



Inatsisartut
/ HER

Redegørelse til omdeling

25-05-2023
Sags nr. 2023 - 8392

Vedlagt fremsendes hermed "Redegørelse til Inatsisartut om økonomiske effekter for fiskere og samfundet ved at det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk udvides til at omfatte fartøjer på op til 9 meter" til omdeling hos Inatsisartut.

Postboks 269
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 63 55
E-mail: apn@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Inatsisartut vedtog under punkt 92 i forbindelse med forårssamlingen 2022, at Naalakkersuisut skulle udarbejde denne redegørelse til Inatsisartut til omdeling til FM2023.

Med venlig hilsen

Karl Tobiassen
Naalakkersuisoq for Fiskeri og Fangst

Bilag:

- "Redegørelse til Inatsisartut om økonomiske effekter for fiskere og samfundet ved at det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk udvides til at omfatte fartøjer på op til 9 meter".



ÓMALAKERSVIÐUT

DEPARTMENT OF FISHERIES



Redegørelse til Inatsisartut om økonomiske effekter for fiskere og samfundet ved at det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk udvides til at omfatte fartøjer på op til 9 meter



Kolofon

Redegørelse til Inatsisartut om økonomiske effekter for fiskere og samfundet ved at det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk udvides til at omfatte fartøjer på op til 9 meter

15-05-2023

Departementet for Fiskeri og Fangst

Imaneq 1A, 701

Postboks 269

3900 Nuuk

Telefon: (+299) 34 50 00

Telefax: (+299) 34 63 55

Email: apn@nanog.gl

Hjemmeside: www.apn.gl



Forord

På vegne af Naalakkersuisut afgiver jeg hermed Redegørelse til Inatsisartut om Økonomiske effekter for fiskere og samfundet ved at det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk udvides til at omfatte fartøjer på op til 9 meter (længde over alt).

Inatsisartut vedtog under punkt 92 i forbindelse med forårssamlingen 2022, at Naalakkersuisut skulle udarbejde ovenstående redegørelse.

Der henvises til at Naalakkersuisut tidligere har udarbejdet en redegørelse om fordele og ulemper ved indførelsen af mindstelængde på joller med kvoteandel brugt til erhvervsmæssigt fiskeri på 9 meter længde over alt, med en 12 års overgangsperiode. Den daværende redegørelse blev fremlagt for Inatsisartut under forårssamlingen 2021.

Udgangspunktet for følgende analyse er en ændring af den gældende regulering af det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk, og hvor licenshaverne får mulighed for at anvende fartøjer op til 9 meter, i modsætning til i dag hvor grænsen er 6 meter.



Karl Tobiassen

Naalakkersuisoq for Fiskeri og Fangst

Nuuk



Indholdsfortegnelse

Resume	4
Baggrund.....	4
Udvikling i fiskeriet efter hellefisk i Upernavik, Uummannaq og Diskobugten 2013-2022.....	6
Adgang til fiskeriet	7
Effekterne af en ændret regulering	8
Finansiering og økonomien i jollefiskeriet.....	9
Betydning for andre fiskerier	11
Betydning for den eksisterende fartøjskomponent med individuelle kvoter	13
Konsekvenser for arbejdsudbuddet og beskæftigelsen.	14
Fastsættelse af TAC'en i det olympiske fiskeri efter hellefisk	15
Opsamling af økonomiske effekter for fiskerne og samfundet	15
Afsluttende bemærkninger	16



Resume

Overgangen fra en jolle på op til 6 meter til et fartøj op til 9 meter vil betyde en kapacitetsforøgelse for den enkelte licenshaver og derved vil kapaciteten i den olympiske komponent stige. Den gruppe af jollefiskere, som både har muligheden og interessen i at anskaffe et fartøj op til 9 meter, vil således kunne fiske en relativ større andel af kvoten i det konkrete område. Det betyder at de øvrige jollefiskere vil få reduceret fiskerimuligheder såfremt TAC'en bliver fuldt udnyttet.

Generelt vurderes det, at det er de i forvejen relativt økonomisk stærke aktører, som har mulighed for at investere i nye fartøjer op til 9 meter, og konsekvensen herved er en større koncentration af hele fangstmængden og omsætningen/indkomsten hos denne gruppe.

