

NOTAT

Til: Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Fra: **Sjømat Norge**
Dato: 15. oktober 2018.
Sak: Høring om forslag til statsbudsjett 2019

Havet har gitt oss arbeid i generasjoner. Et blått taktskifte trykker velferden for framtida.

Norges store utfordring de neste tiårene blir å skape nye arbeidsplasser og øke eksportinntektene. Dette er nødvendig for å opprettholde velferdstilbudet. Denne utfordringen vil kreve betydelige omstillinger, men Norge har også et hav av muligheter.

Sjømatnæringen er svært godt posisjonert til å kunne bidra til å løse Norges viktigste utfordringer. En raskt økende global befolkning har behov for sunn og trygg mat produsert på bærekraftig vis. Norges naturgitte fortrinn, ansvarlige forvaltning og avanserte produksjon gjør at norsk sjømat og teknologi kan bidra til å dekke den voksende globale etterspørselen etter høyverdige proteiner produsert med lavt CO₂-avtrykk. Næringen transformeres nå fra en primærnæring til en høyteknologisk merkevareindustri. Samtidig er sjømatproduksjon globalt konkurranseutsatt, og stadig flere land satser på økt sjømatproduksjon. Norske myndigheter må derfor fremover jobbe for å gjøre Norge attraktivt for investeringer.

Norsk sjømatnæring kan dobles fra dagens årlige verdiskaping på 100 milliarder innen 2030 og femdobles innen 2050. Det vil gi svært mange flere arbeidsplasser, store skatteinntekter og mer verdiskaping fra fiskebåt og havbrukslokalitet til marked.

Skal vi lykkes med dette, må det til et blått taktskifte – både i næringen og hos myndighetene. Vi må sørge for at veksten i havbruksnæringen er bærekraftig gjennom å løse utfordringene knyttet til lus, rømming, fôr og dyrevelferd. Fisket må skje innenfor fastsatte kvoter, og gjøres tilgjengelig for norsk fiskeindustri. Vi kan og bør stå for mye mer av foredlingen av sjømaten selv og vi kan skape en industri av teknologi- og tjenesteselskaper med verden som marked, slik oljenæringen har gjort for oss. Vi kan også skape helt nye næringer innen fôr, helse og bioteknologi basert på råvarer vi ikke bruker i dag. Dette er virkelig å ta hele kysten og landet i bruk. Forutsetningen er at myndighetene tilpasser lovverk og rammebetingelser og bidrar til å gjøre Norge attraktivt for investeringer.

Skal Norge lykkes, er riktig innretning på statsbudsjettet avgjørende. For statsbudsjettet 2019 ønsker Sjømat Norge å legge vekt på følgende:

Med en samlet produksjon på 3,7 millioner tonn sjømat i 2017, til en førstehandsverdi av 83 milliarder kroner, er norsk sjømatnæring en stor bruker av gods- og transportløsninger - både gjennom transport av råvarer fra hav til produksjonsanlegg og gjennom transport av produserte sjømatvarer til mer enn 150 markeder.

Sjømat Norge mener samferdselsområdet er tydelig prioritert i budsjettforslaget for 2019. Det er likevel rom for styrking av innsatsen for å bedre transporttilbudet for norsk sjømat.

"Ingen har det så travelt som en død torsk eller sei". Særlig for ferske produkter, som utgjør mer enn 2/3 av verdien - eller omlag halvparten av volumet - av norsk sjømat eksportert i 2017, er effektiv fremføring til markedene en betingelse.

"Eksportveier"

I de aller fleste tilfeller kommer man ikke utenom transport med vogntog på enten fylkes- eller riksveinettet, i det minste for deler av den strekning varene skal fraktes. Standarden på deler av veinettet utgjør et stort problem for sjømatnæringen og Sjømat Norge hadde forventninger til at forslaget til statsbudsjett for 2019 skulle inneholde konkrete tiltak for å imøtekomme behovet for standardheving på de såkalte "eksportveiene" som er særlig viktige for norsk sjømatnæring, blant annet på Senja. Vi minner i denne anledning om at Stortinget i vedtak nr 681 av 3. mai 2018 har bedt regjeringen kartlegge hvilke strekninger blant fylkes- og riksveiene som er de viktigste eksportveiene.

