

Norges Fiskarlag

KVOTEREDUKSJON OG MIDLERTIDIG DRIFTSORDNING

ØKONOMISKE VURDERINGER

Stakeholder AS

04.10.2025



Om dokumentet

Oppdragsgiver: Norges Fiskarlag

Navn på rapport: Kvotereduksjon og midlertidig driftsordning

Forfatter: Stakeholder AS

Dato denne versjon: 04.10.2025

Forsidebilde: Unsplash.com

Om Stakeholder AS

Rådgivning, analyse og strategier for bærekraftige løsninger

Stakeholder har jobbet med bærekraft siden 2009. Teamet består av rådgivere med bakgrunn fra departement, konsulentvirksomhet, media, privat næringsliv og interesseorganisasjoner. Vi kombinerer kunnskap om bærekraft med faglig tyngde innen politikk, økonomi, strategi og kommunikasjon.

Oppdraget er utført av Svein Thompson, Vegard Rem og Håkon Sollid Iversen

Sammendrag og anbefaling

På bakgrunn av den forventede kvotenedgangen for 2025 fremmet Norges Fiskarlag og Sjømat Norge høsten 2024 et forslag om å innføre en midlertidig driftsordning for å lette situasjonen for hvitfisksektoren i den havgående flåten. Forslaget ble ikke fulgt opp av myndighetene, noe som førte til at landsstyret i Fiskarlaget i februar 2025 gjorde et fornyet vedtak om å be myndighetene om en ordning for gruppene konvensjonell hav, torsketrål og seitrål. Senere i 2025 ble det klart at også pelagisk sektor ville komme til å oppleve et kraftig nedtrekk i kvotetenivået i 2026. På den bakgrunnen er Stakeholder bedt om å utrede konsekvensene av den foreslåtte ordningen, med hovedvekt på gruppene i den havgående fiskeflåten: konvensjonell hav, torsketrål, seitrål, pelagisk trål, men også for tre typer fartøy fra kystflåten: konvensjonelle redskap, pelagisk fiske og fartøy som driver kombinert fangst av hvitfisk og pelagiske arter.

Hovedpilaren i den foreslåtte ordningen er at to og to fartøy (i hvitfisksektoren) fra samme gruppe skulle kunne samarbeide, ved at kvotene fra torsk, hyse, sei og blåkkeite nord for 62 breddegrad (62N) overføres fra ett fartøy til det andre. Det fartøy som overfører kvoter skal legges ved kai, og kan ikke delta i alternativt fiske.

For pelagisk sektor har vi lagt til grunn samme ordning, der kvoter som hører til fartøyet skal kunne overføres. Her har vi ikke lagt til grunn bortfall av inntekter, slik vi har gjort for hvitfisk i våre beregninger av effekten

Beregningene baserer seg på framskrivninger av fiskeriaktiviteter frem til 2026 for hver av de syv fartøygruppene. Basert på tall fra lønnsomhetsundersøkelsen for 2023, som er siste helhetlige økonomiske oversikt for et gjennomsnittsfartøy fra ulike fartøygrupper, har vi beregnet en referansebane for de ulike gruppene frem til 2026. Her har vi lagt til grunn kvoterådene fra Havforskningsinstituttet (HI) og Det internasjonale havforskningsinstituttet (ICES) for 2026, og kombinert disse med tre ulike prisalternativ for 2026. Sammen med estimerte kostnadsbaner gir dette et utfallsrom for referansebanen frem til 2026.

Basert på samtaler og oppfølgende diskusjoner med 11 rederier (tre fra konvensjonell hav, tre fra torsketrål, tre fra pelagisk trål og to fra seitrål) har vi estimert den økonomiske effekten av den foreslåtte driftsordningen.

Fartøygruppe/Modellfartøy	Endring i kvoter inkl. delte kvoter (%)*	Endring i inntekt (%)**	Driftsmargin (%)				
			2023	2024	2025	2026 (uten tiltak)	2026 (med tiltak)
Torsketrål	-9%	-12%	17%	18%	16%	12%	21%
Seitrål	-13%	-14%	10%	14%	20%	15%	N/A
Konvensjonell hav	-15%	-19%	6%	6%	8%	4%	11%
Pelagisk trål	-38%	-35%	28%	19%	20%	2%	22 %
Konvensjonell kyst (15-20,9 m Hvitfisk)	-7%	-9%	18%	15%	19%	16%	N/A
Kystnot (11-21,35 m Pelagisk)	15%	11%	21%	18%	20%	23%	N/A
Kombinasjon kyst (Begge arter)	-8%	-10%	23%	16%	20%	15%	N/A

TABELL 1 KVOTEENDRINGER OG KONSEKVENSER FOR FARTØYGRUPPENE 2025-2026 KILDE FISKERIDIREKTORATET, SILDENSALGSLAGET OG EGNE BEREGNINGER

***INKLUDERER FISKESLAG (SNABELUER, BLÅKKEITE ETC.) SOM IKKE ER PÅ FARTØYNIVÅ OG FORDELT MELLOM FARTØYGRUPPENE BASERT PÅ HISTORISK FANGSTDATA**

****VIRKNING PÅ SUMMEN AV ULIKE ARTER FOR HVER GRUPPE, GITT STABILE PRISER PÅ FISKEN**

I tillegg til driftsresultatet, som er vist i Tabell 1, kommer finanskostnader. Når vi inkluderer disse, får vi følgende marginer på årsresultatet (årsresultat/driftsinntekter):

Fartøygruppe/Modellfartøy	Årsresultat-margin (%)
---------------------------	------------------------

	2023	2024	2025	2026 (uten tiltak)	2026 (med tiltak)
Torsketrål	13%	14%	12%	8 %	15%
Seitrål	6%	13%	19%	14%	N/A
Konvensjonell hav	-2%	-2%	0%	-5%	1%
Pelagisk trål	18%	8%	9%	-15%	5%
Konvensjonell kyst (15-20,9 m Hvitfisk)	6%	3%	8%	4%	N/A
Kystnot (11-21,35 m Pelagisk)	9%	5%	8%	12%	N/A
Kombinasjon kyst (Begge arter)	10%	4%	9%	3%	N/A

TABELL 2 UTVIKLING I RESULTATMARGIN KILDE FISKERIDIREKTORATET OG EGNE BEREKNINGER FOR 2024, 2025 OG 2026

Basert på våre intervjuer med fartøyeiere og beregninger kan vi fastslå:

- Rekordhøye fiskepriser har gjort at resultatene for 2025 kommer til å være på linje med 2024.
- Behovet for å kunne tilpasse driften i havfiskeflåten øker i 2026, som følge av ytterlige nedgang i kvotenivåene. I pelagisk trål blir omstillingsbehovet ekstra stort mellom 2025 og 2026.
- Pelagisk trål vil få et svært svakt resultat i 2026, hvis man forutsetter at prisene holdes konstante. Den foreslåtte nedgangen i makrellkvotene på 70 prosent vil ramme pelagisk trål svært hardt økonomisk.
- Konvensjonell hav har i mange år vært i en svak økonomisk situasjon og er den gruppen som har den svakest balansen, og dermed størst risiko for at noen dårlige år kan gi varige reduksjoner i antall fartøy (strukturering).
- Den foreslåtte ordningen vil kunne få betydelige positive effekter for lønnsomheten for dem som velger å bruke den.
- **Til tross for at mange vil kunne oppleve at økonomien styrkes av den foreslåtte ordningen, er det likevel en betydelig skepsis til utformingen. Kun 4 av 11 som er spurt, vil bruke ordningen slik den er foreslått.**
- Kystflåten vil i mye mindre grad påvirkes av kvotefallet mellom 2025 og 2026, på grunn av beskyttelsesordningene: trålstigen (torsk), sildestigen og gulvet for makrellkvoter. Kystnot ser faktisk ut til å komme styrket ut av kvoterådene for 2026 på grunn av økt kvote for NVG-sild.

Skepsis til den foreslåtte ordningen

Den viktigste motstanden skyldes kravet om at det fartøyet som avgir kvoter skal ligge ved kai hele året uten muligheter for å delta i fangst på ikke-regulerte arter. For enkelte fartøy utgjør disse fangstene tradisjonelt en høy andel av samlet inntekt. For torsketrål er reker et opplagt eksempel, men mange fartøy har betydelig tilleggsinntekt fra andre arter. For pelagisk sektor vil det bli svært dramatisk å måtte avstå deler av inntekten, gitt at kvoterådet for pelagisk sektor følges opp i samme omfang.

Et fartøy som ligger i ro et år vil tape seg i verdi, fordi alle systemer om bord forutsetter drift, og man må påregne en del aktivitet for å holde skipet mest mulig ship-shape.

Mange ser også på det å legge et fartøy ved kai som et nederlag og kanskje første skritt mot strukturering.

Spørsmålet om mannskapenes situasjon var lite diskutert i forbindelse med fremleggelse av forslaget. Mannskapet ved fartøyet som legges ved kai må enten permitteres eller sikres hyre hos det fartøyet som har et ekstra sett kvoter.

I norsk fiskerinæring er avlønning av mannskap en lott (andel) av fangstverdien fratrukket felleskostnader. Om mannskapet er dobbelt så stort, vil ikke det påvirke så mye reders andel av netto inntekter. For mannskapene vil det bli annerledes: Jo flere mannskaper som skal dele mannskapets andel, jo mindre blir det på hver. Det er viktig at ordningen bidrar til at netto inntekt øker mest mulig for mannskapets del også.

Forslag til alternativ løsning

For å adressere de to hovedproblemene (tapt verdiskapning og mannskapenes situasjon) har vi derfor vurdert andre tiltak som kan utløse kostnadsbesparelser uten å redusere inntekten utover kvotefallet, og som ikke tvinger frem et kai-ligge.

Eidesen-utvalget (Et fremtidsrettet kvotesystem, NOU 2016:26) slår fast at det generelt er slik at enhver begrensing demper effektiviteten, og at fjerning av begrensinger vil øke effektiviteten og redusere kostnadene i flåteleddet. En mest mulig fri omsetning av kvoter innenfor et driftsår vil bidra til å redusere summen av begrensninger. Det vil dermed gjøre det lettere for redere og mannskaper å finne løsninger, som gir lavere kostnader som følge av spesialisering, utvikling av et mer effektivt operasjonsmønster og så videre.

Den foreslåtte midlertidige driftsordningen er en underkategori av full kvotefleksibilitet. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4. Generelt kan vi tenke oss kvotefleksibilitet innenfor et driftsår med ulike frihetsgrader:

1. Kvotebytte innenfor ett år kan skje på en børs/felles markedsplass (se Eidesen-utvalget) der redere fra alle grupper kan tilby og etterspørre kvoter fritt, og hvor systemet gir en pris på kvoteleie og kvotene automatisk registres på ny eier for det aktuelle året hos for eksempel salgslagene.
 - a. Her kan man legge inn gruppebegrensninger m.v.
 - b. Dette kan også organiseres som OTC-handel, der meglere bistår partene, noe som vil være enklere å etablere.
2. Friere kvotebytte kan også utformes som en utvidelse av slumpfiskordningen mellom to fartøy, der det ikke settes noe tak på kvotebytte for det aktuelle driftsåret, og at kravet om at en viss andel av kvoten i det avgivende fartøy skal være fisket, fjernes.
 - a. Utvidelsen oppad kan være 100 prosent, men den kan også settes lavere, hvis det er viktige hensyn som tilsier det.
 - b. Det kan legges inn øvre tak på samlede kvoter per fartøy, hvis viktige hensyn tilsier det.

Vi tror en utvidelse av slumpfiskordningen vil være det mest hensiktsmessige, hvis man vil treffe flest mulig fartøy med tiltak som gir positiv effekt raskt. Her finnes det allerede regler og prosedyrer som relativt enkelt bør kunne justeres. Jo færre begrensinger som legges på ordningen, jo bedre effekt vil det ha på økonomien i rederiene og for mannskapene.

Fordelen med en utvidelse av slumpfiskordningen er at enhver kan tilpasse seg slik man finner mest hensiktsmessig i den perioden ordningen skal vare. En utvidet midlertidig slumpfiskordning er fleksibel nok til at man både kan planlegge for en spesialisering og gjøre tilpasninger underveis i driftsåret, eller velge å leie ut alt og legge fartøyet ved kai i et helt driftsår. Den er oversiktlig nok til at koblingen mellom den som er tildelt kvoten og den som bruker den kun er ett ledd unna, slik at myndighetene har full oversikt.

Ved fri handel kan kvotene også videreselges og bli en del av et marked, noe som kan være effektivt, men som svekker koblingen loven¹ legger opp til.

¹ Havressursloven §12

En utvidet slumpfiskordningen tvinger ikke to rederne, som samarbeider, til å finne en løsning på at ett av to mannskaper må settes på kai ved bruk av ordningen.

Det er samtidig viktig å huske at et dypt kvotefall reduserer kapasitetsbehovet, og vil få konsekvenser for bruk av fartøy og mannskap uansett reguleringer. Oppgaven bør være å legge til rette for at tilpasningen kan gjøres så klokt som mulig innenfor de begrensningene som ligger i lowerket.

Fiskeindustrien på land

Fiskeindustrien på land vil merke nedgangen i mengden landet fisk som følge av kvotefallet på om lag 50 prosent for de samlede fiskearter mellom 2021 og 2026. I 2026 ser det ut til at det er pelagiske arter som vil få en dramatisk nedgang i levert mengde fra 2025. Konkurransen om råstoffet med utenlandske etterspørrere vil dermed øke ytterligere.

Den foreslåtte midlertidige driftsordningen vil sannsynligvis ha en negativ virkning på mengden landet fisk i Norge, fordi det vil være færre fartøy tilgjengelig for fiske og det er en begrensning i arter som kan føres over på mottakende fartøy når to fartøy samarbeider (slik ordningen er lagt opp). Dette vil redusere mengden fisk landet, alt annet likt, så fremt ikke dette fiskes opp av andre som ikke deltar i ordningen. En utvidelse av slumpfiskordningen, uten begrensninger på arter, kan derimot i føre til at mer fisk fanges og dermed landes i Norge, fordi det vil gjøre fangsten etter marginale arter mer lønnsom, som følge av mer effektiv drift.

Klimaeffekter av ordningen

Det forventede kvotenedtrekket vil redusere aktiviteten i 2026 og dermed også redusere drivstoffbruket og direkte klimagassutslipp. Basert på tall fra Havbasedata, der man kan sammenligne de ni første månedene i 2025 med samme periode i 2025, ser vi en 22 prosent utslippsreduksjon. Det er i takt med reduserte kvoter i 2025. En midlertidig driftsordning vil kunne gi ytterligere utslippsreduksjoner.

Vi har beregnet at kvotenedgangen vil gi en nedgang i energiforbruket i 2026 på 9,1 prosent for gruppen torsketral sammenlignet med 2025. Torsketral er den gruppe som har absolutt størst klimagassutslipp blant fartøystypene, med om lag 400 tusen tonn CO₂ i året, ifølge Fiskeridirektoratets siste tall for 2023. Et samarbeid mellom to fartøy, der det ene legges ved kai, vil kunne gi en ytterligere reduksjon på 38 prosent, slik at den samlede nedgangen kan bli 44 prosent fra 2025 til 2026 for to båter under ordningen. Utslippstallene for 2025 ser ut til å bli rekordlave, slik at vi kan vente en stor nedgang i utslipp fra fiskeflåten de neste årene.

Det er ikke mulig å gi presise beregninger av hva en slik ordning vil kunne bety for samlede utslipp uten å vite hvor mange fartøy som vil benytte seg av ordningen. Det er likevel utvilsomt at den vil gi betydelige besparelser i bunkers og dermed CO₂-utslipp.

En utvidelse av slumpfiskordningen vil også føre til en besparelse utover kvotenedgangen, men hvor stor er vanskelig å estimere. På den ene siden vil det bli fisket noe mer, på den annen side forutsetter vi et mer effektivt fiske. En slik ordning ser i tillegg ut til å kunne bli utnyttet av flere, og dermed gi større samlet effekt.

Innholdsfortegnelse

Om dokumentet.....	2
Sammendrag og anbefaling	3
Skepsis til den foreslåtte ordningen	4
Forslag til alternativ løsning	5
Fiskeindustrien på land	6
Klimaeffekter av ordningen	6
Del 1 Oppdraget.....	8
Metodikk	9
Del 2 Priser og kvoter	10
Høye priser har kompensert for reduserte kvoter	12
Prisutvikling	15
Verdiutvikling i kvotegrunnlag	17
Råstofftilgang til landindustrien	22
Del 3 Oppsummering av intervjuer	23
Del 4 – Økt kvotefleksibilitet er et effektivt tiltak.....	26
Lavere aktivitet som følge av kvotenedgang i 2025.....	27
Klimaeffekt av redusert aktivitet	28
Del 5 - Lønnsomhet i fiskeflåten	29
Lønnsomhetsutvikling fartøygrupper	29
Torsketrål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026.....	29
Seitrål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026	33
Konvensjonell havfiske – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026	36
Pelagisk trål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026	39
Konvensjonell kyst, kystnot og kombinasjonsfartøy – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026	43
Del 6 - Effekt av foreslåtte midlertidig driftsordning	50
Effekt midlertidig ordning torsketrål	50
Effekt midlertidig driftsordning konvensjonell hav	52
Effekt midlertidig driftsordning pelagisk trål.....	54
Oppsummering av effekten av den midlertidige driftsordningen.....	55
Effekter på mannskap og lott	56

Del 1 Oppdraget

På oppdrag fra Norges Fiskarlag er vi bedt om å vurdere følgende:

Hvordan vil en midlertidig driftsordning påvirke:

1. Økonomien i flåten

- Rederienes lønnsomhet (eieroverskudd)
- Mannskapets inntekter (lotten)

Dette analyseres for følgende fartøygrupper:

- Havflåten: torskestrål, seistrål, konvensjonelle havfartøy og pelagisk strål
- Kystflåten: lukkede kystgrupper over 11 meter hjemmelslengde, inkludert konvensjonell kyst og kystnot og kombinerte fartøy

2. Klimaeffekter

- *Hvordan vil ordningen påvirke drivstofforbruket og dermed utslippene av klimagasser fra fiskeflåten?*

Bakgrunnen for forslaget fra Norges Fiskarlag om en midlertidig driftsordning er endringer i driftsgrunnlaget som følge av nedgangen i kvoter. Det er også en usikkerhet i markedsutviklingen, prisutviklingen og hvordan økte generelle kostnader for fiskerne vil påvirke de neste årene.

Den midlertidige driftsordningen som er foreslått av Norges Fiskarlag er ment som et ekstraordinært og tidsavgrenset tiltak for å avhjelpe de utfordringene flåten opplever og er foreslått å gjelde for ett år av gangen. Kort fortalt innebærer ordningen at to fartøy kan avtale at ett fartøy fisker kvotene til begge fartøyene. Fartøyet som avgir sin kvote, skal ligge i ro hele driftsåret (med mulighet for dispensasjon til annet bruk enn fiske). Fartøy som har startet fiske i et kalenderår kan først melde seg på fra påfølgende år. Det er kun kvoten for torsk, hyse, sei og blåkveite nord for 62N som kan overføres i hvitfisksektoren (konvensjonell hav, torskestrål og seistrål).

Pelagisk strål og kystflåte inngikk ikke i det opprinnelige forslaget, og effekten av forslaget er vanskeligere beregne for disse, da det ikke er gitt direkte føringer for hvilke deler av fangsten som ikke kan overføres. I har likevel gjort beregninger, der vi forutsetter et nedtrekk i fangstverdien under ordningen på linje med andre havgående grupper.

Vi er også bedt om å vurdere alternativer til den foreslåtte ordningen, på bakgrunn av samtaler med rederiene og våre beregninger.

Metodikk

For å analysere effekter er rapporten avgrenset mot følgende fartøygrupper i hav- og kystflåten:

- Havflåten: torsketrål, seitrål og konvensjonelle havfartøy.
- Kystflåten: utvalgte modellfartøy som representerer ulike driftsformer (hvitfisk, pelagisk, kombinasjon).

Fiskeslagene som er sett nærmere på i rapporten for å danne et bilde av inntektsgrunnlaget er:

- Hvitfisk: Torsk, hyse, sei, blåkkeite og snabeluer
- Pelagisk: Makrell, NVG-sild, nordsjøsild, lodde, kolmule, øyepål og tobis

Analysen tar for seg den historiske utviklingen i kvoter og priser, samt en prognose for 2026 basert på tre ulike prisscenarier. Data og informasjon som er anvendt i analysen er hentet fra Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, salgslagene, dialogmøter med administrasjonen i Fiskarlaget, og andre offentlige kilder.

For å supplere de kvantitative kildene er det gjennomført en kvalitativ kartlegging gjennom intervjuer med fartøyeierne i de valgte fartøygruppene utenom kystflåten. Utvalget besto av tre eiere av torsketrål, tre eiere av pelagiske trål, tre eiere av konvensjonelle havfiskefartøy og to eiere av seitrålere. Det er brukt en intervjuguide med åpne spørsmål for å gi fartøyeierne mulighet til å utdype egne erfaringer og vurderinger.

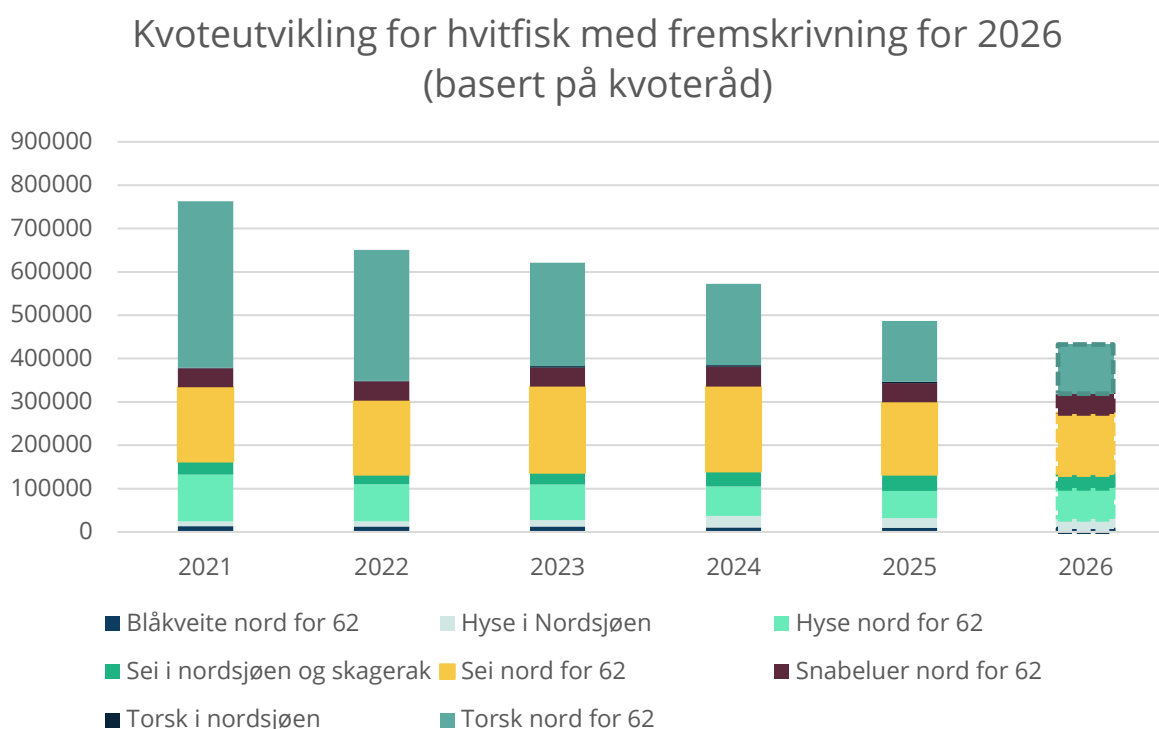
For å vurdere effekten av den foreslåtte midlertidige driftsordningen har vi sett på lønnsomheten til fartøygruppene ved bedriftsøkonomisk analyse. Vi har for de fleste grupper tatt utgangspunkt i lønnsomhetsundersøkelsen til Fiskeridirektoratet fra 2023² og estimert utviklingen i lønnsomheten i perioden 2024-2026, basert på kvotestatistikk for fartøygruppene, kvoteråd for 2026 (omfordelt til fartøygrupper), verdiutvikling av kvoter og fangst, og kostnadsutvikling. For å supplere tall fra lønnsomhetsundersøkelsen og kalibrere våre inntekts- og kostnadsestimater har vi sett på utvalgte årsregnskap for 2024. I tillegg har vi benyttet informasjon fra intervjuene om inntekts og kostnadsutviklingen, og eventuelle data oversendt fra aktører.

I rapporten vurderes og sammenlignes et nullalternativ (uten tiltak i 2026) og et alternativ med en midlertidig driftsordning. De bedriftsøkonomiske beregningene gjort for de ulike fartøygruppene er benyttet som null-alternativ når vi har vurdert den bedriftsøkonomiske effekten av den foreslåtte midlertidige driftsordningen. Her estimerer vi så langt som mulig de forventende konsekvensene i for 3 fartøygrupper, herunder Konvensjonell hav, torsketrål og pelagisk trål.

² [Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten](#)

Del 2 Priser og kvoter

For å belyse behovet for en midlertidig driftsordning er det avgjørende å vurdere hvordan endringer i både kvoter og priser påvirker inntektsgrunnlaget. Vi skal derfor gjennomgå utviklingen i kvoter og priser de siste årene, for å vurdere hvordan fallende kvoter påvirker rammevilkårene og lønnsomheten for fiskeflåten. De siste årene har kvotene variert betydelig mellom arter, men i perioden 2021 til 2025 har kvotene for hvitfisk og de pelagiske artene, som gjengitt i Figur 1 og Figur 2, falt betydelig med en samlet reduksjon på 36 % og 39 %. Med kvoterådene for 2026 er det ventet et ytterligere nedtrekk i kvotene for hvitfisk og pelagisk fisk.



FIGUR 1 KVOTEUTVIKLING FOR HVITFISK FOR NORSKE FISKERE, I TILLEGG TIL ESTIMERTE KVOTER FOR 2026 BASERT PÅ KVOTERÅD. KILDE HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG FISKERIDIREKTORATET.

