

Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8118 Dep  
0032 OSLO

Sendt per e-post til [postmottak@fkd.dep.no](mailto:postmottak@fkd.dep.no)

Our ref

Your ref

Date 20. februar 2013

## **HØRINGSUTTALELSE – LEVERINGSPLIKT FOR FARTØY MED TORSKETRÅLLØYVE**

Vi viser til høringsnotat fra Fiskeri- og Kystdepartementet av 6. november 2012. Etter avtale leveres høringsuttalelsen først etter avholdt styremøte i Aker Seafoods ASA 18. februar 2013.

Aker Seafoods setter pris på at departementet har en aktiv holdning til reguleringen av næringen og jevnlig vurderer muligheten for å justere reguleringene slik at de i større grad bidrar til øket verdiskaping.

I vår uttalelse vil vi først redegjøre for hvordan dagens reguleringer virker i praksis, før vi viser hvordan de alternative forslagene vil virke. Vi benytter samtidig anledningen til å drøfte andre regulatoriske endringer som kan bidra til at ordningen med leveringsplikt i større grad får ønsket effekt.

### **Sammendrag**

Filetindustrien i Nord-Norge har siden 1980-tallet slitt med svært dårlig lønnsomhet og tilhørende nedgang i aktivitet og sysselsetting.

Årsaken til den svake lønnsomheten er ikke manglende tilgang på råstoff.

Dagens situasjon er et resultat av at filet-industrien – som ble bygget opp med betydelig overkapasitet, i en periode med streng regulering og subsidier – nå er fullt ut konkurranseutsatt og har vist seg ulønnsom og utkonkurrert i det internasjonale markedet den opererer i.

Virksomheten på land holdes oppe gjennom betydelig subsidier, i form av fisk til priser under markedsnivået, fra industri-eide trålere som også over mange år har hatt for svak lønnsomhet til å forrente ny-investeringer. Subsidiene går til spille, og brukes ikke til å styrke konkurransekraften på land.

De foreslåtte tiltakene vil i all hovedsak bidra til å ytterligere svekke lønnsomheten både på land og på sjø. Tiltakene vil, med to unntak, svekke konkurransekraften til landindustrien, og dermed sette arbeidsplasser i fare.

For å gjenreise konkurransekraftige landaktiviteter, som kan sikre sysselsettingen langs kysten i Nord-Norge, er det nødvendig med rasjonalisering av driften og investeringer i produksjonsteknologi, produktutvikling og markedsutvikling.

Dagens landindustri i Nord, basert på filetproduksjon, har med dagens reguleringer ikke en lønnsomhet som gjør det mulig å hente kapital til slike investeringer.

Manglende evne til verdiskaping på landsiden svekker lønnsomheten også på sjøen, hos alle som leverer til industrien. Svak lønnsomhet gir dårlig betalingsevne for fisk levert på kaia.

Forslaget om bedre fleksibilitet i bearbeiding av råstoffet er et skritt i riktig retning

Vi foreslår i tillegg at det åpnes opp for en rederikvoteordning og at det utredes muligheter for omlasting i sjø. Begge disse tiltakene kan, innenfor dagens regulatoriske rammer, bidra til en mer effektiv utnyttelse av trålflåten og til øket lønnsomhet på land.

Situasjonen for landindustrien i Nord er alvorlig. Det er ingen utsikter til vesentlig bedring. Forslagene som er sendt på høring vil bidra negativt, og truer arbeidsplasser på land og sjø. Det vil kreves en betydelig satsing fra eiere, myndigheter og det offentlige virkemiddelapparatet for å realisere potensialet for verdiskaping fra sjømatnæringa i Nord. Vi ser frem til Regjeringens varslede sjømatmelding, som vi håper vil vise vei på dette området. Aker Seafoods ønsker å bidra aktivt til utviklingen av denne næringen og er åpne for å fremme andre forslag, når diskusjonen kan tas med et bredere og mer langsiktig perspektiv enn basert på dagens høringsnotat.