Umiddelbart vil en ændring fra 6 til 9 meter i det olympiske fiskeri betyde, at fartøjskomponenten med individuelle kvoter vil opnå lavere pris for deres kvote, hvis de skulle ønske at sælge den. Det vil således være mindre attraktivt at have en individuel fartøjskvote. En licenshaver i jollefiskeriet som anskaffer sig et fartøj på 9 meter, vil således teoretisk have valget mellem at købe en individuel kvote i fartøjskomponenten eller fortsætte i det olympiske fiskeri. Dette valg forudsætter at fiskeren i det relevante område har mulighed for at købe en kvote.

Det forventes at det på kort sigt, at en ændring til 9 meter vil medføre et højere kvoteoptag, og dermed en højere omsætning. På længere sigt forventes en forøgelse af kvoteoptaget et yderligere pres på hellefiskebestandene i område 47.

Baggrund

Indtil 2012 var det kystnære fiskeri efter hellefisk reguleret olympisk i Upernavik, Uummannaq og Diskobugten (område 47) med fælles kvoter for alle licenshavere i områderne. Det betød i praksis at både joller og mindre fartøjer i hver af de 3 forvaltningsområder, uafhængig af størrelse, fiskede på samme fælleskvote indtil den enkelte kvote var opfisket. De relativt store og mere effektive fartøjer fiskede således en stor andel af kvoten, og det daværende Naalakkersuisut mente ikke at



det var hensigtsmæssigt at mindre joller skulle være i direkte konkurrence om kvoterne med de større fartøjer.

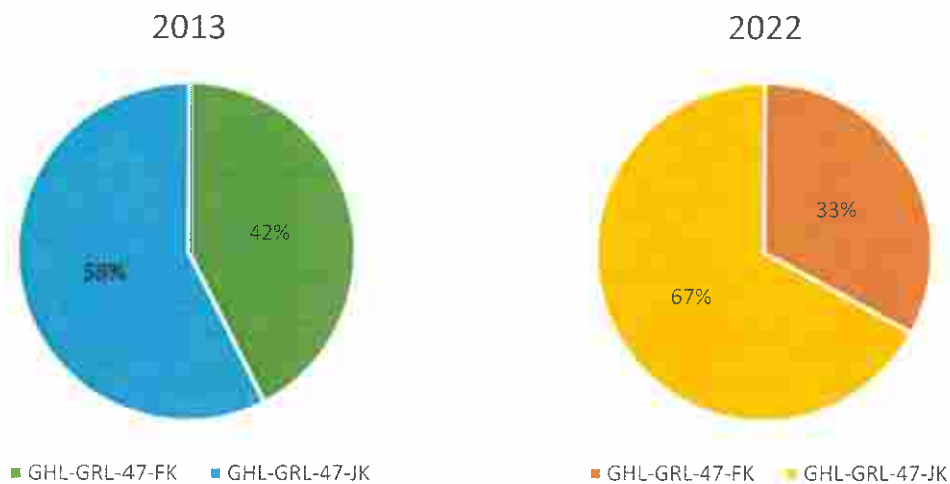
På den baggrund blev der i 2012 gennemført en reform af fiskeriet, som medførte en opdeling af TAC'en i 2 komponenter, en jollekomponent med olympisk fiskeri for joller op til 6 meter og en fartøjskomponent med individuelle omsættelige kvoter for fartøjer over 6 meter. Denne regulering af fiskeriet, i joller op til 6 meter og fartøjer over 6 meter eksisterer fortsat i dag, men udviklingen i de 2 komponenter har de sidste 10 år været meget forskellig. For at vurdere mulige konsekvenser af en ændring af størrelsen/dimensionen på joller der anvendes i fiskeriet, er det således afgørende at se på den udvikling, der har været i fiskeriet siden de nugældende regler blev indført i 2012.



Udvikling i fiskeriet efter hellefisk i Upernavik, Uummannaq og Diskobugten 2013-2022.

