



Københavns Universitet



Prognose for den overordnede strukturudvikling i fiskerierhvervet frem til 2020

Frost, Hans Staby; Andersen, Jesper Levring

Publication date:
2016

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Frost, H. S., & Andersen, J. L., (2016). Prognose for den overordnede strukturudvikling i fiskerierhvervet frem til 2020, 35 s., IFRO Udredning, Nr. 2016/21

IFRO Udredning



Prognose for den overordnede
strukturudvikling i fiskerierhvervet
frem til 2020

*Hans Staby Frost
Jesper Levring Andersen*

IFRO Udredning 2016 / 21

Prognose for den overordnede strukturudvikling i fiskerierhvervet frem til 2020

Forfattere: Hans Staby Frost, Jesper Levring Andersen

Udarbejdet for NaturErhvervstyrelsen i henhold til aftale mellem Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi og Miljø- og Fødevareministeriet om forskningsbaseret myndighedsberedskab.

Udgivet oktober 2016

Se flere myndighedsaftalte udredninger på www.ifro.ku.dk/publikationer/ifro_serier/udredninger/

Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi
Københavns Universitet
Rolighedsvej 25
1958 Frederiksberg
www.ifro.ku.dk

Indhold

Opgaveformulering og gennemførelse	3
Oversigt over fiskeriet i 2015.....	4
Udviklingen i fiskeflåden.....	6
Kvoter og bestande	12
Landinger af danske fiskere.....	14
Landingsmønster for danske fiskere	16
Udenlandske landinger i Danmark	27
Sammenfatning og konklusion	32
Referencer	35

Opgaveformulering og gennemførelse

NaturErhvervstyrelsen er i gang med at undersøge behovet for rekruttering af nye fiskerikontrollører i perioden frem til 2020. Til helhedsbilledet hører en vurdering af, hvordan strukturudviklingen forventes at blive i det erhvervsmæssige fiskeri for derved at belyse den sandsynlige kontrolpopulation i 2020.

NaturErhvervstyrelsen ønsker følgende belyst, således at der sker en sammenligning af data fra udviklingen op til 2014 med en prognose for situationen i 2020:

- Udviklingen i det forventede antal aktive fartøjer grupperet efter størrelse og kapacitet.
- Udviklingen i antallet af udenlandske fartøjer, som lander i Danmark
- Udviklingen i landede mængder i landets eksempelvis 30 største havne
- Koncentration på aktiviteten i fiskeriet målt eksempelvis på antal fangstrejser fordelt på den geografiske spredning af havne.

Disse fire spørgsmål er belyst ved at se på udviklingen i fiskeflåden og foretage en fremskrivning frem til og med 2020. Dernæst vurderes ressourcegrundlaget ved at betragte udviklingen i kvoterne, da disse kan opfattes som acceptable indikatorer for fiskebestandenes tilstand. Det vurderes om der grund til at forvente ændringer frem til 2020, og om disse ændringer vil give sig udslag i ændrede landinger. Afslutningsvis betragtes landingerne og landingernes fordeling på havne.

På baggrund af dette foretages sidst i udredningen en sammenfatning, og der trækkes nogle konklusioner i relation til de fire stillede spørgsmål.

Tidsperioden for analysen er 2012-2015. Resultaterne for denne periode understøttes af betragtninger over udviklingen siden 1995 for fiskeflåden. Ellers understøttes analysen for 2012-2015 kun verbalt.

Analysen gennemføres som en økonomisk-statistisk beskrivelse med vægt på centrale tabeller, som baserer sig, hvor intet andet er nævnt, på udtræk fra NaturErhvervstyrelsens fartøjs- og afregningsregister. Der gennemføres ingen bioøkonomiske modelberegninger til støtte for analysen.

Oversigt over fiskeriet i 2015

Ved udgangen af 2015 bestod den danske fiskeflåde af 2.368 registrerede fartøjer. Af disse var 83 % under 12 meter. Der var imidlertid kun 541 kommercielt aktive fartøjer med en omsætning på over 270 000 kr. De kommercielt aktive fartøjer landede over 99 % af mængderne og 98 % af værdien. Fartøjerne og deres andele af vægt og værdi fordeler sig, som det fremgår af tabel 1 sorteret efter betydning med hensyn til landingsværdi.

Tabel 1. Sumstatistik for kommercielt aktive fartøjer i dansk fiskeri i 2015.

	Mængde ¹⁾									
	Antal fartøjer	Bt (1.000)	KW (1.000)	Værdi (mio. kr.)	(1.000 tons)	Antal fartøjer	Bt	KW	Værdi	Mængde
>40m	28	28	56	1.310	517	5%	48%	35%	41%	63%
24-40m	35	11	23	573	88	6%	18%	14%	18%	11%
18-24m	59	7	19	420	72	11%	11%	12%	13%	9%
15-18m	88	5	18	288	46	16%	8%	11%	9%	6%
Specialfiskerier ²⁾	67	5	15	282	65	12%	9%	9%	9%	8%
12-15m	94	2	15	154	20	17%	4%	9%	5%	2%
<12m	170	2	15	134	10	31%	3%	9%	4%	1%
Hovedtotal	541	59	160	3.160	817	100%	100%	100%	100%	100%

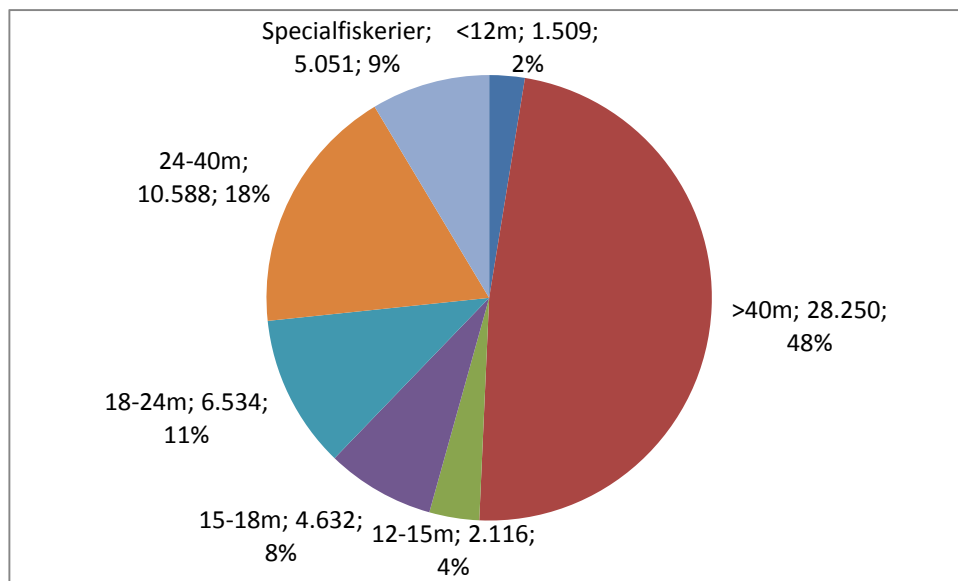
1) Hel fisk

2) Dækker licensfiskerier efter blåmuslinger, hestereje og dybvandsrejer i farvandene omkring Grønland.

Anm. Totaler svarer ikke til sum af elementer på grund af afrunding

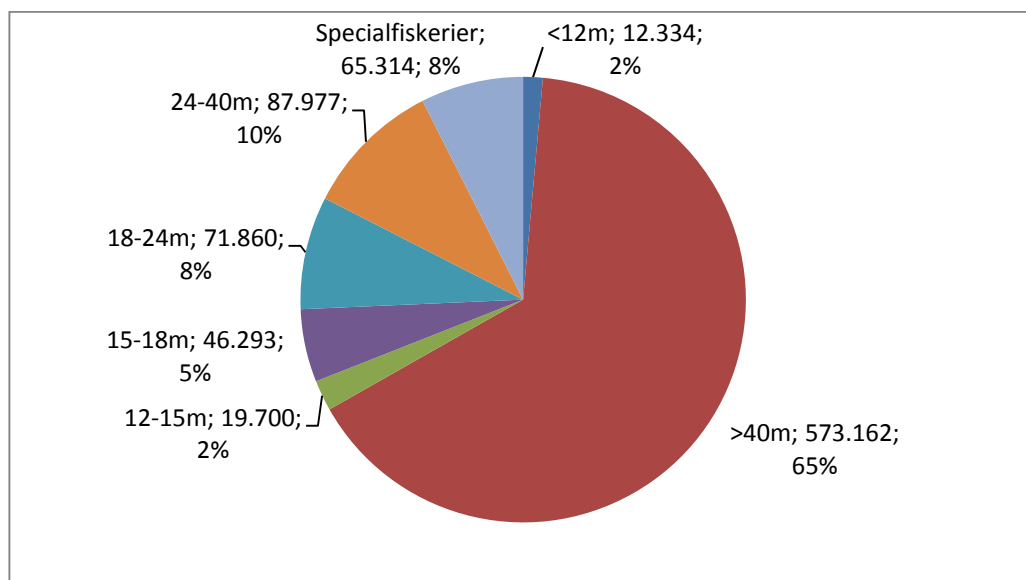
Et udtryk for flådens størrelse er dens bruttoregistertons (bt), som er et rummål. Fordelingen på fartøjsgrupper fremgår af figur 1, som bedst læses fra toppen og rundt med uret. Fartøjerne under 12 meter udgjorde 2 % af tonnagen, men de 28 fartøjer over 40 meter udgjorde ikke mindre end 48 % af den samlede tonnage ved udgangen af 2015.

Figur 1. Bruttotonnagen fordelt på størrelsesgrupper ved udgangen af 2015



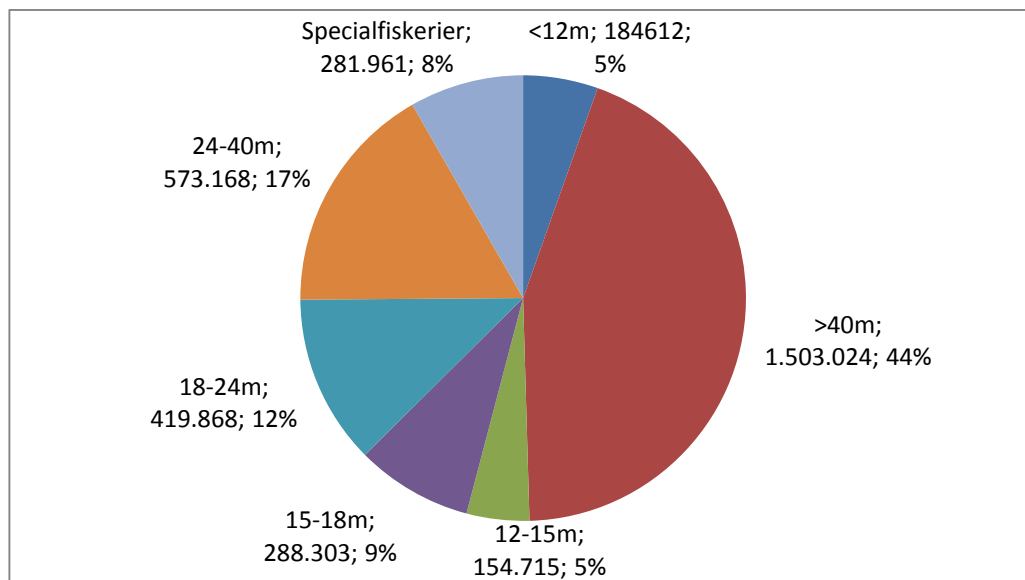
Fordelingen af bruttotonnagen afspejles i landingsmængden, som fremgår af figur 2. Det ses, at ikke mindre end 65 % af landingsmængden frembringes af de 28 fartøjer over 40 meter. Disse fartøjer fisker især efter sild og makrel samt en række industriarter. Fartøjsgruppen 24-40 meter, som er vigtig med hensyn til industrifisk, frembringer 10 %, mens specialfiskerier efter blåmusling og hesterejer og dybvandsrejer ved Grønland frembringer 8 %.