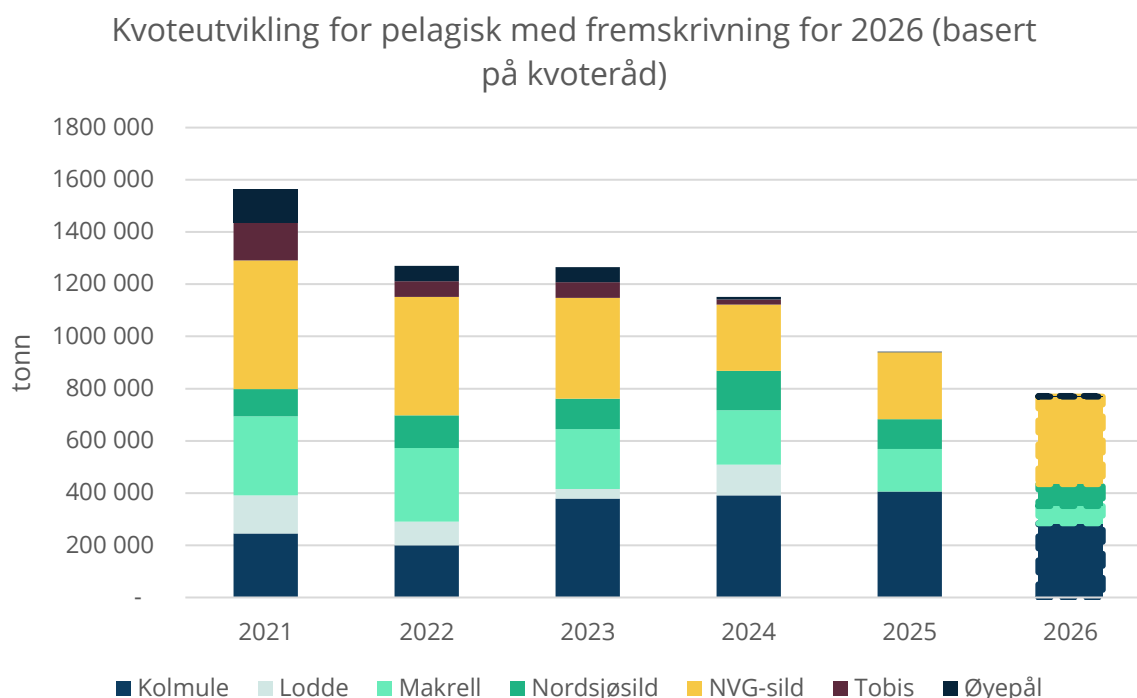
Kvotene til torsk nord for 62. breddegrad er blitt gradvis redusert. Fra 2024 til 2025 ble disse kvotene redusert med nærmere 25 % for hav- og kystflåten, når man ser bort i fra avsetninger og åpen gruppe. Det var også en betydelig kvotenedgang for sei nord for 62. breddegrad, med 14 prosent.

Disse fiskeslagene forventes å få en ytterligere redusert kvote i 2026 basert på kvoterådene til Havforskningsinstituttet (HI). HI samarbeider med ICES, Det internasjonale havforskningsinstituttet³ i utarbeidelse av kvoterådene for neste år. Det endelige kvotenivået vil fastsettes av Fiskeridirektoratet og departementet i form av forskrifter etter en høring med næringsens representanter under det såkalte Reguleringsmøtet. Forut for det skal Norge også forhandle frem en deling av kvotene på de arter der det er en felles forvaltning med EU og andre nasjoner.

Det forventes en økning i 2026 for hyse nord for 62. breddegrad på 13 prosent, sei N62 anbefales en reduksjon på 15 prosent, og for torsk N62 på 19 prosent.

³Les mer om hvordan kvoteråd utarbeides her [Kvoteråd | Havforskningsinstituttet](#)

Som Figur 1 viser er den samlede nedgangen i biomasse innenfor hvitfiskområdet på cirka 40 prosent mellom 2021 og 2026. For den mest lønnsomme fisken, torsk N62, vil nedgangen være på cirka 70 % mellom 2021 og 2026, hvis kvoterådet for 2026 legges til grunn.



FIGUR 2 KVOTEUTVIKLING FOR PELAGISK FISK I TILLEGG TIL ESTIMERTE KVOTER FOR 2026 BASERT PÅ KVOTERÅD. KILDE HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG SILDESALGSLAGET

Sammenlignet med hvitfisk, har pelagisk fisk hatt større årlige svingninger og i større grad variert mellom artene, men trenden har vært klart nedadgående siden 2021, noe som forsterkes av kvoterådene for 2026. I 2025 er det nullfiske for tobis og lodde, mens for øyepål er det kun en kvote på 2500 tonn som bifangst. Dette har vi antatt at videreføres i 2026. Kvote for makrell har gått jevnt nedover de siste årene og ble redusert med 22 % fra 2024 til 2025. Kvoterådet for 2026 innebærer et nedtrekk på ytterligere 70 % for makrell. Kvoten for nordsjøsild har vært relativt stabil, mens for NVG-sild gikk kvoten betydelig ned fra 2021 før den flatet ut i 2024. I 2026 er NVG-sild, som eneste pelagiske fiskeslag, forventet en oppjustert kvote på 33 %. Kolmule er anbefalt et nedtrekk på 41 % mellom 2025 og 2026 etter å ha steget betydelig mellom 2021 og 2025.

Fiskeslag*	Endring 2021-2025	Endring 2021-2026	Endring 2025-2026
Blåkveite nord for 62**	-30 %	-44 %	-19 %
Hyse i Nordsjøen og Skagerak	102 %	95 %	-4 %
Hyse nord for 62	-42 %	-34 %	18 %
Kolmule	65 %	-3 %	-41 %
Lodde-s Barents	0 %	0 %	0 %
Lodde-s JM/ISL	-100 %	-100 %	0 %
Makrell	-46 %	-84 %	-71 %
Nordsjøsild	9 %	-20 %	-27 %
NVG-sild	-48 %	-30 %	33 %
Sei i Nordsjøen og Skagerak	25 %	5 %	-16 %
Sei nord for 62	-3 %	-18 %	-15 %

Snabeluer nord for 62	2 %	5 %	3 %
Tobis	-100 %	-100 %	0 %
Torsk i Nordsjøen	76 %	-100 %	-100 %***
Torsk nord for 62	-63 %	-70 %	-21 %
Øyepål	-98 %	-98 %	0 %
Total	-39 %	-51 %	-21 %

TABELL 3 KVOTEUTVIKLING FOR FISKESLAGENE KILDE FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG SILDESALGSLAGET

* AVSETNINGER TIL ULIKE FORMÅL ER IKKE INKLUDERT I TALLENE FOR 2021-2025

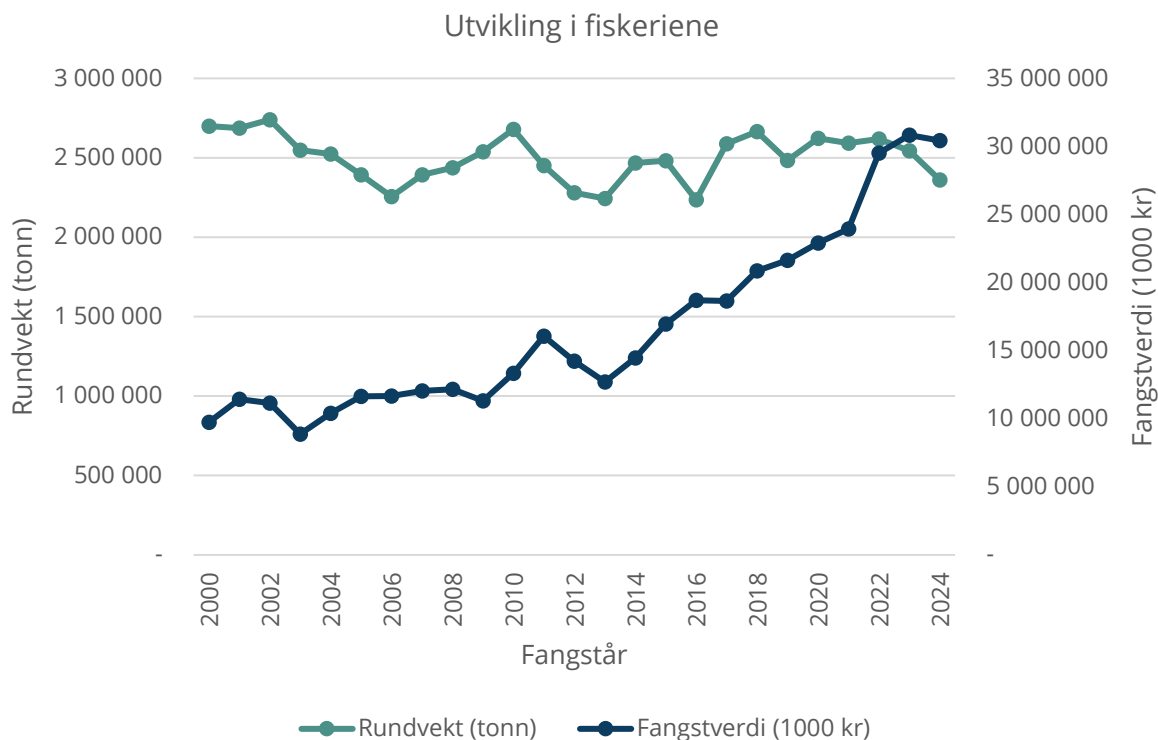
**BLÅKVEITE HAR TOÅRIGE KVOTERÅD

***TODELT KVOTERÅD: 0 ELLER MAKS 12 280 TONN

I sum ser vi et nedtrekk på 51 % mellom 2021 og 2026, hvis kvoterådet følges opp og fordeles som tidligere.

Høye priser har kompensert for reduserte kvoter

Utviklingen de siste årene viser at fangstverdien har økt betydelig raskere enn det samlede fangstvolumet. Volumet har holdt seg relativt stabil, med årlige svingninger som følger av kvoter og bestandssituasjon.



FIGUR 3 KILDE FISKERIDIREKTORATET

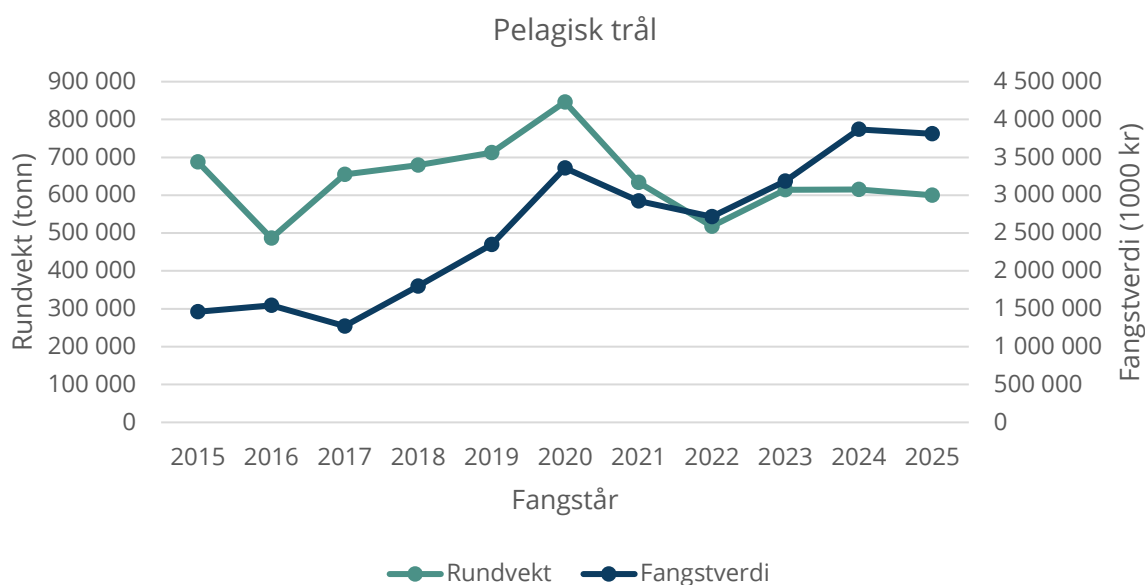
Den sterke veksten i fangstverdien forklares av økende priser, særlig på hvitfisk og pelagiske arter, hvor det over perioden har vært betydelig nedgang i både kvoter og fangst. I tillegg har økt internasjonal etterspørsel og gunstig valutakurs gitt fordelaktige markedsforhold⁴.

⁴ Norges Sjømatråd (2025), 2024 ble tidenes beste år for norsk sjømateksport, hentet fra: <https://www.seafood.no/aktuelt/nyheter/2024-ble-tidenes-beste-ar-for-norsk-sjomeksport/>

Et eksempel på dette er eksportprisen på fryst torsk, hyse og sei, som økte med henholdsvis 11 %, 70 % og 49 % fra mai 2024 til mai 2025⁵. Det betyr at fiskerne i stor grad har kunnet kompensere redusert fangst gjennom høyere priser. Et forbehold som er viktig å merke seg er at Fiskeridirektoratets definisjon av fangstverdi ble endret i 2018. Endringen er gjort for at fangstverdien bedre skal reflektere fiskernes faktiske utbetaling, ved at blant annet frakttilskudd inngår og lagsavgift trekkes fra. Dette gjør tallene mer presise for hva fiskerne faktisk sitter igjen med, men vanskeliggjør sammenligning over tid.

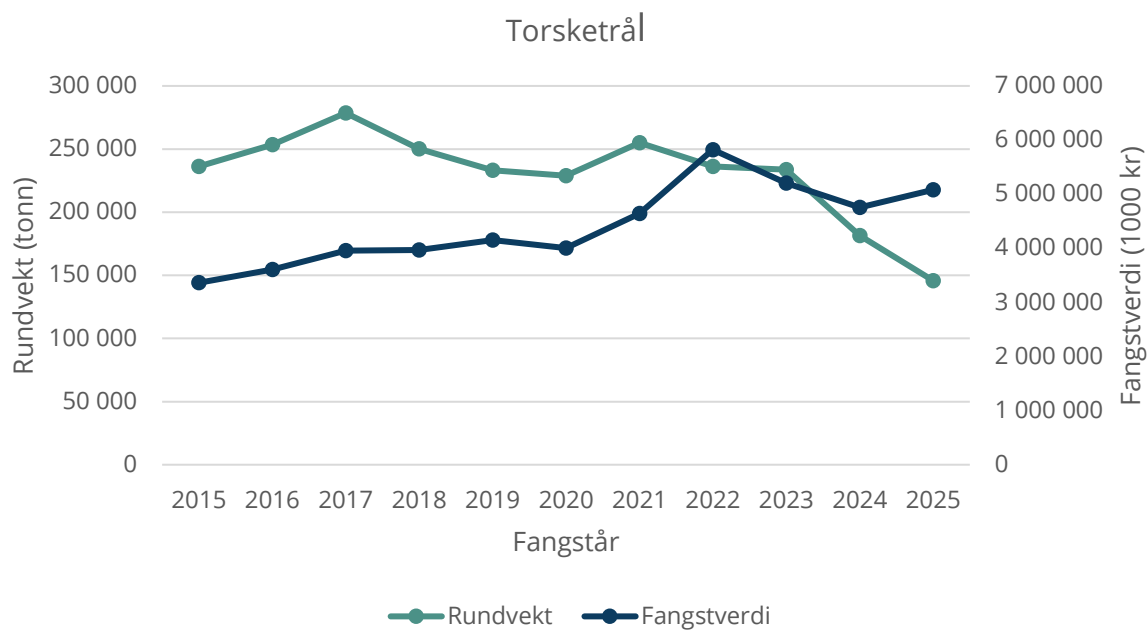
Figurene nedenfor er basert på Fiskeridirektoratets statistikk. Rundvekt og fangstverdi for 2025 er beregnet ved å sammenligne utviklingen fra januar til august i 2024 og 2025 deretter stipulere for resten av året. Grafene gir et godt bilde av den samlede utviklingen for de ulike fartøygruppene, men de er ikke direkte sammenlignbare med grafene som viser kvoteutvikling og estimerte kvoteinntekter under Verdiutvikling i kvotegrunnlag. Årsaken til dette er at det kan være krevende å skille ut de enkelte fartøygruppene på en presis måte fra statistikken til Fiskeridirektoratet.

For eksempel er tallene som er brukt for seitrål basert på fangst av sei med trål over 28 meter. Denne filtreringen omfatter imidlertid i tillegg torsketrål, som også fisker sei, og gir derfor et høyere fangstvolum enn seitrålgruppen alene. Tilsvarende er pelagisk trål beregnet ut fra fangst av all pelagisk fisk, noe som gir en rundvekt og fangstverdi som overstiger det kvotene alene skulle tilsi. Dette innebærer at grafene bør tolkes som et illustrativt bilde av fangstverdien og aktivitetsnivået i de ulike fartøygruppene.

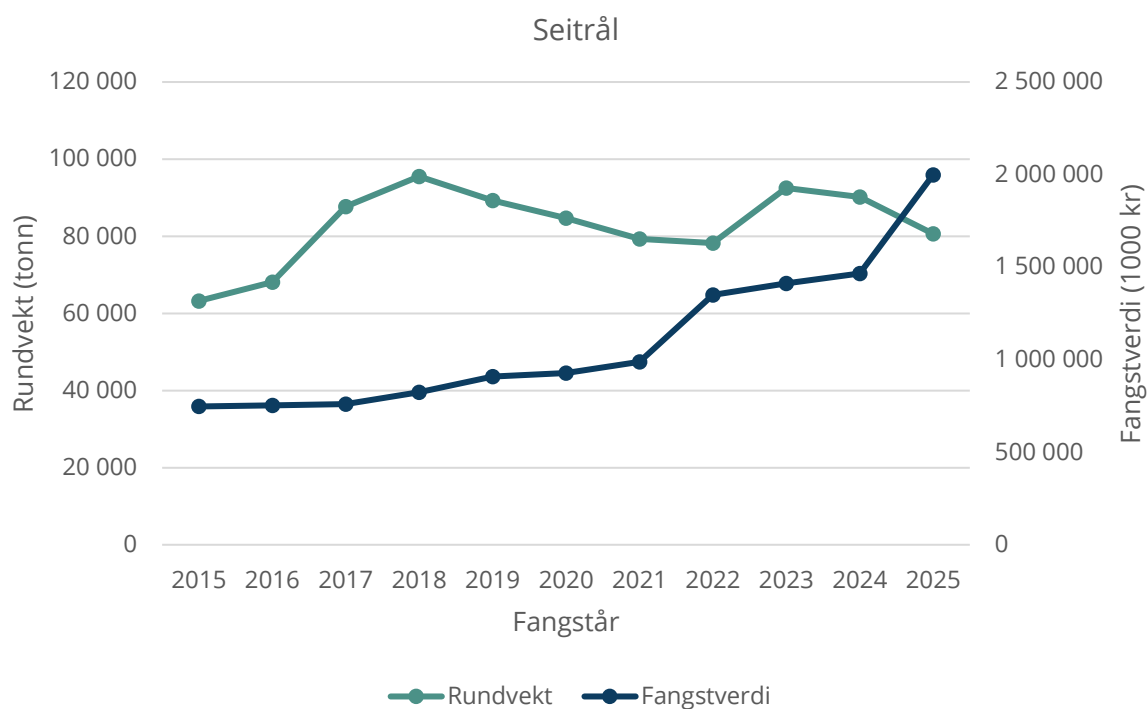


FIGUR 4 KILDE FISKERIDIREKTORATET

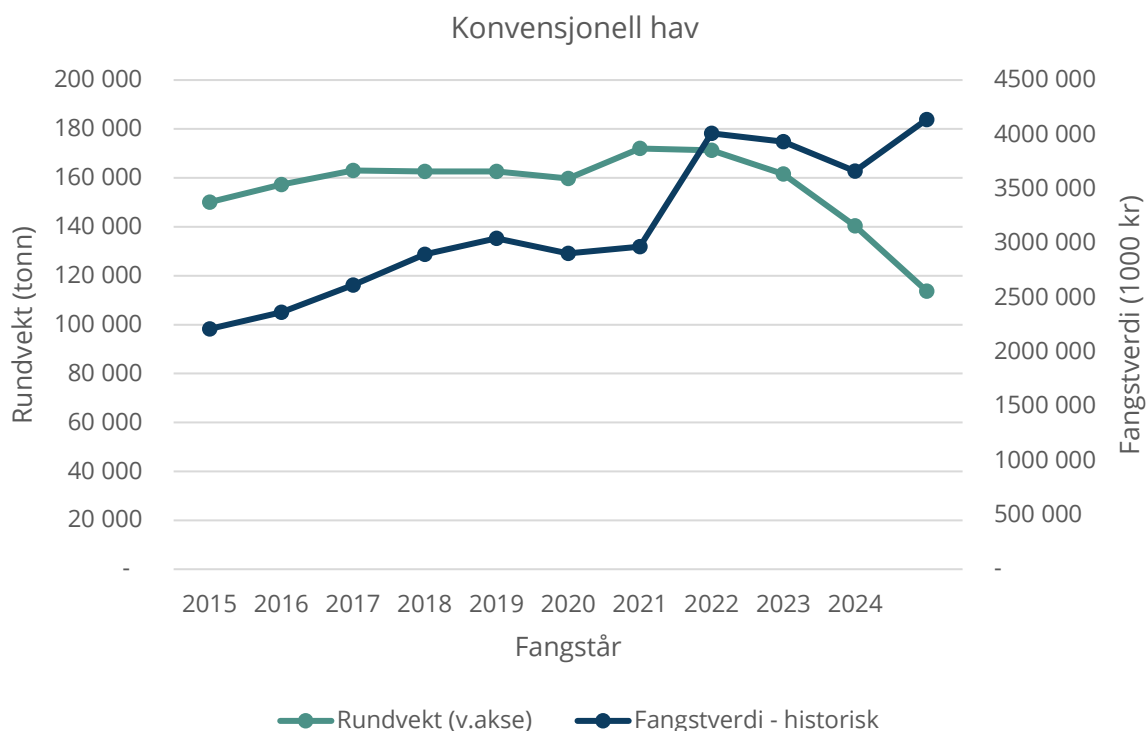
⁵ Fiskeribladet (2025), Eksporten av både torsk, sei og sild er lavere enn på samme tid i fjor, hentet fra: <https://www.fiskeribladet.no/debatt/eksporten-av-bade-torsk-sei-og-sild-er-lavere-enn-pa-samme-tid-i-fjor/2-1-1829386>



FIGUR 5 KILDE FISKERIDIREKTORATET



FIGUR 6 KILDE FISKERIDIREKTORATET

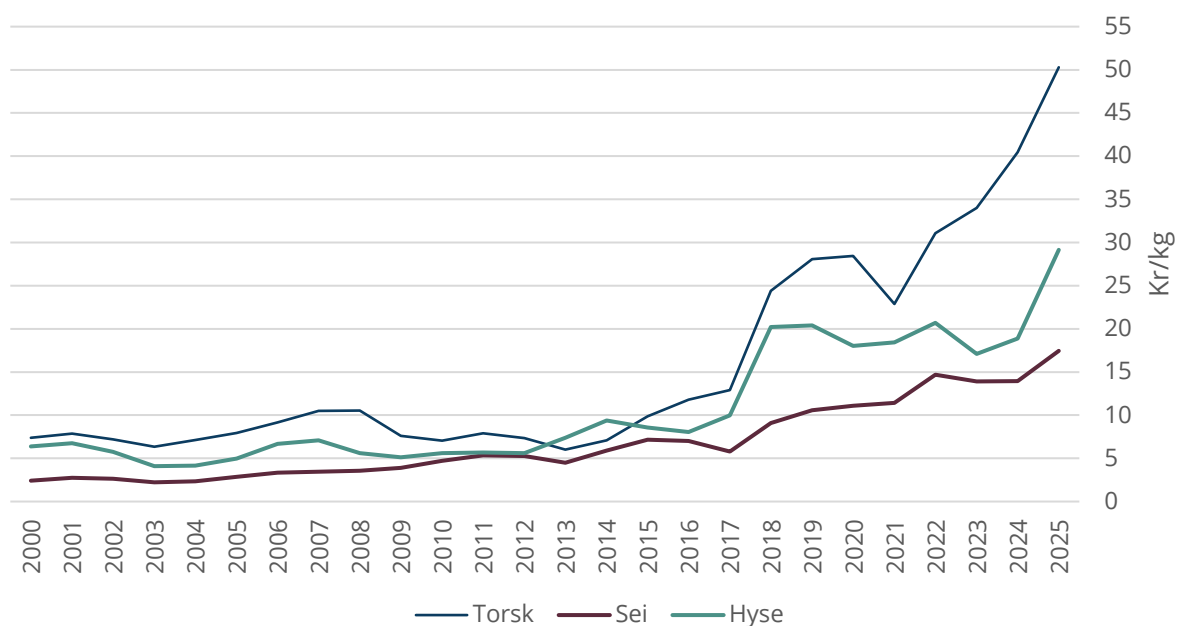


FIGUR 7 KILDE FISKERIDIREKTORATET

Prisutvikling

Prissettingen skjer i førstehåndsmarkedet, gjennom salgslagene. Eksportprisene ligger ofte vesentlig høyere enn førstehåndsprisene, ettersom de inkluderer bearbeiding, transport og markedsmarginer. Prisene varierer med redskap, kvalitet og leveringsform (fersk/frossen), men for analysen av driftsordningen er det likevel førstehåndsprisen som er mest relevant, da den bestemmer fiskernes inntekt. Vi har brukt Fiskeridirektoratets statistikk som gir en gjennomsnittspris for hvert fiskeslag per år og gjennomsnittspris frem til august 2025.

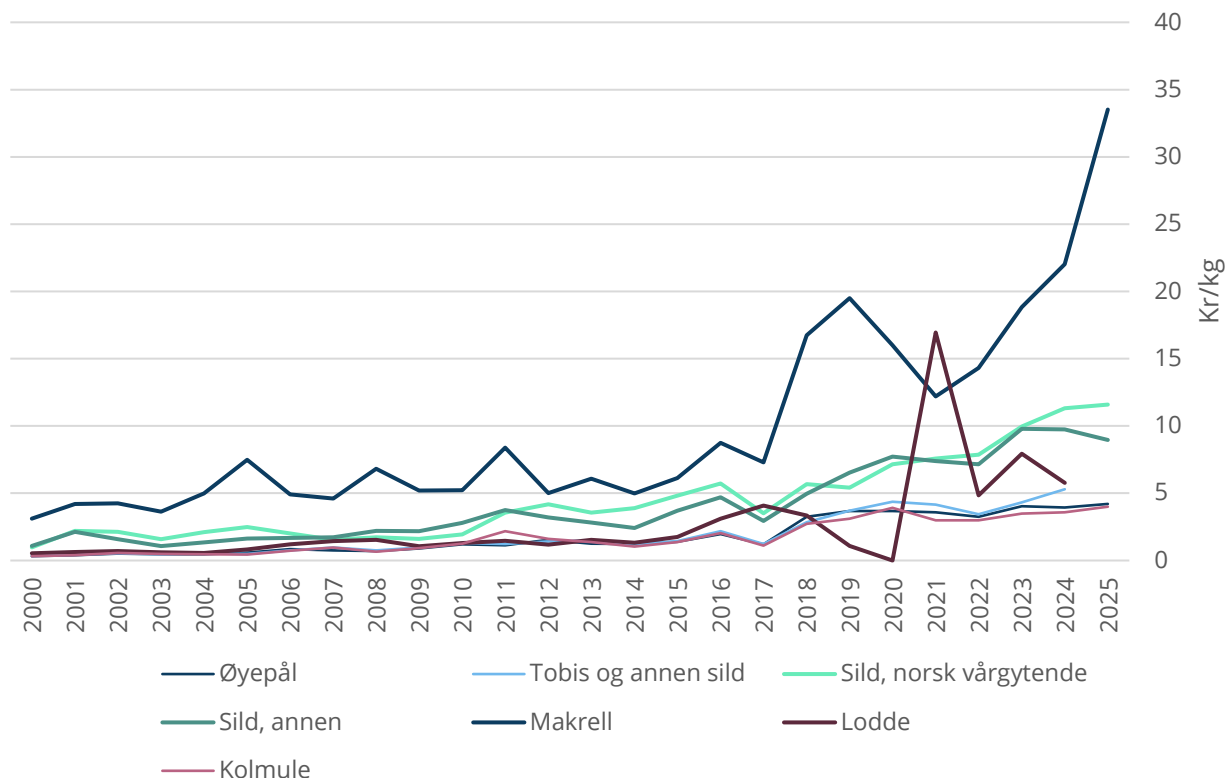
Prisutvikling (2025-priser) i førstehåndsmarkedet på hvitfisk



FIGUR 8 – PRISUTVIKLING FOR SEI, HYSE OG TORSK - KILDE FISKERIDIREKTORATET

Utvikling over tid har vært stigende priser for alle fiskeslag. Innenfor hvitfisk er det torsk som gir høyest pris og er mest verdifull per kg. Prisen på torsk økte særlig etter 2021, samtidig som kvotene ble betydelig strammet inn. Fra 2021 til 2025 har prisen på torsk steget med nærmere 120 %. Hyse og sei har fra 2024 til og i dag opplevd en prisvekst på henholdsvis 55 % og 25 %.

