

Flåtens ringvirkninger

Verdiskaping og ringvirkninger fra den norske fiskeflåten i 2023

Fiskeflåtens innkjøp gir store ringvirkninger i mange kystsamfunn; her tas redskap om bord fra Selstad i Måløy. Foto: Audun Iversen



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 Johnsen gate 4

Postboks 8034

NO-4068 Stavanger



Sunnalsøra

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> 1/2025	<i>ISBN:</i> 978-82-8296-819-5	<i>ISSN:</i> 1890-579X
<i>Dato:</i> 9. januar 2023	<i>Antall sider + sider vedlegg:</i> 44 + 12	<i>Prosjektnummer:</i> 14086
<i>Tittel:</i> Flåtens ringvirkninger - Verdiskaping og ringvirkninger fra den norske fiskeflåten i 2023		
<i>Title:</i> Ripple effects from Norwegian fisheries in 2023		
<i>Forfatter(e):</i> Silje Steinsbø, Audun Iversen, Thomas Nyrud, Roy Robertsen, Bjørn Inge Bendiksen og Helene Skjønhals Jensen		
<i>Avdeling:</i> Næringsøkonomi		
<i>Oppdragsgiver:</i> Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF)		
<i>Eksternt prosjektnummer/Oppdragsgivers ref.:</i> FHF 901845		
<i>Stikkord:</i> Ringvirkningsanalyse, fiskeri, verdiskaping, sysselsetting og næringsstruktur		
<i>Sammendrag/anbefalinger:</i> Se sammendrag kapittel 1		
<i>English summary/recommendation:</i> <p>The value creation from fisheries, and the induced effects from its activities, are important for many coastal communities. In 2023, 2.54 million tons of fish and shellfish were harvested by the Norwegian fishing fleet, a decrease of 3% in catch volume from 2.62 million tons the previous year. Despite a slight decrease in catch volume, the total first-hand value increased by 1 billion NOK (3%) to 30.45 billion NOK.</p> <p>The employment effects from the activity in fishing in 2023 were around 17000 people. Of these, 11000 worked directly in fisheries, while 6000 worked with suppliers. Activity in fishing in Norway provides significant value creation: net value creation from fisheries amounted to 22.2 billion NOK. Of the 22.2 billion in value creation, 15.7 billion was generated in core activities (in the fishing fleet), while 6.5 billion are ripple effects in the supplier industry.</p>		

Forord

Denne rapporten er en del av FHF-prosjekt 901845, *Ringvirknings- og verdiskapingsanalyser i norsk sjømatnæring 2023-2025*.

Prosjektet er ledet av Nofima, Vi takker for finansiering og gode diskusjoner og innspill underveis i prosjektet, med både referansegruppen og ansvarlig fagkoordinator hos FHF, Øyvind Hilmarsen.

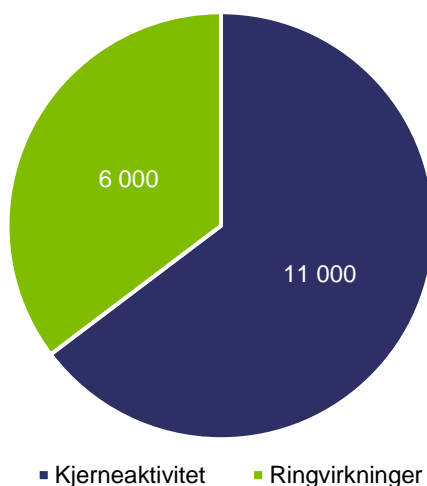
Innhold

1	Sammendrag og oppsummering	1
2	Innledning	9
2.1	Hva mener vi med verdiskaping og ringvirkninger?	9
3	Fiskeriene i Norge	12
3.1	Fangst	12
3.1.1	Regional fordeling av fangst og landinger	15
3.2	Fiskere	16
3.3	Fiskeflåten	19
3.3.1	Kyst- og havfiskeflåtens fiskerier	21
3.3.2	Lønnsomhet i flåten	23
3.3.3	Lønnsomhet i flåtegrupper	24
3.3.4	Kostnadsstruktur	25
3.3.5	Investeringer	28
4	Sysselsetting	29
4.1	Geografisk fordeling av sysselsettingen	29
4.2	Andel av sysselsettingen i privat næringsliv	31
4.3	Sysselsetting fordelt på flåtegrupper	33
5	Verdiskaping	36
5.1	Geografisk fordeling av verdiskapingen	36
5.2	Verdiskaping fordelt på flåtegrupper	37
5.3	Verdiskaping per sysselsatt	38
5.4	Fordeling av verdiskapingen	39
5.5	Skatteeffekter	39
6	Metode for ringvirkningsanalysen	40
6.1	LEIF-modellen	40
7	Referanser	44

1 Sammenheng og oppsummering

Den norske fiskeflåten høstet 2,54 millioner tonn fisk og skalldyr i 2023, en nedgang på 3 % i fangstvolum fra 2,62 millioner tonn året før. Selv med nedgang i fangstmengden økte den samlede førstehåndsverdien med 1 milliard kroner (3 %) til 30,45 milliarder kroner. Verdiøkningen skyldes prisøkning på viktige fiskeslag, spesielt torsk og makrell.

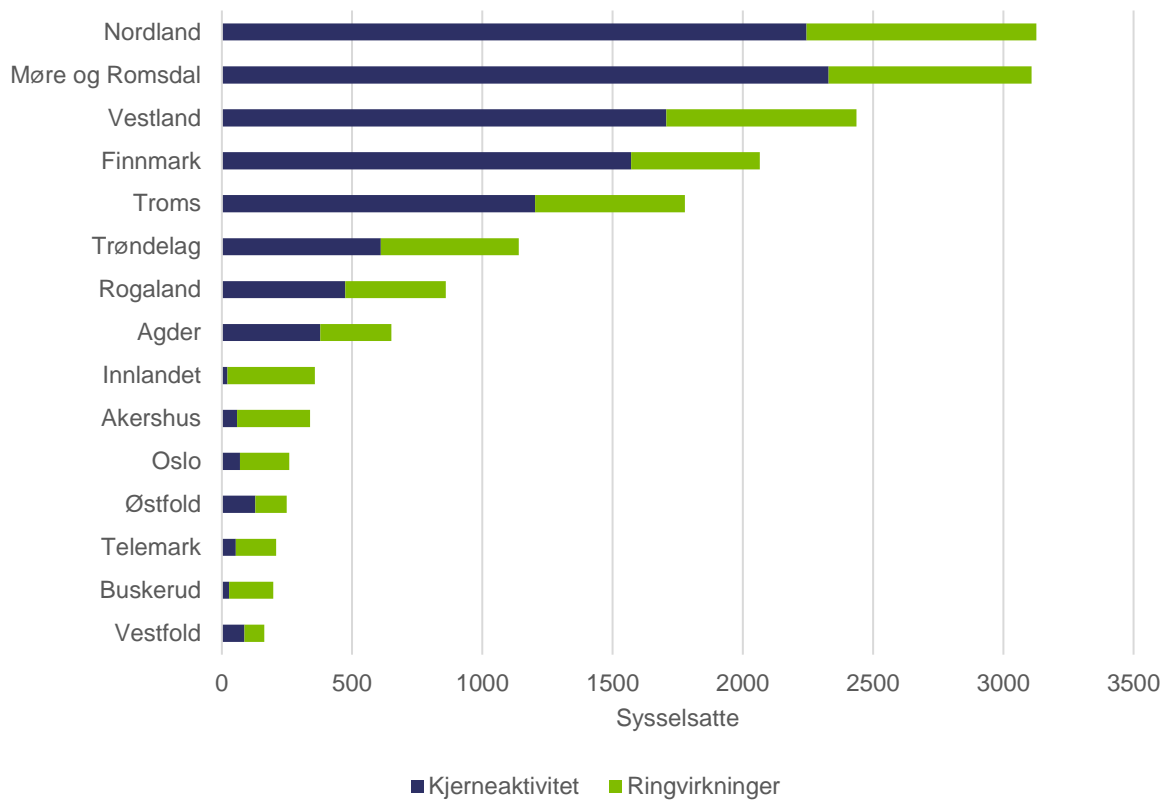
Sysselsettingen fra aktiviteten i fisket i 2023 var om lag 17 000 sysselsatte. Av disse jobbet 11 000 direkte i fiskeriene, mens næringen ga grunnlag for ringvirkninger på 6 000 sysselsatte, gjennom at næringen kjøpte varer og tjenester for over 9 milliarder i 2023



Figur 1 Samlet sysselsetting fra fiskeri i 2023 (Kilde: Nofima)

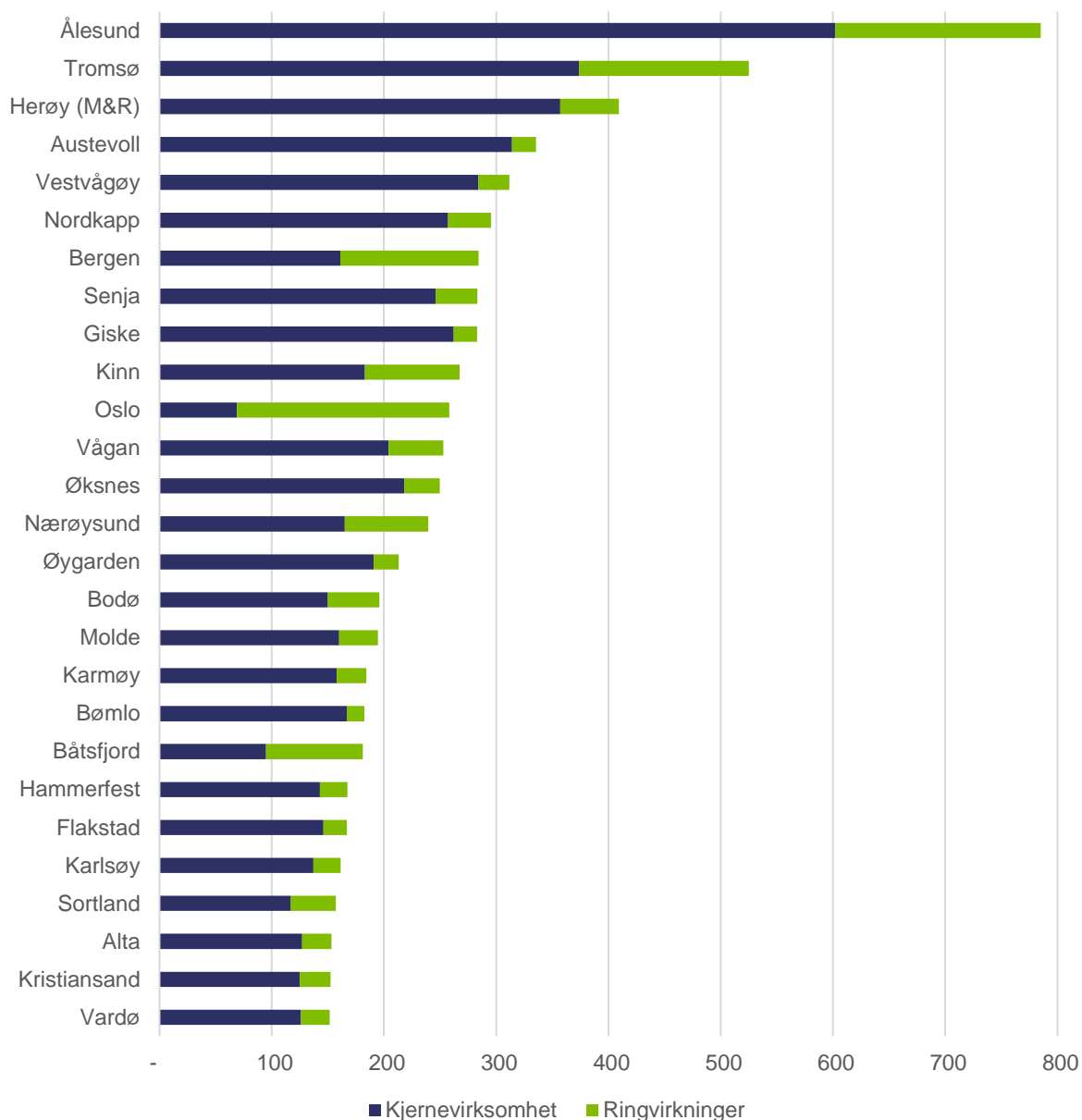
Ved utgangen av 2023 var det over 9 600 menn og kvinner med fiskeri som hovedyrke, og knappe 1 200 med fiskeri som biyrke. I tillegg regner vi at det er nærmere 130 administrativt ansatte i rederiene som ikke er i fiskermanntallet. Antall menn med fiske som hovedyrke har nesten halvert seg de siste 30 år. Antall kvinner med fiske som hovedyrke har i løpet av de siste 30 år først halvert seg, for så å doble seg igjen, og er ved utgangen av 2023 knappe 500, mot 250 for 10 år siden.

Inkludert ringvirkninger har Nordland størst samlet sysselsetting på 3 100, fulgt av Møre og Romsdal med 3 100, Vestland med 2 400, og Finnmark med 2 100. Ringvirkningene er størst i fylkene med mest fiskeri, men det finnes også en del ringvirkninger i de andre fylkene. Fiskeriene skaper store ringvirkninger i Nordland, og vi ser at Møre og Romsdal hopper opp på en knapp førsteplass hvis vi kun måler sysselsatte i kjerneaktiviteten (altså selve fiskeriselskapene).



Figur 2 Sysselsetting i kjerneaktivitet og ringvirkninger, fylkesfordelt (Kilde: SSB og Nofima)

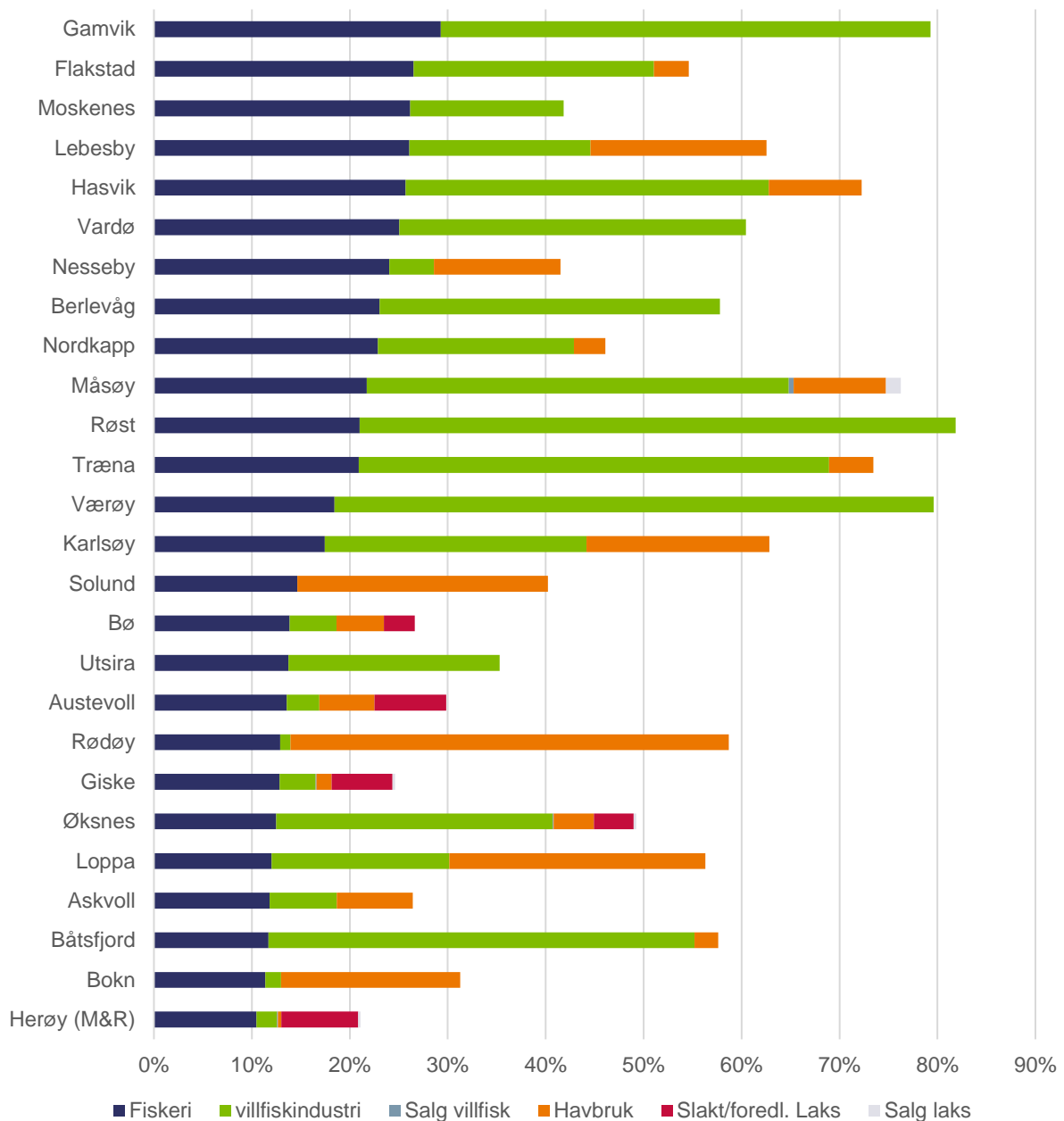
Kommunene med størst sysselsetting i fiskeriene finner vi på (Nord-)Vestlandet og i Nord-Norge. Øverst på listen finner vi Ålesund, Tromsø, Herøy, Austevoll og Vestvågøy.



Figur 3 Sysselsetting i kjerneaktivitet og ringvirkninger, kommunefordelt (Kilde: SSB og Nofima)

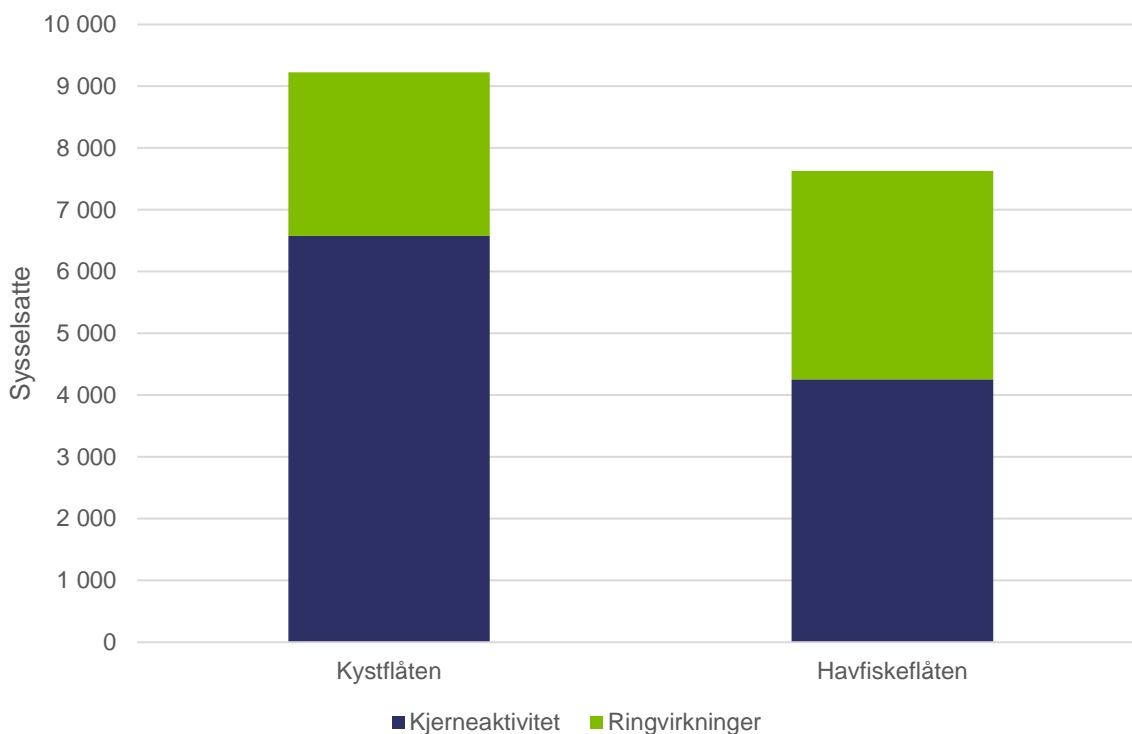
Fiskeriene svært viktig for mange kommuner

Sysselsettingen i fiskeflåten utgjør over 20 % av sysselsettingen i privat sektor i mange kommuner, spesielt i Nord-Norge. Gamvik i Finnmark ligger øverst med 29 %, fulgt av Flakstad, Moskenes, Lebesby og Hasvik. De mest «flåteavhengige» kommunene finner man oftest i Finnmark eller i Lofoten. De fleste av disse kommunene har også fiskeindustri, og i mange av dem sysselsetter fiskeindustrien enda flere enn flåten. Dette er en naturlig konsekvens av at fiskere har tilhørighet over hele landet, mens industrien er konsentrert om færre kommuner. Vi ser også at havbruk har blitt viktig i en del av disse kommunene.



Figur 4 Sysselsetting i kjernevirksomheten (fiskere og ev. andre ansatte i rederier) som andel av samlet sysselsetting i privat næringsliv 2023 (Kilde: SSB/Nofima)

Sysseletting i kyst- og havfiskeflåte. Sysselettingen i og fra den havgående flåten var på 7 600, der 4 300 er ansatt i flåteleddet, mens 3 400 er ringvirkninger. I kystflåten er samlet sysseletting 9 200, der 6 600 er fiskere mens 2 600 er ringvirkninger. I tillegg kommer rundt 130 sysselettede i ulike administrative stillinger hos rederiene.



Figur 5 Sysselsetting (inkl. ringvirkninger) i kyst- og havfiskeflåten (Kilde: Nofima)

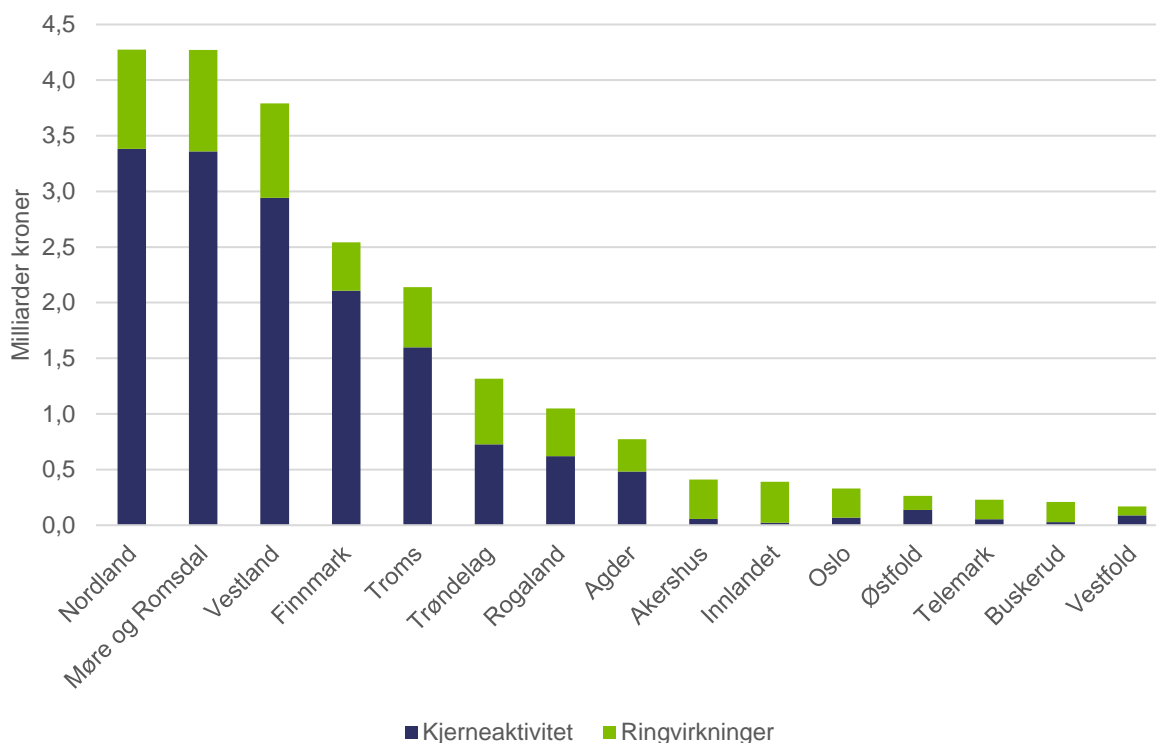
Norske fiskerier gir betydelig verdiskaping. Våre analyser viser at det i 2023 ble generert en netto verdiskaping¹ på 22,2 milliarder kroner fra fiskeriene. Av disse ble 15,7 skapt direkte i fiskeriene, mens 6,5 milliarder stammer fra ringvirkninger hos flåtens leverandører, deres leverandører igjen, osv.

Verdiskapingen i kjernevirksomheten er fordelt på 274 kommuner, om man også tar med ringvirkninger er det 356 kommuner som har verdiskaping fra fiskeflåten.

Verdiskaping fordelt på fylker og kommuner

Verdiskapingen i 2023 basert på fiskeflåtens aktiviteter er fordelt på fylker som i figuren under. Nordland og Møre og Romsdal er størst, begge med 4,3 milliarder i verdiskaping. Vestland, Finnmark og Troms følger etter. Disse fylkene stod for 85 % av fiskerienes verdiskaping, som skapes gjennom fiske og innkjøp av varer og tjenester.

¹ I netto verdiskaping inkluderer vi ikke av- og nedskrivninger i utregningen av verdiskaping. Netto verdiskaping svarer altså til det engelske EBIT (mens brutto verdiskaping tilsvarer EBITDA). Netto verdiskaping brukes i hele rapporten.

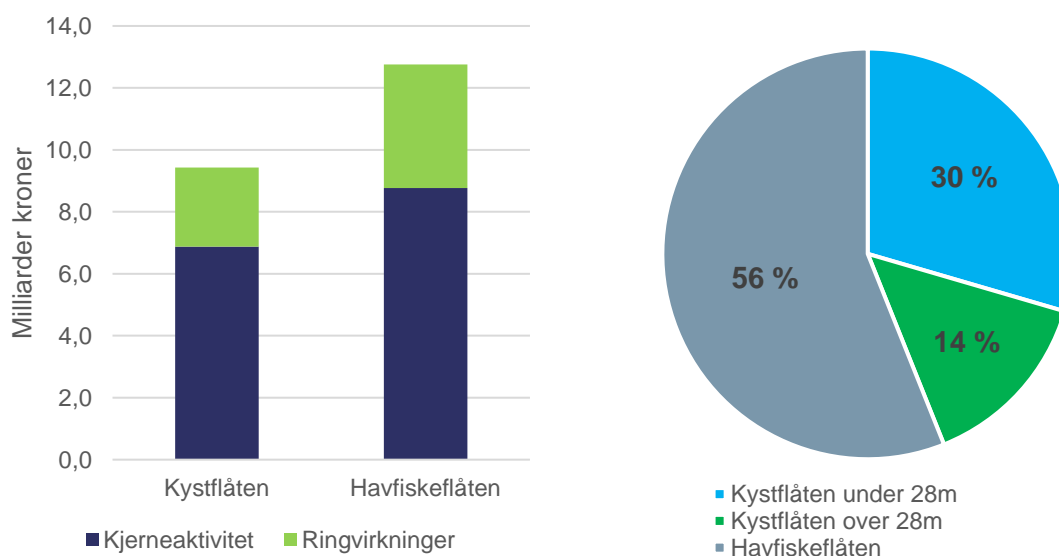


Figur 6 Verdiskaping fra flåten i 2023, samt ringvirkninger fordelt på fylke (Kilde: Nofima)

Verdiskaping fra ulike flåtegrupper

Flåtens verdiskaping fordelt på kyst og hav er vist i Figur 7 (t.v.). Kystflåten hadde i 2023 en samlet verdiskaping på 9,4 milliarder kroner, der 6,9 milliarder var fra kjerneaktiviteten mens 2,5 milliarder var ringvirkninger. For havfiskeflåten var samlet verdiskaping i 2023 på 12,8 milliarder, der 8,8 milliarder var fra kjerneaktiviteten mens 4 milliarder var ringvirkninger.

I kystflåten inngår også det man ofte refererer til som «stor kyst», altså fartøy over 28 meter største lengde med rettigheter i kystfiskeriene. For stor kyst var verdiskapingen (uten ringvirkninger) på 2,3 milliarder i 2023, som tilsvarte en tredjedel av verdiskapingen hos kystflåten totalt (Figur 7, t.h.).