Figur 2. Landingsmængde fordelt på fartøjsgrupper i 2015. Tons og procent



Da sild, makrel og industrifisk afregnes til lavere priser end de fleste konsumfisk afspejles det i fordelingen af landingsværdien, som fremgår af figur 3. Det ses her, at andelen for fartøjerne over 40 meter er 44 %, mens alle de øvrige grupper har relativt større andele, når der måles i værdi frem for i mængde.

Figur 3. Landingsværdi fordelt på fartøjsgrupper 2015. 1.000 kr. og procent



Det bør nævnes, at landingerne i Danmark af udenlandske fiskere er meget betydelige. Landingerne udgjorde i mængde hel fisk ca. 420.000 tons til en værdi af knap 1,3 milliarder kr. Til sammenligning var de danske landinger i 2015 i Danmark og udlandet 700.000 tons i hel fisk til en værdi af ca. 3,4 milliarder kr. Oven i det bør det bemærkes, at den danske landingsmængde er stærkt præget af udviklingen i tobisfiskeriet, som kan variere en del fra år til år.

I det følgende gennemgås udviklingen i fiskeflåden mere detaljeret. Der gives i den forbindelse et skøn over antallet af fartøjer i 2020. Derpå betragtes kvoter og bestande med henblik på at vurdere udviklingen i fangstmulighederne frem mod 2020. Skønnet baserer sig på udviklingen i 2012-2015. Udviklingen i danske fiskers landingsværdi betragtes dernæst kort og slutteligt vurderes landingsmønstret mere indgående med henblik på at afdække betydningen for de større havne.

Udviklingen i fiskeflåden

Siden vedtagelsen af EUs fælles fiskeripolitik i januar 1983 har to vigtige mål været forfulgt. Det ene mål har været at beskytte fiskebestandene ved indførelse af totalt tilladte fangstmængder (TAC) og fordeling af disse til medlemslandene i form af kvoter. For at skabe balance mellem bestande og fiskeriindsats og sikre fiskere en rimelig indkomst har den anden vigtige målsætning været at reducere antallet af fartøjer. Fra 1988 tog denne udvikling fart. Til støtte herfor skete der en omlægning og forbedring af fartøjsregisteret. Fra udgangen af 1987 til udgangen af 2002 blev

antallet af fartøjer over 5 BRT reduceret med 51 %. På daværende tidpunkt blev kun fartøjer fra 5 BRT og større registreret som fiskerfartøjer (FOI rapport nr. 175).

Fra 1993 blev statistikken omlagt, således at fartøjer under 5 bruttoregisteretons (BRT) men over 6 m blev omfattet. Fra 1995 blev også fartøjer under 6 m, der driver erhvervsfiskeri omfattet. Det har alt i alt medført, at 5.183 fartøjer indgik i fartøjsregistret i 1995, heraf var 2.175 på 5 BRT eller over. Målt i tonnage og kW betyder disse resterende ca. 3.000 små fartøjer dog ikke meget. Samtidig blev bruttoregisteretons, som er et rummål, erstattet af et andet rummål, nemlig bruttotons, jf. FOI rapport nr. 175.

Den danske flåde er opdelt i fire økonomiske grupper, jf. tabel 2. Okogrup_1 er kommercielt aktive fartøjer med en landingsværdi på over ca. kr. 270 000, mens fartøjerne i de andre grupper har relativt lille omsætning. Kun 23 % af fartøjerne tilhører okogrup_1, mens det er 89 % af tonnagen og 72 % af motorkraften. Senere vises det, at de kommercielt aktive fartøjer står for 98 % af landingsværdien.

Tabel 2. Flådens sammensætning på økonomiske grupper ved udgangen af 2015

	Antal	bt	kW
Okogrup_0	37%	7%	12%
Okogrup_1	23%	89%	72%
Okogrup_2	15%	2%	8%
Okogrup_3	26%	2%	8%
Hovedtotal	100%	100%	100%

Økogrube 0 omfatter inaktive fartøjer uden registrerede landinger

Økogrube 1 omfatter fartøjer med en årlig landingsværdi på over 270.000 kr.

Økogrube 2 omfatter fartøjer med en årlig landingsværdi på mellem 50.0000 kr. (momsgrænsen) og 270.000 kr. pr. år

Økogrube 3 omfatter fartøjer med en årlig landingsværdi på mellem 0 kr. og 50.000 kr. pr. år

Kilde: Naturerhvervsstyrelsens database

I den mere detaljerede tabel 3 ses udviklingen over de seneste fire år i antal, bruttotonnage og motorkraft for den kommercielt aktive del af flåden. Det generelle indtryk er, at skønt antallet af fartøjer er faldet i denne periode, så er bruttotonnagen og motorkraften stort set konstant. Der er således blevet færre, men større fartøjer.

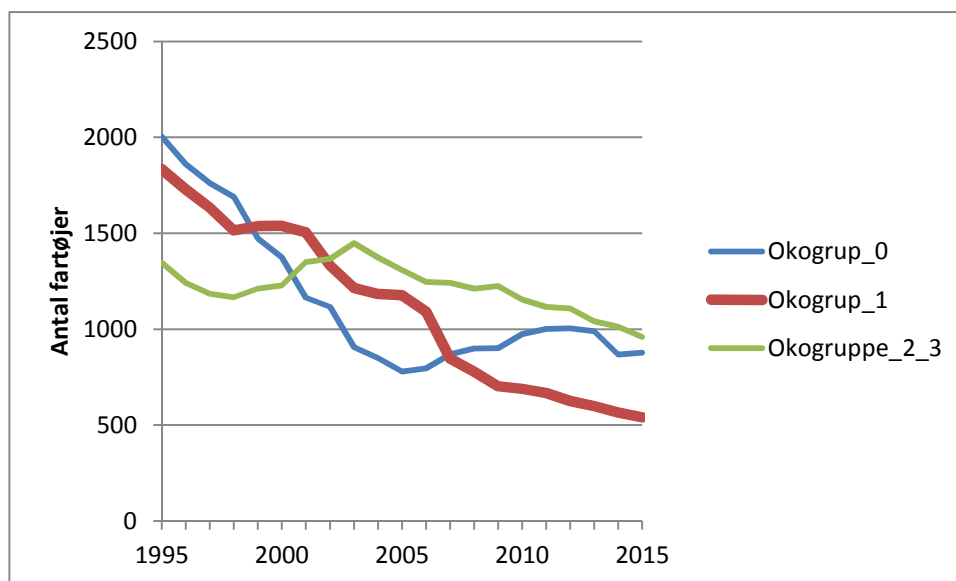
Det er endvidere værd at bemærke, at selv om antallet af fartøjer er reduceret i alle fartøjsgrupper på nær gruppen over 40 meter, så viser procentfordelingen, at sammensætningen stort set er konstant over tid.

Tabel 3. Antal fartøjer, tonnage og motorkraft for kommercielt aktive fartøjer 2012 - 2015

	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
<12m								
Antal	206	196	177	170	33%	33%	31%	31%
Bt	1.742	1.664	1.551	1.509	3%	3%	2%	3%
Kw	16.870	16.293	15.330	14.528	10%	10%	9%	9%
12-15m								
Antal	114	105	100	94	18%	18%	18%	17%
Bt	2.560	2.404	2.243	2.116	4%	4%	4%	4%
Kw	17.879	16.926	15.968	15.135	11%	10%	10%	9%
15-18m								
Antal	91	87	90	88	15%	15%	16%	16%
Bt	4.688	4.513	4.668	4.632	8%	8%	7%	8%
Kw	18.750	17.965	18.436	18.151	11%	11%	11%	11%
18-24m								
Antal	70	68	61	59	11%	11%	11%	11%
Bt	7.272	7.095	6.610	6.534	12%	12%	11%	11%
Kw	21.546	20.579	18.679	18.606	13%	13%	11%	12%
24-40m								
Antal	41	41	39	35	7%	7%	7%	6%
Bt	11.248	11.330	11.131	10.588	19%	19%	18%	18%
Kw	23.646	23.892	24.301	22.557	14%	15%	15%	14%
>40m								
Antal	27	28	28	28	4%	5%	5%	5%
Bt	25.971	27.370	30.938	28.250	44%	46%	50%	48%
Kw	53.813	53.692	57.401	56.052	32%	33%	35%	35%
Specialfiskerier								
Antal	77	75	71	67	12%	13%	13%	12%
Bt	5.141	5.130	5.098	5.051	9%	9%	8%	9%
Kw	15.458	15.200	14.839	14.470	9%	9%	9%	9%
I alt antal	626	600	566	541	100%	100%	100%	100%
I alt bt	58.622	59.506	62.239	58.680	100%	100%	100%	100%
I alt kw	167.962	164.547	164.954	159.499	100%	100%	100%	100%

Figur 4 viser udviklingen i antal fartøjer siden 1995. Okogruppe_1 er kommercielt aktive fartøjer med en landingsværdi på ca. kr. 270 000 eller over. De to øvrige grupper består fortrinsvis af små fartøjer under 12 meter med meget lille aktivitet, dvs. under kr. 270 000 i årlig landingsværdi. Disse to grupper vil i det følgende kun få begrænset opmærksomhed.

Figur 4. Udvikling i antal fartøjer 1995-2015

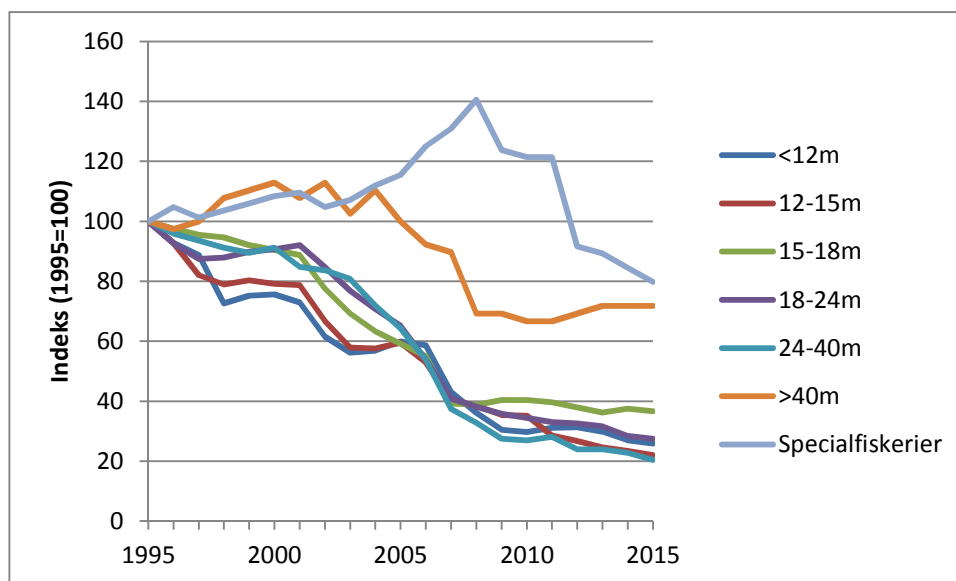


Hvis der ses nærmere på udviklingen i den kommercielle flåde i de forskellige længdegrupper, viser figur 5, at der har været en ensartet udvikling for alle grupper bortset fra gruppen over 40 meter og specialfiskerierne, som er blåmuslinge- og hesterejefiskerierne. Sidstnævnte fiskerier var reguleret af fiskerilicenser, og den periode, hvor antallet af fartøjer stiger, er præget af gunstige økonomiske vilkår på grund af godt fiskeri.