Prisutvikling (2025-priser) i førstehåndsmarkedet på pelagisk



FIGUR 9 – PRISUTVIKLING FOR PELAGISK - KILDE FISKERIDIREKTORATET

Prisutviklingen i førstehåndsmarkedet for pelagisk fisk viser tydelige forskjeller mellom artene. Makrell har hatt en ujevn, men meget sterk vekst de siste årene, og er i dag den klart mest verdifulle pelagiske arten per kilo. Fra 2021 til 2025 har prisen på makrell steget med 175 %. NVG-sild, nordsjøsild og annen sild har hatt en mer moderat, men likevel stabil prisvekst. Industrifisk som kolmule, øyepål og tobis har ligget på et lavere nivå, styrt av prisene i førmarkedet. Lodde og tobis har nullfiske i 2025, mens øyepål kun har en kvote på 2500 tonn i 2025.

Som nevnt har prisene økt betraktelig de senere årene, og en viktig grunn er nedgangen i tilbud fisk som følge av kvotenedgangen på arter i de områdene der den norske fiskeflåten fisker. Høye kvoter og stort fangstvolum kan presse prisene ned, mens lavere kvoter og kvantum ofte bidrar til å løfte prisene. Samtidig varierer effekten mellom arter grunnet blant annet sesongvariasjoner og varierende eksport-etterspørsel. Når man ser nærmere på korrelasjonene mellom pris og fangstvolum ser man at økt fangstvolum stort sett henger sammen med lavere priser (negativ korrelasjon), særlig for de store kommersielle artene som makrell, NVG-sild, kolmule, torsk og sei. For mindre biarter (f.eks. blåkkeite) og industriarter (tobis, øyepål og lodde) er mønsteret svakere eller motsatt. Dette kan være fordi prisene i større grad påvirkes av etterspørselen, der industrielle aktører innenfor fôr dominerer etterspørselen etter pelagisk fisk. Selv om prisene på torsk, sei, hyse og pelagiske arter de siste årene har blitt drevet opp av en lav tilbudsside og en sterk etterspørsel, er det ikke gitt at denne utviklingen fortsetter. Kvotenedgangen har vært forventet, og kjøpere kan allerede ha tilpasset seg ved å legge på lager, slik at mye av priseffekten for reduserte kvoter er tatt ut og utviklingen for neste år blir mer dempet. Videre er markedene for fisk sårbare for økt tilbud fra andre land, endringer i kjøpekraft og valutakurser. I tillegg kan

høyere priser begrense etterspørselen, særlig i markeder hvor hvitfisk og pelagisk fisk konkurrerer med andre råvarer (kjøtt, kylling osv.).

For all hvitfisk vil tilbudet av Alaska eller Russisk pollock være en alternativ hvitfisk som kan presse prisen, da særlig på sei. Den samlede kvoten (TAC) for 2025 på Alaska og Russisk pollock er på 5 millioner tonn, altså langt mer en nord-atlantisk sei⁶.

Verdiutvikling i kvotegrunnlag

Det er stor usikkerhet hva prisen i 2026 vil bli, derfor har vi laget tre alternative utviklingsbaner:

1. Uendret pris fra 2025
2. 15% nedgang
3. 15% oppgang

De alternative prisscenarioene må ikke tolkes som anslag for hva prisen vil bli i 2026, men som et mulighetsrom og indikasjoner på verdiutviklingen i 2026. Det er som nevnt flere forhold som påvirker prisutviklingen, herunder kvoter, fangst, internasjonal etterspørsel, konkurranse med alternative råvarer, kjøpekraft m.m. Prisene som er brukt for å estimere kvoteinntektene for de ulike årene er gjennomsnittspriser beregnet med tall fra Fiskeridirektoratet for rundvekt og fangstverdi for de ulike fiskeslagene.

For 2026 er kvotene basert på kvoterådene. Kvoterådene er kun anbefalte kvoter og er ikke endelige avtalte kvoter. Endelig kvotetildeling skal forhandles med EU med flere og tallene som er lagt grunn bygger derfor på usikre anslag. Vi antar at kvotefordelingen mellom fartøygruppene holdes tilnærmet lik i 2026 som i 2025, men justert for de dynamiske kvotefordelingsmekanismene i ulike fiskerier. Dette er fordelingsmodeller mellom fartøygrupper som har som målsetting å beskytte kystfiskeflåten ved ekstremt lave kvotenivåer, herunder trålstigen, sildestigen og «kvotegulv» for makrell. Trålstigen er anvendt ettersom norsk totalkvote for torsk nord for 62. breddegrad er anbefalt under 130 000 tonn i 2026. Sildestigen er anvendt ettersom det er anbefalt en nedgang i kvoten som gir kystfartøy mindre enn 7000 tonn. Kvotegulvet for makrell slår inn da anbefalt makrellkvote for kystfartøy er under 25 000 tonn. Disse modellene medfører en brattere kvotenedgang for havflåten for å beskytte kystflåten.

For hovedartene nord 62. breddegrad finnes det eksplisitte gruppekvoter fastsatt i reguleringsforskriften. For andre fisketyper, som snabeluer, blåkveite, samt torsk, hyse og sei i Nordsjøen, er det ikke gitt en direkte fordeling mellom fartøygrupper, men utgjør allikevel en viktig andel av inntektsgrunnlaget. For disse fisketypene er kvotene estimert og fordelt ved hjelp av ulike forutsetninger som fartøygruppens antall fartøy og historiske fangstdata, for å gi forholdstall mellom gruppene.

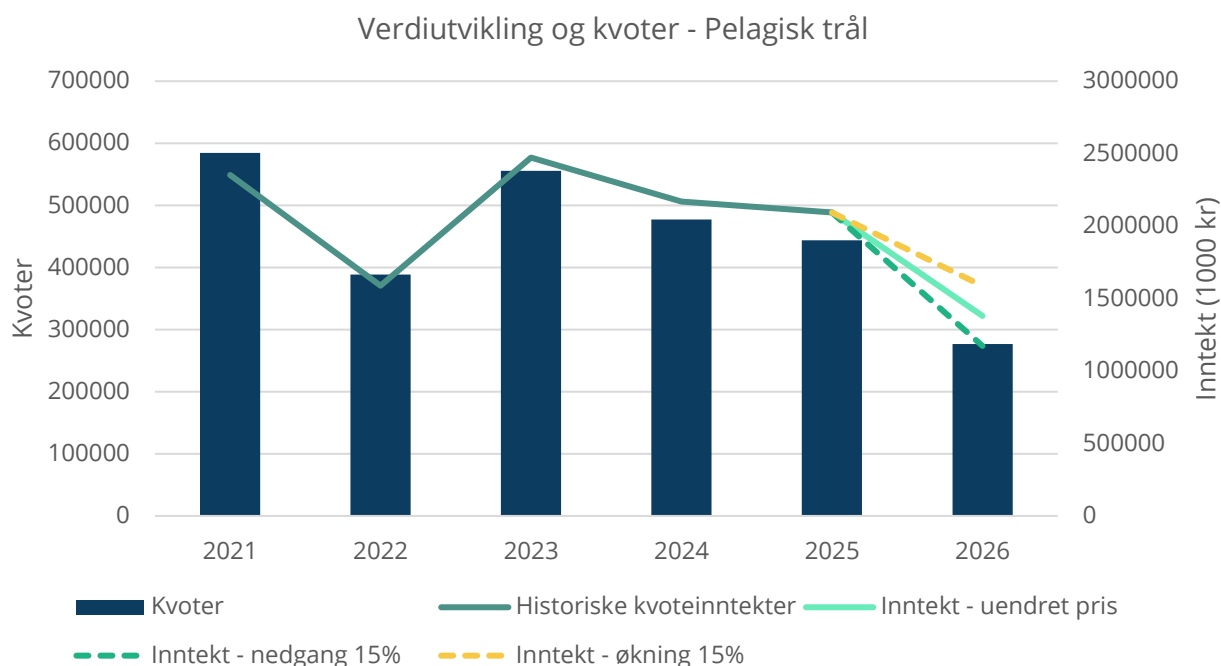
For de fire havfiske-gruppene er det satt sammen en «portefølje» av ulike arters forventede fangstmengder og prisene på artene. For 2026 er kvoterådene fra HI/ICES lagt til grunn for fangstmengdeberegningene, og det brukt tre prisalternativ (uendret og pluss/minus 15 %). Med denne modellen beregnes inntektene for de fire havgående gruppene for 2026.

Pelagisk trål

I Figur 10 illustreres kvoteinntektene og kvoteutviklingen for fartøygruppen pelagisk trål. Historisk sett har det vært betydelige årlige svingninger for pelagisk trål. Bakgrunnen for dette har vært bortfall av kvoter på lodde, tobis og kun en liten andel på øyepål i 2025, samt at kolmule har svingt vesentlig fra år til år. Med den forventede kvotenedgangen og fangstgrunnlaget i 2026 på viktige arter som makrell (-71%), nordsjøsild (-27%) og kolmule (-41%) vil fangstinntektene reduseres drastisk med hele 34%, gitt uendret pris, selv om NVG sild er opp 33 %. **Selv med en**

⁶ [3MMI - Pacific Cod & Pollock Update: Landings Slowdown Ahead of Summer Salmon, Alaska Cod Prices Rising](#)

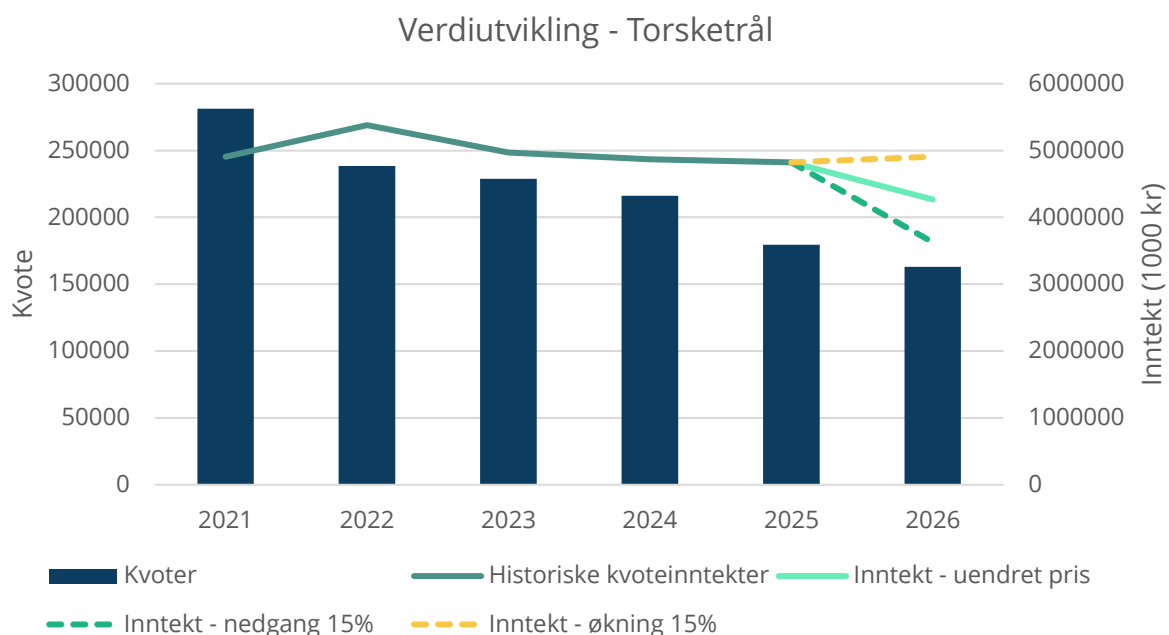
samlet prisøkning på 15% i 2026 vil pelagisk trål fortsatt oppleve reduserte inntekter sammenlignet med 2025. For å kompensere kvotenedgangen med pris, er prisen nødt til å øke med nærmere 52%. **Dette viser at pelagisk trål er svært sårbar dersom ikke prisen pelagisk fisk øker betraktelig i 2026.**



FIGUR 10 KILDE SILDESALGSLAGET, FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER

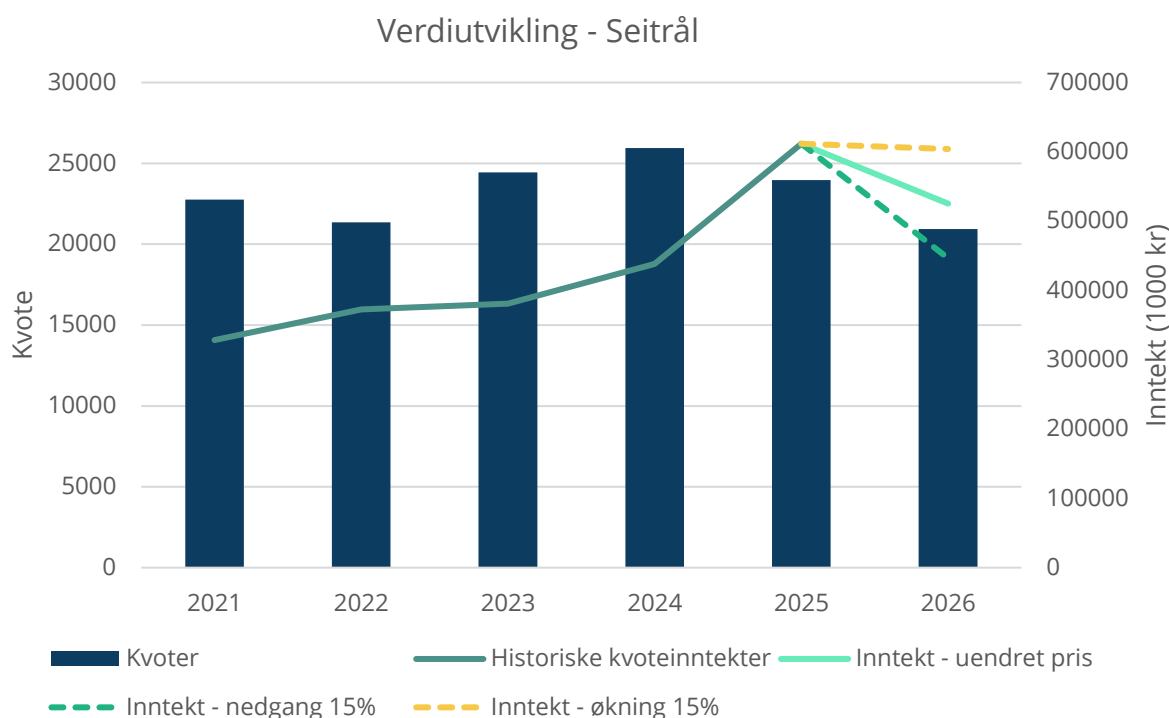
Torske trål og seitrål

Torske trål har hatt en jevn reduksjon i kvoter fra 2021 til i dag. Det er forventet en ytterligere reduksjon i 2026, noe som vil svekke verdigrunnlaget dersom ikke prisen øker. For torske trål er også snabeluer og blåkveite en del av verdigrunnlaget, selv om det ikke er kvoter på fartøynivå. Disse fiskeslagene er derfor lagt inn og delt med henholdsvis seitrål og konvensjonelle havfiskefartøy. I Figur 11 ser vi at scenarioet med en prisnedgang vil forsterke nedgangen, mens en prisøkning på 15 % vil dempe effekten og gi et verdigrunnlag i nærheten av 2025-nivå.



FIGUR 11 KILDE FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER

For seitrål har kvotene vært mer stabile enn for torsketrål, men den totale seikvoten er anbefalt ned med 15 % i 2026. Dette påvirker naturligvis seitrålerne negativt dersom ikke prisene fortsetter å øke i 2026.

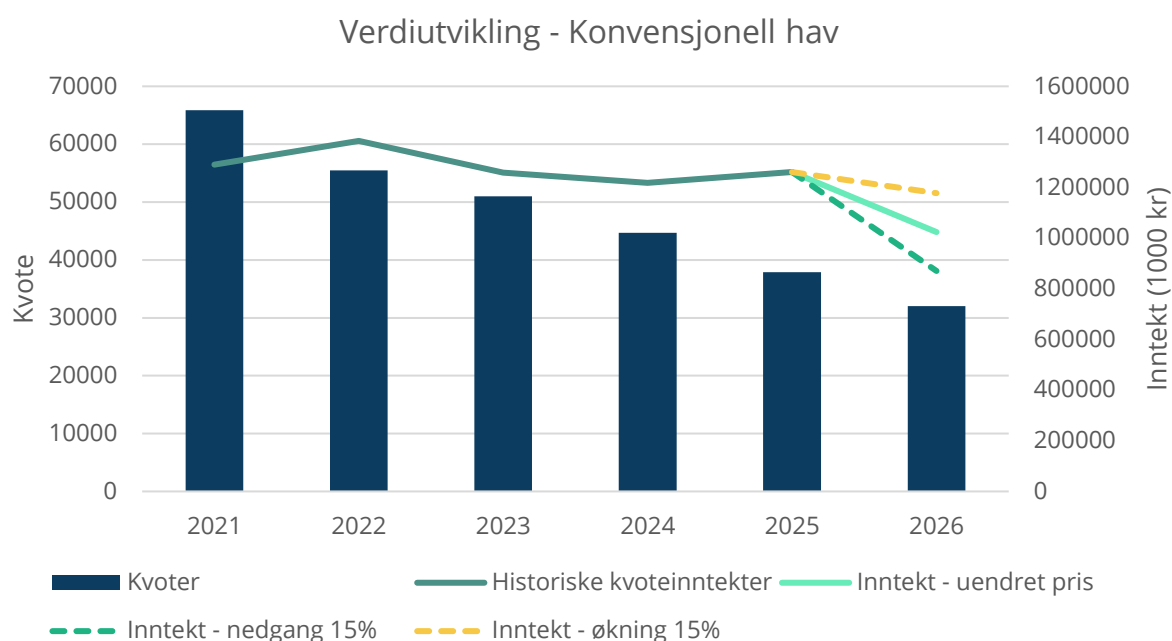


FIGUR 12 KILDE FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER

Konvensjonell havfiske

For konvensjonelle havfiskefartøy har kvotene falt jevnt siden 2021. Verdien har likevel holdt seg relativt høy i flere år, noe som understreker at pris har spilt en viktig rolle. Gruppen har tradisjonelt hatt betydelige inntekter fra arter/kvoter som ikke er knyttet til fartøyet, disse vil

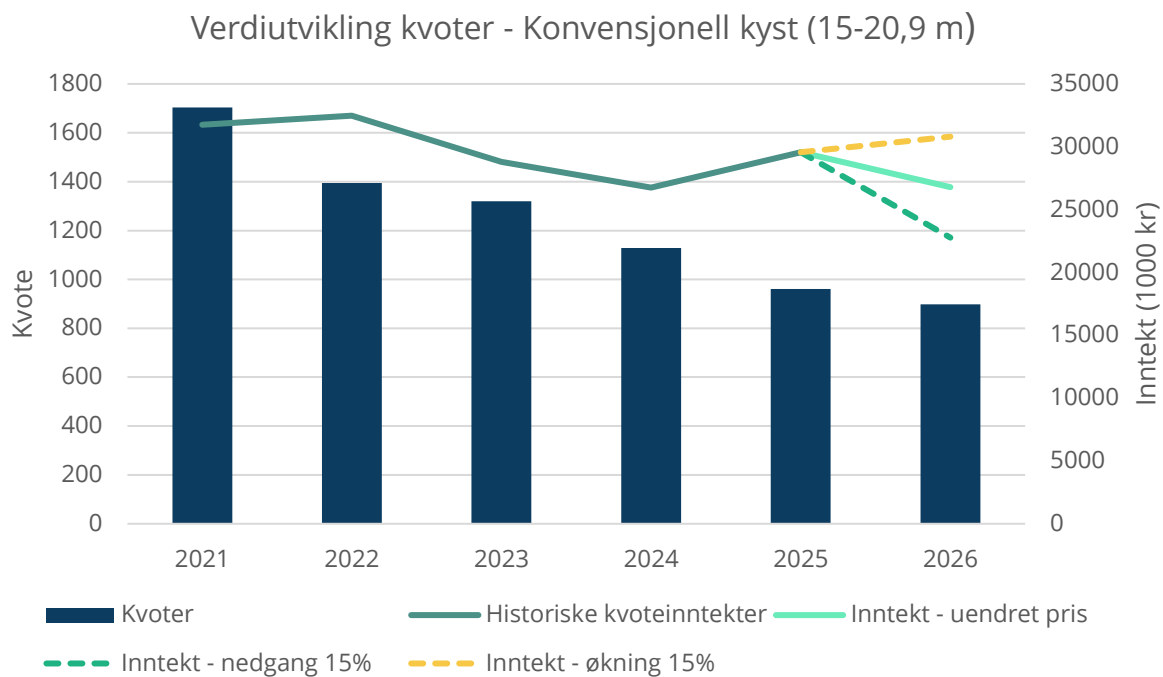
være vesentlig reduserte i både 2025 og 2026, ifølge de tre rederiene vi har intervjuet. **I 2026 vil inntektene falle markant dersom prisene ikke øker, og en prisnedgang vil ramme fartøygruppen kraftig.** Prisen må stige med 23 % for å opprettholde inntektene på 2025-nivå, gitt modellberegningene basert på kvoteutviklingen.



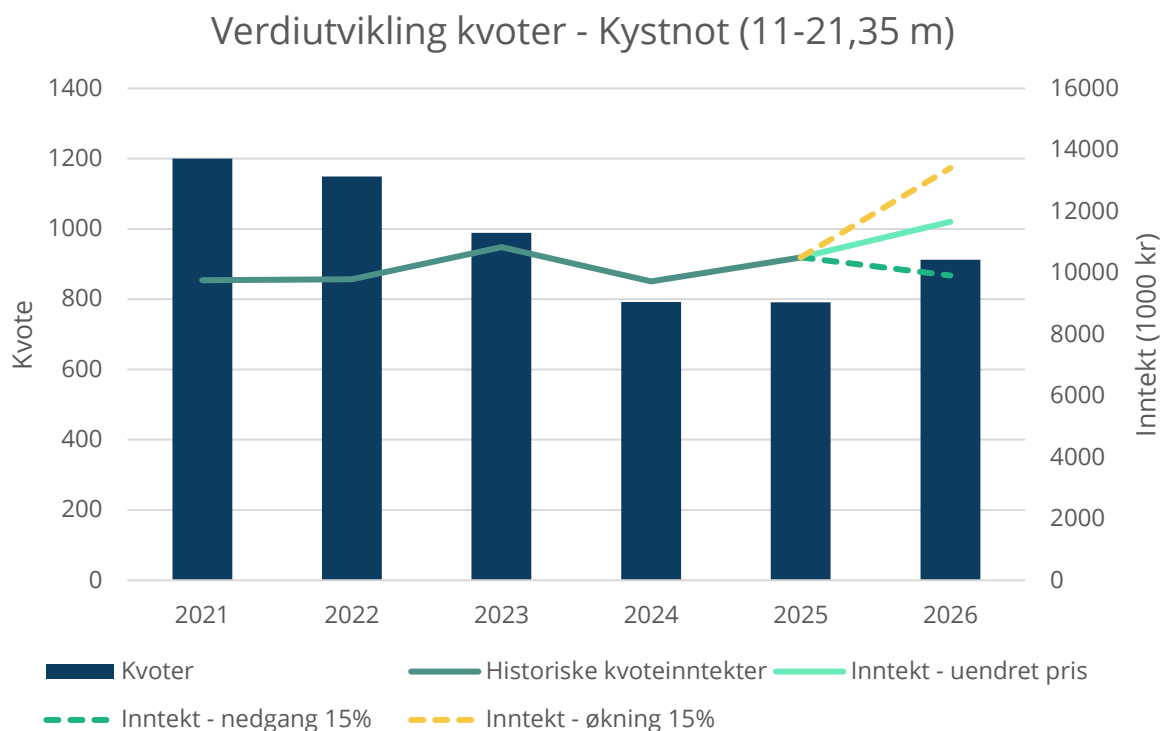
FIGUR 13 KILDE FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREKNINGER

Kystflåten

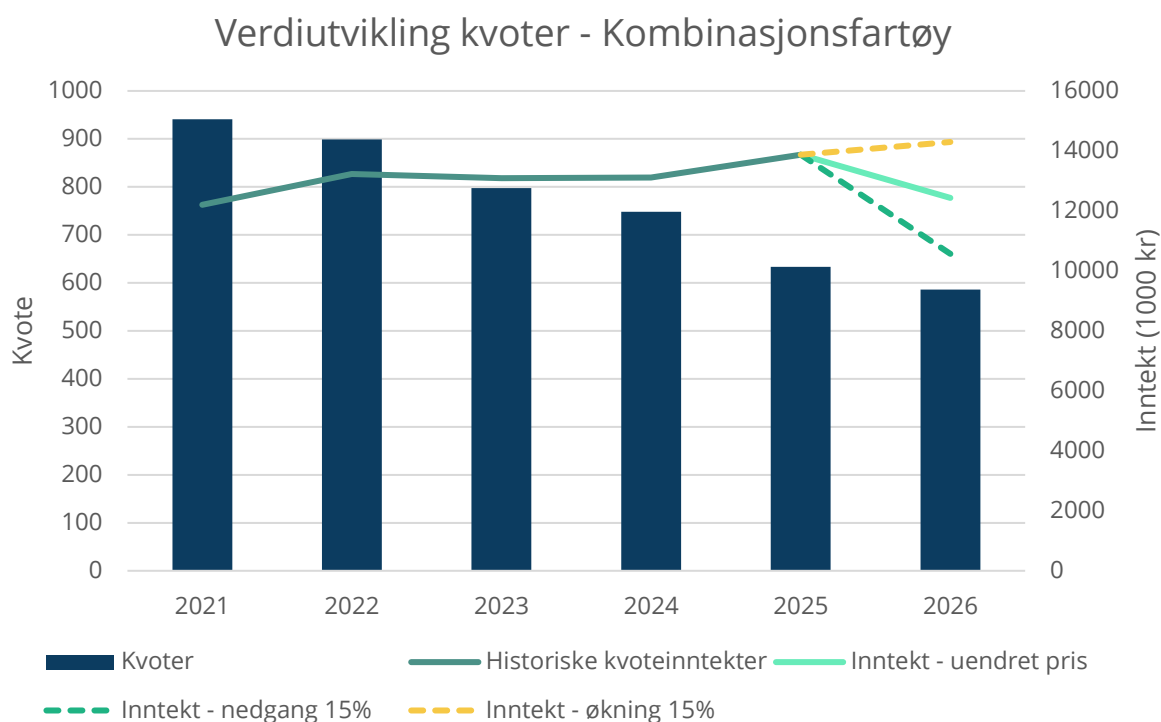
For kyst er det valgt tre «modellfartøy» i gruppene konvensjonell 15-20,9 meter hjemmelslengde (hvitfisk), kystnot 11-21,35 meter hjemmelslengde (pelagisk), samt kombifartøy (begge artstyper). Modellfartøyenes kvoter for 2021-2024 er estimert ut ifra utviklingen for fiskeslagene i fartøygruppene. **Samlet for de utvalgte kystfartøyene kan man si at kvotenedgangen er mindre dramatisk enn det er for havflåten.** Kystnot vil til og med oppleve økte kvoter med rundt 15 % drevet av oppgangen i NVG-sild. Fartøyet vil også få økte inntekter med uendret pris. Kystflåten er som nevnt mer beskyttet mot kvotenedgang enn havflåten når kvotenivået faller ned på nivåene vi forventer i 2026, og dette demper den negative effekten.