Figur 7 Verdiskaping i kyst- og havfiskeflåten. Figuren til høyre inkluderer kun kjernevirksomhet (Kilde: Nofima)

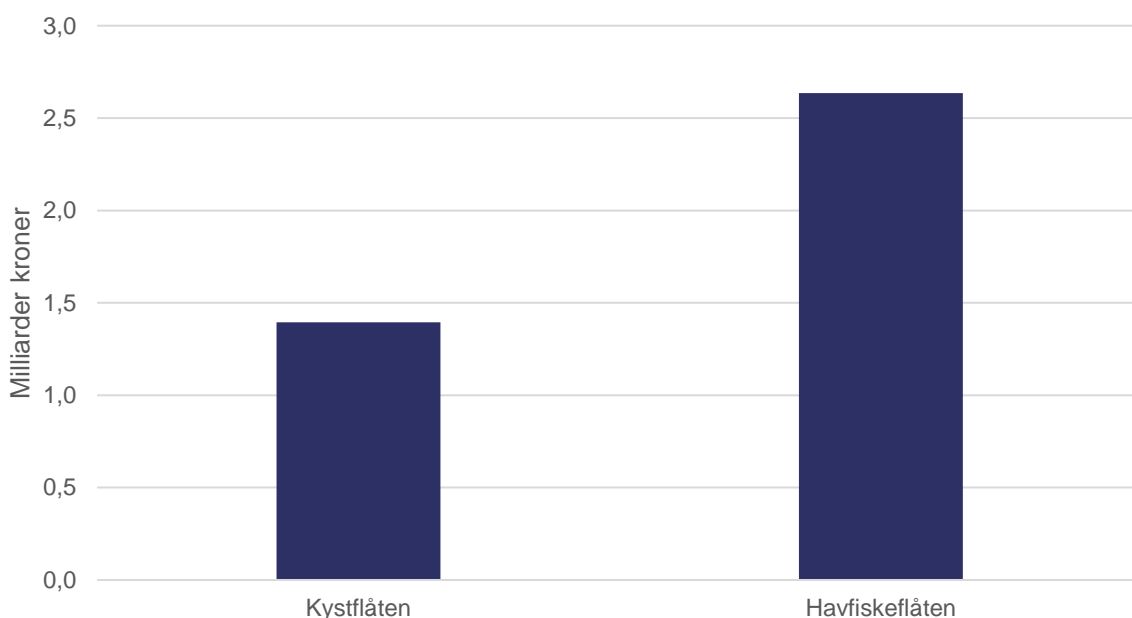
I noen sammenhenger omtales også stor kyst som del av den havgående flåten, med denne inndelingen ville havfiskeflåten stått for 70 % av verdiskapingen.

Verdiskapingen i fiskeflåten fordeler seg med 49 % som arbeidsgodtgjørelse til fiskerne og 44 % som overskudd til kapitaleierne, mens 7 % av verdiskapingen går til ulike avgifter (i tillegg betales det skatt av lønn og overskudd til eierne).

Investeringer

Oversikt over investeringer er viktig både for å kunne forstå variasjon i ringvirkningene fra år til år, og for å kunne forstå geografiske endringer i ringvirkningene. Mye av investeringene er knyttet til større verft eller utstørsprodusenter, som er konsentrert i færre kommuner enn fiskeriaktiviteten.

Flåtens samlede investeringer var på rundt 4 milliarder kroner i 2023. Det var en nedgang på nærmere 10 % fra året før hvis vi korrigerer for prisstigning. Det ble investert for 1,4 milliarder i kystflåten og for 2,6 milliarder i havfiskeflåten (Figur 8).

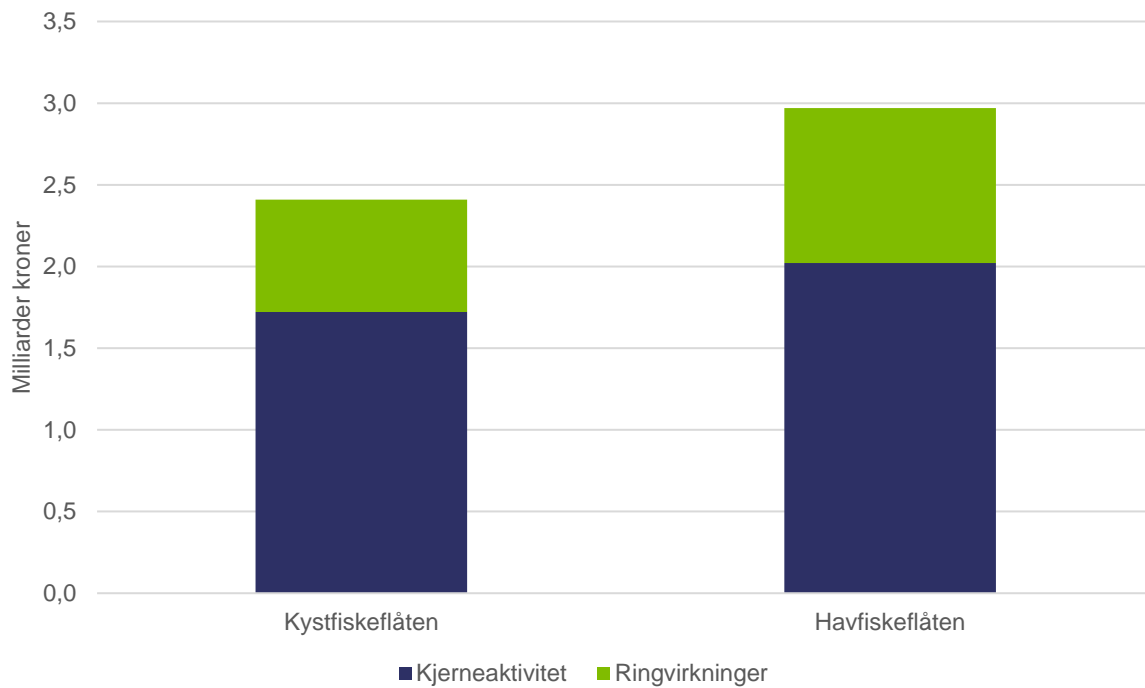


Figur 8 Investeringer i kyst- og havfiskeflåten (Kilde: Nofima)

Skattebidrag

Som del av ringvirkningsanalysen har vi estimert skatteinntektene som følger av fiskeflåtens aktivitet. Vi finner at skatteinntektene fra flåten (inkl. ringvirkninger) i 2023 var på 5,4 milliarder kroner. Fra kjerneaktiviteten ble det innbetalt en samlet selskapsskatt på 1,0 milliard, mens det fra leverandørene ble innbetalt 352 millioner i selskapsskatt. De øvrige 4 milliardene består av personskatt innbetalt fra flåten og leverandørene.

Skatteinnbetalingene fordeler seg på kyst- og havgående fartøy som vist i Figur 9, der samlet skatteinngang fra kystfiskefartøyene er på 2,4 milliarder kroner og fra havfiskefartøyene på 3 milliarder.



Figur 9 Skatteinnbetalinger per flåtegruppe (Kilde: Nofima)

2 Innledning

Fiskeri har i århundrer vært en viktig del av livsgrunnlaget for kystbefolkningen i Norge, og hatt stor betydning for norsk økonomi, eksport og sysselsetting. Selv om fiskeflåten har modernisert og effektivisert, er fiskeriene fortsatt viktige for både verdiskaping, sysselsetting og bosetting langs kysten. Fiskeflåtens aktivitet skaper også store ringvirkninger i annet norsk næringsliv, som gir grunnlag for sysselsetting og verdiskaping utenfor flåtens egen kjerneaktivitet.

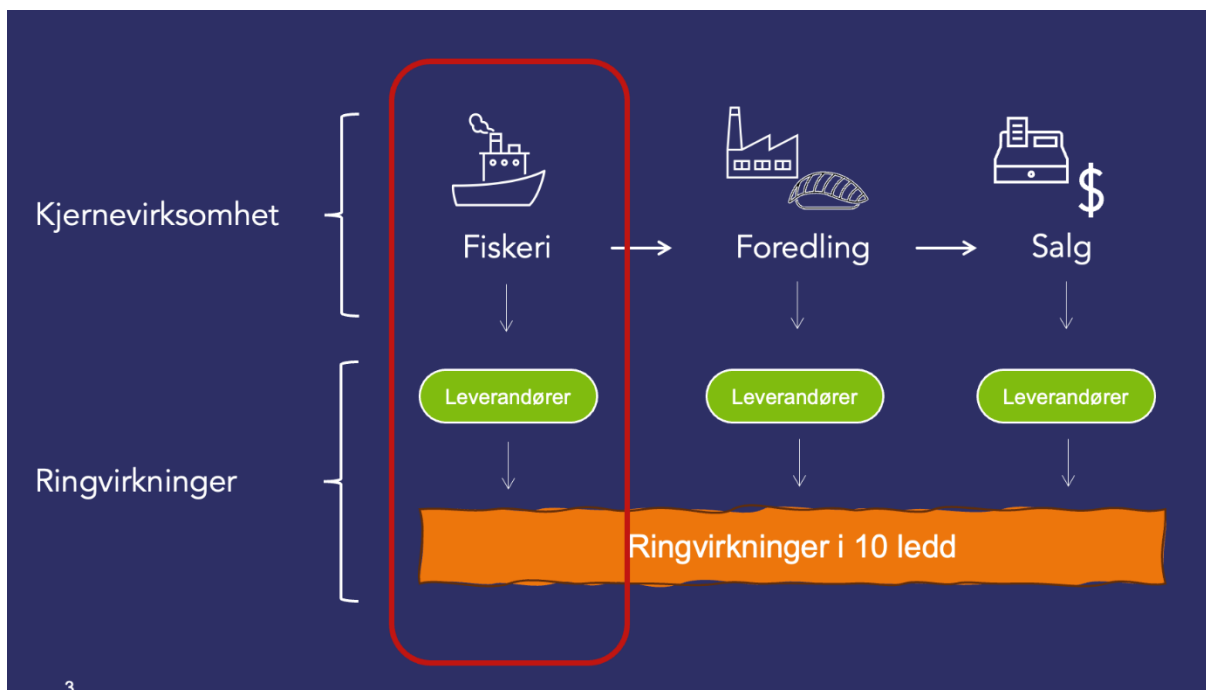
Denne rapporten gir en oversikt over sysselsetting og verdiskaping fra både kjerneaktivitet og ringvirkninger i fiskeflåten. Nofima har i samme prosjekt som denne rapporten er en del av skrevet om ringvirkninger fra hele sjømatnæringen (Nyrud et al., 2024), basert på samme datagrunnlag. Også i samme prosjekt har Nofima laget oversikt over norske leverandører til sjømatnæringen (Iversen et al., 2024). Deler av bakgrunsmaterialet i denne rapporten har sitt opphav i ringvirkningsrapporten for hele sjømatnæringen (spesielt i første del av kapittel 3), og deler er opprinnelig fra rapporten som gir oversikt over leverandørnæringen (spesielt det som handler om kostnadsstruktur), og er tatt med her for at hver rapport skal kunne leses uavhengig av hverandre.

I denne rapporten diskuterer vi først utviklingen i de faktorer som i størst grad forklarer utviklingen i verdiskaping og sysselsetting i den norske fiskeflåten. Dette er gjort gjennom å beskrive de norske fiskeriene (kapittel 3) ved fangst (3.1), fiskere (3.2) og fiskeflåten (3.3). Deretter presenteres analysene av sysselsetting (kapittel 4) og verdiskaping (kapittel 5), i form av kjernevirksomhet og ringvirkninger, fra den norske fiskeflåten. I kapittel 6 beskriver vi metoden som ligger bak analysen, inklusive diskusjoner og styrker og svakheter ved metoden, samt sammenlignbarhet med tidligere analyser.

2.1 Hva mener vi med verdiskaping og ringvirkninger?

Denne rapporten presenterer ringvirkninger for den norske fiskeflåten. Vi definerer generelt alle leddene i verdikjeden (fra venstre til høyre i figuren under) som kjernevirksomhet. Men for hvert ledd i verdikjeden kreves det også innsats av varer og tjenester fra leverandører til næringen. Det er disse kjøpene av varer og tjenester vi omtaler som ringvirkninger. Ringvirkningene er en viktig del av den totale verdiskapingen og sysselsettingen som skapes av sjømatnæringen. Ringvirkningene måler vi i ti ledd bakover (eller nedover i figuren), fra fiskeflåtens leverandører til leverandørenes leverandører og så videre.

I denne rapporten ser vi bort fra foredlingen og salgsløddet, slik at når vi i denne rapporten snakker om ringvirkninger er det kun fra fiskeri (markert med rødt). Verdiskaping og ringvirkninger fra hele sjømatnæringen har vi beskrevet i en tidligere rapport i prosjektet (Nyrud et al., 2024). Vi har også beskrevet verdiskaping og ringvirkninger fra villfiskindustrien i egen rapport (Jensen et al., 2024).



Figur 10 Skjematisk oversikt over sjømatnæringens verdikjeder (fra venstre til høyre i figuren) og ringvirkningene som skapes gjennom innkjøp fra leverandører (nedover)

Ringvirkningsanalysen for fiskeri viser hvordan sysselsetting og verdiskaping skapes, ikke bare i næringen selv, men også øvrig norsk næringsliv. I analysen er det også gjort en geografisk fordeling av både sysselsetting og ringvirkninger. I tillegg er det gjort en beregning av skatter både fra bedriftene i fiskeri, ansatte i fiskeri og skatt gjennom ringvirkninger.

Beregningene av verdiskaping og ringvirkninger er basert på analyse av regnskapene til bedrifter i sjømatnæringen, offentlig tilgjengelige data og register, samt Nofimas egne databaser. Nærmere beskrivelser av datamateriale og metoder finnes i kapittel 6.

Noen viktige definisjoner og forklaringer

Verdiskaping: Verdiskaping (bruttoprodukt) er merverdien en bedrift skaper fra innkjøp av råvare til salg av ferdig produkt (salgsverdi-varekjøp). Verdiskapingen består av lønn til ansatte, overskudd til eiere og skatt til myndighetene. Verdiskaping måles oftest som driftsresultat før avskrivninger (EBITDA) pluss lønnskostnader, og kan dermed ses som summen av avlønningen til kapital og avkastningen på arbeidskraft. En del av denne avkastningen vil så tilfalle stat og kommuner som skatteinntekter.

Netto verdiskaping: Den verdiskaping som er igjen etter at man har tatt hensyn til kapitalslit (det at bedriftens eiendeler blir mindre verdt fra år til år). Netto verdiskaping beregnes ved å trekke kapitalslit (målt som avskrivninger) fra brutto verdiskaping. I denne rapporten brukes gjennomgående netto verdiskaping.

Sysselsetting: Sysselsatte er summen av lønnstakere og selvstendig næringsdrivende, inkludert deltids- og sesongarbeidskraft.

Årsverk: Et årsverk er arbeidet som utføres av en arbeidstaker i full stilling i løpet av et år.

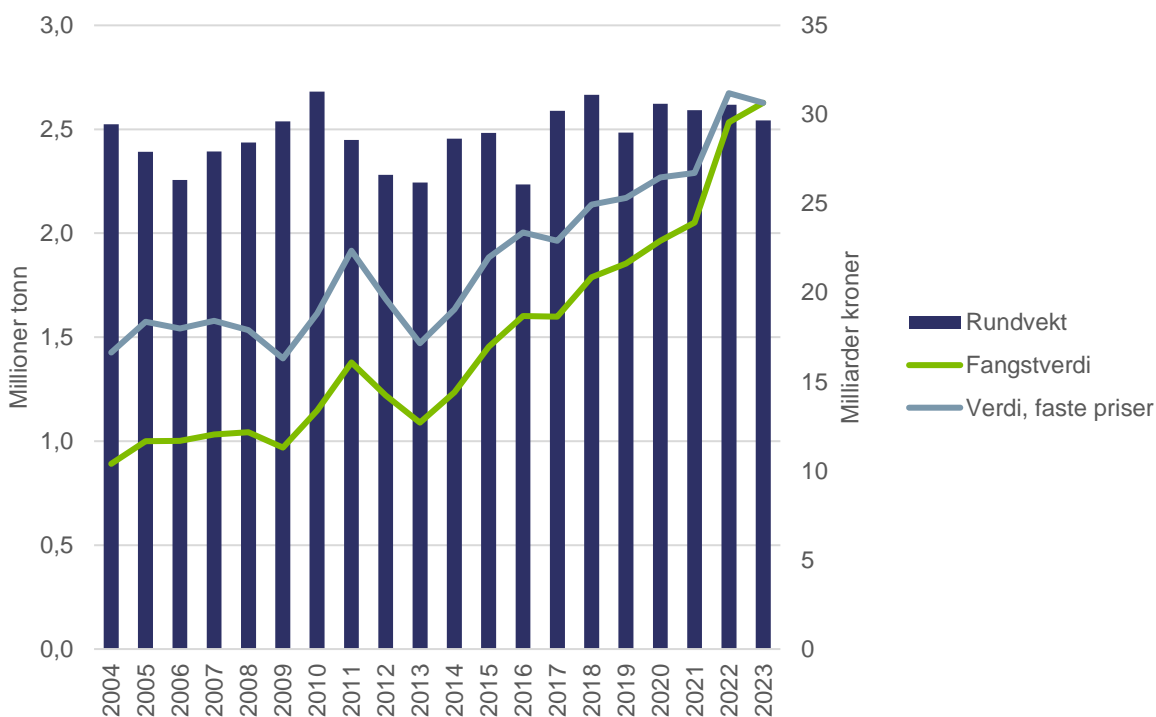
Ringvirkninger: Ringvirkninger skapes gjennom næringens (kjernevirksomhetens) kjøp av varer og tjenester. Vi måler ringvirkninger som sysselsetting og verdiskaping hos leverandører og leverandørers leverandører og så videre (hos oss beregnet i 10 ledd).

3 Fiskeriene i Norge

Aktiviteten i fiskeflåten og de ringvirkninger som skapes fra næringen kan variere mye fra år til år. For å synliggjøre hva som forklarer endringer i verdiskaping og sysselsetting fra næringen er det derfor nyttig å se på utviklingen i både volum, verdi og geografisk fordeling av fangst og landinger. Lønnsomheten i flåten har også stor betydning for verdiskapingen. Både investeringer og drift gir store ringvirkninger, men med en del forskjeller mellom flåtegruppene, noe vi kommer innom i avsnitt 3.3.4.

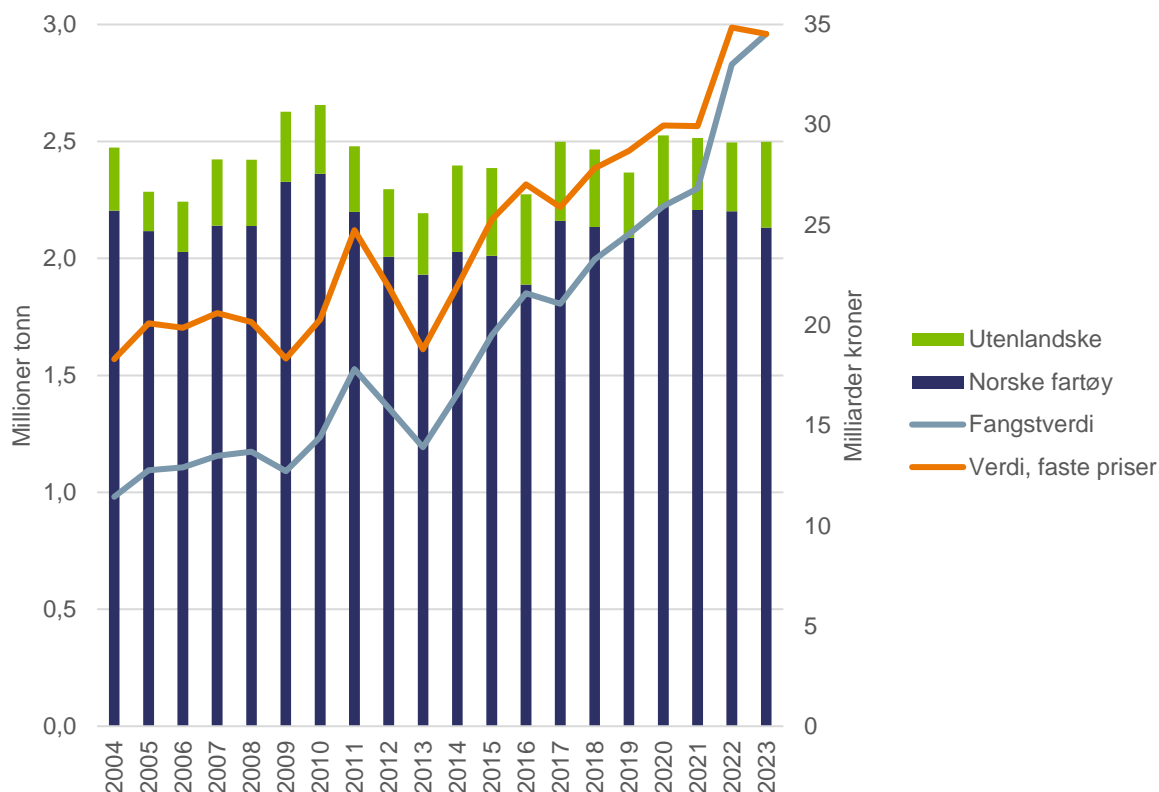
3.1 Fangst

I 2023 ble det høstet 2,54 millioner tonn fisk og skaldyr fra den norske fiskeflåten, en nedgang på 3 % i fangstvolum fra 2,62 millioner tonn året før. Selv med en liten nedgang i fangstmengden økte den samlede førstehåndsverdien med 1 milliard kroner (3 %) til 30,45 milliarder kroner. Fangstvolumet har i stor grad ligget mellom 2,2 og 2,7 millioner tonn de siste 20 årene, med variasjoner basert blant annet på bestands- og kvotesituasjonen fra år til år. Førstehåndsverdien har derimot steget betraktelig, fra 10,3 milliarder kroner i 2004 til en tredobling i 2023. Justert for inflasjon har verdiøkningen vært noe mindre, men vi har likevel sett nærmere en dobling i reell fangstverdi siden 2004 (en økning på 85 %). Vi ser også at justert for inflasjon gikk fangstverdien litt ned fra 2022 til 2023.



Figur 11 Samlet fangstvolum og førstehåndsverdi fra norske fartøy 2004–2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Figuren over viser fangst fra alle norske fartøy, uavhengig om de lander i Norge eller ikke; for fartøyene regner vi verdiskaping og sysselsetting uavhengig av hvor de leverer. For aktiviteten på land, og for ringvirkningene som skapes i nærheten av hvor fisken landes, er det utviklingen i *landingsene* som er mest relevant; Figur 12 viser landinger i Norge.

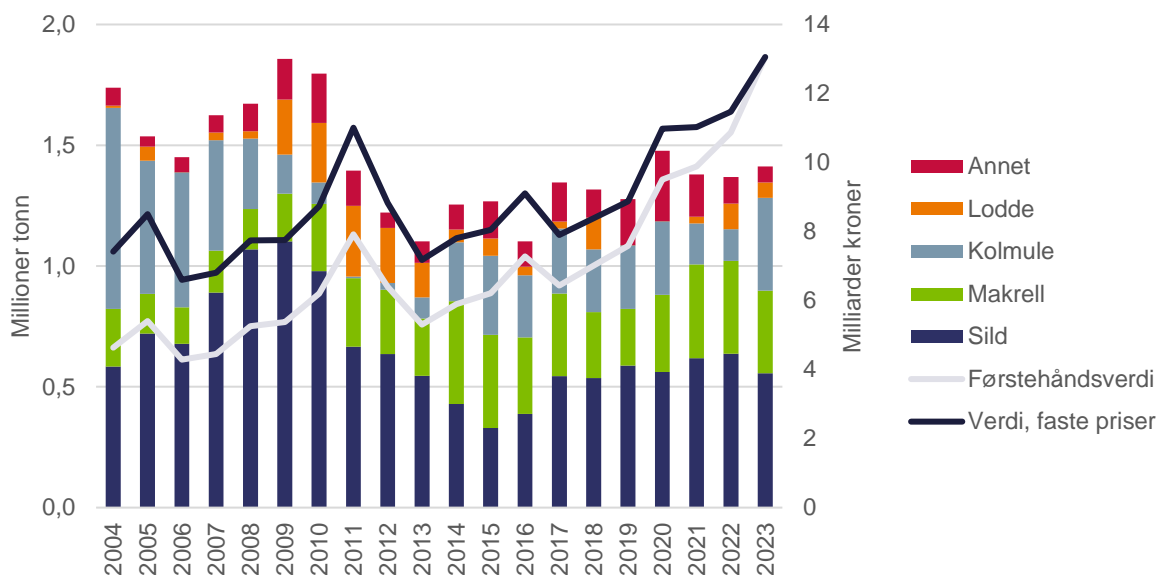


Figur 12 Landinger i Norge fra norske fartøy 2000–2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Både de pelagiske fiskeriene og bunnfiskeriene har hatt verdivekst i landingene de siste 20 årene, som vist i Figur 13 og Figur 14. Det ble i 2023 landet 1,4 millioner tonn av pelagiske arter og 834 000 tonn av hvitfisk/bunnfisk og krabbe. Dette tilsvarer en 8 % reduksjon i hvitfisk/bunnfisk og en liten økning i pelagisk. Økningen i pelagisk skyldtes en tredobling av volumet av kolmule, ellers var det en reduksjon i fangst av alle de de andre store pelagiske artene.

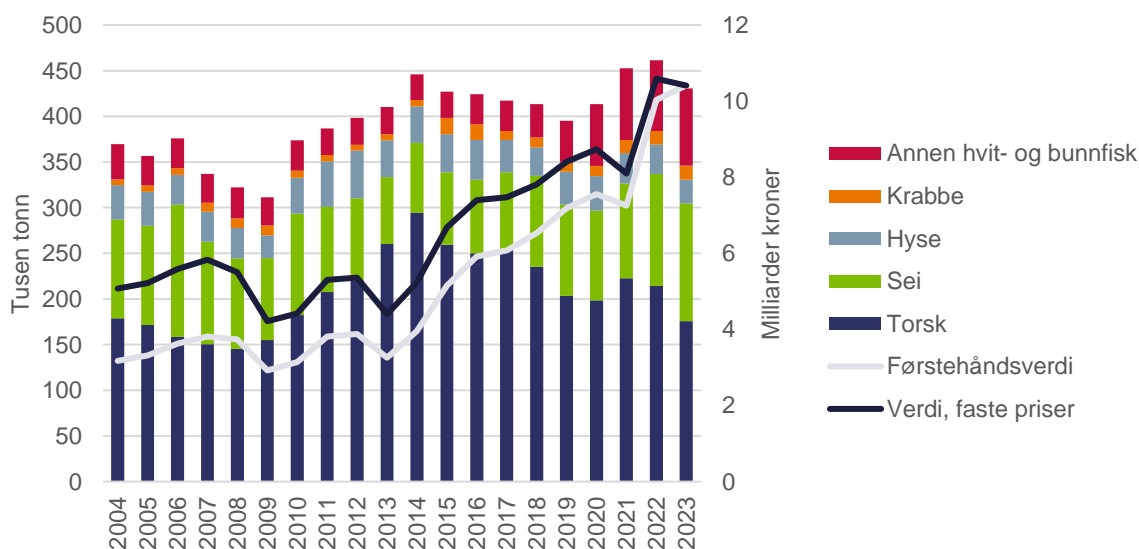
Innen pelagisk har fangstvolumet vært lavere de senere årene enn rundt årtusenskiftet, etter store fangster av kolmule tidlig på 2000-tallet og stor fangst av sild tidlig på 2000-tallet. For pelagisk fisk har imidlertid verdien per kilo økt mye, og ikke minst har fangstene av godt betalt makrell økt, slik at man likevel har sett en stor samlet verdivekst. I 2023 ble det landet pelagisk fisk for 13 milliarder kroner, hvor makrell stod for 5,8 milliarder og sild for 5,1 milliarder. Kolmule sto for 345 millioner kroner i 2022, og økte til nærmere 1,3 milliarder i 2023.

I pelagisk sektor har man over tid sett en dreining mot at mer råstoff går til konsumprodukter fremfor mel- og oljeproduksjon. I 2004 gikk 44 % til konsum og 56 % til mel- og oljeproduksjon, sammenlignet med 59 % til konsum og 41 % til mel- og oljeproduksjon i 2023. Bearbeidingsgraden har også økt, med større innslag av filetproduksjon. Vridningen mot bedre betalte anvendelser av pelagisk fisk har også bidratt til en prisstigning i førsteleddet mellom fisker og fiskeindustri.



Figur 13 Landinger i Norge (volum og førstehåndsverdi) for pelagiske arter fra norske og utenlandske fartøy 2004–2023, førstehåndsverdi er inflasjonsjustert: 2023 = 100 (Kilde: Fiskeridirektoratet og SSB)

For bunnfisken var verdioppgangen lenge drevet frem av volumvekst (2008 til 2014), mens prisveksten har vært viktigst de senere årene. Fangstvolumet har gått ned i bunnfiskeriene de siste årene, i hovedsak på grunn av reduserte torskekvoter. For mye av hvitfiskindustrien er det landingene av fersk fisk som er avgjørende for aktivitetsnivået. Figur 14 viser landingene av fersk hvit-/bunnfisk de siste 20 årene. Fangstvolumet på fersk torsk hadde en reduksjon på 18 % fra 2022 til 2023, mens økte kilopriser for torsk i 2023 gjorde at fangstverdien økte 3 %. Sammen med noe økt fangstvolum og fangstverdi på sei og annen hvit- og bunnfisk gjorde dette at bunnfiskeriene så en total reduksjon på kun 7 % i volum fersklandet (ikke-frossen) og en 4 % økning i verdi i 2023.