Som det fremgår af nedenstående figur udgjorde jollernes (JK) andel af kvoteoptaget i område 47 tilbage i 2013 i alt 58 % af hele kvoteoptaget, og denne andel er steget til 67 % i 2022. Tilsvarende er fartøjernes (FK) andel faldet fra 42 % i 2013 til i alt 33 % i 2022.

Figur 1. Fordeling af kvoteoptag i Upernavik, Uummannaq og Diskobugten mellem fartøjer (FK) og joller (JK)



Ovenstående udvikling hvor jollernes relative andel af hele kvoteoptaget i område 47 er steget, har flere årsager. En af de vigtigste forklaringer er at kvoteoptaget for joller i perioden 2013- 2022 har været i stor udvikling:

Tabel 1:Kvotoptag hellefisk fordelt på joller og fartøjer i område 47

År	Fartøjer	Joller	tons
2013	9.417	12.765	22.182
2022	8.913	18.196	27.109

Det faktiske kvotoptag for joller i område 47 er steget fra 12.765 tons i 2013 til 18.196 tons i 2022. I samme periode er fartøjernes kvotoptag faldet fra 9.417 tons til 8.913 tons.



I perioden er kvoteoptaget i hele område 47 steget med næsten 5.000 tons fra 22.182 til 27.109 tons. Siden reformen af det kystnære fiskeri efter hellefisk for 10 år siden, hvor område 47 blev opdelt i joller og fartøjer, er der således sket en betydelig ændring i de 2 komponenters kvoteoptag.

Figur 2. Udviklingen i antal aktive jollelicenser og fartøjslicenser i perioden 2013-2022 i område 47.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jollelicenser	764	765	786	963	990	987	1057	1029	1010	992
Fartøjslicenser	122	119	115	121	116	112	118	125	116	122

Som det fremgår af figuren, har der siden reformeringen af det kystnære fiskeri efter hellefisk i område 47, været en meget voldsom stigning i antallet af licenser til joller fra 764 i 2012 til 992 i 2022. Samtidig har udviklingen i antallet af fartøjslicenser været stabilt i perioden på omkring 122 licenser.

Adgang til fiskeriet

Adgangen til det olympiske fiskeri reguleres i dag gennem Selvstyrets bekendtgørelse om licens og kvoter til fiskeri og det betyder, at der tages særligt hensyn til unge mellem 18-29 år. I slutningen af 2019 indførte Naalakkersuisut et licensstop for udstedelse af licenser til nye aktører i Uummannaq og Diskobugten som følge af situationen i de 2 forvaltningsområder. Dette licensstop i de 2 forvaltningsområder er udløbet ved udgangen af 2022, og det betyder at ansøgere, som ikke tidligere har haft jollelicens i området, igen har mulighed for at få en licens, hvis ansøgeren opfylder kravene i bekendtgørelsen. Upernavik har ikke været omfattet af dette licensstop. Hvor mange nye unge fiskere der vil komme ind i fiskeriet i de 2 områder vides ikke, og ansøgninger fra nye fiskere kommer ind løbende i kalenderåret, men ophævelsen af licensstoppet vil alt andet lige øge kapaciteten.

Såfremt adgangen til fiskeriet fortsat skal reguleres på samme måde og selve fiskeriet fortsat skal reguleres olympisk, vil det være afgørende for den enkelte licenshavers adfærd at vide om antallet af aktører forventes at være stabilt. Investeringen i et fartøj hvor der fiskes på en olympisk fælleskvote, vil rent teoretisk hænge sammen med hvor mange aktører der skal deles om kvoten. Årsagen til at denne sammenhæng bliver teoretisk når det handler om det olympiske kystnære



fiskeri efter hellefisk, er at der allerede i en lang årrække har været en meget stor andel af licenshaverne som ikke fisker ret store mængder om året, og derved også repræsenterer en lille andel af indkomsten. Antallet af licenser i dette fiskeri, er en mindre anvendelig målestok i forhold til fiskerikapacitet. Det antages derfor at muligheden for at overgå fra en mindre jolle på op til 6 meter til et fartøj op til 9 meter, primært vil ske for de fiskere der i forvejen er relativt effektive, og at denne gruppe dermed vil få mulighed for at fiske en relativ større andel af kvoten.

Effekterne af en ændret regulering

Jollekomponenten: Indførelse af muligheden for at anvende fartøj op til 9 m.