Vi konstaterer at det i budsjettforslaget for 2019 kommenteres at "Samferdselsdepartementet vil gi transportverksemdene (Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen) eitt felles oppdrag om å utarbeide eit grunnlagsmateriale for rullering av Nasjonal transportplan. Kartlegging av viktige eksportveigar og vurdere tiltak for opprusting vil vere ein del av dette oppdraget."

Sjømat Norge håper på en rask oppfølging, slik at næringens behov for varetransport på vei i distriktene snarest mulig kan bli vesentlig forbedret.

Sjømat er klimamat

Sjømat er klimamat. Sjømatnæringen jobber målrettet med å redusere sitt allerede lave klimaavtrykk og derigjennom være en aktiv bidragsyter til "det grønne skiftet". Viktige tiltak her er blant annet økt bruk av transportløsninger med båt eller bane fremfor vei for å redusere klimautslipp.

I Nordland fraktes det idag store mengder gods på både Ofofbanen og Nordlandsbanen. Narvik er etter hvert blitt et knutepunkt for godstransport. Flere ganger i uken fraktes fersk sjømat fra Nordre Nordland og Troms på tog gjennom Sverige. I retur kommer mye av de matvarer som omsettes i Nord-Norge. Kapasiteten på Ofofbanen begynner å bli sprengt, og Sjømat Norge har ved flere anledninger etterlyst fortløpende arbeidet med å bygge dobbeltspor på Ofofbanen.

Sjømat Norge er opptatt av at kapasiteten på for gods på bane må opprettholdes og utvides. Derfor er vi skuffet over at det ikke er lagt inn støtte til en jernbanebransje som sliter med lønnsomheten.

Miljøstøtteordning for jernbanen?

Situasjonen for godstransport på bane er kritisk. For å kompensere for dårlig infrastruktur og relative forbedringer i fht veitrafikkens konkurransekraft ber vi om at det vurderes en miljøstøtteordning, som kan bidra til at godstransport på bane opprettholdes. Stortingets målsetninger om å flytte betydelige deler av godstransporten fra vei til bane kan dermed trolig imøtekommes.

Flere andre land har miljøstøtteordninger for å sikre at politiske mål om transportmiddelfordeling innfris, blant annet Sverige, Danmark og Østerrike, som har ordninger som ikke strider med EUs konkurranseregelverk. Jernbanebransjen har selv beregnet at kostnadene til en miljøstøtteordning utgjøre 200 mill. kroner i 2019.

Sjømat Norge vil videre peke på at innføring av sporavgift/kjørevegsavgifter har medført et avgiftstrykk som dessverre er stikk i strid med de tverrpolitiske ambisjonene om mer gods til bane fra vei. Det bør derfor være en ambisjon om å nulle ut effekten av innføring av baneavgiften.

Ny tilskuddsordning for utvikling av effektive og miljøvennlige havner

Økt transport med båt er et velegnet virkemiddel for å gjøre allerede klimavennlig sjømat enda mer klimavennlig.

Sjømat Norge er tilfreds med at det foreslås å innføre en ny tilskuddsordning for utvikling av effektive og miljøvennlige havner. Tiltaket kan vise seg viktig for å få mer gods fra bil til båt.

Økte midler til fiskerihavner er også noe Sjømat Norge ønsker velkommen, men vi skulle svært gjerne sett økte bevilgninger ettersom flere av våre medlemsbedrifter etterlyser bedre infrastruktur i havnene - både for å kunne motta råstoff til landanlegg og for å kunne frakte ferdig produsert sjømat med båt direkte uten først å måtte transportere med bil. Eksempler på fiskerihavner hvor det etterlyses tiltak er Sørvær i Finnmark samt Engenes i Troms.

Sjømat Norge beklager at det ikke er lagt inn midler i forslaget til statsbudsjett til videre planlegging av Stad skipstunnel. Realisering av Stad Skipstunnel vil være et viktig tiltak for å sikre trygg og effektiv ferdsel til sjøs. Det er videre viktig at Kystverket sikres økonomiske rammer til å utvikle den maritime infrastrukturen. Tiltak i sjø og i farleden er viktig for å opprettholde og utvikle nye sjøbaserte transporttilbud. Vi konstaterer at Kystverkets driftsutgifter økes, mens budsjettposten til nyanlegg og større vedlikehold reduseres.

