeltfartøy kan utgjøre en god del av årsinntekten. Samtidig er torsk den knappe faktoren (i Finnmark, sammen med kongekrabbe) siden stor overregulering eller fritt fiske på andre arter gjør garanterte fartøykvoter lite bindende. Det økonomiske insitamentet som ligger i kongekrabbefisket beskrives godt av verdistørrelsene i Figur 4, på s. 8, hvor særlig 2022 og 2023 utmerker seg i positiv retning.

Noe av utviklingen kan også tilskrives torskefisket i Finnmark. Som følge av kystfiskeordningen, som kom i 2011, kan fartøy i åpen gruppe med eiere i området som faller inn under Sametingets søkerbaserte tilskuddsordning¹¹ tildeles et ekstra kvotetillegg på torsk. Hele Finnmark fylke faller inn under dette området, og kvotetillegget kan variere fra år til år. Kvotetillegget gis som en garantert kvote og har enkelte år vært på størrelse med den garanterte kvoten til fartøy i åpen gruppe. I 2018 var kvotetillegget på 16 tonn, mens garantert kvote til fartøy i åpen gruppe mellom 10 og 11 meter var på 18 tonn. I årene etterpå (2019–2024) har kvotetillegget i kystfiskeordningen vært på om lag 60 % av garantert kvantum til de største fartøyene i åpen gruppe, og på mellom 4 og 8 tonn for fartøy mellom 10 og 11 meter.

Som følge av de fordelaktige fiskemulighetene i åpen gruppe for torsk, sammen med mulighetene for å fiske kongekrabbe, har fylket over lang tid tiltrukket seg fiskere. Opprinnelig var denne tilflytningen begrenset til Øst-Finnmark, området som kongekrabben var forbeholdt inntil 2021. Tilstrømmingen til Øst-Finnmark kom både fra andre deler av Finnmark, men også fra andre fylker og sågar internasjonalt. Også utenlandske fiskere bosatt i Norge har mulighet til å delta i norske fiskerier som fartøyeiere, så lenge fartøyet er mindre enn 15 meter største lengde (jf. deltakerlovens nasjonalitetskrav i § 5).

I det åpne fiskermanntallet opplyses det ikke om nasjonalitet. En konservativ vurdering av for- og etternavn til personene i manntallet (per medio februar 2024), viser imidlertid at det i mange kommuner i Øst-Finnmark fins fiskere med etternavn som klinger islandsk, baltisk eller av annen herkomst utenom norsk (kvensk eller samisk inkludert). Men det er stor forskjell kommunene imellom hvordan fiskerstanden er sammensatt, også i det opprinnelige kongekrabbeområdet (Øst-Finnmark, Tana, Porsanger og Måsøy). Nordkapp som er største kommune med tanke på antall fiskere, ligger nært gjennomsnittet for disse med tanke på andel fiskere på Blad A og andel fiskere med utenlandskklingende navn – med cirka 12 % på begge. For andre kommuner er andelen på blad A nede i 6 % (Berlevåg og Båtsfjord) eller over 30 % (Nesseby). Andelen av fiskerne med utenlandskklingende navn er høyest i Gamvik (33 %) og lavest i Nesseby, der vi ikke identifiserer noen. Det er med andre ord stor forskjell mellom kommunene med tanke på andelen av fiskerne som står på blad A eller som synes å være utenlandske. I tillegg er det stor forskjell mellom kommunene med tanke på antall fiskere som står i fiskermanntallet, fra 3 i Kautokeino, 36 i Nesseby og til 251 i Nordkapp (nesten mer enn dobbelt så mange som i kommune nr. 2 – Hammerfest med 134). Men både Gamvik, Lebesby, Måsøy og Hasvik har en større andel fiskere blant sin yrkesaktive befolkning (20–66 år) enn Nordkapp (med 13,6–16,3 %, foran Nordkapps 13,4 %).

¹¹ Konkret framgår området for kystfiskeordningen av reguleringsforskriften for torsk hvert år, der også kvotetillegget disse kan fiske på fastsettes. For 2024 se § 22 i [Forskrift om regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N i 2024 - Lovdata](#).

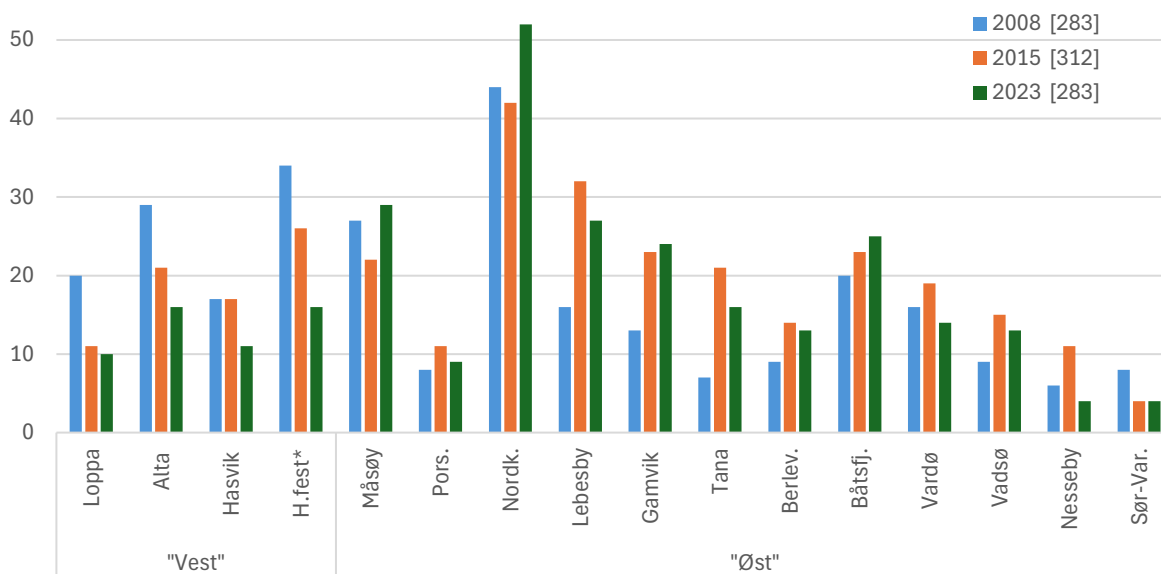
Et annet forhold som gjør at Finnmark høster fordeler i torskefisket er tilgjengeligheten av torsk og andre arter, også utenfor torskesesongen, som gjør at fylket profiterer godt på ferskfiskordningen. Ferskfiskordningen er ment å ivareta fiskeindustriens behov for råstoff utenfor sesong, og har virket siden 2013. Der avsettes det et kvantum av lukket og åpen gruppes gruppekvote på torsk for et fiske etter en gitt oppstartsdato på ordningen (fra primo april til ultimo juni i perioden 2013–2023). Fartøy i disse fartøygruppene som leverer fersk fisk i dette tidsrommet, får – i løpet av en uke – noe av (eller hele) torskefangsten godskrevet avsetningen til ferskfiskordningen heller enn sin fartøykvote, der størrelsen på denne torskebonusen er avhengig av kvotetillegget. Et fartøy som i løpet av en uke i august i 2023 (med et kvotetillegg på 30 %) landet 10 tonn fersk fisk, hvorav 5 tonn var torsk, ville da fått 3 tonn av torsken godskrevet avsetningen til ferskfiskordningen og 2 tonn avregnet fartøykvoten. Isaksen og Dreyer (2024) viser at det i hovedsak er i Øst- og Vest-Finnmark at fangsten på ferskfiskordningen finner sted utenfor sesongen (mai–desember) i perioden 2013–2022, med respektive 49 og 33 %. Ser vi til åpen gruppe alene, hvis avsetning til ferskfiskordningen i 2022 var på 1 500 tonn, oppstarten var lagt til slutten av juni og torsketillegget var på 30 % det meste av tiden (økte til 40 % fra medio oktober) ble likevel utnyttelsen av ordningen på kun 683 tonn. Av dette var om lag ¾-deler fisket (og belastet avsetningen) av åpengruppefartøy fra Finnmark. Et siste forhold som tilgodeser yngre fiskere i åpen gruppe, er ungdomstillegget – men det gjelder for alle fiskere, ikke bare de fra våre nordligste fylker.

Kongekrabbekvote og kystfiskeordningen sammen med ferskfiskordningen gjør at åpen gruppe er relativt gunstigere for Finnmarksfartøy enn i områder lengre sør i landet. Det har vært hevdet at forskjellen i inntektsgrunnlag fra fiske i åpen gruppe i Finnmark, versus i lukket gruppe (torsk) under 11 meter, over en årrekke har vært så liten at fartøyeiere i lukket gruppe har solgt og realisert verdien av torskekvoten og fortsatt fiske i åpen gruppe¹². Den sist kjente (og eneste) analysen av dette er å finne i NFD's høring om «Sjarkflåtens rolle i et fremtidig kvotesystem¹³» fra mai 2018, nesten to år etter at fylkesbindingene for omsetning av fartøy (for fortsatt drift eller strukturering) ble erstattet av landsdelsbindinger. Der slås det fast (fra høringsnotatets Tabell 15 på s. 25) at det for Finnmark i perioden 2014–2017 er 43 fartøyeiere som går fra lukket til åpen gruppe i perioden. Samtidig er det 24 fartøyeiere som går andre veien, fra åpen til lukket gruppe, slik at netto tilstrømming til åpen gruppe av tidligere fartøyeiere i lukket gruppe, er på 19. Det var samme netto tilstrømming til åpen gruppe som i Nordland, et fylke som hadde 60 % flere fartøy i lukket gruppe under 11 meter enn hva tilfellet var i Finnmark. Den gang (per 12. februar 2018) var det 287 fartøy i lukket gruppe under 11 meter hjemmelslengde i Finnmark.

I en egen kjøring fra Fiskeridirektoratet har vi fått en oversikt over antall fartøy under 11 meter hjemmelslengde per kommune i Finnmark ved utløpet av henholdsvis 2008, 2015 og 2023, som vist i Figur 8.

¹² Se for eksempel [Åpen gruppe i Finnmark er fangstvinneren – Joakim dro inn fisk for 1,5 millioner kroner | Fiskeribladet](#) og [80-års jublant fisker for 2,5 millioner i Åpen gruppe | Fiskeribladet](#). Fra Vardø fiskarlag ble det i anledning høringen av Meld St 7 (2023-2024) i næringskomiteens blant annet hevdet at: «Av 122 fiskefartøy i Vardø er det kun 13 igjen som har kvoter i lukket gruppe. Ifølge Holmen drifter resten i åpen gruppe. – Denne sammensetningen har blitt vanlig i kystsamfunn i Finnmark. Årsakene er flere: At fylkesbindinger er opphevet, kvoteprisene er høye – og at de siste årene har gitt mange god inntjening i åpen gruppefiskerier.» ([– Kvotemeldingen ivaretar ikke åpen gruppe | Fiskeribladet](#)).

¹³ Se [Høringsnotat om sjarkflåten \(regjeringen.no\)](#)



Figur 8 Antall fartøy i lukket gruppe under 11 meter hjemmelslengde per kommune i 2008, 2015, 2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Kommunene i Finnmark er løselig delt inn i «Øst» og «Vest» etter kvotemuligheter i kongekrabbe, der også Måsøy er tillagt «Øst» etter at de kom med i området i 2017. Antall fartøy i gamle Kvalsund kommune er slått sammen med Hammerfest for alle år, selv om sammenslåingen skjedde i 2020. Det totale antallet for Finnmark er gjengitt i forklaringen og vi ser at det økte fra 283 i 2008 til 312 i 2015, før det falt tilbake til 283 ved utgangen av 2023. Vi ser også at den største kommunen med tanke på antall fartøy i denne gruppen, Nordkapp, er enerådende hele perioden, mens nest største og tredje største varierer mellom Alta og Hammerfest i 2008, og etter hvert Lebesby og Måsøy mot slutten.

Dette er samtidig en gruppe med liten endring i antall fartøy siden de ikke har tilgang til struktur-virkemidlet, slik at det nesten blir et null-sum-spill i perioden mellom regioner om hvem som taper og vinner med tanke på deltakeradganger. Likevel, i 2008 og 2009 var enda en kondemneringsordning i virke for de minste i lukket gruppe, og i perioden 2009–2019 ble det tildelt over 100 deltakeradganger som rekrutteringskvote i denne gruppen (og gruppen over; 11–15 meter). Finnmarks andel av totalen har endret seg marginalt over tid, fra 24,3 % i 2008, 26,4 % i 2015 til 24,1 % i 2023. Samfiskeordningen som kom i 2010 og ble utvidet til å gjelde «samfiske med seg selv» fra 2011, kan imidlertid ha endret betydningen av deltakeradganger for enkeltkommuner.

Selv om utviklingstrekkene ikke er entydige er det noen utviklingstrekk som er verd å bemerke. For det første er det kommunene i «Vest» som taper mest i denne utviklingen. Fra 2008 til 2023 reduseres antall fartøy i denne gruppen i de fire-fem kommunene med nesten 50 %, fra 100 i 2008 til 53 gjenværende deltakeradganger i 2023. Dette gjenspeiles også av hvor vi finner deltakeradgangene i slutten av perioden i forhold til starten. Der fordelingen mellom «Vest» og «Øst» står i et 35/65 forhold i 2008, er forholdet i 2023 i 20/80-forhold, selv med like mange deltakeradganger totalt.

For kommunene i «Øst» øker antall deltakeradganger i denne gruppen med 26 %, fra 183 til 230 deltakeradganger. Mest oppsiktsvekkende endring er Tanas økning i antall fra 7 i 2008, via 21 i 2015 til 16 i 2023. Men også i Lebesby og Gamvik er økningen fra 2008 til 2023 iøynefallende (med en økning i antall deltakeradganger på 70 og 85 % fra 2008–2023). I kommunene i «Øst-» reduseres antall deltakeradganger i Vardø (-13 %), Nesseby (-33 %) og Sør-Varanger (-50 %), men økningen i de øvrige kommunene i dette området mer enn veier opp for dette.

Oversikten i Figur 8 over, som viser utviklingen i antall fartøy i Finnmarkskommunene i den minste hjemmelslengdegruppen i lukket gruppe torsk, sier lite om hvilke bevegelser som skjer mellom åpen og lukket gruppe. Tallene bak figuren viser også fiskere som har flyttet til Finnmark og har tatt med seg fartøy med deltakeradgang. Den gir også uttrykk for eventuelle interne flyttinger mellom kommuner i Finnmark, og fiskere som har flyttet ut av Finnmark med deltakeradgang.

2.5 Omsetningskravet – og betydningen av det

I det kvotebelagte fisket etter kongekrabbe øst av 26° Ø har det siden 2016 blitt stilt krav om fangstverdi fra andre arter enn kongekrabbe ved tildeling av fartøykvoter. Opprinnelig måtte fartøyene ha en fangstverdi på minst kr 100 000 fra andre fiskeri for å tildeles full kvote (faktor 1,0), hvilket ble økt til kr 200 000 fra 2019. Parallelt har det vært planer om, og tilkjennegjort, at dette omsetningskravet ville øke, men uten at det har funnet sted. Utover innstramningen i omsetningskravet som ble gjort i 2019, ble det fra 2021 stilt krav om 24 måneders botid i Finnmark for å få delta i kongekrabbefisket, mot 12 måneder tidligere. I det videre er det omsetningskravet det fokuseres på, og betydningen av dette for deltakelse i den åpne gruppen.

Kongekrabben i det kvotebelagte området har gått fra å være bifangst, som ødela redskap og fangst, til å bli en svært verdifull målart for de som får fiske etter denne arten. Forvaltningen av fisket, både reguleringene generelt og deltakerbegrensningen, har hatt som formål å legge til rette for lønnsom næringsaktivitet og sysselsetting. Samtidig søker forvaltningen å tilrettelegge for at fisket etter denne arten kommer de til gode som har vært mest berørt av bifangstproblematikken av kongekrabbe i andre fiskerier. Videre ønsker man at kongekrabberessursen bidrar til å oppnå en økt profesjonalisering og lønnsomhet, både for fartøy og landindustri.

Formålene bak kongekrabbereguleringen i dette området tilsier en fordeling der de som er mest negativt berørt av kongekrabben, som bifangst i andre fiskerier, også skal få størst fordel av den. Samtidig er det et ønske om en økt profesjonalisering av kongekrabbefisket. Til grunn ligger at fangst av kongekrabbe ikke skal utgjøre et selvstendig driftsgrunnlag for det enkelte fartøy, men inngå som et tilleggsfiske for fartøy som også deltar i andre fiskerier.

Omsetningskravet, som innebærer at fartøy får kvote basert på førstehåndsverdien i andre fiskerier enn krabbe, støtter opp under disse formålene, med gitte forutsetninger. Inntekt fra andre fiskerier gir et bilde på aktivitet utover kongekrabbefisket, og at fartøyet kan være negativt påvirket av krabbe i denne aktiviteten. Bildet er imidlertid ikke entydig ettersom ulike typer redskap er ulikt påvirket av krabben, men også på grunn av ulik påvirkning i ulike geografiske områder. En juksasjark eller snurrevadfartøy tilhørende i Vest-Finnmark er nok i begrenset grad negativt påvirket av krabben i det området de negative effektene er størst (Øst-Finnmark).

Videre er omsetningskravet i overensstemmelse med formålet om at krabben ikke skal utgjøre et selvstendig driftsgrunnlag, da fartøyene også må rigges og fiske etter andre arter. Til sist, og gitt at krabben ikke skal utgjøre et selvstendig driftsgrunnlag, så støtter omsetningskravet opp under formålet om å bidra til større profesjonalisering (og høyere lønnsomhet) ved at fartøy som fisker for en gitt verdi av andre arter får en større kongekrabbekvote (og større fangstverdi).

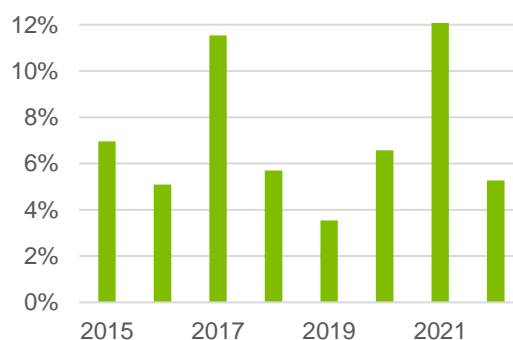
Å profesjonalisere innebærer ifølge «Store norske leksikon» (snl.no) å gjøre et yrke til en profesjon, for å øke yrkets autonomi, status og anseelse. Målet er ofte å få enerett til å utøve bestemte arbeidsoppgaver. Profesjonalisering knyttes også til utvikling av kompetanse og kunnskap, og derigjennom øke kvaliteten på yrkesgruppers tjenester. Fiskeryrket er på sett og vis allerede et «enerettsyrke», ettersom det ligger sterke begrensninger på utøvelsen dersom ikke aktøren er i fiskermanntallet. Om man knytter målet om profesjonalisering til fiske av kongekrabbe, synes det

åpenbart at en fordeling som fordeler ressursen på færre aktører bidrar til større profesjonalisering. Omsetningskravet bidrar også godt til dette dersom man anser erfaringene fra andre fiskerier som verdifulle for utøvelsen av kongekrabbefisket, og ivaretagelsen av dette råstoffet. Å slippe stadig nye inn i fisket etter kongekrabbe vil innebære at det blir mindre til fordeling på de som allerede er i fisket – selv om nykommere tildeles mindre enn hel kvote.

Profesjonalisering kan imidlertid ses på fra to sider. Den utviklingen som har vært innenfor kongekrabbe-fisket i Finnmark kan også sies å ha vært utslagsgivende for en gitt profesjonalisering. I Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten, som tidligere ga et bilde over lønnsomheten i helårsdrevne fartøy, er utvalget endret fra å baseres på driftstid til fangstinntekt (fra og med 2009-undersøkelsen). For å inngå i populasjonen må fartøy ha hatt en gitt minste fangstinntekt basert på fartøyets størrelse. I de to minste flåtegruppene som er omtalt ovenfor, under 11 meter hjemmels- eller faktisk lengde for henholdsvis lukket og åpen gruppe, stilles det som krav at fangstinntekten i 2022 må ha vært minst kr 838 000 for fartøy under 10 meter største lengde, og minst kr 1 393 000 for fartøy mellom 10 og 11 meter største lengde. For fartøygruppen «Konvensjonelle fartøy under 11 meter hjemmelslengde» har innslaget av fartøy uten deltakeradgang blitt større over tid, samtidig som populasjonen har vokst. I årene 2007–2013 var det i snitt 670 fartøy i populasjonen, hvorav fartøy uten deltakeradgang (åpen gruppe) utgjorde om lag 24 % av populasjonen. I årene etterpå har populasjonen vært mellom 840 og 1 400 fartøy, hvor andelen fartøy uten deltakeradgang har vært 50–58 % etter 2016. Ser vi til 2022 så var det 607 av 1 116 fartøy som var uten deltakeradganger. Og om vi holder oss til fartøy uten deltakeradgang som vi finner i populasjonen så er om lag 2/3-deler fra kommuner i Finnmark fylke, med en fangstinntekt fra kr 850 000 til kr 5,7 millioner og med et gjennomsnitt på nesten kr 1,7 millioner. Ser vi til verdien av full kongekrabbe-kvotens samt torsk kvote (i åpen gruppe) i 2022, fra henholdsvis Figur 4 og Tabell 2, så utgjorde verdien av disse til sammen mellom kr 1,25 og 1,37 millioner. Sånn sett kan det argumenteres for at kongekrabben, sammen med torsken (inkludert kystfiskekvoteordningen), har bidratt til en større profesjonalisering i åpen gruppe i Finnmark. Med lavere torsk kvoter i 2023 og 2024, og en kraftig reduksjon i kongekrabbekvoten i 2024, kan imidlertid effekten være en annen når populasjonen fra Lønnsomhetsundersøkelsen disse årene analyseres.

Et annet forhold ved Lønnsomhetsundersøkelsen er at kravet til fangstinntekt indekseres i tråd med utviklingen i førstehåndspriser. Omsetningskravet i kongekrabbefisket hadde endret seg i tråd med denne indekseringen etter 2019 (kr 200 000) så hadde det stått stille i 2020, økt med 6 % til 2021 (kr 212 000) og videre med 25 % til 2022 (til kr 264 000). Indekseringen i Lønnsomhetsundersøkelsen baserer seg på førstehåndspriser for alle arter. Det er imidlertid mer relevant å se dette opp mot prisene på de viktigste bunnfiskartene som danner grunnlaget for disse fartøyenes inntekt i andre fiskerier (torsk, hyse og sei). Basert på fangsten av torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap av fartøy under 15 meter fra Finnmark (eller Finnmarkskommunene i Troms og Finnmark) burde omsetningskravet for kongekrabbe endret seg på følgende måte i årene etter 2019: Opp med 13 % i 2020 (kr 226 000), opp 4 % i 2021 (kr 234 000), ned med 16 % til 2022 (kr 195 000), opp 45 % til 2023 (kr 276 000) og opp 21 % i 2024 (kr 334 000), basert på omsetningskravet i 2019, og endringen fra 2018 til 2023.

I Figur 9 er den prosentvise økningen i antall deltakende fartøy i det kvoteregulerte kongekrabbe-fisket i forhold til året før gjengitt fra 2015 til 2022. Økningen har de fleste årene vært rundt 4–7 %. De markante økningene i antall deltakende fartøy i 2017



Figur 9 Prosentvis årlig økning (fra foregående år) i deltakende fartøy i kvoteregulert kongekrabbe-fiske fra 2015–2022

og 2021 er på grunn av åpning for deltakelse av fartøy først fra Måsøy (2017) og fra resterende kommuner fra Vest-Finnmark i 2021.

En indikasjon over netto tilvekst av fartøy i dette fisket finnes i Fiskeridirektoratets oversikt over deltakelse i åpen gruppe kongekrabbe¹⁴. Den viser at antall fartøy *registrert med fangst av kongekrabbe* i åpen gruppe økte fra 392 i 2014 til 841 i 2022, som tilsvarer en økning på 449 fartøy.

Også gjennomgangen av antall fartøy og kvotefaktorer fra Figur 3, for perioden 2016–2023, viser en økning i antall deltakende fartøy etter at omsetningskravet fra andre fiskeri ble innført i 2016. Den gang var det 616 fartøy med til sammen 462,85 kvotefaktorer mot 959 fartøy i 2023 med 844,6 faktorer. På sju år økte antall fartøy med 56 % og antall kvotefaktorer totalt med 83 %. Med andre ord; et fartøy med kvotefaktor 1,0 (full kvote) som deltok i fisket i 2016 hadde anledning til å fiske 0,22 % (2,2 promille) av disponibel kvote. Om samme fartøy(-eier) enda deltok i fisket med full kvote i 2023 så var hans/hennes andel av disponibel kvote redusert med 45 %, til bare 0,12 % (1,2 promille). Noe av denne endringen skyldes at flere er kommet til i fisket, men også at fartøy gjennom fangst av andre arter kan posisjonere seg for en høyere kvote i fisket etter kongekrabbe. I 2016 hadde 20 % av deltakende fartøy en kvotefaktor på 0,1 og 68 % full kvote (1,0). Sju år seinere var andelen fartøy på det laveste kvotetrinnet 6 %, mens andelen med full kvote var 81 %.

Utviklingen i førstehåndspris, som fremgår av Figur 2, viser at førstehåndsprisen går fra om lag 30 kr/kg i 2009/2010, til en foreløpig topp i 2022 med kr 415 per kilo. I årene i forkant av 2009 (1999–2008) var gjennomsnittlig årlig pris for kongekrabbe om lag kr 60 per kg, og varierte mellom kr 30 og kr 110 per kg. Den opprinnelige tildelingen av deltakeradganger i lukket gruppe i dette fisket i 2002/2003 var nettopp basert på at fartøyenes tidligere fangst av torsk med line eller garn (eller rognkjeks tatt med garn) i foregående år, og at fartøyene var innenfor et gitt intervall med tanke på faktisk lengde (som varierte noe). Det kan argumenteres for at denne tildelingen nådde begge målsettingene; både å forbeholde fisket for de som var plaget med krabbe tidligere, samtidig som lukkingen innebar at et fåtall fikk nytte godt av den. Med det også større profesjonalisering, i alle fall i flåten.