Den enkelte licenshaver i fiskeriet vil have mulighed for at anskaffe et fartøj med en størrelse op til 9 meter. Investeringen i et fartøj vil afhænge af en række faktorer, men helt afgørende er de fremtidige fiskerimuligheder og dermed muligheden for at forrente investeringen.

I udgangspunktet er licenshaverens forventninger til den fremtidige TAC- fastsættelse i det enkelte forvaltningsområde derfor afgørende. Overgangen fra en jolle på i dag op til 6 meter til et fartøj op til 9 meter, vil alt andet lige, betyde en kapacitetsforøgelse for den enkelte licenshaver og derved vil kapaciteten i den olympiske komponent stige. Den gruppe af jollefiskere som både har muligheden og interessen for at anskaffe et fartøj op til 9 meter, vil således kunne fiske en relativ større andel af kvoten i det konkrete område. Det betyder at de øvrige jollefiskere vil få reduceret fiskerimuligheder såfremt TAC'en bliver fuldt udnyttet. Ændringen af fiskerihastigheden, og dermed kvoteoptaget i det enkelte område, vil derfor afhænge af hvor mange jollefiskere som vil/kan benytte muligheden for at anskaffe et større fartøj.

Usikkerheden omkring den fremtidige regulering og de deraf fremtidige fiskerimuligheder vil afholde nogle licenshavere fra at foretage investeringer i fartøjer, andre fiskere vil ikke have muligheden for at opnå finansiering.

I forhold til den fremtidige regulering vil en fastholdelse af det olympiske fiskeri fortsat betyde en usikkerhed for den enkelte fisker i forhold til fiskerimuligheder, i modsætning til individuelle kvoter. Den enkelte fisker vil dog baseret på de seneste 5-10 års TAC- politik have en rational forventning om at de initialt fastsatte kvoter ikke er de endelige, eftersom at kvoterne i det kystnære olympiske fiskeri efter hellefisk i reglen er blevet forhøjet når der har været mangel på kvoter. De seneste år



er kvoteforhøjelserne primært sket ved en overførsel af uudnyttet fartøjskvoter fra året før til jollefiskeriet, den såkaldte overførsel af kvotefleks.

Finansiering og økonomien i jollefiskeriet

Den gruppe af licenshavere/ jollefiskere som ønsker at anskaffe et fartøj op til 9 meter, må antages at skulle låne en betydelig andel af anskaffelsesprisen. Ud over bankerne i Grønland, har opkøberne af hellefisk også mulighed for at medfinansiere et nyt fartøj, eller stille garanti i forhold til banken. I hvilken udstrækning jollefiskerne vil have mulighed for at finansiere en overgang fra mindre jolle til et større fartøj gennem lån kendes ikke, da det afhænger af en individuel kreditvurdering eller særlige hensyn fra opkøberens side.

Derudover har jollefiskeren mulighed for at søge medfinansiering fra det offentlige gennem fiskerifinansieringspuljen. Denne ordning giver licenshaveren mulighed for at ansøge op til 40 % i tilskud af anskaffelsesprisen på et fartøj, forudsat at ansøgeren kan finansiere de resterende 60 %. Denne mulighed har dog en række betingelser som er fastsat i Landstingsloven nr. 15 af 20. november 2006 om fiskerifinansieringspulje med senere ændringer. Derudover er denne finansieringsmulighed begrænset af de på Finansloven afsatte midler til formålet.

I forbindelse med ansøgninger til fiskeriudviklingspuljen har Selvstyret de seneste år løbende modtaget ansøgninger fra fiskere, som ønsker at anskaffe en POCA 770. Denne populære bådtype vil kan anvendes, hvis reguleringen bliver ændret til at jollelicenser må anvende fartøjer op til 9 meter. Anskaffelsesprisen på denne model har med motor og fiskeudstyr været i niveauet 6-800.000 kr. Det vil derfor forudsætte en vis omsætning, såfremt fiskeren skal kunne forrente denne investering.