Ud over de økonomiske vilkår har ændringerne i reguleringer haft stor betydning for udviklingsforløbet. I den sammenhæng kan nævnes omlægningen til individuelle omsættelige kvoter for det pelagiske fiskeri fra 2003 og for det demersale fiskeri fra 2007. Forud for disse omlægninger har der været tendens til stilstand i antallet, indtil der har været vished om de nye reguleringsformer. Her bør det nævnes, at afmelding fra fartøjsregistret i forbindelse med afhændelse af kvoter betød, at havdage, som også var omsættelige blev mistet. Det relativt komplekse samspil her var medvirkende til den langsommere tilpasning i den periode.

For gruppen over 40 meter var der en stigning i antallet af fartøjer fra 1995 til 2004. Det skal ses i sammenhæng med reguleringen, hvor der var diskussion om en ny reguleringsform, og en forventning om en ændring, som indtraf fra 2003. Herefter begynder en omstrukturering, så den stabilisering, der optræder fra 2008, er et resultat af, at mindre fartøjer er udskiftet med større. Tonnagen er således ikke blevet mindre for denne gruppe.

Figur 5. Udvikling i antal fartøjer for længdegrupper 1995 - 2015



For grupperne under 12 meter og 12-15 meter foregår udviklingen i spring. Frem til 1997-98 var der et fald, men herefter en stabilisering. Økonomien blev forbedret fra 1998, og samtidig var der forventning om ændring af reguleringerne. Da disse ting var afklaret omkring 2002, satte en ny reduktion ind.

For de tre grupper fra 15-18 meter op til 24-40 meter var reduktionen beskeden frem til omkring 2002. Herefter sker der en jævn, men kraftig, årlig reduktion frem til omkring 2010, hvor antallet af fartøjer stabiliseres.

Skønt udviklingen i antal fartøjer har været forskellig, er antallet af fartøjer faldet i alle økonomiske grupper. I tabel 4 ses en beregning over den årlige reduktion fra 1995 - 2015 beregnet på to måder.

Den ene måde er en lineær nedskrivning fra udgangspunktet i 1995. Denne beregning viser en reduktion på 4 % pr. år for hele gruppen af kommercielle fartøjer (Okogruppe_1). Hvis en sådan beregning bruges til fremskrivning, vil flåden blive reduceret kraftigt, og slutteligt resultere i at flåden er helt væk, hvilket ikke er realistisk.

Derfor er der også lavet en anden beregning, hvor reduktionen er sat i forhold til det foregående år og ikke alene i forhold til 1995. Denne beregning er en saldometode (eksponentiel udvikling). Når ændringen i denne beregning er større end for den lineære skyldes det netop, at ændringen ses i forhold til det lavere antal fartøjer ved året begyndelse.

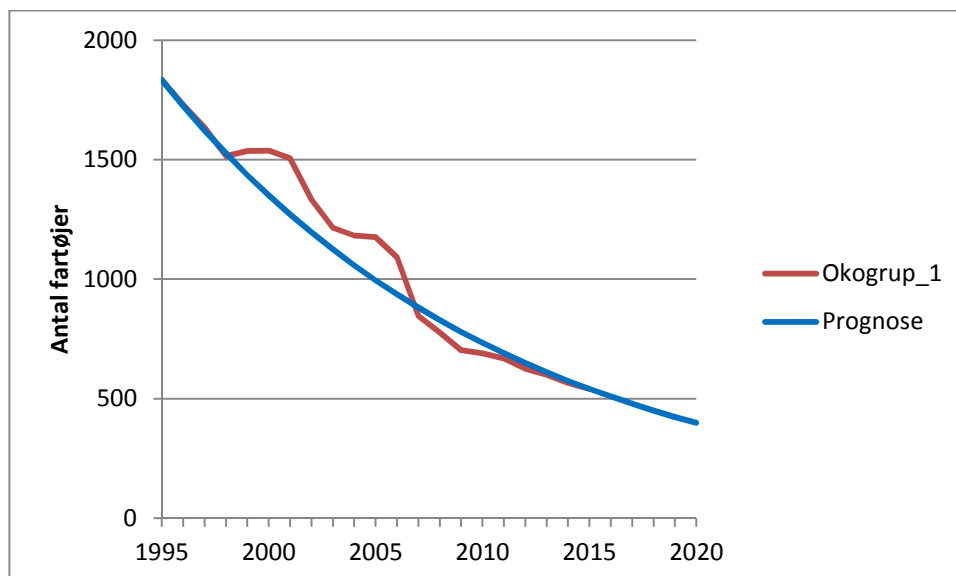
Tabel 4. Ændring i fiskeflåden 1995-2015

	1995	2015	Reduktion antal/år	Lineær reduktion	Ekspontiel reduktion ¹⁾
Okogrup_0 i alt	2.003	878	56	3%	4%
Okogrup_1					
<12m	657	170	24	4%	7%
12-15m	427	94	17	4%	8%
15-18m	240	88	8	3%	5%
18-24m	215	59	8	4%	7%
24-40m	171	35	7	4%	8%
>40m	39	28	1	1%	2%
Specialfiskerier	84	67	1	1%	1%
Okogrup_1 i alt	1.833	541	65	4%	6%
Okogrup_2_3 i alt	1.346	960	19	1%	2%
I alt	5.182	2.379	140	3%	4%

1) Saldometoden

Beregningen over ændringen i fiskeflåden, jf. tabel 4, er brugt til at lave en fremskrivning til år 2020. Forløbet fremgår af figur 6, som viser en fremskrivning for hele den kommercielle flåde baseret på saldometoden. Det bemærkes, at der er et tæt sammenfald mellem prognosen og det faktiske antal, når der ses bort fra perioden 1998-2007, som har været meget præget af reguleringsmæssige omlægninger.

Figur 6. Faktisk udvikling i antal kommercielt aktive fartøjer og prognose for udvikling frem til 2020



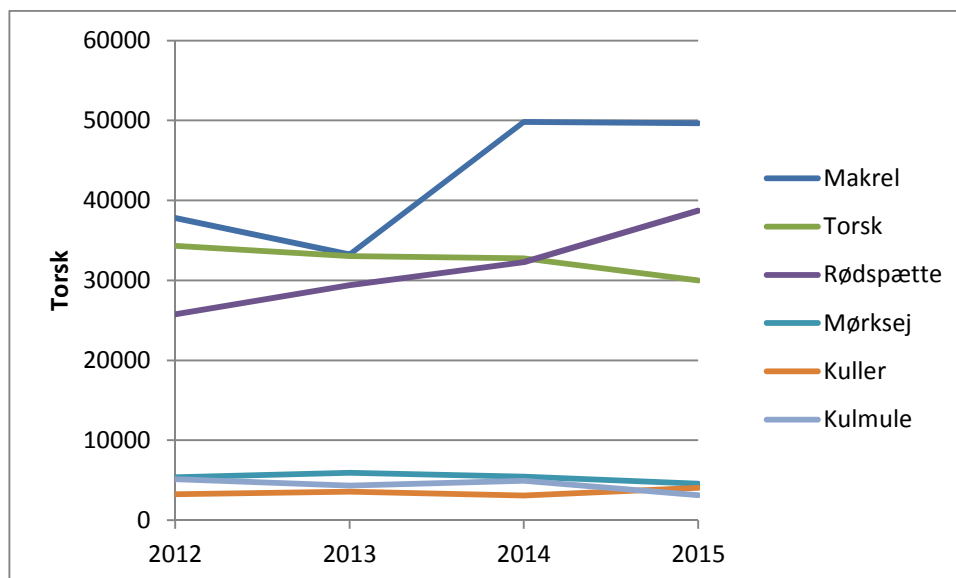
Sammenfattende kan det anføres, at skønt antallet af fartøjer må forventes at falde fra 541 i 2015 til omkring 400 frem til 2020, må det antages, at fartøjerne gennemsnitligt bliver større og større i den kommercielt aktive flåde. Det betyder med andre ord, at det er de mindste fartøjer, som fortrinsvis forlader flåden.

Kvoter og bestande

Fiskebestandene er produktionsfaktorer i fiskeriet på samme måde som fiskefartøjerne. Hvis bestandene ændrer sig, vil antallet af fartøjer følge efter med en vis forsinkelse. Som indikator for, hvordan bestandene har udviklet sig, ses på kvoterne. Det antages dermed, at kvoteudvikling er et godt udtryk for udviklingen i bestandstørrelserne. Danske fiskere er underlagt kvoter for 33 arter plus en fælles gruppe af andre arter i norsk farvand. Under halvdelen af disse arter er underkastet analytisk vurdering som grundlag for kvotefastsættelse, mens der for resten af arterne fastsættes kvoter efter et forsigtighedsprincip. Artskvoterne forvaltes for forskellige farvande, hvorfor der samlet er omkring 90 kvoteforvaltningsområder for danske fiskere. I figur 7 ses de samlede danske kvoter for de vigtigste konsumarter bortset fra sild, som (af skaleringsmæssige årsager) er vist nedenfor sammen med industriarterne. Kvoterne ses at være stabile eller stigende med undtagelse af torsk, som er faldende. Baseret på dette samt det faktum, at der er et forvaltningsmæssigt fokus på at bringe bestandene op på det såkaldte MSY niveau resulterende i større bestande og forventeligt generelt større kvoter, er der således ingen grund til at forvente faldende kvoter frem til 2020.

I figur 7 ligger makrel øverst i 2015, herefter kommer rødspætte og torsk, mens de tre øvrige torskfisk ligger nederst med kvoter på mellem 5.000 og 6.000 tons for hver art.