Det er også mye som tyder på at kongekrabben har gitt et stort bidrag til foredlingsindustrien i Finnmark. I en nylig utredning for NFD (Steinsbø m.fl., 2024) vises det til at omsetningen i bedrifter som kjenne-tegnes av utstrakt mottak av kongekrabbe utgjør om lag 22 % av all omsetning fra foredlingsindustrien i Finnmark som ivaretar villfanget råstoff i 2022, med kr 1,2 av totalt kr 5,5 milliarder i omsetning. Til sammen er det 11 bedrifter som identifiseres som hovedsakelig kongekrabbebedrifter, flere med mange mottak. Av 25 fiskeindustribedrifter i drift i Vest-Finnmark (Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger) i 2022 er det 8 bedrifter som tar imot og foredler kongekrabbe, mens det i Øst-Finnmark (Berlevåg, Båtsfjord, Gamvik, Lebesby, Nesseby, Sør-Varanger, Tana, Vadsø og Vardø) er 26 av 32 bedrifter. Til sammen estimeres disse bedriftene å sysselsette nesten 900 personer, med 3/4-deler av disse i bedrifter i Øst-Finnmark. Av de til sammen 34 bedriftene i Finnmark som tar imot kongekrabbe, er det 13 som utelukkende tar imot og bearbeider kongekrabbe.

Det er også stor forskjell mellom Øst- og Vest-Finnmark når det gjelder fiskeindustrien. Mottaket av fisk og skalldyr beløp seg i 2023 til respektive kr 2 og kr 2,3 milliarder i Øst- og Vest-Finnmark. Kongekrabben utgjør nesten 1/3-del av samlet førstehåndsverdi i Øst, mens andelen i Vest-Finnmark er på beskjedne 6 %. Til sammen ble det landet kongekrabbe (hann og hunn) for kr 781 millioner i 2023, hvor verdien fordelte seg med om lag 82 % i Øst og 18 % i Vest-Finnmark. Utrydningsfisket i Vest-Finnmark bidrar til at mer kommer i land som hunnkrabbe (cirka 1/3-del til om lag 100 kr/kg). Denne

¹⁴ [Konsesjoner og deltakeradganger \(fiskeridir.no\)](https://fiskeridir.no/konsesjoner-og-deltakeradganger)

andelen er på kun 5 % i Øst (til samme førstehandspris). Samtidig ble hannkrabben i Øst-Finnmark i snitt betalt med 321 kr/kg – nesten 40 % bedre enn snittprisen i Vest-Finnmark (231 kr/kg).

For å sette omsetningskravet i lys av fiskemulighetene for de minste fartøyene har vi i Tabell 2 satt inn de garanterte kvotene på torsk fra årets start for to ulike grupper av fartøy i Finnmark: Fartøy i åpen gruppe med faktisk lengde mellom 10 og 11 meter, og fartøy i lukket gruppe med hjemmelslengde mellom 10 og 11 meter. Dette er de fartøyene vi finner flest av i de to gruppene, og som samtidig har det største kvotegrunnlaget på de viktigste artene. For åpen gruppe settes garantert fartøykvote basert på fartøyets faktiske lengde, der et fartøy under 8 meter har hatt en torskekvote på mellom 61 og 68 % av det et åpengruppefartøy mellom 10 og 11 meter har fått tildelt i perioden 2016–2024. Av 1 207 åpengruppefartøy (registrert med fangst) i Troms og Finnmark i 2023 – med en gjennomsnittsfangst av torsk på 15 100 kilo – var 544 fartøy (45 %) 10 meter eller lengre¹⁵.

I lukket gruppe er hjemmelslengden og tilhørende kvotefaktor bestemmende for størrelsen på tildelt (garantert) kvote, hvor et fartøy med hjemmelslengde under 7 meter har en garantert torskekvote på om lag 54 % av det et fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 11 meter. I den minste lukkede gruppen hadde 415 av 882 fartøy (47 %), som var registrert med fangst i 2022, en hjemmelslengde på mellom 10 og 11 meter.

I Tabell 2 vises førstehandsprisen for torsk¹⁶ i årene 2016–2024. Torsk er den viktigste arten og den eneste med kvoter som er bindende for disse fartøygruppene, selv om fartøyene også tildeles sei- og hysekvoter med høy overregulering.

Tabell 2 Garanterte torskekvoter (i tonn) for fartøy med hjemmelslengde 10–11 m i lukket gruppe og faktisk lengde 10–11 m i åpen gruppe i Finnmark (inkl. kystfiskekvote), gjennomsnittlig kilopris og gitt førstehandsverdi av kvoten

Lukket	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kvote	42	58,9	55,2	43,9	40,5	59,9	42,9	37,4	21,1
Kr/kg rund	14,55	16,52	18,17	22,33	25,28	17,52	26,03	31,70	36,86*
Verdi (kNOK)	611	973	1 003	981	1 024	1 049	1 115	1 187	777
Åpen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kvote	24	22	18	12,3	12,3	13	13,5	13,3	6,9
Kystfisketillegg	16	16	16	7	7	8	8	8	4
Kr/kg rund	14,64	16,56	20,15	24,28	25,08	18,03	25,20	35,34	36,86*
Verdi (kNOK)	586	629	685	469	484	379	542	753	402

*) Gjennomsnittspris for fersk torsk levert i Finnmark fra line, garn og juksa per 7. mars 2024 (Kilde: Norges Råfisklag)

Tabellen viser at nominell førstehandsverdi av torsk alene i det minste hjemmelslengdeintervallet i lukket gruppe i 2016–2024 langt overstiger det omsetningskrav som er stilt i perioden for full kvote i kongekrabbefisket (kr 100 000 i perioden 2016–2018, og kr 200 000 fra 2019 og senere). For tildeling av kongekrabbekvote i eksempelvis 2019 er det omsetningen året før (2018) som gjelder. Også de med hjemmelslengde under 10 meter, helt ned til «under 7 meter» har i perioden vært tildelt garanterte torskekvoter som i verdi overstiger omsetningskravet. Nærmest kommer 2024 som, med de prisforutsetninger vi har lagt til grunn, overstiger det doble av omsetningskravet for kongekrabbe (kr 200 000).

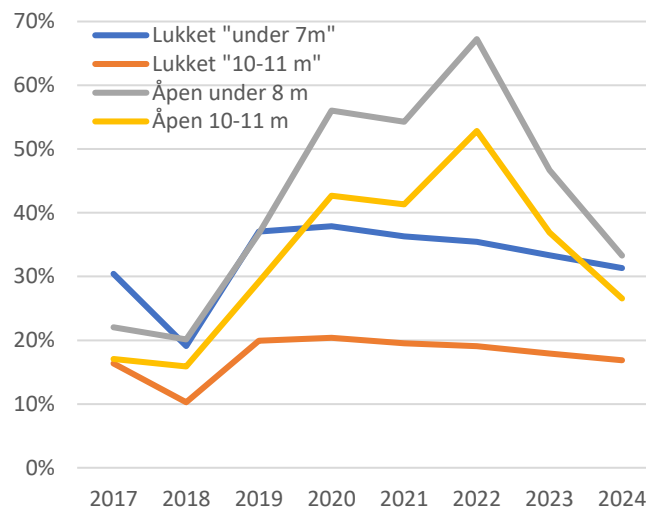
¹⁵ Se [Åpen gruppes fiske etter torsk nord for 62° N | Fiskeridirektoratet](#)

¹⁶ Førstehandsprisen for torsk for disse gruppene er hentet fra sakspapirene til reguleringsmøtene de enkelte årene for årene 2016–2023, der det differensieres mellom hjemmelslengdegrupper. Disse er per kilo rund vekt. For 2024 er det foreløpige tall fra Fiskeridirektoratets fangststatistikk per mars 2024.

De foregående årene varierer verdien av garantert kvote for de med lavest torskekvote i lukket gruppe mellom 160 og 420 % av omsetningskravet.

For åpengruppefartøy over 10 meter i Finnmark (med kystfiskekvotetillegg) utgjør førstehåndsverdien av deres garanterte torskekvote mellom 36 og 96 % (i hhv. 2021 og 2016) av det et fartøy i lukket gruppe med hjemmelslengde på 10–11 meter har. Det er likevel godt i overkant av hva som kreves for full kvote i kongekrabbefisket, der den laveste differansen er å finne i 2021 da anslått førstehåndsverdi fra garanterte fartøykvoter for torsk er «kun» 90 % over omsetningskravet på kr 200 000. Som følge av relativt romslige tillegg til torskekvoten fra kystfiskekvoteordningen til åpengruppefartøy i Finnmark i store deler av perioden, avviker ikke førstehåndsverdien fra de minste åpengruppefartøyene (under 8 meter) fra de største i spesielt stor grad. For 2021 var avviket fra omsetningskravet for disse på om lag 50 % (som også er tilfelle for 2024). Også om man legger gjennomsnittlig torskefangst per åpengruppefartøy til grunn for beregningene (se fotnote 12) for fartøy i Finnmark (og fra Troms og Finnmark for perioden 2020–2023), så finner man at verdien av torskefangsten for disse overstiger omsetningskravet med relativt god margin de fleste årene i perioden, med 65–170 %. Unntakene er 2019 og 2021 da gjennomsnittlig torskefangst for disse bare oversteg omsetningskravet (kr 200 000) med rundt 25 %.

I Figur 10 illustreres betydningen av omsetningskravet for fartøy med størst og minst kvote i henholdsvis åpen og lukket gruppe under 11 meter. For hvert av årene vises det for de ulike fartøygruppene hvor stor andel omsetningskravet utgjør av anslått førstehåndsverdi fra fartøyets garanterte kvote året før. For 2017 utgjorde omsetningskravet (kr 100 000) i overkant av 15 % av verdien av den garanterte kvoten torsk som var tildelt åpengruppefartøy over 10 meter og fartøy i lukket gruppe mellom 10 og 11 meter hjemmelslengde i 2016. Andelene i figuren påvirkes da av følgende: Omsetningskravets størrelse det enkelte år, størrelsen på garantert kvote torsk i de ulike gruppene (inkludert kystkvotetillegg) samt realisert førstehåndspris på torsk det foregående år.



Figur 10 Omsetningskrav som andel av verdien av garantert kvote torsk for ulike fartøy i åpen og lukket gruppe, 2016–2024

Figuren viser at doblingen av omsetningskravet i 2019, fra kr 100 000 til kr 200 000, bidro til en markant økning som andel av verdien av torskekvoten året før. I begge gruppene er det en reduksjon i torskekvoten fra 2017 til 2018, som oppveies noe av økt førstehåndspris. Kystfiskekvotetillegget er imidlertid enda romslig (16 tonn fra 2016–2018). Effekten for åpengruppefartøyene fra Finnmark er også stor fra 2019 til 2020, som følge av at kystfiskekvotetillegget reduseres fra 16 til 7 tonn fra 2018 til 2019. For fartøy i lukket gruppe med hjemmelslengde 10–11 meter ser vi at omsetningskravet utgjør mellom 10 og 20 % av garantert torskekvote i hele perioden. En framskriving til 2025, under forutsetning av priser oppnådd hittil i 2024 og uendret omsetningskrav, ville innebære en økning til vel ¼-del. For fartøy med hjemmelslengde under 7 meter i lukket gruppe ser vi at omsetningskravet utgjør mellom 30 og 40 % de fleste årene. Den samvariasjonen vi ser mellom grafene for de to fartøytypene i lukket gruppe skyldes naturlig nok at torskekvoten for de minste utgjør en gitt andel av kvoten til de større, gjennom kvotefaktorer som står i overensstemmelse med hverandre. Utviklingen for de to fartøytypene i åpen gruppe, under 8 meter (faktisk lengde) og over 10 meter, utviser også en samvariasjon, men med mindre forskjell som følge av kystfiskekvotetillegget. Dette utgjør en svært stor del av fangstmulighetene og er

uavhengig av fartøylengde. Men vi ser at omsetningskravet det enkelte år utgjør mellom 15 og 67 % av potensiell fangstverdi fra en full utnyttelse av garantert kvantum torsk året før. En framskriving for disse for 2025 (gitt pris og omsetningskrav) ville gjort at andelen igjen gikk mot nivåene for 2022 i grafen (50–66 %).

Kvoteutnyttelsen på torsk avhenger av værforhold, tilgjengelighet og markedssituasjon samt geografisk lokalisering av fartøy (inne i en fjord eller ute ved storhavet) og utnyttelse av mobilitet. De seinere års kvotefleksibilitet i lukket gruppe har bidratt til at fartøy i lukket gruppe kan overføre deler av ufisket kvantum fra ett år til det neste. For åpen gruppe er det også stor heterogenitet i kvoteutnyttelsen av torsk¹⁷. Selv om torsk er den viktigste og mest inntektsbringende arten, er det også gode muligheter for å fiske på lite bindende kvoter av sei og hyse (og i seinere tid brosme og lange), samt andre arter som kveite, rognkjeks, breiflabb, uer, m.fl. I så måte synes ikke omsetningskravene som har virket i perioden å være veldig begrensende for deltakelsen i kongekrabbefisket.

2.6 I korte trekk

I dette kapitlet har vi gjennomgått utviklingen i reguleringen av, og fisket etter kongekrabbe, i det kvoteregulerte området. I tillegg har vi sett på hvordan fisket er regulert i inneværende år (2024). Vi har trukket opp noen sentrale utviklingstrekk for fiskerinæringen i vårt nordligste fylke, av betydning for kongekrabbereguleringen.

Gjennomgangen viser at det har vært en stor økning i deltakelsen i kongekrabbefisket i Finnmark. Siden 2016 har antall fartøy med adgang til å delta økt fra (om lag) 616 fartøy, der om lag 70 % hadde full kvote, til 973 inneværende år, der 86 % av fartøyene har full kvote. Omsetningskravet ble innført som følge av at mange av deltakerne i kongekrabbefisket ikke, eller i begrenset grad, deltok i andre fiskerier. Det skulle skape større samsvar mellom reguleringens formål; øke profesjonaliseringen og lønnsomheten (både for flåte og landindustri) og forbeholde fisket av kongekrabben til de mest berørte av bifangstproblemer med kongekrabben.

Det er sammensatte årsaker til at omsetningskravet i begrenset grad har innskrenket deltakelsen etter 2016. For det første har området som gir opphav til deltakelse blitt utvidet to ganger; Måsøy kommune i 2017 og alle øvrige Finnmarkskommuner i 2021. Med disse grepene ble potensiell deltakelse økt med 77 fartøy i 2017 (fartøy under 15 meter faktisk lengde i Måsøy per 31. des. 2016) og 195 fartøy i 2021. Forholdene i disse områdene (utøvelsen av fisket) bidro til at svært mange av fartøyene var posisjonerte til å delta i kongekrabbefisket (gjennom omsatt fangst av andre arter). Førstehandsprisen på torsk (den viktigste arten har økt med 78 % fra 2018 (som var basis for økt omsetningskrav i 2019) til 2023, mens reduksjonen i torskekvote var mindre for relevante fartøy i kongekrabbefisket (-35 %).

Finnmark er et spesielt fylke med tanke på utvikling i antall fiskere og fartøy, sett opp mot resten av landet. Kongekrabbefisket – sammen med andre faktorer som kystfiskekvote og ferskfiskordning – har over tid bidratt til at fiskere har bosatt seg i fylket, eller etablert seg som fiskere, for å ta del i de rikdommer havet gir. Det har igjen ført til at landindustrien i fylket har fått et nytt bein å stå på, som til en viss grad kan sammenliknes med den betydning lodd hadde for industrien på 1980-tallet. Årets sterkt reduserte kvote har allerede gitt effekter der landindustrien har gått til permitteringer, og vil innebære mer enn en halvering av fangstinntektene for deltakerne.

¹⁷ I 2023 utnyttet om lag 60 % av alle åpengruppefartøy over 10 meter sin garanterte torskekvote (eks. kystfiskekvoten), mens 15 % utnyttet mindre enn 25 %. For åpengruppefartøy under 8 meter var det 18 % som utnyttet garantert kvote helt, mens 53 % utnyttet mindre enn 25 % av garantert torskekvote. Se tabell 5 på s. 18 i [Svar på spørsmål fra næringskomiteen til Meld. St. 7 \(2023-2024\) Folk, fisk og fellesskap – en kvotemelding for forutsigbarhet og rettferdig fordeling \(regjeringen.no\)](#).

Dilemmaet ligger i at målsettingen for forvaltningen av krabbe er sammensatt: Kongekrabben skal ikke bidra til et selvstendig driftsgrunnlag for fartøy, men forbeholdes de som er mest rammet av bifangst-problematikk, og bidra til økt profesjonalisering samt lønnsomhet på land og i flåten.

3 Metode og analysemodell for å evaluere ny fordeling

I oppdraget fra NFD bes det om en analyse av effektene av alternative justeringer av omsetningskravet i kongekrabbefisket. Alle endringsforslagene bygger på dagens modell, hvor tildeling av fartøyskvote ett år baseres på fangstverdien fra omsatt fangst av andre arter enn kongekrabbe det foregående året. Det til tross så trengs en presisering av hvilket utgangspunkt som gjøres for analysene. I tillegg er det behov for å redegjøre for hvordan vurderingene foretas, og hvordan endringsforslagene operasjonaliseres.

Alle som oppfyller kravene til deltakelse (i deltakerforskriftens §§ 39 og 40, som gjengitt i kapittel 2.1) kan fange og lande en fartøyskvote tilsvarende 0,1 kvotefaktor. Dersom omsetningskravet oppfylles kan fartøyene gis en høyere kvotefaktor (0,25, 0,5 eller 1,0) som gir høyere kvote av krabbe. Kvotetildelingen er tilbakeskuende og dynamisk, ettersom fartøy kan posisjonere seg for å tilegne seg en høyere kvote (-faktor) på et senere tidspunkt. Denne dynamikken innebærer at man for å analysere effekten av endringer i omsetningskravet, må ta utgangspunkt i ett foregående år. Det innebærer også at effekten av de ulike justeringer i omsetningskravet implisitt vil være beheftet med usikkerhet, ettersom aktørene kunne agert annerledes dersom de hadde kunnskap om nye regler, for å posisjonere seg for høyest mulig kvote.

Selv med et gitt år for analyse, med året i forkant som utgangspunkt for omsetningskrav, så endres deltakelsen over året. I Tabell 3 framgår Fiskeridirektoratets oversikt over deltakeradgang og kvotefaktorer i kongekrabbefisket på ulike tidspunkt¹⁸. Ved begynnelsen av 2023 (13. januar) er 917 fartøy registrert med adgang til å delta, hvor 733 får full kvote (1,0). Direktoratet gjør der oppmerksom på at inntekt fra laksefiske kan føre til høyere individuell kvotefaktor. Seinere i 2023, ved høringen av reguleringen for 2024, anfører direktoratet at det per primo september var 959 fartøy med adgang til å delta i kongekrabbefisket, der 777 fartøy har full kvote. Disse ligger til grunn for 2023-søylen i Figur 3 på side 7. Om flere fartøy innrømmes deltakeradgang i løpet av de siste fire månedene av 2022 vites ikke, men tallene over fartøy registrert med adgang til å delta tidlig i 2024 (973 fartøy) er ikke helt sammenliknbare siden de baseres på et annet «opptjeningsår» for omsetningskravet (2023 versus 2022). Fra disse ser vi at antall fartøy med full kvote øker med 100 fra januar 2023 til januar 2024. Det totale antall faktorer i fisket øker med 11 % i perioden, og gir en pekepinn på hvordan enkeltfartøys andel av totalkvoten påvirkes av at flere kommer til. Likeledes kan det forventes at det kommer flere fartøy til i løpet av 2024.

Tabell 3 Kvotefordeling kongekrabbe i 2023 og 2024
(Kilde: Fiskeridirektoratet)

Faktor	13.01.23	06.09.2023	09.01.2024
0,1	65	53	43
0,25	10	9	12
0,5	109	120	85
1,0	733	777	833
Total	917	959	973

I vår analyse av de ulike modellene for omsetningskrav har vi, etter avtale med oppdragsgiver, tatt utgangspunkt i de fartøyene som hadde deltakeradgang og deltok i det kvoteregulerte kongekrabbefisket i 2022. Vi har sett på hvordan de gjennom sitt fiske av andre arter i 2022 kvalifiserte seg for kvoteregulert fiske etter kongekrabbe i 2023. Det gir oss en populasjon av fartøy fra Finnmark (og i noen tilfeller andre fylker dersom de har deltakeradgang i den opprinnelige lukket gruppen for kongekrabbe) som vi kan analysere med utgangspunkt i hvorvidt de oppfyller endrede omsetningskrav eller andre forutsetninger (til manntallsføring, fartøystørrelse eller deltakeradgang i lukket gruppe torsk). Fangstverdi fra sjølaksefisket som er dokumentert på andre måter enn det som er ført i seddel, som også kan kvalifisere for høyere kvotefaktor, er ikke inkludert i analysene.

¹⁸ Se kronologisk [Kvotefaktorer og fartøyskvoter for fangst av kongekrabbe \(fiskeridirektoratet.no\)](#), datert 13. januar 2023, [Høring: Forslag til regulering av fangst av kongekrabbe i 2023 | Fiskeridirektoratet](#), datert 10. november 2023 og [Kvotefaktorer og fartøyskvoter for fangst av kongekrabbe \(fiskeridir.no\)](#), datert 9. januar 2024.

I analysene tar vi utgangspunkt i hvilke kvotefaktorer de ulike fartøyene i populasjonen vår ville hatt (med utgangspunkt i dagens modell) med adgang til å delta i fisket i 2023. For hver av de alternative modellene undersøker vi hvordan disse slår ut overfor denne fartøymassen med tanke på hvilke fordelingsvirkninger de alternative modellene har. Det er disse fartøyene, og den fangst av andre arter som ble ført på fartøyene i 2022, som benyttes for å anslå hvilken kvote de ville oppnådd i 2023, gitt de alternative kvotemodeller som foreslås.

Bakgrunnen til at vi benytter fartøymassen i 2022 er Fiskeridirektoratets forslag om opptrapping av omsetningskravet i «Høring - Forslag til regulering av fangst av kongekrabbe i 2024¹⁹», datert 10. november 2023. Der foreslås det en gradvis opptrapping over to år (for 2023 og 2024). Kravet foreslått for full kvote i 2024 er fangst av andre arter til en verdi av kr 300 000, og for full kvote i 2025 er det på minst kr 400 000. Også omsetningskravene for øvrige kvotetrinn foreslås økt, i tråd med Tabell 4.

Tabell 4 Fiskeridirektoratets forslag til nye omsetningskrav 2023, i 1000 NOK

Kvotefaktor	Gjeldende	2024 (Omsetning 2023)	2025 (Omsetning 2024)
0,1	[0–25)	[0–50)	[0–75)
0,25	[25–50)	[50–150)	[75–250)
0,5	[50–200)	[150–300)	[250–400)
1,0	[200–)	[300–)	[400–)

En opptrapping av omsetningskravet fra 2019 (kr 200 000) ble også foreslått før fisket i 2022²⁰, men ble heller ikke da gjennomført. Det til tross anser vi 2022-populasjonen i kongekrabbefisket som mindre påvirket av et mulig økt omsetningskrav, enn populasjonen i 2021 og i 2023. Det følger av at høringsnotatene både for reguleringen av kongekrabbefisket for 2022 og 2024 inneholdt forslag om økte omsetningskrav til fangstverdi fra andre arter enn kongekrabbe. Riktignok ble ingen av disse forslagene tatt til følge, og kravet er i dag det samme som for reguleringen i 2019. Men usikkerheten rundt en mulig økning kan ha gitt aktørene (i 2021 og 2023-populasjonene) større tilbøyelighet til å posisjonere seg i tråd med økte krav, for å oppfylle kravene for en høyest mulig kvote.

Dynamikken i reguleringen, der fartøy kan posisjonere seg for større kvote i kongekrabbefisket gjennom større fangstverdi fra andre arter, gjør sitt til at det ikke er en statisk masse av fartøy med gitte kvotefaktorer fra et år til et annet. Analysene i denne rapporten er basert på Fiskeridirektoratets databaser (Landings- og sluttседdelregisteret, Konsesjons- og deltakerregisteret, Fartøyregisteret og Fiskermanntallet). Dataene i flere av databasene er også dynamiske over året, som følge av eksempelvis realisering av krav til deltakelse midt i året dersom fartøyeier oppfyller kravet om 24 måneders botid, og/eller 12 måneders manntallsføring i fiskermanntallet. Andre eksempel på endringer som gjør at datagrunnlaget ikke er statisk er kjøp, salg og flytting av tillatelser og fartøy.

Denne typen endringer vil vi ikke klare å gjenspeile i en vurdering som tar ett års fiske og tillatelser (i dette tilfellet 2022) som gitt. I kraft av dette kan det oppstå avvik mellom ellers like analyser. Vi har heller ikke oversikt over hvor mange fartøy og hvor mye det er snakk om i verdi som er dokumentert av salg av sjølaksefiske (utenom den som er seddelført) som kan bidra til høyere kvote – men fra Fiskeridirektoratet framholdes det at dette kan omfatte om lag fem fartøy årlig²¹. I tillegg har vi ikke oversikt over de som har fått godkjent dispensasjon fra omsetningskravet i tilfelle sykdom eller skade,

¹⁹ [Høring om forslag til regulering av fangst av kongekrabbe i 2024 | Fiskeridirektoratet](#)

²⁰ I høringsnotatet før fisket i 2023 (se [Høring: Forslag til regulering av fangst av kongekrabbe i 2023 | Fiskeridirektoratet](#)) vises det til at kvotestigen for tildeling har vært grundig debattert i forbindelse med høringene for regulering av fangst av kongekrabbe hvert år. Der heter det også at: «Økt omsetningskrav har blitt foreslått og utredet av Fiskeridirektoratet i 2021, men dette har ikke vært politisk ønskelig.» Den gang var forslaget at omsetningskravet for kvotetildeling i 2022 var i tråd med kolonnen for «2024» i Tabell 4. Fiskeridirektoratet oppsummerte da at de fleste høringsinstanser ikke støttet forslaget, som ville rammet fjordfiskerne hardt som følge av at fisket i 2021 hadde store utfordringer.