Figur 14 Fangstvolum og førstehåndsverdi (faste priser, 2023 som basis) for bunnfiskarter landet i Norge 2004–2023 fra norske og utenlandske fartøy, som ikke leveres frossen (Kilde: Fiskeridirektoratet)

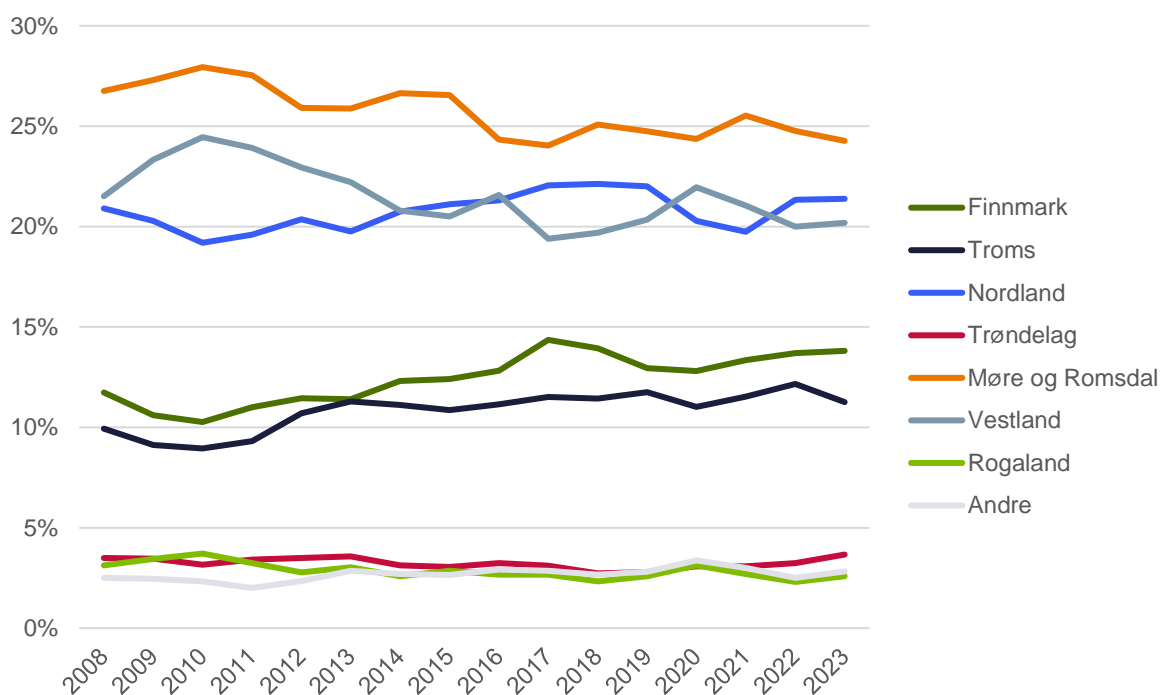
Torsk er den største arten innen bunnfiskeriene, både i volum og verdi, og det ble i 2023 landet torsk for 10,6 milliarder kroner. Dette tilsvarte 31 % av den totale førstehåndsverdien for all fisk landet.

3.1.1 Regional fordeling av fangst og landinger

I hvilke regioner fisken fanges og landes, samt hvor fartøy har hjemmehavn har innvirkning på hvor flåten kjøper varer og tjenester, og følgelig den geografiske fordelingen av ringvirkningene fra flåten.

En rekke varer og tjenester (for eksempel drivstoff, proviant og mindre reparasjoner, vedlikehold og utstyrsanskaffelser) vil i de ulike fangstsesongene ofte kjøpes nært fangstfelt og landingssted, altså der fartøyene befinner seg til enhver tid. Kjøp av andre typer varer og tjenester, som lengre verkstedsopphold med tilhørende anskaffelser, etc., med resulterende planlagt eller uplanlagt lengre landligge, skjer gjerne nærmere hjemmehavn. I tillegg er det selvfølgelig en rekke varer og tjenester som må kjøpes der varene og tjenestene er tilgjengelige; leverandørene til mange varer og tjenester flåten kjøper er konsentrert i de store byene, større fiskerikommuner eller regionale sentra langs kysten (Iversen et al, 2024). Når vi har beregnet ringvirkninger på fylkes- og kommunenivå har vi tatt hensyn til både hvor flåten hører hjemme og hvor fangsten leveres. Fylkesvis fordeling av fangstverdi vises i Figur 15 (fartøyfylke) og Figur 16 (landingsfylke).

Møre og Romsdal er fylket som har størst andel av fangstverdien. Fylkets andel av fangstverdien har hatt en svak nedadgående trend de siste 15 årene (Figur 15), men har hele perioden vært på omtrent en fjerdedel av landets fangstverdi. Vestland og Nordland kommer etter med litt over en femtedel av landets fangstverdi hver. Fangster på fartøy fra Finnmark og Troms utgjorde henholdsvis 14 og 11 % i 2023, som vi ser av Figur 15 er dette noe høyere enn for 15 år siden.

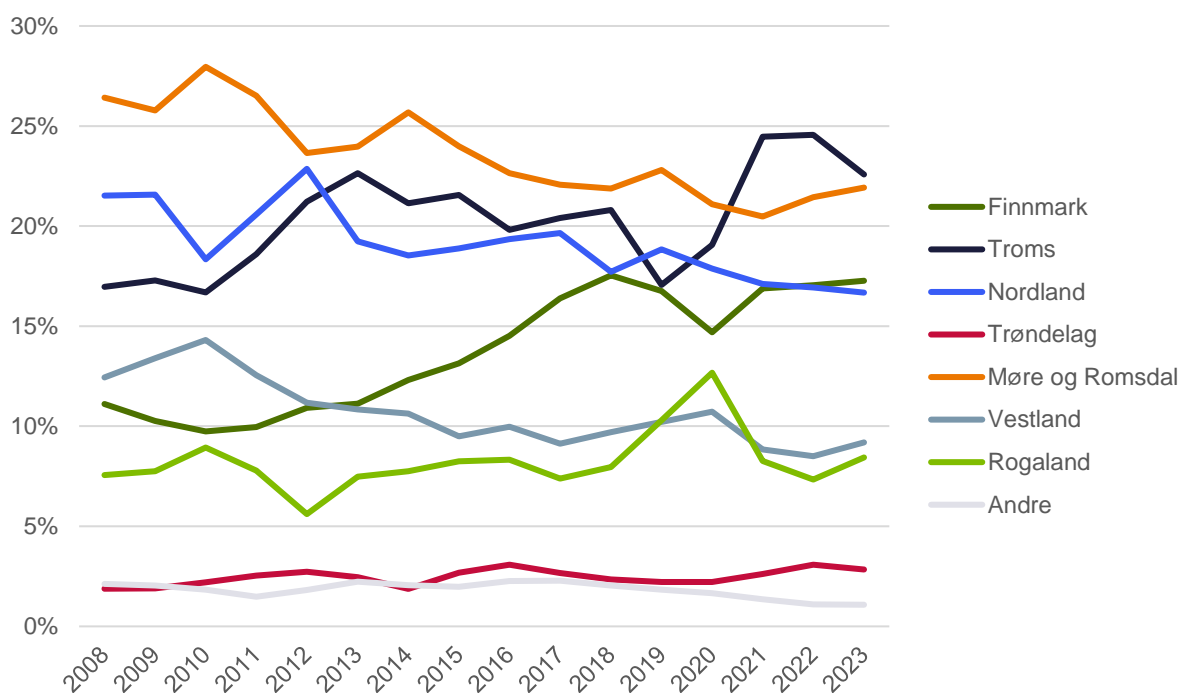


Figur 15 Andel av fangstverdi etter fartøyfylke (Kilde: Fiskeridirektoratet)

For bosetting, sysselsetting og verdiskaping langs kysten er det viktigere hvor fangstene landes enn hvor fartøyene er registrert. Den pågående struktureringen i flåten betyr at de totale landingene kommer fra stadig færre fartøy. Landingene blir større og færre, som igjen gir økt konkurranse om råstoffet. Dette har gjort at industrien har investert i økt kapasitet for å være i stand til å ta imot større fangster (A. Iversen et al., 2018a). Dette har igjen bidratt både til at det er færre bedrifter i industrien, og at færre steder har fiskeindustri (Iversen et al., 2018). Disse endringene har konsekvenser for den geografiske spredningen av aktiviteten i næringen, og fordelingen av ringvirkningene.

I 2023 landet fiskeflåten aller mest i Troms fylke (23 %), målt som andel av total norsk fangstverdi. Rett bak kom Møre og Romsdal (Figur 16). I Finnmark og Nordland ble det i hvert av fylkene landet omtrent 17 % av norsk fangst, målt i fangstverdi.

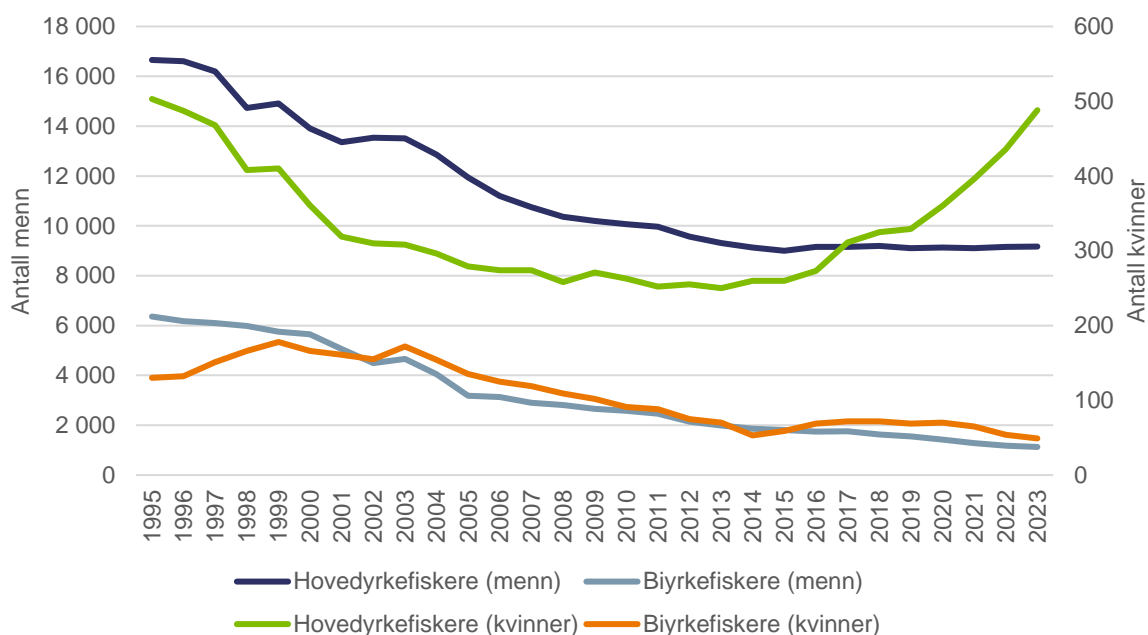
Vi ser også av landingssted (Figur 16), som for fangst per fartøyfylke (Figur 15), at Finnmark og Troms har økt sine andeler gjennom de siste 15 årene. Samlet har totalverdi av landingene i disse to fylkene fra 2008 til 2023 økt fra å ligge rett i overkant av 25 % til de siste tre år å ligge rundt 40 % av norske fangstverdier. En økning på bekostning av verdiandeler landet i Møre og Romsdal, Nordland og Vestland. Det meste av bunnfisk landes i nord, mens landingene lenger sør domineres av pelagiske arter. Prisutviklingen på sild og makrell har vært god, men enda bedre for torskfisk, noe som er en viktig grunn til økningen i Troms og Finnmarks andel av verdien.



Figur 16 Andel av fangstverdi etter landingsfylke (Kilde: Fiskeridirektoratet)

3.2 Fiskere

Ved utgangen av 2023 er det ifølge Fiskermanntallet over 9 600 menn og kvinner som har fiskeri som hovedyrke. I tillegg er det knappe 1 200 som har fiskeri som biyrke. Antall menn med fiske som hovedyrke har nesten halvert seg de siste 30 årene, som vi ser av Figur 17. De siste 10 årene har antallet stabilisert seg på vel 9 100. Menn med fiske som biyrke har hatt omtrent samme trend, men med en jevn nedgang også de siste 10 årene til rundt 1 100 fiskere ved utgangen av 2023. Antall kvinner med fiske som hovedyrke har i løpet av de siste 30 årene først halvert seg, for så å doble seg igjen, og er ved utgangen av 2023 knappe 500, mot 250 for 10 år siden.



Figur 17 Antall fiskere fordelt på yrke og kjønn (Kilde: Fiskeridirektoratet)

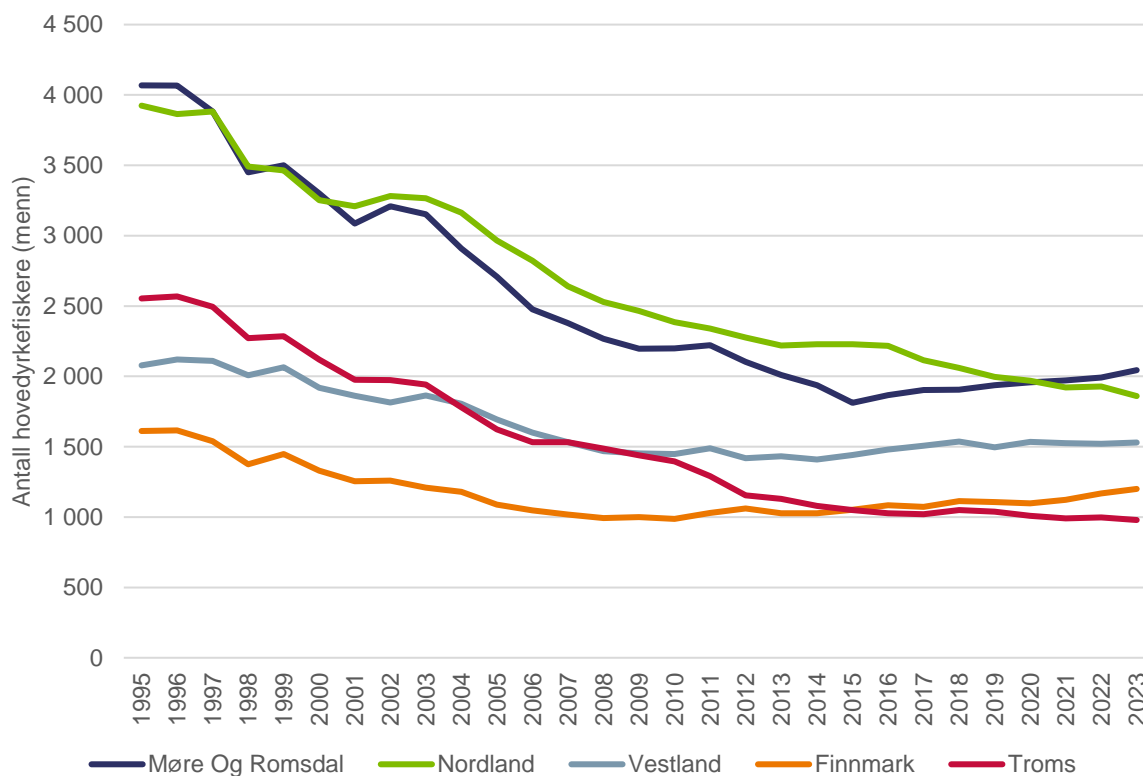
Møre og Romsdal fylke har flest registrerte hovedyrkefiskere (Tabell 1). Samlet var det per utgangen av 2023 nærmere 2 300 med fiskerstatus i fylket (hovedyrkefisker og biyrkefisker). Nordland følger hakk i hæl med over 2 200 fiskere, og er fylket som har flest biyrkefiskere. Også i fylkene Vestland, Finnmark og Troms er det mange registrerte fiskere (Tabell 1). Møre og Romsdal huser et flertall av de større fartøyene på over 28 meters lengde, og har mye aktivitet innen de pelagiske fiskeriene. Store deler av den mindre kystflåten holder til i Nord-Norge, med et høyt antall aktive fiskere og fartøy i disse fylkene. Flåten i nord har mye aktivitet knyttet opp mot de hektiske, kystnære sesongfiskeriene i torskesektoren på vinteren og våren.

Tabell 1 Fiskermanntallet per 31.12.2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fylke	Hovedyrkefisker			Biyrkefisker		
	Kvinner	Menn	Totalt	Kvinner	Menn	Totalt
Møre Og Romsdal	107	2 043	2 150	2	111	113
Nordland	83	1 860	1 943	12	278	290
Vestland	52	1 529	1 581	2	93	95
Finnmark	148	1 200	1 348	13	204	217
Troms	38	979	1 017	5	177	182
Trøndelag	16	488	504	4	90	94
Rogaland	14	401	415	6	53	59
Agder	10	304	314	1	63	64
Østfold	7	98	105	1	23	24
Vestfold	2	66	68	2	17	19
Oslo	6	61	67		2	2
Akershus	3	50	53	1	5	6
Telemark	2	40	42		11	11
Buskerud		28	28			
Innlandet		22	22			
Totalt	488	9 169	9 657	49	1 127	1 176

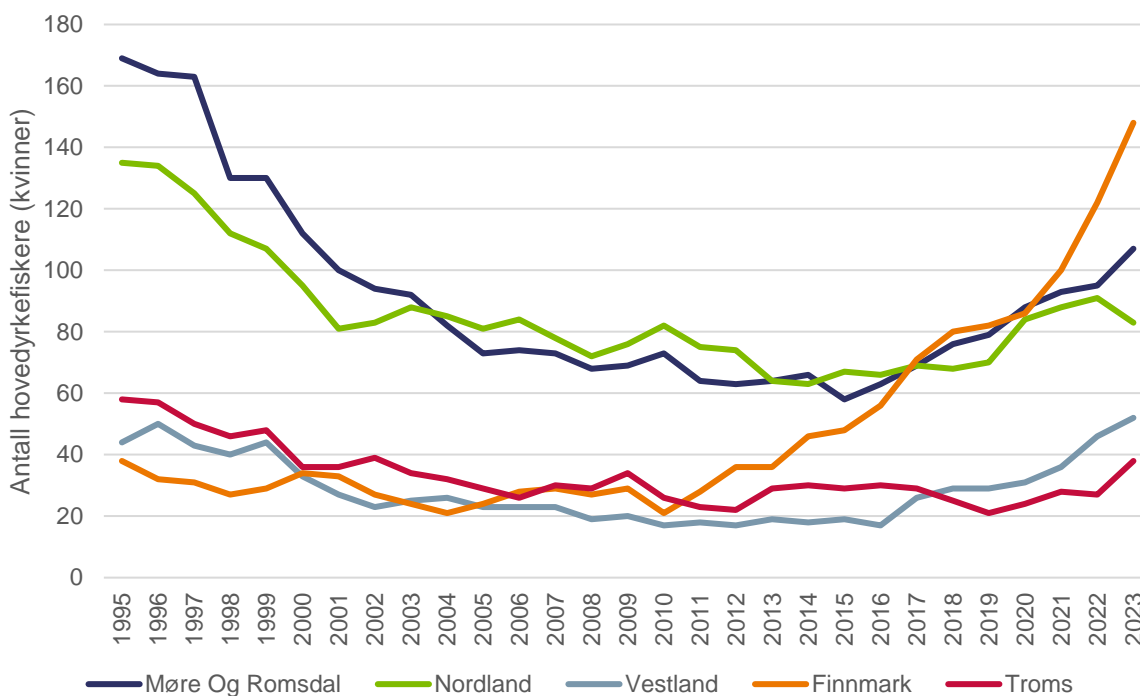
En langvarig trend har vært at det stadig blir færre fiskere totalt. Utviklingen mellom 2014 og 2023 er imidlertid forskjellig mellom de fem fylkene med flest fiskere og mellom kjønn (Figur 18 og Figur 19).

De siste 10 årene har antallet menn med fiske som hovedyrke økt i Finnmark (17 %), Vestland (9 %) og Møre og Romsdal (5 %), på samme tid som antallet er redusert i Nordland (-17 %) og Troms (-9 %). Økningen i Finnmark kan blant annet være som følger av begunstigende rammevilkår der bosted i Finnmark er en forutsetning (eksempelvis i kvoteregulert kongekrabbefiske).



Figur 18 Antall hovedyrkefiskere (menn) fra 1995–2023 i de fem fylkene med flest fiskere i 2023. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

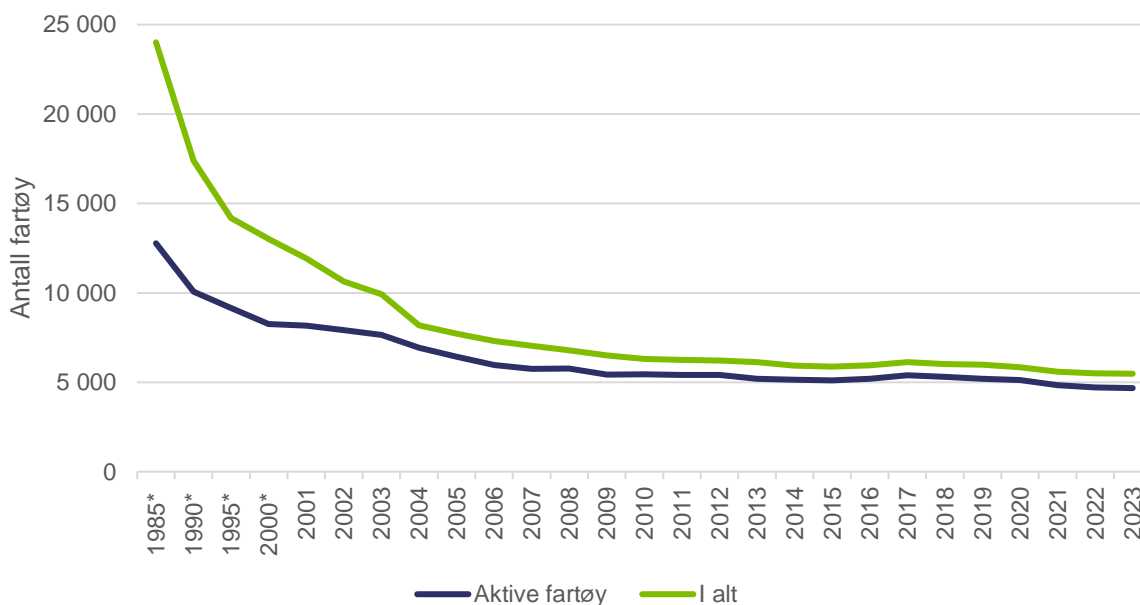
Antallet kvinner med fiske som hovedyrke har som nevnt doblet seg de siste 10 årene (Figur 17). Selv om antallet fra 2014 til 2023 har økt i alle de fem fylkene med flest registrerte fiskere i 2023, er det betydelige forskjeller i utvikling mellom fylkene (Figur 19). Finnmark har hatt den største økningen de siste 10 årene, på over 220 %, mens Vestland har økt antall kvinnelige hovedyrkefiskere med 190 %, Møre og Romsdal med omtrent 60 % og Nordland og Troms med rundt 30 % hver fra 2014 til 2023.



Figur 19 Antall hovedyrkefiskere (kvinner) fra 1995–2023 for de fem fylkene med flest fiskere i 2023. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

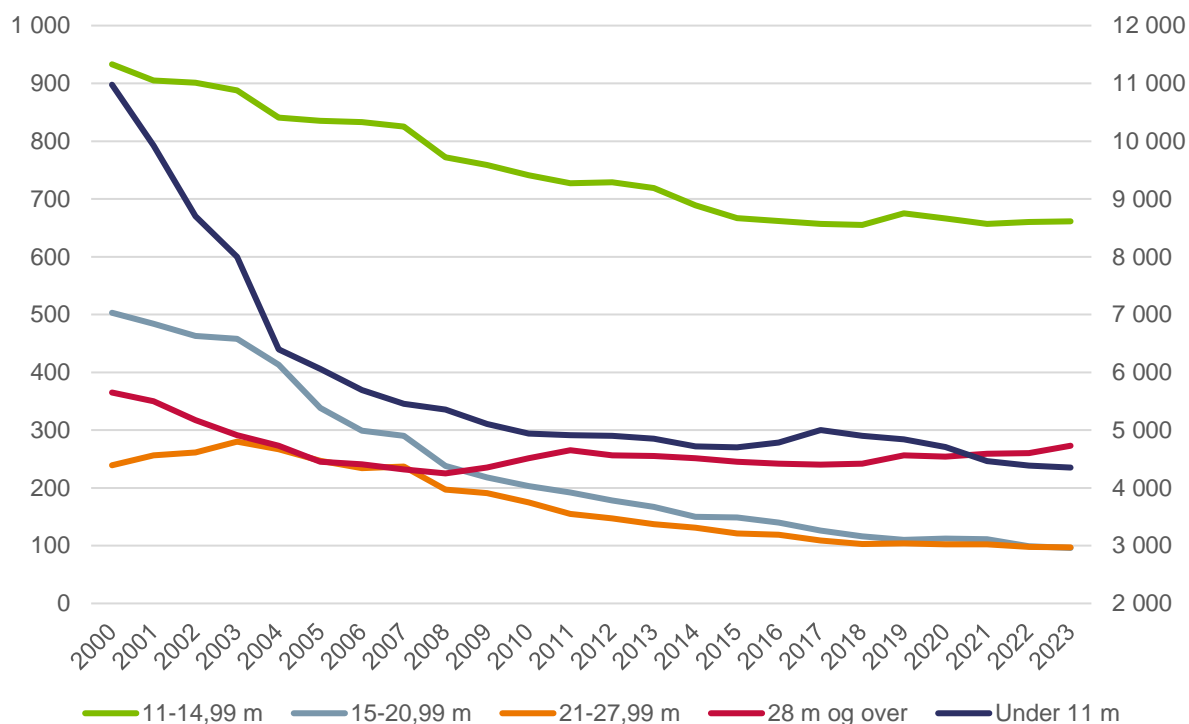
3.3 Fiskeflåten

I 2023 var det 5 478 fiskefartøy i merkeregisteret, hvorav 4 675 aktive (fartøy med fangstinntekt) registrert i merkeregisteret (Figur 20). Av de aktive fartøyene var det 4 264 med fangstinntekt over 50 000 kroner. Den aktive fiskeflåten i 2023 er 40 % mindre i antall enn den var da strukturkvoteordningen for kystflåten ble innført for 20 år siden, i 2004. Som Figur 20 viser var det stor nedgang i antall fartøy, både aktive og totalt, også i tiårene før.



Figur 20 Antall fiskefartøy i merkeregisteret, totalt og antall aktive fartøy (fartøy registrert med fangstinntekt), * 5 årsintervall (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fartøylengde, og i enkelte tilfeller lasteromskapasitet, er bestemt som begrensning/åpning for typer tillatelser som kan knyttes til et fiskefartøy i de viktigste norske kommersielle fiskeriene. Fartøyene som utgjør fiskeflåten deles derfor ofte i lengdegrupper, der fartøy under 11 meter er den desidert mest tallrike. I 2023 befinner 79 % av fiskeflåten seg i nevnte kategori, mens 12 % er fartøy mellom 11 og 14,99 meter, 2 % er mellom 15 og 20,99 meter, 2 % er mellom 21 og 27,99 meter og 5 % av fiskefartøyene er over 28 meter. Denne fordelingen har vært omtrent den samme de siste 10 årene.



Figur 21 Antall fartøy per lengdegruppe i norsk fiskeflåte, med fartøy under 11 meter på høyre akse (Kilde: Fiskeridirektoratet)

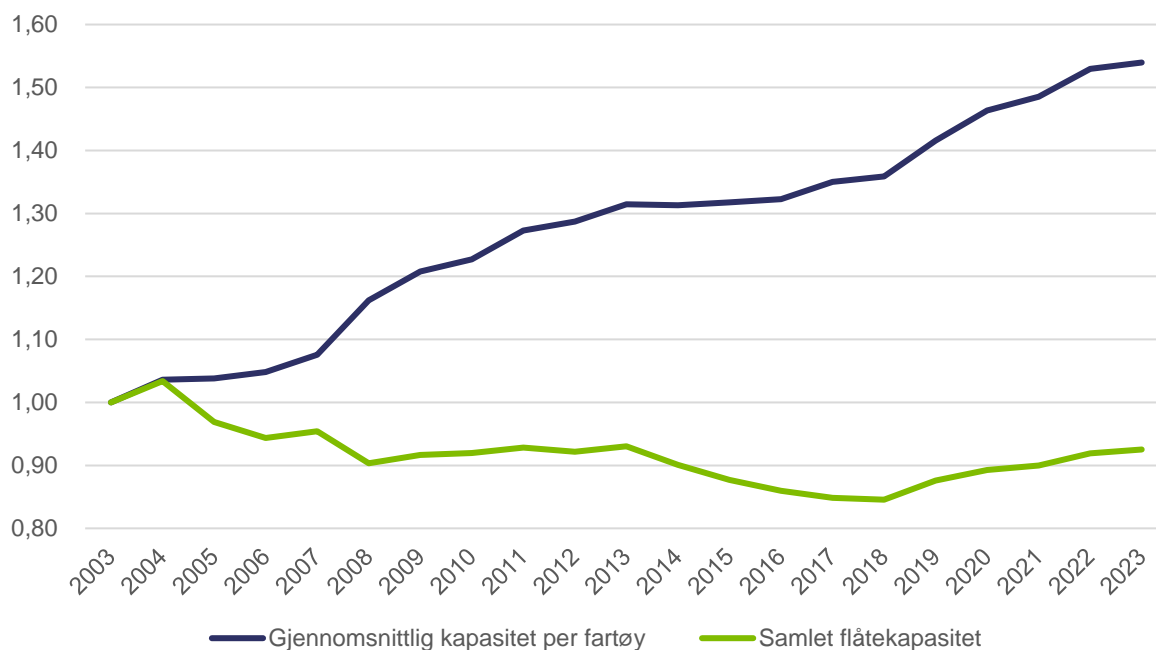
Reduksjonen i antall fartøy fra tidlig på 2000-tallet til 2023 har berørt alle grupper (Figur 21), og resultert i at det i 2023 er 58 % færre fiskefartøy i merkeregisteret enn i 2000. Nedgangen er som nevnt blant annet et resultat av ulike strukturvirkemidler (strukturvoteordning, kondemneringsordning) innført etter 2000, der målet har vært å løfte flåtens lønnsomhet gjennom å redusere antallet fartøy og dermed redusere (over-) kapasitet (Iversen et al., 2018b; Dreyer et.al., 2022).