### **Om Aker Seafoods ASA**

Aker Seafoods ASA er et norsk sjømatelskap som opererer 11 trålere, har 29.6 torske-kvoter, 29.6 hyse-kvoter og 31.9 sei-kvoter. Selskapet eier også landanlegg i Nordland og Finnmark, som i hovedsak driftes av Norway Seafoods Group AS. Alle forpliktelser knyttet til kvotene ligger hos Aker Seafoods ASA.

Selskapets trålflåte har en gjennomsnittsalder på 15 år. Det eldste fartøyet er over 40 år. Gjennom et pågående fornyingsprogram for flåten er det så langt bestilt tre nye trålere for levering i 2013 og 2014. For både å kunne imøtekomme behovet for landinger av fersk fisk til anleggene og samtidig ha en flåte som kan utnytte kvotene på en lønnsom måte, har Aker Seafoods målbevisst satset på å ha en variert flåte. Balansen mellom fartøy med fersk- og frysekapasitet er i hovedsak den samme som da Aker Seafoods overtok de ulike rederiene i tiden fra 1996 til 2005. Flåtesammensetningen er likevel endret ved at man har gått bort fra rene ferskfisktrålere og over til kombinasjonstrålere som har kapasitet til å levere både fersk og fryst fisk. Senest i 2013 ble fartøyet «Kongsfjord» bygget om fra en ren frysetrøler til en kombinasjonstrøler.

Konkurransekraften i landindustrien i Nord-Norge er svært viktig for Aker Seafoods. Vår konsesjoner er i all hovedsak tildelt for at filetindustrien skulle sikres råstoff som kunne bidra til helårlige og lønnsomme arbeidsplasser i Nordland og Finnmark. Vi er derfor avhengige av livskraftig aktivitet på land for å kunne drive vår virksomhet.

Konkurransekraften i industrien påvirker i tillegg vår lønnsomhet direkte gjennom industriens betalingsevne for råstoffet. Vi er avhengige av, og tjent med, en mest mulig konkurransekraftig

virksomhet på land. Konkurranskraftige landaktiviteter bidrar til å øke verdiskapingen i hele verdikjeden, og for alle fartøygrupper.

## Dagens situasjon

### *Leveringspliktens formål og virkemåte*

Forskrift om leveringsplikt for fartøy med torsketråttillatelse (Forskriften) regulerer hvordan leveringsplikt fastsatt i individuelle vilkår skal gjennomføres.

Forskriften er hjemlet i Lov om retten til å delta i fiske og fangst av 1999 (Deltakerloven). De, for Forskriften, relevante formålene med Deltakerloven er:

- «å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene»<sup>1</sup>, og
- «å legge til rette for at høstingen av de marine ressurser fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode»<sup>2</sup>.

Forskriften bidrar til at virksomheter som har trålere knyttet til seg har tilgang på råstoff større deler av året enn hva de ellers ville ha hatt. Dette kan bidra positivt til lønnsomhet og verdiskaping hos tilgodesette bedrifter (jfr. ovenfor) eller bedrifter i tilgodesette områder eller fylker gjennom å:

- styrke rekrutteringsevnen til bedriftene ved at de kan tilby ansettelse større deler av året.
- redusere enhetskostnadene i produksjonen ved å øke utnyttelsesgraden til anlegg og driftsmidler.

Effekten på formålet med Forskriften, slik den er hjemlet i Deltakerloven, er altså indirekte.

Det er gjennom lønnsomme arbeidsplasser i konkurransedyktige bedrifter at formålet nås.

En konkurransedyktig, lønnsom og verdiskapende bearbeidingsindustri kan bidra til øket verdiskaping for hele næringen, langt utenfor de tilgodesette bedriftene:

- I den grad Forskriften bidrar til lønnsomhet og verdiskaping i industrien, kan dette igjen trekke opp verdiskapingen i hele verdikjeden på tvers av fartøygrupper. En konkurransedyktig bearbeidingsindustri som lykkes med kostnadseffektiv verdiøkning av råstoffet, produktutvikling og markedsutvikling vil øke verdien av bearbeidet råstoff i sluttmarkedet og samtidig øke betalingsevnen for råstoffet levert til kai, fra alle fartøygrupper.
- I den grad Forskriften bidrar til å opprettholde lønnsom landaktivitet langs kysten kan det ha en positiv effekt på kundegrunnlaget og avsetningsmulighetene for lokale fiskere. Dette kan påvirke oppnådd pris, samt direkte og indirekte (alternativkost ved ikke å fiske) transportkostnader for fiskerne fra fiskefelt til kai.

