

Für Norwegens Fischereiwirtschaft war 2015 ein Rekordjahr^{30.08.2016}

Erstes elektrisches Fischerboot mit Antriebstechnik von Siemens / Mehr Aussteller und Besucher auf der Fachmesse Nor-Fishing 2016

Oslo (GTAI) - Für Norwegens Fischindustrie war 2015 ein gutes Jahr. Doch die Stimmung in der Branche ist nicht ganz ungetrübt. Kleinere Fischereiunternehmen und Gemeinden befürchten, dass die von der Regierung geplante Lockerung des teilweisen Fang-Ablieferzwangs an lokale Verarbeitungsbetriebe zu ihren Lasten gehen könnte. Die Verschärfung der Vorschriften für das Fischen in Emissions-Überwachungsgebieten (ECA) könnte die Nachfrage nach Elektroantrieben und/oder umweltfreundlichen Kraftstoffen beflügeln.

Norwegen ist der zweitgrößte Fischexporteur der Welt hinter der VR China. Im Jahr 2015 führte das Königreich Fisch und Meeresfrüchte im Wert von 74,5 Mrd. Norwegischen Kronen (nkr; etwa 8,3 Mrd. Euro, 1 Euro = 8,9496 nkr im Jahresdurchschnitt 2015) aus, fast 8,5% mehr als 2014. Die EU, in die rund zwei Drittel davon gehen, nahm sogar 17% mehr Fisch und Fischereierzeugnisse aus norwegischer Produktion ab. Exportiert werden vor allem Lachse und Fjordforellen, Kabeljau, Stockfisch und Makrelen. Etwa 60% der Branchenausfuhr sind Frischeprodukte.

Schwache Krone bescherte Norwegens Fischern 2015 Ausfuhrrekord

Der Ausfuhrerfolg ist vor allem auf starke Kursverluste der norwegischen Währung gegenüber dem Euro und dem US-Dollar zurückzuführen. Die vermehrte Nachfrage hat auch zu Preisanstiegen geführt, vor allem für Lachs, Heilbutt, Kabeljau und Muscheln. Das Kilogramm gezüchteter Atlantischer Lachs kostete gegen Jahresmitte 2016 auf dem Spotmarkt 58 bis 60 nkr, gegenüber 35 bis 40 nkr im Jahr davor.

Trotz des guten Jahres sind kleinere Fischereiunternehmen und Gemeinden, vor allem in Nordnorwegen, beunruhigt. Sie befürchten, dass die von der Regierung geplante Lockerung des teilweisen Fang-Ablieferungszwangs - zurzeit betrifft dieser 80% bei Kabeljau und 60% bei Schellfisch - an die lokale Fischverarbeitungsindustrie zu ihren Lasten gehen könnte. Die Gemeinden wollen die lokalen Verarbeitungszentren bewahren, da durch sie Arbeitsplätze auch in entlegenen Regionen geschaffen werden.

Unternehmen wollen teilweisen Fang-Ablieferzwang umgehen

Größere Trawler können ihren Fang meist sofort verarbeiten. Dadurch bleibt für die traditionelle Fischindustrie an Land immer weniger Arbeit übrig. Nachdem sich das Fischfangunternehmen Aker Seafoods vor ein paar Jahren die Fangrechte vor der Küste der Finnmark gesichert hatte, ließ es Fisch direkt auf hoher See einfrieren und dann in China zerlegen und verpacken. Im Februar 2016 hat das Unternehmen, das seit April 2013 unter dem Namen Havfisk firmiert und künftig mehrheitlich in den Besitz der Leroy Seafood Group übergehen wird, für 325 Mio. nkr einen Hecktrawler bei der Schiffbaugruppe Vard bestellt, der Fisch gleich verarbeiten und einfrieren kann. Das Boot wird voraussichtlich Anfang des Jahres 2018 ausgeliefert.