De store strukturelle endringene som har skjedd medfører at kvotene er samlet på færre fartøy, som videre fører til bygging av nye og store fartøy. Dette har for flere reguleringsgrupper gitt en utvikling mot redusert fangstkapasitet på gruppenivå, men økt kapasitet på fartøynivå. Mange har brukt det økte økonomiske handlingsrommet til nettopp å investere i nyere, mer effektive fartøy med større lasteromskapasitet. Også den teknologiske utviklingen har vært en driver bak økt effektivitet på fartøynivå.

For å måle flåtens kapasitet kan man benytte den tekniske indikatoren Vessel Capacity Unit (VCU), som tar utgangspunkt i fartøyenes lengde, bredde, og motorkraft². Som et eksempel har vi i Figur 22 satt opp kapasitetsutviklingen målt ved VCU for fartøy med deltakeradgang i ett eller flere av de ulike lukkede kystfiskeriene. Vi finner at gruppens totale fangstkapasitet falt med 7 % fra 2003 til 2023. Det meste av nedgangen kom i perioden 2003–2008 (de første årene med strukturvirkemidler i kystflåten). Fra 2008 har utviklingen vært noe mer stabil, med en nedgang fra 2013 til 2018 og en påfølgende økning igjen etter 2018. Den gjennomsnittlige kapasiteten per kystfiskefartøy har på den andre siden økt med 54 %

² VCU = lengde x bredde + 0,45 x motorkraft (Se for eksempel FAO, 1999)

over den samme perioden. I kystflåten har vi spesielt etter 2007/2008 sett kraftig vekst i kapasiteten til de største fartøyene som følge av en reguleringsendring der den øvre størrelsesbegrensingen for å delta i kystfisket ble endret fra et lengde- til et lasteromsmål.



Figur 22 Kapasitetsutvikling målt ved VCU. Fartøy med deltakeradgang i ett eller flere av de ulike lukkede kystfiskeriene. Indeksert (2003 = 1,0). (Kilde: Nofima)

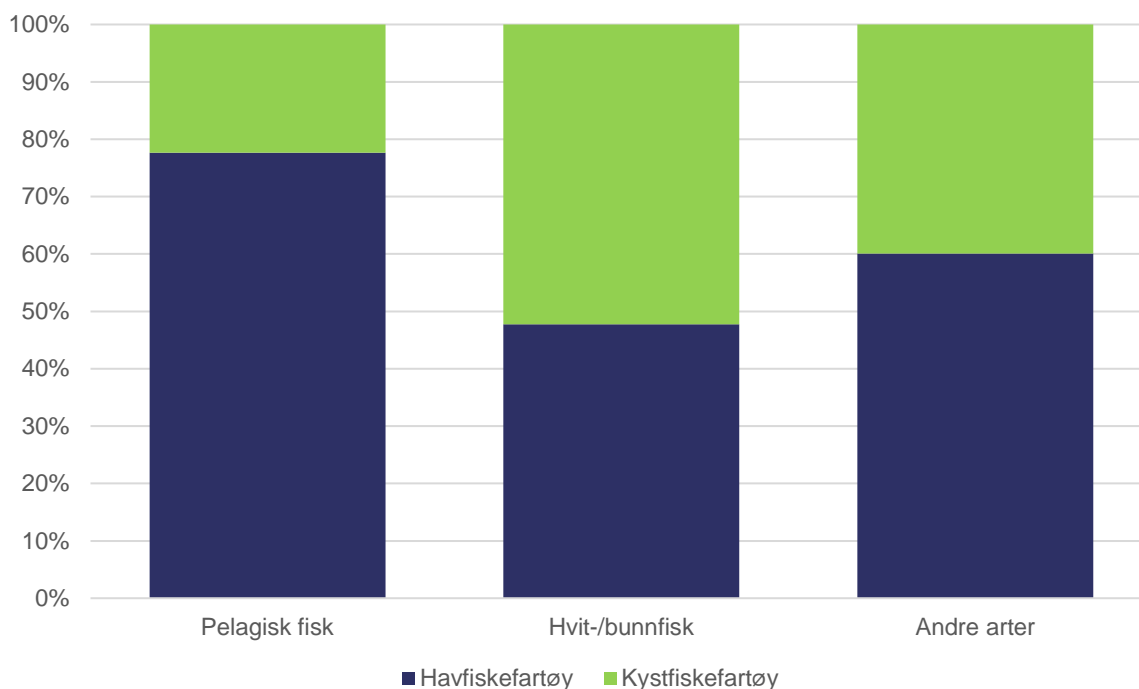
Flåteutviklingen og de endringer dette medfører i fangstatterferd har konsekvenser for aktiviteten på land. Først og fremst i fiskeindustrien (Iversen et al., 2018a), som nevnt i kapittel 3.1.1, men også i leverandørnæringene ved at sammensetningen av hva som kjøpes er endret. Med færre og større fartøy dreies innkjøpene mot mer kapitalvarer. Ringvirkningene som kommer fra fiskeflåten blir på denne måten påvirket av utviklingen i form av hva som kjøpes og hvor det kjøpes fra.

3.3.1 Kyst- og havfiskeflåtens fiskerier

Havfiskeflåten fanget cirka to tredjedeler (1,66 millioner tonn) av det samlede fangstvolumet i 2023, mens kystfiskeflåten³ tok en tredjedel (885 000 tonn), se Figur 23. Kyst- og havfiskeflåten har fokus på ulike arter, med ulik verdi.

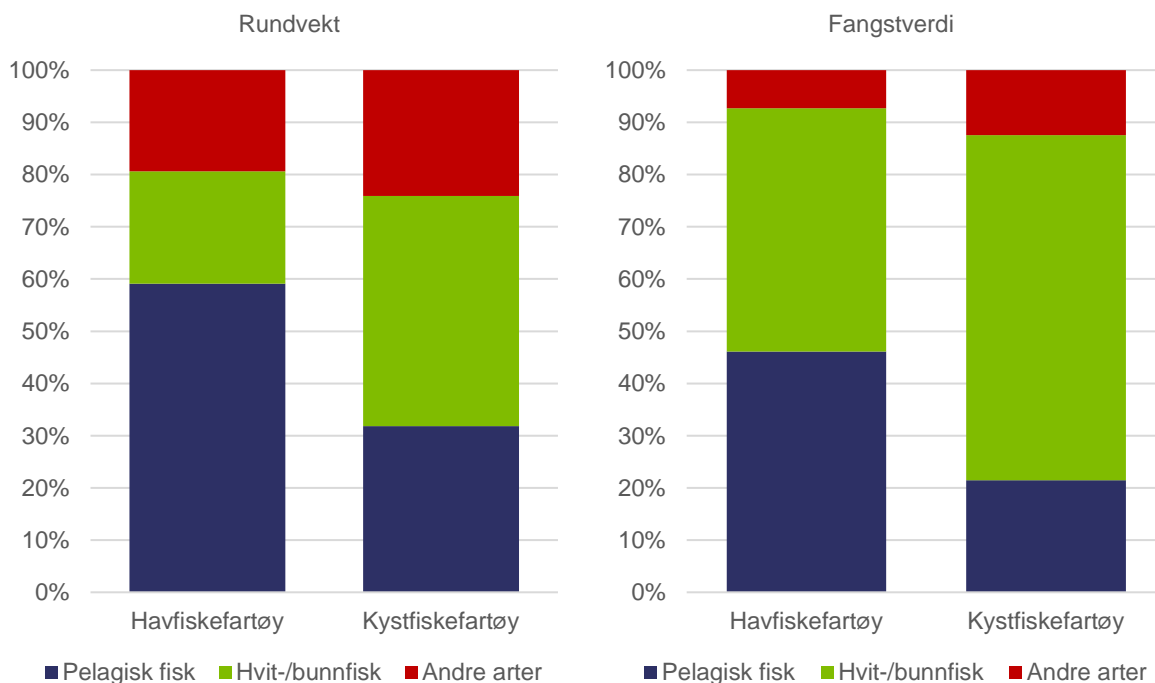
Målt i volum tok havfiskeflåten rundt 80 % av den pelagiske fisken, mens hvit-/bunnfisk fordelte seg omtrent 50/50 mellom kyst og hav (Figur 23). Havfiskeflåten tok rundt 65 % av silda, 70 % av makrellen og det meste av lodda og kolmula, mens kystflåten tok rundt 60 % av både torsken og seien. Kystflåten sto for 44 % av den totale fangstverdien.

³ Fartøy som deltar i de lukkede fiskeriene, er plassert i kyst-/havgruppen etter hvilke rettigheter de innehar. Totalen inkluderer også åpen gruppe og fritidsfartøy, blant annet, som naturlig nok er plassert i kystgruppen. Mer om metoden i metodekapitlet.



Figur 23 Fangstandel kyst- og havfiskefartøy, per artsgruppe, rundvekt (Kilde: Fiskeridirektoratet/Nofima)

Figur 24 viser den relative betydningen av de ulike fiskeriene for henholdsvis kyst- og havfiskeflåten, målt både i volum og i fangstverdi. For den havgående flåten ser vi at pelagiske arter utgjør cirka 60 % av fangstvolumet og 45 % av fangstinntektene, mens hvit-/bunnfisk utgjør cirka 20 % av volumet og nesten 50 % av inntektene. For kystflåten utgjør pelagisk cirka en tredjedel av fangstvolumet og 20 % av inntektene, mens hvit-/bunnfisk utgjør 45 % av volumet og to tredjedeler av fangstinntekten.

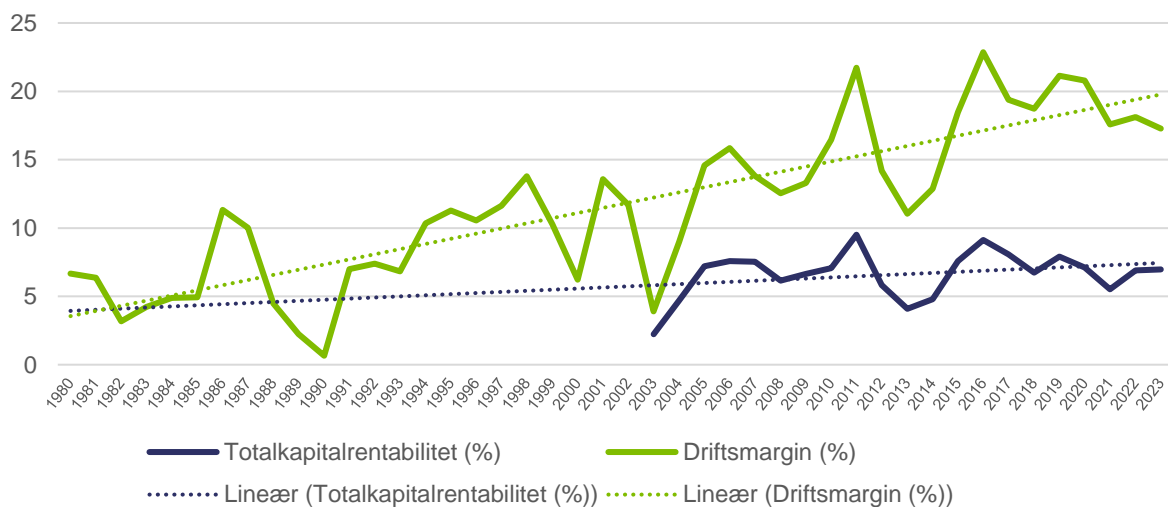


Figur 24 Fangstandel per artsgruppe for kyst- og havfiskefartøy, rundvekt og verdi (Kilde: Fiskeridirektoratet/Nofima)

3.3.2 Lønnsomhet i flåten

Det har vært stor variasjon i lønnsomheten i flåten fra år til år, men det er likevel mulig å peke på noen hovedtrender. Hovedtendensen i lønnsomhetsutviklingen er at lønnsomheten i flåten over tid har bedret seg betydelig. Lønnsomheten i flåten har gått ned de siste årene, men er fortsatt god, med en driftsmargin på 17–18 % de siste 3 årene.

På tross av store subsidier ser vi for de fleste årene lav lønnsomhet i 1980-årene, med 1989 og 1990 som de svakeste årene. Utover 1990-tallet kan vi se effektene av både bedret ressurstilgang og en viss reduksjon i kapasitet i flåten. Det at strukturordninger innføres også for kystflåten fra 2004 bidrar også til økt lønnsomhet de siste 15 årene. Fiskeridirektoratet samlet før 2003 ikke inn balansedata som muliggjorde kalkulasjon av total kapitalrentabilitet⁴.



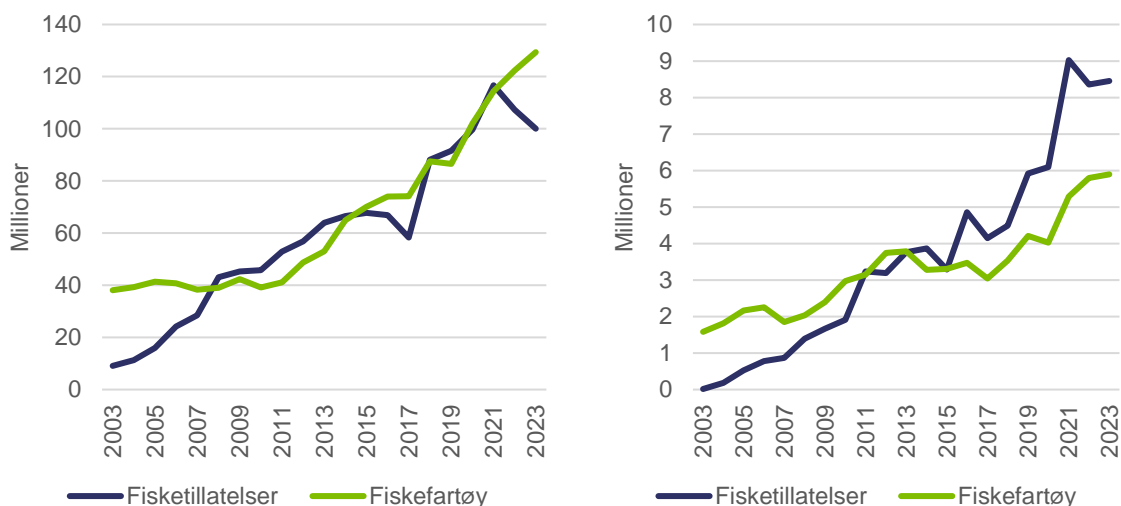
Figur 25 Totalkapitalrentabilitet og driftsmargin i norsk fiskeflåte 1980–2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Trendlinjene i figuren over viser tydelig at økningen i driftsmargin er større enn økningen i total kapitalrentabilitet. Om vi ser bort fra 2003, vil trenden for total kapitalrentabilitet være flat. Når total kapitalrentabiliteten ikke øker i takt med driftsmarginen⁵, så skyldes det at flåten etter hvert har fått betydelig mer kapital å forrente. Det har vært investert store summer i nybygg og det har bygd seg opp og blitt omsatt store kvoteverdier. Begge deler har økt kapitalbindingen i næringen. Kapitalbindingen er vist i Figur 26. Både kystflåten og den havgående flåten har hatt markerte økninger i kapitalbindingen i fartøy, men det er likevel fisketillatelse som står for den mest markante økningen i kapitalbinding for begge gruppene.

Sammenhengen mellom driftsmargin og kapitalavkastning er viktig for å forstå effektene av strukturering, og den er viktig for diskusjonen om ressursrente i fiskeriene som dukker opp med jevne mellomrom. Noen vil fristes til å si at den relativt lave kapitalavkastningen er et tegn på at det ikke finnes ressursrente i fiskeriene. Burde ikke kapitalavkastningen være høyere om det er ressursrente i fiskeriene? Mye av forklaringen på den relativt lave avkastningen finnes i den økte kapitalbindingen i næringen, se Figur 26. At kapitalavkastningen ikke øker i takt med driftsmarginen kan dermed forklares av at kvoteprisene har steget. Slik sett kan en relativt stabil kapitalavkastning være et tegn på at markedet for kvoter er rimelig velfungerende, ved at kvotene prises slik at (mye av) ressursrenten hentes ut gjennom kvotesalg.

⁴ Avkastning på total kapitalen målt i prosent. Formel: $\frac{(\text{Driftsresultat} + \text{renteinntekter})}{\text{Gjennomsnittlig total kapital}} \times 100$

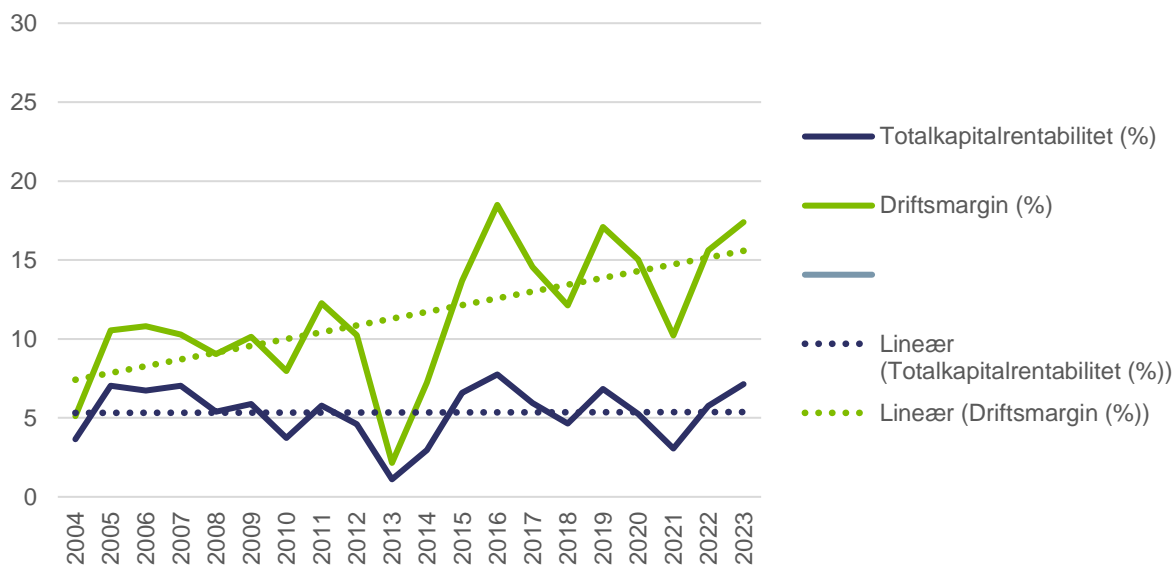
⁵ Driftsresultatet som andel av driftsinntektene. Formel: $\frac{\text{Driftsresultat}}{\text{Driftsinntekter}} \times 100$



Figur 26 Kapitalbinding i havgående flåte (venstre) og kystflåten (høyre), gjennomsnitt per fartøy, løpende priser (Kilde: Fiskeridirektoratet)

3.3.3 Lønnsomhet i flåtegrupper

Det er store årlige variasjoner i lønnsomhet i kystflåten, men likevel en klart økende trend. Veksten i lønnsomhet er enda større for de gruppene som har hatt strukturmultipliciteter (alle over 11 m) enn det som fremkommer av gjennomsnittlige tall for hele kystflåten i Figur 27. Lønnsomheten kan også påvirkes av driftsstrategi, der for eksempel kystfartøy som kombinerer fangst av bunnfisk med pelagisk fisk oppnår jevnt over høyere driftsmarginer enn fartøy som kun deltar i ett av de to fiskeriene (Dreyer et al., 2022).



Figur 27 Lønnsomhet i kystflåten (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Lønnsomheten i havfiskeflåten (Figur 28) har også steget betydelig over tid, etter strukturering både i ringnot, trål og konvensjonelle havfiskefartøyer. De siste årene har imidlertid lønnsomheten gått noe ned, i 2023 så vi den laveste lønnsomheten siden 2014, med en driftsmargin på 17,2 % og en kapitalavkastning på 6,9 %.

For havfiskeflåten samlet har kapitalavkastningen fluktuert mellom 5 og 10 %, med en veldig svak økende trend. Den samlede trenden skjuler imidlertid en stor forskjell mellom gruppene. Torskestrål og konvensjonell havfiskeflåte har i stor grad strukturert innad i rederiene, og dermed ikke betalt for nye rettigheter. Hos disse så vi en klar økende trend også i kapitalavkastningen fram til 2017, men begge gruppene har hatt fallende resultater de siste 7–8 årene. I ringnotflåten har mange betalt mye for kvoterettighetene, og selv om driftsmarginen har en økende trend, har kapitalavkastningen en nokså flat, eller til og med litt synkende, trendkurve (men også her med store variasjoner fra år til år).

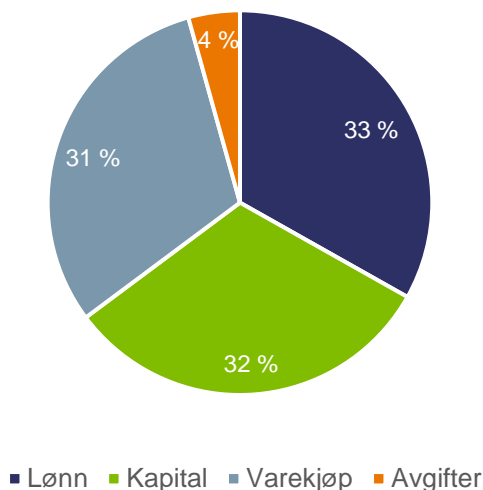


Figur 28 Lønnsomhet i havfiskeflåten (Kilde: Fiskeridirektoratet)

3.3.4 Kostnadsstruktur

Kostnadsstrukturen i en næring kan fortelle oss mye om hvor stor del av omsetningen som vil skape ringvirkninger.

Av fiskeflåtens omsetning er omtrent to tredeler verdiskaping, hvorav omtrent halvparten går til lønn til fiskere og den andre halvparten til eiernes kapitalavkastning, mens 4 % går til avgifter (Figur 29). Det betyr at 31 % av omsetningen er varekjøp som skaper ringvirkninger. Fiskeflåten kjøpte varer og tjenester for 9 milliarder i 2023.



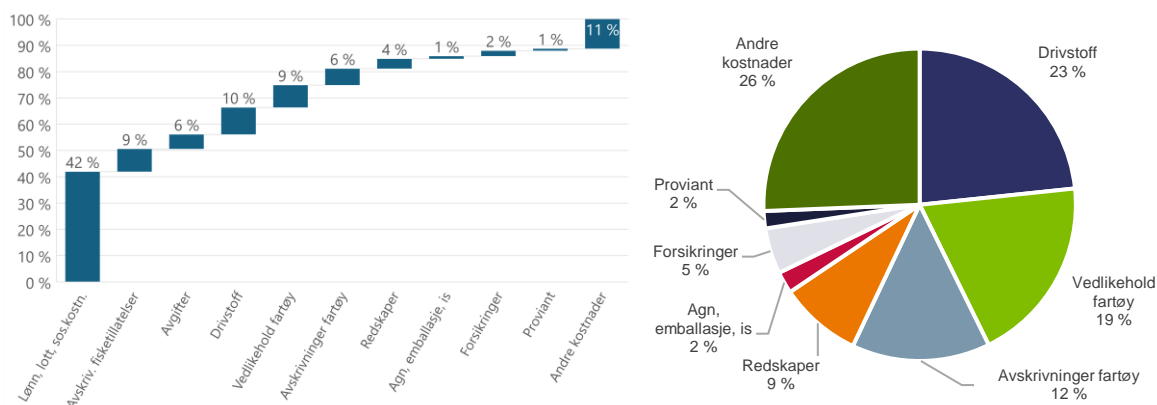
Figur 29 Kostnadsstruktur i fiskeri (Kilde: Nofima og Fiskeridirektoratet)

På grunn av ulik utforming og ulike behov i forbindelse med fangstaktivitet er også innkjøpene som gjøres fra kystflåten, havfiskeflåten som fisker torsk og den pelagiske havfiskeflåten forskjellige. Under viser vi kostnadsstrukturen til de tre nevnte flåtegruppene, fordelt basert på innkjøpsdata som brukes i Nofima for å modellere ringvirkninger.

Kystflåte

Kystflåten består av omtrent 1700 aktive fartøy, som omsetter for omtrent 11 milliarder⁶. Som nevnt over er omtrent 31 % av flåtens omsetning vare- og tjenestekjøp. I tillegg tar vi her hensyn til vare- og tjenestekjøp fra flåtens investeringer. Disse innkjøpene kan estimeres basert på avskrivninger på fartøy, fordi denne representerer en fordeling over tid av alle kostnader som blir aktivert i regnskapet etter nyanskaffelser eller ombygging. Vi ser bort fra avskrivninger på fisketillatelser.

For kystflåten fordeler innkjøpene seg som i figuren under (høyre del). Drivstoff er en stor post, med 23 %. Fartøyene er en stor kunde hos mange verft, både for vedlikehold (19 %) og nybygg eller andre investeringer (som gjenspeiles i avskrivningene på 11 %).



Figur 30 Kostnadsstruktur i kystfiskeflåten. Bare kostnader til innkjøp i kakediagrammet (Tall for 2022)

Andre kostnader står for 26 % av driftskostnadene i kystflåten. Blant andre driftskostnader er den største kostnadstypen revisjon og regnskap, som står for om lag 25 % av denne samleposten. Andre store poster er havnekostnader og husleie på 17 %, telekommunikasjon på 12 %, reisekostnader på 5 %, IT-kostnader på 2 %, og media (aviser, tv) på 2 %. Resten (37 %) fordeler seg på en lang rekke poster som tekniske konsulenter, rekvisita og driftsmateriell, elektrisk kraft, renovasjon, juridiske tjenester, etc.

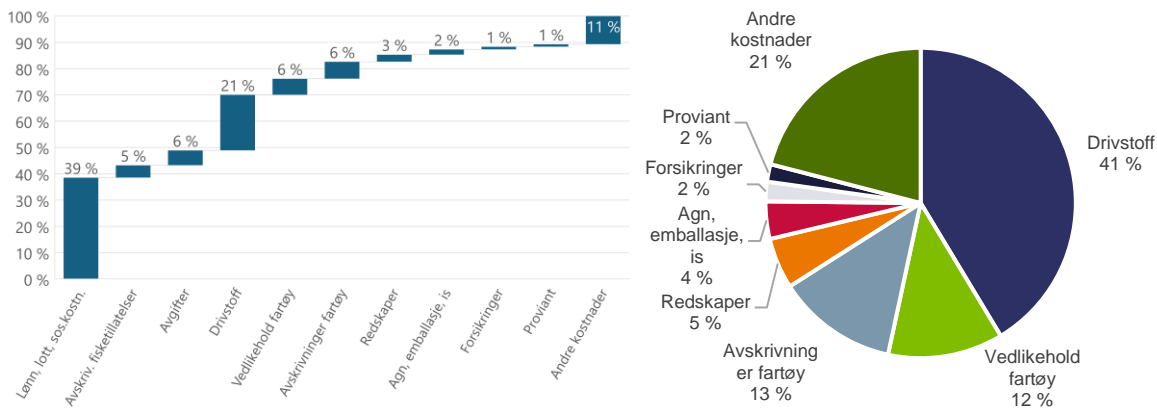
Havfiskeflåte torskefisk

Havfiskeflåten består av 149 fartøy, og omsetter for om lag 17 milliarder. Av disse fanger 70 fartøy hovedsakelig torskefisk (men også reker og snøkrabbe), mens 79 fanger pelagisk fisk (og beskrives i neste avsnitt).

Havfiskeflåten for torskefisk består av 70 fartøy som omsetter for 10,4 milliarder, og kjøper varer og tjenester for omtrent 4,3 milliarder.

Drivstoff utgjør de største innkjøpene, foran vedlikehold, kjøp av fartøy (representert ved avskrivninger) og fiskeredskaper. Agn, emballasje og is står for 4 %, mens forsikring og proviant står for 2 % hver.