²¹ Pers. medd. Øystein Hermansen, Fiskeridirektoratet, 19. mars 2024.

jf. § 4 i Forskrift om regulering av fangst av kongekrabbe i kvoteregulert område øst for 26° Ø med videre i 2024. Generelt ser vi imidlertid at det er godt samsvar mellom de 908 fartøyene som danner grunnlaget for våre analyser og tidligere analyser utført av Fiskeridirektoratet (eks. i fotnote 19).

Fartøykvote (kvoteenheten) per kvotefaktor vil uansett modell være avhengig av størrelsen på totalkvoten, og disponibel kvote for fordeling. For å illustrere variasjon i størrelse på fartøykvoter per kvotefaktor mellom de ulike kvotemodellene har vi valgt å sette en fiktiv kvote til fordeling (etter avsetninger) på 1 500 tonn. Dette tilsvarer om lag den gjennomsnittlige størrelsen på disponibel kvote som har vært de siste 10 årene (2015–2024), og er på nivå med hva den var i årene 2018, 2021 og 2022 (se Figur 2). En gitt størrelse på fartøykvoten ved kvotefaktor 1,0 gir et enklere uttrykk for å sammenlikne utfallet for enkeltfartøy ved de ulike fordelingsmodellene. Et slikt uniformt sammenlikningsgrunnlag gir også mulighet for aktørene selv å vurdere effekten av de foreslåtte modellene. Et ens utgangspunkt for vurderingene, der resultatene for fordeling i tråd med de ulike omsetningskravene kan sammenliknes med basis i full kvotestørrelse, gir også en enklere tolkning opp mot formålene for forvaltningen av kongekrabbe i det kvoteregulerte området.

Fordelingsmodellene som er foreslått av Nærings- og fiskeridepartementet er gjengitt i vår omtale av mandatet for vurderingen, i kapittel 1.1 på s. 1 foran. I tabellen under er de ulike fordelingsmodellene operasjonalisert nærmere, opp mot dagens modell (kalt Modell 0), hvor modellene er referert til radvis, og hvor kolonnene angir tilhørende kvotefaktor gitt intervall av fangstinntekt fra andre arter.

Tabell 5 Dagens fordelingsmodell i det kvoteregulerte fisket etter kongekrabbe, foreslåtte endrede fordelingsmodeller med tilhørende fangstinntektsintervall fra andre arter enn kongekrabbe og tilhørende kvotefaktorer

Modell ↓	Kvotefaktor →	0,1	0,25	0,5	0,75	1,0
Modell 0	Dagens modell	< 25 000	[25 000, 49 999)	[50 000, 199 999)		≥ 200 000
Modell 1	Økt krav (500k)	< 25 000	[25 000, 49 999)	[50 000, 499 999)		≥ 500 000
Modell 2	Nytt trinn (0,75)	< 50 000		[50 000, 299 999)	[300 000, 499 999)	≥ 500 000
Modell 3	Fisker blad B	< 25 000	[25 000, 49 999)	[50 000, 199 999)		≥ 200 000
	Fisker blad A	< 25 000	[25 000, 49 999)	≥ 50 000		
Modell 4	Fartøy < 11 m	< 25 000	[25 000, 49 999)	[50 000, 199 999)		≥ 200 000
	Fartøy > 11 m	< 25 000	[25 000, 49 999)	≥ 50 000		
Modell 5	Lukket torsk	< 25 000	[25 000, 49 999)	[50 000, 199 999)		≥ 200 000
	Øvrige	< 25 000	[25 000, 49 999)	≥ 50 000		

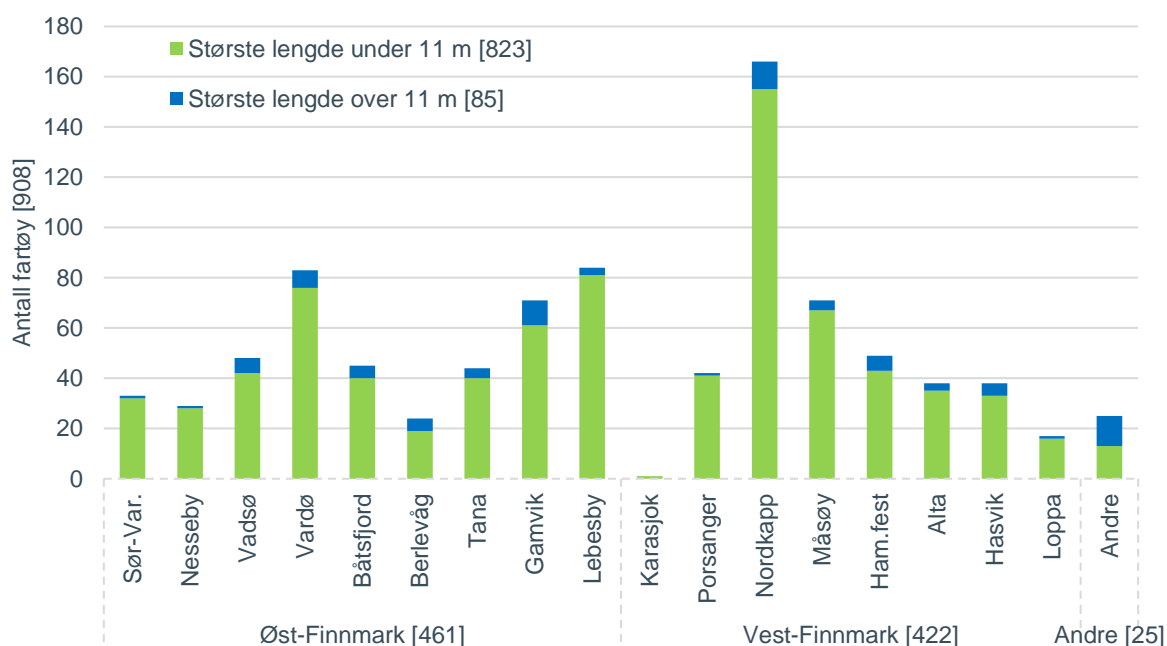
Tabell 5 viser de skisserte alternative fordelingsmodellene for kongekrabbe opp mot dagens modell (øverst). Disse alternativene representerer alle justeringer av omsetningskravet i dagens modell, enten i trinn eller krav, med differensiering mellom fartøy fra Finnmark basert på om majoritetseier er heltids- eller deltidsfisker (blad A eller B i fiskermanntallet), om fartøyets lengste lengde er over eller under 11 meter, eller om fartøy har deltakeradgang i lukket gruppe torsk eller ikke.

I Modell 1 økes omsetningskravet for full kvote til kr 500 000. I Modell 2 erstattes i tillegg trinnet med kvotefaktor 0,25 med et trinn 0,75. Igjen er kravet for full kvote kr 500 000, mens det første trinnet (0,1) krever en omsetning av andre arter på kr 50 000, og nytt trinn (0,75) krever en omsetning av andre arter på mellom kr 300 000 og 500 000. I Modell 3 skilles det mellom fiskere på blad A og blad B, der sistnevntes størrelse på kvote i kongekrabbefisket opptjenes som under dagens modell. Blad A-fiskere kan kun oppnå halv kvote (kvotefaktor 0,5) etter samme omsetningskrav som i dagens modell. I Modell 4 skilles det mellom fartøystørrelse, der kun fartøy under 11 meter største lengde kan oppnå full kvote

(kvotefaktor 1,0) – også her etter omsetningskrav som ved dagens modell – mens fartøy over 11 meter faktisk lengde kun kan oppnå halv kvote (med omsetningskrav fra dagens modell). I Modell 5 gis full kvote kun til fartøy som allerede har en deltakeradgang i lukket gruppe torsk, mens øvrige fartøy kan oppnå halv kvote (igjen med omsetningskrav fra andre fiskerier som under dagens modell).

Ovenfor har vi redegjort for utgangspunktet for analysene, der populasjonen av fartøy i det kvoteregulerte kongekrabbefisket baserer seg på sluttседdelregisteret og konsesjons- og deltakerregisteret fra 2022. Kjøringen fra sluttседdelregisteret viser at populasjonen bestod av til sammen 908 fartøy som i løpet av 2022 var tilknyttet en deltakeradgang og hadde levert kongekrabbe fra kvoteområdet. I Figur 11 vises det for disse fartøyene tilhørighet til kommune (og region), samt om fartøyets største lengde er over eller under 11 meter. I figuren er regionene Øst- og Vest-Finnmark delt inn etter administrative grenser, uten den tillempling som har vært i kongekrabbefisket, der Nordkapp og Porsanger (og etter hvert Måsøy) har tilhørt det opprinnelige området.

I høringsnotatet for forslag til regulering av kongekrabbe i 2024 (se fotnote 19 på s. 23) angis det i beskrivelse av tidligere fangst at det ved slutten av 2022 var 908 deltakeradganger, fordelt på 801,9 kvotefaktorer. Rett etter årsskiftet i 2023 (13. januar) opplyser Fiskeridirektoratet i en egen nyhetssak at det er 917 fartøy med adgang til å delta i kongekrabbefisket. Dette tallet er basert på en gjennomgang av fartøy- og sluttседdelregisteret for 2022, over fartøy som oppfyller kravene for å delta, deriblant omsetningskravet. Våre tall, som baserer seg på den faktiske deltakelsen i 2022, avviker marginalt fra disse tallene, med tanke på antall fartøy med de ulike kvotefaktorene. Gitt at antall gyldige deltakeradganger endres over året og at det vil variere fra tidspunkt til tidspunkt, anser vi egne kjøringer til å være i godt samsvar med tallene fra Fiskeridirektoratet.

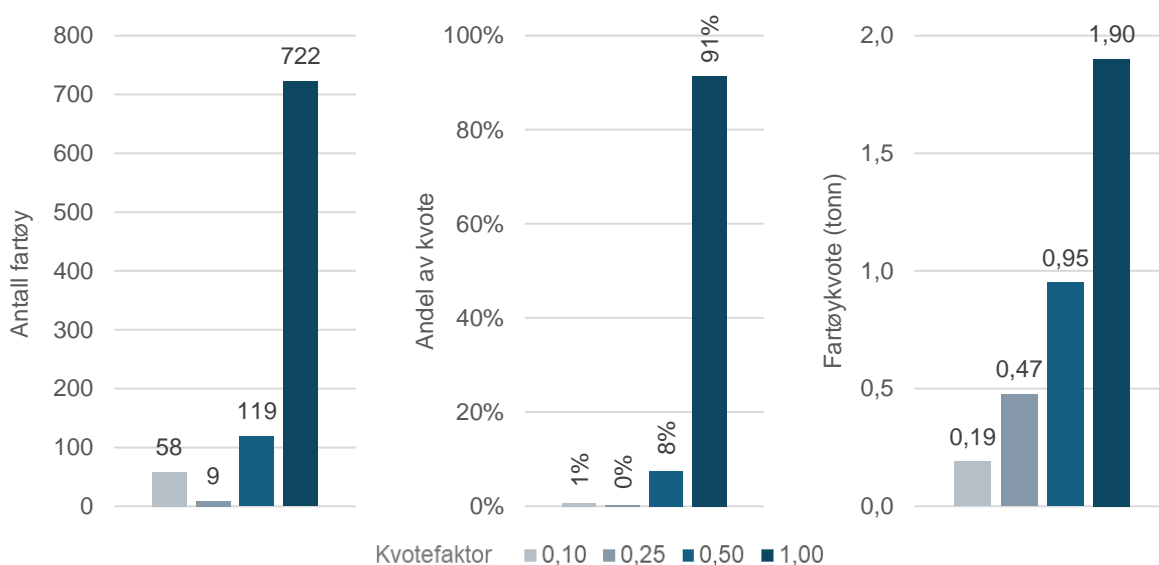


Figur 11 Antall fartøy [i klammeparentes] i det kvoteregulerte fisket etter kongekrabbe i 2022, etter kommune- og regiontilhørighet og størrelse (over og under 11 meter største lengde) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Figur 11 gir en oversikt over antall fartøy og tilhørighet for de som deltok i det kvoteregulerte fisket etter kongekrabbe i 2022. Til sammen landet de 908 fartøyene 1 736 tonn hannkongekrabbe som var fisket i kvoteområdet (inkludert den de tok som bifangst) i 2022, til en gjennomsnittspris på 425 kr/kg og samlet førstehandsverdi på over nesten 740 millioner kroner. Figuren viser at 823 av de 908 fartøyene (omtrent

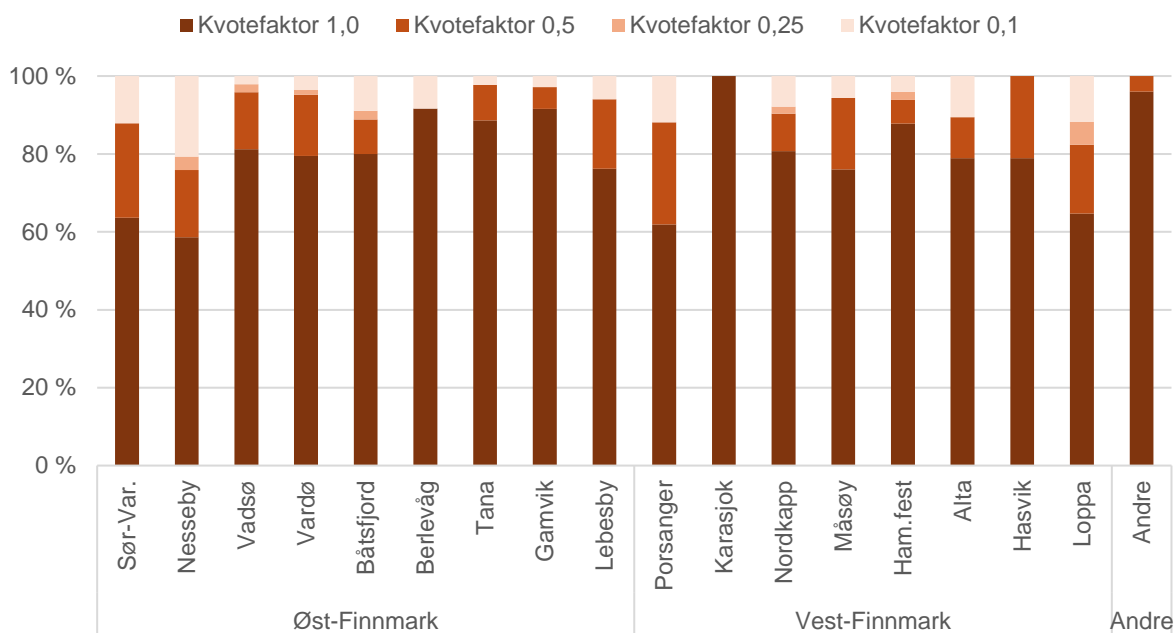
90 %) er under 11 meter. Videre ser vi at populasjonen deler seg om lag 50/50 mellom Øst-Finnmark og andre regioner, der «Andre» er fartøy fra kommuner utenfor Finnmark som opprinnelig fikk deltakeradgang i det lukkede kongekrabbefisket på tidlig 2000-tall. Blant sistnevnte er det en mye større andel fartøy større enn 11 meter, enn for populasjonen ellers (cirka halvparten). Om vi regner Nordkapp, Porsanger og Måsøy til Øst-Finnmark, og det opprinnelige kongekrabbeområdet (før 2018), så endres fordelingen av fartøy mellom Øst-Finnmark og øvrige til 81 % i Øst (740 fartøy) og 19 % i Vest-Finnmark eller i andre kommuner. Vi ser at Nordkapp er den kommunen med størst antall fartøy i dette fisket, med mer enn dobbelt så mange som de neste på lista (Lebesby, Vardø, Måsøy og Gamvik).

Figur 12 viser hvordan de 908 fartøyene i figuren over er fordelt med tanke på kvotefordeling, både i antall fartøy med de ulike kvotefaktorene, den andel av disponibel kvote som går til ulike fartøygrupper med ulike kvotefaktorer, og en kvotefordeling (i tonn) per kvotefaktor dersom den disponible kvoten var 1 500 tonn.



Figur 12 Dagens modell – antall fartøy, andel av disponibel kvote, og fartøykvote i tonn (disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Figuren lengst til venstre viser hvilken kvotefaktor de 908 fartøyene i vår populasjon har kvalifisert seg for gjennom fiske av andre arter i 2022, der de aller fleste tildeles full kvote. Det midterste stolpediagrammet viser med tydelighet at fordelingen av kvoten skjer med bare små andeler til fartøyene med minste kvotefaktorer (til sammen 1 % til kvotefaktor 0,1 og 0,25), der fartøy med full kvote (kvotefaktor 1,0) tildeles mer enn 90 % av disponibel kvote. Det gir en indikasjon om at omsetningskravet etter dagens modell har små differensieringseffekter, ettersom de aller fleste oppnår full kvote. Diagrammet lengst til høyre viser fartøykvotene, gitt tildelt kvotefaktor, ved en teoretisk disponibel kvote på 1 500 tonn kongekrabbe (hann-). Fartøykvotene ville variert mellom 190 kg for fartøy med kvotefaktor på 0,1 til 1 900 kilo ved full kvote, med de forutsetninger som ligger til grunn. I realiteten var kvotenivået i 2023 på et «all-time-high»-nivå med om lag 1 900 tonn disponibel kvote (etter et fratrukket overfisket kvantum på 97 tonn fra 2022) slik at fartøykvotene i 2023 varierte mellom 230 og 2 300 kilo.



Figur 13 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på dagens kvotemodell (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Andelen av fartøyene i hver kommune som kvalifiserte til full kvote varierer mellom 59 % i Nesseby og 96 % i kommuner utenfor Finnmark (100 % i Karasjok, men der er det kun ett fartøy). I Nesseby, Porsanger, Sør-Varanger og Loppa kvalifiserte under 70 % av fartøyene til full kvote, mens i Lebesby, Måsøy, Alta og Hasvik kvalifiserte 75–80 % av fartøyene til kvotefaktor 1,0 i 2023. Finnmarks-kommunene med størst andel av egen flåte som kvalifiserte for kvotefaktor 1,0 i 2023 var Berlevåg og Gamvik, begge med 92 % og allerede nevnte Karasjok (100 %). Det er typiske fjordkommuner som har lavest andel av sine fartøy med oppnåelse av full kvote, men hvorvidt for eksempel avstander og tilgjengelighet til fiske av andre arter er årsak, kan ikke dette datamaterialet fortelle oss noe om.

3.1 Nærmere om vurderingene

I bestillingen fra departementet er vi bedt om å vurdere effekter av de ulike alternative justeringer for kvotetildeling.

Endringer som finner sted, bør ses opp mot forvaltningsmålene for fisket innenfor det kvoteregulerte området. I tillegg ønskes en vurdering av hvordan endringene slår ut ovenfor små og store fartøy i fisket, der skillet er satt på 11 meter.

Forvaltningsmålene for kongekrabben i det kvoteregulerte området som skissert i Meld St 17 (2014-2015):

- Kongekrabben bør forbeholdes de som er mest negativt berørt med kongekrabbe som bifangst i andre fiskerier. Et prinsipp som har vært gjeldende siden det ble åpnet for kommersielt fiske etter kongekrabbe i 2002.
- Bestanden skal forvaltes på en måte som legger til rette for lønnsom næringsaktivitet og sysselsetting.
- Oppnå økt profesjonalisering og lønnsomhet for både fartøy og for landindustrien.
- Fangst av kongekrabbe har ikke vært ment å være et selvstendig driftsgrunnlag for enkelte fartøy, men et supplerende driftsgrunnlag for dem som er mest berørt av problemene knyttet til bifangst av kongekrabbe.

I lys av et delt forvaltningsmål for bestanden av kongekrabbe mellom ulike områder, med et åpent desimeringsfiske for utrydding vest for 26° Ø og med mål om et størst mulig langsiktig utbytte i øst, så er det naturlig å forholde oss kun til sistnevnte her. Under gjennomgås noen relevante spørsmål til disse forvaltningsmålene.

3.1.1 Målkonflikter og operasjonalisering av mål

Selv om formålene er relativt klart definerte så er det likevel relevant å stille spørsmål ved operasjonaliseringen av disse, og påpeke mulige målkonflikter. En «brist» er allerede påpekt gjennom følgende målkonflikter: Utvidelsen av området som omfatter deltakelsen, først med Måsøy i 2017 og dernest resten av Vest-Finnmark i 2021, kan sies å stå i et motsetningsforhold til noen av formålene. Kan disse (potensielle) nykommerne i fisket sies å ha vært mest negativt berørt av kongekrabbe som bifangst? Riktignok har det vært klager fra vest at krabbefiskere i desimeringsfisket har beslaglagt fiskeområder med teiner, tradisjonelt brukt av andre redskap. Med utbredelsen av kongekrabben lengre vest over tid, kan det imidlertid argumenteres med at også disse kan omfattes av ulempene ved bifangst av kongekrabbe i øvrige fiskeri, men ikke (eller i like stor grad) ulempene knyttet til kongekrabben i det kvoteregulerte området.

Videre vil en økning i deltakelsen gå på bekostning av lønnsomheten til de som allerede hadde adgang til å delta, ved at fartøyskvotene reduseres når flere kommer til. For landindustrien er lønnsomhetsulempene antakelig mindre ettersom også nykommerne nødvendigvis fisker i øst og presumptivt leverer fangsten der. Med hensyn til profesjonalisering så tyder det forannevnte argumentet på at denne reduseres i tråd med mindre fartøyskvoter og flere aktører. Et alternativt tolkningsmonn kan benyttes ved at fiskere fra vest gjennom deltakelse i øst gjør investeringer i utstyr og skaffer seg erfaring i dette fisket, som igjen kan benyttes på «heimhavet» gjennom å støtte opp under utryddelsesmålet ved desimeringsfisket i vest.

Utvidelsen av deltakelsen har også skjedd i en periode med høye kvoter og en høy og økende førstehåndspris, hvilket kan sies å ha gitt rom for å understøtte lønnsomhet for alle, både nye og eksisterende. Selv om Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse ikke baseres på deltakeradganger i de enkelte fiskeslag, så gir utviklingen for den minste gruppen konvensjonelle fartøy (under 11 meter hjemmelslengde) noen klare indikasjoner på bidraget fra kongekrabbefangsten, til tross for variasjoner over år: Om vi deler perioden fra 2008 frem til i dag i to, med skille før og etter 2015, så finner vi at fangstinntektene fra kongekrabbe utgjorde om lag 6 % i første periode (2008–2014) mot om lag 14 % i den senere tid (og hele 23 % i 2022). I samme tidsrom er sammensetningen i fartøygruppen endret fra at om lag 1/4-del av fartøyene var uten deltakeradganger i første halvdel, til om lag halvparten i andre halvdel. I denne sammenhengen (Lønnsomhetsundersøkelsen) telles ikke kongekrabbe eller leppefisk som egne deltakeradganger. Utviklingen i lønnsomhet har også vært positiv, med en gjennomsnittlig driftsmargin på om lag 3 % i perioden 2008–2014, mot 8,5 % i perioden 2015–2022. Et spørsmål i så måte er hvilken effekt årets kvotereduksjon på 60 %, og eventuelle lave kvotenivåer i årene fremover, vil ha å si på deltakelsen – og, ikke minst, lønnsomheten for de mange som nå deltar.

Selv om målene kan sies å stå i konflikt med hverandre, kan det argumenteres for at de lar seg forene. Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv er det også et spørsmål om hvilke kostnader som påløper i fisket. Flere deltakere innebærer større kapitalinnsats, men – med målet om at dette ikke skal være et selvstendig driftsgrunnlag – det innebærer ikke nødvendigvis at «nye» dedikerte fartøy trekkes til, men heller at eksisterende fartøy utnytter sin kapasitet til deltakelse i et annet fiskeri. Med andre ord vil realkapitalinnsatsen være begrenset til redskaps- og teknologiinvesteringer (teiner, teinehaler og AIS i noen tilfeller). Likevel vil en stadig større deltakelse innebære at kostnadene ved fisket blir større, og reduserer den totale verdiskapingen (selv om den deles på flere på en måte som enda er lønnsomt for

alle/de fleste). På den måten ivaretas målet om lønnsom næringsaktivitet og sysselsetting, men med en redusert sysselsetting (deltakelse) kunne målet om økt lønnsomhet vært bedre ivaretatt.

Et tredje forhold ved formålet om å tilgodese de som negativt påvirkes av kongekrabbe som bifangst i andre fiskerier, er om ikke bifangstavsetningen ivaretar denne godt i fisket slik det utøves i dag. Årets bifangstavsetninger er på 70 tonn, om lag 10 % av disponibel kvote som fordeles på fartøy med deltakeradgang, mot 100 tonn i 2023. Med førstehåndspriser på linje med fjoråret og hittil i år, så tilsvarer det en samlet bifangstavsetning på om lag kr 30 millioner. I fjorårets høring før årets reguleringer fra Fiskeridirektoratet vies bifangsten en relativt stor analyse, der det vises til at den bidrar til å oppfylle målsettingen bak reguleringene, og er ment som en kompensasjon for de ulemper kongekrabben utgjør for fiske med line og garn. I 2022 leverte 445 fartøy kongekrabbe som bifangst (innenfor en begrensning av 3 % av øvrig fangst), alt fra små kvantum til enkeltfartøy med 3–6 tonn. I år er det satt en bifangstgrense på 1 500 kilo per fartøy per år. De 50 fartøyene med størst bifangst (som naturlig nok landet størst fangst av andre arter) hadde i gjennomsnitt en bifangst av kongekrabbe på om lag 1 200 kilo hver, som tilsvarer en førstehåndsverdi på om lag kr 500 000, dersom vi forutsetter at de oppnår den gjennomsnittlige førstehåndsprisen på kongekrabbe. For de øvrige nesten 400 fartøy er kvantumet bifangst mellom 0 og 500 kilo kongekrabbe. I sitt høringsnotat foran årets reguleringer viser Fiskeridirektoratet at en bifangst av kongekrabbe rett under grensen på 3 % (som i år ble satt ned til 2 % for bunnline og -garn) kan bidra til en økt fangstverdi på om lag 69 %. Resultatet kommer frem fra et eksempel på et sjøvær med garn med en sjark der målarten er sei og samlet fangst utgjør 1,7 tonn – hvorav 1,5 tonn sei, sammen med litt torsk og hyse – til en samlet verdi av om lag kr 24 000. Med en samlet lovlig bifangst på nesten 52 kilo kongekrabbe, til kr 320 per kilo, øker fangstverdien til kr 40 000. For fartøy som har adgang til å delta i kongekrabbefisket trekkes bifangsten fra fartøyets kvote.