FIGUR 14 KILDE FISKERIDIREKTORATET, HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER



FIGUR 15 KILDE FISKERIDIREKTORATET, SILDESALGSLAGET HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER



FIGUR 16 KILDE FISKERIDIREKTORATET, SILDESALGSLAGET HAVFORSKNINGSINSTITUTTET OG EGNE BEREGNINGER

Råstofftilgang til landindustrien

Den drastiske nedgangen i kvoter har påvirket og vil påvirke landindustrien ettersom et betydelig fangstvolum forsvinner og aktivitetsnivået dermed synker. En midlertidig driftsordning for fiskerne vil ikke påvirke hovedproblemet med lavere råstofftilgang. Men fordi ordningen forutsetter at ett av to samarbeidende fartøy skal ligge i ro hele året, vil det være mindre kapasitet til å fange marginale og uregulerte arter. Ordningen kan derfor bidra til lavere samlet fangstvolum.

Uten en midlertidig driftsordning og med lave kvoter i 2026 vil det kunne bli en mer ujevn tilgang til råstoff, ettersom flere fartøy konkurrerer om råstoffet, som mest sannsynlig vil gi små fangster per fartøy og at kvotene vil fiskes raskere. Effekten en midlertidig ordning har på råstofftilgangen over året vil avhenge av hvordan den praktiseres. Det er ukjent hvordan fartøyene vil tilpasse seg ordningen, hvem de vil velge å samarbeide med osv. Dette gjør det vanskelig å forutse effektene det har på landingene. Dersom fartøyene sprer fangstaktiviteten, kan ordningen bidra til en jevnere tilførsel av råstoff, som igjen kan styrke grunnlaget for drift hele året og gi flere faste arbeidsplasser. Dersom fangsten i større grad samles på færre fartøy i kortere perioder, kan det derimot føre til økt sesongkonsentrasjon og perioder med lav aktivitet for landanleggene.

I likhet med bruk midlertidige ansatte i landbruk på sommersesongen benytter mottakene i stor grad seg av sesongarbeidere. Disse arbeidstakerne har tidsbegrensende arbeidskontrakter og omfattes ikke av de samme permitteringsreglene som faste ansatte. For landindustrien og fiskemottakene innebærer en jevnere råstofftilgang at behovet for sesongarbeidere kan reduseres, mens økt sesongkonsentrasjon vil forsterke avhengigheten av midlertidig arbeidskraft og skape større usikkerhet for de ansatte.

Del 3 Oppsummering av intervjuer

Det har vært gjennomført intervjuer med 11 rederier: 3 torsketrål, 3 pelagisk trål, 3 konvensjonell hav og 2 seitrål. Samtalen har fulgt en mal og omfattet økonomi; utfordringer/muligheter; behov for tiltak; en midlertidig driftsordning og andre mulige løsninger.

Oppsummert kan vi slå fast at

- Det er i dag betydelig overkapasitet, og de fleste vil forsøke å redusere aktiviteten og dermed kostnadene, uansett tiltak fra myndighetenes side. Det påpekes at kvoteutviklingen vil kunne tvinge frem et behov for permittering, uansett tiltak.
- Alle forventer betydelige lavere fangstgrunnlag og fangstverdi i de neste to-tre årene, mens kostnader generelt sett har økt mye og det derfor er lite økonomisk grunnlag for utvikling av fartøyflåtene.
- Alle unntatt én representant for torsketrål mener det er behov for tiltak nå, og selv dette intervjuobjektet åpnet for at det kan være behov i andre grupper. Det varierer litt hvordan man mener den midlertidige driftsordningen bør utformes
- Noen peker på at en ordning ikke bør innføres for å **“redde”** de som har gjort dårlige investeringer/tatt for mye risiko, siden en del har hatt veldig gode år, og man bør vite at det går opp og ned i bransjen.
- Bare 4 av 11 av de ønsker å benytte seg av den foreslåtte midlertidige driftsordningen
- Hovedinnvendingene er
 - Ikke alle kvoter kan overføres i henhold til forslaget, det gir et inntektstap
 - Den ene fartøyet skal ligge ved kai hele året. Det gir redusert fangstkapasitet på uregulerte arter som for eksempel reker. Et fartøy som ligger ved kai i ett år vil være mindre egnet til bruk når kai-tiden er over. Det forsterker inntektstapet og gir uoversiktlige tilleggskostnader
 - Hva man skal gjøre med mannskapene på det inaktive fartøyet er lite utredet, men dette skaper lite bekymring hos dem som er positive til ordningen
- Det er stor enighet om at rederne trenger økt frihet til å tilpasse seg, særlig i en tid med mindre kvoter
- Kvoterådet for pelagisk trål kom etter at alle intervjuene var gjennomført. Dette endrer situasjonen for pelagisk trål (og ringnot, som ikke inngår i studien) dramatisk
 - Etter å ha fått et nytt innspill fra en representant for pelagisk trål kan vi slå fast at den midlertidige driftsordningen nå er blitt svært lønnsom, gitt at alle inntekter kan tas på et fartøy uten avkortning.
 - Likevel ville det vært en bedre ordning for vedkommende å kunne bruke et fartøy med stor motor til ett fiske i tre måneder og deretter det andre med mindre motor i de ni neste, men hele tiden kun ha ett fartøy i drift.

Den store nedgangen i kvotene som allerede er inntruffet for hvitfisksektoren og som nå varsles i enda større grad for pelagisk sektor, fører til en stor overkapasitet i alle flåtegrupper blant havgående fartøy.

Mange ser nå behovet for å tilpasse aktiviteten til lavere kvoter. Noen forteller at de allerede i 2025 har seilt færre døgn og at dette vil forsterkes i 2025. Uten endringer i reglene for kvotebytte må all tilpasning i praksis tas ved å redusere antall døgn på havet for hvert fartøy.

Tilpasning av antall driftsdøgn til kvotesituasjonen bekreftes av Kystverkets Havbase, som følger alle fartøy gjennom AIS-data. Statistikken viser en nedgang i utseilt distanse for norskregistrerte fiskefartøy i perioden januar til september i 2025 på 27 % sammenlignet med samme periode i 2024.

I diskusjonen rundt den foreslåtte midlertidige driftsordningen for hvitfisk er det særlig to forhold som oppfattes som problematisk. Det ene er at det avgivende fartøyet skal ligge ved kai hele året og det andre er at kun deler av fangstgrunnlaget skal overføres. Det første fører til en usikkerhet om hvordan man skal håndtere mannskapet som tilhører det passive fartøyet og det andre fører til et innteksttap for de to samarbeidende fartøyene. For to av torsketrål-rederne, som begge har betydelige inntekter fra rekefiske, er dette av stor betydning. Det samme gjelder for de andre gruppene innenfor havfiskeflåten.

I tillegg klarer man ikke å utnytte de komparative fordele ved at fartøy samarbeider.

Alle er svært opptatt av å ta vare på mannskapene, eller som en sier: «Når en hjelpemotor er ødelagt, skifter du den ut. Det kan vi ikke med mannskapet, det sitter på en kunnskap fartøyet er helt avhengig av. Mannskapene må tilbys en høy nok lønn til å kunne konkurrere med andre tilbud, som for eksempel offshoreskip.»

Det gjør at man kan komme til å måtte velge mellom permitteringer eller for lav lott til å holde på mannskapene. En ordning som kan bidra til lavere kostnader uten at den medfører unødvendig tap av inntekter utover det som følger av ressursituasjonen, er derfor etterspurt.

De to rederiene fra **konvensjonell hav**, som ønsker en slik ordning, har begge flere fartøy, og planer for hvordan de skal utnytte mannskapene når ett fartøy legges til kai. Det tredje rederiet, som har to fartøy som i hovedsak er spesialisert på hvert sitt fiske, vil ikke ha ordningen, fordi rederiet vil tape inntekter på det og allerede har ett-skifts mannskap. Mannskapet jobber intenst over noen måneder i året og har dermed tilpasset operasjonsmønsteret til mye av kvotefallet allerede.

I gruppen **torsketrål** vil ett av tre rederier benytte den foreslått ordningen, men de taper mye hvis ikke bi-arter kan overføres. Disse står for cirka halvparten av inntektene for rederiet.

Det andre rederiet med flere fartøy, er først og fremst opptatt av økt fleksibilitet for å utnytte fartøyenes ulike fortrinn. Å legge et fartøy til kai og miste kvoter og inntekter anses ikke som en god løsning.

Det tredje torsketrålrederiet mener tidene er for gode til å kreve midlertidige driftsordninger for den gruppen. Vedkommende vil heller ha bedre permanente endringer som fører til at kapasitet tas ut på varig basis, og at midlertidige ordninger rettes mot dem som trenger det mest, og nevner konvensjonell hav (intervjuet ble gjort før kvoterådene for pelagiske arter var kjent).

Ingen av de tre rederiene i **pelagisk trål** er egentlig interessert i å legge ett av to samarbeidende fartøyet til kai, men ønsker kvotefleksibilitet til å samarbeide med andre fartøy eller utnytte komparative fortrinn ved egne fartøy. Men etter at kvoterådene ble lagt frem, ble det fremlagte forslaget langt mer lønnsomt enn tidligere, dog under forutsetning av at man ikke taper en stor andel av inntektsgrunnlaget. Hvis man skal bruke samme prinsipper for pelagisk sektor, om at deler av fangstgrunnlaget ikke er overførbart for å tilfredsstille dem som ikke vil bruke ordningen (holde for eksempel kolmule utenfor), vil det slå svært negativt ut.

I **seitrål** har ett av rederiene tilgang på en utskiftningstillatelse og vil kunne samle kvoter fra tre fartøy i eget rederi på to og oppnå betydelige besparelser. De vil derfor benytte seg av den foreslåtte ordningen. Men prinsipielt sett ønsker også dette rederiet mer fleksibilitet. Det andre rederiet har kun én båt og vurderer ordningen som for begrensende, og ønsker økt fleksibilitet mellom samarbeidende fartøy for å oppnå besparelser.

Andre tiltak:

For å ta ut kapasitet fra flåten vil det også være gunstig å utvide kontraheringsordningen fra 24 til 48 måneder, gjerne i kombinasjon med en midlertidig driftsordning.

Del 4 – Økt kvotefleksibilitet er et effektivt tiltak

Fiskerilovgivningen tillater ikke i dag fritt kjøp av salg av fiskekvoter innenfor et driftsår, se paragraf 12 i Havressursloven. Det er likevel over årene praktisert ulike former for kvotebytte tilrettelagt av myndighetene, se Eidesen-utvalget (2016) for en historisk gjennomgang av dette. Disse fire ordningene gjelder ennå:

- **Slumpfiskordningen fra 2005**, der 20 % av kvoten kan leies ut til annet fartøy, gitt av minst 30 % av kvoten på det avgivende fartøy er fisket
- **Samfiskeordningen fra 2011 for lukket gruppe under 11 meter**, hvor det passive fartøyet må ligge ved kai mens samfisket pågår. Men avtalen kan opphøre og starte flere ganger per år, og gir derfor en viss tilleggsfleksibilitet.
- **Kvotebytte i pelagisk sektor** i fjerne strøk (Island/Grønland/Jan Mayen) og for vassild har pågått over flere år og bidrar til lavere samlede kostnader.
- **Partråling etter makrell**⁷, der to fartøy tråler og rapporterer på samlet kvote

Ordningen med overregulering (differansen mellom summen av tildelte individuelle fartøyskvoter og gruppeknoten) er også en form for fleksibilitet. Denne ordningen har uheldige bivirkninger, som vi skal komme inn på lenger nede.

Det er også regler som sikrer at 10 % av kvoten fra et fartøy kan overføres til neste år.

Disse reglene er ikke først og fremst utformet for å redusere fiskeflåtens kostnader eller utslipp av klimagasser, men for å sikre at det bli fanget mest mulig av Norges andel av totalkvoten for de ulike arter.

Fordelen med økt kvotefleksibilitet innenfor ett år som et virkemiddel for å bedre rederienes økonomi er lite utredet offentlig, men Eidesen-utvalget fra 2016 (Et fremtidsrettet kvotesystem NOU 2016:26 fra side 34) gir en god gjennomgang av de generelle effektene av økt kvotefleksibilitet innenfor ett år.

Eidesen-utvalget peker på at det generelt er slik at enhver for begrensning demper effektiviteten, og at fjerning av begrensninger vil øke effektiviteten og redusere kostnader. Det er gjort ulike forsøk på å beregne den økonomiske størrelsen av dette effektivitetstapet, som i 2011 ble beregnet til å være 7 milliarder kroner⁸, tilsvarende 10,3 milliarder 2025-kroner. Det utgjorde vel 40 % av fangstverdien i 2011 og illustrerer potensialet som ligger i norske fiskefartøy med et friere fiske.

En mest mulig fri omsetning av kvoter innenfor et driftsår vil bidra til å redusere summen av begrensninger og dermed bidra til lavere kostnader, på grunn av spesialisering og utvikling av et mer effektivt operasjonsmønster.

Våre undersøkelser hos 11 ulike rederier bekrefter dette. Økt kvotefleksibilitet vil kunne gi lavere kostnader og reduserte klimagassutslipp. Den foreslåtte ordningen gir også økt kvotefleksibilitet, men flere er for en løsning hvor fleksibiliteten kommer med færre begrensninger. Nøyaktig hvor store besparelsene vil bli, hvis økt frihet ble innført for 2026, er umulig å si med sikkerhet. Det avhenger av en rekke forhold, herunder fartøygruppens sammensetning, redskapsbruk og fiskens/biomassens bevegelser.

⁷ Se paragraf 11: [Forskrift om regulering av fisket etter makrell i 2025 - Kapittel 1. Fiskeforbud og kvoter - Lovdata](#)

⁸ Grimsrud K., Lindholt L. & Greaker M. (2015): Resource Rent in Norwegian Fisheries. Discussion Paper No. 827 2015, SSB.

Det er også komplisert å først definere de økonomiske effektene av hvordan rederiet vil tilpasse seg i 2026 uten regelendringer, og deretter beregne effekten av økt fleksibilitet presist. Likevel viser våre beregninger basert på input fra rederiene at både den foreslått ordningen om en midlertidig driftsordning, og en generell kvotefleksibilitet i samme periode uten krav om å ta ut ett fartøy fra fisket, vil bidra til økt lønnsomhet av dem som velger å utnytte disse.

Organisering av kvotebytte kan organiseres på flere måter og med ulik grad av fleksibilitet:

1. Eidesen utvalget ønsket prinsipielt at kvotebytte innenfor ett år skulle skje på en børs/felles markedsplass der rederne kan tilby og etterspørre ulike kvoter, og der systemet genererer en pris og kvotene automatisk registres på ny eier for det aktuelle året hos f.eks. salgslagene.
2. En ordning som antagelig er enklere å få etablert vil være at to og to fartøyeiere blir enige om en leiepris for de aktuelle kvotene, eventuelt med bistand fra et meglerhus, en type OTC-handel («over the counter»), og melder dette inn.
3. En enda enklere ordning vil være at to og to fartøy meldes inn som én aktør for ett år, og at all fisk som leveres telles i forhold til felles kvote for det aktuelle året. Det kan gjøres uavhengig av om rederiet eier ett eller flere fartøy. Dette er sammenlignbart med partråling etter makrell for pelagisk trål. På denne måten vil det være en klar sammenheng mellom kvotene, eierne og fisket av disse i det aktuelle året, slik loven krever.
4. Friere kvotebytte kan også utformes som en utvidelse av slumpfiskordningen mellom to fartøy, der det ikke settes noe tak på kvotebytte for det aktuelle driftsåret, og at kravet om at en viss andel av kvoten i det avgivende fartøy skal være fisket. Her finnes det et regelverk og et system, som kan tilpasses på kort tid.

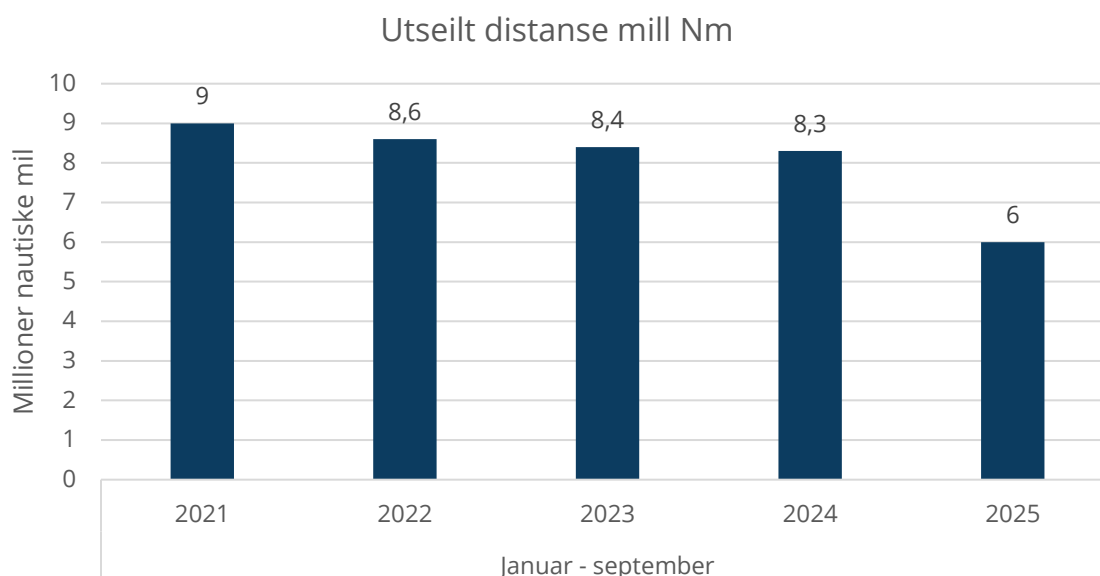
For at kjøper og selger skal kunne prise kvotehandlene best mulig, bør myndighetene avstå fra overregulering, slik at kjøper vet nøyaktig hva en kvote inneholder. Vi vil anta at behovet for overregulering er lite i en situasjon med små kvoter.

I Eidesen-utvalget ble et mer effektivt fiske koblet til behovet for å innføre en ressursrente, fordi aktørene i flåten ville kunne øke sitt overskudd vesentlig ved en friere fiskeripolitikk, og utvalget mente at pengene burde tilfalle statskassen. Reglene er ikke endret, og litt forenklet kan man si at ressursrenten fremdeles brukes til å «holde lys i husan» og sikre leveranser av fersk fisk hele året. En uheldig bieffekt er at klimagassutslippene holdes på et høyere nivå enn nødvendig ved å opprettholde en ineffektiv drift.

I dagens situasjon er oppgaven å finne tiltak som gjør at flest mulig av fartøyene holder seg flytende gjennom en ressurskrise som antas å være forbigående. Ved å tillate fartøyeierne å tilpasse seg slik de selv mener er mest kostnadseffektivt, vil fiskerne lettere komme seg igjennom den vanskelige situasjonen.

Lavere aktivitet som følge av kvotenedgang i 2025

For å kunne vurdere hvordan aktiviteten i fiskeflåten har endret seg som følge av fallende kvoter side, har vi også sett på Kystverkets Havbase, beregner utseilt distanse, energiforbruk og utslipp på bakgrunn av AIS-signaler fra fiskefartøy over 15 meter. AIS-data lastes inn løpende og kan derfor spores helt frem til utgangen av september 2025. Ved å sammenligne de ni første månedene for de siste fem årene (2021-2025), vil vi kunne se endringer i aktiviteten, som følge av utviklingen i kvotegrunnlaget.



FIGUR 17 TALLENE ER SAMMENLIGNBARE, FORDI ALLE DEKKER ÅRETS FØRSTE NI MÅNEDER, OG VISER EN NEDGANG TYDELIG NEDGANG I 2025.
KILDE HAVBASE

Figur 17 viser hvordan aktiviteten har falt noe mellom 2021 og 2024, og at det først er i 2025 at kvotenedgangen er slått til for fullt i seilt distanse med et fall på 27 % fra 2024. Nedgangen siden 2021 er på 33,3 %. Dette bekrefter de tilbakemeldinger vi har fått fra gruppene torsketrål og pelagisk trål, mens inntrykket var at konvensjonell hav fremdeles har samme aktivitetsnivået i 2025 på omtrent samme nivå som tidligere.

Basert på kvoteutviklingen burde vi forventet en større nedgang i 2024. En forklaring kan være at det i 2024 fremdeles var fangst tilgjengelig som ikke var regulert eller beskattet fullt ut i henhold til reguleringsene.

Klimaeffekt av redusert aktivitet

Dette betyr at drivstofforbruk og -kostnader også vil falle mellom 2024 og 2025. Energiforbruket og klimagassutslippet faller omtrent i samme takt som utseilt distanse, slik figuren over viser. Nedgangen i drivstofforbruket er estimert til 22 % mellom 2024 og 2025. Dette forventes å falle ytterligere i 2026 som følge av kvotereduksjonen. Torsketrål har absolutt størst klimagassutslipp blant fartøystypene, med om lag 400 tusen tonn CO₂ i året, ifølge Fiskeridirektoratets siste tall for 2023. Et samarbeid mellom to fartøy der det ene legges ved kai, vil kunne gi en ytterligere reduksjon på 38 prosent, slik at den samlede nedgangen kan bli 44 % fra 2025 til 2026. Utslippstallene fra fiskeflåten for 2025 ser ut til å bli rekordlave basert på Havbasens tall.

Det er ikke mulig å gi noen presise beregninger av hva den foreslåtte ordning eller en utvidelse av slumpfiskordningen kan bety for samlede utslipp, uten å vite hvor mange fartøy som vil benytte seg av ordningen. Det er likevel utvilsomt at den vil gi betydelige besparelser i bunkers og dermed CO₂-utslipp.

Del 5 - Lønnsomhet i fiskeflåten

For å vurdere effekten av den foreslåtte midlertidige driftsordningen har vi sett på lønnsomheten til fartøygruppene. Vi har tatt utgangspunkt i lønnsomhetsundersøkelsen til Fiskeridirektoratet fra 2023⁹ og estimert utviklingen i lønnsomheten i perioden 2024-2026, basert på kvotestatistikk for fartøygruppene, kvoteråd for 2026 (omfordelt til fartøygrupper), verdiutvikling av kvoter og fangst, og kostnadsutvikling. For å supplere tall fra lønnsomhetsundersøkelsen og kalibrere våre inntekts- og kostnadsestimater har vi sett på utvalgte årsregnskap for 2024. I tillegg har vi benyttet informasjon fra intervjuene om inntekts og kostnadsutviklingen, og eventuelle data oversendt fra aktører.

Å kvantifisere lønnsomheten i fiskeri innenfor de ulike fartøygruppene i Norge på et generelt grunnlag er utfordrende, fordi det er betydelige variasjoner innad i gruppene med tanke på både størrelse, energieffektivitet, grad av kvotestrukturering og eventuelle tilpasninger gjort for å spesialisere seg på biarter eller tilpasninger gjort for å redusere drivstofforbruk. Lønnsomheten til det enkelte fartøy og/eller rederi vil trolig derfor variere betydelig fra fartøy til fartøy innad i en fartøygruppe. Noen forhold som kan påvirke lønnsomheten og resultatet er fartøyets tekniske utforming, investeringskostnad, alder, driftskostnader og – inntekter, fangstkapasitet og fangsteffektivitet osv. Det er derfor viktig å understreke at tallene i lønnsomhetsundersøkelsen, som er benyttet som utgangspunkt, er et veid gjennomsnitt per fartøy innenfor de ulike fartøygruppene. Som følge av at vi benytter snittverdier vil tallene ikke nødvendigvis være representativt for det enkelte fartøy. For eksempel er det ikke alle torsketrålere som fisker reker, noen som kan øke inntektene, men også bunkersforbruk og bunkerskostnader vesentlig.

Resultatene og lønnsomhetsvurderingene gjort for perioden 2024-2026 er derfor beheftet med en del usikkerhet, og vil ikke vise nøyaktig hvordan utviklingen har vært i perioden, og hvordan den økonomiske konsekvensen for det enkelte fartøy vil være dersom det ikke innføres tiltak. Beregningene gir likevel et kvantifisert anslag for retningen på de viktigste kostnads- og inntektsdriverne, og hvordan disse påvirker lønnsomheten til et gjennomsnittsfartøy innad i den respektive fartøygruppen som følge av kvotenedtrekket i både hvitfisk og pelagisk. Beregningene fanger ikke opp eventuelle tilpasninger og rasjonaliseringer i driften den enkelte reder/fartøyeier gjør som følge av redusert fangstgrunnlag utover redusert aktivitet.

Lønnsomhetsutvikling fartøygrupper

I denne delen ser vi på lønnsomheten og utvikling i lønnsomhet for et gjennomsnittsfartøy, basert på lønnsomhetsundersøkelsen for de enkelte fartøygruppene. Vi har benyttet utvikling i fiskekvoter og priser for å vurdere hvordan de foreslåtte kvotenedtrekkene for 2026 vil påvirke et gjennomsnittsfartøy innenfor de enkelte gruppene. Utvikling i kostnader er også beregnet basert på forventet aktivitetsnivå, samt anslag knyttet til utvikling i kostnadsnivået.

Merk at den generelle beskrivelsen og forklaringen av hvordan figurer skal leses forklares i delen om torsketrål, og gjentas ikke for alle fartøystyper. Årsaker og særegenheter ved det spesifikke fiskeri/fartøygruppe forklares der det er relevant.

