

Lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten 2009:

Bra lønnsomhet i fiskeflåten i 2009

Fiskeflåten hadde i 2009 et samlet driftsoverskudd på 1,5 milliarder kroner. Dette gav en driftsmargin på 13,3 prosent som er noe høyere enn i 2008. Fartøy innen bunnfiskeriene har hatt en positiv utvikling i driftsmarginen, mens fartøy innen pelagiske fiskerier oppnådde noe lavere driftsmargin i 2009 enn i 2008.

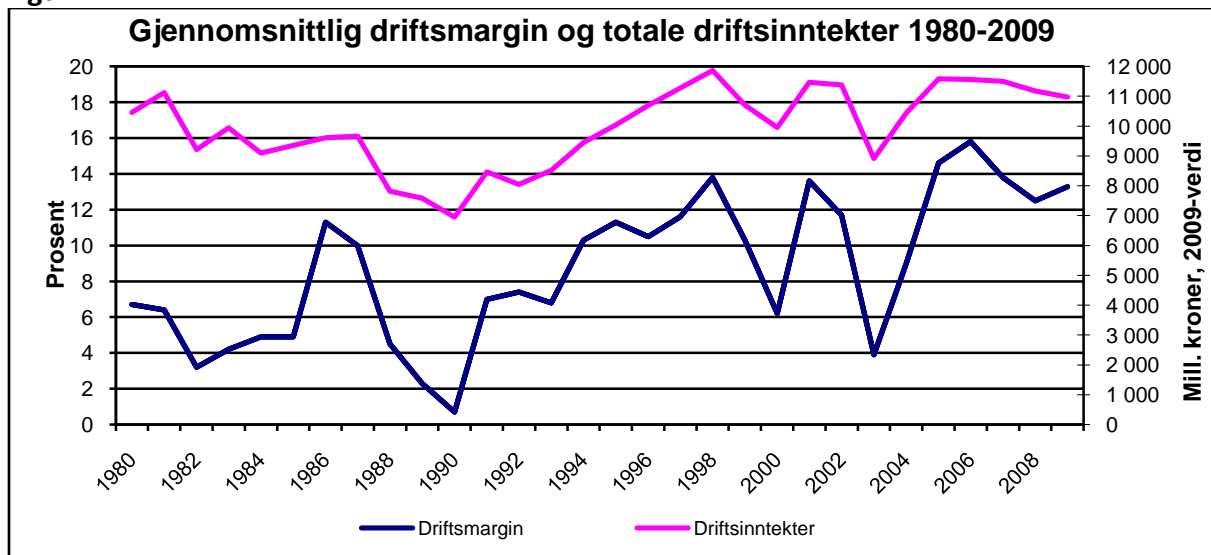
I 2009 hadde fiskeflåten totale driftsinntekter på 11 milliarder kroner. Dette er på samme nivå som i 2008. Førstehåndspris på viktige pelagiske fiskeslag som sild og makrell ble redusert i 2009, mens oppfisket kvantum av sild økte. Innen bunnfiskeriene økte oppfisket kvantum av torsk og hyse i 2009, mens prisene ble redusert. De totale driftskostnadene er beregnet til i overkant av 9,5 milliarder kroner.

Dette gav i 2009 et samlet driftsresultat på 1,5 milliarder kroner, mens ordinært resultat før skatt er beregnet til 1 milliard kroner. Til sammenligning var driftsresultatet i 2008 beregnet til 1,4 milliarder kroner, mens ordinært resultat før skatt var på -0,2 milliard kroner. Lavere finanskostnader er hovedårsaken til økningen i ordinært resultat før skatt fra 2008 til 2009.

Driftsmargin

Samlet driftsmargin i 2009 var på 13,3 prosent. Dette er en økning fra 2008 da driftsmarginen var på 12,5 prosent. Totalrentabiliteten er i 2009 beregnet til 6,6 prosent som også er en økning fra 6,2 prosent i 2008.

Figur 1



Utviklingen i driftsmargin i perioden 1980 til 2009 er positiv. I løpet av denne perioden er det årene 1998, 2001 og 2005-2007 som har pekt seg ut som "toppårene". Oppnådd driftsmargin i 2009 er om lag på samme nivå.