Verdien av kongekrabben illustreres godt av eksempelet med bifangst over. Med en førstehåndspris på torsk som utgjør mellom 5 og 12 % av førstehåndsprisen på kongekrabbe, slik det har gjort siden 2016, så blir det et spørsmål om hvilket fiske som blir det økonomisk viktigste. For Finnmark, hvor vi finner svært mange åpengruffartøy, ble kvotenedgang svært markant fra 2023 til 2024. En full kvote i kongekrabbefisket i år (740 kg) har en verdi på kr 335 000 (kr 455 per kg), mens et åpengruffartøy på 10 meter har en garantert torsk kvote (inkl. kystfiskekvoten) på 10,9 tonn til en verdi av cirka kr 380 000 (gitt en førstehåndspris på om lag 35 kr/kg). En målsetting om at kongekrabbefisket ikke skal utgjøre et selvstendig driftsgrunnlag ivaretas godt av at det settes krav til omsetning av annen fangst for å få kvote i kongekrabbe. Den innbyrdes verdiforskjellen, i tillegg til innsatsen som kreves, vil imidlertid innebære et spørsmål om hvilket fiskeri som utgjør hoveddelen av driftsgrunnlaget. I den grad kongekrabben er et supplerende driftsgrunnlag for andre fiskerier, så kan det derimot stilles spørsmål ved om det er det for «*dem som er mest berørt av problemene knyttet til bifangst av kongekrabbe*».

Selv om det kan stilles spørsmål til formålene for forvaltningen, og det kan påpekes målkonflikter mellom prinsippene for forvaltningen, vil likevel vurderingene av de foreslåtte endringene av dagens modell belyses opp mot disse. Med andre ord hvorvidt endringene understøtter målene om å:

- a) Ivareta og forbeholde ressursen for de som er mest negativt berørt av kongekrabbe som bifangst i utøvelsen av andre fiskerier.
- b) Tilrettelegge for økt profesjonalisering og lønnsomhet for det enkelte fartøy.
- c) Bidra til å opprettholde landindustrien i Øst-Finnmark.
- d) Gi et supplerende driftsgrunnlag til andre fiskerier.

3.2 Effekten på mindre versus større fartøy (under og over 11 meter)

Bestillingen fra NFD bes det eksplisitt om en vurdering av konsekvensene som de foreslåtte endringene vil ha for de minste fartøyene (fartøy under 11 meter) versus de større fartøyene (over 11 meter). Figur 11 viser at flåtesammensetningen i populasjonen som undersøkes står i et 9:1-forhold mellom fartøy under og over 11 meter, hvor 85 av 908 fartøy er over 11 meter. Videre finner vi størst andel av større fartøy blant de som tilhører kommuner utenfor Finnmark, og fikk sin deltakeradgang på tidlig 2000-tall (12 av 25). For kommunene i Finnmark ser vi at fordelingen mellom store og små fartøy er nokså lik. Andelen mindre fartøy (under 11 meter) varierer likevel noe, med mellom 79 % i Berlevåg og 98 % i Porsanger. I Nesseby og Sør-Varanger, som er blant de med lavest andel oppnåelse av full kvote er 97 % av de deltagende fartøyene under 11 meter (Figur 13). Det kan også se ut til at det er en større andel fartøy over 11 meter i de mest hav-eksponerte kommunene (som Berlevåg, Gamvik, Hasvik og Hammerfest) men bildet er langt fra entydig i så måte.

I kapittel 2 har vi gjennomgått utviklingen i Finnmarksflåten i detalj, og pekt på blant annet kongekrabbe-fisket og utviklingen i dette som en årsak til den strukturen vi finner i flåten. Forholdene ved fisket, både reguleringen og utøvelsen, har bidratt til at mange små fartøy er kommet til over en årrekke. Et disinsentiv til dette har vært den ekstra investeringen til AIS-sporing som har vært påkrevd for fartøy over 10 meter i dette fisket siden 2009, og for alle fartøy siden 2014. Likevel viser utviklingen at dette sannsynligvis ikke har påvirket deltakelsen som har økt suksessivt siden tidlig på 2000-tallet, til i dag å utgjøre nesten 1000 fartøy.

I de etterfølgende analyser av de ulike modellene viser det seg imidlertid at konsekvensene er til dels marginale for størrelsessammensetningen i populasjonen som får deltakeradgang, og størrelsen på tilhørende kvotefaktor i fisket. Med ett unntak: I Modell 4 (som omtales i kapittel 7) differensieres det nettopp på størrelse, som naturlig nok får store konsekvenser med tanke på store eller små fartøy. For de øvrige modellene er det små endringer, som også omtales i de enkelte kapitlene.

4 Modell 1: Omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote

Den første endringen som stipuleres er en økning i omsetningskravet fra kr 200 000 til kr 500 000 for full kvote, og en økning utelukkende for dette kvotetrinnet. Alle andre intervall i omsetningskravet holdes på nivå med dagens modell, der adgangen til å delta *uten* fangstverdi fra andre arter, eller inntil kr 25 000, gir en kvotefaktor på 0,1 i kongekrabbefisket.

I kapittel 2.5 har vi gjennomgått noen relevante faktorer rundt omsetningskravet. Med varierende kvoter og førstehåndspriser vil et statistisk omsetningskrav kunne være en utfordring. Riktignok vil førstehåndsprisen normalt gå opp ved fallende kvoter, men som inneværende års reguleringer har vist så kan det by på utfordringer når kvoten, for eksempel til åpen gruppe, påvirkes i relativt stor grad av kvoteutveksling mellom år. For torsken, som utgjør hovedfiskeriet til åpengruppefartøy generelt, falt norsk kvote med 20 % fra 2023 til 2024. Justert gruppekvote til åpen gruppe (inkl. ferskfiskordningen) ble imidlertid redusert med 1/3-del, og garantert torsk kvote til åpengruppefartøy mellom 10 og 11 meter ble halvert, fra 13,3 tonn i 2023 til 6,9 tonn i 2024. Også tillegget fra kystfiskeordningen ble halvert mellom 2023 og 2024 (fra 8 til 4 tonn), slik at også Finnmarksfartøyene stod overfor en halvering av fiskemulighetene. Tall fra Norges Råfisklag per medio mars 2024 viser at førstehåndsprisen på fersk torsk hittil i år er 20 % høyere enn den var for hele 2023 (36 kr/kg hittil i år vs. 30,3 kr/kg i fjor). Med andre ord kan i alle fall ikke åpen gruppe forvente at prisen på torsk kompenseres for kvotenedgangen. Isolert sett innebærer en kvotereduksjon også fiske på en mindre bestand, hvilket tilsier at tilgjengeligheten generelt reduseres, og kostnadene i fisket øker.

Et omsetningskrav av denne størrelsesorden vil tidligst kunne implementeres for neste års reguleringer, som tar utgangspunkt i årets fiske. Om man relaterer det utelukkende til torsk fangst og antar at torskeprisen i år holder seg på nivå med det fiskerne har oppnådd de to-tre første månedene, så vil et omsetningskrav på kr 500 000 for full kongekrabbekvote innebære at det landes torsk (og kun torsk) i størrelsesorden 13,9 tonn. Omsetningskravet i dagens modell på kr 200 000 tilsvarer en torsk fangst på 5,5 tonn i 2024 (med en snittpris på 36 kr/kg hittil i år). For 2024 tilsvarer 13,9 tonn torsk, som nevnt over, den garanterte torsk kvoten til et åpengruppefartøy på mellom 10 og 11 meter – inkludert tillegget fra kystfiskeordningen. For mindre åpengruppefartøy (under 8 meter, og 8–10 meter) vil ikke garantert kvote inkludert kystfisketillegget alene være nok til å kvalifisere for full kvote neste år med et omsetningskrav på kr 500 000. Estimert verdi av garantert kvote for disse, på respektive 8,3 og 10 tonn, vil gi en førstehåndsomsetning av torsk på henholdsvis kr 300 000 og kr 360 000.

Med garanterte kvoter på hyse og sei, i størrelsesorden 8 og 10 tonn (og med ubegrenset maksimalkvote) for et 10 meters åpengruppefartøy, vil det være mulig å realisere verdier langt over omsetningskravet inneværende år. I tillegg kan det suppleres med andre ikke kvotebelagte arter enn disse. I juli åpnes det også for fiske på ferskfiskordningen, der torsk utover egen kvote kan tas i fiske etter andre arter. Alle fartøy i både åpen og lukket gruppe kan delta i dette, innenfor gitte gruppevis avsetninger (hhv. 960 og 8 100 tonn torsk).

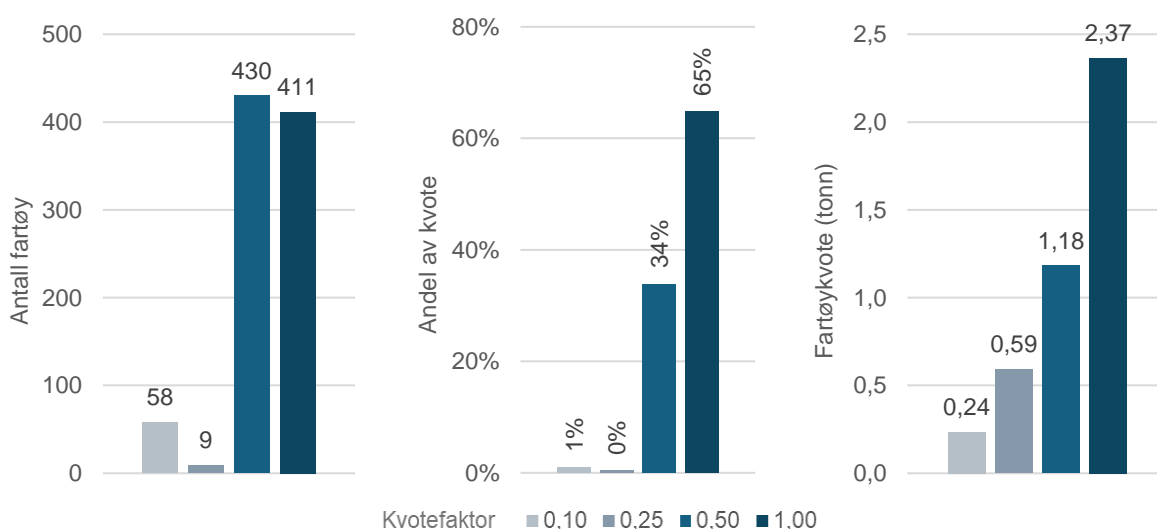
For fartøy i lukket gruppe under 11 meter utgjør verdien av årets torsk kvote (per medio mars 2024) et sted mellom kr 508 000 og kr 944 000 avhengig av hjemmelslengde (14–26 tonn torsk). For fartøy mellom 11–15 meter er torsk kvoten høyere. Et fartøy med kun grunnkvote og hjemmelslengde på 11 meter kan i år fiske 33 tonn torsk til en verdi av om lag kr 1,2 millioner, mens et fullstrukturert fartøy på 14 meter hjemmelslengde kan fiske torsk til en verdi av om lag kr 10 millioner (270 tonn).

I avsnittene under benyttes den samme populasjon av fartøy med deltakeradgang i det kvoteregulerte kongekrabbefisket i 2022, med utgangspunkt i deres fiske i 2022, der et endret omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote holdes opp mot en fordeling etter dagens modell, for kvotefaktor i 2023.

4.1 Resultater – Modell 1

Modell 1 representerer kun *en* relevant endring i dagens modell for kvotetildelingen: Kravet for å få full kvote endres fra kr 200 000 til kr 500 000. Det innebærer at fartøyene må ha fisket og levert fangst av andre arter til en verdi av 150 % mer enn det kravet har vært på hittil. Samtidig økes fangstverdiintervallet for halv kvote fra mellom kr 50 000 og 199 999, til mellom kr 50 000 og 499 999. For de minste kvotenivåene (0,1 og 0,25) innebærer dette ingen endringer fra dagens modell.

Figur 14 viser fordelingen av antall fartøy med ulik kvotefaktor etter et nytt omsetningskrav for full (og halv) kvote etter Modell 1, sammen med fordelingen av disponibel kvote på de ulike kvotenivåene og størrelsen på individuelle fartøyskvoter gitt en disponibel kvote på 1 500 tonn hannkrabber til fordeling. Summen av antall fartøy med adgang til å delta (908) vil være den samme i alle modellene, og bare fordelingen av fartøyene endres (så lenge det ikke settes et gulv eller tak på omsetningen fra andre fiskerier).



Figur 14 Modell 1; omsetningskrav for full kvote kr 500 000 – antall fartøy, andel av disponibel kvote og fartøyskvote i tonn (av disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

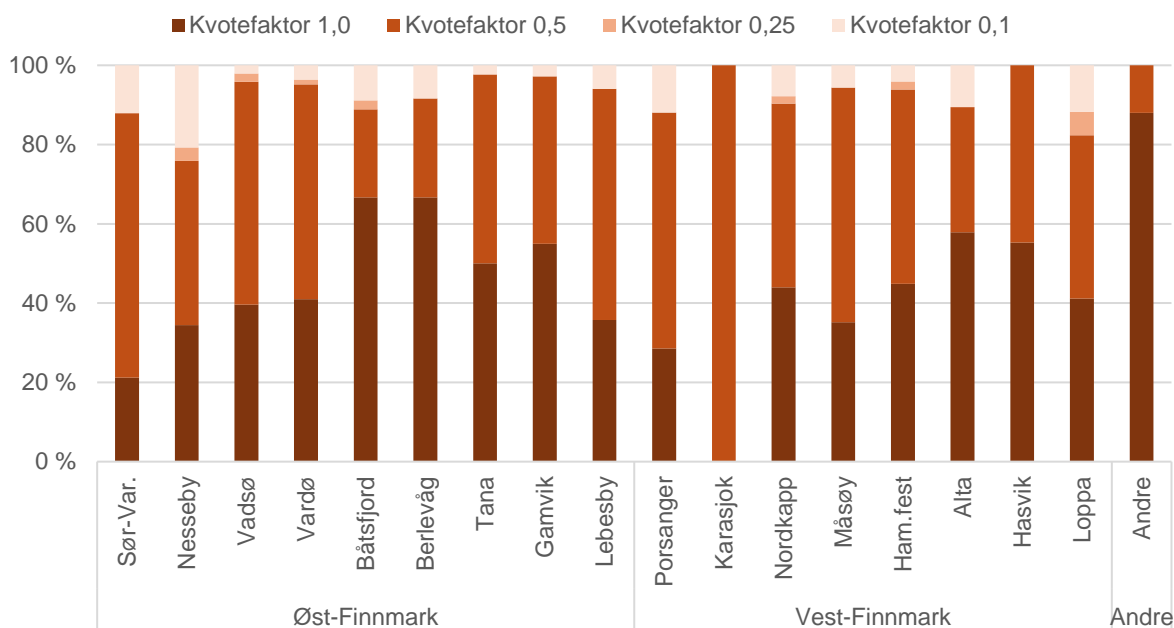
Diagrammet lengst til venstre i Figur 14 viser at antall fartøy med kvotefaktor 0,1 eller 0,25 ikke endres fra dagens modell (se Figur 12). Fordelingen av antall fartøy med halv og hel kvote gjennomgår imidlertid store endringer når omsetningskravet øker til kr 500 000 for kvotefaktor 1,0. Figuren viser at av de opprinnelige 722 med full kvote blir det bare 411 tilbake (-43 %) når omsetningskravet øker. Samtidig øker antall fartøy med halv kvote fra 119 etter dagens modell, til 430 når omsetningskravet øker fra kr 200 000 til kr 500 000 for full kvote.

Et omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote innebærer at 311 fartøy med full kvote etter dagens modell tilføres gruppen med halv kvotefaktor. Gitt vårt utgangspunkt vil dette være fartøy som i 2022 hadde en omsetningsverdi fra andre arter enn kongekrabbe på mellom kr 200 000 og 500 000. Da øker gruppen med halv kvotefaktor fra 119 til 430 fartøy. Av disse 311 fartøyene er 309 fartøy under 11 meter, og kun to større enn 11 meter. Sammensetningen av gruppen fartøy med full kvotefaktor endres fra å ha om lag 90 % fartøy under 11 meter ved dagens modell, til om lag 80 % ved Modell 1.

Denne endringen får også betydning for hvordan disponibel kvote fordeles på de ulike kvoteintervallene (midterste diagram) der vi igjen ser endringer på de to høyeste kvotenivåene: Mens dagens modell fordelte 91 % av disponibel kvote til de med full kvote, går det nå 65 % til disse når omsetningskravet har økt. Fartøyene med halv kvote får nå 1/3-del av kvoten, mot kun 8 % under dagens modell.

Den innbyrdes fordelingen mellom fartøykvotene endres også (gitt en disponibel kvote på 1 500 tonn hannkrabber) og vi ser at kvoten øker for alle kvotetrinn – med om lag 25 %. Der en kvotefaktor på 0,1 med dagens modell (0) ville gitt en kvote på 190 kilo hannkrabber, gir Modell 1 disse 240 kilo. For kvotefaktor 0,25 økes kvoten fra 470 til 590 kilo, for kvotefaktor 0,5 fra 950 til 1 180 kilo og for full kvote (1,0) fra 1 900 til 2 370 kilo. Årsaken til økningen i individuelle fartøykvoter til alle kvotetrinn ligger i at det er færre kvotefaktorer totalt i gruppen, slik at det blir færre å deles på. I dette tilfellet faller antall totale kvotefaktorer fra nesten 790 til 634, eller med 20 %. Samtidig er modellen basert på samme fordeling som tidligere – der det innbyrdes størrelsesforholdet mellom kvotefaktorer er som før (minste kvotenivå utgjør enda 10 % av full kvote, og tilsvarende for øvrige kvotenivå). For fartøy som får redusert kvotefaktor fra 1,0 til 0,5 blir fartøykvoten redusert med 706 kilo, gitt disponibel kvote på 1 500 tonn.

Endringen i omsetningskravet kan også sies å ha en viss geografisk omfordeling. I Figur 11 og Figur 13 i det foregående kapitlet ble det vist antall fartøy per kommune/region som var større eller mindre enn 11 meter, samt andelen av fartøyene i hver kommune/region med ulike kvotefaktorer i vår populasjon i 2023 etter dagens modell for kvotetildeling. I figuren angis andelen fartøy med ulik kvotefaktor i kommuner/regioner når fordelingen skjer etter Modell 1 – der omsetningskravet for full kvote øker til kr 500 000. Dette må ses sammen med antall fartøy i hver kommune/region, fra Figur 11, som vi vet varierer med mellom ett (i Karasjok) og 166 (i Nordkapp).



Figur 15 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på Modell 1 – økt omsetningskrav til kr 500 000 for full kvote (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Figur 15 viser den relative sammensetningen av fartøy i kommunene i Finnmark (og utenfor) etter en Modell 1-fordeling der omsetningskravet for full kvote «skrus» opp til kr 500 000. Sett opp mot Figur 13, som viser samme fordeling etter dagens modell, dreies stolpene i større grad fra kvotefaktor 1,0 til kvotefaktor 0,5. Minst forskjell finner man for «andre» som i liten grad påvirkes av ett høyere omsetningskrav. Disse er gjerne fartøy større enn 11 meter. For de laveste kvotefaktorene (0,1 og 0,25) skjer det ingen endringer – omfordelingen kommer som følge av at mange ikke har tilstrekkelig omsetning til å oppfylle kravet om full kvote (kvotefaktor 1,0) men får redusert kvotefaktoren til 0,5. I enkelte kommuner reduseres andelen fartøy med full kvotefaktor med cirka 40 prosentpoeng ved overgangen fra dagens modell til Modell 1. Blant disse finner vi Sør-Varanger, Vadsø, Lebesby, Måsøy og Hammerfest. For de fleste kommuner er reduksjonen mindre, i størrelsesorden 30–35 prosentpoeng,

mens noen, f.eks. Båtsfjord, kommer bedre fra det med en reduksjon i andelen fartøy med full kvotefaktor på om lag 15 prosentpoeng. I vedlegget har vi inkludert en tabell som for hver av modellene viser andelen av totale kvotefaktorer for hver kommune. Den (Tabell 11) gir større forklaringskraft for den regionale omfordeling som skjer for hver av de ulike modellene.

Tabell 6 oppsummerer hvordan en kvotefordeling etter Modell 1 avviker fra en fordeling etter dagens modell, med utgangspunkt i populasjonen vår, og spesielt med henblikk på antall og andel fartøy som får redusert sin kvotefaktor – etter størrelsen på fartøyene (over eller under 11 meter).

Tabell 6 Fordeling av fartøy per kvotefaktor ved Modell 1 (økt omsetningskrav til 500 000 kr fra andre fiskeri foregående år for full kvote). Uthevet skrift er fartøy med nedjustert kvotefaktor i forhold til dagens modell, hvit bakgrunn er antall og lys blå bakgrunn er andel. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Alternativ kvotefaktor	0,1	0,25	0,5		1,0	
Dagens kvotefaktor	0,1	0,25	0,5	1,0	1,0	Totalt
Antall fartøy < 11 m	58	9	116	309	331	823
Antall fartøy > 11 m			3	2	80	85
Totalt antall	58	9	119	311	411	908
Andel fartøy < 11 m	6 %	1 %	13 %	34 %	36 %	91 %
Andel fartøy > 11 m			0 %	0 %	9 %	9 %
Total andel	6 %	1 %	13 %	34 %	45 %	100 %

Tabell 6 viser at det i hovedsak er fartøy mindre enn 11 meter som berøres negativt av et økt omsetningskrav for full kvote – fra kr 200 000 til kr 500 000. Nesten 40 % av disse får kvoten redusert fra full til halv kvotefaktor. For de større fartøyene (over 11 meter) i kongekrabbefisket er det kun 2 fartøy (2 %) som får tilsvarende reduksjon.

4.2 Vurdering – Modell 1

Et omsetningskrav på kr 500 000 fra andre fiskeri gir relativt stor effekt for kvotefordelingen med tanke på hvem som kvalifiserer til full kvote. Hele 311 fartøy vil få halvert sin kvotefaktor fra 1,0, som de ville hatt i dagens modell, til 0,5 i Modell 1. På grunn av at kongekrabben er verdifull, er det rimelig å anta at den delen av flåten som får mindre kvotefaktor og har anledning, vil forsøke å øke aktiviteten i andre fiskeri, for å opprettholde kvotefaktor 1,0. Det er imidlertid ikke sikkert at alle har mulighet til å oppfylle et større omsetningskrav. utfordringer er eksempelvis reduserte torskekvoter og lavere mobilitet for de minste fartøyene.

Hvordan Modell 1 slår ut i forhold til de fire målene vi ser den opp mot er i stor grad avhengig av hvordan flåten velger å tilpasse seg et nytt krav. En endring av omsetningskravet fra dagens modell til Modell 1 skiller ikke på hvorvidt aktører er eller var plaget av kongekrabben i sitt (tidligere) fiske. Modellen legger opp til størst kongekrabbekvote til de som har anledning til å fiske andre arter for over 500 000 kr, uavhengig av om aktørene kommer fra Øst i Finnmark, Vest i Finnmark, er tilflyttere til Finnmark eller har kongekrabbekvote i kraft av tidligere tildelt deltakeradgang i lukket gruppe kongekrabbe. Det kan argumenteres med at de som fisker nok til å oppfylle det foreslåtte kravet er de som lever av fiske, og også vil være mest plaget. Samtidig vil graden negativ påvirkning fra kongekrabben være avhengig både av redskapsbruk og fangstområde. I tillegg kan det argumenteres med at de som har fått sitt fiske forringet (spesielt på de mindre fartøyene) kan få problemer med å nå kravet, nettopp på grunn av at kongekrabben har kommet inn.

Ettersom det totale antall kvotefaktorer blir lavere ved Modell 1 enn ved dagens modell blir fartøykvotene noe høyere på alle trinn i modellen. Dersom fartøy som etter dagens modell har halv kvote, var plaget og har problemer med å ta omsetningskravet på kr 200 000, vil disse med Modell 1 få en relativt større del av totalkvoten enn tidligere. Isolert sett kan dette være positivt for ivaretagelse av noen fartøy med forringet fiske, men spranget opp til full kvote blir på samme tid langt større. Modellen er like fullt den samme for alle deltakere, uavhengig av tidligere fiske og plage.

De økte fartøykvotene som Modell 1 vil utløse kan også knyttes sammen med prinsippet om at det skal tilrettelegges for økt profesjonalisering og lønnsomhet for det enkelte fartøy. Lønnsomheten fra kongekrabbefisket til det enkelte fartøy vil for alle som har uendret kvotefaktor være høyere enn den er med dagens modell, og være lavere for de 311 fartøyene som får halv kvote i stedet for hel kvote, gitt at de ikke tilpasser seg nytt regelverk. Hvorvidt lønnsomheten øker for de enkelte fartøy som har mulighet til, og velger å tilpasse seg nytt regelverk ved å fiske mer på andre arter (for å igjen oppnå full kvote), vil til en viss grad avhenge av hvor stor innsats som må legges i fangst av andre arter.

Det er vanskelig å vurdere hvordan et økt omsetningskrav for full kvote, som i Modell 1, kan slå ut for landindustrien i Øst-Finnmark. Tilpasninger til nytt krav vil være avgjørende for om det blir økt aktivitet i landindustrien i området, og som for vurderingen av ivaretagelse av de som fikk sitt fiske forringet, blir det også her gjeldende at Modell 1 ikke skiller seg fra dagens hva angår kvoteoppnåelse når det kommer til hvor i Finnmark (eller andre steder) fartøyene hører hjemme. Innretningen av kravet kan føre til at det er landindustri utenfor Øst-Finnmark som vil nyte godt av økte landinger som følge av at fartøy fisker mer av andre arter i andre områder for å oppnå et nytt omsetningskrav.