Torsketrål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026

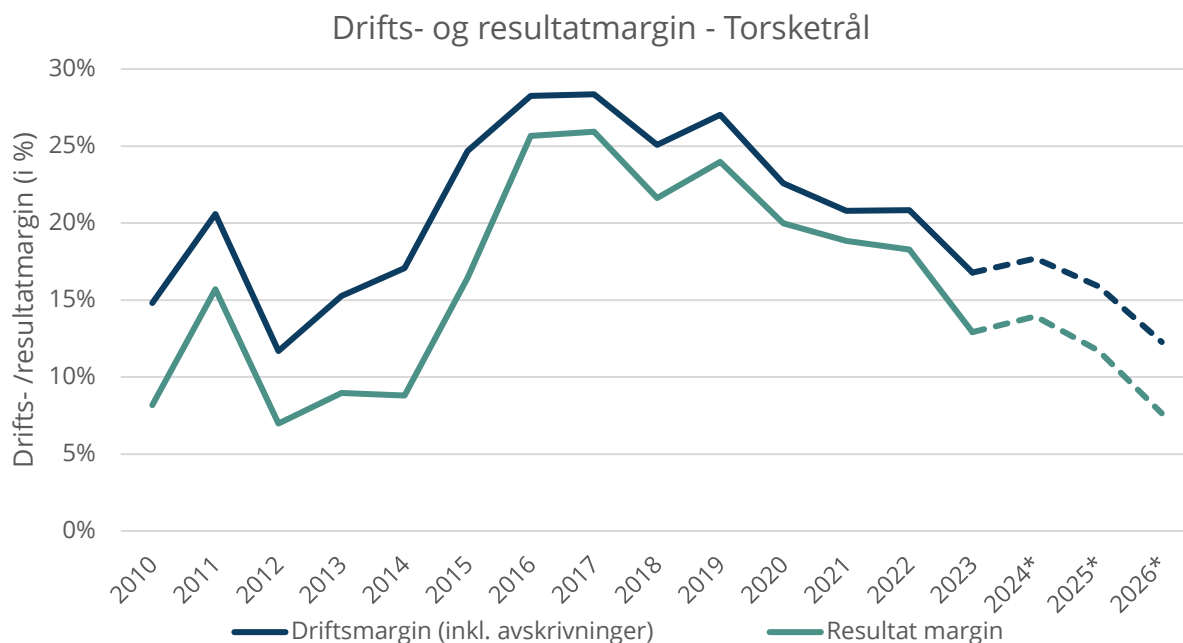
Figur 18 viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) og resultatmargin (her ordinært resultat før skatt i prosent av driftsinntekter) har utviklet seg siden 2010 og frem til 2023, med tall fra lønnsomhetsundersøkelsen. Den understreker at lønnsomheten i torsketrål har vært svært god.

Tall for 2024 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at lønnsomheten vil stige svakt eller flate ut i 2024. De høye prisene vil motvirke nedtrekket i kvoter. Men dette anser vi som kun

⁹ [Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten](#)

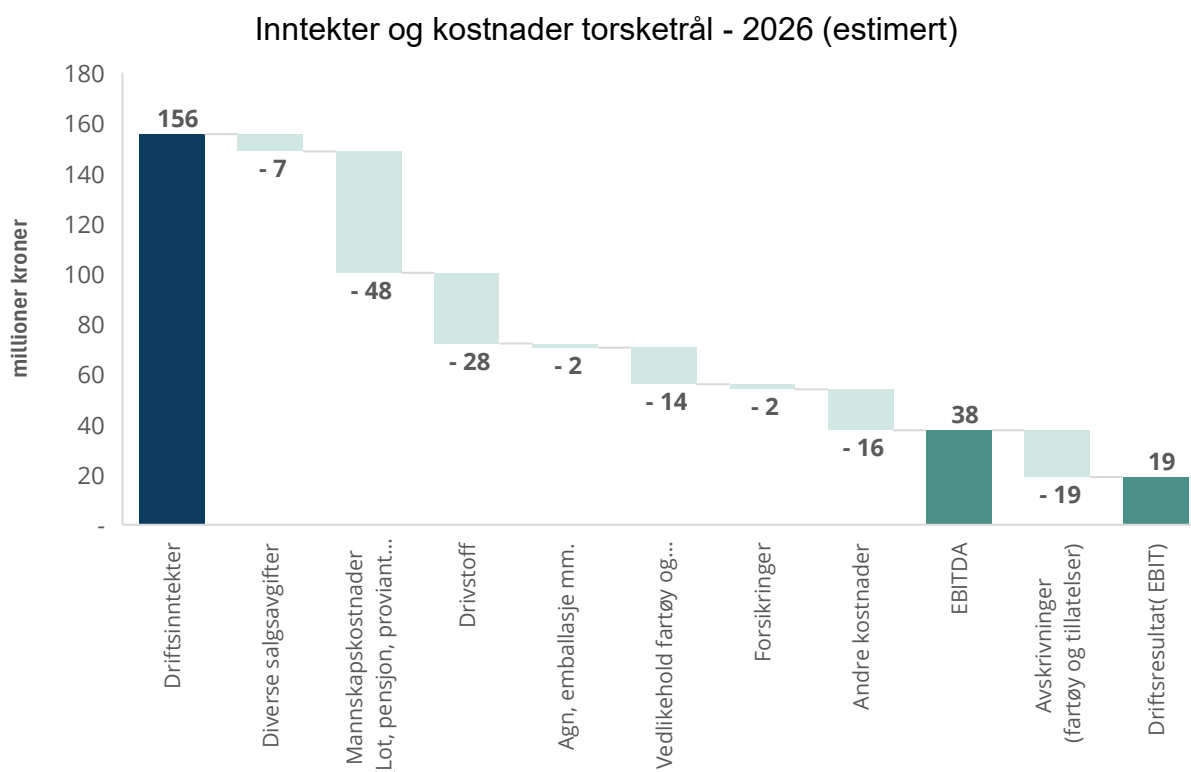
midlertidig, og vi anslår at lønnsomheten vil fortsette å falle igjen i 2025 og 2026 ned mot nivåene i 2012. Selv om inntektsgrunnlaget reduseres som følge av reduserte kvoter (som vist tidligere), vil også kostnadene knyttet til blant annet bunkers falle noe som følge av redusert aktivitet.

Arbeidsgodtgjørelse til mannskapet vil også reduseres, som følge av reduserte inntekter til fordeling (lott). Dersom redusert bortfall av kvoter på torsk, hyse og sei, kompenseres med økt fiske på andre arter, som reker (for fartøy som kan det), vil dette bildet trolig se noe annerledes ut, da drivstofforbruket knyttet til reketråling er høyere.



FIGUR 18 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN TORSKETRÅL. *TALL FOR 2024 - 2026 ER ESTIMERT. KILDE: LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger vil driftsresultatet reduseres i 2026. Målt som driftsmargin, kamufleres dette fallet som følge av at driftsresultatet måles mot fallende driftsinntekter, slik at fallet i kroner er høyere. Det er liten tvil om at reduksjonen i kvoter vil føre til et svekket driftsresultat. Vi anslår en svekkelse på om lag 10 - 12 millioner for gjennomsnittsfartøyet i 2026 målt mot driftsresultatet i 2023. Figur 19 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for torsketrål for 2026. Merk at negative stopler er kostnader, og ikke skal leses som endring. Tabell 4 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 - 2026.



FIGUR 19 INNTekt OG KOSTNADER GRUPPERT FOR TORSKE-TRÅL I 2026. KILDE: EGNE BEREgNINGER OG LønNSOMHETSUNDERSøKSELSEN 2023.

TABELL 4 UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER TORSKE-TRÅL. *TALL ER ESTIMERT

i 1000 kroner	2023	2024*	2025*	2026*
Driftsinntekter	186 849	191 728	172 213	155 596
Driftskostnader samlet	155 503	157 797	144 857	136 502
Driftsresultat	31 346	33 930	27 356	19 094
Driftsmargin	16,8 %	17,7 %	15,9 %	12,3 %

Som det kommer frem av Figur 19 kan lønnsomheten (driftsresultatet) være påvirket av en rekke faktorer som gjør at resultatene for det enkelte fartøy avviker fra disse resultatene. Det er usikkerhet knyttet til hvor mye netto-drivstoffutgiftene vil falle fra 2023/2024 nivå som følge av redusert aktivitet. Vi anslår en reduksjon på rundt 20 % sammenliknet med 2023 nivået. Det er flere forhold som påvirker bunkersutgiftene som det er vanskelig å ta høyde for, slik som andel bunkers fylt utenfor for Norge og andel bunkers fylt uten CO₂-avgift (utenriks fart) og fiske i fjerne farvann med redusert avgiftssats¹⁰, samt andel rekefiske. Videre vil deler av bunkersutgiftene kompenseres gjennom «kompensasjonsordning for CO₂-avgift¹¹». Utover forskjeller i drivstoff-forbruk og effektivitet i fiske, vil lønnsomheten blant annet påvirkes av hvor mye vedlikehold som gjennomføres og avskrivninger knyttet til fartøy og tillatelser. Eksempelvis, dersom årlige avskrivninger er lavere enn antatt i figuren over vil dette påvirke lønnsomheten direkte, og differansen mellom resultat før (EBITDA) og etter avskrivninger (EBIT) vil bli mindre. Dette gjelder for alle fartøygrupper og fiske.

Det er viktig å understreke at våre beregninger ikke fanger opp alt som påvirker lønnsomheten til torske-trål. Vi fanger for eksempel ikke opp eventuelle tilpasninger og rasjonalisering av driften

¹⁰ [Avgift på mineralske produkter - Skatteetaten](#)

¹¹ [Kompensasjonsordningen for CO₂-avgift - Garantikassen for fiskere](#)

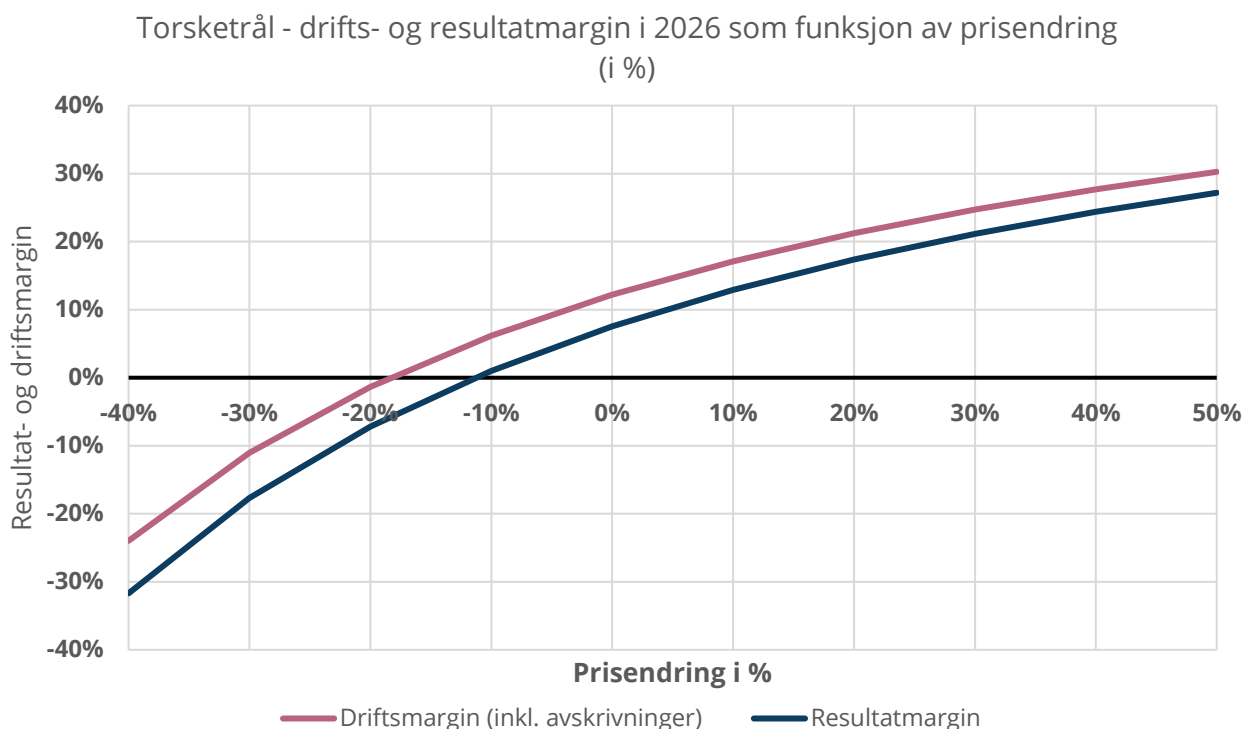
som den enkelte reder/fisker gjør. I intervjuer pekes det blant annet på følgende utviklingstrekk som påvirker lønnsomhet i både positiv og negativ retning:

- Høye drivstoffkostnader og redusert aktivitet gir betydelige drivstoffbesparelser, samt noe lavere forsikringskostnader.
 - Det vises blant annet til at antall driftsdøgn i 2025 har falt sammenliknet med 2024 (en reduksjon i antall driftsdøgn på mellom 7 til 17 %, avhengig av fartøy og kvotegrunnlag).
 - Forbruk per driftsdøgn varierer, men anslag for trålere ligger rundt 15 000 – 16 000 liter per driftsdøgn.
- Flere kostnader (vedlikehold, redskap, faste kostnader på land) består uavhengig av aktivitetsnivå.
- Økte avgifter og generell kostnadsvekst presser lønnsomheten.

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 vil i stor grad påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 20 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. 0 % på x-aksen tilsvarer 2025-priser på fisk som torsketrål fisker. Eksempelvis uttrykker Figur 20 at dersom prisene for hvitfisk samlet faller med 20 % i 2026 målt mot 2025, vil det gjennomsnittlige torsketrålfartøy ha et negativt ordinært resultat før skatt gitt våre antakelser og beregninger. Figuren viser med andre ord lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her reduksjon) den gjennomsnittlige torsketråler tåler før driftsresultat og ordinært resultat blir null i 2026, gitt samme aktivitetsnivå, uavhengig av fiskepriser.

Dersom lånekostnadene er mindre enn hva vi har lagt til grunn vil den blå kurven bevege seg nærmere den rosa, i motsatt tilfelle vil den bevege seg mot høyre. Om avskrivningene er større enn hva som legges til grunn vil den rosa kurven skifte mot høyre, og mot venstre om de er lavere enn lagt til grunn.

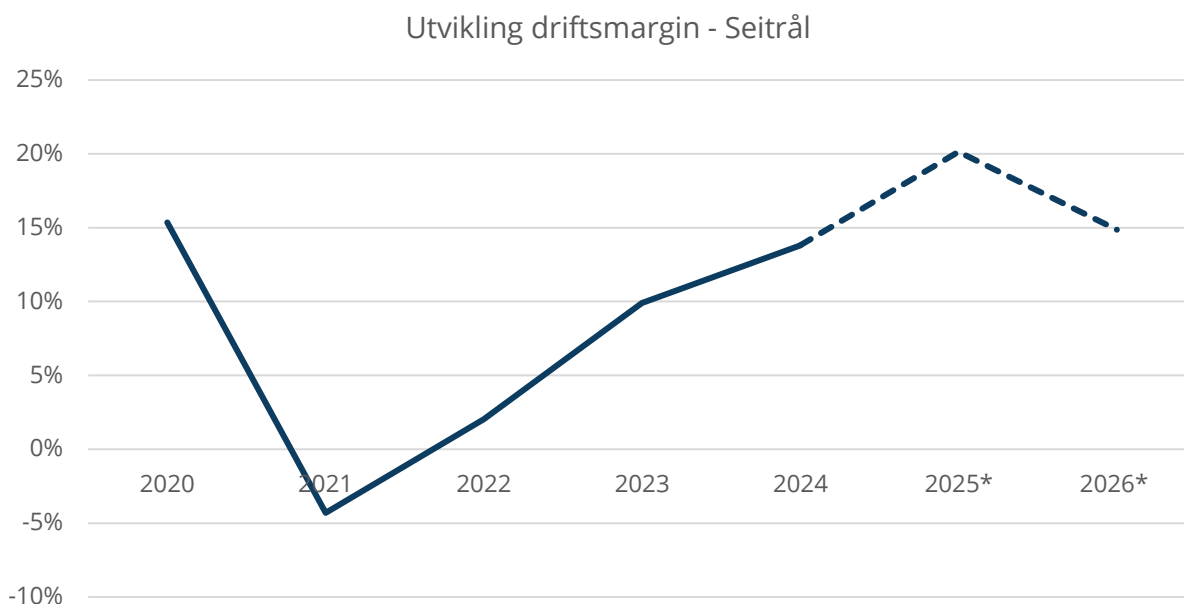


FIGUR 20 LØNNSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNNSKOMPENSASJON ØKER NÅR INNTekten ØKER (LOT ER EN FUNKSJON AV INNTekt). KILDE: EGNE BEREKNINGER

Seitrål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026

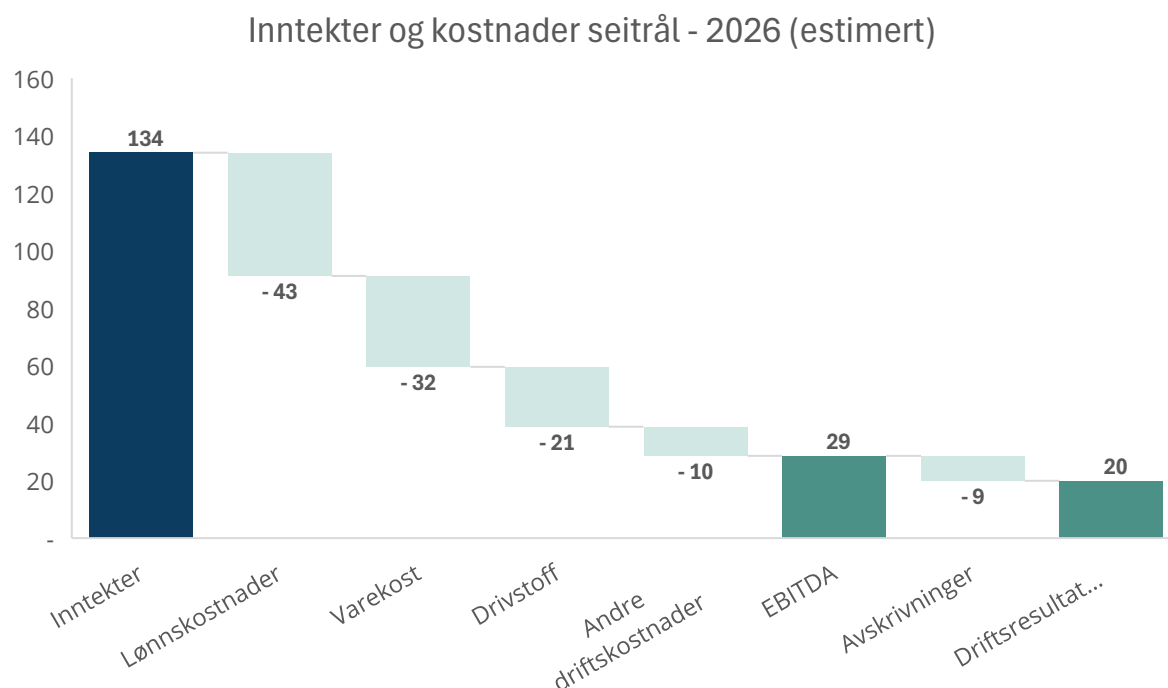
Seitrål er ikke en egen kategori i lønnsomhetsundersøkelsen. Vi har derfor tatt utgangspunkt i regnskapet til et seitrålrederi og estimert utviklingen i lønnsomhet for 2025 og 2026 som følge av nedtrekk i kvoter og prisutvikling. Dette er supplert med informasjon fra intervjuer om utviklingen i 2025. Samtidig har vi benyttet informasjon fra andre fartøygrupper til å estimere forbruk av drivstoff i seitrål. Figur 21 viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) har utviklet seg siden 2020 og frem til 2024, med tall fra selskapets regnskap. Med tanke på at det er basert på ett selskaps regnskap vil det være mindre representativt enn for gruppene hvor vi har tatt utgangspunkt i lønnsomhetsundersøkelsen.

Tall for 2025 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at denne vil fortsette å holde seg god. Som følge av gode fiskepriser, og et relativt sett lavt kvotenedtrekk siden 2021 (om lag minus 13 %) øker inntektsgrunnlaget i 2025 (kvotebaserte verdier) og holder seg relativt høyt i 2026.



FIGUR 21 UTVIKLING I DRIFTSMARGIN FOR SEITRÅL *TALL FOR 2025 OG 2026 ER ESTIMERT. KILDE: PROFF.NO/BRREG OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger vil driftsresultatet reduseres noe i 2026 sammenliknet med 2025, i hovedsak som følge av en liten reduksjon i kvoter på sei. Men denne reduksjonen er relativt liten sammenliknet med nedtrekket de andre fartøygruppene opplever på andre hvitfiskarter. Vi anslår derfor at økonomien for seitrål vil holde seg relativt god også i 2026, gitt dagens prisbilde og kostnadsnivå. Figur 22 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for seitrål i 2026. Merk at negative stoppler er kostnader, og ikke skal leses som endring. Tabell 5 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 – 2026.



FIGUR 22 INNTEKT OG KOSTNADER GRUPPERT FOR SEITRÅL I 2026. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG PROFF.NO/BRREG

TABELL 5 UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER SEITRÅL. *TALL ER ESTIMERT

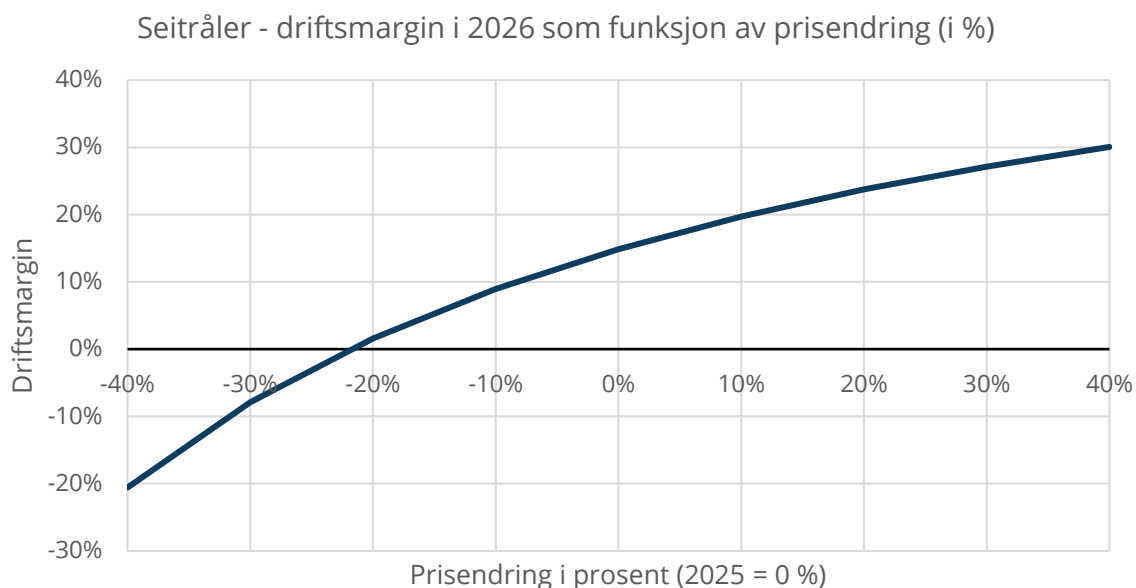
i 1000 kroner	2023	2024	2025*	2026*
Driftsinntekter	141 909	139 657	162 367	134 080
Driftskostnader samlet	127 863	120 364	129 661	114 145
Driftsresultat	14 046	19 293	32 705	19 935
Driftsmargin	9,9 %	13,8 %	20,1 %	14,9 %

Det er viktig å understreke at våre beregninger ikke fanger opp alt som påvirker lønnsomheten til seitråler, og her er det basert på ett regnskap, hvilket kan være lite representativt for øvrige i gruppen. Vi fanger ikke opp eventuelle tilpasninger og rasjonalisering av driften som den enkelte reder/fisker gjør. I intervjuer pekes det blant annet på følgende utviklingstrekk som påvirker lønnsomhet i både positiv og negativ retning for seitrål:

- Drivstoff er en sentral kostnadsdriver, men kostnadsnivået påvirkes sterkt av hvordan man planlegger å bunkre, samt CO₂-avgiften.
- Drivstoff er største kostnadspost og er uavhengig av fangst. En annen peker på at de har relativt lave dieselkostnader.
- Bunkring på Shetland brukes for å spare kostnader, fordi norske drivstoffavgifter gjør det ulønnsomt å bunkre i Norge.
- En midlertidig driftsordning kan bidra til bedre ressursutnyttelse gjennom færre fartøy i drift, men flere fiskedøgn per fartøy. Samtidig vil det gi en betydelig reduksjon i behovet for antall ansatte.

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 vil i stor grad påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 23 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. **0 % på x-aksen tilsvarer 2025 priser på fisk som landes.** Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her reduksjon i pris på samlet fisk landet) seitråleren kan tåle før driftsmarginen blir negativ, gitt forutsetningene som er lagt til grunn i lønnsomhetsberegningen over og forutsetningen om at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskepriser (vi antar at fangstmengden på kvoteregulerte arter ikke påvirkes av pris).



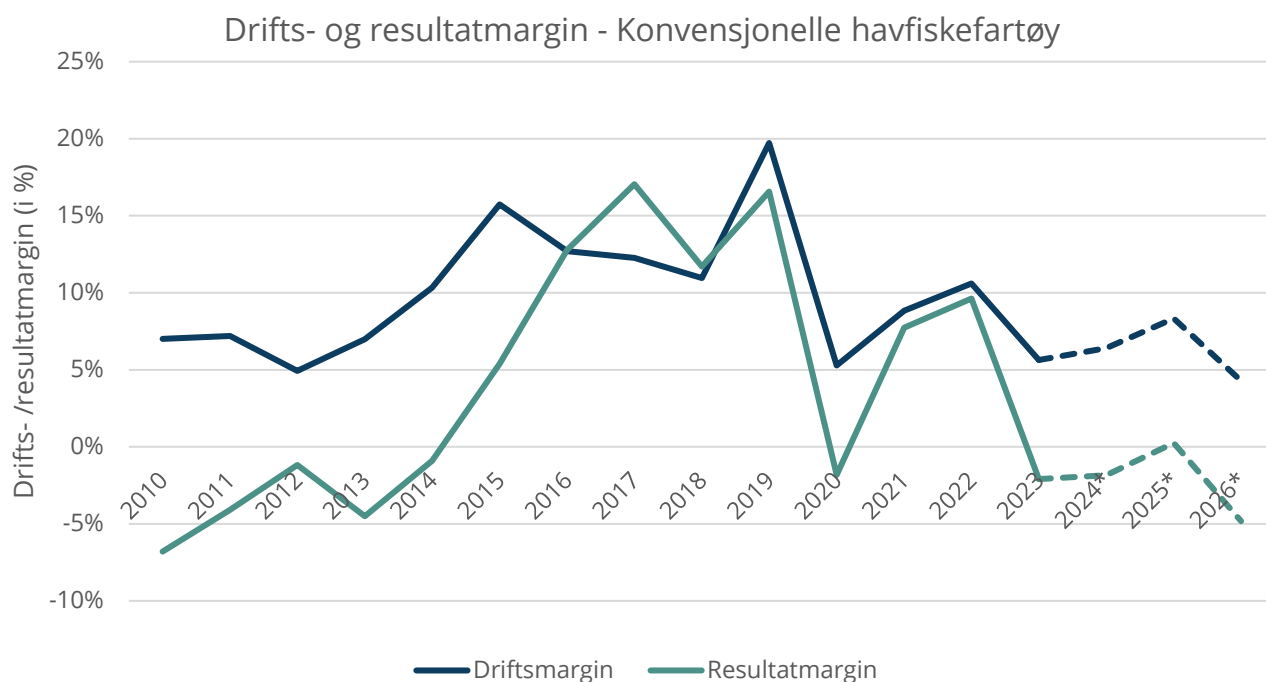
FIGUR 23 LØNNSOMHETSKURVE (DRIFTSMARGIN) SOM EN FUNKSJON AV PRISENDING (VERDIENDRING FANGST I %). KILDE: EGNE BEREGNINGER

Konvensjonell havfiske – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026

Figur 24 viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) og resultatmargin (her ordinært resultat før skatt i prosent av driftsinntekter) har utviklet seg siden 2010 og frem til 2023, med tall fra lønnsomhetsundersøkelsen. Den viser at lønnsomheten i konvensjonell hav har falt betydelig de siste 5-6 årene, og i 2023 viste lønnsomhetsundersøkelsen et underskudd (her uttrykt som negativ resultatmargin). Til sammenlikning med torsketrål er de økonomiske utfordringene større og behov for tiltak mer prekært.