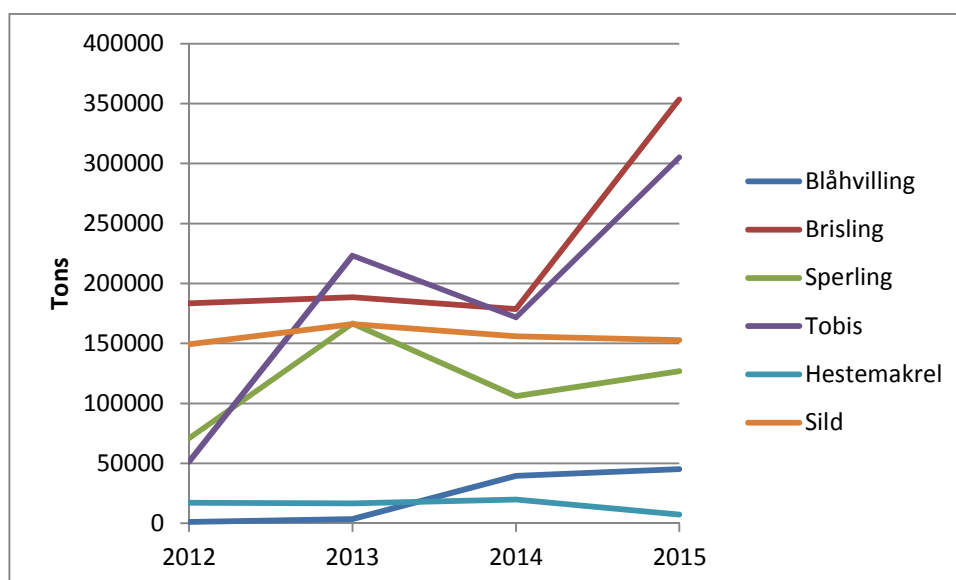
Figur 7. Samlede danske kvoter for vigtige konsumarter 2012-2015



På samme måde vises i figur 8 kvoterne for de vigtigste industriarter. Her sild medtaget på grund af figureernes skalering. Sildekvoten har ligget stabilt på ca. 150.000 tons. De vigtigste industriarter er tobis og brisling. Brislingekvoten har ligget stabilt, men blev forøget i 2015. Derimod har tobiskvoten svinget meget. I 90'erne og første halvdel af 00'erne lå tobiskvoten på over 900.000 tons, men nåede et lavpunkt i 2007 på ca. 150.000 tons, efter hvad der kan betegnes som et kollaps af bestanden. Dette fald forværrede økonomien for mange trawlere og gjorde et stort indhug i den traditionelle industriflåde. Det skete samtidig med, at der blev indført IOK for disse fartøjers fiskeri. Resultatet var, at der kunne sælges tonnage m.v. hvilket bidrog til at afhjælpe nogle af de værste økonomiske konsekvenser men samtidig hjalp til at accelerere afgang fra flåden.

I figur 8 er kvoterne for hestemakrel og blåhvilling mindst, mens sperling og sild ligger i midten. Tobis lå på 50.000 tons i 2012 og steg til 300.000 tons i 2015.

Figur 8. Samlede danske kvoter for vigtige industriarter og sild 2012-2015



Kvoterne lægger begrænsninger for fiskeriet. Imidlertid er det kun et fåtal af kvoterne som udnyttes fuldt ud, når kvoterne betragtes på artsniveau, jf. tabel 5. Betragtes forvaltningsområderne (kvotefarvande) udnyttes flere kvoter 100 %, som det eksempelvis er tilfældet for torskekvoterne. Det overordnede billede er dog, at der er god "luft" i kvoterne. Dette har dog mest betydning for de fartøjer, som er i stand til at skifte farvand. Store industrifartøjer skifter f. eks. mellem tobis, blåhvilling brisling og sperling, selv om sæsonerne ikke fuldt overlapper hinanden. Sådanne skift afspejles i tabellen, da nogle arter udnyttes højt i visse år, mens andre ikke gør.

Samlet set er der ingen grund til at tro, at kvoterne overordnet set kommer til at lægge begrænsninger for fiskeriet frem til 2020, om end der godt kan være individuelle udfordringer såvel på kvote- og fartøjsniveau.

Tabel 5. Danske fiskeres kvoteudnyttelse 2012-2015

Art	2012	2013	2014	2015
Blåhvilling	31%	64%	89%	100%
Brisling	53%	47%	97%	86%
Dybvandsrejer	40%	50%	70%	77%
Guldlaks	3%	31%	63%	4%
Havgalt	99%	67%	28%	0%
Havtaske	73%	70%	79%	112%
Hestemakrel	31%	48%	33%	73%
Hvilling	22%	14%	20%	32%
Jomfruhummer	51%	48%	58%	44%
Kuller	89%	77%	92%	62%
Kulmule	47%	50%	33%	65%
Laks	80%	97%	95%	78%
Lange	55%	64%	48%	42%
Makrel	97%	101%	84%	94%
Mørksej	96%	97%	91%	98%
Rødspætte	83%	75%	65%	63%
Sild	95%	91%	98%	88%
Sperling	33%	21%	25%	10%
Tobis	105%	95%	93%	56%
Torsk	83%	62%	68%	87%
Tunge	62%	61%	85%	94%
Alle arter	72%	67%	79%	69%

Landinger af danske fiskere

De kommercielt aktive fartøjer har landet 98 % af den samlede landingsværdi med en faldende tendens. Derimod er gruppen Ophørte steget fra 0 % til 6 %, jf. tabel 6. Langt den største del af landingsværdien i gruppen Ophørte kommer dog fra store kommercielle fartøjer, som er ophørt inden for et år. Okogruppe_1 og Ophørte kan derfor med rimelighed lægges sammen, hvilket så betyder, at de kommercielt aktive fartøjer også i 2015 lander mindst 98 % af den samlede landingsværdi.

Tabel 6. Landingsværdi i alt for alle økonomiske grupper, mio. kr. og procentvis betydning

	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_1	2.878	2.877	2.762	3.160	98%	95%	95%	93%
Okogrup_2	48	44	41	42	2%	1%	1%	1%
Okogrup_3	12	12	11	10	0%	0%	0%	0%
Ophørte	10	95	105	193	0%	3%	4%	6%
Hovedtotal	2.948	3.027	2.919	3.406	100%	100%	100%	100%

Betragtes landingsværdiens fordeling på længdegrupper for alle økonomiske grupper, ses at fartøjerne over 40 meter lander over 40 % af den samlede landingsværdi. Heri er medregnet fangster fra fartøjer, som er ophørt i løbet af året. Billedet er endvidere, at fordelingen på længdegrupper har været ret stabilt over de fire år, som er grundlag for analysen. Der er en svag tendens til, at de største fartøjer 24-40 meter og over 40 meter lander en stadig større andel af fangstværdien.

Tabel 7. Landingsværdi for alle danske fartøjer fordelt på længdegrupper, mio. kr. og procentvis betydning

Længdegruppe	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
>40m	1.206	1.214	1.095	1.310	41%	40%	38%	38%
24-40m	457	475	478	573	15%	16%	16%	17%
18-24m	368	353	383	420	12%	12%	13%	12%
15-18m	274	277	279	288	9%	9%	10%	8%
Specialfiskerier	260	264	256	282	9%	9%	9%	8%
(tom)	10	95	105	193	0%	3%	4%	6%
<12m	198	191	179	185	7%	6%	6%	5%
12-15m	175	159	144	155	6%	5%	5%	5%
Hovedtotal	2.948	3.027	2.919	3.406	100%	100%	100%	100%

Generelt set fanger disse to grupper langt overvejende sild, makrel og industrifisk, og da kvoterne for disse arter har ligget relativt stabilt for alle arter, er det stort set alene udnyttelsesgraderne, som kan ændre sammensætningen af landingsværdien. Hertil skal yderligere bemærkes, at da kvoterne kun i mindre udstrækning lægger begrænsninger, så er der andre årsager til at kvoterne ikke udnyttes. Her er en forklaring, at i hvert fald de store fartøjer fisker med det optimale antal havdage om året, som er bestemt af den marginale fortjeneste pr. havdag. Denne bestemmes igen af prisen på fisk, omkostningerne ved at fiske og fangstraterne. Tabel 8 viser antal havdage pr. år fra to kilder. Den ene kilde er NAERs logbogsdatabase, hvor opgørelsen er i havtimer opgjort fra afrejsetidspunkt til ankomsttidspunkt. Omregnes dette til havdage ved division med 24 fås et skøn over antallet af havdage. Dette skøn undervurderer i hvert fald for de små fartøjer antallet af havdage i den forstand, at disse fartøjer ofte har fangstrejser på mindre end 24 timer pr. døgn.

Tabel 8. Antal havtimer og havdage for kommercielt aktive fartøjer. Gennemsnit 2012-2014.

Længdegruppe	Gns antal havtimer pr. fartøj pr. år	Gns antal havdage pr. fartøj pr. år ¹	Gns antal havdage pr. år ²
<12m	1.136	47	114
12-15m	1.733	72	121
15-18m	2.355	98	148
18-24m	3.689	154	174
24-40m	4.608	192	232
>40m	3.810	159	155

1) Havtimer divideret med 24

2) Regnskabsstatistikken, Danmarks Statistik

Kilde: Tabel 1.2 i Frost, H. og E. E. Ståhl (2016). Beskrivelse af strukturen i dansk fiskeri 2012-14 med henblik på en økonomisk vurdering af landingsforpligtelsen. Udredning under udarbejdelse.

Den anden opgørelse er fra Fiskeriregnskabsstatistikken udarbejdet af Danmarks Statistik, som baserer sig på fiskernes egne optegnelser. Når det maksimale antal havdage skal gøres op, spiller målart, sæson, tid i havn til landing, reparation og kølhaling samt økonomi sammen. Derfor kan der ikke fiskes 365 dage om året. Det må derfor skønnes, at det i tabel 8 viste antal havtimer og havdage er udtryk for den økonomisk optimale gennemsnitlige indsats pr. fartøj. Hvis der måles i havtimer er kolonnen med gennemsnitligt antal havtimer pr. fartøj pr. år et godt estimat, mens gennemsnitlig antal havdage pr. år i den sidste kolonne er et godt estimat, når der måles i havdage.

Landingsmønstre for danske fiskere

Tabel 9 viser antal fartøjer 2012-2015 for alle økonomiske grupper. I den forbindelse skal det bemærkes, at bruttotonnagen (bt) har været stort set konstant 2012-2015, så fartøjerne i gennemsnit er blevet større. Dette kunne indikere, at antallet af landinger er faldet samt at der kunne være sket en koncentration af landinger på færre landingshavne. Dette spørgsmål belyses nærmere i det følgende.

Tabel 9. Antal fartøjer 2012-2015

Kode	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_0	1.179	1.165	1.081	1.133	40%	42%	41%	43%
Okogrup_1	626	600	566	541	21%	21%	21%	21%
Okogrup_2	391	355	346	344	13%	13%	13%	13%
Okogrup_3	717	686	667	616	25%	24%	25%	23%
Hovedtotal	2.913	2.806	2.660	2.634	100%	100%	100%	100%

Det samlede antal landinger af danske fiskere i både Danmark og udlandet var i 2015 knap 74.000 stk., jf. tabel 10. Danske fiskere havde ca. 1.000 landinger i udlandet om året i perioden 2012-2015. Omkring to-tredjedele af landingerne foretages af de kommercielt aktive fartøjer (Okogrup_1). Når antallet af fartøjer sættes i forhold til antal landinger, ses det, at de kommercielle fartøjer i

gennemsnit har ca. 90 landinger pr. fartøj pr. år. Dette tal har ikke ændret sig gennem den fireårige periode. Antallet af landinger er således faldet i takt med at antallet af fartøjer er faldet.