Siden det er variasjon i hvor stor andel av fartøyene i hver kommune som berøres av modellen, er det også mulig at modellens innvirkning på landindustrien vil være forskjellig mellom områder. At en større del av fartøyene lengst øst i Finnmark vil oppnå halv kvote i stedet for hel kvote, kan slå ut i mindre landinger av kongekrabbe noen steder i kvoteområdet, og følgelig føre til mer landinger andre steder i kvoteområdet (siden kongekrabben fisket i kvoteområdet skal landes i kvoteområdet eller Skarsvåg). På den andre siden kan en lavere andel av totalkvoten på kongekrabbe til et område stimulere til mer landing av annen fangst, i forsøk på å få hel kvote for de fartøyene som i modellen får mindre.

Det er som nevnt en relativt stor andel av fartøyene som påvirkes av Modell 1, i hovedsak fartøy under 11 m største lengde. Da det i hovedsak er fartøy i denne gruppen som berøres av økning i omsetningskrav for å oppnå full kvote, kan det tenkes at deres forsøk på å oppfylle omsetningskravet gir et økt fiske av andre arter nært hjemmehavn da den mindre flåten gjerne er mindre mobil enn større fartøy. Aktørenes driftsvalg baseres imidlertid på flere faktorer enn størrelsen på fartøyet alene, og enkelte kan finne det opportunt å finne andre fangst- og leveranseområder, med bedre tilgang, for å oppnå kravet.

I vurderingene over er det lagt stor vekt på hva som kan være utfallet ved at fartøy vil tilpasse seg nytt omsetningskrav, ved å øke sine landinger av annen fangst. Hvordan de som får endret driftsgrunnlag fra en ny kvotemodell vil agere er likevel ikke noe som kan forutses med sikkerhet. Siden intervallet i kravet for å oppnå halv kvote blir vesentlig større ved modell 1 [50 000, 499 999) enn i dagens modell [50 000, 199 999), kan det også være en mulighet at noen aktører velger motsatt tilpasning enn den som flere ganger er trukket frem her. Ser man ikke mulighet til å nå omsetningskravet med de kvoter og ressurser som er tilgjengelig, og man oppnår samme kvote ved fiske av andre arter for 50 000 kr og ved fiske av andre arter for 499 999 kr, kan et scenario være å tilpasse seg ved å legge mindre innsats i fisket etter andre arter. Dette kan i så fall gi en negativ effekt for landindustrien i Øst-Finnmark.

5 Modell 2: Kvotefaktor 0,25 erstattes av faktor 0,75 med kr 300 000 i omsetningskrav

Modell 2 bygger videre på Modell 1 – med et omsetningskrav på kr 500 000 for full kvote, men der kvotetrinnet på 0,25 kvotefaktorer erstattes av et nytt trinn på 0,75 kvotefaktorer, med et tilhørende omsetningskrav på kr 300 000 (for fangstverdi fra andre arter foregående år). Også det nederste trinnet endres med et omsetningskrav på inntil kr 50 000 for å få kvotefaktor 0,1. Fartøy med en fangstverdi på mellom kr 50 000 og kr 300 000 gis en kvotefaktor på 0,5, mens fartøy med en omsetningsverdi på kr 300 000 til 500 000 gis en kvotefaktor på 0,75. Som i Modell 1 gis fartøy med en omsetningsverdi på minst kr 500 000 fra andre arter det foregående året full kvotefaktor.

For å trekke parallellene til torskefisket og den fangstverdi fartøyene kan få fra sine individuelle kvoter i dette fisket i 2024, så innebærer kravet om minst kr 50 000 i fangstverdi for kvotefaktor 0,5 at det landes torsk av et kvantum i størrelsesorden 1,4 tonn. Dette kan vel ikke argumenteres med er et særlig høyt krav all den tid grensen for merverdiavgiftsplikt ligger på kr 50 000, og grensen for fritidsfiske er på 50 000 kroner, samt at fritidsfiskere har anledning til å fiske 2 tonn torsk rund vekt nord for 62° N. Et omsetningskrav på 300 000 kroner – som er kravet for en kvotefaktor på 0,75 – tilsvarer en torskefangst på 8,3 tonn, hvilket er det garanterte kvantum et åpengruppefartøy under 8 meter største lengde er tildelt inneværende år, inklusiv tillegget fra kystfiskeordningen.

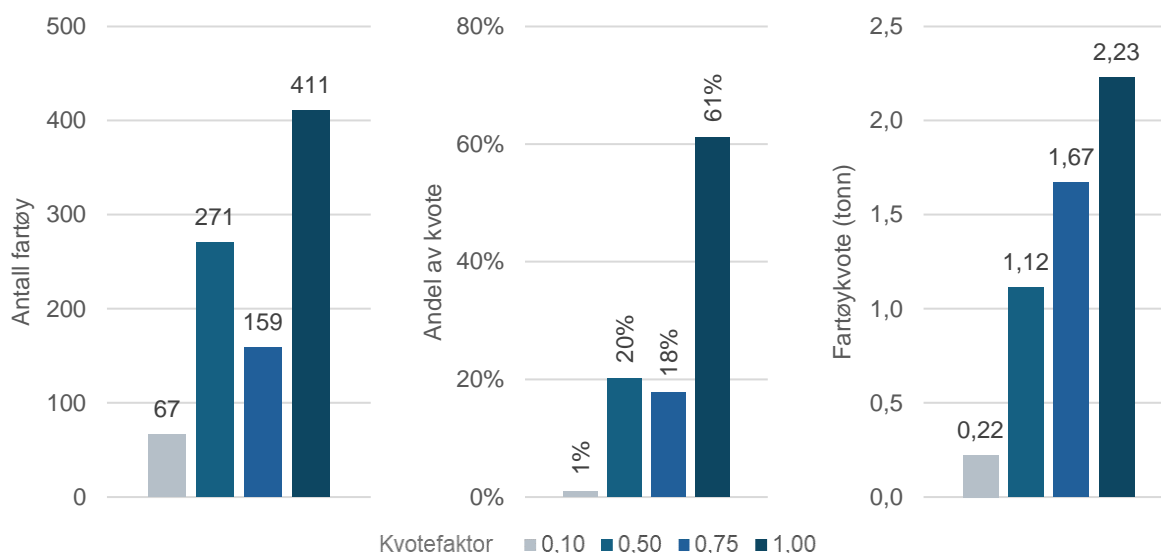
Sett isolert opp mot potensiell torskefangst kan dette synes som høye krav, men fartøyene har også andre arter som sei og hyse som kan utnyttes, og andre ikke-kvoteregulerte arter. I tillegg kan de utnytte torsken utover sine tildelte torskekvoter etter ferskfiskordningens oppstart.

Denne modellen har nok større fordelingsvirkninger enn Modell 0 ettersom det skjer endringer langs alle trinn i hele kvotestigen, og gir en justering ut over det Modell 1 gjorde. Minst endringer finner vi i de nedre trinnene, siden alle med inntekt fra andre fiskerier på inntil kr 50 000 etter Modell 2 vil få kvotefaktor 0,1. Det totale antall fartøy, og andelen av totalen, som havner i denne kategorien vil derfor være lik summen av de som fikk kvotefaktor 0,1 og 0,25 i Modell 1 og i dagens modell. Forskjellen vil være at alle disse får kvotefaktor 0,1 under Modell 2. I tillegg så endres hele den tidligere strukturen i kvotestigen, gjennom at kvotefaktor 0,25 erstattes av 0,75, fra dagens modell.

5.1 Resultater – Modell 2

Til forskjell fra Modell 1 innebærer Modell 2 flere relevante endringer fra dagens modell, der alle kvotetrinn endres med tanke på krav til førstehandsverdi fra andre fiskerier: Omsetningsintervallene øker for alle trinn, der fangstinntekten for å oppnå en kvotefaktor på 0,5 enda er på minst kr 50 000. Et nytt trinn kommer til (0,75), hvis omsetningskrav (minst kr 300 000) ligger over det som tilhørte toppen i dagens modell (kr 200 000). Igjen, som i Modell 1, kreves minst kr 500 000 for full kvotefaktor.

I Figur 16 har vi igjen satt opp fordelingen av antall fartøy etter kvotefaktor etter en Modell 2-fordeling for populasjonen. Dette sammen med en oversikt over hvor stor del av disponibel kvote som fartøy på de ulike trinnene i kvotestigen tildeles, og en teoretisk fartøykvote med en fordeling etter Modell 2 dersom disponibel kvote er på 1 500 tonn hannkrabbe.



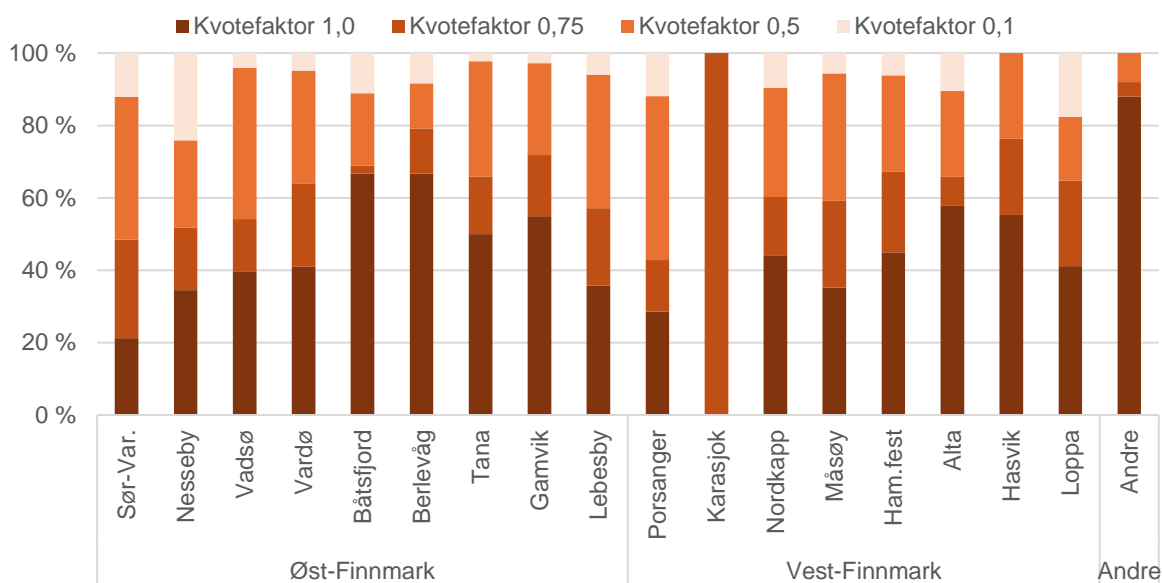
Figur 16 Modell 2; nytt trinn 0,75 til erstatning for 0,25 med omsetningskrav kr 300 000. Antall fartøy, andel av disponibel kvote og fartøykvote i tonn (av disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Diagrammet lengst til venstre i Figur 16 viser antall fartøy på de ulike kvotetrinnene i Modell 2, gitt den populasjon av fartøy som hadde adgang til å delta i 2023 basert på fangstverdi fra andre fiskerier i 2022. Summen av antall fartøy med adgang til å delta vil derfor være den samme i alle modellene. Som i diskusjonen av den forrige sammenholdes også Modell 2 opp mot dagens modell. Vi ser at antall fartøy med kvotefaktor 0,1 (67) er lik summen av antall fartøy med kvotefaktor 0,1 og 0,25 i dagens modell (58 + 9). Videre ser vi at antallet som hadde kvotefaktor 0,5 eller 1,0 under dagens modell (841) nå fordeler seg ulikt mellom de øverste tre trinnene i kvotestigen – med kvotefaktor 0,5, 0,75 eller 1,0. Siden kravet for å få full kvote er det samme som under Modell 1 (kr 500 000) er det samme antall (og samme fartøy) som tildeles full kvote i Modell 2. Forskjellen fra Modell 1 ligger dermed i hvem som får kvotefaktor 0,5 (med fangstinntekt fra kr 50 000 til kr 300 000 fra andre fiskerier) og 0,75 (mellom kr 300 000 og kr 500 000). De 430 fartøyene som i Modell 1 ble tildelt kvotefaktor 0,5 fordeles nå med 271 fartøy med kvotefaktor 0,5 og 159 fartøy med kvotefaktor 0,75, avhengig av førstehåndsverdien fra året før (mer eller mindre enn kr 300 000).

Stolpene i diagrammet viser hvor mye av disponibel kvote som fordeles på de ulike trinnene i kvotestigen. Igjen går det bare en svært liten andel til fartøyene med lavest kvotefaktor (1 %) – det samme som gikk til de to laveste trinnene (0,1 og 0,25) under dagens fordelingsmodell og i Modell 1. For de øvrige kvotefaktorene er fordelingen om lag 20 % til fartøy med kvotefaktor 0,5 og 20 % til kvotefaktor 0,75, mens fartøy med full kvote får om lag 60 % av kvoten. Fartøy med full kvote får mindre andel enn de gjorde under Modell 1, selv om antall fartøy er likt. Det følger av at endringen av trinnene i modellen bidrar til at summen av kvotefaktorer er høyere (nå 672 faktorer) slik at de lavere kvotefaktorene (0,5 og 0,75) «tar mer av kaken».

I det siste diagrammet (helt til høyre) vises de individuelle fartøykvotene gitt en fordeling etter Modell 2, og en disponibel kvote på 1500 tonn. Holdt opp mot dagens modell ser vi at alle trinn på kvotestigen får større fartøykvote også etter en fordeling etter Modell 2 (for de trinnene som var inkludert i dagens modell), om enn noe mindre enn ved tildeling etter Modell 1 (som følge av at det er flere kvotefaktorer å fordele på). Igjen gir modellens innretning en relativ stabilitet mellom kvoten på de ulike trinnene i modellen (siden kvotefaktorene gir en andel av full kvote).

I Figur 17 illustreres fordelingen på fartøy i de ulike trinnene i kvotemodellen som andeler per kommune. Som tidligere, dette må ses i sammenheng med antall fartøy i kommunen. I Tabell 11 i vedlegget vises ytterligere detaljer ved denne regionale fordelingen som også sammenfatter resultater for alle modeller.



Figur 17 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på Modell 2 – omsetningskrav økt til kr 500 000 for full kvote, og nytt trinn 0,75 - med omsetningskrav kr 300 000 - til erstatning for 0,25

Også Figur 17 viser at det er store kommunevise forskjeller i fordelingen. Direkte sammenligning med dagens modell, og for øvrig de andre modellene, blir mer komplisert som følger av at kvotetrinnene her er endret (kvotefaktor 0,25 går ut og 0,75 kommer inn). Men igjen ser vi at «kommunene» med størst andel av fartøy med full kvote er «Andre» foran Berlevåg og Båtsfjord (67 %). I andre enden finner vi Porsanger og Sør-Varanger (med hhv. 29 og 21 % med full kvote). Om vi inkluderer 0,75-trinnet, og ser på de to mørkeste delene av stolpene, så er det i Porsanger 43 % av fartøyene som oppnår de to øverste trinn i kvotestigen, mot 79 % i Berlevåg og 92 % i «andre» kommuner.

I Tabell 7 forsøker vi å illustrere de endringer Modell 2 medfører fra dagens modell, med tanke på fartøystørrelse. Holdt opp mot Modell 1 så kommer endringene i hovedsak som følge av endrede trinn. Her ser vi både på andeler og på hvem som blir mest negativt påvirket sett opp mot dagens fordeling.

Tabell 7 Fartøy per kvotefaktor ved alternativ Modell 2 (kvotefaktor 0,25 utgår og kvotefaktor 0,75 med omsetningskrav på kr 300 000 innføres, samt økning av omsetningskrav til kr 500 000 for full kvote). Svart uthevet skrift er fartøy med nedjustert kvotefaktor i forhold til dagens modell, hvit bakgrunn er antall og lys blå bakgrunn er andel. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Alternativ kvotefaktor	0,1		0,5		0,75	1,0	Totalt
	0,1	0,25	0,5	1,0	1,0	1,0	
Antall fartøy < 11 m	58	9	116	152	157	331	823
Antall fartøy > 11 m			3		2	80	85
Totalt antall	58	9	119	152	159	411	908
Andel fartøy < 11 m	6 %	1 %	13 %	17 %	17 %	36 %	91 %
Andel fartøy > 11 m			0 %	0 %	0 %	9 %	9 %
Total andel	6 %	1 %	13 %	17 %	18 %	45 %	100 %

Tabellen viser (som for Modell 1) at en fordeling etter Modell 2 gir størst effekt for de minste fartøyene (under 11 meter). For de større fartøyene er det igjen kun to fartøy som påvirkes av endringen, fartøy som ikke har oppfylt kravet om kr 500 000 for full kvote. Begge disse oppfyller kravene for å tildeles en kvotefaktor på 0,75 (med kr 300 000–500 000 i omsetning fra andre fiskeri). For de mindre fartøyene er det større «bevegelser i feltet» (men så er de også ni ganger flere). Igjen – som under Modell 1 – så innebærer det økte omsetningskravet at 309 fartøy under 11 meter får redusert sin kvotefaktor, som under dagens modell hadde full kvote. Om lag halvparten av disse settes ned til en kvotefaktor på 0,5 (fordi fangstverdien av andre arter i 2022 var mellom kr 50 000 og kr 300 000). Den andre halvparten får kvotefaktoren redusert fra 1,0 til 0,75 som følge av at inntekten fra andre fiskerier i 2022 lå mellom kr 300 000 og 500 000. En redusert kvotefaktor fra 1,0 i dagens modell til 0,5 i Modell 2 innebærer en kvotereduksjon på 780 kilo (41 %) mens nedgangen til 0,75 tilsvarer 230 kilo mindre (12 %). På det nederste trinnet, kvotefaktor 0,1 i Modell 2, trekkes de opprinnelige ni fartøyene (under 11 meter) som lå inne med en kvotefaktor 0,25 i dagens modell, ned til 0,1. For disse innebærer det at kvoten reduseres fra 470 kilo krabbe (0,25 i dagens modell) til 220 kilo i Modell 2.

5.2 Vurdering – Modell 2

Når trinnene for omsetningskrav endres (0,25 går ut og 0,75 kommer inn) i tillegg til at kravet blir høynet til kr 300 000 for kvotefaktor 0,75 og kr 500 000 for full kongekrabbekvote, blir kvotegrunnet til en stor andel av fartøyene forskjellig fra dagens modell. På grunn av viktige likheter for å oppnå full kvote (omsetningskrav på kr 500 000), blir også Modell 1 nevnt i vurderingen av Modell 2. De 411 fartøyene som oppnår full kvote ved Modell 1 er de samme 411 som oppnår full kvote i Modell 2, hvilket gjør at betraktningene blir de samme for begge modellene.

Igjen kan vi anta at den delen av flåten som vil få lavere kvotefaktor som følge av ny kvotemodell vil prøve å tilpasse seg for å oppnå minst den kvotefaktoren de ville få med dagens modell, om de har mulighet for det. Selv om ikke alle har lik mulighet til å oppfylle et eventuelt høyere omsetningskrav, legger Modell 2 opp til muligheten for å få mer enn halv kvote, selv om man fisker andre arter for mindre enn kr 500 000 (noe Modell 1 ikke gjør). Hvordan Modell 2 kan slå ut i forhold til de fire målene er svært avhengig av eventuelle tilpasninger flåten vil gjøre for å oppnå det økte omsetningskravet.

Som i forrige modell (Modell 1) skiller heller ikke Modell 2 på om fartøy var plaget med kongekrabben i sitt opprinnelige fiske eller ei. Hvilken kvotefaktor et fartøy kan oppnå er uavhengig av hvilket område det hører hjemme i (så lenge det oppfyller forskriftsfestede deltakerkrav) og hvorvidt fisket forringes av bifangst av kongekrabbe. Dette endres ikke mellom dagens modell og den foreslåtte Modell 2. Selv om modellen ikke skiller direkte på hvem som er mest berørt, kan det argumenteres for at økt omsetningskrav og et ekstra kvotetrinn (kvotefaktor 0,75) vil gjøre at de som fisker mer enn andre av andre arter, ergo har mest sannsynlighet for å plages med kongekrabbe som bifangst, får mest i kongekrabbekvote. Så lenge det ikke skilles mellom fartøy fra områder med mye kongekrabbe og de fra områder med mindre kongekrabbe er det vanskelig å si om Modell 2 treffer prinsippet bedre enn dagens modell.

En alternativ modell som motiverer til mer fiske av andre arter vil for mange av forvaltningsmålene være fordelaktig. Både når det kommer oppnåelse av profesjonalisering, lønnsomhet for det enkelte fartøy og at kongekrabben skal være et supplerende fiske til annet fiske, samt som bidrag til å opprettholde landindustrien i Øst-Finnmark. Som tidligere nevnt er det vanskelig å forutse hvordan flåten vil tilpasse seg nye krav, men noen av egenskapene ved Modell 2, og resultatet fra analysene av den, taler for at denne modellen kanskje kan motivere til mer fangst av andre arter.

Av fartøyene som går fra hel kvote i dagens modell til lavere kvotefaktor i Modell 2 havner omtrent halvparten (152 fartøy) på kvotefaktor 0,5 og den andre halvparten på kvotefaktor 0,75 (159 fartøy). Denne nesten 50/50 fordelingen på trinnene sammen med at spranget fra en kvotefaktor til neste (fra

0,5 til 0,75 og fra 0,75 til 1,0) ikke er veldig stort (jf. tidligere betraktninger angående hva som må til for å nå en viss omsetning, gitt dagens situasjon) kan virke mer oppnåelig enn f.eks. avstanden mellom trinnene i Modell 1. Det kan føre til at en vesentlig andel velger en tilpasningsstrategi til nytt regelverk som går ut på å fiske mer andre arter for å få høyere kvote. For de som i dag omsetter annen fisk for mellom kr 200 000 og kr 300 000 (de som får redusert kvotefaktor fra hel til halv) er det ikke snakk om over doubling av fangstverdi fra annet fiske (som det potensielt er i Modell 1) for å oppnå en høyere kvote enn Modell 2 ville gitt de. Også for de som fisker andre arter for mellom 300 000 og 500 000 vil de ikke måtte doble sin omsetning av andre arter for å nå nytt høyere kvotetrinn.

Det at Modell 2 virker å kunne stimulere til mer fangst av andre arter kan få innvirkning for landindustrien, men det er også her vanskelig å si noe om hvor flåten eventuelt ville velge å lande mer. Sannsynligheten er stor for at dette er mest avhengig av hvor innsatsen for mer fangst er lavest. Om vi ser på hvordan kvotemodellen virker inn på fartøymassen per kommune så ser vi relativt store forskjeller mellom kommuner. Dette reflekterer nok både tilgjengelighet og flåtestruktur, og dermed anledningen for å kunne oppfylle omsetningskravene, et faktum man ikke kommer utenom siden fangstmulighetene ikke er uniformt fordelt mellom ulike regioner og kommuner. Men høye omsetningskrav, kombinert med dårlig tilgjengelighet av andre arter i deler av Øst-Finnmark, kan innebære at fartøy velger en drift i sesongen og andre steder – også utenfor det kvoteregulerte området – for å kvalifisere seg til høyest mulig kvotetrinn. Da kan også deler av landindustrien i Øst-Finnmark komme dårligere fra det. Vi tror imidlertid at Modell 2, uten like store omsetningstrinn som i Modell 1, kan være gunstigere for å unngå slike effekter.

Prinsippet om at det kvoteregulerte kongekrabbefisket skal komme i tillegg til annet fiske blir til en viss grad bedre ivaretatt gjennom Modell 2 enn i dagens modell. En grunn til dette er at kvotefaktor 0,25 forsvinner, og man stiller høyere krav til fiske av andre arter for å få en vesentlig del av totalkvoten (kvotefaktor 0,5 og oppover). I denne sammenheng er det dog verdt å merke seg at det kun er 9 fartøy som blir berørt av at kvotetrinnet på 0,25 forsvinner. I seg selv er derfor ikke dette nok til å utgjøre store endringer for de resterende fartøyene, men uavhengig av antall fartøy som blir direkte berørt, så skaper man større distanse mellom gruppen der alle som kvalifiserer for å delta i det kvoteregulerte kongekrabbefisket får litt kvote (0,1 i kvotefaktor) og de som kvalifiserer til større kvote på grunnlag av omsetning i annet fiske.

En generell betraktning vil også være at kortere trinn mellom omsetningskravene i kvotemodellen kan gi gunstige effekter med tanke på sikkerhetsaspektet i flåten. Det har vært hevdet at økte omsetningskrav kan føre til hasardiøs atferd i andre fiskerier seint på året, for å oppfylle disse i et heller værhardt område. Med kortere avstand mellom trinnene kan insentivene for en slik atferd svekkes noe, ettersom det ikke kreves like høy innsats for å kvalifisere seg til neste trinn. Det kan kanskje også bidra til å svekke noen av insentivene for juks (med sedler, førstehandsverdi, lapper på veggene). Det kan oppnås gjennom en større differensiering av omsetningskravene som i Modell 2, eller ved en mer finmasket differensiering av kvotetrinnene i modellen (eksempelvis, 0,1 - 0,2 - 0,3 - ... - 0,9 og 1,0).