Die Entwicklung der Fangwirtschaft führt dazu, dass immer weniger, dafür aber effizientere Fischerboote eingesetzt werden. Von 2013 bis 2015 wurden 24 neue Fischerboote mit einer Länge von 11 bis 21 m an norwegische Fischereiunternehmen ausgeliefert. Den größten Marktanteil haben in diesem Segment Skogsoy Bat (fünf Boote), Viknaslipen und Moen Marin (jeweils drei Boote). Fast jedes dritte Fischereifahrzeug kam aus dem Ausland -

FÜR NORWEGENS FISCHEREIWIRTSCHAFT WAR 2015 EIN REKORDJAHR

die meisten davon aus Island, weitere aus Schweden, Dänemark und Polen. Laut einem Bericht des Branchenmagazins *PiscusNytt* füllten Mitte Juni 2016 um die 25 Fischerboote, 12 Transportboote für lebende Fische und rund 30 Arbeits- und Serviceboote für Zuchtanlagen im Gesamtwert von 7,5 Mrd. nkr die Auftragsbücher norwegischer Werften. Ein Großteil davon ist für ausländische Reedereien bestimmt.

Doch legen deutlich gestiegene Aussteller- und Besucherzahlen auf der Fachmesse *Nor-Fishing* im August 2016 auch ein wachsendes Interesse an der heimischen Fischereiwirtschaft nahe: Mit 17.460 Besuchern kamen rund 27% mehr als letztes Mal (2014); auch die Zahl der Aussteller, die aus 30 Ländern kamen, stieg beträchtlich um 25% auf 550. Zu den größeren heimischen Bestellungen in den letzten Monaten zählen - neben dem Hecktrawler, den *Havfisk* bei *Vard Soviknes* geordert hat - mehrere moderne Boote mit *Livewell*, die 12 Fischzuchtunternehmen der *Salmon Group* bei dem Unternehmen *Rostein*, das zugleich Reederei und Werfteigner ist, bestellt haben. Die Spezialboote sollen mit einer Maschine zum Abtöten von Lachsläusen ohne Chemikalieneinsatz ausgestattet werden. Sie werden von *Larsnes Mek Verksted* gebaut und kosten jeweils rund 350 Mio. nkr.

In Norwegen registrierte, motorbetriebene Fischereifahrzeuge nach Länge

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015 *)
Insgesamt, davon	14.816	7.722	6.309	6.211	6.126	5.939	5.887
.unter 10 m Länge	9.688	4.682	3.492	3.418	3.345	3.208	3.166
.10 bis 14,99 m Länge	4.022	2.210	2.188	2.212	2.222	2.199	2.206
.15 bis 20,99 m Länge	502	338	203	178	167	150	149
.21 bis 27,99 m Länge	239	247	175	147	137	131	121
.28 m Länge oder mehr	365	245	251	256	255	251	245

*) vorläufig

Quelle: Statistikamt SSB

Die verschärften Umweltgesetze wirken sich ebenfalls auf Norwegens Fischereisektor aus. Laut Anhang VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) gelten seit 2015 strengere Grenzwerte für Schwefeldioxid- und seit 2016 auch für Schwefelstickoxidemissionen in sogenannten Emission Control Areas (ECAs). Das sind Sonderzonen der Schifffahrt, die die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) festgelegt hat. Eigentümer von Fischereifahrzeugen, die weiter in diesen Sondergebieten fischen wollen, müssen die seither geltenden, strengeren Vorschriften erfüllen. Als Optionen bieten sich hierfür unter anderem der Wechsel auf andere Antriebstechnologien (zum Beispiel Elektroantrieb) oder Kraftstoffe wie Flüssigerdgas (LNG) an.

Weltweit erstes elektrisches Fischerboot vor Tromsø im Einsatz

In Zusammenarbeit mit dem norwegischen Unternehmen *Selfa Arctic*, hat Siemens das Antriebs- und Hilfsystem des weltweit ersten elektrischen Fischerboots entwickelt. Der batteriebetriebene Elektroantrieb gewinnt seine Energie ausschließlich aus erneuerbaren Quellen. Nach einer Testphase in der Meerenge *Tjeldsund* soll es im September 2016 beim Fischereiuunternehmen *Ora* bei *Tromsø* in den täglichen Betrieb gehen.

Siemens war bereits an der Entwicklung der ersten vollelektrischen Autofähre der Welt beteiligt, die seit dem Frühjahr 2015 auf dem *Sognefjord* verkehrt. Einer Studie von Siemens und der Umweltschutzorganisation *Bellona* zufolge wäre es auf 70% aller Fährverbindungen in Norwegen profitabel, die Schiffe auf Batterie- oder die-selelektrischen Hybridantrieb umzustellen.

FÜR NORWEGENS FISCHEREIWIRTSCHAFT WAR 2015 EIN REKORDJAHR

(S.H.)

KONTAKT

Charlotte Schneider

☎ +49 228 249 93 279

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.