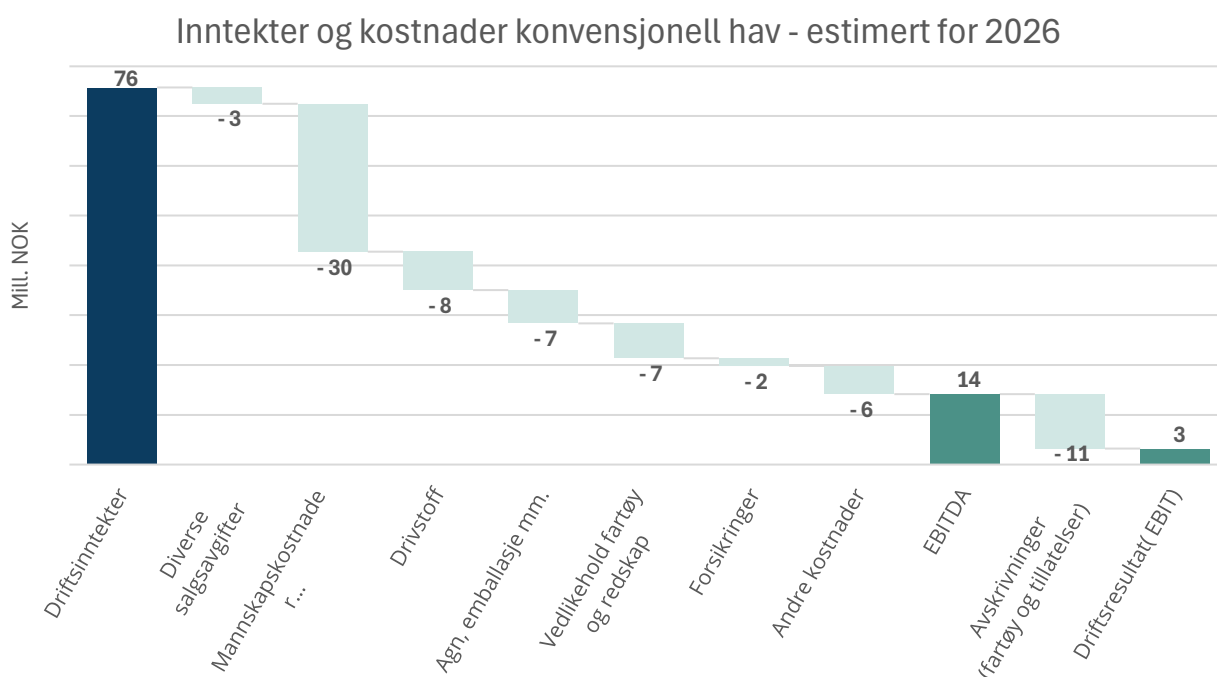
Det understrekes i intervjuer at de opplever situasjonen som presset, og at behovet for tilpasninger er stort. Våre lønnsomhetsberegninger støtter oppunder dette. Noen underliggende årsaker som trekkes frem er at de har fått et redusert fiske, ikke bare i egne farvann, men også i andre områder. Uregulerte arter de har belaget seg mye på tidligere, har i senere tid blitt regulert. Alle grupper vil bli påvirket av kvotenedgang, men for en allerede presset gruppe vil dette slå mer inn.

Tall for 2024 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at den økonomiske situasjonen vil fortsette å være anstrengt i 2025 og 2026. Selv om inntektsgrunnlaget reduseres som følge av reduserte kvoter (som vist tidligere), vil også kostnadene knyttet til bunkers falle som følge av at vi anslår redusert aktivitet. I 2025 anslår vi at driftsinntektene øker målt mot 2024, på grunn av de økte fiskeprisene som i kombinasjon med redusert drivstoff-forbruk, mer enn veier opp for kvotebortfallet. Likevel, som flere peker på i intervjuer, blir mye av denne gevinsten spist opp av økte agnkostnader, og økte utslippskostnader på drivstoff.



FIGUR 24 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN KONVENSJONELLE HAVFISKEFARTØY. *TALL FOR 2024 - 2026 ER ESTIMERT. KILDE: LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger vil driftsresultatet svekkes ytterligere i 2026. Det er liten tvil om at reduksjonen i kvoter vil føre til et svekket driftsresultat, og vi estimerer at ordinært resultat før skatt blir lavere enn i 2023, hvor det allerede var negativt i henhold til lønnsomhetsundersøkelsen. Vi anslår en ytterligere svekkelse på om lag 2 millioner for gjennomsnittsfartøyet i 2026 målt mot driftsresultatet i 2023. Figur 25 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for konvensjonell hav for 2026. Merk at negative stoppler er kostnader, og ikke skal leses som endring målt mot forrige år. Tabell 6 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 – 2026.



FIGUR 25 INNTEKT OG KOSTNADER GRUPPERT FOR KONVENSJONELL HAVFISKEFARTØY I 2026. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN 2023.

TABELL 6 UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER KONVENJONELL HAV. *TALL ER ESTIMERT. KILDE LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

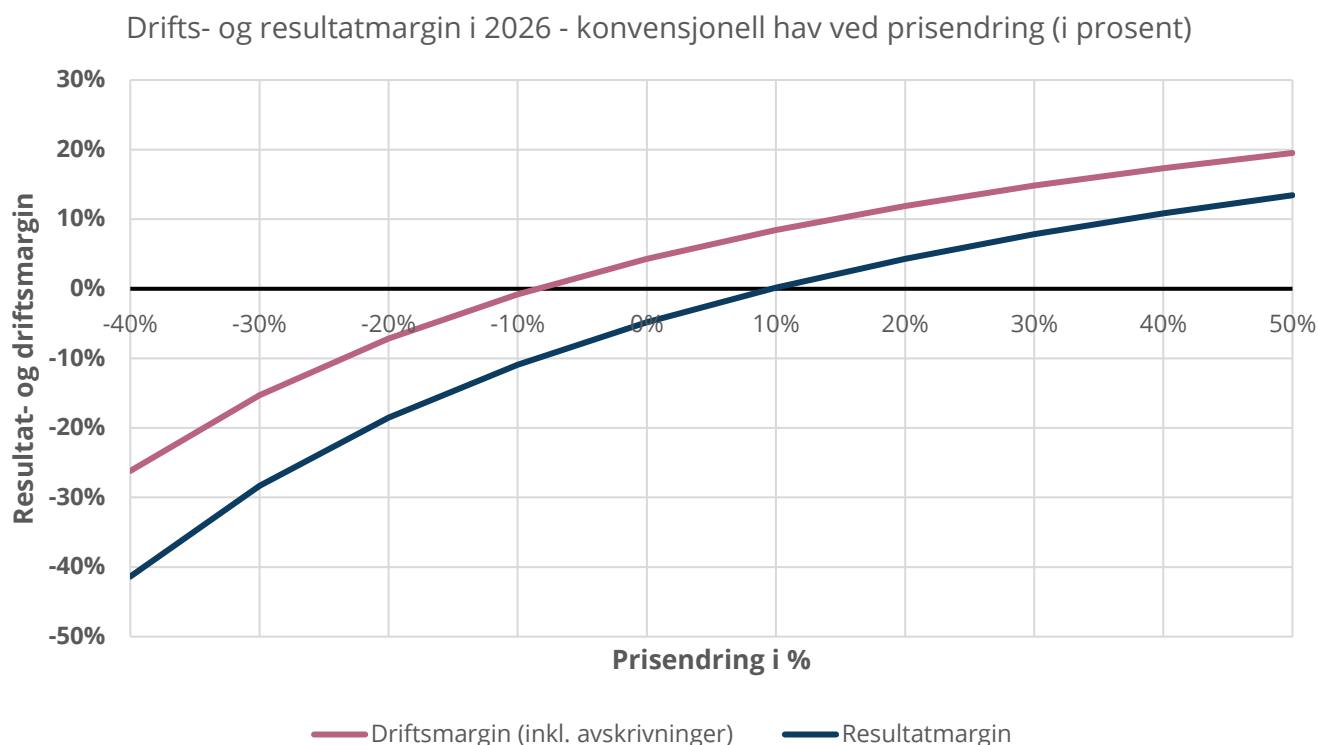
i 1000 kroner	2023	2024*	2025*	2026*
Driftsinntekter	89 092	83 591	85 372	75 785
Driftskostnader samlet	84 071	78 247	78 216	72 500
Driftsresultat	5 022	5 344	7 156	3 285
Driftsmargin	5,6 %	6,4 %	8,4 %	4,3 %

Som påpekt for torsketral er det er viktig å understreke at våre beregninger ikke fanger opp alt som påvirker lønnsomheten, og faktisk lønnsomhet vil variere fra fartøy til fartøy. Vi fanger ikke opp eventuelle tilpasninger og rasjonalisering av driften som den enkelte reder/fisker gjør. I intervjuer pekes det blant annet på følgende utviklingstrekk som påvirker lønnsomhet i både positiv og negativ retning:

- Driftskostnadene har økt betydelig (dyrtid), særlig til agn, drivstoff og fartøy.
- Marginene er små, selv for fartøy med positivt driftsresultat.
- Flåten har tradisjonelt vært stor, men konkurransen har økt og inntektsgrunnlaget er presset sammenlignet med trålere og pelagisk fiske. Konvensjonelt havfiske har høyest andel mannskap per kvotekilo, og dette gir høye driftskostnader.
- For 2025 pekes det på at de har hatt et bra år, med positivt driftsoverskudd, men at marginene er små, og at kostnadene stadig øker.
- Kostnadene ved nybygg har økt kraftig, noe som gjør vanskeliggjør en eventuell flåtefornyelse.
- Som følge av høye agnkostnader har flere linefartøy gått over til å bruke andre redskaper, som snurrevad og garn. Det er billigere og mer effektivt, men gir samtidig lavere kvalitet på fisken sammenlignet med linefiske.
- En midlertidig driftsordning kan gi kostnadsbesparelser gjennom reduksjon i antall fartøy i drift.

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 vil i stor grad påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 26 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. 0 % på x-aksen tilsvarer 2025 priser på fisk som landes. Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her økning i pris) den gjennomsnittlige konvensjonelle havfiskefartøy må ha før ordinært resultat blir positivt i 2026, gitt at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskeprisene.



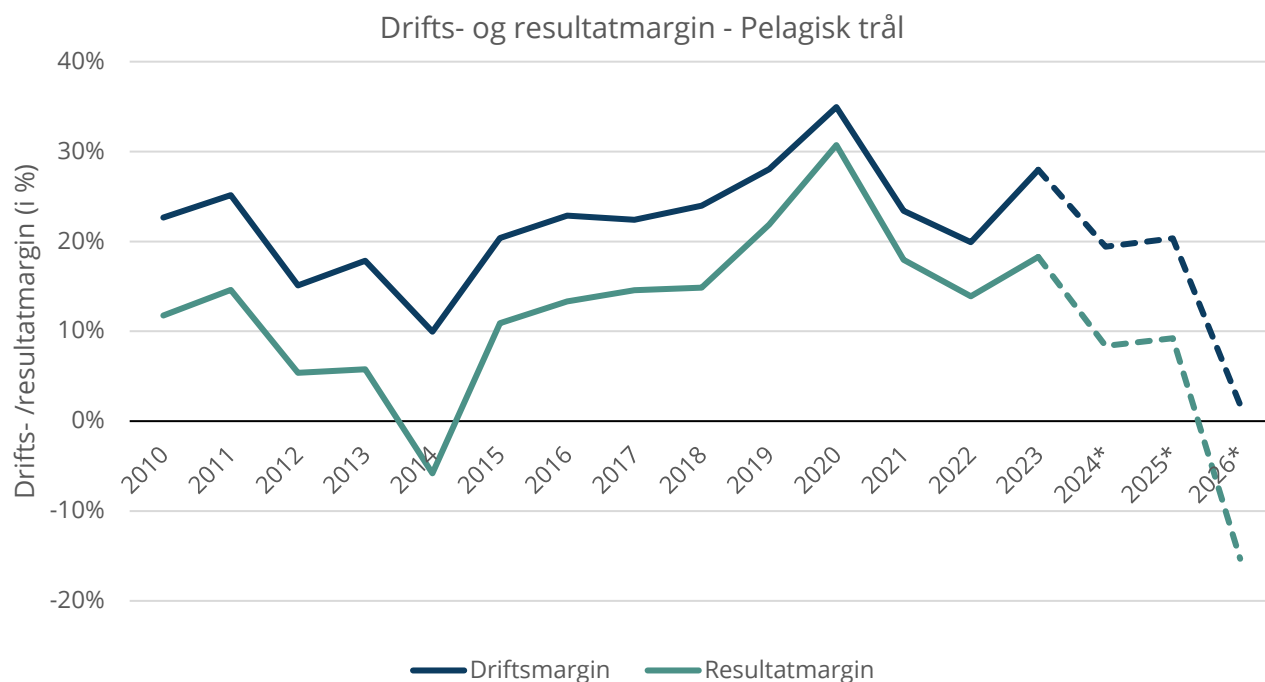
FIGUR 26 LØNNSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNSSKOMPENSASJON ØKER NÅR INNTekten ØKER (LOTT PÅVIRKES AV ØKT INNTekt)- Vi ANTAR OGSÅ AT AGNKOSTNADER ØKER MED ØKENDE FISKEPRIS. KILDE: EGNE BEREKNINGER

Pelagisk trål – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026

Figur 27 viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) og resultatmargin (her ordinært resultat før skatt i prosent av driftsinntekter) har utviklet seg siden 2010 og frem til 2023, med tall fra lønnsomhetsundersøkelsen. Den viser at lønnsomheten i pelagisk trål har vært relativt stabil høy i perioden fram mot 2023.

Tall for 2024 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at den økonomiske situasjonen blir tilstrammet som følge av den betydelige kvotereduksjonen som har vært og som ventes fremover, gitt kvoterådene for artene pelagisk trål fisker. Inntektsgrunnlaget forventes å falle kraftig i 2026 som følge av dette. Selv om kostnadene knyttet til blant annet bunkers vil falle som følge av rasjonalisering og effektivisering av fiske, er det lite trolig at det vil veie opp den kraftige reduksjonen i inntektsgrunnlaget. Våre beregninger for lønnsomhetsutviklingen gjenspeiler hva fiskere innenfor pelagisk tror om de neste årene, at kvotefallet og den reduserte aktiviteten vil skape et betydelig press på lønnsomheten.

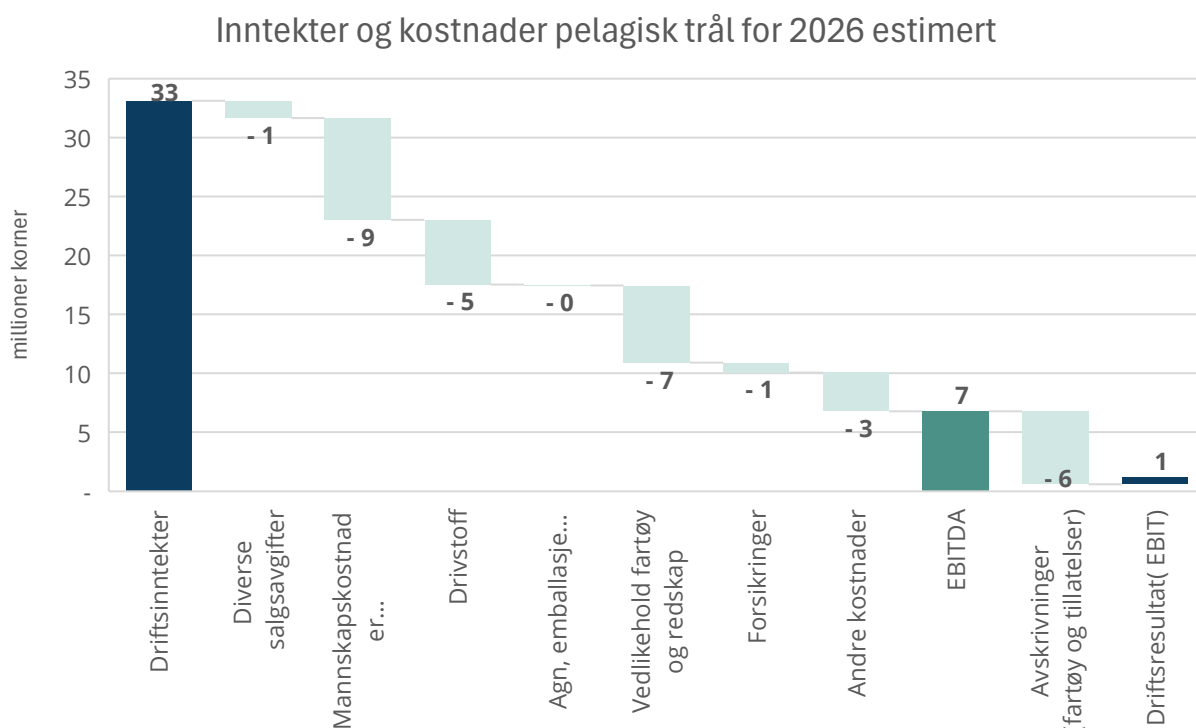
Den underliggende årsaken som trekkes frem er nettopp reduksjonen i kvotene, både for konsumfiske og industrifisk. Målt mot 2020 vil det samlede kvotebortfallet være på over 60 %, med en kvotereduksjon på 84 % for makrell (den klart mest verdifulle fisken målt i pris per kg innenfor pelagisk). Makrell, nordsjøsild og NVG-sild vil ha et nedtrekk i kvoter på henholdsvis 71 %, 27 % og 33 % i 2026 målt mot 2025, hvilket gir opphav til det store inntektsbortfallet i 2026. Deler av inntektsbortfallet kan kompenseres med økt fiske på andre arter, som sei i Nordsjøen og Skagerak, for de pelagiske trålerne som er rigget for dette.



FIGUR 27 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN KONVENSJONELLE HAVGFISKEFARTØY. *TALL FOR 2024 - 2026 ER ESTIMERT. KILDE: LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger for pelagisk trål, vil driftsgrunnlaget og driftsresultatet svekkes kraftig i 2026, som beskrevet over. Det er sannsynlig at reduksjonen i kvoter vil føre til et betydelig svekket driftsresultat. Når det skjer såpass store endringer som det gjør for pelagisk trål er det vanskelig å anslå hvordan aktiviteten, og dermed også lønnsomheten vil endre seg. Selv om det er usikkerhet knyttet til våre beregninger, og det er sannsynlig at aktørene vil tilpasse seg situasjonen med redusert driftsgrunnlag, er det ikke usannsynlig at flere vil oppleve et negativt ordinært resultat.

Vi anslår en svekkelse på om lag 15 millioner for gjennomsnittsfartøyet i 2026 målt mot driftsresultatet i 2023. Figur 28 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for pelagisk trål for 2026. Tabell 7 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 – 2026.



FIGUR 28 INNTEKT OG KOSTNADER GRUPPERT FOR PELAGISK TRÅL I 2026. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN 2023.

TABELL 7 UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER PELAGISK TRÅL. *TALL ER ESTIMERT. KILDE LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

i 1000 kroner	2023	2024*	2025*	2026*
Driftsinntekter	58 426	51 273	51 077	33 123
Driftskostnader samlet	42 080	41 311	40 692	32 525
Driftsresultat	16 346	9 962	10 385	598
Driftsmargin	28,0 %	19,4 %	20,3 %	1,8 %

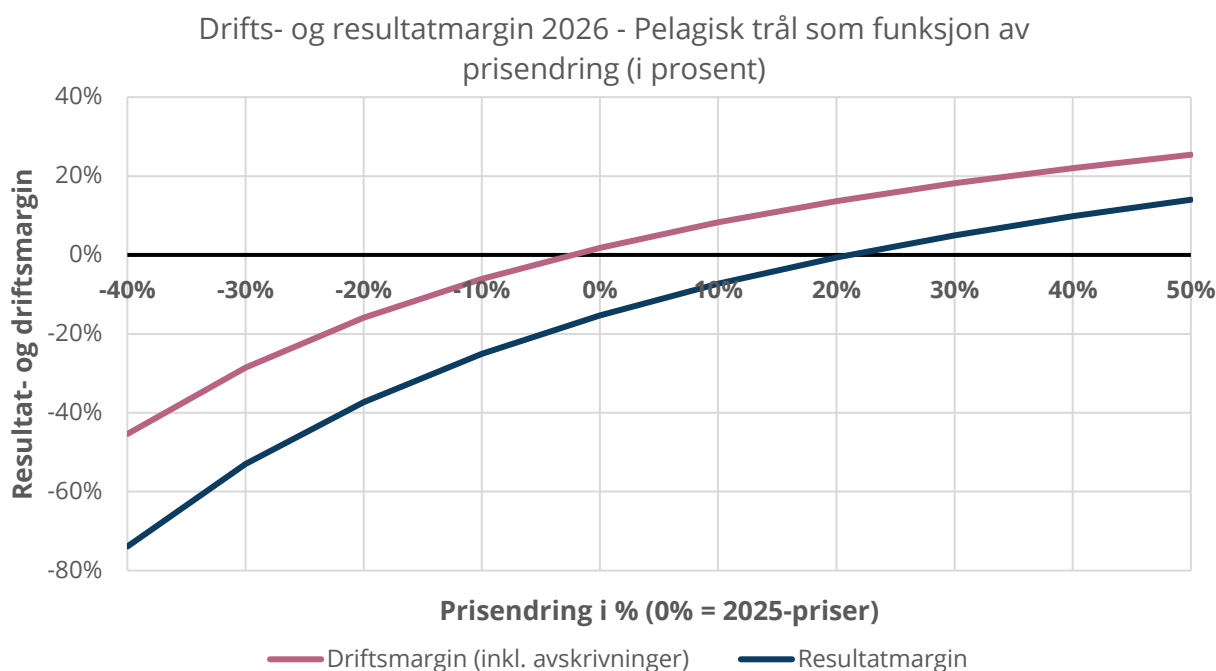
Som påpekt tidligere er det viktig å understreke at våre beregninger ikke fanger opp alt som påvirker lønnsomheten, og at faktisk lønnsomhet vil variere fra fartøy til fartøy. Vi fanger ikke opp eventuelle tilpasninger og rasjonalisering av driften som den enkelte reder/fisker gjør. I intervjuer pekes det blant annet på følgende utviklingstrekk som påvirker lønnsomhet i både positiv og negativ retning hos pelagisk trål:

- Kostnadsnivået har økt kraftig de siste årene (drivstoff, fartøy og mannskap).
- Begrenset økonomi for investeringer og fornyelse av flåten.
- Reduserte kvoter og lavere aktivitet forsterker utfordringene.
- Flere peker på at det er behov for fornyelse, men dagens inntektsnivå og forventet inntektsnivå gjør det vanskelig med nye investeringer og utvikling av flåten. Den betydelige kvotereduksjonen forsterker dette.
- Effektivisering og fokus på kvotefiske reduserer driftskostnadene betydelig sammenlignet med tidligere år.

- Kvotereduksjonen reduserer aktivitetsnivået – målt mot et normalt år pekes det på at aktiviteten (målt i antall driftsuker) har falt med 40 – 60 %.

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 vil i stor grad påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 29 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på pelagisk-fisk som landes endrer seg, uttrykt i prosent. Her vil 0 % på x-aksen tilsvarer 2025 priser på fisk som landes. Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her økning i pris) den gjennomsnittlige pelagiske tråleren må ha før ordinært resultat blir positivt i 2026, gitt at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskepris.



FIGUR 29 LØNSSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNSSKOMPENSASJON OG AVGIFTER ØKER NÅR INNTEKTEN ØKER (LOTT PÅVIRKES AV ØKT INNTEKT). KILDE: EGNE BEREKNINGER

Konvensjonell kyst, kystnot og kombinasjonsfartøy – lønnsomhetsutvikling og estimert resultat 2026

Vi har også sett på utvikling i konvensjonell kyst, kystnot og estimert lønnsomhet til et kombinasjonsfartøy. Med tanke på at det innenfor kystfiske er mange ulike typer fartøy, og at de er gruppert innenfor ulike lengdegrupper, har vi sett på noen eksempelfartøy for å se på kvoteutviklingen, og benyttet dette sammen med lønnsomhetsundersøkelsen for konvensjonell kyst og kystnot. For konvensjonell kyst har vi sett på fartøy i lengdegruppe 15-20,9 meter, og innenfor kystnot har vi sett på fartøy med hjemmelslengde 11-21,35 meter.

Kombinasjonsfartøyet har kvoter innenfor både hvitfisk og pelagisk, med ulik hjemmelslengde (not 14 meter og konvensjonell 17 meter). Kombinasjonsfartøy er ikke en egen gruppe i lønnsomhetsundersøkelsen, vi har derfor laget et fiktivt regnskap for denne fartøygruppen, hvor vi blant annet har antatt at fangstverdien er lik kvoteverdien og sett hen til kostnadsutviklingen i konvensjonell kyst og kystnot med tilsvarende størrelse. Den estimerte fangstverdien (kvoteverdien) til kombinasjonsfartøyet vi har tatt utgangspunkt i er omtrent 50/50 fordelt mellom hvitfisk og pelagisk. At vi har lagt til grunn kun kvoteverdi som inntektsgrunnlag kan både over- og underestimere den faktiske driftsinntekten til et slikt fartøy, da de kan ha fangstverdi fra andre arter eller ikke fisket opp alle kvotene de har.