---

<sup>1</sup> Deltakerloven § 1 b

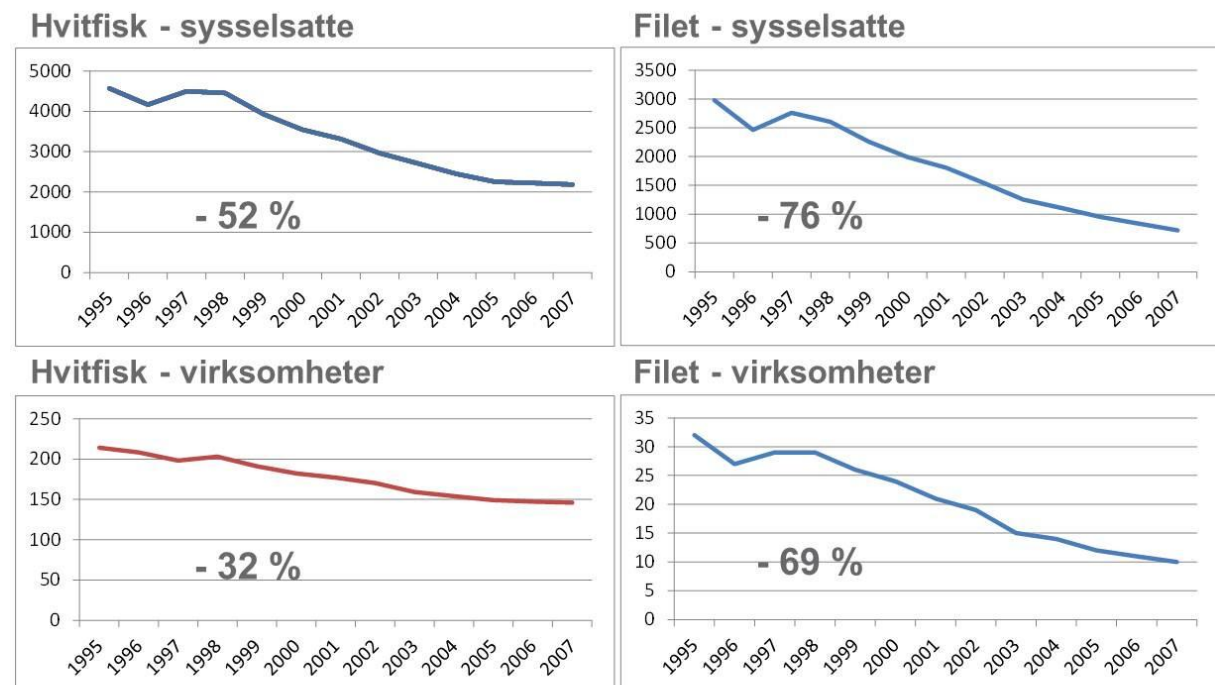
<sup>2</sup> Deltakerloven § 1 c

Det fremgår av lovhjemmelen, og lovens forarbeider<sup>3</sup> at det bakenforliggende formålet med Forskriften er de to sistnevnte indirekte effektene av leveringsplikten. Disse effektene betinger altså at tilgodesette bedrifter er konkurransedyktige over tid.

#### *Utviklingen i hvitfisknæringen i Nordland, Troms og Finnmark*

I 1970 var det omlag 100 filetanlegg i Nord-Norge. I dag er det 10 anlegg igjen. Syv av disse eies av Aker Seafoods. Fra 1995 og frem til i dag er antall sysselsatte i den nord-norske hvitfiskindustrien halvert, til de omlag 2.200 sysselsatte som finnes i dag.

Det er i hovedsak filetnæringen som har tatt denne reduksjonen. Her er tre av fire arbeidsplasser avviklet siden 1995. I dag er det i overkant av 700 årsverk knyttet til filetnæringen, hvorav omlag 600 i Norway Seafoods.