De underliggende årsaker til den positive utviklingen i lønnsomhet i perioden er flere. Tre av våre viktigste bestander er i langt bedre forfatning nå enn i 1990 (norsk vårgytende sild,

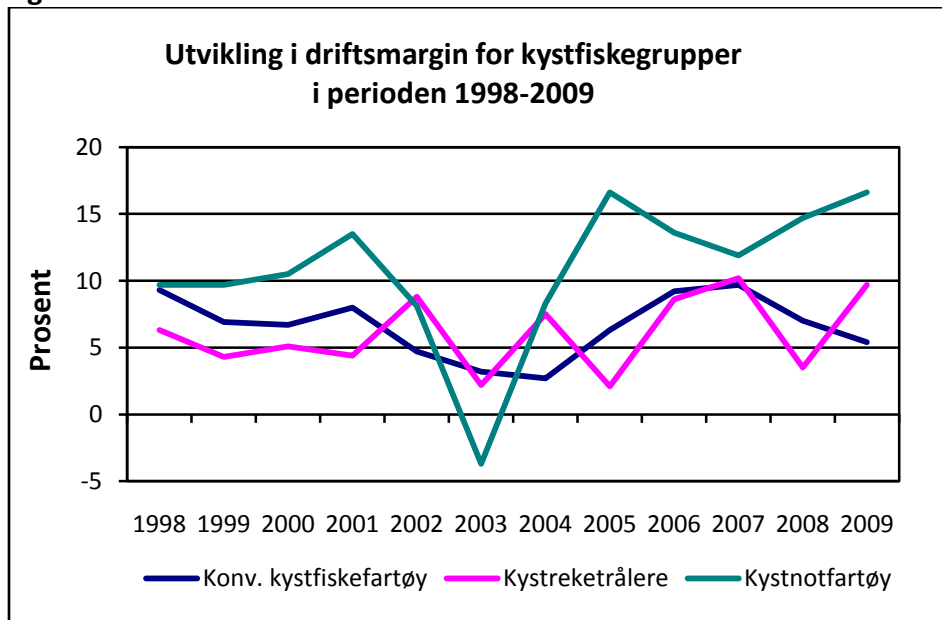
nordøstarktisk torsk og nordøstarktisk sei). Samtidig har antall fiskefartøy blitt redusert og dette har bidratt til reduserte kostnader og økt produktivitet.

Kystnotfartøy har positiv utvikling i lønnsomheten

Kystfartøy innenfor pelagiske fiskerier (kystnotfartøy) oppnådde en driftsmargin på 16,6 prosent, og tangerer dermed toppåret 2005. I 2008 var driftsmarginen på 14,7 prosent. Kostnadsreduksjonen var i samme størrelsesorden som inntektsreduksjonen fra 2008 til 2009 og medførte at driftsresultatet ble opprettholdt på samme nivået som i 2008. Totalrentabiliteten økte også fra 5,6 prosent i 2008 til 6,6 prosent i 2009.

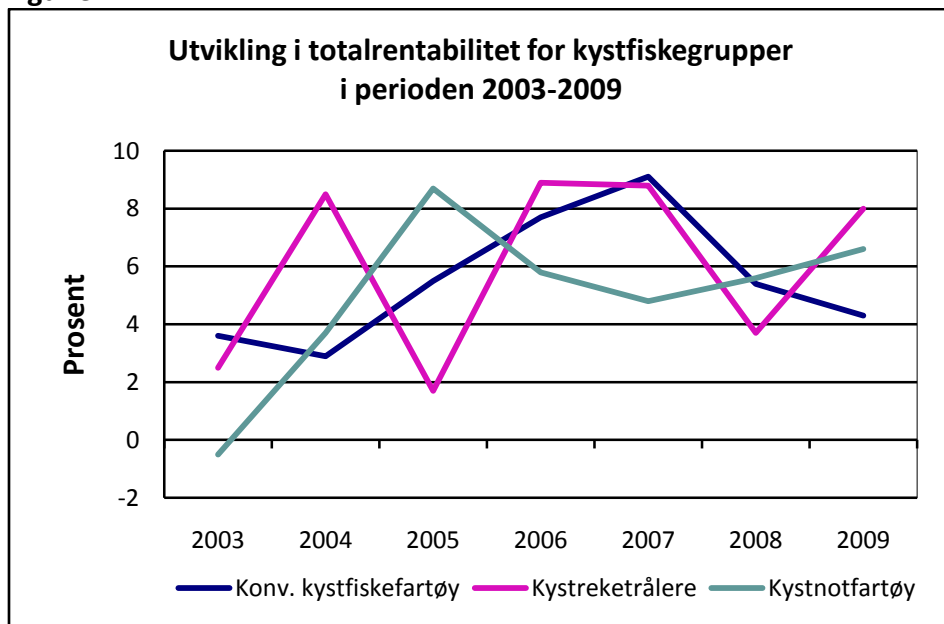
Figuren nedenfor viser hvordan driftsmarginen har variert i perioden 1998 til 2009 for fartøygruppene innenfor kystfiskeflåten. Det er kystnotfartøyene som har størst variasjon i driftsmargin når en ser på hele perioden 1998 til 2009.