Tabel 10. Antal landinger af danske fartøjer i DK og udland

	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_1	58.053	55.252	53.407	48.413	67%	68%	67%	66%
Okogrup_2	18.102	16.567	16.835	16.266	21%	20%	21%	22%
Okogrup_3	9.317	9.058	9.166	8.119	11%	11%	11%	11%
Ophørte	713	581	683	982	1%	1%	1%	1%
Hovedtotal	86.192	81.458	80.092	73.782	100%	100%	100%	100%

Det årlige gennemsnitlige antal landinger pr. fartøj for ikke-kommercielt aktive fartøjer lå på omkring 45 stk. i hele den betragtede periode for Okogrup_2. For Okogruppe_3 har det gennemsnitlige antal landinger pr. fartøj været ca. 13. Disse to grupper lander tilsammen kun ca. 1 % i mængde og ca. 2 % i værdi. Gruppen Ophørte omfatter især nogle få store kommercielt aktive fartøjer, for hvem landingshavn ikke er opført, samt en række ikke kommercielt aktive fartøjer med mindre fangster.

For at kigge nærmere på fordelingen af landingerne, betragtes i de følgende fem regioner i Danmark. I tabel 11 er landingerne fordelt på disse regioner for de to grupper, som har flest landinger. Her bemærkes det, at de kommercielt aktive fartøjer har 75 % af landingerne, og at region Nordjylland står for 33 % af det samlede antal landinger. For de ikke-kommercielt aktive fartøjer ses, at fordelingen af landinger er nogenlunde ens for alle regioner med ca. 5 % af de samlede landinger i hver af de fem regioner.

Tabel 11. Antal landinger af danske fiskere i økonomisk gruppe 1 og 2 i Danmark

	Region	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_1	Hovedstaden	11.881	10.777	10.144	8.536	16%	15%	15%	13%
	Midtjylland	8.483	8.858	8.886	9.070	11%	13%	13%	14%
	Nordjylland	24.367	23.465	22.877	20.490	33%	33%	33%	32%
	Sjælland	4.912	4.660	4.800	3.806	7%	7%	7%	6%
	Syddanmark	7.026	6.147	5.351	5.507	9%	9%	8%	9%
Okogrup_1 Total		56.669	53.907	52.058	47.409	76%	77%	76%	74%
Okogrup_2	Hovedstaden	3.076	3.150	2.863	2.865	4%	4%	4%	5%
	Midtjylland	3.415	2.387	2.297	2.293	5%	3%	3%	4%
	Nordjylland	3.905	3.390	4.167	4.082	5%	5%	6%	6%
	Sjælland	4.033	3.659	3.682	3.626	5%	5%	5%	6%
	Syddanmark	3.654	3.955	3.797	3.370	5%	6%	6%	5%
Okogrup_2 Total		18.083	16.541	16.806	16.236	24%	23%	24%	26%
Hovedtotal		74.752	70.448	68.864	63.645	100%	100%	100%	100%

Den mængdemæssige fordeling for disse to grupper er vist i tabel 12. Kun 1 % af mængden landes af ikke-kommercielle fartøjer, og fordeles det ud på regioner er landingerne i hver region forsvindende lille. De største mængder landes i Midt- og Nordjylland, som omfatter havne som Thyborøn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen. Det er ikke mindst industrifisk (Thyborøn) og sild og makrel (Skagen), som trækker de store mængder.

Tabel 12. Landet mængde i hel fisk landet af danske fiskere i økonomisk gruppe 1 og 2 fordelt på regioner, tons og procent

Region		2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_1	Hovedstaden	16.089	13.786	19.690	11.882	4%	3%	3%	2%
	Midtjylland	158.620	227.299	286.187	374.868	40%	43%	48%	53%
	Nordjylland	185.089	251.057	256.744	285.784	47%	48%	43%	40%
	Sjælland	10.872	12.137	11.127	10.188	3%	2%	2%	1%
	Syddanmark	20.268	20.531	16.972	25.370	5%	4%	3%	4%
Okogrup_1 Total		390.939	524.810	590.719	708.091	99%	100%	100%	100%
Okogrup_2	Hovedstaden	553	475	446	432	0%	0%	0%	0%
	Midtjylland	583	424	533	406	0%	0%	0%	0%
	Nordjylland	642	554	684	735	0%	0%	0%	0%
	Sjælland	471	498	494	539	0%	0%	0%	0%
	Syddanmark	417	500	489	414	0%	0%	0%	0%
Okogrup_2 Total		2.667	2.452	2.646	2.526	1%	0%	0%	0%
Hovedtotal		393.605	527.262	593.365	710.617	100%	100%	100%	100%

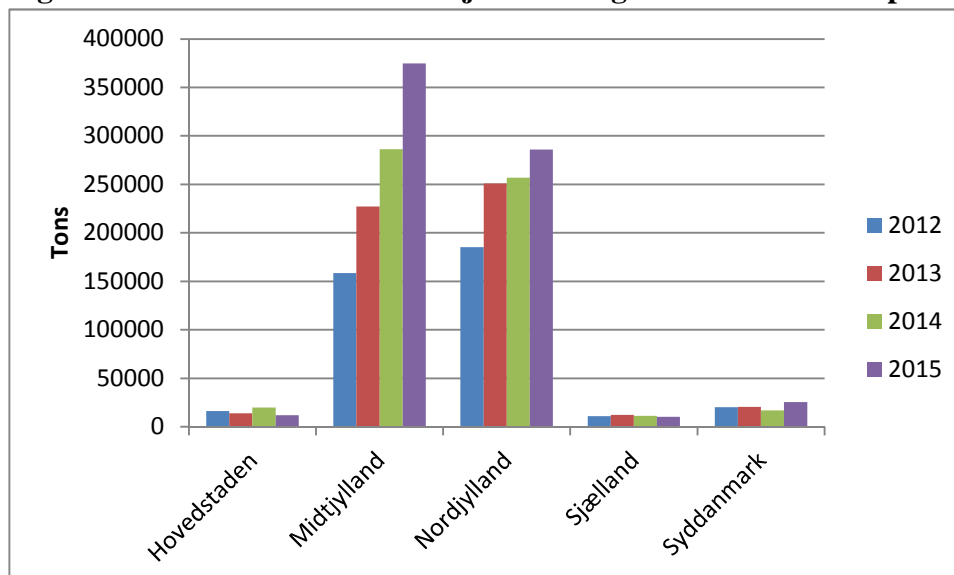
Betydningen af industrifisk for Midtjylland ses, når værdien af landingerne betragtes, jf. tabel 13. Her ses at lidt over halvdelen af værdien landes i Nordjylland. Det ses også, at over tid er værdiandelen faldet for alle regioner bortset fra Midtjylland. Det skyldes især det meget dårlige tobisfiskeri i 2012. Men betragtes de absolutte tal for landingsværdien ses, at værdien er faldet i størrelsesordenen 20 % for region Hovedstaden, Sjælland og Syddanmark. For de ikke-kommercielle fartøjer har landingsværdien været nogenlunde konstant over tid for alle regioner dog med tendens til et fald.

Tabel 13. Landet værdi af fisk landet af danske fiskere i økonomisk gruppe 1 og 2 fordelt på regioner, 1000 kr. og procent

Region		2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Okogrup_1	Hovedstaden	124.968	102.614	98.453	82.906	6%	5%	5%	3%
	Midtjylland	621.742	724.104	752.577	1.022.834	28%	33%	36%	40%
	Nordjylland	1.195.022	1.117.452	1.052.080	1.234.796	55%	51%	50%	49%
	Sjælland	77.519	73.240	61.690	63.139	4%	3%	3%	2%
	Syddanmark	124.567	122.169	96.373	96.716	6%	6%	5%	4%
Okogrup_1 Total		2.143.818	2.139.578	2.061.173	2.500.391	98%	98%	98%	98%
Okogrup_2	Hovedstaden	6.709	6.413	5.410	5.411	0%	0%	0%	0%
	Midtjylland	9.919	7.531	6.212	6.963	0%	0%	0%	0%
	Nordjylland	14.121	12.259	13.411	12.923	1%	1%	1%	1%
	Sjælland	10.186	9.256	9.018	9.537	0%	0%	0%	0%
	Syddanmark	7.054	7.876	6.528	7.204	0%	0%	0%	0%
Okogrup_2 Total		47.988	43.336	40.579	42.038	2%	2%	2%	2%
Hovedtotal		2.191.807	2.182.914	2.101.752	2.542.429	100%	100%	100%	100%

I det følgende analyseres de enkelte havnes (landingspladsers) betydning, først for de vigtigste havne og derefter for alle havne. En oversigt over de vigtigste landingspladser tager udgangspunkt i regionernes betydning, hvor en oversigt vises i figur 9 for de kommercielt aktive fartøjer. Figuren er en grafisk fremstilling af tabel 12 og illustrerer, at så godt som alle landinger i mængde sker i Midt- og Nordjylland.

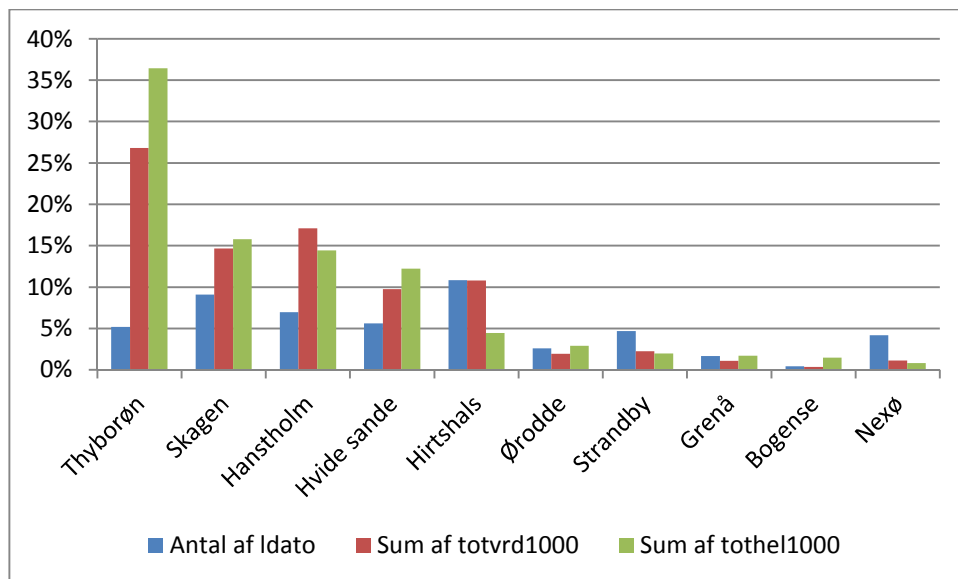
Figur 9 Kommercielt aktive fartøjers landinger i hel fisk fordelt på regioner.



Betragtes de fem største havne i 2015 sker 38 % af antallet af landingerne, 79 % af landingsværdien og ikke mindre end 83 % af landingsmængderne her. Udvides til de ti største stiger antal landinger til 51 %, værdien til 86 % og landingsmængder en til 92%.

Det fremgår af figur 10, at der er et markant skift i betydning, når man ser på den fem første og de følgende. Ørodde ved Nykøbing Mors er landingsplads for hovedparten af blåmuslingerne. Det er ligeledes blåmusling, som trækker en landingsplads som Bogense frem.