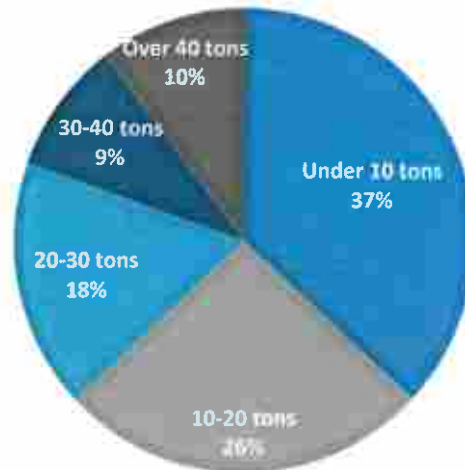
I 2022 var kvoteoptaget på i alt 18.196 tons i område 47 for joller, og denne kvotemængde repræsenterede en indhandlingsværdi på i alt 381 mio.kr. Denne betydelige omsætning er dog fordelt meget ujævnt blandt jollelicenserne. Indhandlingsprisen i levende vægt i område 47 har i gennemsnit været på 20- 21 kr.pr.kg.

Som det fremgår af figur 3, er der således 10 % af jollelicenser som i 2022 har fisket over 40 tons, og tilsvarende har 37 % af licenserne fisket under 10 tons i 2022.



Figur 3 Fordeling af kvoteoptag i intervaller blandt jollelicenserne i område 47 i 2022.

OPTAG AF HELLEFISK PÅ JOLLELICENSER FORDELT PÅ INTEVALLER



På baggrund af fordelingen af kvoteoptaget og dermed omsætningen i jollefiskeriet, og med en gennemsnitspris på 20-21 kr.pr.kg i 2022, vurderes det at være en begrænset gruppe af de i forvejen mest effektive jollefiskere i område 47, som vil have mulighed for at investere i et fartøj op til 9 meter. For de fleste i denne gruppe vil det sandsynligvis forudsætte medfinansiering fra fiskeriudviklingspuljen. Af de i alt 992 udstedte jollelicenser i område 47 i 2022, var der 798 licenser som havde et kvoteoptag under 30 tons. Af de 798 licenser var der yderligere 205 licenser med et kvoteoptag under 5 tons i 2022.



Betydning for andre fiskerier

Betydningen for fiskeriet efter andre arter antages at være begrænset. Licenshaverne der anskaffer sig et nyt fartøj, vil i udgangspunktet anvende fiskeritiden på at fange hellefisk, da den økonomiske gevinst vil være større i forhold til at fiske andre arter eksempelvis torsk. I perioder hvor fiskeriet efter hellefisk kunne være lukket, eksempelvis i forbindelse med at en kvartalskvote er opfisket kunne det have en positiv effekt på optaget af torsk.

Forudsætninger for at fortage investering i et nyt fartøj op til 9 meter

Fiskeriet vil generelt tilpasse sig de gældende regler og hvis reguleringen af fartøjsstørrelse ændres fra 6 til 9 meter, ændres grundvilkårene for udøvelsen af det olympiske kystnære fiskeri efter hellefisk. Hvis reguleringssystemet grundlæggende ændrer sig, er der ikke belæg for at vurdere konsekvenserne på baggrund af historiske data eller erfaringer, og vurderingen vil være rent teoretisk under givne forudsætninger. Aktørernes adfærd under ændrede vilkår for fartøjsstørrelser er særligt vanskelige i et olympisk kvotereguleringssystem, da den enkelte aktør ikke er sikker på en fast andel af TAC'en når beslutningen om at købe et fartøj skal tages.

Såfremt den enkelte aktør eksempelvis skal øge de nuværende fangster med en jolle med 10-15 % for at forrente en investering i et nyt fartøj, forudsætter det et af nedstående 3 scenarier:

1. At der er en uudnyttet kvote i det forvaltningsområde fiskeriet skal foregå.
2. At kvoten bliver sat op i forhold til det nuværende niveau.
3. At aktøren fisker en større relativ andel af kvoten (det vil sige fisker en mængde som i dag bliver udnyttet af en anden fisker).

Ovenstående 3 muligheder er forbundet med en række udfordringer.