⁶ I tillegg kommer 2400 kystfartøy som omsetter for mer enn 50 000, men likevel under det man har definert som minsteinntekt for å bli tatt med i Fiskeridirktoratets lønnsomhetsundersøkelse (840 000 for fartøy under 10 m, 1,4 millioner for fartøy mellom 10 og 11 m, 2,1 millioner for fartøy mellom 11 og 15 m og 4,2 millioner i fangstinntekt for fartøy over 15 m)



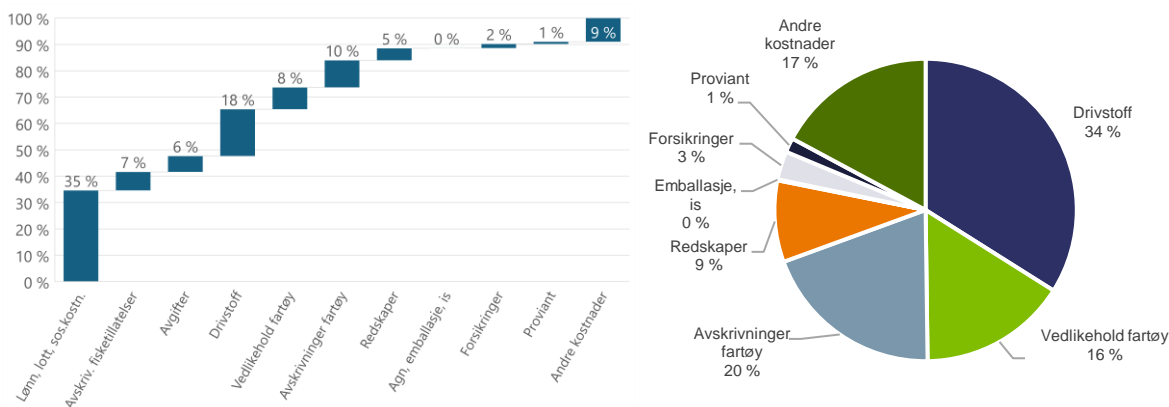
Figur 31 Kostnadsstruktur i havfiskeflåten torskfisk. Bare kostnader til innkjøp i kakediagrammet (Tall for 2022)

I havfiskeflåten (torskfisk) utgjør Andre kostnader 21 % av de samlede innkjøpene. Innenfor Andre kostnader er lossing og lagring størst, og står for om lag 40 % av denne samleposten. Emballasje er også en stor post som utgjør 17 % av andre kostnader. Kostnader til IT og telekommunikasjon utgjør henholdsvis 5 % og 3 %. Havnekostnader utgjør 5 %, mens kontingenter og avgifter til organisasjoner utgjør vel 4 %. Herunder finner vi også avgiftene til Næringslivets NOX-fond, som utgjør den største delen. Kostnader til rekvisita og utstyr utgjør 5–6 %, mens kostnader til reiser, regnskap/revisjon og juridiske tjenester står hver for rundt 1 %. Kostnader til tekniske analyser og skipskonsulenter utgjør rundt 4 % til sammen.

Pelagisk havfiskeflåte

Pelagisk havfiskeflåte består av 79 fartøy som omsetter for 6,7 milliarder, og som kjøper varer og tjenester for om lag 2,8 milliarder.

Også her er drivstoff største post med 34 %, fulgt av vedlikehold (16 %) og kjøp av fartøy (20 %). Fiskeredskap utgjør her 9 %.



Figur 32 Kostnadsstruktur i pelagisk havfiskeflåte. Bare kostnader til innkjøp i kakediagrammet (Tall for 2022)

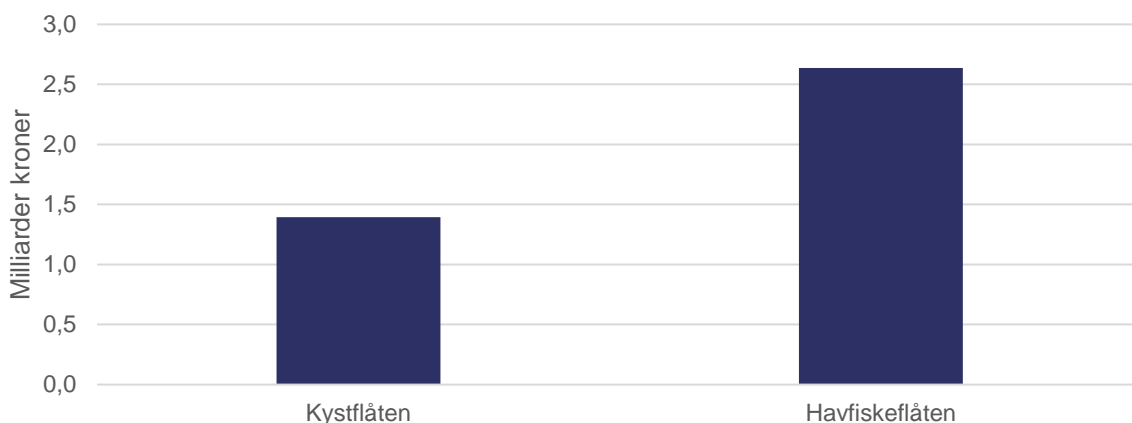
For pelagisk havfiskeflåte mangler vi tilstrekkelige innkjøpsdata til å anslå fordelingen av Andre kostnader. I motsetning til havfiskeflåten som har rettigheter i torskfiskeriene finner vi ingen kostnader til lossing og lagring eller emballasje i denne flåten. Vi kan derfor forvente at havnekostnader, kostnader til IT, telekommunikasjon, NOX-fond og merkantile tjenester utgjør de største postene.

3.3.5 Investeringer

Investeringer utgjør en viktig del av sjømatnæringens innkjøp. Samtidig er de en indikator på fremtidig aktivitet. Ofte fanges ikke investeringer opp i ringvirkningsanalyser, da mange ringvirkningsanalyser er basert på resultatregnskapene til bedriftene i næringen som studeres (hvordan vi tar hensyn til investeringer i ringvirkningsanalysen er beskrevet i kapittel 6). Investeringene i sjømatnæringen er viktige for ringvirkningene av næringen, og for en stor norsk leverandørnæring i marin sektor. Mange bedrifter i leverandørnæringene har også et stort marked utenfor Norge. Samtidig er norsk sjømatnæring et stort marked for utenlandske leverandørnæringer, der mange etter hvert også har etablert seg i Norge.

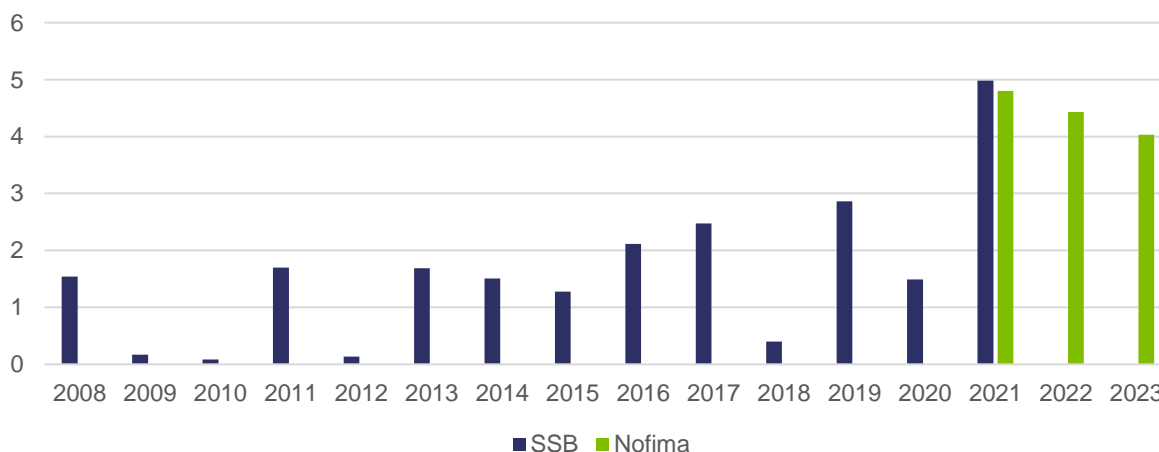
Oversikt over investeringer er viktig både for å kunne forstå variasjon i ringvirkningene fra år til år, og for å kunne forstå geografiske endringer i ringvirkningene. Mye av investeringene er knyttet til større verft eller utstørsprodusenter, som er konsentrert i færre kommuner enn fiskeriaktiviteten.

Flåtens samlede investeringer var på 4 milliarder kroner i 2023, en nedgang på rundt 10 % fra året før. Det ble investert for 1,4 milliarder i kystflåten og for 2,6 milliarder i havfiskeflåten (Figur 33).



Figur 33 Investeringer i kyst- og havfiskeflåten (Kilde: Nofima)

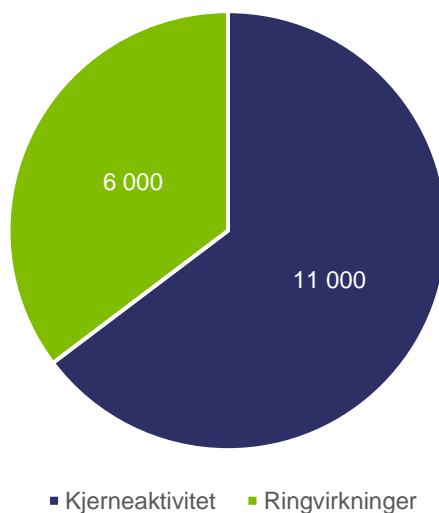
Investeringene i fiskeflåten har variert betydelig de siste 15 årene i følge beregningene fra SSB. De siste tre årene har investeringene ligget på et historisk høyt nivå, og med en topp i 2021. I følge våre beregninger ble det til sammen investert over 13 milliarder kroner i årene 2021-2023.



Figur 34 Bruttoinvesteringer i fast realkapital i fiskeflåten etter kilde. Tall i milliarder 2023-kroner. (Kilde: Nofima og SSB: Tabell 11713 Fylkesfordelt nasjonalregnskap etter region, næring og år)

4 Sysselsetting

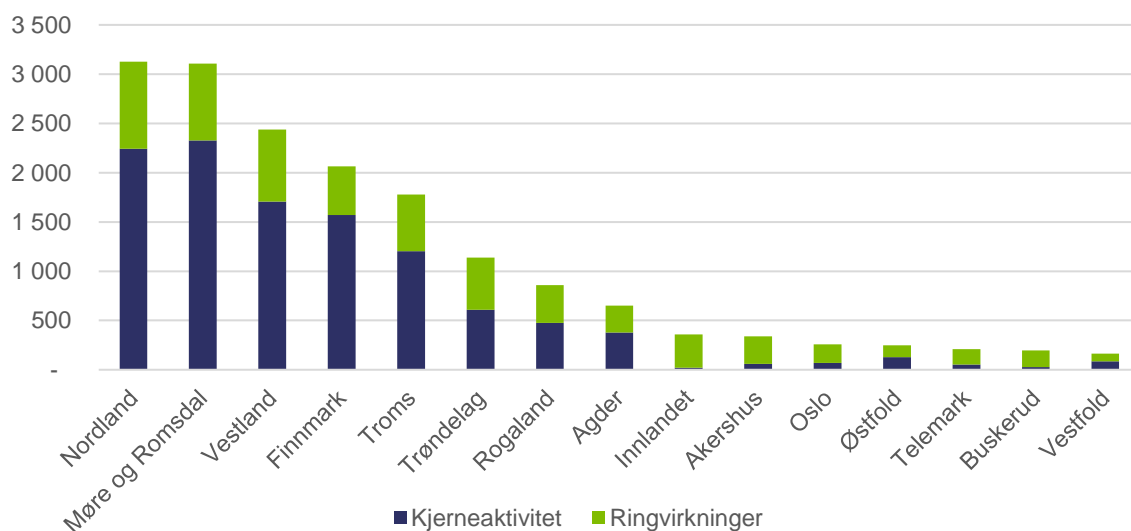
Den samlede sysselsettingen (inkludert ringvirkninger) fra aktiviteten i fisket i 2023 var på rundt 17 000, hvor 11 000 kommer fra kjerneaktiviteten (sysselsatte direkte i flåten) og 6000 jobbet i leverandørbedrifter (Figur 35). I fiskermannantallet står det som tidligere vist registrert rundt 10 800 fiskere per 2023, mens vi teller rundt 130 sysselsatte i ulike administrative stillinger.



Figur 35 Sysselsetting (antall) i fiskeflåtens kjerneaktivitet og som ringvirkninger i 2023 (Kilde: Nofima)

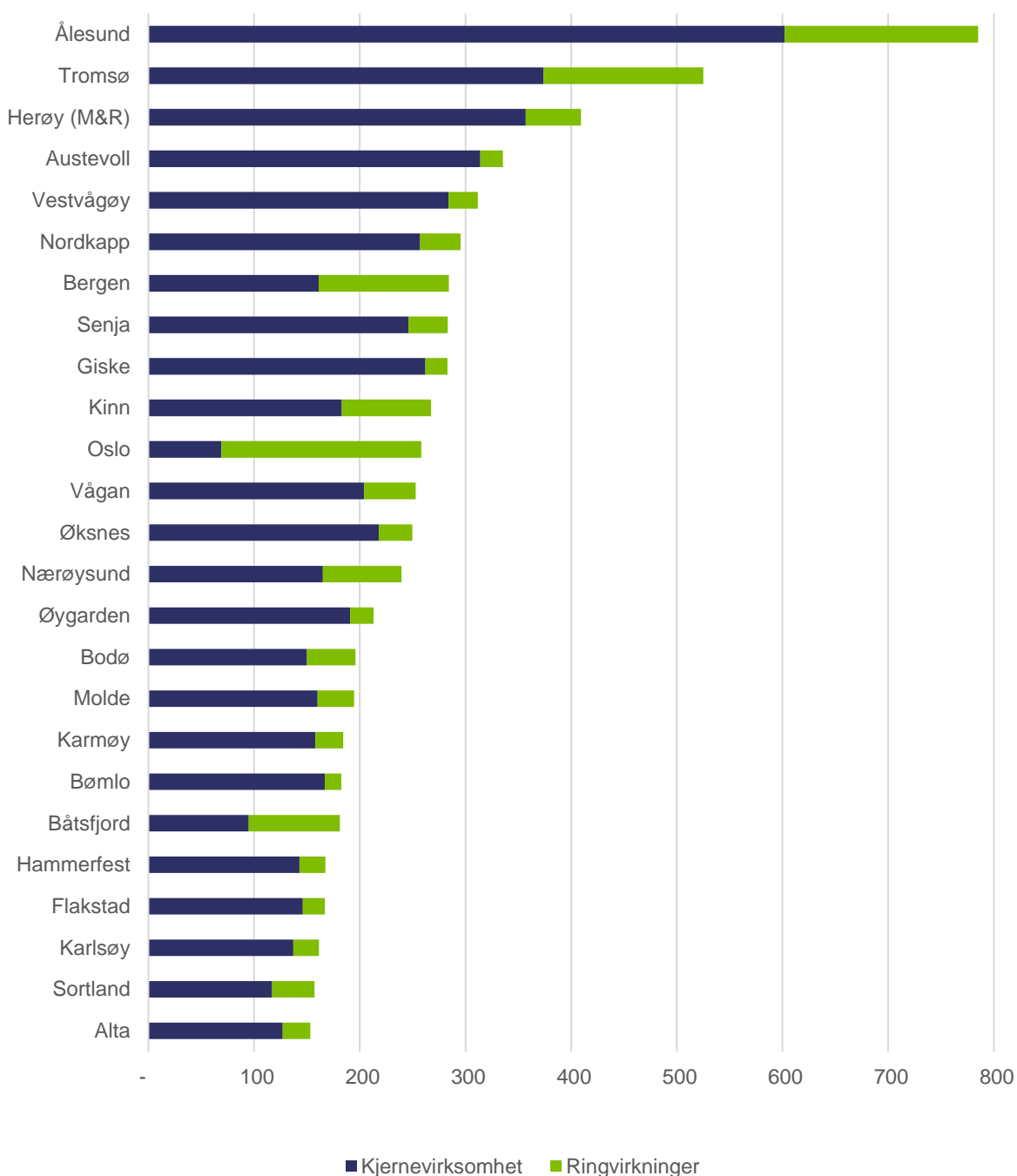
4.1 Geografisk fordeling av sysselsettingen

Fiskeflåten er i stor grad konsentrert i Nord-Norge og på Vestlandskysten, noe som gjør at den samlede sysselsettingen også er størst i disse regionene. Nordland har størst sysselsetting, fulgt av Møre og Romsdal, Vestland, og Finnmark. Samlet er det over 3 000 som er sysselsatt i og som følger av fiskeflåtens aktivitet i Nordland og Møre og Romsdal, og mellom 2 000 og 2 500 sysselsatte i Vestland og Finnmark. Troms følger med knappe 1 800 og Trøndelag med over 1 000.



Figur 36 Sysselsetting per fylke i flåten og som ringvirkninger (Kilde: Nofima)

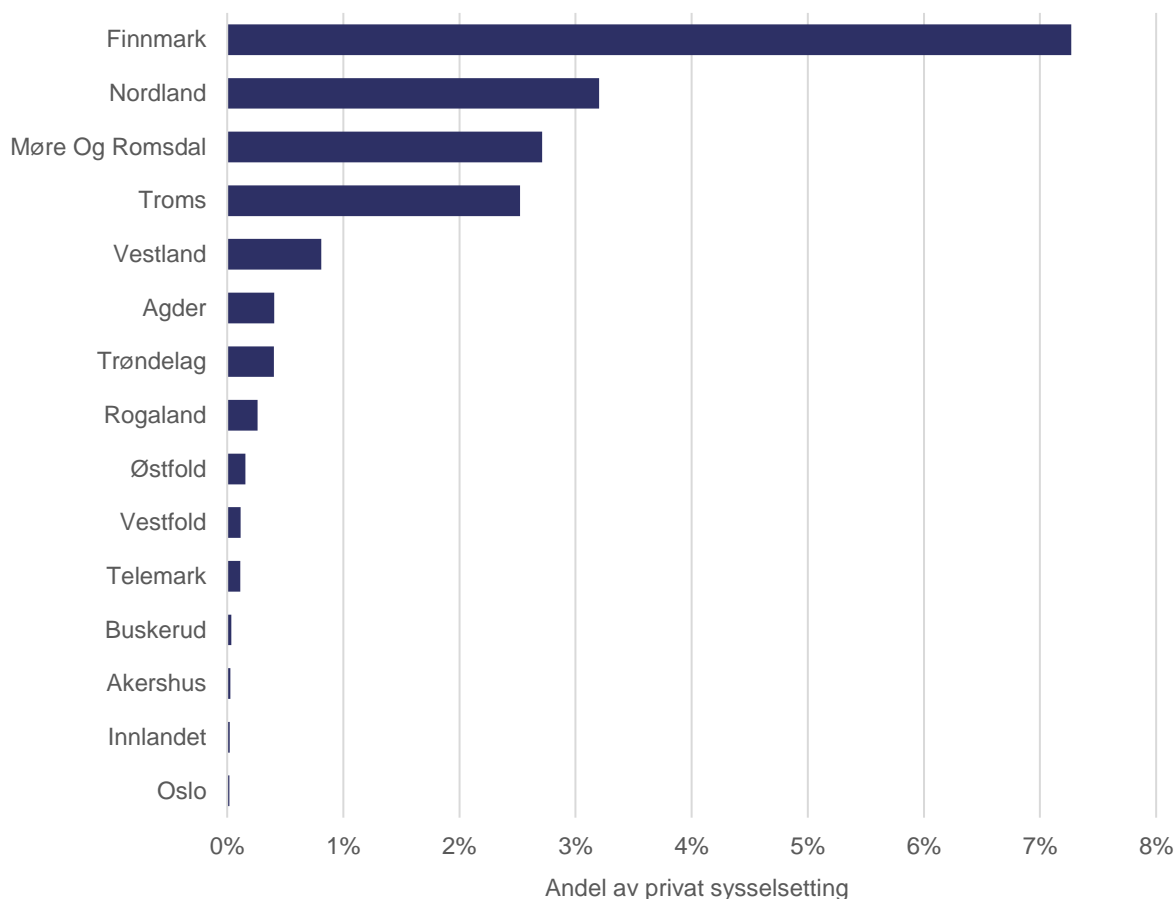
Ser vi på sysselsetting i kommunene som har flest sysselsatte i fiskeflåten, og som ringvirkninger fra fiskeflåten, ligger Ålesund, Tromsø og Herøy (i Møre og Romsdal) klart høyest (Figur 37). Ålesund kommune med nærmere 800 sysselsatte, Tromsø med over 500 og Herøy med over 400. Austevoll, Vestvågøy og Nordkapp har alle rundt 300 sysselsatte i, og som ringvirkninger av, fiskeflåten. Ringvirkningene er store i de fleste av kommunene som har mange sysselsatte i kjernevirksomheten, men utgjør også en betydelig andel i større byer som Bergen og Oslo (Figur 37). I Båtsfjord utgjør ringvirkningene nesten halvparten av sysselsettingen på grunn av tilstedeværelsen av flere store fiskerileverandører i kommunen. Samtidig er verdiskapingen per sysselsatt betraktelig høyere hos flåten enn blant leverandørene, noe som fremkommer lenger ned i Figur 44, der ringvirkningene (målt i verdiskaping) dermed blir en del mindre relativt til flåtens verdiskaping enn vist her for sysselsettingen.



Figur 37 Sysselsetting i fiskeflåten og som ringvirkninger i kommunene med flest sysselsatte (Kilde: Nofima)

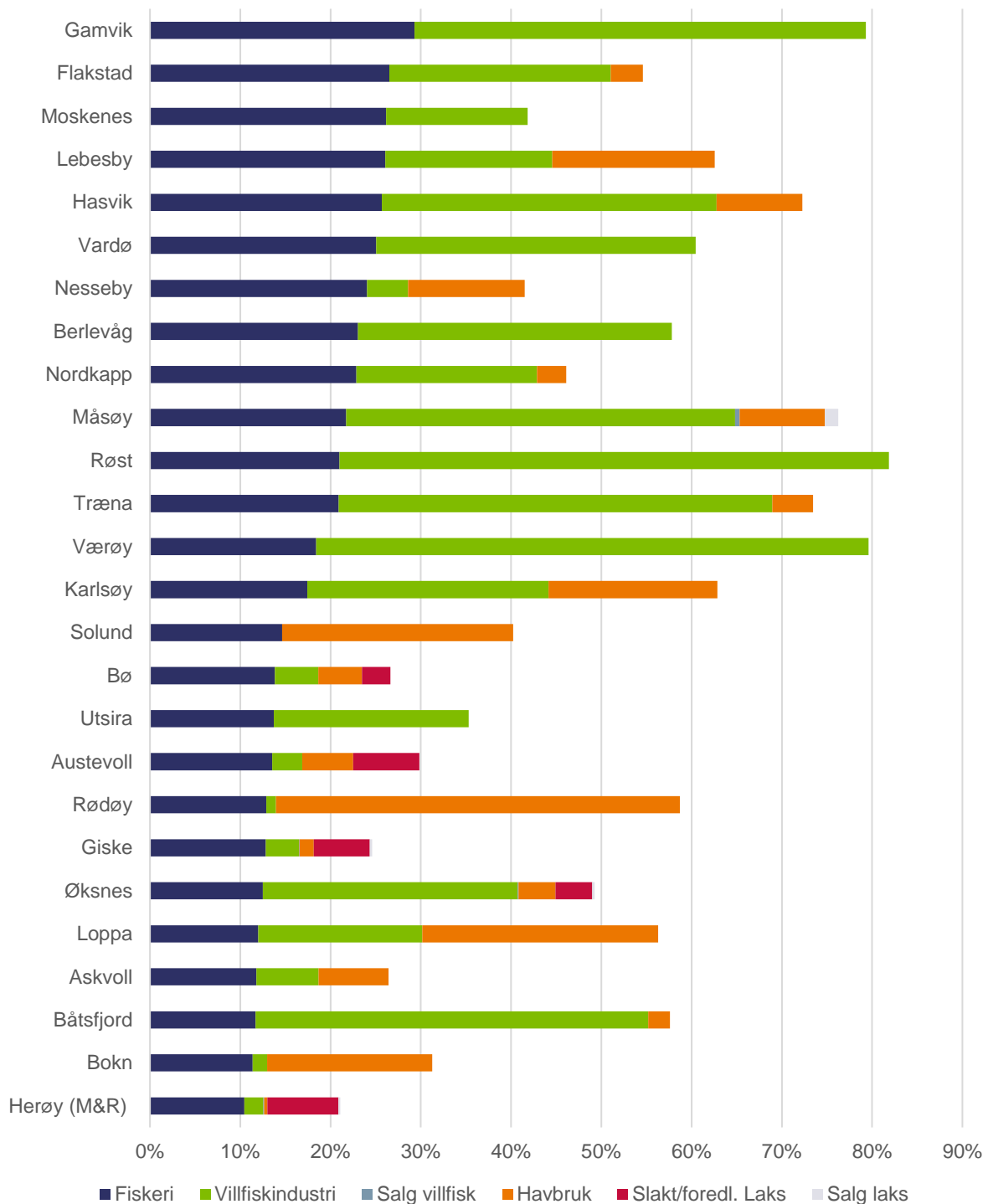
4.2 Andel av sysselsettingen i privat næringsliv

Ved å se sysselsetting i fiskeflåten opp mot samlet sysselsetting i privat næringsliv får vi innblikk i viktigheten av fiskeriene regionalt, som vist i Figur 38. Fiskeriene er svært viktige for sysselsetting i de nordnorske fylkene og Møre og Romsdal. I Finnmark finner vi hele 7 % av privat sysselsetting i fiskeflåten. For Nordland, Møre og Romsdal og Troms utgjør tilsvarende omtrent 3 % i hvert av fylkene.



Figur 38 Sysselsetting i kjernevirksomhet (fiskeflåten) som andel av samlet sysselsetting i privat næringsliv i 2023, fordelt på fylker (Kilde: SSB og Nofima)

Fiskeflåten utgjør over 20 % av sysselsetting i privat sektor i mange kommuner, spesielt i Nord-Norge (Figur 39). Kommunene som er mest fiskeflåteavhengige ligger i Finnmark og Lofoten. Gamvik i Finnmark troner øverst med 29 % fulgt av Flakstad, Moskenes, Lebesby og Hasvik.



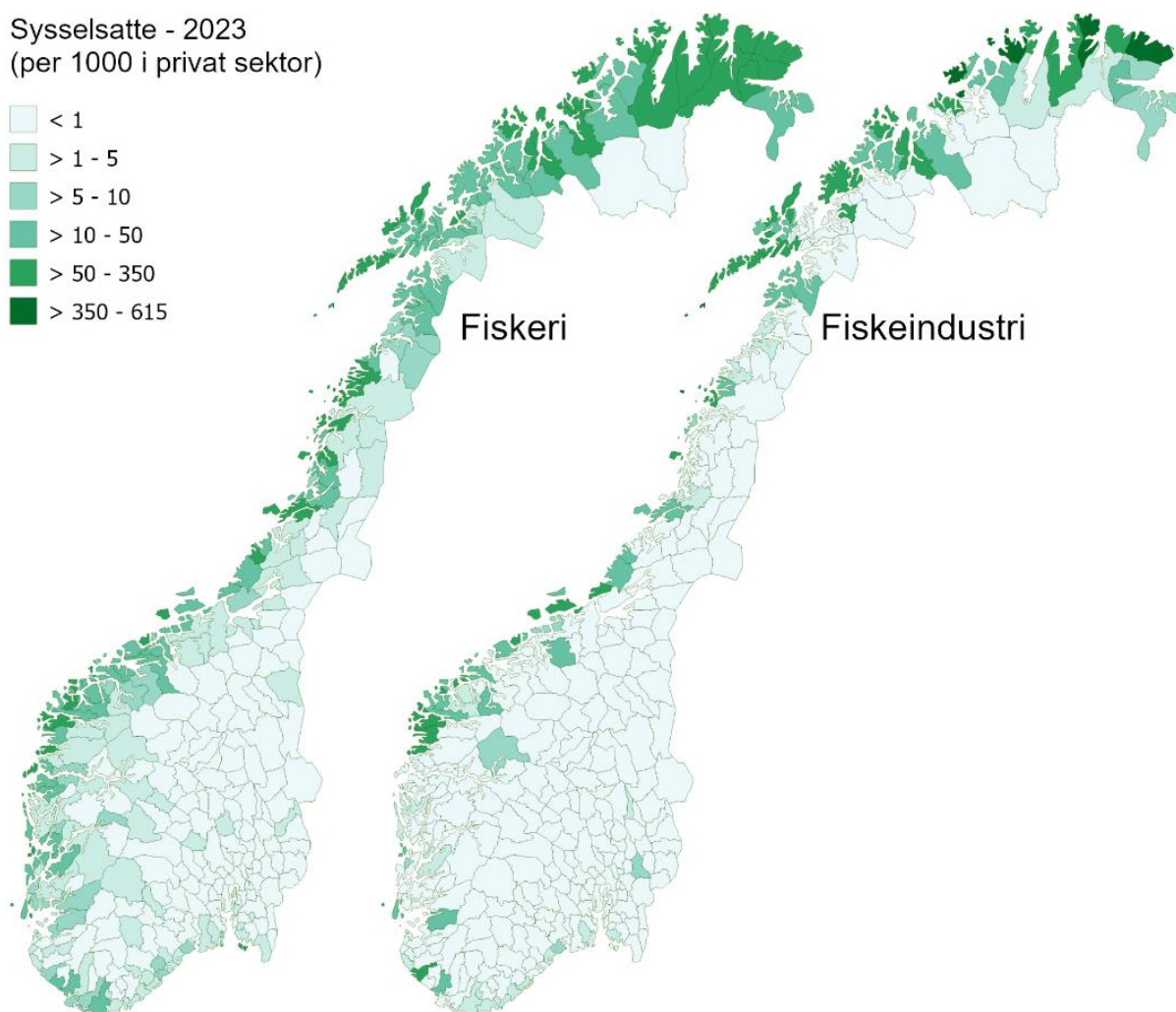
Figur 39 Sysselsetting i kjernevirksomhet som andel av sysselsetting i privat næringsliv i 2023, for de mest fiskeflåteavhengige kommunene, inkludert sysselsetting i andre deler av sjømatnæringen (Kilde SSB og Nofima)

De fleste kommunene som har stor andel av privat sysselsetting i fiskeflåten har også fiskeindustri, og i mange av dem sysselsetter fiskeindustrien enda flere enn flåten (Figur 40). Dette er en naturlig konsekvens av at fiskere har tilhørighet over hele landet, mens industrien er konsentrert om færre kommuner.