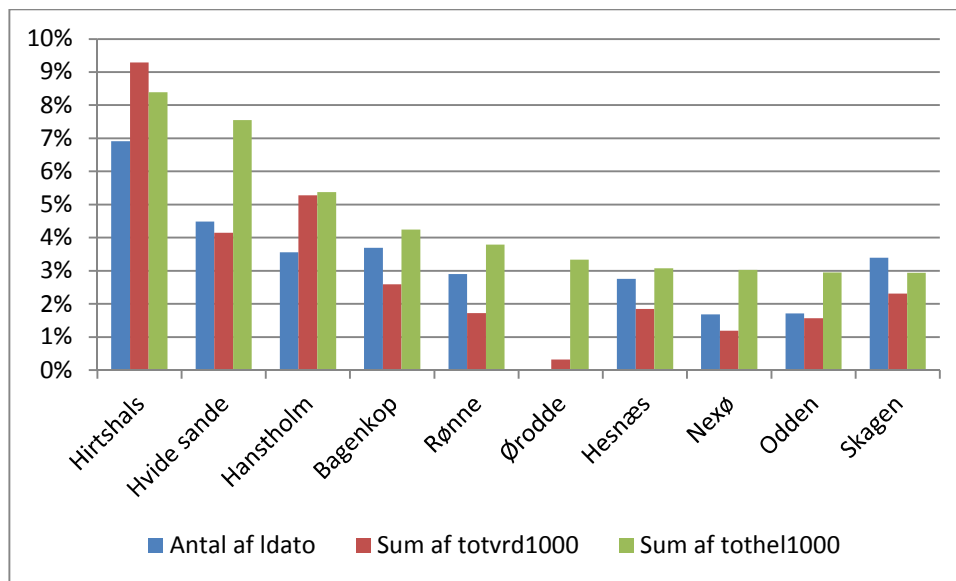
Figur 10. Antal landinger, værdi og mængde i de største¹⁾ danske modtagerhavne i 2015



1) Sorteret efter landet mængde i hel fisk

Betragtes de ti største landingspladser for de ikke-kommercielt aktive fartøjer ses, at en række af de havne, som er vigtige landingspladser for de kommercielt aktive fartøjer, også er vigtige landingspladser for de ikke-kommercielt aktive fartøjer. Hirtshals, Hvide Sande, Hanstholm og Skagen er alle på listen, jf. figur 11. Disse ti havne står for hhv. 31 %, 30 % og 45 % af antal landinger, værdi og mængde. Det skal dog erindres, at den samlede værdi er under 2 % og mængden under 1 % af de samlede landinger af fisk.

Figur 11. Antal landinger, værdi og mængder i de største¹⁾ modtagerhavne for ikke kommercielt aktive fartøjer i 2015.



1) Sorteret efter landet mængde i hel fisk

I det følgende betragtes landingspladser for de kommercielt aktive fartøjer regionsvis. Der ses på antallet af landinger.

Hovedstaden inklusive Bornholm havde i 2015 samlet 8.536 landinger (og 2.865 landinger af ikke-kommercielt aktive; udelades i det følgende). Der var 22 landingssteder, hvor Gilleleje, Nexø, Rønne og Vedbæk stod for knap to-tredjedele af landingerne, jf. tabel 13. På Sjællands nordkyst stod Gilleleje og Hundested for en fjerdedel af alle landingerne. I Hundested landes en del blåmusling fra Isefjorden. I Øresund er Dragør, Kastrup, Skudehavnen (Københavns Nordhavn), Vedbæk, og Sletten de vigtigste landingssteder. På Bornholm er Nexø, Rønne, Svaneke og Tejn de vigtigste. Endelig ses, at hovedparten, 59 %, af landingerne blev foretaget af fartøjer under 12 meter.

Tabel 13. Hovedstadsregionen, antal landinger af danske fiskere i 2015

Landingsplads	Special						Hovedtotal
	<12m	12-15m	15-18m	18-24m	24-40m	fiskerier	
Arresø	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Dragør	5%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
Gilleleje	8%	2%	11%	1%	0%	0%	22%
Hasle	6%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Helsingør	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Hundested	1%	0%	2%	0%	0%	1%	4%
Kastrup	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
København	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lynæs	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Neder Dråby	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Nexø	8%	7%	6%	2%	0%	0%	23%
Nordhammer	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Rungsted	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Rønne	5%	5%	0%	0%	0%	0%	10%
Skudehavnen/Kbh	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Sletten	5%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
Snekkersten	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Snogebæk	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Svaneke	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Tejn	1%	0%	2%	0%	0%	0%	3%
Vedbæk	9%	0%	0%	0%	0%	0%	9%
Årsdale	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	59%	15%	22%	3%	0%	1%	100%

Region Sjælland omfatter 25 landingssteder fra Køge Bugt rundt om Møn, Falster, Lolland og op til Rørvig ved Isefjordens vestlige del. Der blev foretaget 3.806 landinger (3.626 af ikke-kommercielle fartøjer). Det er det laveste antal blandt de fem regioner. Fem havne skiller sig ud: Langø på Lolland, Klintholm på Møn, Rødvig på Stevns og Korsør og Odden. Disse havne stod for ca. 60 % af antallet af landinger. To-tredjedele af landingerne blev foretaget af fartøjer under 12 meter. Der blev landet blåmusling i Holbæk under specialfiskeri, men derudover bemærkes det, at 5 % af landingerne blev foretaget af fartøjer i gruppen 18-24 meter. Disse landinger fandt sted i Gedser, Klintholm, Køge og Stubbekøbing. Fartøjerne havde ikke nødvendigvis hjemhavn her, men kommer fra andre regioner. Når disse have er valgt som landingssted kan det være ud fra praktiske grunde, da de har en vis størrelse og ligger bekvemt i forhold til fartøjernes fiskeri og transport af den landede fisk.

Tabel 14. Region Sjælland, antal landinger af danske fiskere i 2015

Landingsplads						Special	Hovedtotal
	<12m	12-15m	15-18m	18-24m	24-40m	fiskerier	
Agersø	0%	0%	5%	0%	0%	0%	5%
Bisserup	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Faxe Ladeplads	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gedser	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%
Guldborg	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Hesnæs	4%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
Holbæk	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%
Kalundborg	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Kalvehave	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Karrebæksminde	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Klintholm havn	2%	2%	4%	1%	0%	0%	9%
Korsør	10%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
Kramnitze	4%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
Køge	1%	0%	0%	1%	0%	0%	2%
Langø	23%	0%	0%	0%	0%	0%	23%
Mosedede	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Odden	7%	2%	0%	0%	0%	0%	9%
Omø	5%	1%	0%	0%	0%	0%	7%
Rødbyhavn	0%	2%	1%	0%	0%	0%	3%
Rødvig	2%	4%	4%	0%	0%	0%	10%
Rørvig	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sevedø	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Strøby Ladeplads	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Stubbekøbing	0%	0%	0%	2%	0%	0%	2%
Hovedtotal	65%	11%	15%	5%	0%	3%	100%

Region Syddanmark omfatter 21 landingspladser omkring hele Fyn, Langeland, de sydfynske øer og den sydlige del af Jylland med Esbjerg, Havneby og Sønderborg som de vigtigste. Antallet af landinger var 5.507 for kommercielle fartøjer (3.370 for ikke-kommercielle). Esbjerg har siden 2007 stort set mistet al betydning som fiskerihavn, hvilket kan ses i forbindelse med nedgangen i industrifiskeriet og indførelsen af omsættelige kvoter. For regionen har Esbjerg dog stadig flest landinger, men det er næste udelukkende hesterejer og lidt muslinger, som landes her. Det samme gælder for Havneby på Rømø. I Lillebælt er Bogense, Årøsund og Sønderborg vigtige landingssteder for fiskeriet efter blåmusling. Langeland er et vigtigt landingssted med Bagenkop og Spodsbjerg, som modtog 22 % af alle landinger i regionen i 2015. I Storebælt er ligeledes Kerteminde, Nyborg og Lundeberg betydelige. I det Sydfynske Øhav har Fåborg, Marstal, Søby og Mommark (Als) betydning. Specialfiskerierne efter hestereje og blåmusling stod for 26 % af landingerne i regionen, mens de mellemstore trawlere 12-15 meter og 15-18 meter stod for 35 % af landingerne, men en betydelig større del af landingsværdien.

Tabel 15. Region Syddanmark, antal landinger af danske fiskere i 2015

Landingsplads						Special	Hovedtotal
	<12m	>40m	12-15m	15-18m	18-24m	fiskerier	
Assens	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
Bagenkop	5%	0%	4%	3%	0%	0%	12%
Bogense	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%
Dyreborg	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Esbjerg	0%	0%	0%	0%	0%	12%	12%
Fåborg	4%	0%	2%	1%	0%	0%	6%
Gabet	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Havneby	0%	0%	0%	0%	0%	8%	8%
Kerteminde	5%	0%	2%	3%	0%	0%	11%
Korshavn	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%
Lundeborg	1%	0%	2%	0%	0%	0%	3%
Marstal	4%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
Middelfart	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Mommark	6%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Nyborg	7%	0%	3%	0%	0%	0%	9%
Skærbæk	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Spodsbjerg	2%	0%	4%	4%	0%	0%	10%
Søby	0%	0%	2%	2%	1%	0%	5%
Sønderborg	5%	0%	0%	0%	0%	1%	6%
Årø	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Årøsund	0%	0%	0%	2%	0%	1%	3%
Hovedtotal	38%	0%	19%	16%	1%	26%	100%

Region Midtjylland er den vigtigste region med hensyn til landingsmængde, men ikke værdi eller antal landinger. De kommercielt aktive fartøjer havde 9.070 landinger her (ikke-kommercielle fartøjer 2.293). Der er 19 landingssteder med de absolut tre største: Hvide Sande, Thorsminde og Thyborøn på den jyske vestkyst. Her fandt 66 % af landingerne sted, men målt både i mængde og værdi er denne andel større.

Den næstvigtigste gruppe findes på Djursland med Bønnerup på nordkysten og Grenå. Her kan også nævnen Anholt. Sammenlagt stod disse tre for 22 % af landingerne. Af de resterende 12 % tegner Horsens, Juelsminde og Jegindø sig for 7 %. For disse tre havne gælder, at der landes muslinger som langt den vigtigste art.

Tabel 16. Region Midtjylland antal landinger af danske fiskere i 2015

Landingsplads	Special						Hovedtotal	
	<12m	>40m	12-15m	15-18m	18-24m	24-40m		
Anholt	1%	0%	4%	0%	0%	0%	5%	
Branden	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Bønnerup	7%	0%	0%	1%	0%	0%	8%	
Ebeltoft	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Fjellerup strand	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Fur	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Glyngøre	1%	0%	1%	0%	0%	0%	2%	
Grenå	3%	0%	4%	1%	1%	0%	9%	
Horsens	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	
Hvide Sande	6%	0%	1%	5%	8%	2%	29%	
Jegindø	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	
Juelsminde	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	
Lemvig	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Nappedam	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Skive	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Sundstrup	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Thorsminde	2%	0%	5%	1%	1%	0%	10%	
Thyborøn	6%	4%	2%	2%	5%	6%	27%	
Århus	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	
Hovedtotal	28%	4%	17%	10%	14%	8%	18%	100%

Region Nordjylland er landets vigtigste region målt i antal landinger og i værdi af landingerne. Langt de fleste, 20.490 for kommercielt aktive og 4.082 for ikke-kommercielt aktive fartøjer, blev foretaget i denne regions 25 landingssteder.