Generelt kommer både konvensjonell kyst og kystnot, basert på våre beregninger, betydelig bedre ut enn henholdsvis konvensjonelt hav og pelagisk trål, og blir mindre påvirket av kvotenedtrekket. En del av forklaringen ligger på kostnadssiden. For kystfartøyene er andelen drivstoff av samlede driftskostnader betydelig lavere enn hos de havgående fartøyene. Ikke unaturlig da de har kortere seiledistanser. Videre er det for kystlinefiskere, som fisker med line og autoline, etablert et midlertidig driftstilskudd som skal kompensere for de kraftig økende agnskostnadene¹². Denne gjelder ikke for konvensjonelle havfiskefartøy, og maksimalt tilskudd per fartøy er satt til 200 000 kroner. Per september 2025 er 60 % av samlet bevilget tilskudd utdelt.

I tillegg beskyttes kvoten til kystfartøy av trålstigen, sildestigen og gulvet for makrellkvoter. Det slår mye ut i dagens situasjon med svært lave kvotenivåer, spesielt i pelagisk sektor.

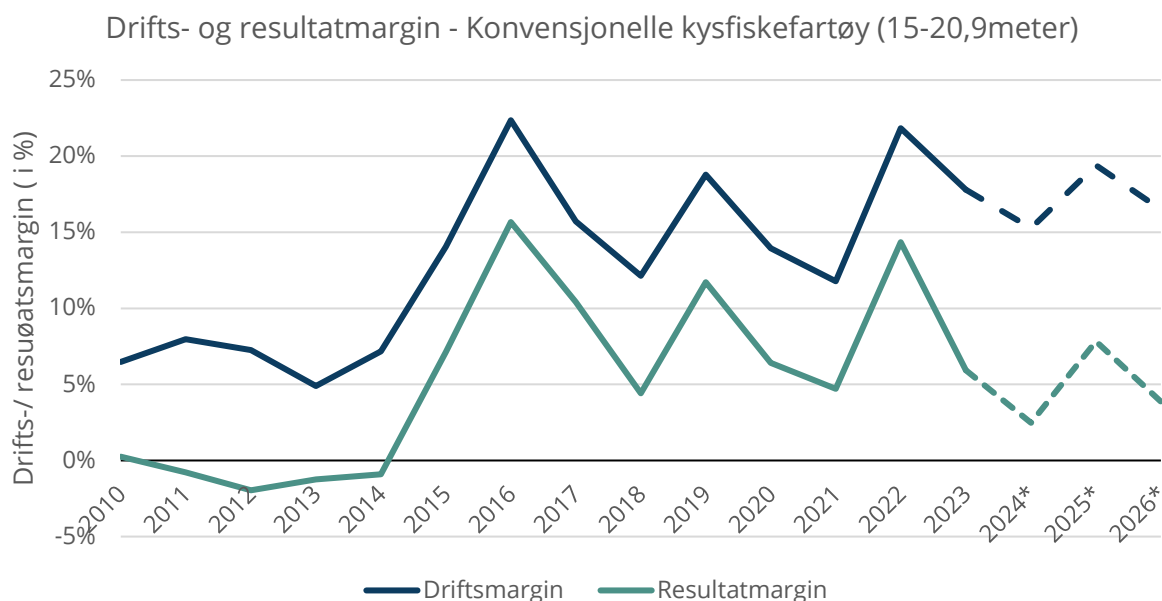
Vi har ikke intervjuet noen som driver innen kystfiske, hverken not eller konvensjonell.

Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter

Figur 30 Utvikling i drifts- og resultatmargin konvensjonelle kystfiskefartøy. *tall for 2024 - 2026 er estimert. Kilde: Lønnsomhetsundersøkelsen og egne beregninger viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) og resultatmargin (her ordinært resultat før skatt i prosent av driftsinntekter) har utviklet seg siden 2010 og frem til 2023, med tall fra lønnsomhetsundersøkelsen for denne fartøygruppen. Den viser at lønnsomheten har variert mye de siste 10 årene, men at den har vært god.

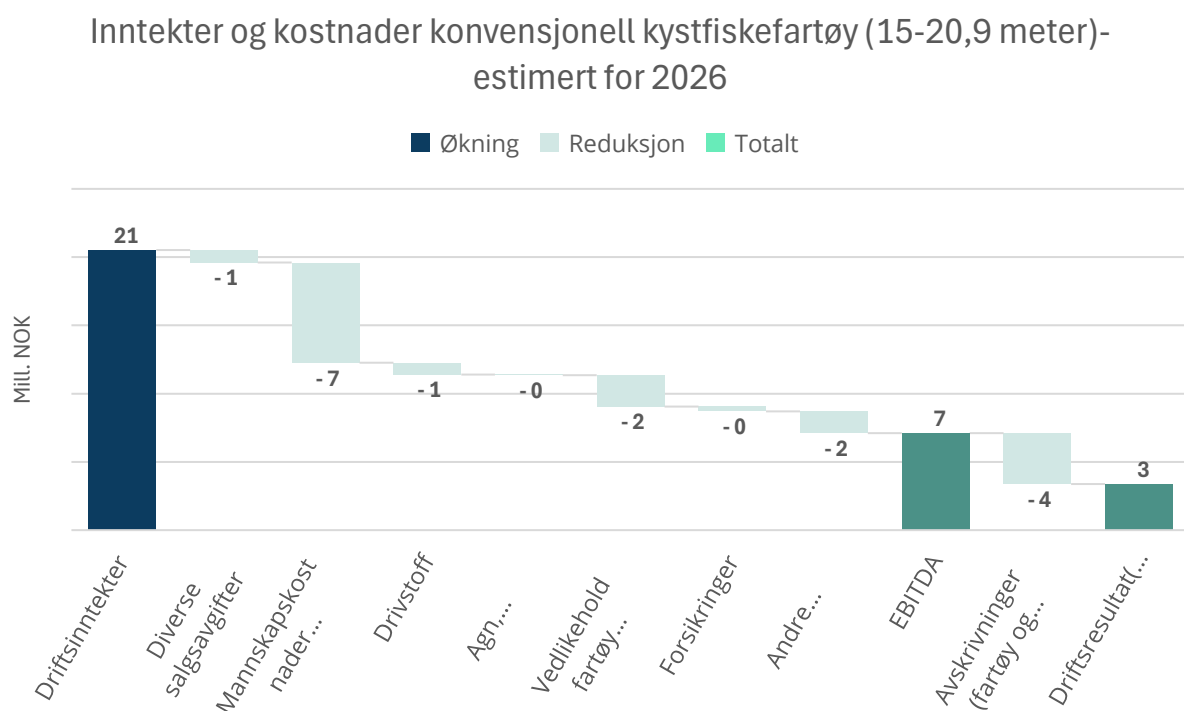
Tall for 2024 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at den økonomiske situasjonen vil fortsette å være relativt god, selv om den trolig vil være lavere enn i 2022. Selv om inntektsgrunnlaget reduseres som følge av noe reduserte kvoter, vil også kostnadene knyttet til bunkers falle som følge av at vi anslår redusert aktivitet. I 2025 og 2026 vil de høye prisene motvirke nedtrekket og holde marginene oppe. Som nevnt tidligere er kostnadsnivået, målt som andel av driftsinntekter betydelig lavere i konvensjonell kyst sammenliknet med havgående.

¹² [Lineegnetilskudd - Garantikassen for fiskere](#)



FIGUR 30 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN KONVENSJONELLE KYSTFISKEFARTØY. *TALL FOR 2024 - 2026 ER ESTIMERT. KILDE: LØNSSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger vil driftsresultatet i 2026 være omtrent det samme som i 2023. Figur 31 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for konvensjonell kyst for 2026. Tabell 8 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 – 2026.



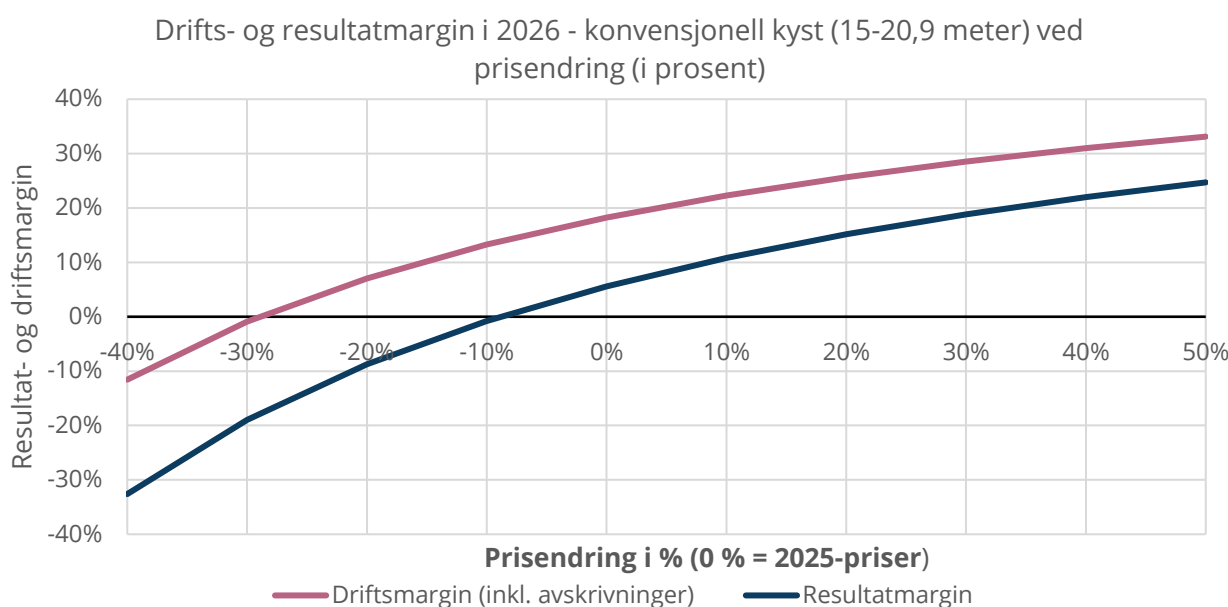
FIGUR 31 INNTekt OG KOSTNADER GRUPPERT FOR KONVENSJONELL KYSTFISKEFARTØY I 2026. AGNKOSTNADER ER HOLDT LIKT SOM I 2023 SOM FØLGE AV TILSKUDD SOM KOMPENSERER FOR ØKNINGEN I AGNKOSTNADER. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG LØNSSOMHETSUNDERSØKELSEN 2023.

TABELL 8 – UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER KONVENSJONELL KYST 15-20,9 METER. *TALL ER ESTIMERT.

I 1000 kroner	2023	2024*	2025*	2026*
Driftsinntekter	21 800	20 255	22 387	20 524
Driftskostnader samlet	17 919	17 162	18 044	17 139
Driftsresultat	3 881	3 092	4 343	3 385
Driftsmargin	17,8 %	15,3 %	19,4 %	16,5 %

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 32 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. 0 % på x-aksen tilsvarer 2025-priser på fisk som landes. Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her reduksjonen i pris) den gjennomsnittlige konvensjonelle kystfiskefartøy tåler før resultatet blir negativt i 2026, gitt at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskepriser.

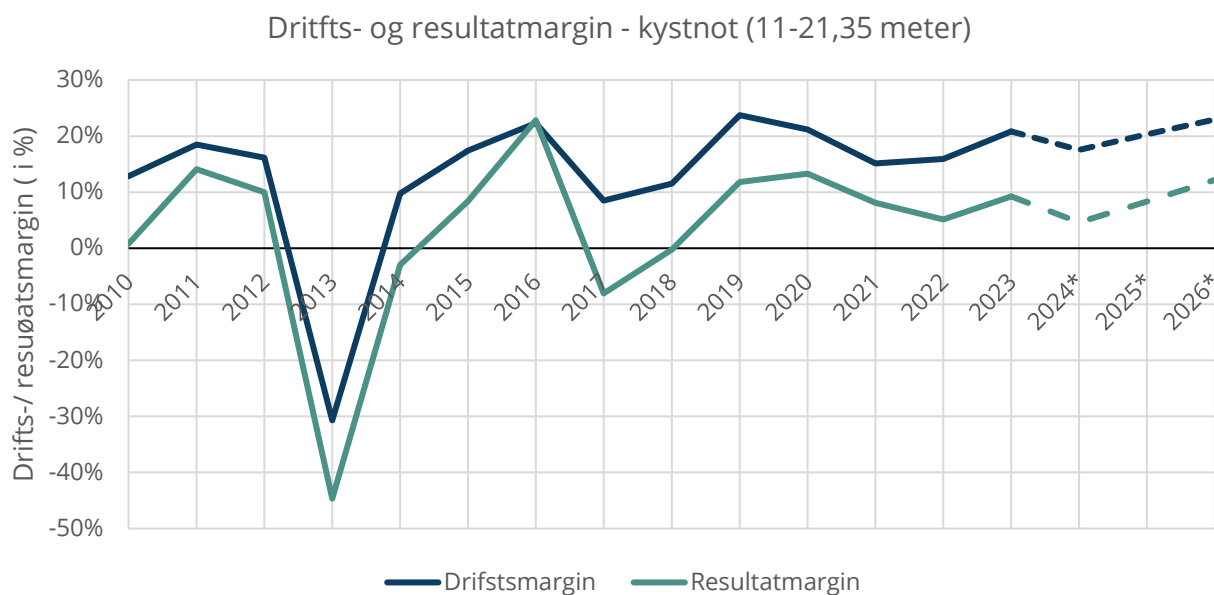


FIGUR 32 LØNNSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNNSKOMPENSASJON ØKER NÅR INNTekten ØKER (LOTT PÅVIRKES AV ØKT INNTekt) - VI ANTAR OGSÅ AT AGNKOSTNADER ØKER MED ØKENDE FISKEPRISER. KILDE: EGNE BEREKNINGER

Kystnot 11 - 21,35 meter

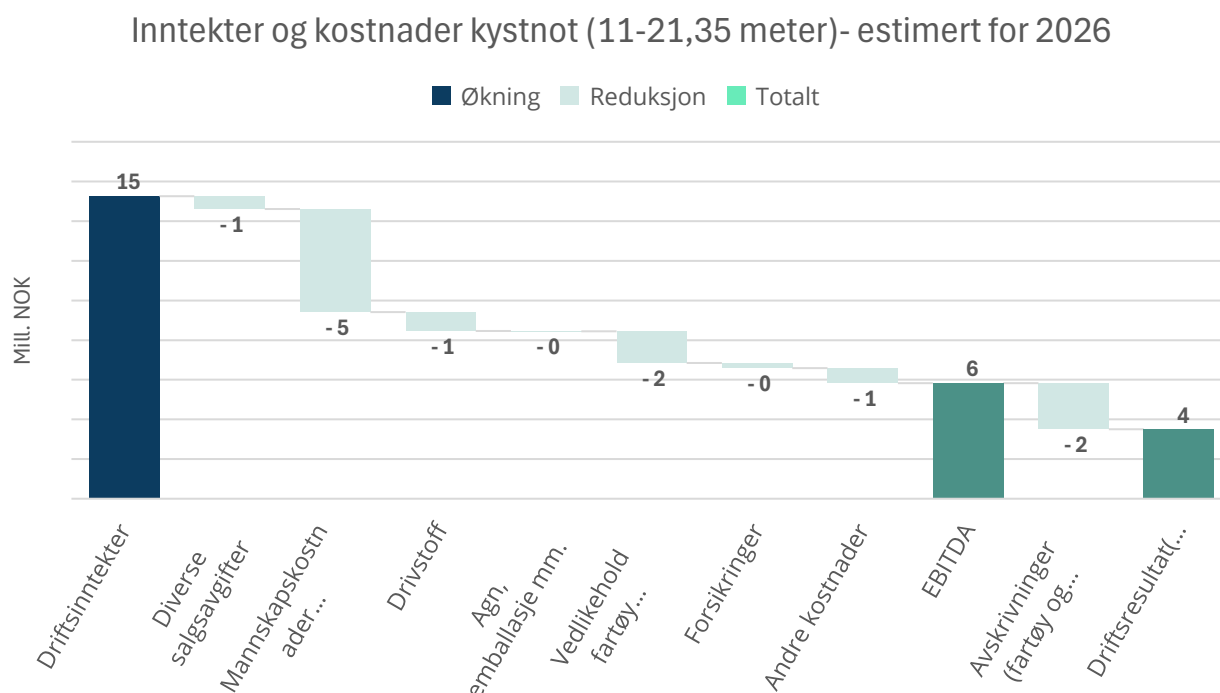
Figur 33 viser hvordan driftsmarginen (EBIT-marginen) og resultatmargin (her ordinært resultat før skatt i prosent av driftsinntekter) har utviklet seg siden 2010 og frem til 2023, med tall fra lønnsomhetsundersøkelsen for kystnot. Den viser at lønnsomheten har variert, men at den har vært positiv de siste 4-5 årene.

Tall for 2024 til 2026 er estimert, og våre anslag viser at den økonomiske situasjonen vil fortsette å være relativt god. Inntektsgrunnlaget til kystnot vil bli beskyttet av kvotegulv på makrell og sildestigen for nordsjøsild, samtidig som kvoten på NVG-sild går opp. Det gjør at inntektsgrunnlaget for kystnot potensielt vil stige som følge av de oppadgående prisene. Situasjonen vil uansett være betydelig mindre utfordrende sammenliknet med hva vi anslår for havgående pelagisk trål, hvor kvotetrekkingen slår mye hardere inn.



FIGUR 33 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN KYSTNOT 11-21,35 METER. *TALL FOR 2024 - 2026 ER ESTIMERT. KILDE: LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN OG EGNE BEREKNINGER

Basert på våre beregninger og prisforutsetninger vil driftsresultatet i 2026 øke og være høyere enn i 2023. Figur 34 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for konvensjonell kyst for 2026. Tabell 9 viser driftsinntekter og samlet kostnader for perioden 2023 – 2026 for kystnot.



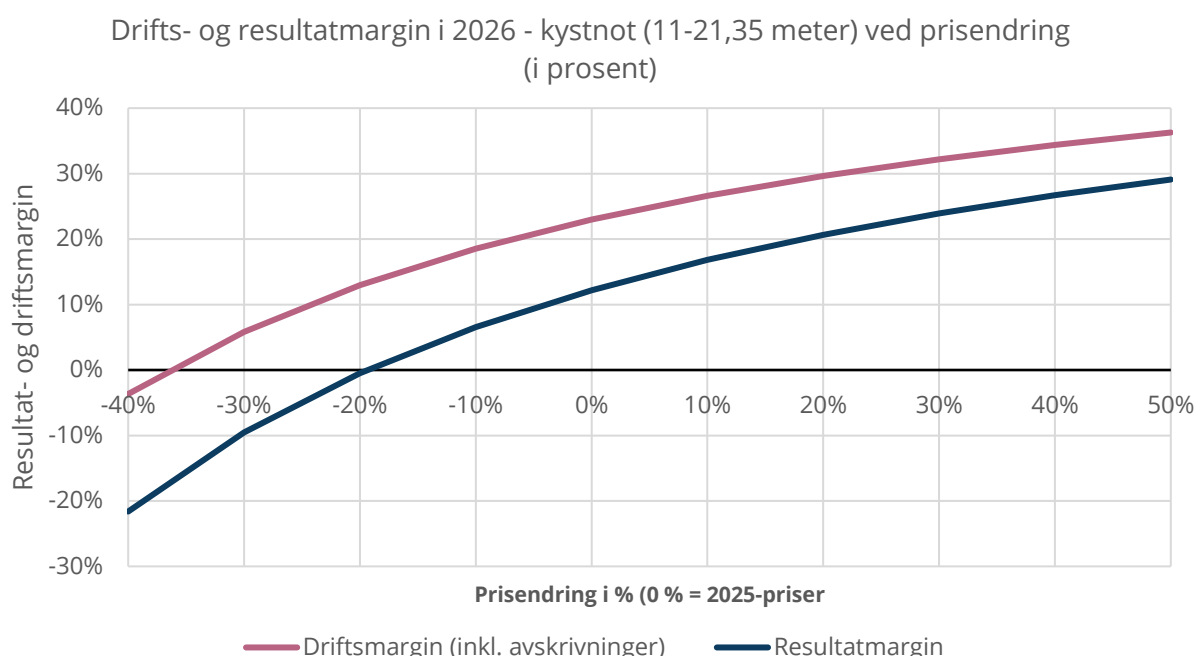
FIGUR 34 INNTÆKT OG KOSTNADER GRUPPERT FOR KYSTNOT I 2026. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN 2023.

TABELL 9 – UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER KYSTNOT 11-21,35 *TALL ER ESTIMERT.

I 1000 kroner	2023	2024*	2025*	2026*
Driftsinntekter	14 172	12 714	13 736	15 251
Driftskostnader samlet	11 216	10 484	10 946	11 749
Driftsresultat	2 956	2 229	2 790	3 502
Driftsmargin	20,9 %	17,5 %	20,3 %	23,0 %

Sensitivitet til prisendring – lønnsomheten i 2026 påvirkes av prisutviklingen

I vår beregning av lønnsomheten for 2026 er det anslått at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025. Figur 35 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. 0 % på x-aksen tilsvarer 2025 priser på fisk som landes. Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her reduksjonen i pris) den gjennomsnittlige konvensjonelle kystfiskefartøy tåler før resultatet blir negativt i 2026, gitt at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskepriser.



FIGUR 35 LØNNSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNNSKOMPENSASJON ØKER NÅR INNTEKTEN ØKER (LOT PÅVIRKES AV ØKT INNTEKT) - KILDE: EGNE BEREKNINGER

Kombinasjonsfartøy kyst

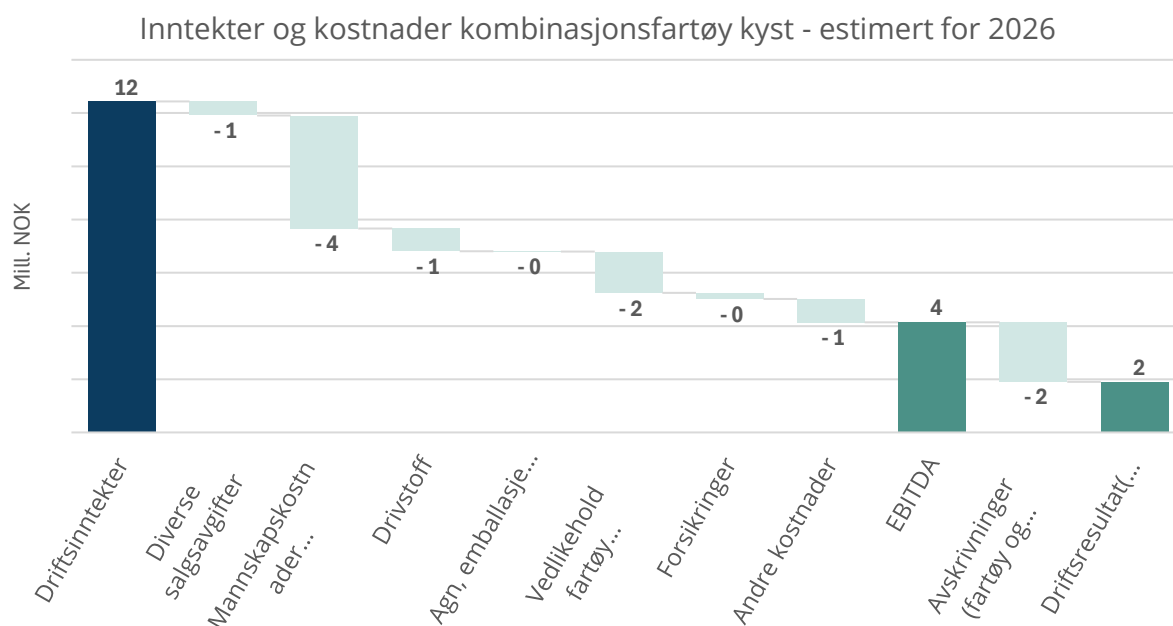
Tabell 10 viser estimert driftsinntekt og driftskostnad for et kombinasjonsfartøy for kyst. Denne typen fartøy er ikke skilt ut som egen gruppe i lønnsomhetsundersøkelsen, hvilket gjør at alle verdiene er estimert. Vi har lagt til grunn at driftsinntektene er lik verdien av fiskekvotene fartøyet har. Det er en forenkling. For å beregne kostnader har vi sett hen til liknende kystnotfartøy og konvensjonell kyst. Utfordringen med fremgangsmetoden og fravær av lønnsomhetstall i lønnsomhetsundersøkelsen, er at vi ikke vet hvordan det har gått med denne fartøygruppen økonomisk tidligere. Resultat og beregninger anses derfor som grove anslag.

TABELL 10 UTVIKLING I DRIFTS- OG RESULTATMARGIN FOR ET KOMBINASJONSFARTØY I KYST. ALLE TALL ER ESTIMERT

I 1000 kroner	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Driftsinntekter	12 204	13 230	13 095	13 110	13 873	12 433
Driftskostnader samlet	10 632	10 941	10 857	11 039	11 114	10 525
Mannskapskostnader	4288	4 707	4429	4 568	4 724	4 243
Drivstoffutgifter	824	1 124	1 158	1 087	920	851
Driftsresultat	1 572	2 289	2 956	2 071	2 760	1 908
Driftsmargin	13 %	17 %	23 %	16 %	20 %	15 %

Som det går fram av tabellen anslår vi at driftsresultatet vil ligge rundt 2 millioner i 2026. Dersom vi anslår, basert på netto finanskostnader til Kystnot og konvensjonell kystfiskfartøy, at de har en netto finanskostnad på om lag 1,5 millioner i året sitter de igjen med et ordinært resultat på 0,5 millioner i 2026. Som det går fram av skal det ikke altfor store prisendringer til før vårt «modell-kombifartøy» får et negativt årsresultat, gitt forutsetningene lagt til grunn.

Figur 36 viser estimert inntekt og kostnad, gruppert i hovedkategorier, for konvensjonell kyst for 2026.



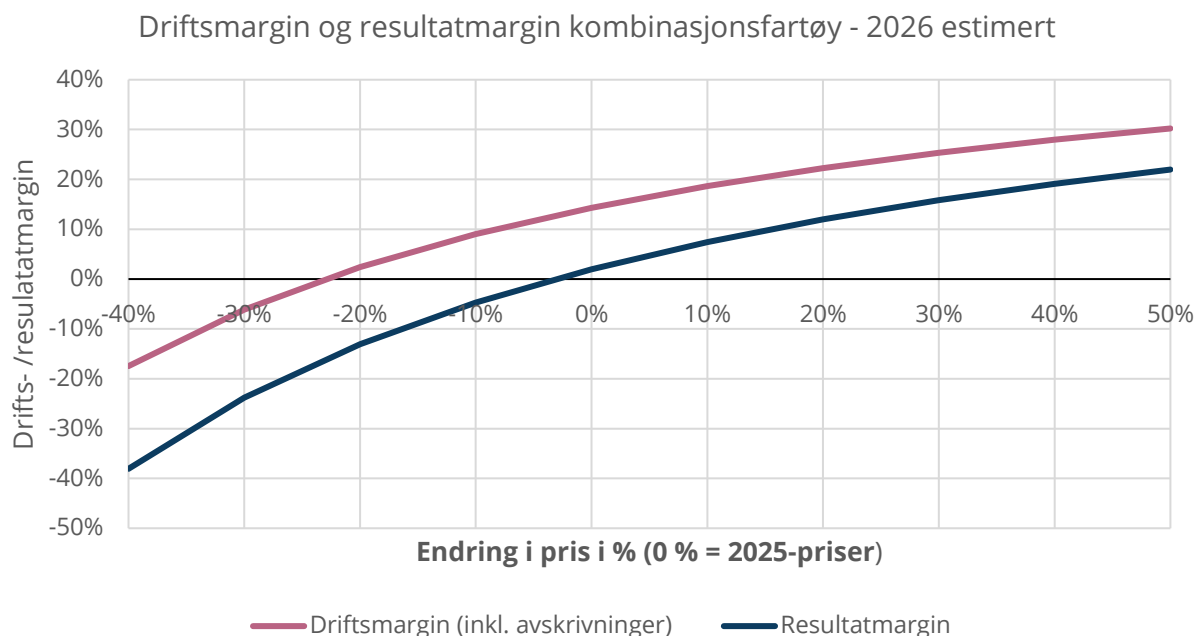
FIGUR 36 INNTÉKT OG KOSTNADER GRUPPERT FOR KOMBINASJONSFARTØY I KYST 2026. KILDE: EGNE BEREKNINGER OG LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN 2023.