Sysselsatte - 2023

(per 1000 i privat sektor)

- < 1
- > 1 - 5
- > 5 - 10
- > 10 - 50
- > 50 - 350
- > 350 - 615



Figur 40 Sysselsetting i fiskeri og fiskeindustri som andel av sysselsatte per 1000 i privat sektor (Kilde SSB og Nofima)

4.3 Sysselsetting fordelt på flåtegrupper

I Fiskeridirektoratets årlige lønnsomhetsundersøkelse for flåten gjøres det en estimering av sysselsetting per flåtegruppe for fartøyene som undersøkelsen omfatter. Resultatene for 2023 er oppsummert i Tabell 2, og viser 4 255 sysselsatte totalt hos de ulike gruppene av havgående fartøy og 4 989 sysselsatte hos kystfartøyene som undersøkelsen omfatter. Direktoratet understreker at dette er en utvalgsundersøkelse, der kun fartøy med fangstinntekter som overstiger et visst minimumskrav er inkludert⁷. Som vist er total sysselsetting i utvalget estimert til 9 244 fiskere.

⁷ Skjæringspunktet varierer ut fra fartøyets største lengde og prisjusteres årlig.

Tabell 2 Sysselsatte per flåtegruppe (Kilde: Fiskeridirektoratet – lønnsomhetsundersøkelsen i fiskeflåten)

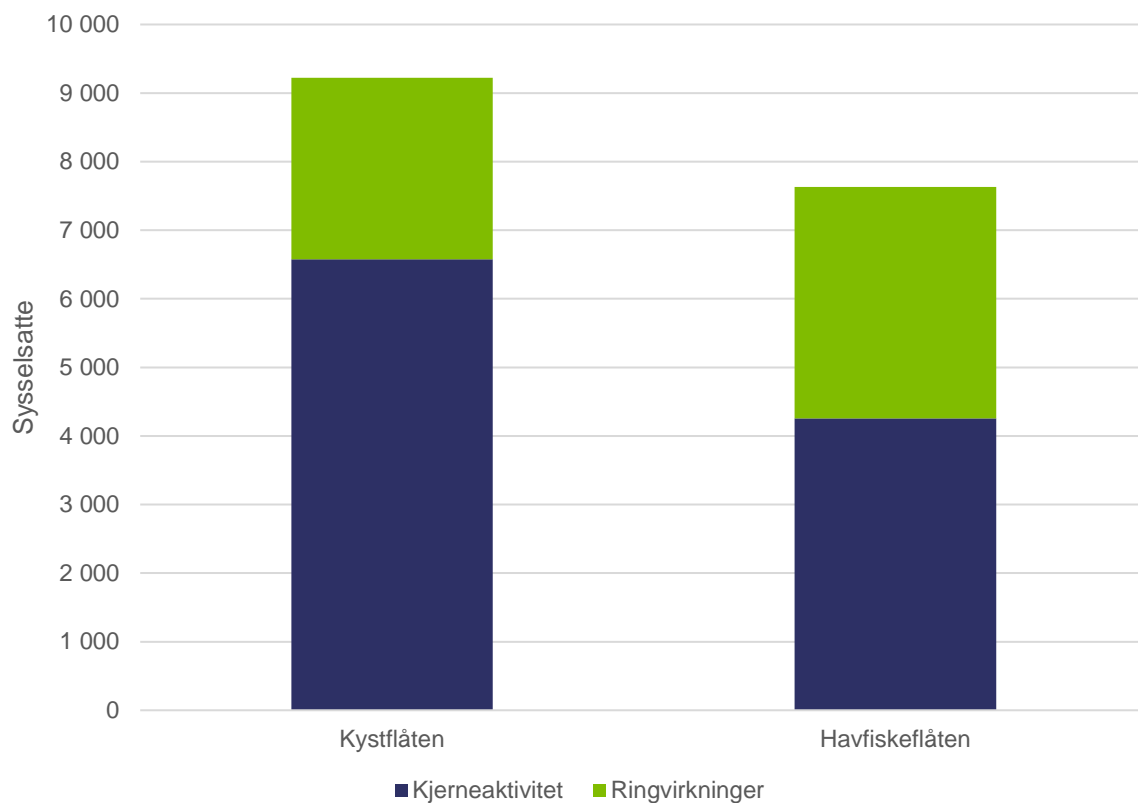
	Antall sysselsatte	Antall fartøy	Sysselsatte/fartøy
001 Konvensjonelle < 11	2 012	1 118	1,8
002 Konvensjonelle 11–14,9	976	238	4,1
003 Konvensjonelle 15–2,9	546	84	6,5
004 Konvensjonelle >=21	412	29	14,2
005 Konv. havfiskefartøy	799	22	36,3
006 Torsketrålere m.fl.	1 816	38	47,8
007 Kystreke-trålere	140	64	2,2
009 Kystnotfartøy < 11 meter	174	58	3,0
010 Kystnotfartøy 11-21,35	301	51	5,9
011 Kystnotfartøy >=21,36	428	40	10,7
012 Ringnotsnurpere	986	64	15,4
013 Pelagiske trålere	207	17	12,2
014 Havgående krabbefartøy	447	15	29,8
Kystflåten	4 989	1 682	3,0
Havfiskeflåten	4 255	156	27,3
Sysselsetting totalt	9 244	1 838	5,0

Nofima har også utarbeidet en egen fartøypopulasjon basert på sluttседdelregisteret som omfatter alle aktive fartøy i 2023, også de under Fiskeridirektoratets minimumskrav til omsetning. For gruppene av havgående fartøy finner vi god overlapp mellom antallet inkluderte fartøy i henholdsvis vår og Fiskeridirektoratets populasjon, og vi velger derfor å anta at sysselsettingen på 4 255 hos havgående fartøy er representativt for faktisk total sysselsetting i denne flåtegruppen.

For kystgruppen inneholder vår populasjon en del flere fartøy enn Fiskeridirektoratets, noe som skyldes den nevnte minimumsgrensen på fangstinntekter, der det er mange mindre fartøy med lite aktivitet (men som fortsatt bidrar til en viss aktivitet og sysselsetting, og som også skaper ringvirkninger gjennom vedlikehold).

I Nofimas tall på flåtens sysselsetting har vi tatt utgangspunkt i fiskermanntallet, som viste 10 833 registrerte fiskere i 2023. Med 4 255 sysselsatte i havfiskeflåten gir dette $10\,833 - 4\,255 = 6\,578$ sysselsatte i kystflåten⁸. Sysselsettingen for henholdsvis kyst og hav (inkludert ringvirkninger) er vist i Figur 41.

⁸ Vi antar da at alle sysselsatte fiskere i havfiskeflåten også har registrert seg i fiskermanntallet.

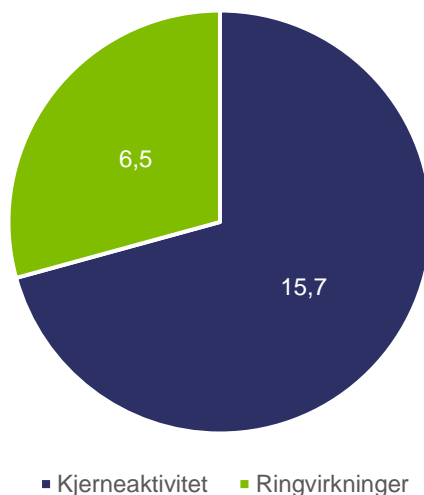


Figur 41 Sysselsetting⁹ (inkl. ringvirkninger) i kyst- og havfiskeflåten (Kilde: Nofima)

⁹ Figuren inneholder kun fiskere, mens det i tillegg kommer rundt 130 sysselsatte i ulike administrative stillinger. De fleste av disse vil være knyttet til havfiskeflåten.

5 Verdiskaping

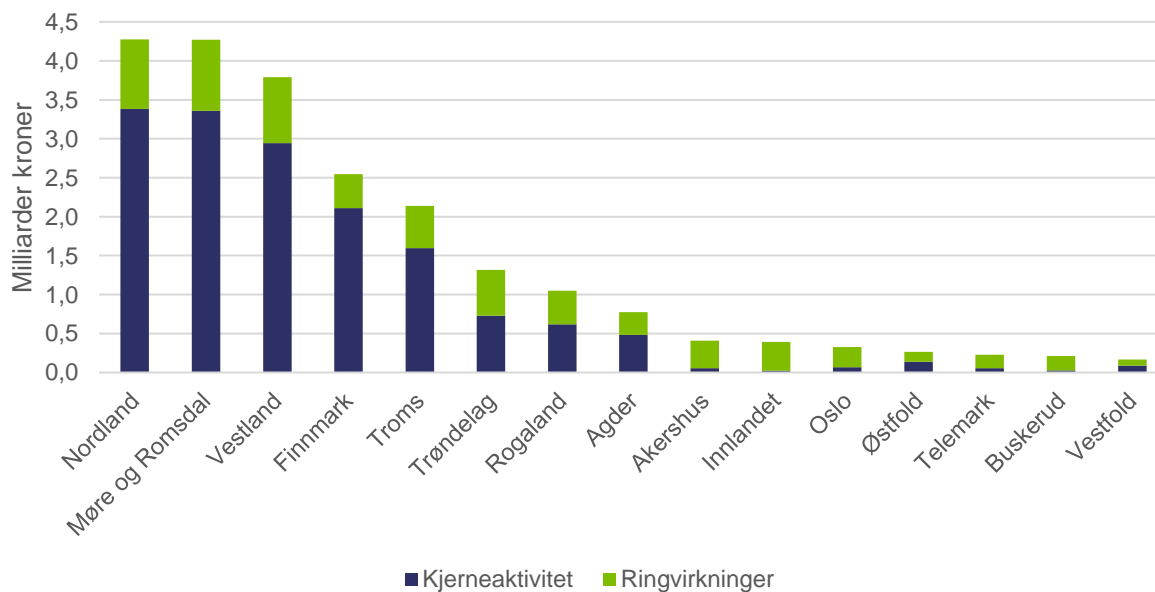
Aktiviteten i fiske og fangst i Norge gir betydelig verdiskaping. Våre analyser tilsier at det i 2023 ble generert netto verdiskaping for 22,2 milliarder kroner fra fiskeri. Av de 22,2 milliarder i verdiskaping ble 15,7 skapt i fiskeflåten, mens 6,5 milliarder er ringvirkninger i leverandørindustrien (Figur 42). Disse verdiene fordeles som lott og lønn til fiskere og ansatte hos leverandørbedriftene, overskudd til eiere, og skatteinnbetalinger til det offentlige (se avsnitt 5.4).



Figur 42 Verdiskaping (milliarder kroner) i kjerneaktivitet av fiskeflåten og som ringvirkninger i 2023 (Kilde: Nofima)

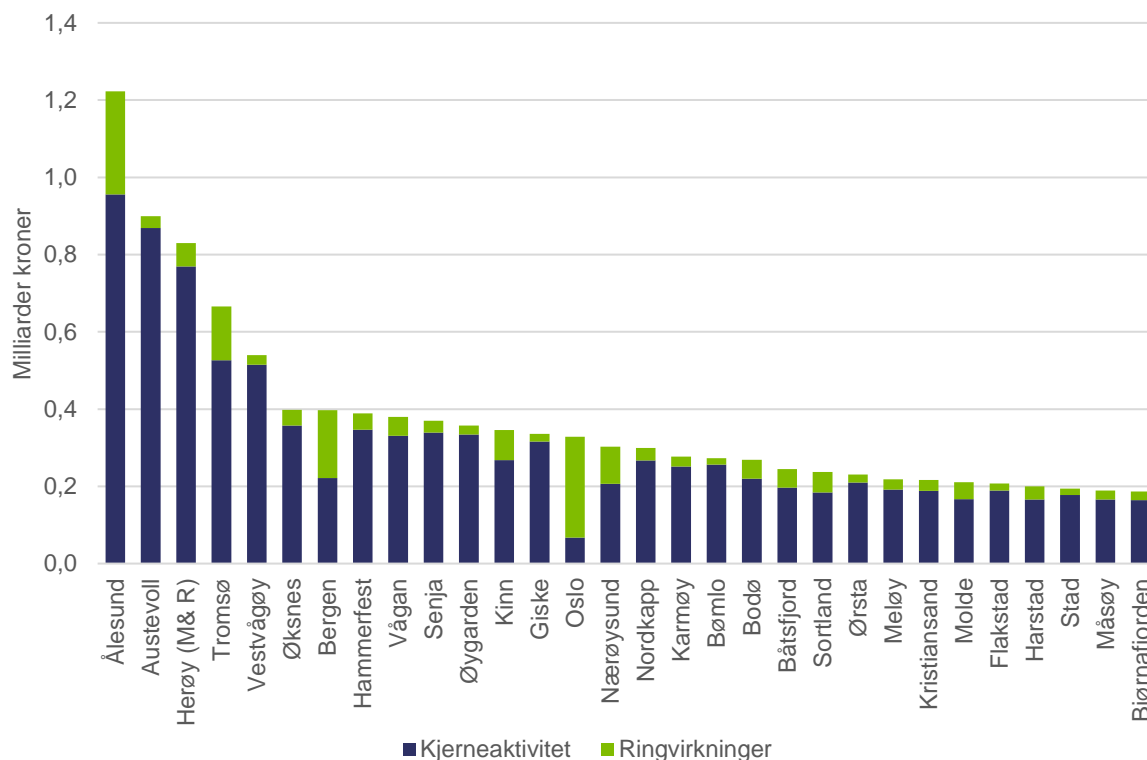
5.1 Geografisk fordeling av verdiskapingen

Verdiskapingen i 2023 basert på fiskeflåtens aktiviteter er fordelt på fylker som vist i Figur 43. Nordland og Møre og Romsdal er størst, begge med 4,3 milliarder i verdiskaping. Vestland, Finnmark og Troms følger etter. Disse fylkene stod for 85 % av verdiskapingen fra fiskeriene.



Figur 43 Verdiskaping fra fiskeflåten i 2023, samt ringvirkninger fordelt på fylke (Kilde: Nofima)

Fordeling av verdiskaping på kommuner er vist i Figur 44. Ålesund er størst, med Austevoll, Herøy i Møre og Romsdal, Tromsø og Vestvågøy på de neste plassene. Mye av ringvirkningene kommer i de store byene; Ålesund har også spesielt stor verdiskaping fra leverandørindustrien, men også Bergen og Oslo har store ringvirkninger.



Figur 44 Verdiskaping fra fiskeflåten i kjernevirksomhet i 2023, samt ringvirkninger fordelt på kommuner (Kilde: Nofima)

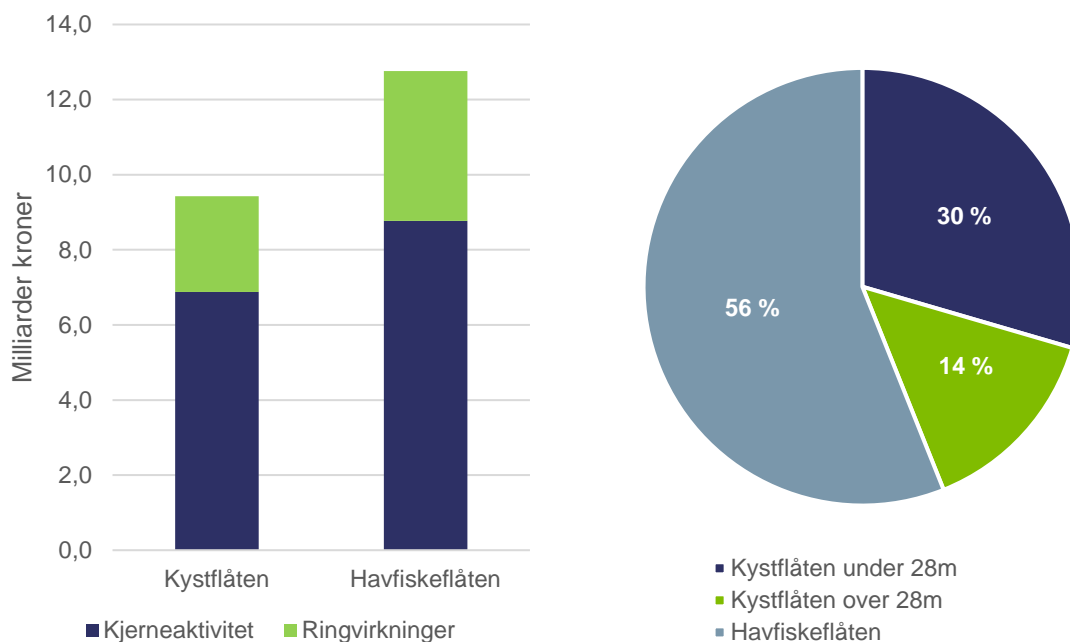
Verdiskapingen i kjerneaktivitet er fordelt på 274 kommuner, om man også tar med ringvirkningene har 356 kommuner (alle norske kommuner i 2023) verdiskaping fra fiskeflåten.

5.2 Verdiskaping fordelt på flåtegrupper

Flåtens verdiskaping fordelt på kyst og hav er vist i Figur 45 (t.v.). Kystflåten hadde i 2023 en samlet verdiskaping på 9,4 milliarder kroner, der 6,9 milliarder var fra kjerneaktiviteten mens 2,5 milliarder var ringvirkninger. For havfiskeflåten var samlet verdiskaping i 2023 på 12,8 milliarder, der 8,8 milliarder var fra kjerneaktiviteten mens 4 milliarder var ringvirkninger.

I kystflåten inngår også det man ofte refererer til som «stor kyst», altså fartøy over 28 meter største lengde med rettigheter i kystfiskeriene, men som i praksis ofte er havgående. For stor kyst var verdiskapingen (uten ringvirkninger) på 2,3 milliarder i 2023, som tilsvarte en tredjedel av verdiskapingen hos kystflåten totalt (Figur 45, t.h.). Stor kyst sin andel av kystflåtens fangstinntekter og verdiskaping har økt kraftig etter 2008, når den øvre størrelsesbegrensingen for å delta i kystfiskeriene ble endret fra lengde- til lasteroms mål. Eksempelvis var det kun 3 fartøy over 28 meter aktive i kystflåtens torskefiskerier i 2007¹⁰, mens antallet i 2020 var steget til 67 fartøy (Nyrud & Dreyer, 2023).

¹⁰ Disse hadde dispensasjon fra lengdebegrensningen

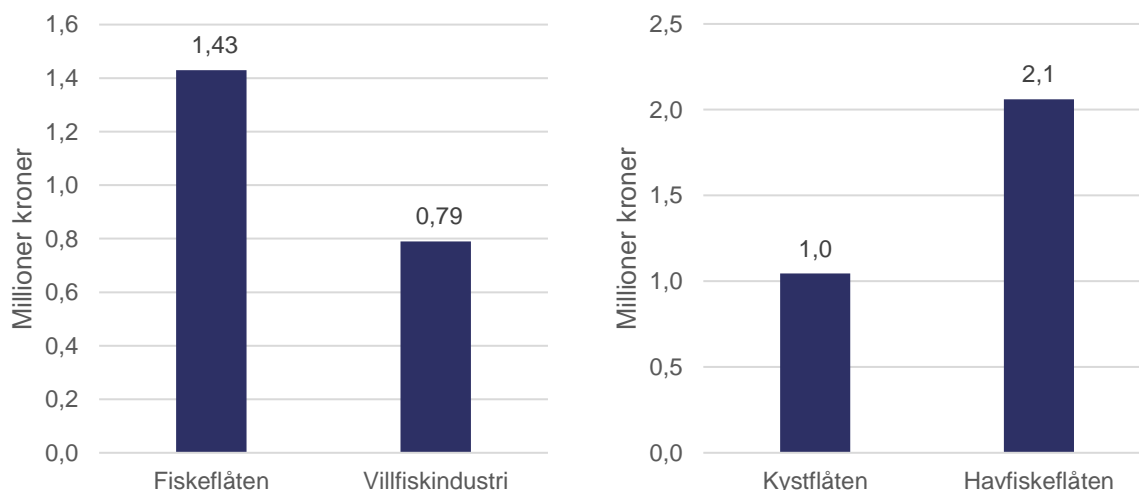


Figur 45 Verdiskaping i kyst- og havfiskeflåten. Figuren til høyre inkluderer kun kjernevirksomhet (Kilde: Nofima)

I noen sammenhenger omtales også stor kyst som del av den havgående flåten, med denne inndelingen ville havfiskeflåten stått for 70 % av verdiskapingen.

5.3 Verdiskaping per sysselsatt

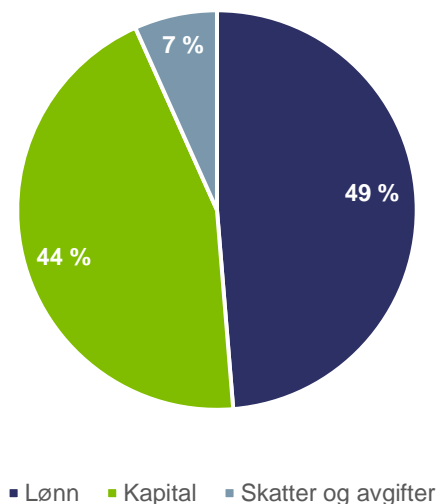
Verdiskaping per sysselsatt i flåten er høy, med 1,43 millioner kroner i 2023, dette er rundt 50 % høyere enn for et gjennomsnittlig årsverk i Norge (930 000 i 2023), og omtrent dobbelt så stor som per sysselsatt i villfiskindustrien (Figur 46, t.v.). Det er også forskjeller innad i flåten, der kystflåten har en verdiskaping per sysselsatt på rundt 1 million, mens tilsvarende i havfiskeflåten er på 2,1 millioner.



Figur 46 Verdiskaping per sysselsatt for flåten og villfiskindustrien (t.v.) og kyst- og havfiskeflåten (t.h.) (Kilde: Nofima)

5.4 Fordeling av verdiskapingen

Den direkte verdiskapingen i fiskeriene fordeler seg med 49 % som arbeidsgodtgjørelse til fiskerne, 44 % som overskudd til kapitaleierne, mens 7 % av verdiskapingen går til ulike avgifter (i tillegg betales det skatt av lønn og overskudd til eierne).

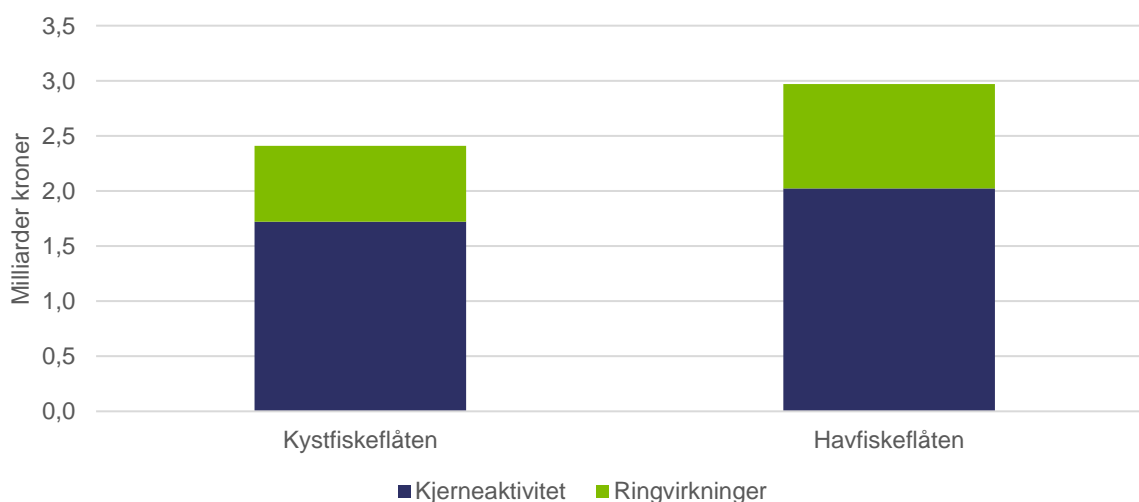


Figur 47 Fordeling av verdiskaping på arbeid, kapital og myndigheter (Kilde: Fiskeridirektoratet)

5.5 Skatteeffekter

Som del av ringvirkningsanalysen, har vi estimert skatteinntektene som følger av fiskeflåten sin aktivitet. Vi har sett på henholdsvis selskapsskatt og personskatt, betalt både av næringen selv, av ansatte og av næringens leverandører som følge av dens etterspørsel etter varer og tjenester. Vi finner at skatteinntektene fra flåten (inkl. ringvirkninger) i 2023 var på 5,4 milliarder kroner. Fra kjerneaktiviteten ble det innbetalt en samlet selskapsskatt på 1,0 milliard, mens det fra leverandørene ble innbetalt 352 millioner i selskapsskatt. De øvrige 4 milliardene består av personskatt innbetalt fra flåten og leverandørene.

Skatteinnbetalingene fordeler seg på kyst- og havgående fartøy som vist i Figur 48, der samlet skatteinnbetaling fra kystfiskeflåten er på 2,4 milliarder kroner og fra havfiskeflåten på 3 milliarder.



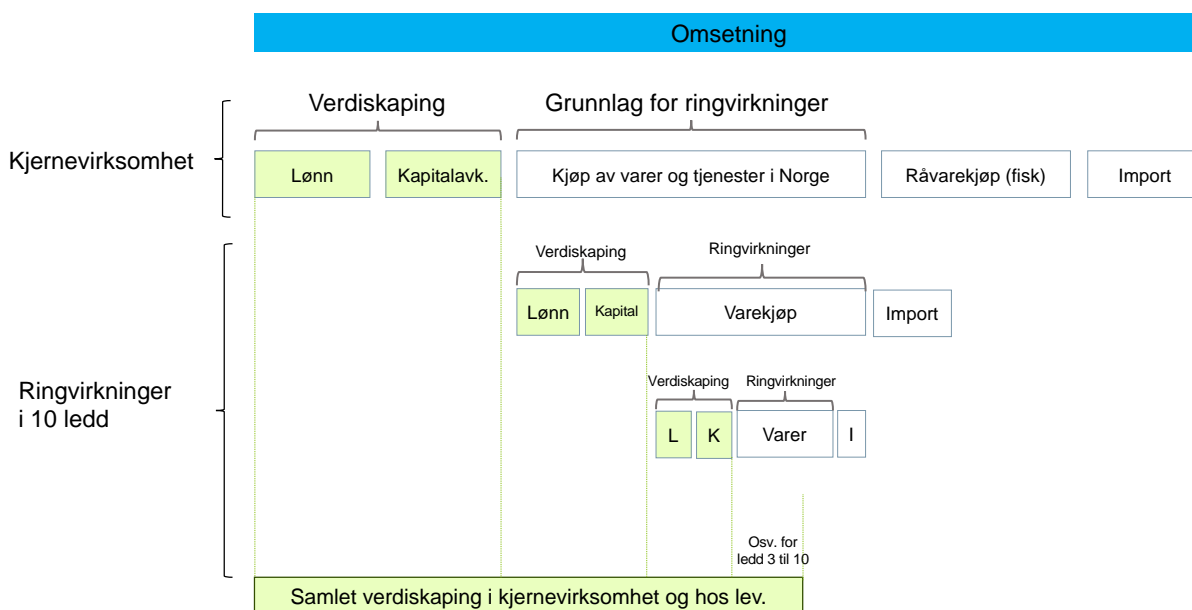
Figur 48 Skatteinnbetalinger per flåtegruppe (Kilde: Nofima)

6 Metode for ringvirkningsanalysen

I dette kapittelet vil vi gjøre rede for modeller og datakilder som brukes i denne analysen. Vi vil også diskutere valg og avgrensinger som er gjort, og fordeler og ulemper ved metodikken som er valgt. Vi begynner med en generell gjennomgang av Nofimas ringvirkningsmodell, før vi går nærmere inn på metodikken knyttet til denne rapporten.

Ringvirkningsanalysen tar utgangspunkt i offentlig tilgjengelige regnskaper. Veien fra omsetning til beregnede ringvirkninger er illustrert i figuren under. Fra kjernevirksomheten (fiskeriene) beregner vi verdiskaping og sysselsetting. Når vi beregner ringvirkninger i 10 ledd utover beregner vi først verdiskaping og sysselsetting i hvert ledd, før varekjøpene fra leverandørene i dette leddet gir grunnlag for ringvirkninger i neste ledd. Slik går beregningene i 10 ledd, hvor ringvirkningene (tillegget til verdiskapingen og sysselsettingen) blir stadig mindre.

I beregningene av ringvirkninger utelater vi bedriftenes import (siden ringvirkningene fra denne kommer utlandet til gode) og vi utelater kjøp mellom bedrifter i sjømatnæringen for å unngå dobbelttelling. For en fiskeindustribedrift er råvarekjøp en stor del av omsetningen; den fisken som bearbeides har vi allerede telt i første ledd, hos fiskeren, mens det vi ønsker å beregne hos industribedriften er den verdi fisken blir tilført i akkurat dette leddet, og de ringvirkninger akkurat denne aktiviteten gir hos industriens leverandører (av alt annet enn fisk).