Landingerne i regionen er helt domineret af Hanstholm, Hirtshals, Skagen og Strandby. I alt blev 73 % af landingerne foretaget i disse havne. På Læsø (Østerby og Vesterø) blev 13% af landingerne foretaget hovedsageligt bestående af jomfruhummer. Ørodde ved Nykøbing Mors havde 6 % af landingerne bestående af blåmusling. Ved Thorupstrand blev 5 % af landingerne foretaget, og de sidste to procent blev foretaget i de resterende 15 landingssteder.

Det er bemærkelsesværdigt, at kun 7% af landingerne blev foretaget af fartøjer i grupperne 24-40 meter og over 40 meter. Disse fartøjer leverer en meget stor del af landingsmængden og -værdien, men disse fartøjer kommer med meget store laster pr. gang. Desuden lander især fartøjerne over 40 meter en del i udenlandske havne.

Tabel 17. Region Nordjylland fordeling af antal landinger af danske fiskere i 2015

Landingsplads	Special						Hovedtotal	
	<12m	>40m	12-15m	15-18m	18-24m	24-40m		fiskerier
Agger	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Aggersund	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Amtoft	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hals	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hanstholm	5%	0%	2%	3%	2%	3%	0%	16%
Hirtshals	9%	0%	7%	4%	5%	1%	0%	25%
Lild strand	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Løgstør	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Løkken	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Nykøbing Mors	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Oddesund	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Rønbjerg	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sillerslev	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Skagen	4%	1%	5%	7%	3%	1%	0%	21%
Slettestrand	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Strandby	1%	0%	3%	4%	3%	0%	0%	11%
Thisted	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Thorup strand	2%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	5%
Tissinghuse	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vesterø	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	3%
Ørodde	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	6%
Østerby	1%	0%	5%	4%	0%	0%	0%	10%
Ålbæk	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	24%	1%	26%	22%	13%	6%	7%	100%

Udenlandske landinger i Danmark

Udenlandske fiskere lander fisk i Danmark for betydelige værdier, jf. tabel 18. For perioden 2012-2015 er der landet for over en milliard kroner pr. år, og den landede mængde er steget gennem årene. Antallet af landinger er siden 2012 faldet, og det betyder, at de fartøjer, som lander, er blevet stadig større og lander i gennemsnit større mængder pr. landing.

Tabel 18. Udenlandske fiskeres landinger i Danmark

	2012	2013	2014	2015
Antal af landinger	4.199	3.736	3.752	3.252
Værdi i alt (mio. kr.)	914	1.145	1.180	1.268
Mængde i hel fisk (1000 tons)	229	311	397	420

Langt de fleste landinger sker i forholdsvis få havne, jf. tabel 19. Langt de fleste landinger sker i Hanstholm, mens Nexø, Hirtshals og Skagen kommer på de næste pladser.

Hanstholm modtager flest landinger fra tyske fiskere. Herefter kommer norske, britiske, svenske og belgiske fiskere. Hirtshals modtager landinger fra britiske, norske og svenske fiskere, mens Skagen domineres af norske og svenske fiskere. For Thyborøn gælder, at landingerne foretages af norske fiskere primært med industrifisk, mens belgiske, tyske, britiske og hollandske fiskere lander rødspætter. Landingerne i Nexø domineres helt af polske fiskere.

Tabel 19. Antal landinger af udenlandske fiskere fordelt på havne

Landingsplads	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Hanstholm	968	1.112	1.157	1.096	23%	30%	31%	34%
Nexø	539	504	258	641	13%	13%	7%	20%
Hirtshals	504	470	495	335	12%	13%	13%	10%
Skagen	348	405	391	397	8%	11%	10%	12%
Havneby	658	316	387	171	16%	8%	10%	5%
Thyborøn	341	212	409	198	8%	6%	11%	6%
Sletten	260	295	280	181	6%	8%	7%	6%
Gilleleje	166	129	105	73	4%	3%	3%	2%
Grenå	74	86	59	52	2%	2%	2%	2%
Rønne	149	67	3		4%	2%	0%	0%
Hvide sande	27	21	58	37	1%	1%	2%	1%
Esbjerg	31	12	37	18	1%	0%	1%	1%
Strandby	8	6	43	10	0%	0%	1%	0%
Gedser	23	18	9	3	1%	0%	0%	0%
Østerby	10	20	12	8	0%	1%	0%	0%
Vedbæk	35		14		1%	0%	0%	0%
Skudehavnen/Kbh	4	26	2	9	0%	1%	0%	0%
Tejn	22	9	4	4	1%	0%	0%	0%
Klintholm havn	14	9	12	4	0%	0%	0%	0%
Bønnerup	14	8	3	6	0%	0%	0%	0%
Køge		10	11	6	0%	0%	0%	0%
Helsingør	1		3		0%	0%	0%	0%
Rungsted				1	0%	0%	0%	0%
Anholt		1			0%	0%	0%	0%
Hasle	1				0%	0%	0%	0%
Rødby havn				1	0%	0%	0%	0%
Dragør	1				0%	0%	0%	0%
Bagenkop				1	0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	4.198	3.736	3.752	3.252	100%	100%	100%	100%

Svenske fiskere er de flittigste gæster i danske havne, hvilket ses af tabel 20. De bidrager med ca. 30 % af alle landinger. Herefter kommer tyske, norske, polske, hollandske, belgiske, britiske, litauiske og franske fiskere med sammenlagt op mod 70 %. Svenske og tyske fiskere lander i mindre omfang over årene, mens polske fiskere lander i stigende omfang.

Tabel 20. Antal landinger opgjort efter nation

	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Sverige (SWE)	1.171	1.272	1.183	908	28%	34%	32%	28%
Tyskland (DEU)	1.214	846	880	593	29%	23%	23%	18%
Norge (NOR)	718	769	754	676	17%	21%	20%	21%
Polen (POL)	275	371	192	485	7%	10%	5%	15%
Holland (NLD)	320	127	297	158	8%	3%	8%	5%
Belgien (BEL)	156	110	216	51	4%	3%	6%	2%
Storbritannien (GBR)	75	78	105	142	2%	2%	3%	4%
Litauen (LTU)	110	87	55	118	3%	2%	1%	4%
Frankrig (FRA)	31	36	48	59	1%	1%	1%	2%
Estland (EST)	58	6	2	16	1%	0%	0%	0%
Irland (IRL)	23	12	9	10	1%	0%	0%	0%
Finland (FIN)	30	7		8	1%	0%	0%	0%
Letland (LVA)	11	5	5	22	0%	0%	0%	1%
Grækenland (GRL)	2	9	3	2	0%	0%	0%	0%
Færøerne (FRO)	2	1	3	4	0%	0%	0%	0%
Island (ISL)	1				0%	0%	0%	0%
Canada (CAN)	1				0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	4.198	3.736	3.752	3.252	100%	100%	100%	100%

Tages der udgangspunkt i landingsværdi og -mængde er norske fiskere de største bidragsydere med 33 % af den samlede landingsværdi af udenlandske fisker. Svenske fiskeres andel af alle landinger 2012-2015 udgør 21% og udover Skagen, som altid har været vigtig for svenskerne, lander de også i mindre omfang i Grenå, Hanstholm og Hirtshals. Svenske fiskere lander også hyppigt i Øresundshavnene, men mængden og værdien af disse landinger er relativt beskedne.

Målt i værdi er Skagen den vigtigste havn for udenlandske fiskere, tæt fulgt af Hanstholm, som har fået stigende betydning. Hirtshals og Thyborøn er ligeledes vigtige, ellers er de øvrige havne af mindre betydning, jf. Tabel 21.

Tabel 21. Landinger i værdi på havne, 1000 kr.

Landingsplads	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Skagen	389.816	484.432	408.361	481.163	43%	42%	35%	38%
Hanstholm	239.882	280.099	347.578	463.861	26%	24%	29%	37%
Hirtshals	110.490	158.274	186.388	141.749	12%	14%	16%	11%
Thyborøn	73.087	89.742	170.022	87.892	8%	8%	14%	7%
Grenå	33.989	59.918	30.305	31.580	4%	5%	3%	2%
Nexø	31.541	51.742	17.304	45.269	3%	5%	1%	4%
Havneby	21.115	10.894	4.605	3.733	2%	1%	0%	0%
Hvide sande	2.236	703	5.122	4.259	0%	0%	0%	0%
Esbjerg	3.322	518	2.955	2.969	0%	0%	0%	0%
Køge	0	2.661	1.923	2.473	0%	0%	0%	0%
Sletten	1.941	2.181	1.744	1.056	0%	0%	0%	0%
Gilleleje	1.924	1.074	1.265	484	0%	0%	0%	0%
Rønne	1.813	1.153	167	0	0%	0%	0%	0%
Strandby	122	73	1.144	403	0%	0%	0%	0%
Gedser	576	757	143	82	0%	0%	0%	0%
Bønnerup	695	325	64	361	0%	0%	0%	0%
Klintholm havn	415	397	228	194	0%	0%	0%	0%
Vedbæk	448	0	69	0	0%	0%	0%	0%
Tejn	169	59	13	45	0%	0%	0%	0%
Skudehavnen/Kbh	24	190	11	59	0%	0%	0%	0%
Østerby	22	61	35	30	0%	0%	0%	0%
Helsingør	17	0	12	0	0%	0%	0%	0%
Anholt	0	27	0	0	0%	0%	0%	0%
Hasle	8	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Rungsted	0	0	0	1	0%	0%	0%	0%
Bagenkop	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Rødby havn	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Dragør	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	913.652	1.145.281	1.179.458	1.267.663	100%	100%	100%	100%

De helt store mængder landes i Skagen, som modtager mere end halvdelen af den udenlandske landingsmængde. På vestkysten af Jylland er Hanstholm vigtigst, men bortset fra Thyborøn modtager Hanstholm og Hirtshals primært konsumfisk, mens Thyborøn modtager industrifisk, jf. tabel 22.

Tabel 22 . Landingsmængde i hel fisk fordelt på havne, tons

Landingsplads	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Skagen	126.983	170.233	202.879	218.836	56%	55%	51%	52%
Hanstholm	30.818	42.297	70.537	101.180	13%	14%	18%	24%
Thyborøn	17.437	28.219	65.964	29.988	8%	9%	17%	7%
Hirtshals	14.195	17.942	26.394	22.146	6%	6%	7%	5%
Grenå	18.927	25.069	17.656	18.521	8%	8%	4%	4%
Nexø	17.629	24.333	10.201	26.858	8%	8%	3%	6%
Køge	0	1.411	1.283	1.471	0%	0%	0%	0%
Havneby	1.050	615	528	316	0%	0%	0%	0%
Sletten	294	388	317	187	0%	0%	0%	0%
Hvide Sande	168	51	425	289	0%	0%	0%	0%
Strandby	31	1	656	238	0%	0%	0%	0%
Esbjerg	310	57	235	158	0%	0%	0%	0%
Gedser	233	277	63	33	0%	0%	0%	0%
Rønne	229	154	103	0	0%	0%	0%	0%
Klintholm havn	104	141	99	83	0%	0%	0%	0%
Gilleleje	54	40	40	19	0%	0%	0%	0%
Vedbæk	101	0	20	0	0%	0%	0%	0%
Skudehavnen/Kbh	5	67	4	12	0%	0%	0%	0%
Tejn	23	9	2	8	0%	0%	0%	0%
Bønnerup	11	7	1	5	0%	0%	0%	0%
Østerby	1	2	1	1	0%	0%	0%	0%
Helsingør	1	0	3	0	0%	0%	0%	0%
Hasle	1	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Anholt	0	1	0	0	0%	0%	0%	0%
Rungsted	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Dragør	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Rødby havn	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Bagenkop	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Hovedtotal	228.602	311.314	397.410	42.0347	100%	100%	100%	100%

De enkelte arter betydning for de vigtigste havne ses af tabel 23. Blåhvilling er mængdemæssigt dominerende med sammenlagt 27 % af landingerne i 2012-2015. Herefter kommer sild, brisling og tobis.