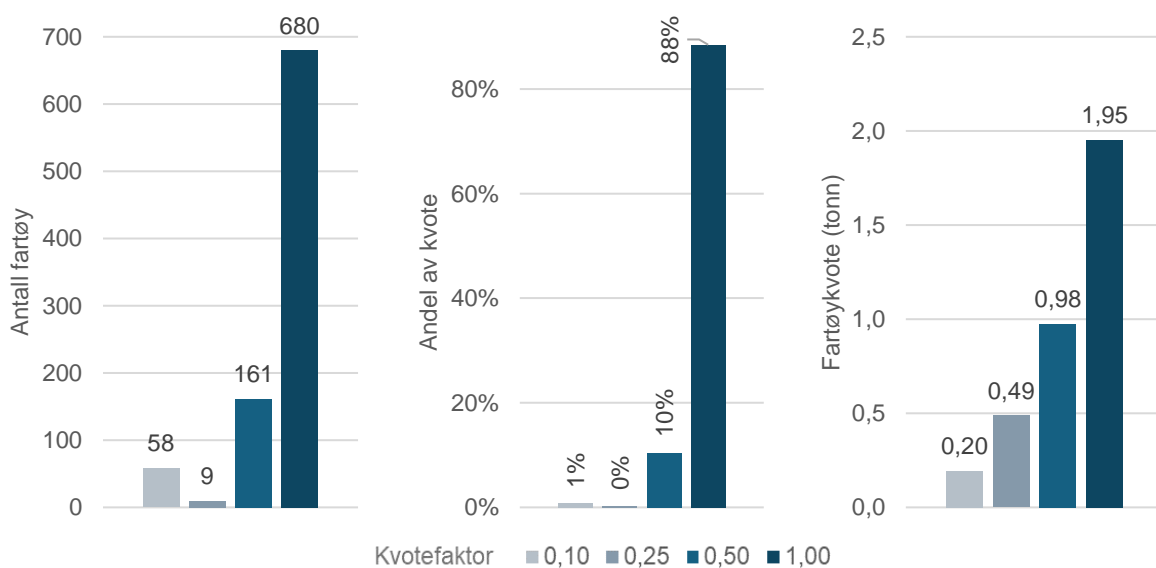
6 Modell 3: Full kvote for heltidsfiskere (blad B) og halv kvote for deltidsfiskere (A)

Det tredje alternativet vi er bedt om å vurdere, som bygger på dagens modell, differensierer mellom ulike krav til omsetning fra fangst fra andre arter, men setter i tillegg krav om at fiskere som oppfyller omsetningskravet for full kvote må stå på blad B (ha fiske som hoved- eller eneinntekt). Fartøyeiere på blad A som oppfyller vilkåret vil få halv kvote (kvotefaktor 0,5). Detaljene i denne modellen går frem av Tabell 5 som for de andre modellene. Omsetningskravene for alle trinnene på kvotestigen er de samme som for dagens modell, men i tillegg settes det et tak på størrelsen på kvotefaktoren som fartøyeiere på blad A kan oppnå: Uansett omsetningsverdi fra fangst i andre fiskerier foregående år så vil de ikke oppnå større kvotefaktor enn halv kvote (0,5) på kongekrabbe.

Omsetningskravene omsatt til torskekvantum har vi sett på tidligere, men følgende forhold kan gjentas her: For å oppnå en førstehåndsverdi fra torskefiske på kr 200 000 kreves en fangst på om lag 5 600 kilo i 2024, under forutsetningen om en pris på om lag kr 36 per kilo rund vekt. De minste i åpen gruppe (under 8 meter) har i år en garantert torskekvote på 8,3 tonn inkl. kystkvotetillegget, og fartøy i lukket gruppe med en hjemmelslengde på under 7 meter har ei garantert torskekvote på cirka 14 tonn. I tillegg kommer et eventuelt tilleggsfiske på torsk under ferskfiskordningen.

6.1 Resultater – Modell 3

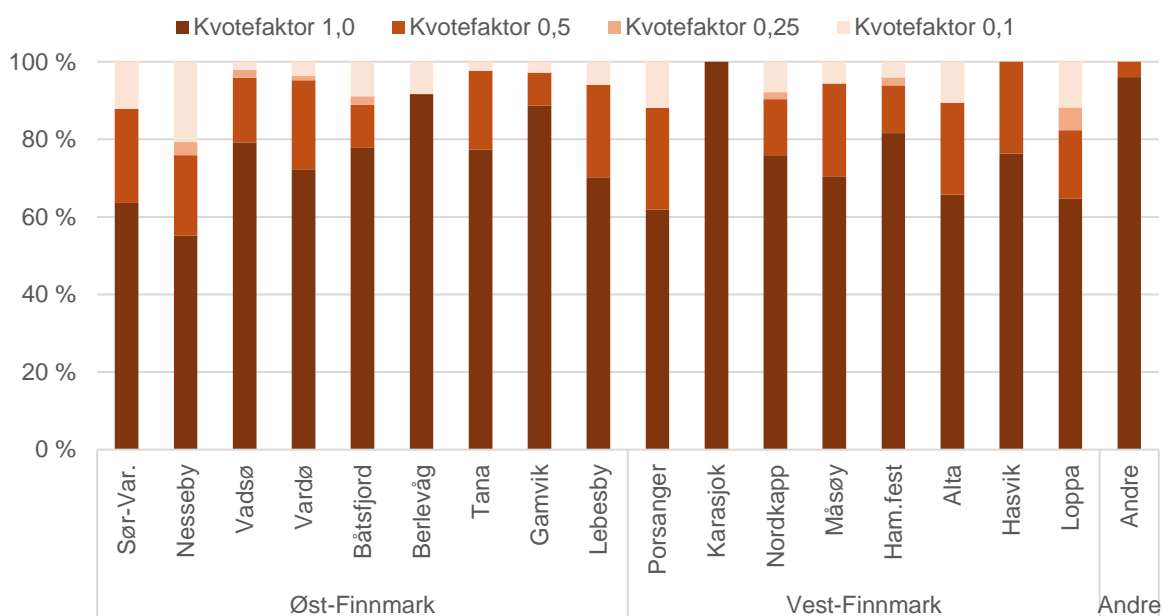
Modell 3 representerer kun en relevant endring fra dagens modell, gjennom at det stiller krav til blad B-tilhørighet for å kunne tildeles full kvote. Med dette beveger Modell 3 seg i retning av den kvotetildeling som skjedde i forkant av at omsetningskravet kom i 2016 (den gang på kr 100 000 for full kvote) der det i kvotetildelingen ble skilt mellom manntalltilhørighet. Siden fordelingsmodellen kun inneholder ett trinn over det som blad-A fiskerne kan kvalifisere seg til, og fordi omsetningen i 2022 ligger fast for både denne modellen og dagens modell, vil endringen i fordeling komme av at enkelte av de som tildeles full kvote i dagens modell vil «skyves ned» til halv kvote i Modell 3. I figuren under vises den fordeling som Modell 3 gir med tanke på antall fartøy, andel av kvote og størrelsen på fartøykvotene, i tråd med gjennomgangen i de tre foregående kapitlene.



Figur 18 Modell 3; full kvote for blad B og halv kvote for blad A-fiskere. Antall fartøy, andel av disponibel kvote og fartøykvote i tonn (av disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Diagrammet til venstre i Figur 18 viser at Modell 3 har en viss effekt for fordelingen på de to øverste trinnene i kvotestigen, der forskjellen fra dagens modell er at 42 færre fartøy tildeles full kvote, men får i stedet halv kvote. Effekten (fra diagrammet i midten) er at andelen av kvoten som går til fulle kvotefaktorer (1,0) reduseres med 3 prosentpoeng (fra 91 % i dagens modell til 88 % i Modell 3), en andel som tilføres de med halv kvote (der gruppen har vokst med 42 fartøy; 35 %). Denne endringen gjør at det totale antall kvotefaktorer i hele populasjonen reduseres slik at den individuelle kvoten på alle trinn øker – riktignok marginalt (med 50 kilo for full kvote). For de fartøy som mister tilgang til full kvote (fordi fartøyeier er på blad A) innebærer overgangen til Modell 3 en kvotereduksjon fra dagens modell på 920 kilo kongekrabbe.

I Figur 19 er den kommunevise fordelingen av kvotefaktorer illustrert for Modell 3. Det skal årvåkne øyne til for å finne særlige forskjeller fra fordelingen etter dagens modell (se Figur 13, s. 27), selv om andelen med full kvote reduseres noe for alle kommuner. Reduksjonen er ikke veldig stor, med mellom 0 og 10 prosentpoeng færre for de fleste kommunene, der kun Alta og Tana har en marginalt større andel som ikke får kvotefaktor 1,0 (reduksjon på henholdsvis 10 og 13 prosentpoeng). Se for øvrig Tabell 11 i vedlegg for flere detaljer.



Figur 19 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på Modell 3 – halv kvote for deltidsfiskere (blad A) og full kvote for heltidsfiskere (blad B). (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Igjen inkluderer vi en tabell som viser endringen fra dagens modell til Modell 3, fordelt på fartøy over og under 11 meter, med vekt på de fartøy hvis kvotefaktor nedjusteres (i uthevet skrift). Denne oversikten er å finne i Tabell 8 under.

Tabell 8 Fartøy per kvotefaktor ved alternativ kvotemodell 3 (med full kvote for heltidsfiskere (blad B) og halv kvote for deltidsfiskere (blad A)), der svart uthevet skrift er fartøy med nedjustert kvotefaktor i forhold til dagens modell, hvit bakgrunn er antall fartøy og lys blå bakgrunn er andel fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Alternativ kvotefaktor	0,1	0,25	0,5		1,0	
Dagens kvotefaktor	0,1	0,25	0,5	1,0	1,0	Totalt
Antall fartøy < 11 m	58	9	116	41	599	823
Antall fartøy > 11 m			3	1	81	85
Totalt antall	58	9	119	42	680	908
Andel fartøy < 11 m	6 %	1 %	13 %	5 %	66 %	91 %
Andel fartøy > 11 m			0 %	0 %	9 %	9 %
Total andel	6 %	1 %	13 %	5 %	75 %	100 %

Tabell 8 viser at det i hovedsak er for fartøy under 11 meter at endringene i fordeling fra dagens modell kommer, når fordelingen skjer etter Modell 3. Som nevnt følger alle endringer av at fartøyeiere står på blad A i fiskermanntallet og tildeles halv kvote heller enn full kvote under dagens modell. Ett av fartøyene over 11 meter tildeles halv kvote heller en hel, som følge av manntallsstatusen til eieren. Blant fartøy under 11 er det 41 fartøy (5 %) som med Modell 3 får halv kvote, etter å ha fått hel kvote med dagens modell. For disse innebærer det at kvoten reduseres med 920 kilo – fra 1 900 kilo under dagens modell (og full kvote) til 980 kilo (halv kvote) med en fordeling etter Modell 3.

6.2 Vurdering – Modell 3

I denne kvotemodellen får vi en ny dimensjon med krav om at de som kan oppnå full kvotefaktor må være ført på blad B i fiskermanntallet. Kvotegrunnlaget til en mindre andel av fartøyene (5 %) blir endret fra oppnåelse av full kvote i dagens modell til oppnåelse av halv kvote i Modell 3.

Når det kommer til ivaretagelse av de som har fått sitt fiske forringet på grunn av kongekrabbe, kan det argumenteres for at Modell 3 treffer bedre enn dagens modell. Dette på grunn av at heltidsfiskere (de på blad B) sannsynligvis vil være de som i størst grad påvirkes negativt av kongekrabben. Men selv om Modell 3 treffer noe bedre enn dagens modell på dette punktet er det verdt å merke seg at det er en relativt liten andel av fartøyene som blir berørt av modellen (5 %). Dette, sammen med at grensene for omsetningskravet står fast som i dag, gjør at forskjellen mellom Modell 3 og dagens modell kun gir mindre utslag for antall fartøy under hver kvotefaktor, hvor stor andel av totalkvoten som havner på hvert kvotetrinn og størrelse på fartøykvoter. Modell 3 gir med andre ord nesten samme fordeling som man har i dagens modell, men halverer kvotegrunnlaget i kongekrabbefisket for 5 % av fartøyene.

Modell 3 legger noe bedre til rette for økt profesjonalisering og lønnsomhet for det enkelte fartøy enn dagens modell ved at de som er deltidsfiskere (blad A) får noe mindre siden heltidsfiskere (på blad B) blir favorisert. Igjen er det verdt å påpeke at det er en svært liten andel av fartøyene som blir berørt. Oppbyggingen av modellen gir i tillegg, og i likhet med de to foregående kvotemodellene, mulighet for tilpasninger for de som i dagens modell ville fått hel kvote og som følge av modellen får halvert kongekrabbekvoten sin. Dette gjennom at, som beskrevet i kapittel 2.4.2, fiskere i Finnmark kan bli skrevet opp på blad B selv med inntekt fra annet virke opp til kr 400 000. Kortfattet er kravet for å kunne bli oppført på blad B at en må ha fiske som hovedyrke og hovedinntekt (se § 3 i fotnote nr. 10, s. 2). Hvorvidt de som i Modell 3 får halv kvote i stedet for hel (i dagens modell) vil velge å gjøre de endringer som trengs for å bli skrevet opp på blad B kan ikke forutsees. Incentivene for valget om oppføring på blad B, for å kunne tildeles full kvote i kongekrabbefisket, vil avhenge av de økonomiske incentivene som ligger i andre arbeidsforhold samt utsiktene til inntekt fra kongekrabbe (og andre fiskerier), gitt kvotestørrelse og pris.

På samme måte kan det argumenteres med at prinsippet om at kongekrabbefisket skal gi et supplerende driftsgrunnlag til andre fiskerier treffes bedre med Modell 3 enn med dagens, på grunn av at de som ikke har fiske som hovedbeskjeftigelse gis en lavere kvote. Effektene av Modell 3 i forhold til dagens modell er imidlertid relativt beskjedne. I tillegg gir modellen rom for tilpasninger, som kan gi flere fiskere på blad B og føre tilbake til dagens situasjon. Derfor er det vanskelig å se at Modell 3 alene løser de utfordringer som det søkes løsning på.

I og med at Modell 3 ikke rokker ved størrelsen på omsetningskravene som sådan, og de som blir berørt allerede har en omsetning som kunne oppnå full kvote dersom de var på blad B, er det tenkelig at det ikke vil være stor forskjell på hvordan modellen slår ut for landindustrien sett mot dagens modell. En mulig konsekvens for deler av landindustrien, kan være at noe av råstofftilførselen av andre arter reduseres. Med et tak på kvotefaktor 0,5 for blad A-fiskere kan de av disse som har oppfylt omsetningskravet under dagens modell, velge å fiske andre arter i mindre utstrekning enn i dag, siden full kvote nå er uoppnåelig (om man ikke blir heltidsfisker). Det kan også være utfallet for landindustrien i enkelte kommuner eller lokalsamfunn der fiskerne i stor grad er å finne på blad A. På den andre siden, dersom flere går for å bli ført opp på blad B, kan eventuelle økonomiske tap fra annet virke måtte gjøres opp for gjennom mer fiske av andre arter. I så tilfelle kan landindustrien i Øst-Finnmark nytte godt av dette om fisket foregår i kvoteområdet, noe som er vanskelig å forutse.

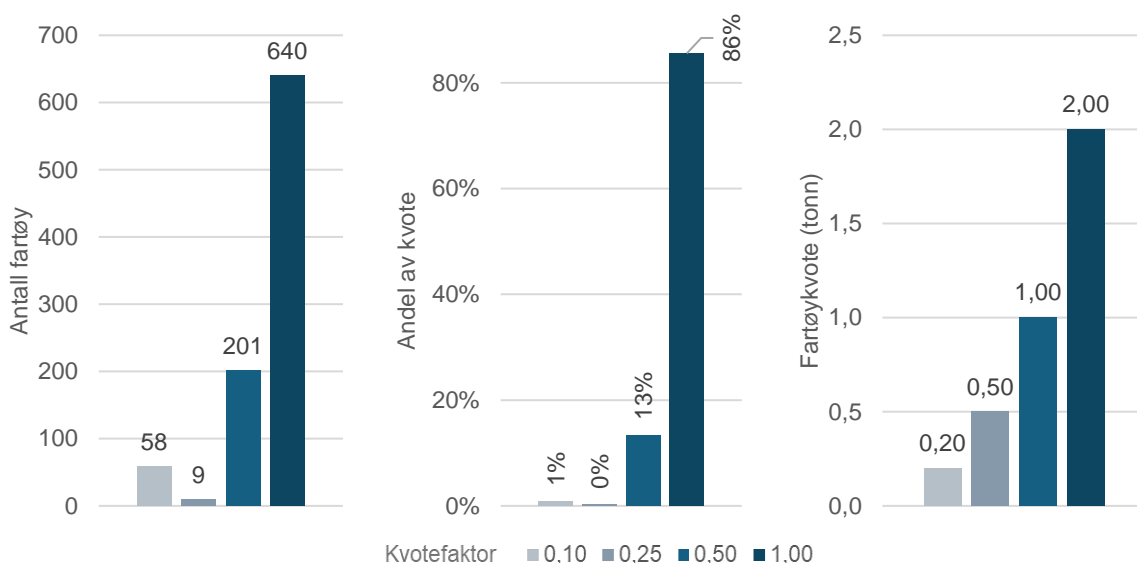
7 Modell 4: Full kvote for fartøy under 11 m og halv kvote for fartøy større enn 11 m

Modell 4 legger til rette for at kun fartøy under 11 meter vil kunne opptjene seg full kvote i kongekrabbe-fisket, dersom de oppfyller omsetningskravet. Innretningen av modellen er på alle andre punkter lik dagens modell, med et omsetningskrav på kr 200 000 for full kvote. På lik linje som med fartøy eid av fiskere på blad A i Modell 3, vil ikke fartøy som er større enn 11 meter (faktisk lengde) kunne oppnå mer enn halv kvote, selv om omsetningskravet for full kvote er oppfylt.

Som for Modell 3 vil endringene fra dagens modell til Modell 4 kun bestå av at fartøy over 11 meter som tidligere ble tilgodesett med full kvote ikke kan oppnå mer enn kvotefaktor 0,5. For de nederste kvotetrinnene (0,1 og 0,25) vil det ikke utgjøre noen forskjell.

7.1 Resultater – Modell 4

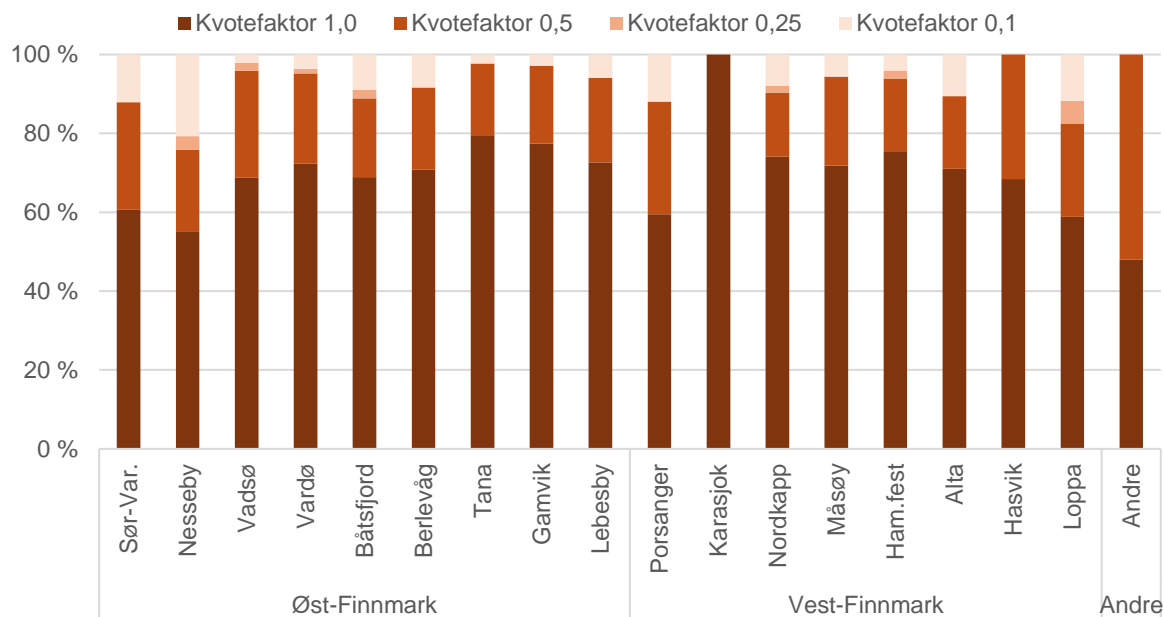
Den relevante endringen fra dagens modell i denne fordelingen ligger i at ingen fartøy over 11 meter største lengde kan få mer enn halv kvote. Gitt forutsetningene i vår statiske analyse vil det innebære at fartøy over 11 meter som i dagens modell har full kvotefaktor, nå flyttes ned et trinn på (den samme) kvotestigen. I Figur 20 illustreres de endringer som finner sted, om enn uten differensiering på fartøystørrelse.



Figur 20 Modell 4; full kvote for fartøy under 11 meter og halv kvote for fartøy over 11 meter. Antall fartøy, andel av disponibel kvote og fartøykvote i tonn (av disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Diagrammet over antall fartøy med adgang til å delta i kongekrabbe-fisket (lengst til venstre i Figur 20) viser at antall fartøy med full kvote reduseres fra 722 ved dagens modell, til 640 når Modell 4 ligger til grunn. Samtidig øker antall fartøy med kvotefaktor 0,5 fra 119 til 201. Årsaken til dette er at 82 fartøy over 11 meter faktisk lengde, med oppfylt omsetningskrav på kr 200 000, fratas full kvote og gis kun halv kvote. Som vi ser påvirkes ikke antall fartøy på de to laveste trinnene i kvotestigen av en fordeling etter Modell 4. Andelen av den disponible kvoten som går til fartøy med full kvote reduseres fra 88 til 86 %, mens andelen av kvoten til fartøy med halv kvote øker tilsvarende med 5 prosentpoeng – fra 8 til 13 %. Igjen reduseres det totale antall kvotefaktorer i populasjonen (fra 790 til 749; -5 %) slik at fartøykvotene på de ulike trinnene øker noe. For fartøyene over 11 meter som flyttes ned et kvotetrinn innebærer det en kvotereduksjon på 900 kilo, fra 1 900 i dagens modell til 1 000 i Modell 4 (med en teoretisk disponibel kvote på 1 500 tonn).

Figur 21 illustrerer andelen av fartøyene i kommuner med ulike kvotefaktorer, med en fordeling etter Modell 4.



Figur 21 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på Modell 4 – full kvote for fartøy under 11 meter og halv kvote til fartøy over 11 meter største lengde. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Som påpekt tidligere så er det i kategorien «Andre» kommuner som har størst andel av fartøy over 11 meter i kongekrabbefisket. I Finnmarkskommunene ligger andelen av slike større fartøy på rundt 10 %. Da er det naturlig at det er blant stolpen for «Andre» vi finner størst forskjell i fordelingen på kvotetrinn fra dagens modell når disse ikke lengre kan oppnå full kvote. Visuelt ser vi noen forskjeller for kommunene mellom Figur 13 og Figur 21. For «Andre» halveres andelen med full kvote fra 96 til 48 %. For de fleste kommunene i Finnmark er reduksjonen i størrelsesorden 3–10 prosentpoeng, men for Vadsø, Gamvik og Berlevåg reduseres andelen fartøy med full kvote med mellom 13 og 21 prosentpoeng når fordelingen gjøres etter Modell 4 heller enn dagens modell.

I tabellen under går vi gjennom effektene av en fordeling etter Modell 4 med tanke på fartøystørrelse.

Tabell 9 Fartøy per kvotefaktor ved alternativ kvotemodell 4 (med full kvote for fartøy under 11 meter og halv kvote til fartøy over 11 meter største lengde), der svart uthevet skrift er fartøy med nedjustert kvotefaktor i forhold til dagens modell, hvit bakgrunn er antall fartøy og lys blå bakgrunn er andel fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Alternativ kvotefaktor	0,1	0,25	0,5		1,0	
Dagens kvotefaktor	0,1	0,25	0,5	1,0	1,0	Totalt
Antall fartøy < 11 m	58	9	116		640	823
Antall fartøy > 11 m			3	82		85
Totalt antall	58	9	119	82	640	908
Andel fartøy < 11 m	6 %	1 %	13 %		70 %	91 %
Andel fartøy > 11 m			0 %	9 %		9 %
Total andel	6 %	1 %	13 %	9 %	70 %	100 %

Tabell 9 viser nokså klart effektene av en fordeling etter Modell 4, som også er gjennomgått over: De 91 fartøyene som etter dagens modell tildeles full kvote får nå bare halv kvote. For de øvrige fartøyene (under 11 meter) gir Modell 4 ingen forskjell for kvotefordelingen.

7.2 Vurdering – Modell 4

I Modell 4, der fartøystørrelse blir bestemmende for hvem som kan oppnå full kvotefaktor, blir største-parten av fartøyene over 11 meter største lengde berørt (sett bort fra de tre som ville oppnådd halv kvote også med dagens modell). Denne modellen er som nevnt i kapittel 3.2 den eneste av de alternative modellene som skaper særlige endringer for denne gruppen (fartøy over 11 meter).

I motsetning til dagens modell, og de tre foregående modellene som er gjennomgått, legger ikke Modell 4 opp til store muligheter for å tilpasse seg et eventuelt nytt regelverk. En mulighet som finnes er dog utskiftning av fartøy (fra større til mindre) for igjen å kunne nå kvotefaktor 1,0. I hvor stor utstrekning dette vil være aktuelt er vanskelig å si, men det er rimelig å anta at eventuell utskiftning vil være en avveining mellom verdien av en halv kongekrabbekvote (som er andelen de i Modell 4 vil miste) og hvorvidt vedkommende andre fiskeriaktiviteter forutsetter at fiskefartøyet er større enn 11 meter.

Hvordan Modell 4 slår ut i forhold til dagens kvotemodell, når det kommer til prinsippet om at de som er plaget av kongekrabben i annet fiske skal bli tilgodesett, er tvetydig. Generelt finnes det argumenter som taler både for og imot at fartøy under 11 meter er mer plaget enn fartøy over. Fartøy under 11 meter er mindre mobile enn fartøy over 11 meter, som gjør at disse har mindre anledning til å flytte seg mellom fangstfelt dersom kongekrabben påvirker annet fiske. Fartøy over 11 meter fisker imidlertid generelt mer av andre arter enn fartøy under 11 meter, hvilket gjør at de kan være mer plaget.