Scenarie 1, er betinget af, at aktøren skal forudsætte at en uudnyttet kvote bliver mulig at udnytte når alle andre aktører teoretisk vil kunne anvende et fartøj op til 9 meter. Dermed skal den uudnyttede kvote deles med de øvrige aktører i forvaltningsområdet, som ligeledes anskaffer et nyt fartøj. Investeringen forudsætter dermed at aktøren tror på at andelen af den uudnyttede kvote som kan fiskes i forbindelse med anskaffelsen af fartøjet, er tilstrækkelig til at øge fangstmængder med



de eksempelvis 10-15 %, som skal til at forrente investeringen. Det er grundlæggende meget teoretisk at forudsætte de øvrige aktørernes adfærd, men det ændrer ikke på, at fiskeren skal være overbevist om at muligheden for at øge fangstmængden er til stede. Undtagelsen vil være den aktør som har mulighed for at købe nyt fartøj op til 9 meter uden at have behov for at øge de fangstmængder aktøren har i dag med en jolle op til 6 meter.

Scenarie 2, har det grundlæggende problem at investeringen kun er rentabel, hvis de politiske beslutninger om at ændre reguleringen fra 6 til 9 meter opfølges med en forøgelse af kvoten, og selvom det ikke er utænkeligt, er det et meget dårligt udgangspunkt for at foretage investeringen.

Scenarie 3, Omfanget af investeringer i jollesegmentet i dag kendes ikke, og de enkelte erhvervsjoller der anvendes i det kystnære fiskeri har ikke et unikt registreringsnummer og derfor kendes tekniske data som alder, lasteevne mm ikke. Men der er uden tvivl løbende foretaget betydelige investeringer i nye joller med tilhørende udstyr, indenfor den gældende grænse på 6 meter. Mere moderne jolletyper som POCA 600 og QOOQA med højere lasteevne og større motorkraft har løbende været med til at forny jolleflåden og effektivisere fiskeriet, og en investering i disse nyere modeller med udstyr kommer ofte over 300.000 kr. Disse nyinvesteringer er foretaget under de eksisterende forudsætninger og reguleringsmæssige rammer med grænsen på max. 6 meter, og de aktører vil potentielt være i direkte konkurrence om de olympiske kvoter med nyere fartøjer på op til 9 meter. Gruppen af aktører som indkøber nyere, og sandsynligvis mere effektive fartøjer op til 9 meter, vil i dette scenarie "tage" indkomst fra de øvrige fiskere i konkurrencen om kvoterne. Såfremt eksempelvis 50 aktører skifter jollen ud med et nyt fartøj og gennemsnitligt øger deres kvoteoptag med 20 tons, vil det repræsentere et kvoteoptag på i alt 1.000 tons og en indhandlingsværdi på 20-21 mio.kr.

Generelt vurderes det, at det er de i forvejen relativt økonomisk stærke aktører, som har mulighed for at investere i nye fartøjer op til 9 meter, og konsekvensen herved er en større koncentration af hele fangstmængden og omsætningen/indkomsten hos denne gruppe.



Betydning for den eksisterende fartøjskomponent med individuelle kvoter

Når det skal vurderes hvilke konsekvenser det vil have for fiskere og samfundet at ændre reguleringen af det olympiske fiskeri til at omfatte fartøjer op til 9 meter, er det afgørende at medtage konsekvenser for den nuværende fartøjskomponent som har individuelle og omsættelige kvoter, og dermed betragte hele fiskeriet.

Indledningsvis må man i den forbindelse forholde sig til konsekvenserne for de fartøjer, som nu er mellem 6 og 9 meter. Principielt er der to muligheder:

1. De "flyttes" fra fartøjs- til jollesegmentet.
2. De fastholder deres kvoteandel og forbliver i IOK-segmentet – dog som joller.

Ad 1: Hvis de flyttes til jollesegmentet og indgår i det olympiske fiskeri på lige fod med alle andre joller, må det forudsættes, at de "medtager" deres kvoteandel til jollesegmentet, sådan at den samlede kvote for dette segment øges, mens kvoten for fartøjssegmentet reduceres tilsvarende. Det medfører endvidere en meget usikker situation i forhold til eventuelle banklån, som er meddelt på baggrund af, at fartøjerne indgår i IOK-ordningen.