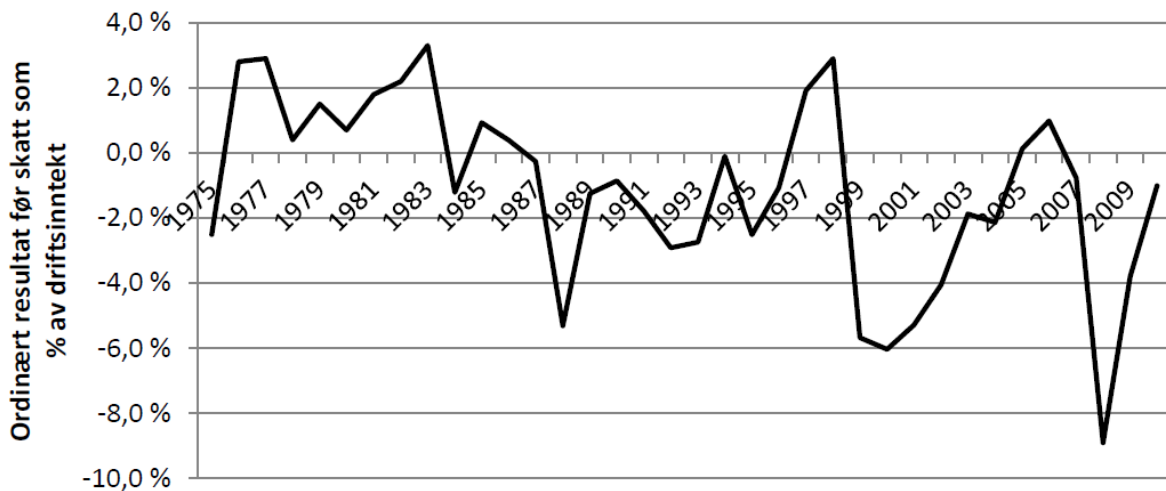


Kilde: Nofima, 2009 Tall for Finnmark, Troms, Nordland

Reduksjonen i antall virksomheter og sysselsatte i filet-industrien er et resultat av vedvarende svak lønnsomhet over lang tid<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Innst. O. nr. 38 (1998-1999), punkt 2.1. og St. meld. nr. 51 (1997-1998) punkt 2 og punkt 1.4.

<sup>4</sup> «Fra krise til krise – forventninger og svik i norsk fiskerinæring», Finstad, Henriksen og Holm 2012. Side 42, figur 3, basert på Driftsundersøkelsen, Nofima.



Årsakene til denne situasjonen er grundig beskrevet i rapporten «Fra krise til krise»<sup>5</sup>. I korte trekk har følgende utviklingstrekk gitt dagens situasjon:

- Norsk hvitfisknæring har møtt økende konkurranse i sine tradisjonelle markeder fra andre arter, gjennom volumøkning av spesielt Hoki, Hake, Alaska Pollock, Tilapia og Pangasius. Dette har hatt en negativ effekt på markedsverdien av norske råvarer.
- Norsk bearbeidingsindustri har møtt økt konkurranse fra bearbeidingsindustri i lavkostland i Baltikum og Asia. Kostnadene ved å sende en kilo frossenfisk til Kina, tine den, filetere den og fryse den på nytt for deretter å sende den tilbake til de Europeiske butikkhyllene er betydelig lavere enn ved bearbeiding i Norge. Kinesiske produsenter kan i dag levere frossen filet til kunder i Europa til om lag 11 kroner lavere kostnad enn Norske produsenter.<sup>6</sup> Minsteprisen på fersk torsk er for tiden kroner 10.50. Fordelen av nærhet til både råstoff og marked oppveier altså ikke ulempene ved dagens høye kostnader i produksjonen.
- Subsidiordningene er gradvis avviklet over flere tiår. Subsidiene ble i realiteten avviklet tidlig på 90-tallet, og forsvant formelt gjennom oppsigelse av Hovedavtalen i 2004. Næringen er dermed fullt ut eksponert mot internasjonal konkurranse i hele verdikjeden.