Regional satsing på flyfrakt

Sjømat er som nevnt foran å anse som klimamat. I noen viktige fjerntliggende markeder hvor det er sterk vekst, som Asia og USA, er imidlertid flyfrakt eneste alternativ for transport av fersk vare. Andelen sjømat som transporteres med flyfrakt til fjerntliggende markeder har grunnet sterkt etterspørsel økt vesentlig i senere år.

Sjømat Norge konstaterer at det er stor interesse fra medlemsbedrifter om oppstart av flyfrakt fra regionale flyplasser for eksport særlig til Asia. Dette er tiltak som også kan vise seg gunstig for norsk turistnæring, ettersom kombinasjonen av turister og flyfrakt kan være en forutsetning for å få god lønnsomhet i aktivitetene. Det skorter imidlertid på infrastruktur ved flere flyplasser; rullebanene er for korte, kjøleterminaler mangler og det er ikke tilstrekkelig med oppstillingsplasser eller snuhamre for fly. Sjømat Norge registrerer at det i budsjettforslag for 2019 uttales at «(...) Regjeringen vil legge til rette for at kommuner og private kan delta i utvikling av og rundt flyplasser, og at det legges til rette for å utvikle regionale flyplasser for å styrke sjømateksporten."

Dette er positive signaler fra regjeringen, men det som savnes er konkrete tiltak som kan realisere et bedre flyfrakttilbud.

Resultater av styrket, regionalt flyfraktilbud

Som et konkret eksempel på hvilke resultater satsing på flyfrakt kan gi for regional verdiskaping, vil vi vise til Banak flyplass i Lakselv:

Tilsammen 490 millioner kroner er investert i på havn/lufthavn i tilknytning til logistikk i perioden 2013-2018 i Lakselv.

Dette har vært en medvirkende årsak til at antallet heltidsfiskere i Porsanger kommune alene er nesten tredoblet på få år og at det nå skapes lokale ringvirkninger for ca 90 millioner kroner årlig.

Våren 2017 etablerte DHL Global Forwarding en flyfraktrute mellom Lakselv og Oslo for transitt av primært levende kongekrabbe fra Finnmarkskysten til godt betalende fjerntliggende markeder. Ruten har bidratt til andelen levendeeksport er øket fra 50 til 80%, noe som sterkt har økt lønnsomheten til fiskere, eksportører, landanlegg og leverandørindustri. Man har flyttet aktiviteter fra Helsinki flyplass til Banak og OSL, slik at norske luftfartsmyndigheter får inntektene av norsk sjømat og man skaper arbeidsplasser i Norge. I år vil Banak bidra til å fly ut eksportverdier for rundt en halv milliard kroner fra Hammerfest i vest til Vardø i øst, og den store vinneren er kyst- og fjordfiskeren. Prisen på levende krabbe større enn 3,2kg er økt fra 75 kroner per kilo til 200 kroner per kilo på tre år.

CO2-fond for transportsektoren?

Sjømat Norge viser forøvrig til budsjettkommentar fra NHO, hvor det fremgår et ønske om å etablere en miljøavtale med staten hvor næringsorganisasjonene påtar seg konkrete forpliktelser til utslippskutt mot at det opprettes et privat CO2-fond for transportsektoren finansiert med avgiftsfritak -og korresponderende medlemsavgift i avtaleperioden

Sjømat Norge dekker hele verdikjeden, fra fjord til bord i norsk sjømatnæring. Medlemmene består av nær 600 bedrifter med om lag 13 000 ansatte innen fiskeindustri, havbruk, fôrproduksjon, biomarin industri, teknologi og service.

For mer informasjon kontakt

Trond Davidsen, viseadministrerende direktør, tlf. 901 80702, trond.davidsen@sjomatnorge.no

Aina Valland, direktør næringsutvikling og samfunnskontakt, tlf. 97145777, ava@sjomatnorge.no