Ad 2: Hvis de nuværende fartøjer mellem 6 og 9 meter forbliver under IOK-ordningen, vil nogle af fartøjerne i denne størrelse tilhøre det ene, mens andre fartøjer vil tilhøre det andet segment. Det medfører, at de eksisterende fartøjer i gruppen ikke har mulighed for at fiske på den "olympiske kvote", mens nye fartøjer af samme længde skal fiske olympisk.

Uanset om man vælger metode 1 eller metode 2, vil det få konsekvenser, som er vanskelige at overskue, såvel for den enkelte fisker, for finansieringsinstitutter, for centraladministrationen og for andre involverede. Disse konsekvenser bør belyses yderligere før der tages endelig stilling til ændringen.

I forhold til fartøjer, som er større end ni meter, vil en ændring fra 6 til 9 meter i det olympiske fiskeri umiddelbart give en lavere omsættelighed hos fartøjskomponenten med individuelle kvoter. Det vil således være mindre attraktivt at have en individuel fartøjskvote og værdien af kvoteandelene må formodes at blive reduceret. En licenshaver i jollefiskeriet som anskaffer sig et fartøj på 9 meter, vil teoretisk have valget mellem at købe en individuel kvote i fartøjskomponenten eller fortsætte i det



olympiske fiskeri. Dette valg forudsætter at fiskeren i det relevante område har mulighed for at købe en kvote.

Som beskrevet i tidligere afsnit har antallet af fartøjslicenser de seneste 10 år været meget stabilt, samtidig er TAC'en generelt steget i perioden i område 47, hvilket har forbedret de teoretiske fiskerimuligheder. Til trods for disse højere TAC'er i perioden er fartøjernes kvoteoptag i 2022 lavere end 2013.

Teoretisk vil der med regulering med omsættelige kvoter løbende ske kapacitetstilpasning i fiskeriet, og dermed vil det give et højere samfundsøkonomisk afkast ved en bedre udnyttelse af kapaciteten i flåden. Det kan faktisk ikke konkluderes om udviklingen i område 47 de sidste 10 år.

Det kan ikke udelukkes at en række af de fiskere som i dag anvender et fartøj under 9 meter i fartøjskomponenten vil ansøge om at flytte over i jollekomponenten såfremt fartøjer på 9 meter tillades. Dette incitament vil være særligt for de fartøjslicenser som i dag, er nødsaget til at købe kvotemængde fra andre fartøjslicenser. I dag er der registreret 44 fartøjer blandt fartøjslicenserne i område 47, som har en længde under 9 meter.

Konsekvenser for arbejdsudbuddet og beskæftigelsen.

Det antages at konsekvenserne for beskæftigelsen i Grønland vil være begrænset, ved en ændring af det olympiske fiskeri, hvor det tillades at anvende fartøjer på op til 9 meter.

Fiskeripolitikken i Grønland har i mange år været stærkt præget af beskæftigelseshensyn, og dette er stadig tilfældet i dag. Dette beskæftigelseshensyn, er først og fremmest kommet til udtryk i det kystnære fiskeri efter hellefisk, ved at reguleringen i forhold til adgangen til det erhvervsmæssige fiskeri, har været meget lempelig i en årrække. Dette betyder, at det i forvejen i en længere periode, har været svært at rekruttere besætning til de større fartøjer i hellefiskeområderne. En del af de fiskere der tidligere har været besætningsmedlemmer på fartøjer i område 47, er således overgået til at have deres egen jollelicens. En øget fiskerikapacitet vil alt andet lige kræve større indhandlingskapacitet i område 47, men da gruppen af jollelicenser som har mulighed for at overgå til et fartøj, vurderes at være begrænset og at det højere kvoteoptag fordeles over alle 3 forvaltningsområder i område 47, vurderes det at have begrænset effekt på beskæftigelsen.



Fastsættelse af TAC'en i det olympiske fiskeri efter hellefisk

Helt afgørende for økonomien i det kystnære fiskeri efter hellefisk er den fremtidige fastsættelse af TAC. Det højeste samfundsøkonomiske afkast i fiskeriet opnås ved at sikre langsigtede fiskerimuligheder, og den nuværende TAC-fastsættelse er langt over den videnskabelige rådgivning i de fleste områder. Såfremt et antal fiskere i det olympiske fiskeri efter hellefisk investerer i nye og mere effektive fartøjer på 9 meter, vil det øge kapaciteten i fiskeriet.