Figur 2



Figur 3 viser utvikling i totalrentabilitet for kystfiskegrupper for perioden 2003-2009. Kystrekestrålere oppnådde høyest totalrentabilitet i 2009 med 8 prosent mens fartøygruppene konvensjonelle kystfiskefartøy og kystnotfartøy oppnådde henholdsvis 4,3 prosent og 6,6 prosent. Bedret lønnsomhet for kystrekestrålere skyldes høyere fangstinntekt i 2009 enn i 2008. Denne økningen er hovedsakelig relatert til økt fangst av torsk og sei i denne fartøygruppen.

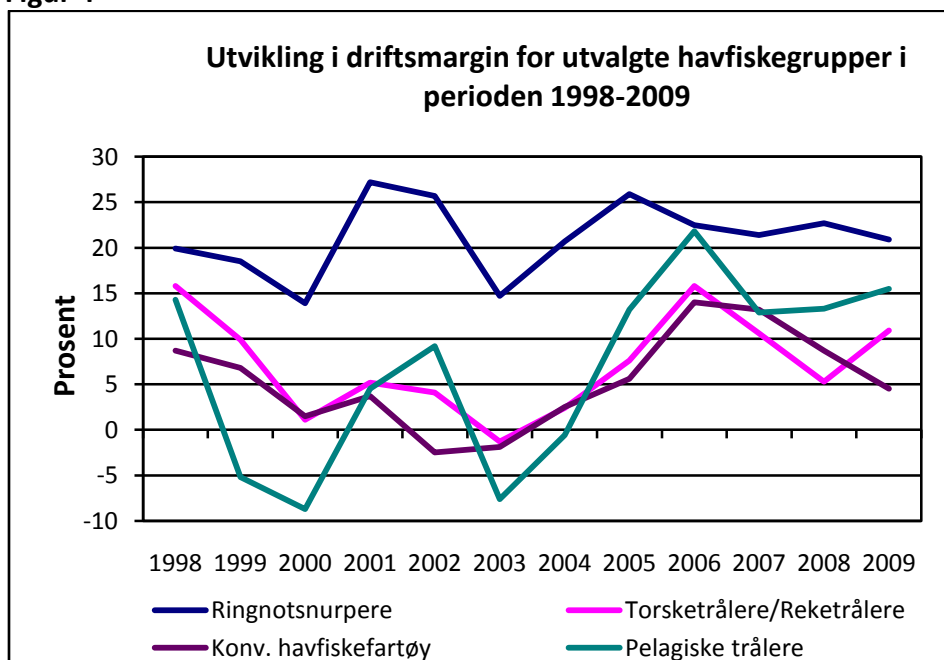
Figur 3



Lønnsomhet i havfiskeflåten

Figur 4 viser hvordan driftsmarginen har variert i perioden 1998 til 2009 for de viktigste fartøygruppene innenfor havfiskeflåten.