Tabel 23. Udenlandske fiskeres landinger i danske havne fordelt på arter, hel fisk 2012-2015

	Skagen	Hanstholm	Thyborøn	Hirtshals	Grenå	Nexø	Hovedtotal
Blåhvilling (BLH)	14%	7%	6%	0%	0%	0%	27%
Sild (SIL)	17%	0%	0%	2%	2%	1%	21%
Brisling (BRS)	10%	0%	0%	0%	4%	5%	20%
Tobis (TBS)	7%	2%	2%	0%	0%	0%	11%
Mørksej (MSJ)	0%	4%	0%	0%	0%	0%	4%
Lodde (LOD)	2%	1%	1%	0%	0%	0%	4%
Makrel (MAK)	0%	0%	0%	3%	0%	0%	3%
Havgalt (HAG)	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Sperling (SPE)	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
Torsk (TOR)	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
Rødspætte (RSP)	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%
Andre	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Hovedtotal	53%	18%	11%	6%	6%	6%	100%

Sammenfatning og konklusion

Den danske fiskeflåde har været igennem en voldsom reduktion siden 1995, når der måles i antal fartøjer. Det samme gælder, når der måles på bruttotonnage og hestekraft. Mens faldet i antal fartøjer er fortsat over de sidste fire år frem til i dag, så har bruttotonnagen og motorkraften stabiliseret sig og været nogenlunde konstant over perioden 2012-2015.

Det skønnes, at antallet af kommercielt aktive fartøjer med en årsomsætning på over ca. 270 000 kr. vil fortsætte med at falde til et niveau på omkring 400 i 2020 mod 541 i 2015. Den samlede tonnage og motorkraft forventes ikke at falde nævneværdigt, hvorfor størrelsen af det gennemsnitlige fartøjer forventes at være stigende. De kommercielt aktive fartøjer lander 99% i mængde og 98% i værdi af de samlede danske landinger.

Danske fiskeres landinger målt i værdi har været nogenlunde stabile i 2012-15, men mængderne har svinget primært på grund af udviklingen i tobisfiskeriet. I perioden er der ikke sket nogen nævneværdig ændring i fartøjsgruppernes andele. Fartøjerne over 40 meter lander godt 40 % af alle danske landinger målt i værdi.

De danske kvoter har været nogenlunde stabile i 2012-2015 bortset fra tobiskvoten, som har svinget meget. Det fleste kvoter udnyttes imidlertid ikke fuldt. Kun for visse arter (især torsk) i visse farvande udnyttes kvoten fuldt. Frem til og med 2020 må det forventes, at landingsmængden er nogenlunde uændret.

De fleste landinger foretages af kommercielt aktive fartøjer (økonomisk gruppe 1) med ca. 50.000 om året ud af det samlede tal på knap 74.000 stk. Det svarer til ca. 90 landinger pr. år pr. fartøj for de kommercielt aktive. For ikke-kommercielt aktive fartøjer ligger de årlige antal landinger på ca.

24.000, men når det er indregnet at kun 2 % af fangstværdien og 1 % af mængden, sættes dette tal i relief. Gennemsnitligt har disse fartøjer ca.45 landinger pr. år, men værdien pr. landing er lille.

Målt i antal landinger er region Nordjylland den vigtigste med 33 % af alle landinger efterfulgt af region Midtjylland med 13 %. Målt i landet mængde er disse to regioner helt, helt dominerende med henholdsvis godt 40 % og godt 50 % af den landede mængde. For ikke-kommercielt aktive fartøjer er landingsmængden nogenlunde ligeligt fordelt på alle regioner med lidt overvægt til Nordjylland. Som sagt udgør disse landinger under 1 % af de samlede landinger.

De helt dominerende havne er Thyborøn, Skagen, Hanstholm, Hvide Sande og Hirtshals i den rækkefølge målt efter landet vægt. Hirtshals har det største antal landinger. Efter disse fem havne er der et spring ned til de næste havne, hvor Ørodde og Bogense modtager store landinger af blåmusling, mens Strandby og Grenå er betydelige med hensyn til bl.a. brisling. Nexø er nr.10 på listen og er vigtig for torsk.

De udenlandske landinger i mængder er næsten fordoblet fra 2012 til 2015, til trods for at antallet af landinger er faldet. Antal landinger var i 2015 godt 3.200 stk. og er således faldet fra ca. 4.200 stk. i 2012. På det foreliggende grundlag er det vanskeligt at vurdere, om der sker yderligere fald. De fleste landinger finder sted i Hanstholm, som har ligget stabilt på over 1.000 landinger pr. år. Antallet af landinger har ligeledes ligget stabilt i Skagen, mens faldet er mest udpræget i Havneby (hesterejer). Måles i mængde er Skagen langt vigtigst med over 50 % af alle udenlandske landinger i Danmark. Her landes blåhvilling og sild af norske og svenske fiskere. Både Skagen, Hanstholm, Hirtshals og Thyborøn har modtaget stigende landinger, for Thyborøns vedkommende især industrifisk. På det grundlag må det skønnes, at udenlandske fiskeres aktiviteter i Danmark næppe falder, og at det faldende antal landinger skyldes mindre aktivitet blandt de mindre fartøjer i de mindre havne.

Til sidst kommenteres kort de fire stillede spørgsmål.

Udviklingen i det forventede antal aktive fartøjer grupperet efter størrelse og kapacitet.

Der har gennem de sidste 20 år været et fald i antallet af danske fiskefartøjer. Tilsvarende har der været et fald i bruttotonnagen og motorkraften. Der må forventes et fortsat fald i antallet af aktive fartøjer fra 541 ved udgangen af 2015 til ca. 400 i 2020. Det forventes ikke, at tonnagen og motorkraften falder i forholdet til niveauet 2012-2014. Disse har været nogenlunde stabile de senere år, således at faldet i antallet af fartøjer forventeligt modsvares af en stigning i gennemsnitsstørrelsen på fartøjerne.

Udviklingen i antallet af udenlandske fartøjer, som lander i Danmark

Udenlandske fartøjer lander fisk i Danmark med en førstehåndsomsætning på ca. en tredjedel af de samlede danske landinger målt i værdi. Der er ikke oplysninger i danske registre om størrelsen af de udenlandske fartøjer, men sammenholdes landingsmængde og –værdi med antal landinger, kan det konkluderes, at fartøjerne, som lander i de nordjyske havne, er store. Svenske fiskere har traditionelt

altid landet store mængder sild i Skagen, men i de senere år er der sket en stigning i de udenlandske landinger, især norske. Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn, Grenå og Nexø modtager 98% af alle de udenlandske landinger i mængde.

Udviklingen i landede mængder i landets eksempelvis 30 største havne

Danske fiskeres landinger i danske havne har ligget nogenlunde stabilt de sidste fire år. Set i et lidt længere historisk perspektiv er landingerne imidlertid faldet. Det skyldes især faldet i landingerne af industrifisk, ikke mindst tobis, som især var vigtig for Esbjerg. Esbjerg er da også reduceret fra at være Danmarks vigtigste fiskerihavn til stort set ikke længere at modtage landinger. I forbindelse med svigtende tilførsler, betød indførelsen af omsættelige kvoter, at fangstrettigheder og tonnager blev solgt især til nordjyske havne. De ti største havne for danske fiskeres landinger omfatter de samme seks som for de udenlandske fiskere. Hertil kommer Hvide Sande og Strandby, når det gælder fisk, mens Ørodde ved Nykøbing Mors og Bogense er de største modtagere af blåmusling. Disse ti havne modtog i 2015 92 % af de samlede landinger af danske fiskere svarende til 86 % af den samlede værdi.

Koncentration på aktiviteten i fiskeriet målt eksempelvis på antal fangstrejser fordelt på den geografiske spredning af havne.

Når danske og udenlandske landinger lægges sammen modtager disse ti havne ca. 95 % i mængde og ca. 90 % i værdi. Især Skagen, Hirtshals, Hanstholm og Thyborøn er vigtige for både danske og udenlandske fiskere. I de indre farvande er Grenå og Nexø vigtige for danske og udenlandske fiskere.

Ses på antallet af landinger i disse ti havne, er andelen langt mindre end andelen af den landede mængde. Disse havne modtog 51 % af det samlede antal af landinger af kommercielt aktive danske fartøjer. De kommercielt aktive danske fartøjers antal landinger udgjorde ca. 75% af danske fiskeres samlede antal landinger. Der foretages således mange landinger rundt omkring i danske havne, men alle disse er af meget lille betydning, når der ses på mængde og værdi.

Ses på de ikke kommercielt (omsætning mellem 50.000 – 270.000 kr. pr. fartøj/år) aktive fartøjers landinger modtog de ti største landingspladser ca. 31 % af det samlede antal landinger af denne gruppe. De efterfølgende ca. 40 landingssteder modtog hver mellem 2 % og 1 % af det samlede antal landinger. Den samme fordeling fandtes i mængde og værdi. Men disse fartøjer lander under 2 % af den samlede værdi. I disse tal er ikke medtaget de ca. 9.000 landinger, som blev foretaget af ca. 600 fartøjer i den gruppe, som omsætter under momsgrænsen på 50.000 kr. pr. fartøj/år, da værdien af disse landinger er helt ubetydelig i forhold til de samlede landinger.

Som konklusion må det forventes, at da antallet af kommercielt aktive fartøjer falder med mere end 20 % frem til og med 2020, vil antallet af landinger også falde. Dog vil faldet næppe være 20 %, fra godt 47.000 pr. år til ca. 38.000 pr. år. Det skyldes dels, at mængderne (kvoterne) forventes at være uændrede og dels, at hvis disse mængder skal fanges med færre fartøjer, så kræves højere landinger

pr. fartøj, hvilket igen kræver flere havdage pr. fartøj eller højere fangstrater. Der er her givetvis nogle grænser for, hvor meget disse kan øges.

For de ikke-kommercielt aktive fartøjer, vil antallet af landinger næppe falde meget i forhold til det nuværende antal på ca. 16.000 pr. år for fartøjer, som omsætter for mellem 50.000 og 270.000 kr. Dette antal har ligget stabilt over de sidste fire år, og styres næppe meget af kommercielle interesser, men mere af fritidsmæssige. Det gælder også for de 9.000 landinger, som foretages af fartøjer med en omsætning på under 25.000 kr. Omsætningen for disse ikke-kommercielt aktive fartøjer er meget lille og vil fordele sig på en lang række landingssteder rundt omkring i landet.

Referencer

Frost, H. and J. Kjærsgaard (2005): Overkapaciteten i den danske fiskerflåde. FOI rapport 175.