Opsamling af økonomiske effekter for fiskerne og samfundet

For jollefiskere vil muligheden for at anvende et fartøj på op til 9 meter, betyde, at vedkommende har mulighed for at øge fiskerikapaciteten, og dermed omsætningen, såfremt den enkelte har mulighed for at finansiere en større jolle. Det vurderes at muligheden for at overgå fra en mindre jolle på op til 6 meter til et fartøj op til 9 meter primært er til stede for de fiskere, der i forvejen er relativt effektive, og at denne gruppe dermed vil få mulighed for at fiske en relativ større andel af kvoten. For de resterende jollefiskere vil en forøgelse af fiskerikapaciteten i det olympiske fiskeri efter hellefisk i område 47, alt andet lige forøge konkurrencen om ressourcen, og reducere den gennemsnitlige mængde tilgængelig for den enkelte jollefisker.

For de fiskere der ejer kvoteandele til fartøjskomponenten i område 47 vil en ændring fra 6 til 9 meter, alt andet lige reducere værdien af kvoteandelene, da efterspørgslen forventes at falde, når det ikke længere er nødvendigt at eje en fartøjskvote for at fiske med et fartøj på mellem 6 og 9 meter.

For fiskeriet samlet, forventes det på kort sigt, at en ændring til 9 meter vil medføre et højere kvoteoptag, og dermed en højere omsætning. På lang sigt forventes en forøgelse at kvoteoptaget at forøge presset på hellefiskebestandene i område 47. Tiltaget vurderes ikke at have konsekvenser for fiskeri efter andre arter.

For det offentlige kan en forøgelse af fiskerikapaciteten i fiskeriet efter hellefisk i område 47, som nævnt ovenfor forøge optaget og omsætningen på kort sigt. Dette kan på kort sigt, medføre en mindre stigning i de offentlige indtægter. På lang sigt vil en yderligere udvidelse af fiskerikapaciteten reducere det samfundsøkonomiske afkast. En yderlige forøgelse af kapaciteten vil således, alt andet lige, resultere i et fald i offentlige indtægter på lang sigt.



Det vurderes at konsekvenserne for beskæftigelsen i Grønland, ved en ændring af det olympiske fiskeri efter hellefisk i område 47, hvor det tillades at anvende fartøjer på op til 9 meter, vil være relativt begrænsede.

Afsluttende bemærkninger

Baggrunden for den nuværende flådestruktur i område 47 bestående af joller og fartøjer, tager udgangspunkt i den store udvikling der har været i fiskeriet og den tilhørende regulering siden reformen i 2012. Det er efterhånden 10 år siden at reformen i fiskeriet i område 47 blev gennemført, og som det fremgår er der sket en enorm udvikling, ikke mindst i jollefiskeriet hvor kvoteoptaget, antallet af licenser og indhandlingsværdien er steget markant. Samtidig er der løbende foretaget investeringer i nye mere effektive joller, og TAC'en er løbende steget. Der er ingen tvivl om, at de forudsætninger og faktuelle forhold som var baggrund for reformen tilbage i 2012 i dag er forældet, og dermed er de betingelser som i sin tid gjorde at fiskeriet blev opdelt med en grænse på 6 meter også forældet.

Behovet for en reform i dette kystnære fiskeri er derfor med sikkerhed nødvendigt, hvilket også er grundigt behandlet i Fiskerikommissionens betænkning. Ikke mindst at det store antal fiskere som er aktive i område 47, har behov for at kende de fremtidige rammer. Det kan derfor ikke anbefales at reguleringen af størrelsen på joller i det olympiske fiskeri efter hellefisk i område 47, ændres fra i dag 6 meter til 9 meter, uafhængigt af den igangværende proces med reform af fiskeriet. En kortsigtet isoleret ændring af reguleringen for størrelsen på joller/fartøjer er ikke hensigtsmæssig, men bør ske på baggrund af, og sideløbende med en generel reformering af fiskeriet.