Figur 4

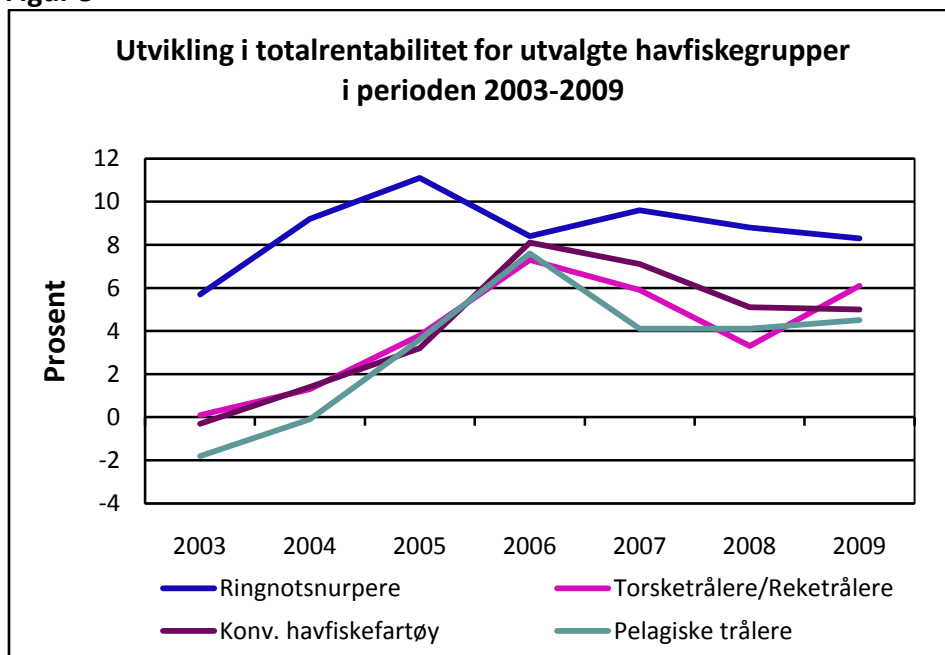


Også i 2009 var det ringnotsnurperne som oppnådde høyest driftsmargin med 20,9 prosent. Reduserte førstehåndspriser på sild og makrell førte til lavere fangstinntekter og redusert driftsmargin fra 2008 til 2009. I 2008 ble driftsmarginen beregnet til 22,7 prosent. Fartøy med pelagisk trållatelse fikk en økning i driftsmarginen fra 13,3 prosent i 2008 til 15,5 prosent i 2009.

Innenfor bunnfiskerier var det fartøygruppen torske-trålere/reke-trålere som hadde høyest driftsmargin med 10,9 prosent. Denne fartøygruppen hadde inntekter på samme nivå som i 2008, mens kostnadene, og da spesielt drivstoffkostnadene, var lavere i 2009 enn i 2008. Konvensjonelle havfiskefartøy oppnådde i 2009 en driftsmargin på 4,5 prosent; en reduksjon fra 8,7 prosent i 2008. Hovedårsaken til denne reduksjonen er lavere gjennomsnittlig fangstinntekter i 2009 sammenlignet med 2008.

Figur 5 viser utvikling i totalrentabilitet for havfiskegrupper for perioden 2003-2009. Ringnotsnurperne oppnådde høyest totalrentabilitet i 2009 med 8,3 prosent mot 8,8 prosent i 2008. De pelagiske trålerne hadde lavest totalrentabilitet med 4,5 prosent.

Figur 5



Ingen økning i driftsinntekter

Fartøy innen pelagiske fiskerier hadde i 2009 en noe større inntektsreduksjon enn kostnadsreduksjon sammenlignet med 2008. Dette resulterte i en driftsmargin på 19,2 prosent i 2009 som er om lag på samme nivå som i 2008 da driftsmarginen var på 20 prosent. For fartøy som fisker bunnfisk, ble gjennomsnittlige driftsinntekter redusert med 3 prosent, mens kostnadene ble redusert med 5 prosent. Driftsmarginen for fartøy som fisker bunnfisk økte dermed fra 6,1 prosent i 2008 til 7,9 prosent i 2009.

Forskjellen i lønnsomhet mellom kystfiskefartøy og havfiskefartøy innenfor pelagiske fiskerier har krympet fra 2008 til 2009. Havfiskefartøy oppnår imidlertid både høyest gjennomsnittlig driftsmargin og totalrentabilitet. Innenfor bunnfiskerier har det variert om det er havfiskefartøy eller kystfiskefartøy som har hatt best lønnsomhet. I 2009 var det imidlertid havfiskefartøy som hadde både høyest driftsmargin og totalrentabilitet.

Landet kvantum og førstehåndsverdi

Samlet førstehåndsverdi i norske fiskerier (uten tang og tare) utgjorde i 2009 11,3 milliarder kroner, som er en reduksjon fra i underkant av 12,2 milliarder i 2008. Landet kvantum utgjorde 2 537 tusen tonn i 2009; en økning fra 2 437 tusen tonn i 2008.

Fiskeflåten som dekkes i lønnsomhetsundersøkelsen

Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten fram til og med 2008 har omhandlet resultater for helårsdrevne fiskefartøy i størrelsen 8 meter og over. I lønnsomhetsundersøkelsen for 2009 er det foretatt endringer i forhold til kriterier ved utvelging av fartøy i populasjonen (se "Endringer i lønnsomhetsundersøkelsen" for nærmere beskrivelse).

I 2009 er populasjonen i lønnsomhetsundersøkelsen estimert til 1 776 fartøy mot 1 716 i 2008.

Populasjonen i lønnsomhetsundersøkelsen står for 96 prosent av samlet landet kvantum og 94 prosent av samlet førstehåndsverdi i de norske fiskerier.