Figur 49 Skjematisk oversikt over ringvirkninger fra sjømatnæringen, inklusive multiplikatoreffekter¹¹

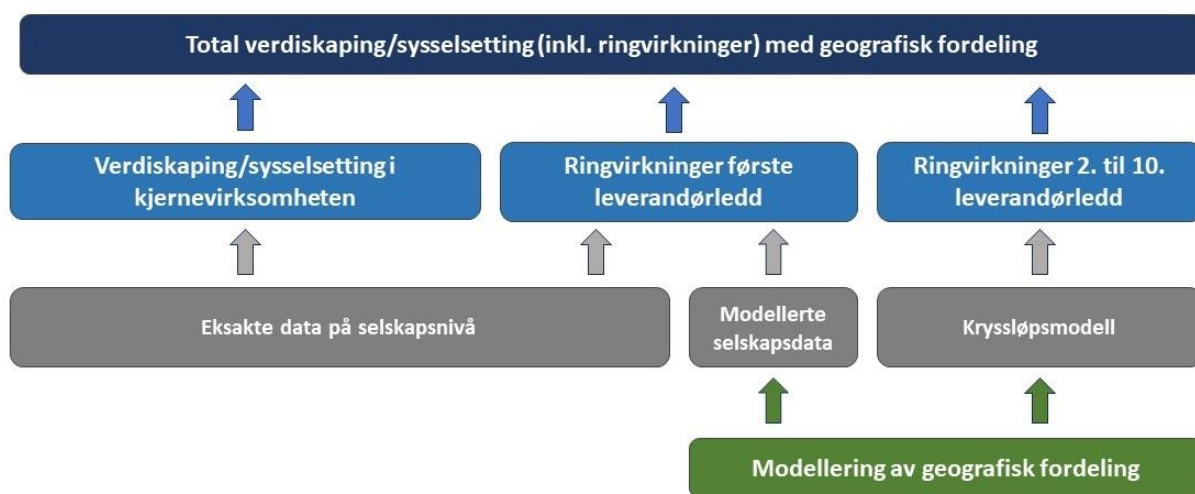
6.1 LEIF-modellen

LEIF-modellen (**L**ocal **E**conomic **I**mpact **F**inder) er en ringvirkningsmodell utviklet av Nofima. Som navnet antyder er modellens fokus ikke bare på å beregne de totale ringvirkningene av sjømatnæringens aktivitet, men også på å kunne forstå og beskrive fordelingen av disse mellom lokalsamfunn på en så god og korrekt måte som mulig. Modellen bygger både på tidligere arbeider av Nofima og på metodikken i klassiske kryssløpsmodeller.

¹¹ Multiplikatoreffekter er simpelthen et mer teknisk begrep for ringvirkninger, men der man ofte sammenstiller et spesifikt aktivitetsmål i kjernevirksomheten mot tilsvarende hos leverandørene. For eksempel: En bedrift sysselsetter 500 direkte, mens 300 sysselsettes indirekte hos leverandørene. Dette gir en multiplikator på $(500 + 300) / 500 = 1,6$. Multipliserer man 1,6 med den direkte sysselsettingen, får man den totale sysselsettingen generert av bedriftens aktivitet. Multiplikatorer er nyttige fordi de kan brukes til å anslå ringvirkningene hos andre, lignende bedrifter der vi vet den direkte aktiviteten, men ikke ringvirkningene.

Et fortrinn med ringvirkningsmodellen Nofima har utviklet og brukt de siste årene har vært bruken av faktiske innkjøpsdata i beregningen av første ledds ringvirkninger. Dette gir svært nøyaktige resultater for effektene i det første leddet, og et bedre utgangspunkt for modelleringen som gjøres i de påfølgende 9 leddene. Nofima har over flere år samlet inn unike innkjøpsdata fra både havbruksnæringen, fiskeflåten og foredlingsindustrien som har vært brukt for å øke nøyaktigheten i analysene.

I tradisjonelle kryssløpsmodeller beregnes de indirekte effektene av næringsaktivitet basert på nasjonale eller regionale kryssløpsmatriser som viser vare- og tjenestestrømmer mellom næringer. Vår modell skiller seg imidlertid fra den klassiske modellen på tre viktige punkter: (1) det tas utgangspunkt i en sjømatpopulasjon bygget opp fra grunnen av gjennom bedriftsdata heller enn å kun basere seg på næringskoder, (2) det gjøres en mer detaljert plassering av ringvirkningene i første ledd gjennom innsamling av innkjøpsdata fra aktørene, og (3) effektene fordeles ikke bare etter bransjer, men også geografisk etter kommuner. Den overordnede strukturen i analysen er skissert i Figur 50.



Figur 50 Ringvirkningsanalysens overordnede oppbygging

Analysen tar utgangspunkt i Nofimas sjømatpopulasjon, som i tillegg til bedrifter innen fiskeri består av bedrifter innen fiskeindustri, havbruk og slakteri/videreforedling samt salg. Populasjonsdatabasen inneholder informasjon om sysselsetting, verdiskaping, skatt, investeringer m.m., hentet fra ulike kilder, og danner grunnlaget for beregning av sysselsetting og verdiskaping i kjernevirksomheten.

Beregningene av første ledds ringvirkninger gjøres i to steg. For et utvalg av sjømatnæringen har vi samlet inn innkjøpsdata på selskapsnivå. Dette muliggjør presis beregning av disse selskapenes ringvirkninger i første ledd, både i størrelse og fordelt på bransjer og kommuner. Innkjøpsdataene korrigeres for eventuelle feil eller manglende datapunkter, samt konsern- og næringsinterne kjøp, i tillegg til at kjøp fra utlandet filtreres bort. I neste steg modelleres ringvirkningseffektene i første ledd for de øvrige selskapene i populasjonen basert på multiplikatorer utledet fra innkjøpsdataene og estimert varekjøp utledet fra regnskap. Estimert varekjøp korrigeres også for en anslått andel næringsinterne kjøp og kjøp fra utlandet.

Det totale vareforbruket estimert i første ledd kobles så på en mer tradisjonell kryssløpsmodell for å beregne ringvirkningene i ledd 2 til og med 10. Ringvirkningene kan i prinsippet beregnes i uendelig mange ledd, men vil naturlig nok avta i størrelse for hvert ledd. Vi ser at 10 ledd er tilstrekkelig for å fange opp det aller meste av ringvirkningene, slik at inkludering av flere ledd har liten betydning for totalsummen.

Geografisk fordeling av ringvirkningene

En viktig forutsetning for å kunne lage mer lokaltilpassede og treffsikre ringvirkningsanalyser er at aktiviteten kan tilskrives både riktig kommune og bransje innenfor sjømatnæringen. En viktig del av ringvirkningsanalysen er derfor å plassere ringvirkningene geografisk etter kommuner og fylker. Hvordan flåtens aktivitet tallfestes og fordeles kommer vi nærmere inn på litt lenger ned. For leverandørene har vi eksakt informasjon om deres lokalisering i første ledd for de rederiene som har levert innkjøpsdata til oss. Det vi derimot mangler informasjon om er geografisk fordeling for øvrige vare- og tjenestekjøp i første ledd, og alle kjøp videre utover i ledd 2 til og med 10. Her må den geografiske fordelingen modelleres.

For å gjøre dette tar vi i bruk prinsippet bak såkalte gravity-modeller. Disse er mye brukt i forskningslitteraturen for å studere handelsmønstre mellom land og regioner, og har et sterkt empirisk fundament. I modellen bestemmes graden av handel mellom to områder av distansen mellom dem og størrelsen på de ulike næringene i hvert område. Effekten på varestrømmene av henholdsvis distanse og størrelse vektet mot hverandre for å estimere handel mellom det som i vårt tilfelle er enkeltkommuner. Innkjøpsdataene spiller også her en viktig rolle, da de gir oss anslag på «distanse-nøkler» i første ledd, det vil si hvor mye av innkjøpene til ulike typer sjømatbedrifter som kjøpes henholdsvis lokalt, regionalt, eller i andre deler av landet. Betydningen av bransjestørrelse finner vi gjennom å studere den totale omsetningen til enkelt næringer på kommunenivå.

Metodikk for måling av fiskeflåtens aktivitet og ringvirkninger

I flåteleddet er det flere unike problemstillinger som må tas hensyn til for å gjennomføre en god ringvirkningsanalyse. En sentral utfordring er den høye andelen av enkeltpersonsforetak i denne delen av næringen, som gjør at man ikke har tilgjengelige årsregnskaper for en stor del av aktørene. En annen utfordring er mobiliteten til fiskefartøylene, som kompliserer bildet i det øyeblikket man skal knytte disse (og deres ringvirkninger) til bestemte kommuner. Fartøy vil handle mye også i andre havner enn sin hjemmehavn. En tredje utfordring er den høye omsetningen av fartøy og kvoter mellom selskaper, som kan gi store utslag i regnskapstallene og gi et feil bilde av verdiskapingen hvis det ikke korrigeres for.

Innen fiskeriene er populasjonen vår bygd opp med utgangspunkt i Fiskeridirektoratets sluttregister, som detaljerer omsetningen til alle norske fartøy som har landet fisk det aktuelle året. Dette er koblet mot eierskapsregisteret for fiskefartøy, og på den måten får vi en populasjon bestående kun av selskaper som har eid et aktivt fiskefartøy. Hos de eierselskapene som har tilgjengelig årsregnskap er disse systematisk gjennomgått for å identifisere og luke ut elementer som kan gi et unøyaktig bilde av driften. Eksempelvis er det gjort store justeringer av posten «Andre driftsinntekter», hvor gevinst fra salg av kvoter/fartøy er korrigeret bort slik at de ikke slår inn i beregnet verdiskaping.

Fra regnskapsdata hos de eierselskapene der dette er tilgjengelig har vi estimert netto verdiskaping per fartøy. Dette gir grunnlag for multiplikatorer som er brukt for å estimere verdiskaping hos fartøy der eierselskapet ikke har tilgjengelig regnskapsdata. For å gjøre estimeringen så korrekt som mulig er det satt opp totalt 15 ulike multiplikatorer som skiller mellom ulike fartøystørrelser og artsgrupper. Gode multiplikatorer er viktig, da andelen selskaper uten regnskap er stor i flåten og følgelig også andelen fartøy hvis verdiskaping må estimeres (Tabell 3).

Tabell 3 Antall selskaper som eier ett eller flere aktive fiskefartøy i 2022, etter selskapsform (Kilde: Fiskeridirektoratet og Nofima)

Selskapsform	Antall selskaper	Andel av total
Enkelpersonsforetak (ENK)	2 365	56 %
Aksjeselskaper (AS)	1 683	40 %
Øvrige	150	4 %
Alle selskaper	4 198	100 %

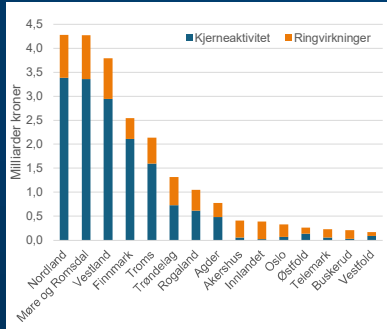
For å geografisk fordele verdiskapingen er denne splittet i henholdsvis driftsresultat og lønnskostnader, der driftsresultatet er fordelt etter fartøyets hjemkommune mens lønnskostnader er fordelt etter fiskermanntallet. Vareforbruket, som danner grunnlag for ringvirkninger, er fordelt etter landingskommune.

Sysselsetting i flåten og dens geografiske fordeling er basert på fiskermanntallet. I populasjonen er det også inkludert flere administrasjonsselskaper knyttet til flåten. Disse er kartlagt separat og kommunefordelt etter forretningsadresse.

7 Referanser

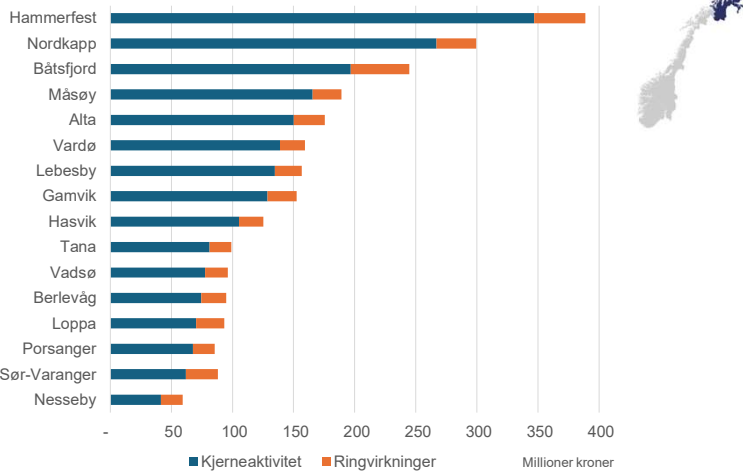
- Dreyer, B.M., Hermansen, Ø., Hogrenning, E., Johnsen, J.P., Nyrud, T., Siikavuopio, B. & Steinsbø, S. (2022). Kapasitetsutvikling og konkurranseforhold – Utvalgte grupper i kystflåten. Rapport 24/2022, Nofima, Tromsø.
- FAO (1999). Managing Fishing Capacity: Selected Papers on Underlying Concepts and Issues. (red.: Gréboval, D.). FAO Fisheries Technical Paper 386, FNs organisasjon for mat og landbruk, Roma.
- Iversen, A., Hermansen, Ø., Isaksen, J.R., Henriksen, E., Nyrud, T. & Dreyer, B.M. (2018a). Strukturelle endringer i fiskeindustrien Drivkrefter og konsekvenser. Rapport 16/2018, Nofima, Tromsø.
- Iversen, A., Ø. Hermansen, J.R. Isaksen, E. Henriksen, T. Nyrud & B.M. Dreyer (2018b). Strukturering i fiskeflåten. Drivkrefter og konsekvenser. Tromsø. Rapport 8/2018, Nofima, Tromsø.
- Iversen, A., Nyrud, T., Bendiksen, B.I., Robertsen, R., Steinsbø, S. & Jensen, H.S. (2024). Leverandører til sjømatnæringen – En oversikt over norske leverandører til sjømatnæringen. Tromsø, Nofima, Rapport 27/2024.
- Jensen, H.S., Nyrud, T., Bendiksen, B.I., Steinsbø, S., Iversen, A. & Robertsen, R. (2024). Ringvirkningsanalyse av villfiskindustrien i Norge. Rapport 45/2024, Nofima, Tromsø.
- Nyrud, T. & Dreyer, B. (2023). Strukturendringer i kystflåten – hvordan, hvorfor og konsekvenser. Økonomisk Fiskeriforskning, 33, p. 1–21.
- Nyrud, T., Iversen, A., Bendiksen, B.I., Robertsen, R., Steinsbø, S., & Jensen, H. S. (2024). Sjømatnæringens ringvirkninger – Verdiskaping og ringvirkninger fra norsk sjømatnæring for 2023. Tromsø, Nofima, Rapport 31/2024.

Verdiskaping Fiskeflåten Finnmark



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Finnmark fylke var på vel 2,5 milliarder kroner i 2023. Omtrent 2,1 milliard fra kjernevirksomhet og 440 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 11 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

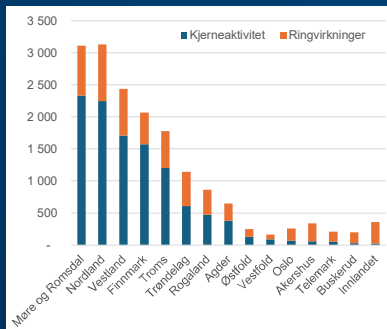
1



Hammerfest kommune hadde størst verdiskaping (390 millioner) fra fiskeflåten i Finnmark, inkludert ringvirkninger, fulgt av Nordkapp (300), Båtsfjord (250) og Måsøy (190).

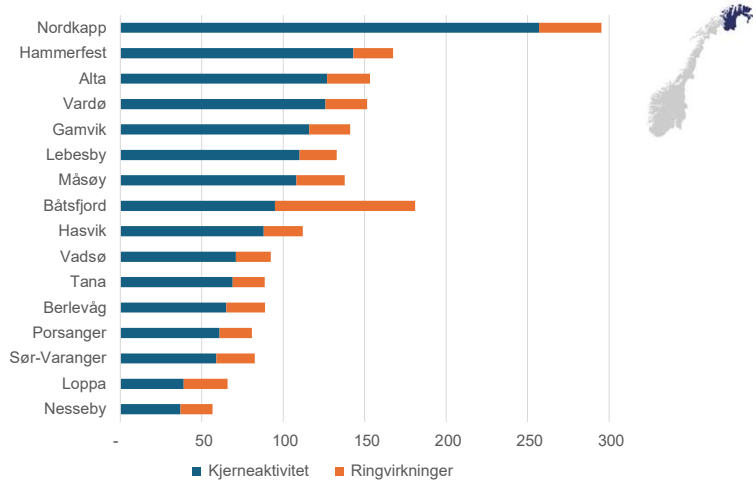
1

Sysselsatte Fiskeflåten Finnmark



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Finnmark fylke ca. 2 070. Omtrent 1 570 sysselsatt i kjernevirksomhet og 495 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 12 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

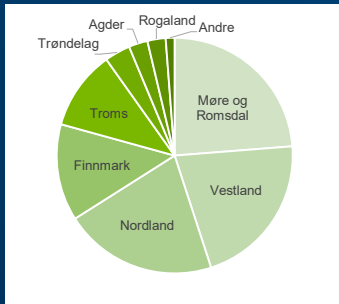
2



Nordkapp kommune hadde flest sysselsatte (300) fra fiskeflåten i fylket, fulgt av Hammerfest (170), Alta (150) og Vardø (150).

2

Aktivitet Fiskeflåten Finnmark

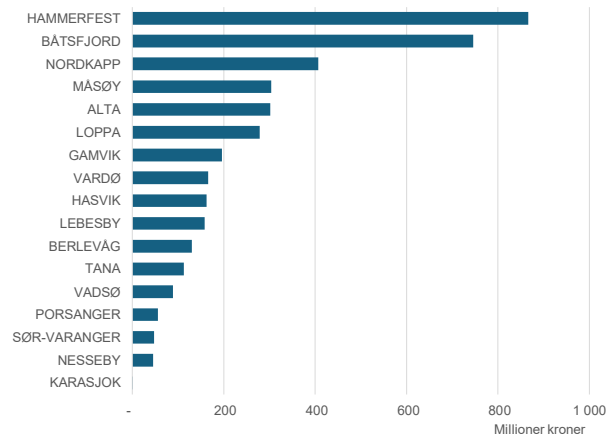


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehåndsverdi)

Fiskeflåten i Finnmark landet fisk og skaldyr for nærmere 4,1 milliarder kroner i 2023. Dette utgjør 13 % av den norske fangstverdien.

3

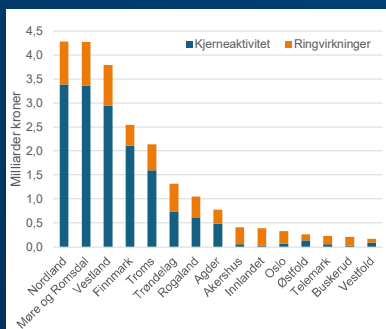
Fangstverdi



Fartøy i Hammerfest og Båtsfjord landet mest fisk og skaldyr av Finnmarkskommunene i 2023, målt i fangstverdi.

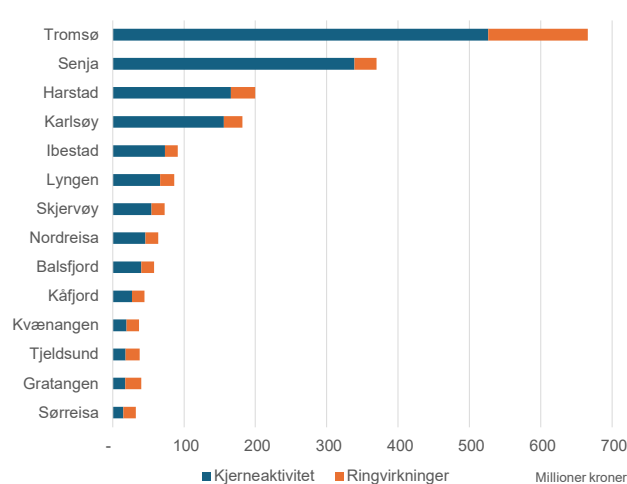
3

Verdiskaping Fiskeflåten Troms



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Troms fylke var cirka 2,1 milliarder kroner i 2023. Omtrent 1,6 milliarder fra kjernevirksomhet og 540 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 10 % av verdiskapingen fra fiskeflåten i landet.

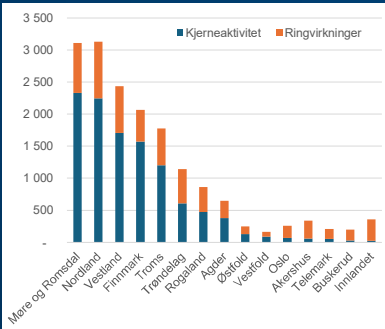
4



Tromsø kommune hadde størst verdiskaping (670 millioner) fra fiskeflåten i Troms, inkludert ringvirkninger, fulgt av Senja med 370, Harstad med 200 og Karlsøy med 180 millioner kroner.

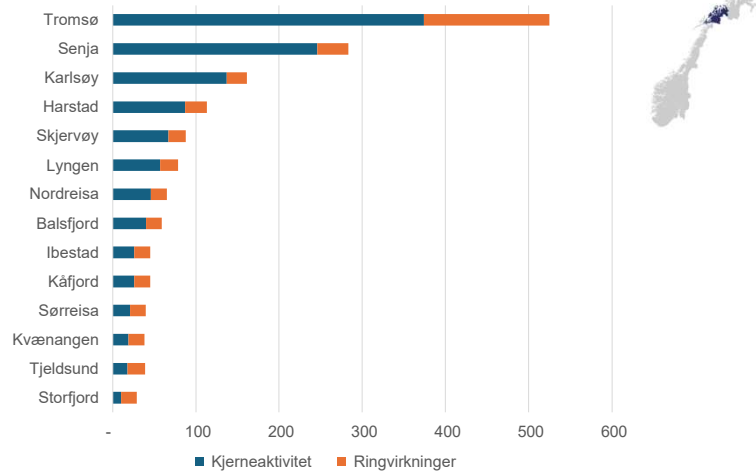
4

Sysselsatte Fiskeflåten Troms



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Troms fylke ca. 1 775. Omtrent 1 200 sysselsatt i kjernevirksomhet og 575 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 10 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

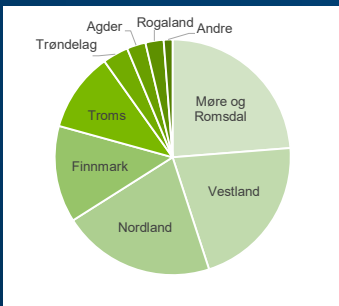
5



Tromsø kommune hadde flest sysselsatte fra fiskeflåten i Troms fylke, med 525, inkludert ringvirkninger, fulgt av Senja (285), Karlsøy (160) og Harstad (115).

5

Aktivitet Fiskeflåten Troms

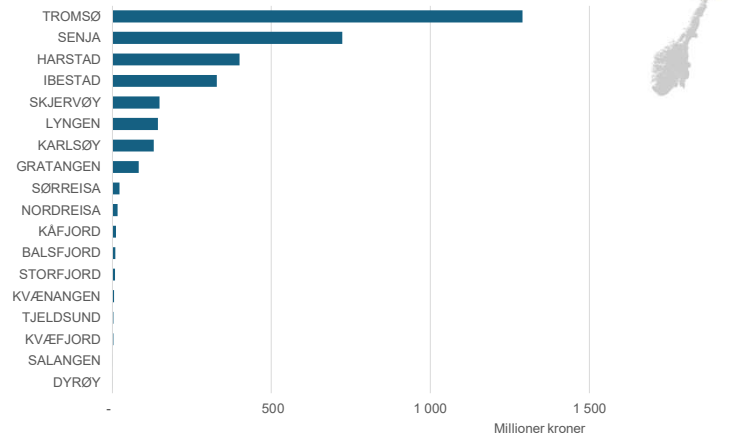


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehåndsverdi)

Fiskeflåten i Troms fylke landet fisk og skaldyr for 3,3 milliarder kroner i 2023. Dette utgjør 11 % av den norske totalen.

6

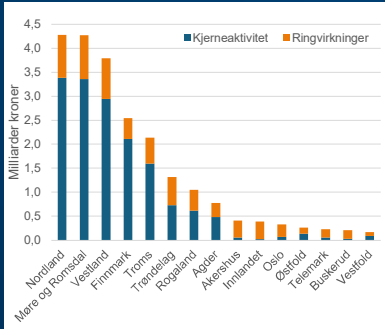
Fangstverdi



Fartøy fra Tromsø og Senja landet mest fisk og skaldyr i Troms fylke, målt i fangstverdi, i 2023.

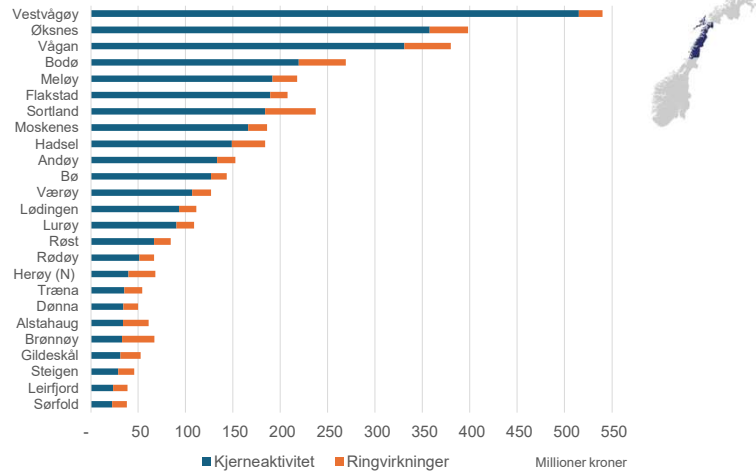
6

Verdiskaping Fiskeflåten Nordland



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Nordland fylke var ca. 4,3 milliarder kroner i 2023. Omtrent 3,4 milliarder fra kjernevirksomhet og 890 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 19 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

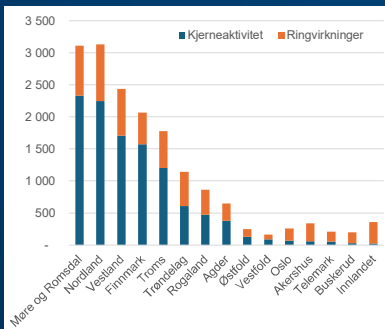
7



Vestvågøy kommune hadde størst verdiskaping fra fiskeflåten i Nordland, med 540 millioner kroner, inkludert ringvirkninger, fulgt av Øksnes (400), Vågan (380) og Bodø med 270 millioner kroner.

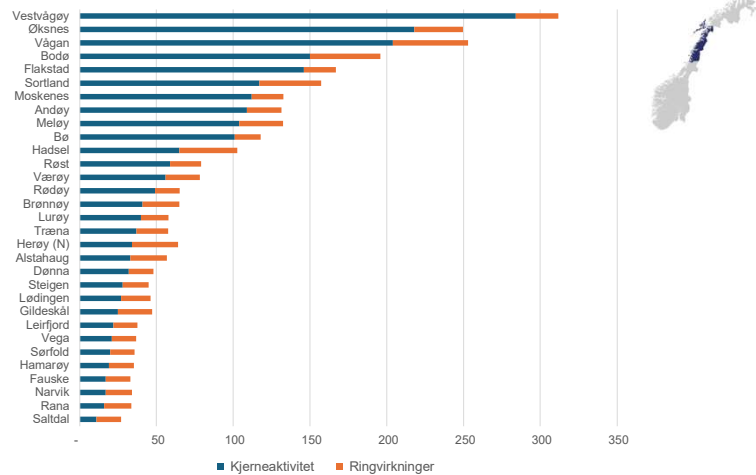
7

Sysselsatte Fiskeflåten Nordland



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Nordland fylke cirka 3 125. Omtrent 2 240 sysselsatt i kjernevirksomhet og 885 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 18 % av sysselsettingen fra den norske fiskeflåten.

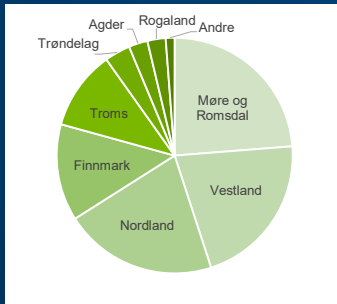
8



Vestvågøy kommune hadde flest sysselsatte fra fiskeflåten i Nordland, med 310, inkludert ringvirkninger, fulgt av Vågan (255), Øksnes (250) og Bodø (195).

8

Aktivitet Fiskeflåten Nordland

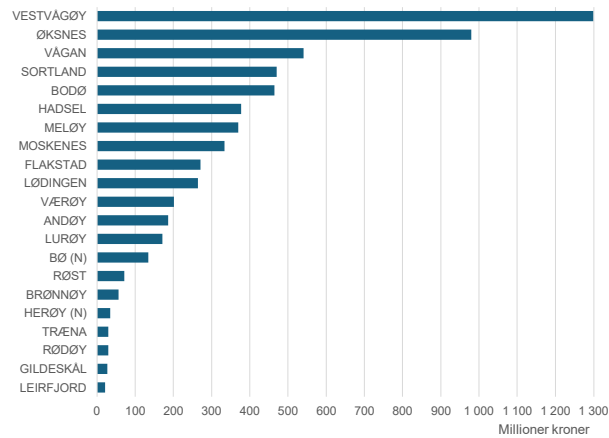


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehåndsverdi)

Fiskeflåten i Nordland landet fisk og skalldyr for 6,4 milliarder i 2023. Dette var 21 % av den norske flåtens fangstverdi.