Siden modellen differensierer mellom oppnåelig kvotefaktor etter fartøystørrelse påvirkes i større grad fartøy som har hjemkommune utenfor Finnmark. Dette siden en relativt større andel av disse har lengde over 11 meter. Den samlede delen av totalkvoten som disse fartøyene innehar i dagens modell (som er 3,1 % av totalen) reduseres med over 20 %, til å være 2,5 % av totalkvoten (jf. Tabell 11). Fra datamaterialet som er brukt i analysene (her sluttседdel) er det observert at 7 av de 25 fartøyene med fartøykommune utenfor Finnmark fisket og landet andre arter i kvoteområdet for kongekrabbe i 2022. En stor andel (over 70 %) av fartøyene fra andre kommuner kan dermed antas ikke å være plaget i vesentlig grad av kongekrabbe i annet fiske. Siden Modell 4 reduserer denne gruppens andel av totalkvoten kan man dermed si at den treffer bedre enn dagens modell når det kommer til prinsipp om at kongekrabbekvotene skal komme de plagede til gode.

I forhold til dagens modell legger Modell 4 til rette for at fisket som skjer på fartøy under 11 meter blir både mer profesjonalsert og mer lønnsomt ved at de kan oppnå en høyere fartøykvote, som følger av at de større fartøyene må avse halvparten av sine kvotefaktorer. For de større fartøyene derimot (over 11 meter) vil reduksjon i fartøykvotene gjøre kongekrabbefisket mindre lønnsomt for det enkelte fartøy. Siden de over 11 meter i hovedsak befinner seg i lukket gruppe for torsk, ergo kan anses å være profesjonelle fiskere i utgangspunktet, er det vanskelig å argumentere for økt profesjonalisering ved å gjøre det uoppnåelig å få hel kongekrabbekvote for denne gruppen. På denne måten kan Modell 4 motstride prinsippet om profesjonalisering, sett mot dagens modell.

Så lenge kravene til omsetning står som i dagens modell, og man som i Modell 4 flytter en andel av fartøyene fra en høyere kvotefaktor til en lavere, uten store muligheter for tilpasning, er det lite insentiv i modellen til å fiske mer av andre arter enn det som gjøres i dag. Ergo er det vanskelig å argumentere med at modellen gir mer positive virkninger for landindustrien i Øst-Finnmark enn dagens modell. Om det er fartøy som får redusert kvotefaktor i Modell 4 som velger å fiske mindre i Øst-Finnmark enn de

gjør i dag er vanskelig å fremskrive, men dersom de gjør det, kan Modell 4 faktisk få negative konsekvenser for landindustrien i form av lavere landet volum i området.

På den andre siden kan de som berøres av Modell 4 (fartøy over 11 meter) ønske å kompensere for det økonomiske tapet av en halv kongekrabbekvote ved å fiske mer av andre arter. Om et slikt kompensasjonsfiske skulle foregå i Øst-Finnmark kan det komme landindustrien til gode. At det er fartøyene som er mest mobile som får redusert kvotefaktor i modellen forsterker usikkerheten om de vil velge å lande mer, mindre eller samme kvantum i Øst-Finnmark.

Gitt at fartøyene over 11 meter fisker mer av andre arter i utgangspunktet, enn fartøyene under 11 meter, vil Modell 4 bidra til at det kvoteregulerte kongekrabbefisket er mer som et supplement til annet fiske for de større fartøyene enn for de mindre. For de sistnevnte fartøyene vil derimot kongekrabben utgjøre en større andel av deres totale fangst. På denne måten treffer Modell 4 bedre enn dagens modell for å understøtte kongekrabbefisket som et suppleringsfiske for fartøy over 11 meter, og mindre for fartøy under 11 meter.

8 Modell 5: Full kvote for lukket gruppe torsk, halv kvote for andre Finnmarksfartøy

I denne siste alternative kvotefordelingsmodellen ligger det implisitt en vektlegging av profesjonalisering, der de mest aktive fartøyene i større grad enn øvrige fartøy får tilgang til kongekrabbefisket. Her foreslås det at kun fartøy med deltakeradgang i lukket gruppe kyst for torsk (hyse og sei) får full kvote i kongekrabbefisket, forutsatt at omsetningskravet fra fangst av andre arter er oppfylt. Omsetningskravene endres ikke fra dagens modell. Fartøy i åpen gruppe vil ikke kunne opparbeide mer enn halv kvote (kvotefaktor 0,5) dersom de oppfylder omsetningskravet. Områdebegrensningen gjelder enda, der det kun er fartøy hjemmehørende i Finnmark fylke som får adgang til å delta i fisket (gitt at de oppfylder kravene i deltakerforskriften), i tillegg til de fartøyene med gyldig deltakeradgang i den opprinnelige lukket gruppen i kongekrabbefisket utenfor Finnmark. I sistnevnte gruppe var det 25 fartøy som i 2022 landet kongekrabbe fra kvoteområdet, i hovedsak fartøy fra Nordland (18). Av de 25 fartøyene hadde alle utenom tre også deltakeradgang i lukket gruppe torsk.

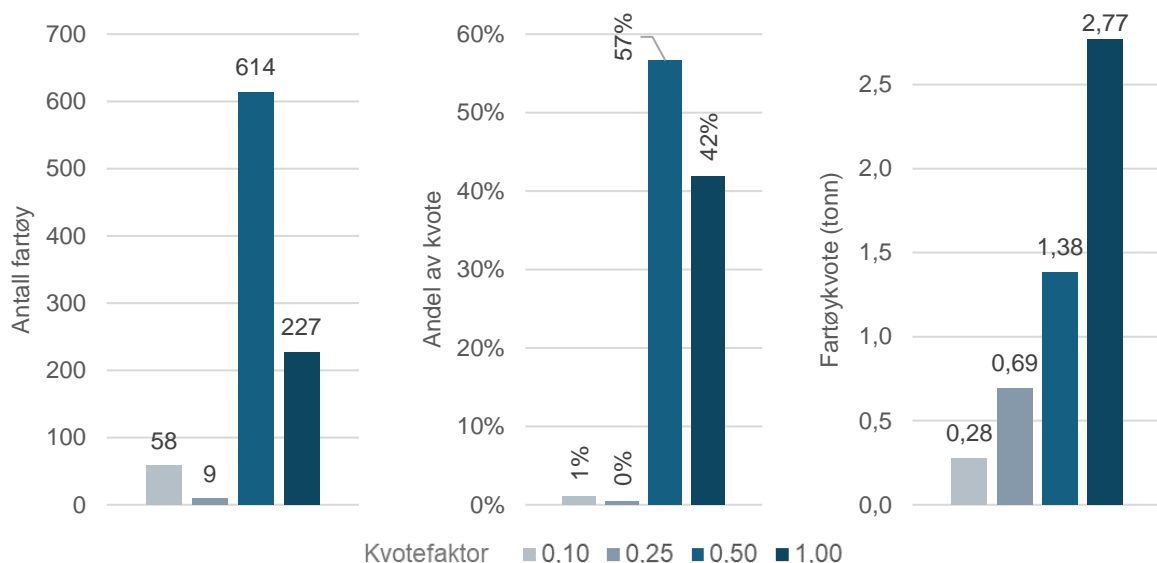
I Figur 8 (på s. 14) er det illustrert hvordan fartøy med deltakeradgang i lukket gruppe torsk under 11 meter registrert i Finnmark fordelte seg på kommuner i henholdsvis 2008, 2015 og 2023. Ved utgangen av 2023 var det 283. I henhold til deltakerforskriftens §§ 39 og 40 må fartøy som skal delta i kongekrabbefisket være mindre enn 15 meter største lengde, med unntak av fartøy som har deltakeradgang i lukket gruppe i kongekrabbefisket, der grensen er 21 meter største lengde. Ved utgangen av 2023 hadde Finnmark totalt 341 fartøy med deltakeradgang i lukket gruppe torsk. Av disse var 23 fartøy større enn 15 meter største lengde, og åtte var mellom 15 og 21 meter, og kunne eventuelt delta dersom de hadde en deltakeradgang i det lukkede kongekrabbefisket. Maksimalt vil det derfor være om lag 320 Finnmarksfartøy med deltakeradgang som kunne kvalifisert seg til full kvote i kongekrabbefisket, dersom antall fartøy var om lag det samme i 2022 som ved utgangen av 2023. Vi har som nevnt hatt metodiske utfordringer med å identifisere det sanne antall fartøy i denne gruppen i 2022. I tillegg vil det alltid være en viss omsetning av fartøy i denne gruppen over tid, hvilket gjør at antall deltakeradganger på et tidspunkt av året, som oppfylder kravet om registrering og botid i Finnmark, kan være forskjellig fra et annet tidspunkt. Man skulle kanskje tro at passive samfiskefartøy, som i liten eller ingen grad har levert fangst over egen kjøll, ville ha vansker med å tilfredsstille omsetningskravet, men i Fiskeridirektoratets praktisering av reglene har det ikke vært vektlagt om fangsten er tatt med et annet fartøy, og verdien av kvotefartøyets fangst har vært lagt til grunn for vurderingen om omsetningskravet er oppfylt. Passive samfiskefartøy som ikke har levert fangst selv har dermed kunnet oppfylle omsetningskravet og blitt tildelt kvote i kongekrabbefisket. For to samfiskefartøy med samme eier, der ett er passivt og det andre aktivt, kan det ikke tildeles deltakeradgang i åpen gruppe i kongekrabbefisket for begge fartøyene.

Vår tilnærming til populasjonen som analyseres er basert på i hvilken grad fartøy hadde adgang til å delta i kongekrabbefisket i 2022, basert på fisket utført i 2022 og oppfylleelsesgrad av omsetningskravet fra andre fiskerier. Det innebærer at identifiseringen av antall fartøy med deltakeradgang må ses opp mot tillatelsesregisteret.

8.1 Resultater – Modell 5

Som for Modell 4 innføres det et kvotetak på 0,5 kvotefaktorer for fartøy som ikke objektivt oppfylder et gitt krav. Denne gang at fartøy må ha tillatelse i lukket gruppe torsk for å kunne få full kvotefaktor i kongekrabbefisket. Gitt innledningen om fartøystrukturen i Finnmark, så vil dette være den mest omfordelende tilnærmingen blant de ulike modellene som er presentert, nettopp som følge av det store innslag av åpengruffefartøy vi finner i dette fylket.

Figuren under presenterer antall fartøy, andel av kvote og individuell kvote med Modell 5 til grunn for fordeling for den populasjonen vi har identifisert for deltakeradgang i kongekrabbefisket i 2023.

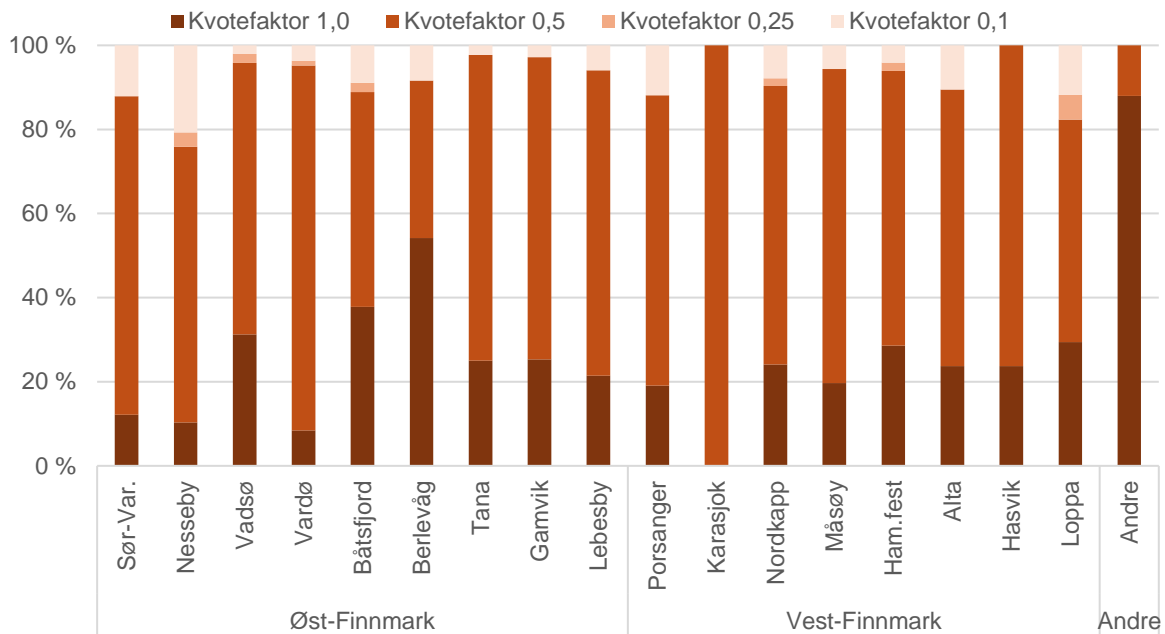


Figur 22 Modell 5; full kvote for fartøy som deltar i lukket gruppe torsk og halv kvote til øvrige. Antall fartøy, andel av disponibel kvote og fartøykvote i tonn (av disp. kvote 1 500 tonn) (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Diagrammet lengst til venstre i Figur 22 viser en svært stor forskjell mellom fordelingen under dagens modell (se Figur 12) og en fordeling etter Modell 5. Forskjellen finner sted på de to øverste kvotetrinnene (kvotefaktor 0,5 og 1,0) som følge av at mange med tildelt full kvote under dagens modell ikke har deltakeradgang i torskefisket i nord, og dermed kun tildeles halv kvote under Modell 5. Hele 495 fartøy mister derfor sine fulle kvoterettigheter og får kun halv kvote med en fordeling etter Modell 5. I denne modellen ser vi at kun 227 fartøy får full kvote (ned fra 722), mens 614 fartøy nå får halv kvote (opp fra 119) Igjen ser vi at det ikke finner sted endringer på de to nederste kvotetrinnene fra dagens modell. Andelen av kvoten som går til de ulike kvotetrinnene endres også substansielt, der fartøy med full kvotefaktor får sin andel redusert fra 91 til 42 %, mens fartøy med halv kvotefaktor øker fra 8 til 57 %.

For den faktiske kvotefordelingen i tonn (gitt en tenkt disponibel kvote på 1 500 tonn) ser vi at fartøykvoten øker for alle kvotetrinn. Igjen er forklaringen at den store bevegelsen av mange fartøy nedover i kvotestigen innebærer en relativt stor reduksjon i antall faktorer totalt i fartøymassen. Denne reduseres fra 790 i dagens modell til 542 i Modell 5 – som tilsvarer en 30 prosents reduksjon. Med det øker fartøykvoten for de med full kvote fra 1900 kilo i dagens modell til 2770 kilo under Modell 5 – tilsvarende 40 %. Også de øvrige kvotetrinnene øker med om lag 45 % som følgen av denne endringen. For fartøy som ikke lengre får full kvote, som følge av kravet om deltakeradgang i torskefisket, innebærer Modell 5 en kvotereduksjon på 520 kilo fra dagens modell. For fartøy som oppfylder omsetningskravet og har en deltakeradgang, innebærer endringen en kvoteøkning på 870 kilo kongekrabbe.

Distribusjonen av kvoterettigheter etter Modell 5 har også betydning for den regionale fordelingen, hvor påvirkningen vil være størst i kommuner med liten andel av fartøy i lukket gruppe, eller høy andel i åpen gruppe. I Figur 23 gjengis andelen av fartøy med ulik kvotefaktor i kommuner i Finnmark (og «andre»).



Figur 23 Andel fartøy per fartøykommune etter hvilken kvotefaktor deres fangst i andre fiskeri kvalifiserte til i 2023 basert på Modell 5 – full kvote kun for fartøy med deltakeradgang i lukket gruppe torsk og maksimal halv kvote til øvrige. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Figur 23 viser nå en helt annen fordeling enn det vi så under dagens modell, som følge av at åpengruppfartøy ikke kan kvalifisere seg til full kvote. Igjen ser vi fartøyene i kommunekategorien «andre» som et artefakt i landskapet, med 80–90 % med full kvote i kongekrabbefisaket. For de øvrige stolpene ser vi at kommunene Berlevåg, Båtsfjord og Vadsø skiller seg ut med en relativt høy andel fartøy med full kvote (30–55 %) sett opp mot øvrige kommuner. I andre enden av skalaen finner vi Vardø, Nesseby og Sør-Varanger som med en Modell 5-fordeling bare har 8–12 % av fartøyene med full kvote. Den største reduksjonen i andelen fartøy med full kvote finner vi i Vardø, Tana og Gamvik (med mellom 64 og 71 prosentpoeng) mens Loppa opplever minst reduksjon (35 prosentpoeng) men har til gjengjeld en relativt lav andel av fartøy med full kvote i utgangspunktet (dagens modell).

I Tabell 10 illustreres effekten av en fordeling etter Modell 5 sett opp mot dagens modell, med fokus på fartøy hvis kvotefaktor reduseres og med henblikk på fartøy større eller mindre enn 11 meter.

Tabell 10 Fartøy per kvotefaktor ved alternativ kvotemodell 5 (med full kvote for fartøy i lukket gruppe torsk og halv kvote for øvrige), der svart uthevet skrift er fartøy med nedjustert kvotefaktor i forhold til dagens modell, hvit bakgrunn er antall fartøy og lys blå bakgrunn er andel fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Alternativ kvotefaktor	0,1	0,25	0,5		1,0	
Dagens kvotefaktor	0,1	0,25	0,5	1,0	1,0	Totalt
Antall fartøy < 11 m	58	9	116	491	149	823
Antall fartøy > 11 m			3	4	78	85
Totalt antall	58	9	119	495	227	908
Andel fartøy < 11 m	6 %	1 %	13 %	54 %	16 %	91 %
Andel fartøy > 11 m			0 %	0 %	9 %	9 %
Total andel	6 %	1 %	13 %	55 %	25 %	100 %

Tabell 10 viser at det med en Modell 5 fordeling vil være 495 fartøy som flyttes fra trinnet med hel kvote under dagens modell, ned til halv kvotefaktor. Bare fem av disse er fartøy over 11 meter, mens hele 491 fartøy – 60 % av fartøymassen – er under 11 meter.

8.2 Vurdering – Modell 5

Modell 5, der fartøy må være tilknyttet deltakeradgang i lukket gruppe torsk for hel kvote, blir hele 55 % av fartøyene som i dagens modell ville fått kvotefaktor 1,0 flyttet til kvotefaktor 0,5. Dette gjør at man får en eksklusiv andel av fartøyene som får hel kvote (25 % av fartøyene) og at gruppen som vil få halv kvote blir relativt stor (68 %). For de som i dagens modell ville fått lavere kvotefaktor enn 1,0, er utslaget av Modell 5 at de får vesentlig høyere fartøykvote.

I Likhet med Modell 4 legger heller ikke Modell 5 opp til store muligheter for tilpasning for å få en høyere kvotefaktor. Har man fått nedjustert kvotefaktor på grunn av manglende adgang i lukket gruppe torsk, som i Modell 5 gjelder for 495 fartøy, og ønsker å oppnå full kvote igjen må man anskaffe en deltakeradgang i lukket gruppe torsk. Dette er relativt kostbart, i størrelsesorden 1,5 til 4 millioner kroner, avhengig av hjemmelslengde for de fra under 7 meter til 10–11 meter (Isaksen og Dreyer, 2023), og følgelig ikke noe som er forunt alle.

I forhold til dagens modell tilgodeser Modell 5 i stor grad de som teoretisk sett har størst kvotegrunnlag i andre fiskeri, og på dette grunnlag kan ventes å være mest plaget av kongekrabbe. Modell 5 slår dog forskjellig ut på kommunenivå, og flere av de mest østlige kommunene får redusert sin andel av totalkvoten i forhold til dagens modell (Sør-Varanger, Nesseby og Vardø), mens andre øker sin andel (Vadsø, Båtsfjord og Berlevåg) i kraft av hvor mange i hver kommune som har adgang i lukket gruppe torsk. På samme tid gjør modellen mindre utslag for de fleste av kommunene utenfor kvoteområdet (sett bort fra Loppa og kommuner utenfor Finnmark). At flere kommuner lengst øst får mindre av totalkvoten går mot prinsippet om at de mest plagede skal være tilgodesett, siden det er mer kongekrabbe i øst enn i vest.

Den relative andelen av totalkvoten som tilfaller fartøy fra kommuner utenfor Finnmark øker med nærmere 40 % i Modell 5 i forhold til dagens modell. Som nevnt under vurdering av Modell 4, er det en stor andel (70 %) av disse fartøyene som ikke fisker andre arter i området for kvoteregulert kongekrabbefiske. At en større andel av totalkvoten tilfaller denne gruppen gjør også at Modell 5 til en viss grad motstrider prinsippet om å tilgode de som er mest plaget, sett mot dagens modell.

Når det kommer til økt lønnsomhet og profesjonalisering for det enkelte fartøy oppfyller i vesentlig grad Modell 5 prinsippene bedre enn dagens modell, for fartøyene som får beholde kvotefaktor 1,0, siden de får en langt større fartøykvote, altså grunnlag for større omsetning og fangstinnsetts. For det store antall fartøy som får halv kvote i modellen, er det rimelig å anta at lønnsomheten og profesjonaliseringen reduseres. I tilfelle disse fartøyene velger å fiske mer av andre arter for å kompensere tapt andel av kongekrabbekvote, kan profesjonaliseringen i annet fiske øke, men i tilfelle noen velger å fiske mindre på grunn av at full kongekrabbekvote er uoppnåelig, kan modellen ha motsatt effekt.

På grunn av at fartøykvotene per kvotetrinn blir såpass mye større i Modell 5 enn i dagens modell, blir prinsippene om økt lønnsomhet og profesjonalisering for det enkelte fartøy bedre ivaretatt for alle som i dagens modell ville ha lavere kvotefaktor enn 1,0. Det kan diskuteres om det er en del av formålet at de som allerede er på de lavere kvotetrinnene skal få mer, i det en større gruppe får halvert sitt kvotegrunnlag i kongekrabbefisket.

Modell 5 gir ingen direkte insentiver til å fiske mer av andre arter for de som får redusert kvotefaktor fra 1,0 til 0,5, siden eneste vei til full kvotefaktor er å anskaffe deltakeradgang i lukket gruppe torsk. For de

som har fiske som hovedyrke og ikke er del av lukket gruppe torsk kan det som nevnt tenkes at noen vil forsøke å kompensere tapet av en halv kongekrabbekvote ved å fiske mer på andre arter. Selv om dette ikke kan få en praktisk betydning for oppnåelse av kvotefaktor i modellen for fartøyene, kan det få betydning for kvantum som landes i Øst-Finnmark. I hvor stor grad dette kan skje, og i så tilfelle om det vil skje i Øst-Finnmark, som følger av endringer i regler for kvoteregulert kongekrabbe er, igjen, veldig usikkert.

Siden kongekrabbe fisket i kvoteområdet skal landes i kvoteområdet (eller i Skarsvåg), vil ikke de samlede landingene av kongekrabbe i Øst-Finnmark endres mellom Modell 5 og dagens modell. Modell 5 rokker imidlertid i vesentlig grad ved den relative fordelingen av totalkvoten av kongekrabbe mellom kommuner (jf. Tabell 11), sett opp mot dagens modell. Dette kan gjøre at landindustrien i noen områder får mindre kongekrabbe (eks. Gamvik, Tana, Vardø, Nesseby og Sør-Varanger) og i andre områder får mer kongekrabbe (eks. Vadsø, Båtsfjord, Berlevåg og Porsanger) enn de får med dagens modell.

Prinsippet om at kongekrabben skal være ett supplement til annet fiske treffes for noen grupper bedre av Modell 5 enn i dagens modell og for andre mindre. Det at de som teoretisk sett har størst fangstmuligheter i andre fiskeri (gjennom lukket gruppe torsk) får en større andel av den kvoteregulerte kongekrabben og at de med teoretisk mindre tilgang til andre fiskeri får mindre, taler for at Modell 5 treffer bedre enn dagens modell. For de med redusert kvotefaktor i forhold til i dagens modell blir kongekrabbefisket i større grad ett supplement enn tidligere, siden den relative andelen kongekrabbefisket utgjør for deres totale fangstgrunnlag blir mindre.

For fartøyene som i dagens modell ville fått lavere kvotefaktor enn 1,0, gjør Modell 5 at kongekrabbefisket utgjør en større relativ andel av deres totale fiske. Dette på grunn av at det totale antall kvotefaktorer blir sterkt redusert og fartøykvotene følgelig blir mye større. At disse fartøyene på samme premisser som i dag, med relativt lave krav til omsetning av andre arter, får større kongekrabbekvote gjør at kongekrabben i mindre grad blir ett supplement, enn i dagens modell.

9 Oppsummering

Vi har i denne rapporten beskrevet ulike sider ved utviklingen i fiskerinæringen i Finnmark og kongekrabbefisket, samt dagens modell for kvotefordeling i dette fisket og alternative modeller for fordeling. Oppdragsgiver ønsket en vurdering av hvordan 5 alternative fordelingsmodeller innen det kvoteregulerte området for kongekrabbefisket bidrar til oppfyllelse av forvaltningsmålene, og hvilke konsekvenser slike endringer har for fartøy under og over 11 meter største lengde.

Forvaltningsmålene for kongekrabben søker å oppnå flere ting. I diskusjonen under setter vi de sentrale målsettingene opp mot effektene fra de ulike fordelingsmodellene, og vurderingene av disse. For det første er det et mål om at kongekrabben skal forbeholdes de som er mest berørt av bifangstproblemer med kongekrabbe i andre fiskerier. Den neste er målsettingen om lønnsomhet og profesjonalisering i flåten. Dernest betydningen for å bidra til å opprettholde landindustrien i Øst-Finnmark. Målsettingen om at kongekrabben skal være et supplement til andre fiskerier, og ikke ett selvstendig driftsgrunnlag, kan tolkes inn under de overnevnte målsettingene om å tilgodese de som er negativt berørt gjennom bifangst, eller gjennom målet om profesjonalisering.

Hvert av formålene behandles under, der disse ses opp mot de skisserte alternative modellene og de resultater og vurderinger som er gjort i våre analyser. Utgangspunktet er dagens modell for fordeling av kvote. Avslutningsvis løfter vi noen alternative formål som har vært sentrale i norsk fiskeriforvaltning, og reiser spørsmål om de alternative modellene kunne vært ytterligere konkretiserte for å bidra bedre til måloppnåelse.