Sensitivitet prisendring – lønnsomheten i 2026 påvirkes av prisutviklingen

Vår beregning av lønnsomheten for 2026 anslår at prisene for de ulike fiskeslagene holdes flatt, og likt som i 2025, Figur 37 viser hvordan lønnsomheten endrer seg dersom prisen på fisken som landes endrer seg, uttrykt i prosent. 0 % på x-aksen tilsvarer 2025 priser på fisk som landes. Figuren viser lønnsomhetens sensitivitet til prisendring, og grafenes skjæringspunkt med x-aksen representerer prisendringen (her reduksjonen i pris) den gjennomsnittlige konvensjonelle

kystfiskefartøy tåler før resultatet blir negativt i 2026, gitt at aktivitetsnivået ikke påvirkes av fiskepriser.

Dersom lånekostnadene er mindre enn hva vi har lagt til grunn vil den blå kurven bevege seg nærmere den rosa, i motsatt tilfelle vil den bevege seg mot høyre. Om avskrivningene er større enn hva som legges til grunn vil den rosa kurven skifte mot høyre, og mot venstre om de er lavere enn lagt til grunn.



FIGUR 37 LØNSSOMHETSKURVER SOM EN FUNKSJON AV PRISENDRING (VERDIENDRING FANGST I %). KURVEN FLATER UT PÅ OPPSIDEN FORDI LØNSSKOMPENSASJON ØKER NÅR INNTEKTEN ØKER (LOT PÅVIRKES AV ØKT INNTEKT)- KILDE: EGNE BEREKNINGER

Del 6 - Effekt av foreslåtte midlertidig driftsordning

Vi har forsøkt å beregne effekten av den foreslåtte ordningen for torsketrål, konvensjonell havfiskeflåte og pelagisk flåte. Beregningene er basert på anslåtte effekter, basert på både muntlige og skriftlige innspill fra aktører vi har vært i kontakt med. Anslag for effekter av ordningen er naturlignok usikre, men anslagene angir retning på effekter og potensielle gevinster. Siden innspillene avviker i metode og hvordan gevinst presenteres fra de ulike aktørene, er fremgangsmetoden for å beregne effekter av ordningen noe ulik for de ulike gruppene.

Som gjennomgangen av den økonomiske situasjonen for de ulike fartøygruppene viste, er det konvensjonelt havfiske og pelagisk trål som trolig vil oppleve 2026 som mest anstrengende basert på de foreslåtte kvoterådene. Konvensjonell hav har hatt en anstrengt lønnsomhet over flere år, og var gruppen som opprinnelig foreslo en slik ordning i 2024.

I den foreslåtte ordningen er det lagt noen begrensninger for hvilke arter som kan byttes når 2 fartøy skal samarbeide om fangst. I tillegg til begrensning på arter, må fartøyet som bytter fra seg ligge til ro. Det er også en begrensning på totalt kvotetak som et fartøy kan ha. Den siste begrensningen har vi ikke tatt høyde for i beregningen, da det er vanskelig å ta inn når vi benytter tall for et gjennomsnittsfartøy. I det opprinnelige forslaget var ikke pelagisk trål inkludert, men vi har ved hjelp av aktører innenfor segmentet anslått hvordan effekten kan være også for denne gruppen, gitt en samme type fangstbegrensning.

Beregningene må ses på som et estimat på potensialet for gevinst gjennom effektivisering av fangst og fiske. Hvordan aktørene tilpasser seg en slik ordning vil naturlignok avgjøre hvilken positiv effekt de klarer å få ut av en slik ordning. De fleste peker på at kvotebytte må gå fra et fartøy som er relativt sett mindre effektivt, over til et annet fartøy som relativt sett kan fiske mer effektivt med reduserte kostnader per fanget kilo fisk, slik at det samlede overskuddet øker sammenliknet med å bruke to fartøy. Et annet poeng som trekkes frem er at mottagende fartøy bør ha tilstrekkelig lastekapasitet (lagringskapasitet), slik at det kan fange den samlede mengden med fisk når kvoter overføres på en mest mulig effektiv måte.

Vi har ikke tatt med en eventuell betaling, eller kompensasjon til fartøyet som ligger i ro dersom det er samarbeid mellom to forskjellige eiere. Dersom fartøyene som samarbeider er del av samme rederi er dette ikke relevant, da rederiets samlede økonomi mottar den eventuelle gevinsten av den midlertidige struktureringen. I motsatt fall må aktørene selv komme til enighet om en leiepris.

Vi har ikke beregnet effekten for kystfiske, men det er trolig mulig å oppnå tilsvarende positive effekter som estimert for konvensjonell hav dersom det hadde blitt innført en tilsvarende ordning for kystfiskeflåten over 11 meter.

Effekt midlertidig ordning torsketrål

Beregningene som presenteres er basert på våre estimerte tall for aktivitet i 2026. Disse er justert basert på beregninger fra aktører og deres anslag på hva effektene og gevinstene kan bli.

I den foreslåtte ordningen er det en begrensning på overføring av samlet fiske. I vårt regnestykke er inntektsjusteringen gjort som følger av at 70 % av total fangstinntekt er overførbart, mens 30% av samlet fangstinntekt ikke er overførbart. Det gir følgende formel for beregning av inntekt

- $$\text{Inntekt mottakende fartøy} = \text{inntekt to-fartøy} * 0,7 + (\text{inntekt to-fartøy} * 0,3) / 2$$

På kostnadssiden er det antatt følgende:

- Bunkers forbruker reduseres med 38 %, sammenliknet med drift på to fartøy

- Andre driftskostnader fratrasket bunkers, mannskapskost og avgifter knyttet til salg, deles på to, men oppjusteres med 15% for å fange opp faste kostnader som ikke vil påvirkes.
- Fartøyet i ro har en kostnad på 20 mill. i vårt regnestykke.
- Netto finanskostnader for to fartøy er lagt til grunn for finanskostnader

Tabell 11 under viser resultatet av beregningene for Torsketrål, gitt antakelsene over. Vi anslår at de kan få en betraktelig effektivitetsgevinst, som resulterer i bedre driftsresultat dersom kvoten fiskes på et fartøy og ikke to.

Samlet inntekt går ned. Vi har her lagt til grunn an personalkosten (i hovedsak lotten) beregnes basert på fangstinntekt. Denne vil naturlig nok gå ned nå som følge av lavere fangstinntekt. Hvordan lønnen per fisker/ansatt påvirkes avhenger av om alt mannskap eller deler av mannskapet overføres til mottakende båt. Dersom ingen overføres går inntekt per fisker/ansatt opp, men dersom alle overføres går den ned.

Når det gjelder klimaeffekt vil utslippene gå ned, tilsvarende energiforbruket. Som det pekes på av flere aktører er det primært effektivitetsgevinster ved redusert transportbehov og lavere energiforbruk som gir gevinster av ordningen slik den er foreslått. I vårt regnestykke vil utslippene redusere med om lag 38 % dersom to fartøy samarbeider. Denne gevinsten kan være større eller mindre, og avhenger av hvor store effektiviseringsgevinster det er mulig å høste.

Beregningene reflekterer det fartøyeiere innenfor torsketrål påpeker i intervju;

- Midlertidig driftsordning kan gi store innsparingseffekter, men også redusert fangstinntekt.
 - Slik forslaget ligger peker en aktør på at de vil spare om lag 70-75 millioner med en midlertidig driftsordning dersom det er avgrenset til forslagens arter, men at det også vil føre til en lavere samlet fangstinntekt på 50-55 millioner.
- En aktør peker på at deres beregninger viser at det er store potensielle besparelser i kvantum og driftskostnader ved mer fleksibilitet.
- Flere kostnader (vedlikehold, redskap, faste kostnader på land) består uavhengig av aktivitetsnivå.
- Samtidig vil det være kostnader knyttet til fartøyet som ligger i ro som for å sikre at ikke fartøyet forringes.
 - Flere peker på at fartøy som ikke brukes vil forringes dersom det ikke holdes i et minimum av drift et. Dersom det ligger lenge til ro må systemer innkjøres på nytt, og det understrekes at fartøy har best av å være i drift.

Vi har ikke beregnet effekten for seitrål, men det er rimelig å anta tilsvarende effekter for denne gruppen. I intervjuer peker de på følgende;

- En midlertidig driftsordning kan bidra til bedre ressursutnyttelse gjennom færre fartøy i drift, men flere fiskedøgn per fartøy. **Samtidig vil det trolig gi en betydelig reduksjon antall ansatte**
 - Eksempelvis krever dagens driftsmønster med 3 båter ca. 140 ansatte, mens 2 båter ville krevd ca. 100 ansatte.
 - Full drift på 2 båter hele året med flere fiskedøgn per båt
 - Bedre planlegging og effektivisering av driften

- Økt spesialisering der per båt med torsk på én, sei på en annen
 - **(Vår merknad:** Dette vil kreve en mer fleksibel ordning enn det som er foreslått der fartøyene kan veksle kvoter, og begge kan holdes i drift men spesialisere seg på en type fiske.)

TABELL 11 ESTIMERTE GEVINSTER VED BRUK AV MIDLERTIDIG DRIFTSORDNING FOR TORSKETRÅL SLIK DEN ER FORESLÅTT

Beregnete effekter basert på våre tall for Torsketrål (utgangspunkt er lønnsomhetsundersøkelsen data)			Anslått endring i prosent med ordningen
	To fartøy	1 fartøy	
Inntekt	311 191 200	264 512 520	-18 %
Avgifter	13 966 272	11 871 331	
Personalkostnader	96 457 665	81 989 015	-18 %
Energi (bunkers)	56 484 402	35 302 752	-38 %
Andre driftskostnader	106 095 291	61 004 792	-42%
Kostnader fartøy i ro	0	20 000 000	
Kostnader samlet	273 003 630	210 167 890	-23 %
Driftsresultat	38 187 570	54 344 630	42 %
Driftsmargin	12%	21 %	
Netto finanskostnader (to fartøy)	-14 415 702	-14 415 702	
Resultat før skatt	23 771 868	39 928 928	68 %
Resultatmargin	8 %	15 %	

Effekt midlertidig driftsordning konvensjonell hav

Beregningene som presenteres er basert på våre estimerte tall for aktivitet i 2026. Disse er justert basert på beregninger fra aktører og deres anslag på hva effektene og gevinstene kan bli.

I den foreslåtte ordningen er det en begrensning på overføring av samlet fiske. I vårt regnestykke er inntektsjusteringen gjort som følger for konvensjonell hav basert på anslag at 75 % av total fangstinntekt er overførbart, mens 25 % av samlet fangstinntekt ikke er overførbart. Det gir følgende formel for beregning av inntekt

- $Inntekt\ mottakende\ fartøy = inntekt\ to-fartøy * 0,75 + (inntekt\ to-fartøy * 0,25) / 2$

På kostnadssiden er det antatt følgende:

- Bunkers forbruket reduseres med 38 %, sammenliknet med drift på to fartøy
 - Nytt forbruk er bunkers fra to fartøy delt på to, men mottakende fartøy for 25 % økning i driftskostnader.
- Agnkostnader følger samme formel, der totalkostnaden agn deles på to, men justeres 25 % opp for fartøy i drift.

- Andre driftskostnader fratrasket bunkers, mannskapskost, agnkostnader og avgifter knyttet til salg, deles på to, men oppjusteres med 15% for å fange opp faste kostnader som ikke vil påvirkes.
- Fartøy i ro har en kostnad på 11 mill. i vårt regnestykke.
- Netto finanskostnader for to fartøy er lagt til grunn for finanskostnader

Tabell 12 under viser resultatet av beregningene for konvensjonell hav, gitt antakelsene over. Vi anslår at de kan få en betraktelig gevinst som resulterer i bedre driftsresultat dersom kvoten fiskes på et fartøy og ikke to.

Samlet inntekt går ned. Vi har her lagt til grunn at personalkosten (i hovedsak lotten) beregnes basert på fangstinntekt. For de fleste innen konvensjonell hav er dette en forenkling, siden inntekt til fordeling er fratrasket fellesutgifter der bunkers og agnkostnader inkluderes. Selv om fangstinntekten reduseres med ordningen slik den er foreslått, vil også fellesutgifter som trekkes fra for å beregne inntekt til fordeling reduseres betydelig, som følge av redusert bunkersforbruk og agnutgifter. Hovedresultatet står seg likevel, det er fordelingen mellom eier og de ansatte som eventuelt blir noe ulikt enn hva vi legger til grunn. Hvordan lønnen per fisker/ansatt påvirkes avhenger av om alt mannskap eller deler av mannskapet overføres til mottakende båt. Dersom ingen overføres går inntekt per fisker/ansatt opp, men dersom alle overføres går den ned.

Når det gjelder klimaeffekt vil utslippene gå ned, tilsvarende energiforbruket. Som det pekes på av flere aktører er det primært effektivitetsgevinster ved redusert transportbehov og lavere energiforbruk som gir gevinster av ordningen slik den er foreslått. I vårt regnestykke vil utslippene redusere med om lag 37,5 % dersom to fartøy samarbeider. Denne gevinsten kan være større eller mindre, og avhenger av hvor store effektiviseringsgevinster det er mulig å høste.

Beregningene reflekterer det fartøyeiere innenfor konvensjonell hav påpeker i intervju, men det understreker også at det er ulik oppfatning av hvor mye de tror kan spares gjennom ordningen;

- Marginene er små, selv for fartøy med positivt driftsresultat.
- En midlertidig driftsordning kan gi kostnadsbesparelser gjennom reduksjon i antall fartøy i drift.
- En aktør anslår at den midlertidige ordningen kan gi rundt 50 % reduksjon i driftskostnader for de to fartøyene til sammen. Drivstoff og agn vil øke med 25% for det aktive fartøyet, mens kostnadene for det passive fartøyet vil reduseres med 75% (*bruksslitasje, drivstoff, agn, vedlikehold, forsikringer og opplagsforsikringer*)
- En annen anslår at dersom de hadde lagt et av fartøyene til kai hadde de spart 90% av kostnadene på den båten.

TABELL 12 ANSLAG ØKONOMISKE EFFEKTER AV MIDLERTIDIG DRIFTSORDNING FOR KONVENSJONELL HAV. BEREGNINGEN ER GJORT MED UTGANGSPUNKT I TALL FRA LØNNSOMHETSUNDERSØKELSEN.

Beregninger effekt av ordning for konvensjonell hav			
	To fartøy	Et fartøy	Endring i %
Inntekter	151 569 294	129 781 208	-14 %
Avgifter	6 470 298	5 540 193	
Personalkostnader	60 627 718	51 912 483	
Energi	15 440 793	9 650 495	-37,5 %

Agn	13 292 309	8 307 693	-37,5 %
Emballasje	621 434	532 103	
Øvrige driftskostnader	48 547 250	27 914 669	-43 %
Kostnad fartøy i ro		11 000 000	
Driftskostnader totalt	144 999 802	114 857 636	-21%
Driftsresultat	6 569 493	14 923 572	
<i>Driftsmargin</i>	4 %	11 %	
Finanskostnader	13 790 036	13 790 036	
Resultat	- 7 220 543	1 133 536	
<i>Resultat margin</i>	-5 %	1 %	

Effekt midlertidig driftsordning pelagisk trål

Beregningene som presenteres er basert på våre estimerte tall for aktivitet i 2026. Disse er justert basert på beregninger fra aktører og deres anslag på hva effektene og gevinstene kan bli.

Som påpekt tidligere var ikke pelagisk trål inkludert i det opprinnelige forslaget. Vi har derfor ikke antatt at det beregninger i overføring av samlet fiske fra et fartøy til det andre dersom 2 fartøy samarbeidet. En avgrensning av dette vil trolig gjøre ordningen mindre interessant for pelagisk. Vi har antatt at fartøyet som avgir fangstkvoter må ligge i ro, slik det er for øvrige fartøygrupper.

På kostnadssiden er det antatt følgende:

- Bunkers forbruker reduseres med 37,5 %, sammenliknet med drift på to fartøy som antatt i de øvrige beregningene.
- Andre driftskostnader fratrukket bunkers, mannskapskost og avgifter knyttet til salg, deles på to, men oppjusteres med 15% for å fange opp faste kostnader som ikke vil påvirkes og som må dekkes.
- Kostnader knyttet til fartøyet i ro går fram av regnestykket i tabellen. Selve driften er anslag fra aktør, det er på 1,25 mill. per år.
- Netto finanskostnader for to fartøy er lagt til grunn for finanskostnader

Tabell 13 under viser resultatet av beregningene for pelagisk trål, gitt antakelsene over. Vi anslår at de kan få en betraktelig gevinst som resulterer i bedre driftsresultat dersom kvoten fiske på et fartøy og ikke to.

Samlet inntekt går i dette regnestykket ikke ned. Vi har derfor lagt til grunn samme personalkostnad, siden den beregnes basert på fangstinntekt. Hvordan lønnen per fisker/ansatt påvirkes avhenger av om alt mannskap eller deler av mannskapet overføres til mottakende båt. Dersom ingen overføres går inntekt per fisker/ansatt opp, men dersom alle overføres går den ned.

Når det gjelder klimaeffekt vil utslippene gå ned, tilsvarende energiforbruket. Som det pekes på av flere aktører er det primært effektivitetsgevinster ved redusert transportbehov og lavere energiforbruk som gir gevinster av ordningen slik den er foreslått. **I vårt regnestykke vil utslippene redusere med om lag 37,5 % dersom to fartøy samarbeider.** Denne gevinsten kan være større eller mindre, og avhenger av hvor store effektiviseringsgevinster det er mulig å høste. Den samlede gevinsten innenfor fartøygruppen avhenger av hvor mange som velger å samarbeide og benytte den foreslåtte ordningen.

Beregningene reflekterer det fartøyeiere innenfor pelagisk trål påpeker i intervju; **Reduserte kvoter og lavere aktivitet forsterker utfordringene, og behovet for midlertidige driftsordninger er økt med de foreslåtte kvoterådene for 2026.**

TABELL 13 BEREGNING AV EFFEKT VED BRUK AV MIDLERTIDIG DRIFTSORDNING FOR PELAGISK TRÅL.

Effekt av midlertidig driftsordning for pelagisk trål	<i>Et fartøy</i>	<i>To fartøy</i>	Fartøy uten inntekt	Mottakende fartøy
	Ingen ordning		Med ordning	
Inntekter	33 122 530	66 245 061	0	66 245 061
Personalkostnader	8 611 636	17 223 272		17 223 272
Drivstoff	5 494 019	10 988 037	0	6 867 523
Andre driftskostnader	12 230 037	24 460 074	1 250 000	14 064 543
Driftskostnader totalt	26 335 692	52 671 383	1 250 000	38 155 338
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)	6 786 839	13 73 677	-1 250 00	28 089 723
Avskrivninger	6 188 970	12 377 940	6 188 970	6 188 970
Driftsresultat (EBIT)	597 869	1 195 737	-4 938 970	21 900 753
Finanskostnader	5 670 623	11 341 246	5 670 623	-5 670 623
Ordinært resultat	-5 072 754	-10 145 509	-13 109 593	16 230 130
Samlet resultat ved bruk av ordning				3 120 536

Oppsummering av effekten av den midlertidige driftsordningen

Den foreslåtte ordningen for en midlertidig driftsordning innenfor hvitfisksektoren er en variant av fritt kvotebytte innenfor et driftsår, men med noen viktige begrensninger:

- Ett fartøy må ligge ved kai i det aktuelle året
- Alle kvotene innenfor de definerte artene (torsk, hyse og sei N62) må byttes i sin helhet i det aktuelle året
- De artene som ikke inngår i kvotebytteordningen, går tapt for dem som deltar i den
 - Dette ser ut til å ligge rundt 25-30 % av samlet fangstinntekt basert på informasjon fra vårt lille utvalg.

Alle disse begrensningene reduserer i teorien den økonomiske effekten for deltagerne av ordningen og flåten som helhet.

Bakgrunnen for å innføre disse begrensningene var å gi dem som ikke benytter seg av ordningen en styrket posisjon til å fange arter som ikke var omfattet av kvotebytte, og dermed redusere konkurransen om den tilgjengelig biomasse for de artene som ikke inngår i kvotebytte. Man foreslo altså en ordning som man mente skulle styrke både de rederiene som benytter seg av ordningen og dem som ikke gjør det.

Våre beregninger oppsummert i tabellen under, viser at den foreslåtte midlertidige driftsordningen virker, til tross for noen uheldige sider nevnt ovenfor. Når det gjelder pelagisk

trål skal det legges til at vi har beregnet effekten uten å redusere overføring av kvoter fra det passive fartøyet. Gjør vi det, blir resultatet langt dårligere for den gruppen.

Som vi ser av tabellen under vil alle gruppene i den havgående flåten kunne ha stor nytte av ordningen. Den er særlig nødvendig for pelagisk trål og konvensjonell hav, hvis myndighetene vil unngå underskudd i 2026 og kanskje i 2027, avhengig av hva som skjer med kvotene.

En joker vil hele tiden være utviklingen i prisene. Vi har basert beregningene på stabile priser. Hvis de fortsetter prisene fortsetter å stige, vil det dempe effekten av kvotefallet.

For kyst har vi ikke gjennomført intervjuer, men det er åpenbart at de som velger å bruke den, gjør det fordi de mener de kommer bedre ut enn med dagens ordninger. Kyst er i dag vesentlig bedre stilt enn den havgående flåten, fordi de er beskyttet mot fullt kvotenedtrekk

Fartøygruppe/Modellfartøy	Endring i kvoter inkl. delte kvoter (%)*	Endring i inntekt (%)**	Driftsmargin (%)				
			2023	2024	2025	2026 (uten tiltak)	2026 (med tiltak)
Torsketrål	-9%	-12%	17%	18%	16%	12%	21%
Seitrål	-13%	-14%	10%	14%	20%	15%	N/A
Konvensjonell hav	-15%	-19%	6%	6%	8%	4%	11%
Pelagisk trål	-38%	-35%	28%	19%	20%	2%	22 %
Konvensjonell kyst (15-20,9 Hvitfisk)	-7%	-9%	18%	15%	19%	16%	N/A
Kystnot (11-21,35 Pelagisk)	15%	11%	21%	18%	20%	23%	N/A
Kombinasjon kyst (Begge arter)	-8%	-10%	23%	16%	20%	15%	N/A

TABELL 14 KVOTEENDRINGER OG KONSEKVENSER FOR FARTØYGRUPPENE 2025-2026 KILDE FISKERIDIREKTORATET, SILDESALGSLAGET OG EGNE BEREGNINGER

***INKLUDERER FISKESLAG (SNABELUER, BLÅKVEITE ETC.) SOM IKKE ER FARTØYNIVÅ OG FORDELT MELLOM FARTØYGRUPPENE BASERT PÅ HISTORISK FANGSTDATA**

****VIRKNING PÅ SUMMEN AV ULIKE ARTER FOR HVER GRUPPE GITT STABILE PRISER PÅ FISKEN**

Effekter på mannskap og lott

I norsk fiskerinæring er avlønning en lott (andel), som gir mannskapet en andel av fangstverdien. Et av hovedfunnene fra intervjuene med fartøyeierne er opptatt av at mannskapene må ivaretas og at mannskapet til fartøyet som ligger i ro vil kunne miste sin rett til lott.

Hvis to fartøy er innenfor samme rederi, kan man enten permittere det ene mannskapet eller bruke det samlede mannskapet på ett fartøy.

Hvis det er to fartøy fra hvert sitt rederi, som skal samarbeide innenfor den foreslåtte driftsmodellen, må man både bli enige om prisingen av kvoten som overføres, og hva som skal skje med mannskapene fra det passive fartøyet, som enten kan permitteres eller inngå i mannskapene i det aktive fartøyet. Lønnsomheten knyttet til kvotetransaksjonen blir ikke så mye påvirket av hvilken løsning som velges for mannskapene, fordi den samlede lotten uansett er en funksjon av netto inntekt. Netto inntekt for det aktive fartøyet vil være fangstinntekter fratrukket kostnad ved kvoteleie og felleskostnader. Denne nettoinntekten skal deretter deles mellom eier og mannskapene. Om mannskapet er dobbelt så stort, påvirker ikke reders andel av netto inntekter vesentlig, selv om det er tabeller i tariffavtalene som reguler dette med mannskapets størrelse.

For mannskapene vil det bli annerledes: Jo flere mannskaper som skal dele mannskapets andel, jo mindre blir det på hver.

For både eier og mannskaper er dette en krevende avveining, som følger av forslaget krav om å legge et av fartøyene ved kai hele året hele året.

Alle redere vi har intervjuet er svært opptatt av å holde på mannskapene, og ønsker derfor ikke å permittere. På den annen siden, hvis det blir for liten lott per person, risikerer man at mannskapene finner arbeid andre steder.

Det er ikke åpenbare generelle løsninger på dette, her vil hver reder og hvert mannskap vite hva som fungerer for dem. De vil også være best til å vurdere den økonomiske effekten av ordningen på nettobeløp til fordeling for det aktuelle rederiet.

Et forhold som er verd å merke seg er betydningen av om bunkers regnes med i felleskostnadene eller ikke. Grunnen til dette er at fallet i bunkerforbruket er den viktigste effekten av tiltaket på kostnadene. For torsketrål vil ikke endringer i bunkersforbruket påvirke felleskostnadene, mens de vil føre til en stor nedgang i felleskostnadene i konvensjonell hav. Det betyr at nettoinntekter til fordeling til mannskap vil kunne påvirkes mer positivt innenfor konvensjonell hav enn for torsketrål av ordningen. For å regne på dette, trengs mer detaljerte tall enn vi har hatt tilgang til.

Hvis man isteden gir fartøyene fleksibilitet gjennom en utvidelse av slumpfiskordningen, vil reder og mannskap lokalt kunne finne en løsning. I mange tilfeller vil antagelig begge fartøy brukes og begge fartøy ligge mye ved kai for å utnytte fartøyenes ulike fortrinn. Samtidig åpner en slik ordning også opp for å legge et fartøy ved kai hele året, hvis det er det mest lønnsomme.

STAKEHOLDER

Rådgivning, analyse og strategier for bærekraftige løsninger