Selv om tilgang til fersk fisk på høsten er viktig for lønnsomheten i filetnæringen, med dagens teknologi-plattform, viser oversikten over at det ikke er endringer i tilgang på ferskt råstoff til industrien som er hovedårsaken til at dagens situasjon har oppstått.

Dagens situasjon er at filetindustrien i Nord-Norge er utkonkurrert og ulønnsom. Industrien har ikke tilstrekkelig konkurransekraft til at den evner å betale markedspris for råstoffet, langt mindre investere i øket verdiskaping i verdikjeden og på den måten øke betalingsevnen for innkjøpt råstoff.

<sup>5</sup> «Fra krise til krise – forventninger og svik i norsk fiskerinæring», Finstad, Henriksen og Holm 2012.

<sup>6</sup> Beregninger foretatt i «Kina-prosjektet» i samarbeid med Aker Seafoods og Norway Seafoods. Prosjektet er finansiert av Norges sjømatråd, Norges Råfisklag, Nordea Bank og Fiskeri- og Havbruksnæringens Forskningsfond. Foreløpig upublisert.

For å komme ut av situasjonen i filetneringen i Nord-Norge, er det nødvendig med effektivisering og betydelige investeringer. Vedvarende svak lønnsomhet medfører at industrien heller ikke tiltrekker seg kapital til nødvendige investeringer i kostnadseffektiv foredling, produktutvikling og markedsutvikling.<sup>7</sup> Når Aker Seafoods/Norway Seafoods likevel har kunnet opprettholde aktivitet ved 7 filetanlegg skyldes det subsidier fra drift av trålerne samt betydelige kapitalinnsprøyting fra hovedeieren Aker ASA.

Dagens situasjon vil vedvare, eller forverres over tid, dersom rammevilkårene for industrien ikke endres slik at det er mulig å få etablert et lønnsomt grunnlag for nyinvesteringer.

#### *Effekten av Forskriften på Aker Seafoods virksomhet*

Dagens Aker Seafoods ASA har i perioden fra 1996 kjøpt virksomheter med konsesjoner for trålfiske betinget av leveringsforpliktelser. Virksomhetene er kjøpt fra tidligere eiere som heller ønsket å selge enn å drive virksomheten videre.

Leveringsforpliktelsene begrenser selskapets mulighet til fritt å selge fisk fra de aktuelle kvotene. Dette er en forpliktelse Aker Seafoods er innforstått med, respekterer og ikke vil be om at blir avvirket.

Ordningen med leveringsplikt medfører at de aktuelle foredlingsbedriftene er sikret tilgang på råstoff fra Aker Seafoods flåte. Denne rettigheten har verdi for bedriftene når de ellers ikke ville hatt tilgang på råstoff. Dette betyr i praksis at rettighetene får betydning når virksomhetene ikke kan benytte tilbudt pris som et virkemiddel for å få tilført råstoff.

Ordningen med leveringsplikt fungerer dermed som en subsidieordning, fra fangstleddet til aktiviteter på land, som trer i kraft når markedsprisen overstiger landaktivitetenes betalingsevne. Aker Seafoods står gjennom leveringsforpliktelsene som garantist for denne fordelingen for bedriftene. Dette er i tråd med forutsetningene for konsesjonene.

Subsidens størrelse vil variere over tid, avhengig av kvotestørrelsen, markedsforholdene og utviklingen i industriens konkurransekraft og betalingsevne.