Den diskusjon som følger er av generell karakter og tar lite høyde for spesifikke lokale effekter. Det er selvfølgelig en ulempe, men en nødvendighet i et svært stort geografisk område med til dels stor forskjell mellom de individuelle og aggregerte tilpasningene fra kommune til kommune, og fra lokalsamfunn til lokalsamfunn.

9.1 Ressursen forbeholdes de som er negativt påvirket av den i annet fiske

Prinsippet om at de som er mest skadelidende av krabben også skal være de som nyter godt av den har vært gjeldende siden det kommersielle fisket etter kongekrabbe startet, og opprinnelige deltakeradganger i lukket gruppe kongekrabbe ble tildelt.

Vi har tidligere vist til at et omsetningskrav for kvotetildeling kan være godt i overensstemmelse med dette prinsippet: Jo større fangstverdi man har fra andre fiskerier desto mer påvirket kan man være negativt av denne arten. Men noe 1:1-forhold er det ikke snakk om. Enkelte redskap er i liten grad påvirket av krabbe som bifangst (juksa, fløyline, snurrevad). Kongekrabbe som bifangst er ulikt fordelt både i og utenfor kvoteområdet. Større mobile fartøy kan unngå fiskefelt med utbredelse av kongekrabbe, og dermed unngå problemet i større grad.

Samtidig kan omsetningskravet understøtte målet om at krabbefisket skal være et supplement til andre fiskerier, men det kan argumenteres med at kravet i så måte må stå i samsvar med inntekspotensialet. Omsetningskravet på kr 200 000 for å få full kongekrabbekvote i 2023 fordret en torskefangst i 2022 på om lag 8 tonn. En kvotefaktor på 1,0 ga i 2023 en kvote på kongekrabbe på 2,3 tonn til en verdi av om lag kr 700 000. Da er det et spørsmål om hva som i økonomisk forstand er hovedfiskeriet og hva som er et supplement; torsk og andre arter, eller kongekrabbe. Dette henger også sammen med at kongekrabben, gjennom den utvikling som har skjedd i førstehandsprisen, i vesentlig grad er blitt en velsignelse heller enn en forbannelse.

I spørsmålet om hvorvidt dette formålet ivaretas bedre enn dagens modell av de alternative fordelingsmodellene, må man se hen til effektene: I hvor stor grad bidrar en fordeling av kvoter etter Modell 1–5, heller enn dagens modell, til at de som er mest plaget av kongekrabbe som bifangst får høste gevinsten av den. I dagens modell kreves et fiske av andre arter til en verdi av kr 200 000 for å få full kvote. I Modell 1 og Modell 2 øker kravet til kr 500 000. Isolert sett forsterker begge disse prinsippet om at (størst kvote av) kongekrabbe kommer de til gode som er mest aktive i andre fiskerier, gjennom at de må godtgjøre en større inntekt fra andre arter. Vi vil anta at Modell 2 i bedre grad enn Modell 1 vil ivareta dette prinsippet, som følge av at denne differensierer bedre mellom fangstinntektsintervall og mindre spenn. Dette som følge av at det nye trinnet på 0,75 kvotefaktorer, med et inntektskrav på kr 300 000, vil gjøre det mulig og mer oppnåelig å oppnå et høyere kvotenivå enn i Modell 1, der forskjellen mellom de to øverste trinnene (halv og hel kvote) er på nesten kr 450 000. For et fartøy med en fangstinntekt på kr 210 000 og full kvote med dagens modell kan alternativet under Modell 1 være å fiske mindre (og likevel få halv kvote), mens Modell 2 lettere kan gi insentiver til større fangst av andre arter for å oppnå 0,75 kvotefaktorer.

I større grad enn Modell 1 og Modell 2 bygger Modell 3–5 på andre objektive kriterier enn omsetningskravet alene når fartøys kvotefaktor fastsettes. I Modell 3 gis det full kvote kun når fartøyeier har fiske som hovedinntekt (blad B), i Modell 4 kun når fartøyet er mindre enn 11 meter faktisk lengde og i Modell 5 kun dersom fartøyet har en deltakeradgang i lukket gruppe torsk i nord. Alle disse kan argumenteres å møte prinsippet om at de som har størst ugunst av kongekrabben også får utnytte den, om enn i mindre grad i Modell 3, der det er heltidsfiskere som tilgodeses. Noen kan imidlertid ha sitt hovedyrke på et helt annet fartøy enn det som vedkommende fisker etter kongekrabbe med, eksempelvis et mye større kystfiskefartøy, torsketrålør eller ringnotfartøy. Men i noen grad vil det være slik at heltidsfiskere i Finnmark må kunne sies å ha større ugunst av kongekrabbe som bifangst i andre fiskerier enn deltidsfiskere som henter deler av sin lønnsinntekt fra andre yrker.

I Modell 4 tilgodeses de minste fartøyene under 11 meter. Disse kan generelt hevdes å være de minst mobile, og ha størst ugunst dersom nærområdene har mye kongekrabbe og fisket av den grunn fortrenses til andre områder. Men igjen er det et spørsmål om redskapsbruk og graden av ugunst, og til en viss grad hvor fartøyet har sin hjemhavn. Det kan vanskelig argumenteres for at (igjen) en juksasjark på 10,9 meter i Hasvik har større ugunst av krabben enn et garnfartøy i Vadsø på 11,9 meter har.

I Modell 5 er det de med deltakeradgang i fisket etter torsk som gis full kongekrabbekvote. Selv om det er unntak også fra dette så vil denne modellen være innrettet slik at de som har størst anledning til å fiske etter torsk, hyse og sei, og dermed i teorien har størst ugunst av krabbe som bifangst, også er de som i størst grad får nyttiggjøre seg av ressursen. Jo større hjemmelslengde fartøyet har (innen grensen på 15 meter faktisk lengde) og jo høyere strukturgrad for de som har anledning til det, desto høyere blir aktiviteten og fangstinntekten og desto større blir også innslaget av kongekrabbe som et suppleringsfiske. Men igjen finner vi unntak fra denne regelen: Det er mange eksempler på at åpengruffefartøy utnytter sine begrensede kvoter og frie fiske på ikke kvotebelagte arter til større aktivitet og fangstinntekter enn mange fartøy i lukket gruppe (som kanskje bare fisker sin torskekvote). I tillegg, som vi har bragt på det rene gjennom dette arbeidet, kan praksisen ved å legge kvotefartøys (ikke fangstfartøy) fangstinntekt til grunn for omsetningskravet, være direkte motstridende mot dette prinsippet. I mange tilfeller pågår samfiske over hele kalenderåret, eller bare i sesongen der hele torskekvoten tas, og lite eller ingenting bringes på land på det passive samfiskefartøyet kjølt. Dersom da et passivt samfiskefartøy har samfisket med et aktivt fartøy fra et annet fylke, som skjer selv om det er relativt sjeldent, og ikke selv lander annen fisk, virker det urimelig at det skal kunne få opparbeide seg fulle rettigheter i kongekrabbefiske uten å være plaget av kongekrabbe.

I et skjønnsmessig forsøk på å rangere de ulike modellene etter hvor godt de treffer dette formålet mener vi følgende rekkefølge vil være dekkende: Best måloppnåelse tror vi Modell 2 gir, foran Modell 1, som følge av forrang til et høyere omsetningskrav som vi mener kan være godt beskrivende for den ugunst fiskerne har av kongekrabbe. Ikke et fullgodt mål riktignok. En større treffsikkerhet kunne vært oppnådd dersom man også tok i betraktning fangstområde (Øst-Finnmark og kanskje også enkelte fangstområder i Øst-Finnmark) eller fangstredskap (bunngarn og -line), der disse fikk større vektning eller utelukkende ble tatt hensyn til ved om omsetningskravet oppnås. For de øvrige tre modellene med ytterligere krav er det vanskelig å rangere hvem som treffer best. De har alle sine fordeler og ulemper, men kanskje er det objektive kravet om Blad B-tilhørighet gunstigst (Modell 3), ettersom det ikke skiller mellom fartøystørrelse eller andre rettigheter, og gjennom en likebehandling av åpen og lukket gruppe torsk, kan bedre tilrettelegge for rekruttering.

9.2 Økt lønnsomhet og profesjonalisering

Vi har pekt på at lønnsomheten til det enkelte fartøy og profesjonaliseringen påvirkes negativt av at stadig flere rekrutteres inn i fisket etter kongekrabbe. Jo flere deltakere, og jo flere med full kvote, desto flere kvotefaktorer blir det å dele disponibel kvote på. Med det resultat at individuelle fartøykvoter reduseres (ved et gitt kvotenivå). I så måte vil en begrensning av deltakelsen, eller en kvote-tildeling/modell der samlet antall kvotefaktorer blir lavest mulig, gi det beste utfallet for enkeltfartøy, gitt at de oppnår høyest mulig kvotefaktor. Da forutsettes også investeringer i redskap og utstyr for å delta som en «sunk cost», en irreversibel kostnad. Det er ikke så urealistisk gitt at kongekrabbe er tiltenkt som et suppleringsfiske til andre fiskerier, og inngangsbarrierene ikke er uoverkommelig høye (gitt den økning i deltakelse som har funnet sted). I noen av modellene skjer det relativt stor forskyving i kvotesammensetningen, der mange får et dårligere kvotegrunnlag med nye kriterier gitt et teoretisk kvotenivå (på 1500 tonn til fordeling). Disse negative endringene er likevel ikke større enn det vi ser som følge av reduserte totalkvoter, som bidro til en reduksjon i (full) fartøykvote på nesten 70 % fra 2023 til 2024. For å forenkle lønnsomhetsbetraktningen ser vi bort fra kostnadselementet og setter likhetstegn mellom lønnsomhet og fangstinntekt. Det er noe urealistisk, men ikke helt, gitt forutsetningene av at utstyr er «sunk cost» og at dette er et svært lønnsomt tilleggfsfiske som mange bruker kort tid på (et par uker).

Om vi skuler til antall kvotefaktorer totalt i de ulike modellene så er reduksjon størst ved bruk av Modell 5 der det settes krav til deltakeradgang i lukket gruppe for å få full kvote. Her reduseres det totale antall kvotefaktorer med 30 % fra dagens modell. Her er også fartøykvoten ved full kvote størst (sågar ved alle kvotetrinn) og modellen understøtter også profesjonalitetsargumentet ved at de som har størst kvote på andre relevante arter fra før (sett opp mot åpengruppefartøy) får størst kvote av kongekrabbe. Modellen gir også et godt bidrag til målet om at krabbefisket skal være et supplement (om vi ser bort fra eksemplet over om kvotetildeling til passive samfiskefartøy).

Bak Modell 5 kommer fordelingsmodellene med økt omsetningskrav til full kvote, der Modell 1 reduserer totalt antall kvotefaktorer med 20 % og Modell 2 gir en 15 % reduksjon. Vi mener likevel den tiltalende egenskapen i Modell 2 med kortere trinn i kvotestigen og bruk av kvotefaktor 0,75 heller enn 0,25 gir denne en fordel framfor Modell 1 og rangerer derfor Modell 2 høyere enn Modell 1.

De øvrige modellene Modell 3 og Modell 4 klarer bare i begrenset grad å redusere antall kvotefaktorer fra dagens modell (respektive 3 og 5 %), hvilket gjør at «status quo» stort sett beholdes. Kombinert med et noe høyere omsetningskrav ville imidlertid disse hatt større effekt. Med så liten forskjell i effekt er vi tilbøyelige til å rangere modellen som likebehandler fartøy i åpen og lukket gruppe (Modell 3) noe høyere enn den som tilgodeser fartøylengde som kriterium (Modell 4).

9.3 Opprettholde landindustrien i Øst-Finnmark

Fiskeindustrien i Øst-Finnmark er i likhet med fiskeflåten ingen homogen masse, der vi finner alt fra dedikerte anlegg som kun mottar kongekrabbe, mottaksstasjoner for hvitfisk og/eller kongekrabbe, og store filetanlegg som i hovedsak tar imot hvitfisk, men også krabber. Med uensartet hjemmeflåte i de enkelte fiskevær/mottakslokalitet, og med ulik grad av fremmedflåte, fra Finnmarkskommuner utenfor kvoteområdet og kommuner i andre deler av landet, vil forskjellige modeller mest sannsynlig ha ulike effekter i de ulike nedslagsfelt.

Med forskriftsfestet påbud²² om at alt av kongekrabbe tatt i det kvoteregulerte området også skal landes her (med åpning for ett unntak; Skarsvåg i Nordkapp kommune), vil det aller meste av kongekrabben landes i Øst-Finnmark og dermed bidra til måloppnåelse for denne målsettingen. Hvor krabben landes, og til hvilken kjøper, vil i stor grad avhenge av fangststed, fartøyenes mobilitet og «bindinger» til kjøpere, samt priskonkurransen på råstoffet. Det ekstra bidraget til opprettholdelse av landindustrien, og gjerne også gjennom bearbeiding i denne, vil da nødvendigvis komme fra andre arter som landes i området. Da er det i hovedsak tale om hvitfisk. Av totale landinger til Øst-Finnmark i perioden 2020–2023 fra flåten under 15 meter, årlig mellom 26 og 32 000 tonn, er det nesten utelukkende bunnfisk sammen med kongekrabbe, og noen små kvanta reker.

Vår vurdering er at bidraget fra kongekrabbereguleringene for å understøtte lokal fiskeindustri i hovedsak er et spørsmål om økte landinger av andre arter til landindustrien, i tillegg til kongekrabben. For å stimulere til ytterligere hvitfisklandinger kan økt omsetningskrav bidra, hvilket slår direkte ut i økte landinger dersom insentivstrukturen er god. Alle modellene bidrar i så måte gjennom at det ligger omsetningskrav i bunn for kvotetildelingen, men noen gir små forskjeller fra dagens modell. Vår vurdering blir derfor igjen at modellene med et økt omsetningskrav gir størst effekt, og igjen er vår vurdering at insentivstrukturen i Modell 2 er bedre enn Modell 1. For de resterende modellene er det igjen vanskelig å rangere, men vi tror kanskje modellen som premierer liten størrelse (Modell 4) kan ha noe bedre effekt for å sørge for landinger lokalt som følge av mindre fartøys begrensede mobilitet. I lys av det som er skrevet tidligere er det imidlertid en vurdering beheftet med stor usikkerhet. Modell 5 som prioriterer de med deltakeradgang i torsk, kan også gi vel så gunstige effekter, men det er vanskelig å anslå i hvilken grad sett opp mot de øvrige. Også Modell 4, med gunst for heltidsfiskere vil gi en effekt.

Med deltakeradganger for fartøy over hele Finnmark – og utenfor – og med en stor sesongintensitet i fisket, er det ikke nødvendigvis Øst-Finnmark som nyter godt av de kvantum av andre arter som fartøy fisker og leverer for å få tilgang til kongekrabbe gjennom omsetningskravet. Dersom det var industrien i Øst-Finnmark som skulle tilgodeses, kunne det vært stilt krav om at fangstverdien av andre arter som inngår som grunnlag for tildeling av kongekrabbekvote, måtte leveres i Øst-Finnmark.

9.4 Andre formål og mulige endringer

I denne rapporten har vi etter beste evne vurdert hvilke av de ulike modellene som best imøtekommer de tre ulike forvaltningsmålene. For både den første og siste målsettingen anser vi Modell 2 for å være mest formålstjenlig, foran Modell 1. Modell 5 anses som best for å oppnå målsettingen om økt lønnsomhet og profesjonalitet (samt krabbe som et supplementsfiske) foran Modell 2 og Modell 1.

Aktive fiskere finner man både på blad A og blad B i fiskermanntallet, og det trenger ikke være slik at en heltidsfisker (som eksempelvis henter mesteparten av lotten sin på et annet kyst- eller havfiskefartøy) er blant de som er mest forhindret av kongekrabbe som bifangst eller bidrar til landinger av fisk i Øst-Finnmark. Og «80-åringen» (som nevnt i fotnote nr. 12 på s. 13) er ennå å finne på blad A, men det kan

²² Se §8, første ledd, i [Forskrift om regulering av fangst av kongekrabbe i kvoteregulert område øst for 26 grader øst mv. i 2024 - Lovdata](#)

ikke reises tvil om at han fortsatt er aktiv og bidrar til landing av fangst. Som et alternativ til kravet om å stå på blad B (Modell 3) kunne kanskje det gamle kravet om 20 ukers driftstid vært lagt til grunn, der fartøyet må ha levert fangst i minst 20 av årets 52 uker.

En annen innretning er å la omsetningskravet øke i takt med prisstigningen i andre fiskerier. Fra 2018, da omsetningskravet ble økt til kr 200 000, til 2023, økte førstehandsprisen for torsk med 80 %. Garantert kvote for et fartøy på 10 meters hjemmelslengde i lukket gruppe falt imidlertid med 32 %. I samme periode har førstehandsprisen på hyse og sei økt med henholdsvis 40 og 60 %. En indeksering av omsetningskravet for å la det gjenspeile den prisutviklingen som er vanlig ellers i samfunnet ville (med basis i førstehandspriser og fangst av torsk, hyse og sei) tilsvart en økning fra kr 200 000 i 2018 til kr 334 000 i 2023 (+67 %), slik at et omsetningskrav på 334 000 måtte vært oppfylt for å få full kvote inneværende år. Alternativt kunne omsetningskravet vært knyttet til en gitt andel av verdien til den garanterte torskeknoten for et åpengruppefartøy på 8–10 meter i Finnmark, eller et fartøy i lukket gruppe med hjemmelslengde 8–8,9 meter.

Vi har i drøftingen fokusert på faktorer som kan bidra til større måloppnåelse, gjennom en endret innretning på modellene. Et avveiningsspørsmål står i så måte mellom modellenes treffsikkerhet i sin måloppnåelse og den ressursbruk som ligger til grunn for å ivareta fordelingen. Det er et formål for forvaltningen at regelverket er enklest mulig og transparent, og at implementering av nye eller endrede tiltak skal legge beslag på begrenset ressursbruk – både hos aktører og i forvaltningen. Derfor er det viktig å hensynte hvorvidt modellene er praktisk gjennomførbare, med tanke på vurdering av omsetningskravet og kontroll av etterlevelse. Det må for eksempel være praktisk mulig å kontrollere at aktørene oppfyller kravene til den gitte deltakeradgangen. Videre kan det være et behov å vurdere omsetningskravet i lys av juks/kriminalitet ved føring av sluttседler. Denne utfordringen fins riktignok uavhengig av omsetningskravet, men insentivene for feilrapportering av fangst forsterkes hvis gevinsten blir større.

Et annet hensyn som bør inngå i vurderingen er hvordan endringer blir mottatt av næringsaktører. Med reduksjonen i kongekrabbeknoten (og torskeknoten) fra 2023 til 2024 blir effektene av stadig større deltakelse i dette fisket mer synlig (jf. Figur 4 på s. 8). Det kan bidra til høyere forståelse for å stramme inn på en regulering som hittil ikke har evnet å begrense antall nykommere. På den andre siden synes det som om et hvert grep vil skape motstand fra deler av aktørene i fisket eller andre interessehavere i fisket. Det kan derfor være vanskelig å få aksept for innstramminger, både fra lokalsamfunn, næringsaktører og politisk hold. Samtidig lå det en anmodning allerede i Stortingets behandling av anmodningsvedtaket fra 2020, som åpnet for å slippe fartøy fra flere Finnmarkskommuner inn i fisket, om at regjeringen måtte: «... vurdere en opptrappingsmodell for krav for å delta i kongekrabbefisket, slik at man sikrer at denne retten tilkommer aktive fiskere ...». I ettertid ble det, som nevnt, gjennomført en høring av Fiskeridirektoratet om en opptrappingsmodell for krav til å delta. Næringskomiteen på Stortinget uttalte seg den gang kritisk til å øke beløpsgrensene for å kunne delta i kongekrabbefisket, og ba regjeringen se på andre måter for å sørge for at retten tilkommer aktive fiskere²³.

I våre analyser og betraktninger har vi heller ikke vurdert forhold som samisk næringsutøvelse eller hvorvidt innretningen er motstridende til forvaltningsmål i reguleringen av andre fiskeri. Det er for eksempel viktig at forvaltningstiltak som er gjort i forbindelse med gjenoppbygging av kysttorskbestanden ikke undergraves på bekostning av nye innretninger i kongekrabbefisket. I tillegg vil det være nyttig å redegjøre for hvorvidt dette har betydning for miljøbelastningen i form av CO₂-utslipp. Alle disse hensyn inngår i en god ressursforvaltning, og er viktig ut fra et helhetlig bærekraftperspektiv når nye innretninger og reguleringer skal vurderes.

²³ Se omtale av i [Meld St 15 \(2020-2021\)](#), Vedtak nr. 651, 4. juni 2020, s. 72-3

10 Referanser

- Isaksen, J.R. & B. Dreyer (2024) «Ferskfiskordningen. En ny evaluering». Rapport nr. 2, Nofima, Tromsø. 5. februar, 98 s.
- Isaksen, J.R. & B. Dreyer (2023) «Kvoteverdier i norske fiskerier». Konfidensielt notat til NFD. Nofima, Tromsø. 3. mai, 21 s.
- Meld. St. 17 (2014-2015) «Evaluering av forvaltningen av kongekrabbe». Nærings- og fiskeridepartementet, Oslo.
- Steinsbø, S., T. Nyrud, B. Dreyer & B.-I. Bendiksen (2024) «Fiskerinæringen i Finnmark. Struktur og lønnsomhet.» Konfidensielt notat til NFD. Nofima, Tromsø. 1. feb., 20 s.

Vedlegg

Regional fordeling av kvotefaktorer i dagens og alternative kvotemodeller (Mod. 1-5)

Tabell 11 Kvotefaktorer fordelt på kommuner, ved alternative kvotemodeller 1-5, med antall, andel av totalkvote og kommunens potensielle økning eller reduksjon av egen andel av total i forhold til dagens modell. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

	Dagens modell		Modell 1			Modell 2			Modell 3			Modell 4			Modell 5		
	Antall	Andel av total	Antall	Andel av total	+/- andel av total	Antall	Andel av total	+/- andel av total	Antall	Andel av total	+/- andel av total	Antall	Andel av total	+/- andel av total	Antall	Andel av total	+/- andel av total
Sør-Varanger	25	3,2 %	18	2,9 %	-9,8 %	21	3,1 %	-4,5 %	25	3,3 %	2,7 %	25	3,3 %	3,3 %	17	3,1 %	-3,1 %
Nesseby	20	2,6 %	17	2,7 %	3,1 %	18	2,7 %	3,6 %	20	2,6 %	0,2 %	20	2,7 %	2,8 %	13	2,5 %	-4,4 %
Vadsø	43	5,4 %	33	5,2 %	-4,5 %	34	5,1 %	-5,6 %	42	5,5 %	1,5 %	40	5,3 %	-2,0 %	31	5,7 %	4,9 %
Vardø	73	9,3 %	57	9,0 %	-2,7 %	62	9,2 %	-0,9 %	70	9,1 %	-1,5 %	71	9,4 %	1,8 %	44	8,0 %	-13,2 %
Båtsfjord	39	4,9 %	36	5,6 %	14,9 %	36	5,3 %	8,6 %	38	5,0 %	1,4 %	36	4,8 %	-1,4 %	29	5,4 %	9,9 %
Berlevåg	22	2,8 %	19	3,0 %	7,7 %	20	3,0 %	5,5 %	22	2,9 %	2,7 %	20	2,6 %	-6,5 %	18	3,3 %	16,1 %
Tana	41	5,2 %	33	5,1 %	-1,2 %	34	5,1 %	-1,9 %	39	5,0 %	-3,5 %	39	5,2 %	0,3 %	27	5,0 %	-4,0 %
Gamvik	67	8,5 %	54	8,5 %	0,4 %	57	8,5 %	-0,1 %	66	8,6 %	1,2 %	62	8,3 %	-2,4 %	44	8,1 %	-5,3 %
Lebesby	72	9,1 %	55	8,7 %	-4,9 %	60	8,8 %	-3,0 %	70	9,0 %	-0,8 %	71	9,4 %	3,2 %	49	9,0 %	-0,9 %
Porsanger	32	4,1 %	25	3,9 %	-2,7 %	27	3,9 %	-2,8 %	32	4,2 %	2,7 %	32	4,2 %	3,8 %	23	4,2 %	4,7 %
Karasjok	1	0,1 %	1	0,1 %	-37,7 %	1	0,1 %	-11,9 %	1	0,1 %	2,7 %	1	0,1 %	5,4 %	1	0,1 %	-27,2 %
Nordkapp	144	18,2 %	114	17,9 %	-1,8 %	120	17,8 %	-2,3 %	140	18,2 %	-0,1 %	139	18,5 %	1,4 %	97	17,9 %	-1,9 %
Måsøy	61	7,7 %	46	7,3 %	-5,1 %	51	7,5 %	-2,3 %	59	7,7 %	-0,6 %	59	7,9 %	2,8 %	41	7,5 %	-2,2 %
Hammerfest	45	5,7 %	34	5,4 %	-4,6 %	37	5,5 %	-3,2 %	43	5,7 %	-0,7 %	42	5,6 %	-1,6 %	30	5,6 %	-1,3 %
Alta	32	4,1 %	28	4,5 %	9,2 %	29	4,3 %	5,6 %	30	3,9 %	-5,2 %	31	4,1 %	0,5 %	22	4,0 %	-1,5 %
Hasvik	34	4,3 %	30	4,7 %	8,0 %	32	4,7 %	8,8 %	34	4,4 %	1,2 %	32	4,3 %	-0,8 %	24	4,3 %	0,7 %
Loppa	13	1,6 %	11	1,7 %	5,3 %	12	1,8 %	7,0 %	13	1,7 %	2,7 %	12	1,7 %	1,3 %	10	1,8 %	11,9 %
Andre	25	3,1 %	24	3,7 %	19,4 %	24	3,5 %	13,8 %	25	3,2 %	2,7 %	19	2,5 %	-20,4 %	24	4,3 %	39,7 %
Totalt antall kvotefaktorer	790	100 %	634	100 %		672	100 %		769	100 %		749	100 %		542	100 %	