En må være oppmerksom på at endringer i gjennomsnittstørrelser både kan være relatert til de endringer som er foretatt i forhold til avgrensning av populasjonen og endringer i sammensetningen av populasjonen i fiskeflåten. Spesielt kystfartøy som har tillatelser både innenfor bunnfiskerier og pelagiske fiskerier vil kunne få ulik fiskeritilhørighet fra det ene året til det neste. Dette vil kunne påvirke endringer i gjennomsnittstørrelser i enkeltgrupper fra et år til et annet.

Endringer i lønnsomhetsundersøkelsen

Behovet for at lønnsomhetsundersøkelsen skal produseres effektivt og samtidig gi god informasjon til brukerne har gjort det nødvendig med visse endringer. De viktigste er:

Populasjon

I lønnsomhetsundersøkelsen for 2009 er det foretatt endringer i forhold til kriterier ved utvelging av fartøy i populasjonen. En har valgt å gå bort fra kravet om driftstid, slik at det fra og med 2009 undersøkelsen kun er knyttet krav til fangstinntekt ved utvelgelse av populasjonen. Dette innebærer at en ikke lenger kan bruke begrepet "helårsdrevne fartøy" om populasjonen i lønnsomhetsundersøkelsen.

Nedre lengdegrense

Tidligere har populasjonen bestått av fartøy med største lengde større eller lik 8 meter. Fra og med 2009 undersøkelsen vil det ikke lenger være en nedre grense for fartøyets største lengde. Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten omhandler fra og med 2009 resultater for alle fiskefartøy som oppfyller kravene til fangstinntekt, uavhengig av fartøyets driftstid og største lengde.

Fartøygrupper

En har valgt å slå sammen noen av fartøygruppene slik at antall grupper er redusert fra 18 i 2008 til 13 i 2009. Innenfor havfiskefartøy er gruppene torskefartøy og rekefartøy slått sammen til en gruppe, og ringnotsnurperne er slått sammen til en gruppe. Innenfor kystfiskefartøy er kystrekefartøy slått sammen til en fartøygruppe uavhengig av lengdeinndeling.

Lengdegrupper

Antall lengdegrupper er redusert fra 5 i 2008 til 3 i 2009. De tre lengdegruppene har følgende inndeling: Fartøy mindre enn 11 meter, fartøy 11-27,9 meter og fartøy 28 meter og over.

Geografi

Geografisk inndeling faller bort fra og med 2009 undersøkelsen.

Utvalg

Utvalget i lønnsomhetsundersøkelsen er redusert i forhold til tidligere år. Dette gjør lønnsomhetsundersøkelsen mer sårbar for frafall fra utvalget.

Utvalget i 2009 er på 384 fartøy, mens antall fartøy som inngår i lønnsomhetsundersøkelsen er 332. Frafallet i 2009 er dermed på 14 prosent. Til sammenligning var utvalget i 2008 på 791 fartøy mens antall fartøy som inngikk i lønnsomhetsundersøkelsen var 607. Dette gav et frafall på 23 prosent. Frafallet er dermed redusert.

Bedriftsøkonomisk perspektiv

Tradisjonelt har en i lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten hatt et samfunnsøkonomisk perspektiv der en har tilstrebet mest mulig likebehandling (beregning) av verdier og avskrivninger på fartøy med utstyr og utelatelse av verdier på fisketillatelse. Fra og med 2008 har undersøkelsen et bedriftsøkonomisk perspektiv der en benytter de verdier og avskrivninger på fartøy med utstyr som oppgis i regnskapene og verdier på alle fisketillatelse som er oppgitt i regnskapene.

I forbindelse med omleggingen har en laget nye tidsserier basert på bedriftsøkonomisk perspektiv, slik at alle resultatene som det refereres til her er basert på dette.

Tabeller

Tabellverket viser hovedtall for totale fiskerier, pelagiske fiskerier og bunnfiskerier fordelt på kystfiskefartøy og havfiskefartøy. I tillegg presenteres hovedtall for størrelsesgrupper og de ulike fartøygruppene.

Alle tallene finner du her:

<http://www.fiskeridir.no/statistikk/fiskeri/loennsomhetsundersoekelse-for-fiskeflaaten/endelige-resultater-2009>

Driftsresultatet er resultatet av driftsaktivitetene til fartøyet; differansen mellom driftsinntekter og driftskostnader.

Størrelsen **ordinært resultat før skatt** tar i tillegg hensyn til fartøyets finansiering; driftsresultat tillagt netto finansposter.

Driftsmarginen gir uttrykk for hvor mye som tjenes på hver 100 kroner solgt.

Totalrentabiliteten gir uttrykk for avkastningen til totalkapitalen i virksomheten.

Kontakt:

Anita Kjeilen Steinseide, tlf. 974 33 366
Tove Aasheim, tlf. 974 33 398