9

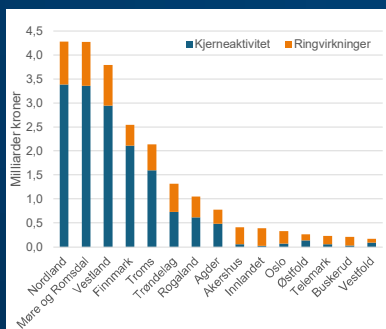
Fangstverdi



Fartøy i Vestvågøy og Øksnes landet mest fisk og skalldyr i Nordland, målt i fangstverdi, i 2023.

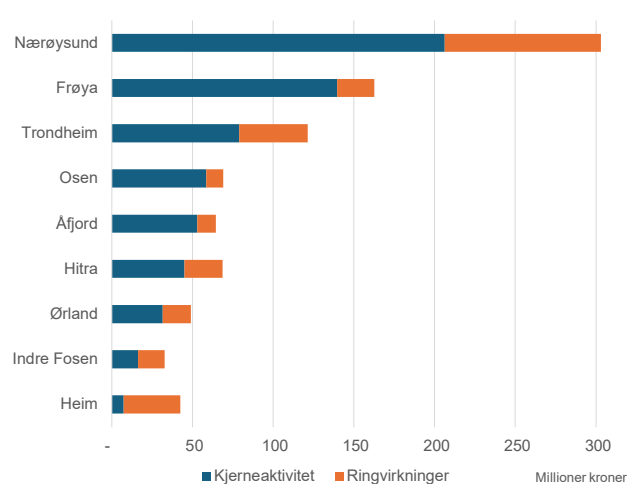
9

Verdiskaping Fiskeflåten Trøndelag



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Trøndelag fylke var cirka 1,3 milliarder kroner i 2023. Omtrent 730 millioner kroner fra kjernevirksomhet og 590 som ringvirkninger. Samlet utgjorde dette 6 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

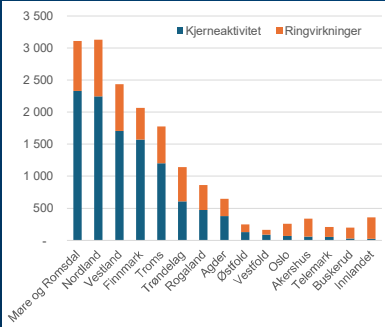
10



Nærøysund kommune hadde størst verdiskaping fra fiskeflåten i Trøndelag fylke i 2023, med vel 300 millioner kroner, inkludert ringvirkninger, fulgt av Frøya med 160 og Trondheim med 120 millioner kroner.

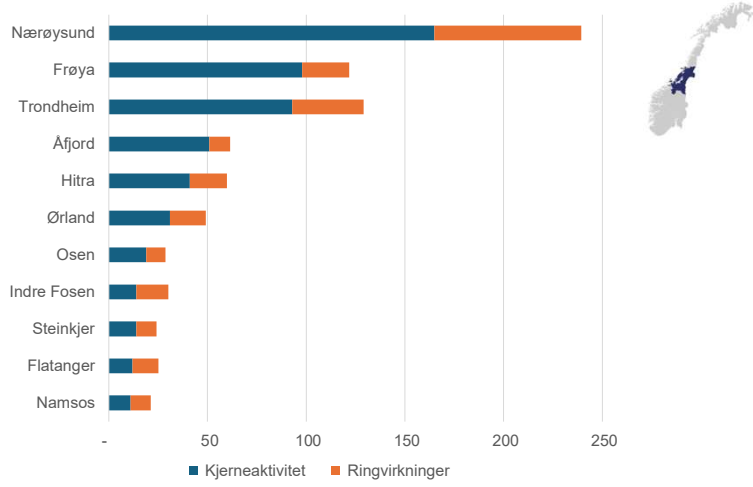
10

Sysselsatte Fiskeflåten Trøndelag



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Trøndelag fylke ca. 1 140. Omtrent 610 sysselsatt i kjernevirksomhet og 530 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 7 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

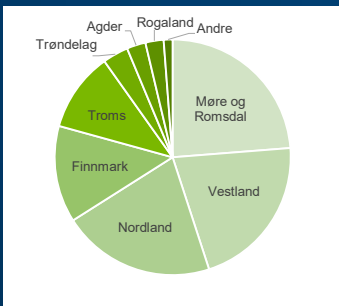
11



Nærøysund kommune hadde flest sysselsatte fra fiskeflåten i Trøndelag fylke i 2023, med omtrent 240, inkludert ringvirkninger, fulgt av Trondheim med 130 og Frøya med 120 sysselsatte.

11

Aktivitet Fiskeflåten Trøndelag

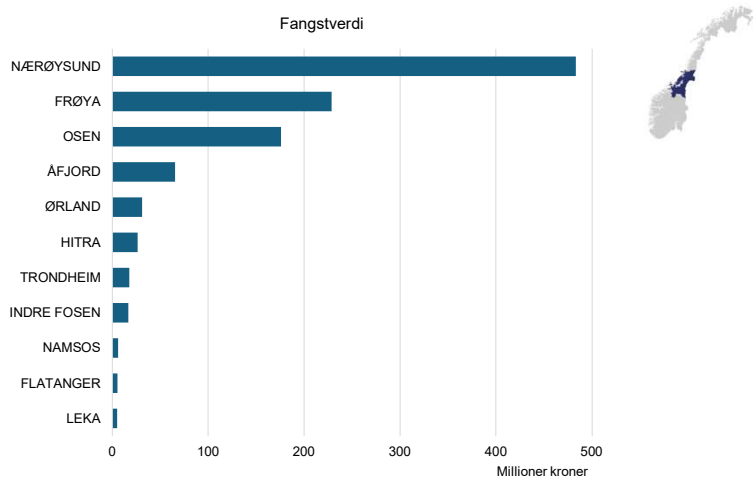


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehådsverdi)

Fiskeflåten i Trøndelag landet fisk og skalldyr for 1,1 milliarder i 2023. Det utgjorde knapt 4 % av den norske flåtens fangstverdi.

12

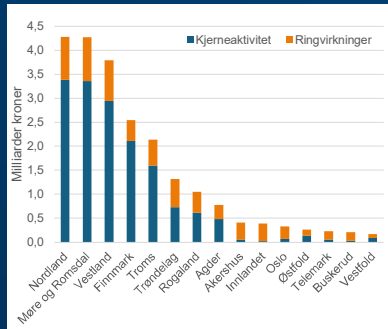
Fangstverdi



Fartøy i Nærøysund, Frøya og Osen landet mest fisk og skalldyr i Trøndelag fylke, målt i fangstverdi, i 2023.

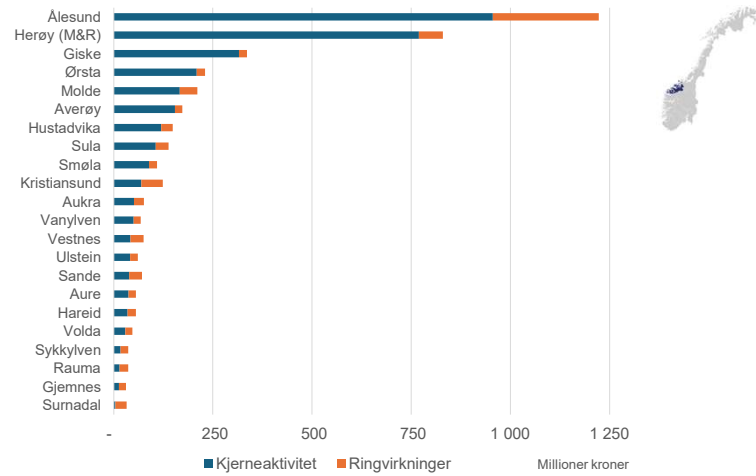
12

Verdiskaping Fiskeflåten Møre og Romsdal



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Møre og Romsdal fylke var ca. 4,3 milliarder kroner i 2023. Omtrent 3,4 milliarder fra kjernevirksomhet og 900 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 19 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

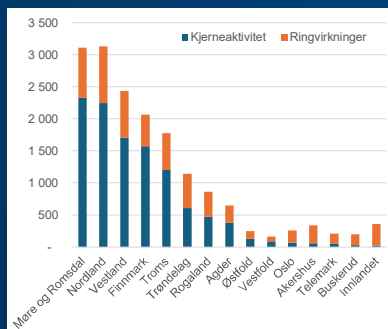
13



Ålesund er kommunen som både på landsbasis og naturligvis i fylket (Møre og Romsdal) hadde aller størst verdiskaping fra fiskeflåten i 2023, med hele 1,2 milliarder kroner, inkludert ringvirkninger. Herøy kommune kom på andreplass i fylket med 830 millioner, fulgt av Giske som hadde 335.

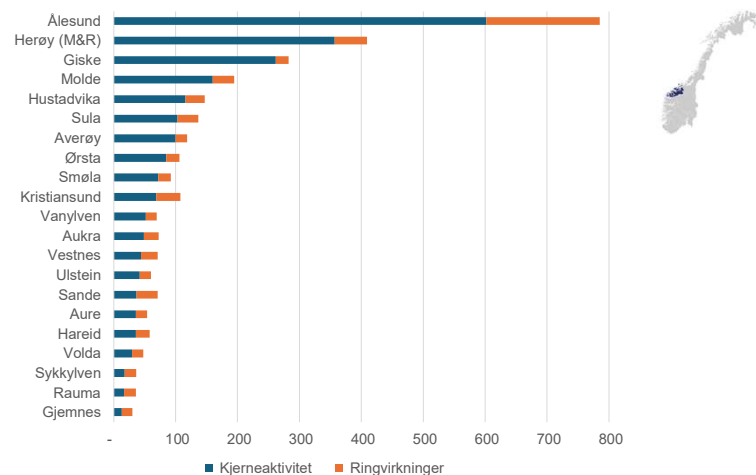
13

Sysselsatte Fiskeflåten Møre og Romsdal



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Møre og Romsdal fylke cirka 3 110. Omtrent 2 330 sysselsatt i kjernevirksomhet og 780 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 18 % av sysselsettingen fra den norske fiskeflåten.

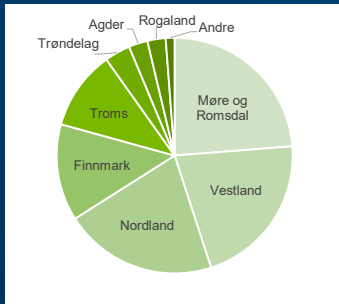
14



Ålesund er også kommunen med flest sysselsatte fra fiskeflåten både på landsbasis og i Møre og Romsdal, med 790, inkludert ringvirkninger, fulgt av Herøy med 410, Giske med 285 og Molde med 195 sysselsatte.

14

Aktivitet Fiskeflåten Møre og Romsdal

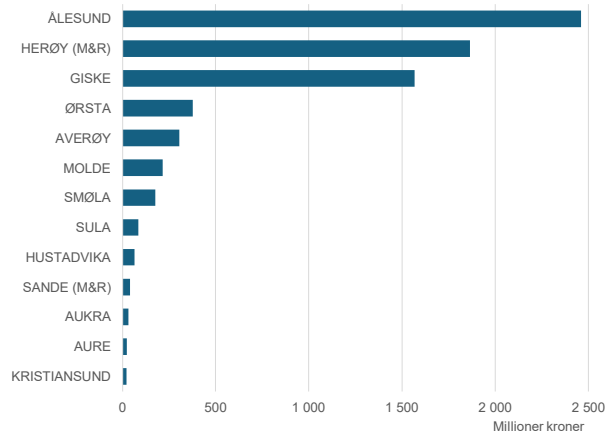


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehåndsverdi)

Fiskeflåten i Møre og Romsdal landet fisk og skaldyr for 7,3 milliarder i 2023. Dette utgjør 24 % av den norske totalen.

15

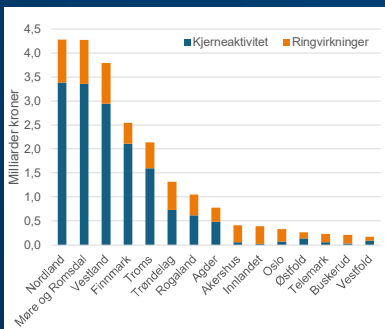
Fangstverdi



Fartøy i kommunene Alesund, Herøy og Giske landet mest fisk og skaldyr i Møre og Romsdal, målt i fangstverdi, i 2023.

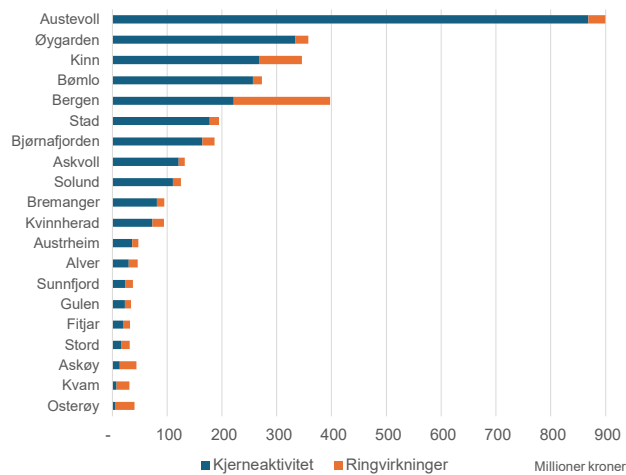
15

Verdiskaping Fiskeflåten Vestland



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Vestland fylke var ca. 3,8 milliarder kroner i 2023. Omtrent 2,9 milliarder fra kjernevirksomhet og 850 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 17 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

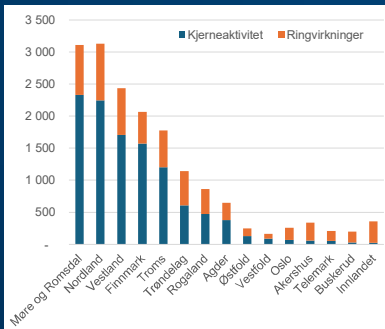
16



Austevoll var kommunen med størst verdiskaping (ca. 900 millioner) fra fiskeflåten i Vestland fylke i 2023, inkludert ringvirkninger. Bergen med omtrent 400, Øygarden med 360 og Kinn med 350 millioner følger etter.

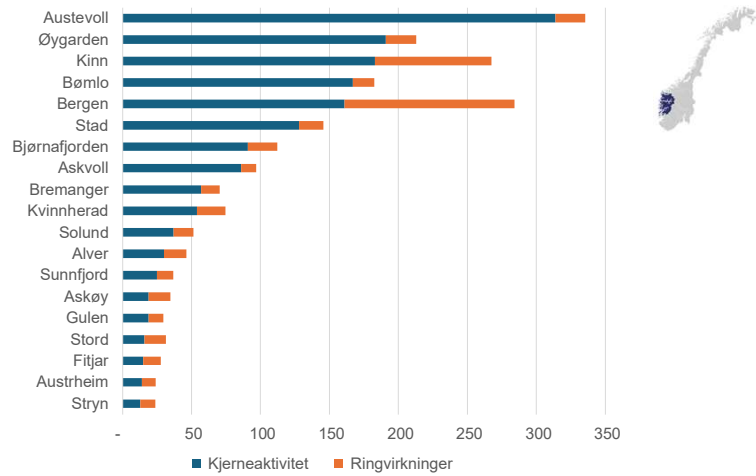
16

Sysselsatte Fiskeflåten Vestland



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Vestland fylke ca. 2 435. Omtrent 1 705 sysselsatt i kjernevirksomhet og 730 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 14 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

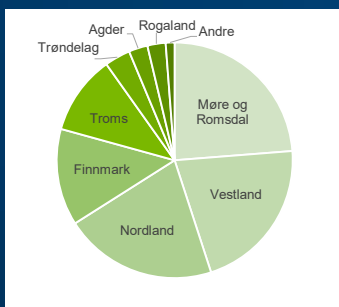
17



Austevoll kommune hadde flest sysselsatte fra fiskeflåten i Vestland fylke, med 335, inkludert ringvirkninger i 2023. Bergen kommer etter med 285, Kinn med 265 og Øygarden med 215. Som figuren over viser har spesielt Bergen og Kinn relativt store ringvirkninger fra fiskeflåten.

17

Aktivitet Fiskeflåten Vestland

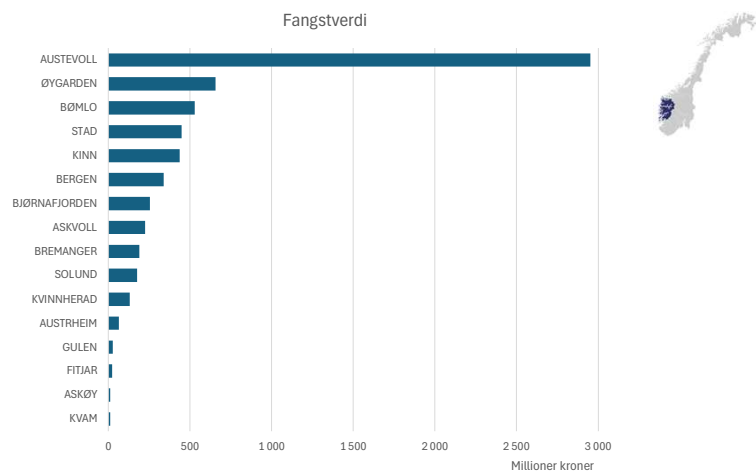


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehådsverdi)

Fiskeflåten i Vestland landet fisk og skaldyr for 6,5 milliarder i 2023. Dette utgjør 21 % av den norske totalen.

18

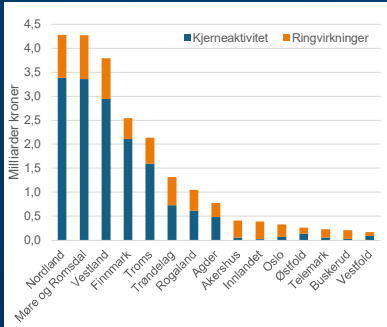
Fangstverdi



Fartøy fra Austevoll fanget klart mest fisk i Vestland fylke i 2023, fulgt av Øygarden, Bømlo, Stad og Kinn.

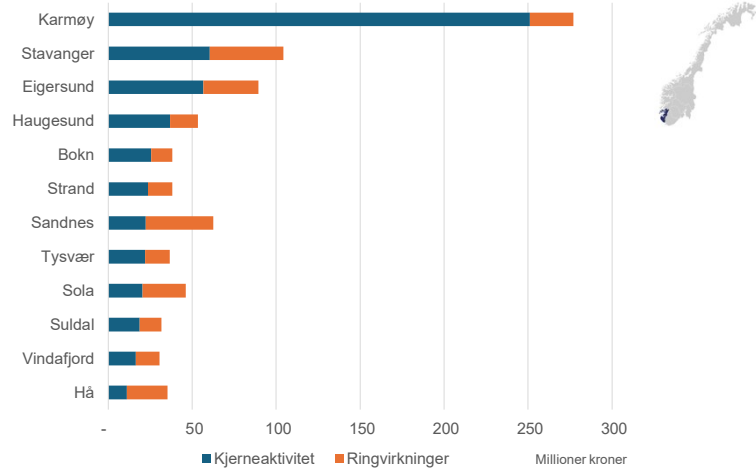
18

Verdiskaping Fiskeflåten Rogaland



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Rogaland fylke var ca. 1,1 milliard kroner i 2023. Omtrent 620 millioner fra kjernevirksomhet og 430 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 5 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

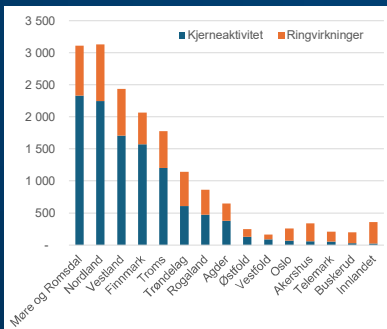
19



Karmøy kommune hadde størst verdiskaping (280 millioner kroner) fra fiskeflåten i Rogaland i 2023, fulgt av Stavanger med omtrent 100 og Eigersund med 90 millioner.

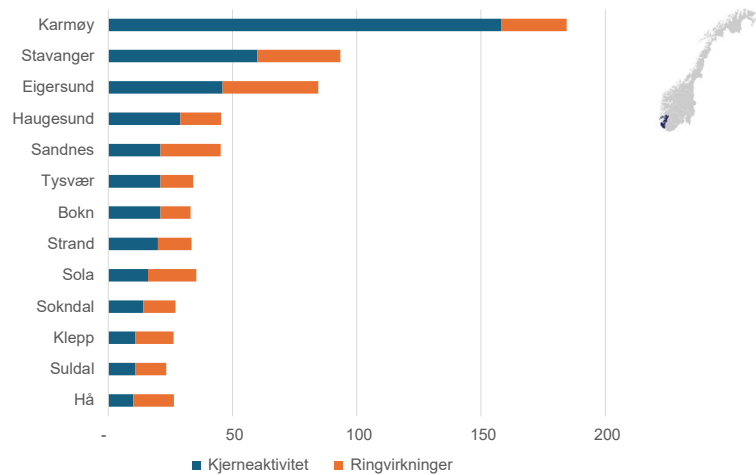
19

Sysselsatte Fiskeflåten Rogaland



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Rogaland fylke ca. 865. Omtrent 475 sysselsatt i kjernevirksomhet og 390 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 5 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

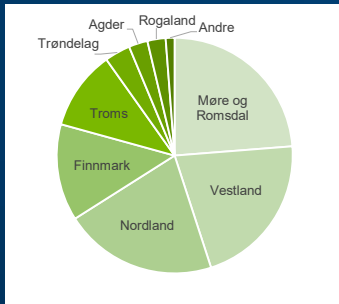
20



Karmøy kommune hadde flest sysselsatte, med omtrent 180 (inkludert ringvirkninger), fra fiskeflåten i Rogaland i 2023, fulgt av Stavanger og Eigersund, som begge hadde litt under 100 sysselsatte fra fiskeflåten.

20

Aktivitet Fiskeflåten Rogaland

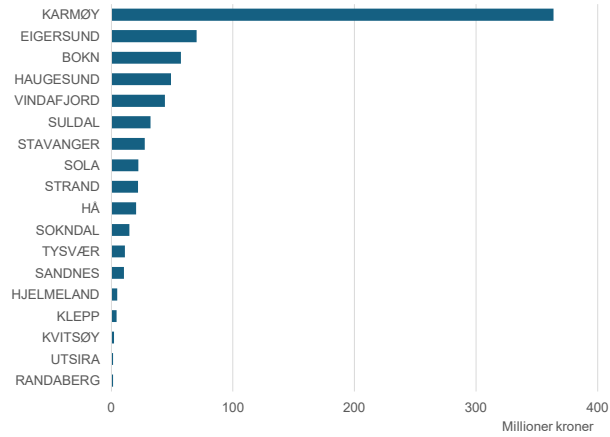


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehåndsverdi)

Fiskeflåten i Rogaland landet fisk og skalldyr for 770 millioner i 2023. Dette utgjør 3 % av den norske totalen.

21

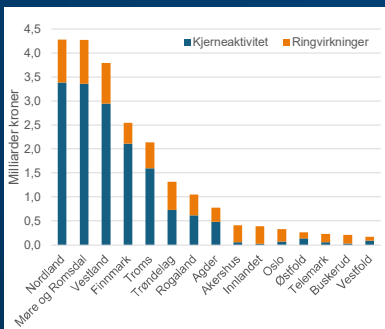
Fangstverdi



Fartøy fra Karmøy kommune landet desidert mest fisk og skalldyr i Rogaland fylke, målt i fangstverdi, i 2023.

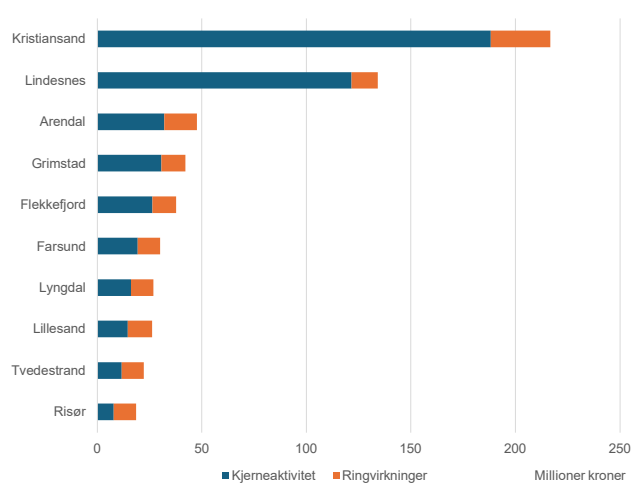
21

Verdiskaping Fiskeflåten Agder



Verdiskapingen fra fiskeflåten i Agder fylke var ca. 770 millioner kroner i 2023. Omtrent 480 millioner fra kjernevirksomhet og 290 millioner kroner som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 3 % av verdiskapingen fra den norske fiskeflåten.

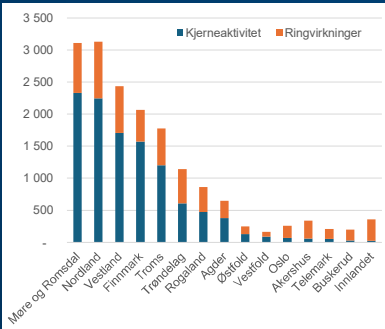
22



Kristiansand kommune hadde størst verdiskaping (215 millioner) fra fiskeflåten i Agder i 2023, fulgt av Lindesnes med omtrent 135 millioner kroner.

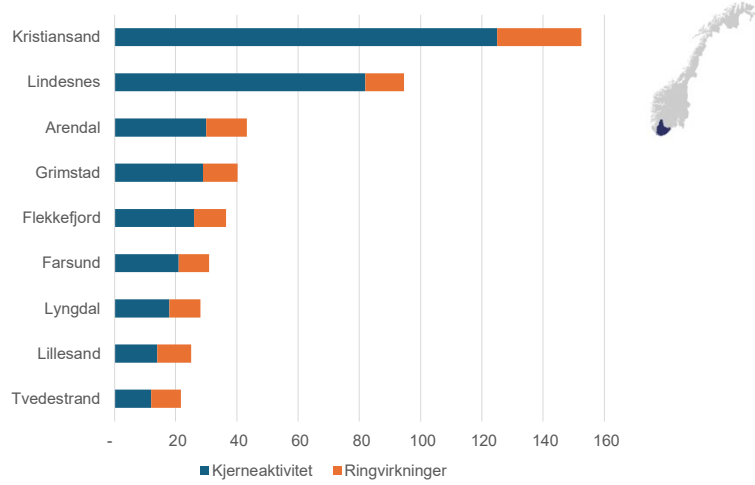
22

Sysselsatte Fiskeflåten Agder



I 2023 var sysselsettingen fra fiskeflåten i Agder fylke cirka 650. Omtrent 380 sysselsatt i kjernevirksomhet og 270 som ringvirkninger. Samlet utgjør dette 4 % av sysselsetting fra den norske fiskeflåten.

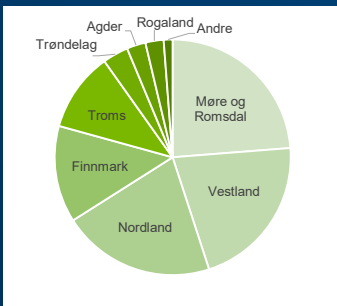
23



Kristiansand kommune hadde flest sysselsatte, med vel 150, inkludert ringvirkninger, fra fiskeflåten i Agder, fulgt av Lindesnes med omtrent 95.

23

Aktivitet Fiskeflåten Agder

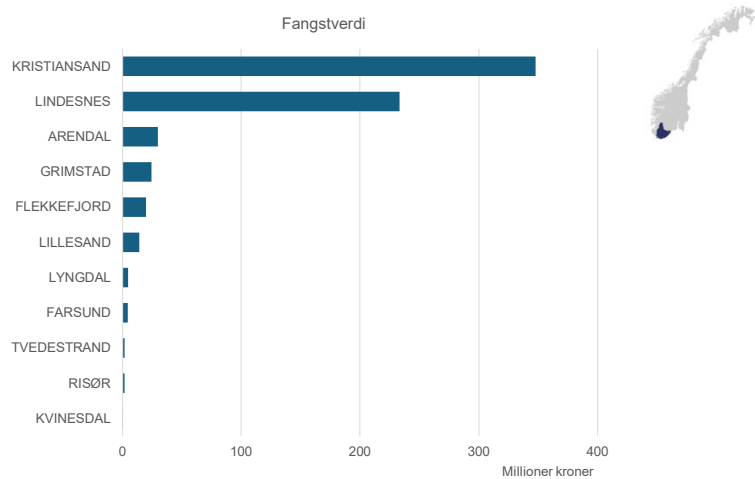


Fangst per fartøyfylke i 2023 (førstehådsverdi)

Fiskeflåten i Agder landet fisk og skalldyr for 785 millioner i 2023. Dette utgjorde vel 2,5 % av den norske fangstverdien.

24

Fangstverdi



Fartøy i Kristiansand og Lindesnes landet mest fisk og skalldyr i Agder fylke, målt i fangstverdi, i 2023.

24