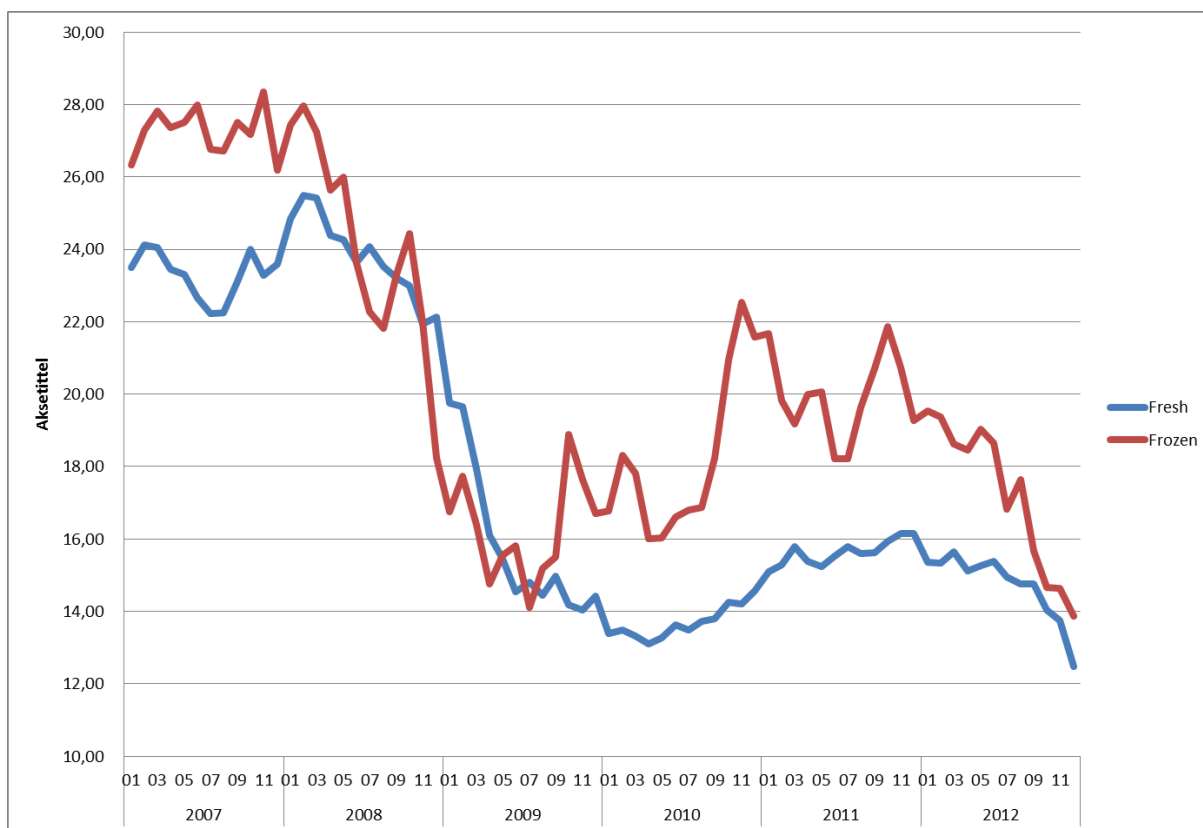
Filetindustrien i Nord-Norge har siden midten av 1980-tallet vært i en situasjon hvor den er ulønnsom ved at den enten går med underskudd, eller ikke genererer tilstrekkelig overskudd til at det gir nødvendig avkastning på sysselsatt kapital og dermed ikke har tilstrekkelig evne til å foreta nødvendige investeringer.

Dagens forskrift har først og fremst effekt for fangsten av torsk. Slik dagens regulering historisk er forvaltet, og slik Forskriften i dag er formulert, er filet-industrien i praksis eneste tilgodesette virksomhet på land i de aktuelle fylkene. Denne industrien er ikke i stand til lønnsomt å bearbeide fryst råstoff (det betyr i denne sammenhengen at bearbeiding av fryst råstoff ikke bidrar til å dekke de faste kostnadene, og ofte heller ikke fullt ut de variable kostnadene). Dette er en vesentlig endring i markedsforholdene sammenlignet med 1980 og første del av 1990-tallet. Den gangen hadde fremdeles torskeblokk et betydelig marked. Slik blokk kunne produseres fra fryst råstoff.

---

<sup>7</sup> Fiskeribladet/Fiskaren 14. januar 2013, side 2, «For lav lønnsomhet».

Differansen i pris mellom fersk og frossen fisk synliggjør priskomponenten av subsidien:<sup>8</sup>



Fangsten av fersk fisk levert av Aker Seafoods i samme periode er vist her (tonn hodekappet/sløydevekt):

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Volum</b>	8 060	7 298	8 319	8 178	9 427	9 948

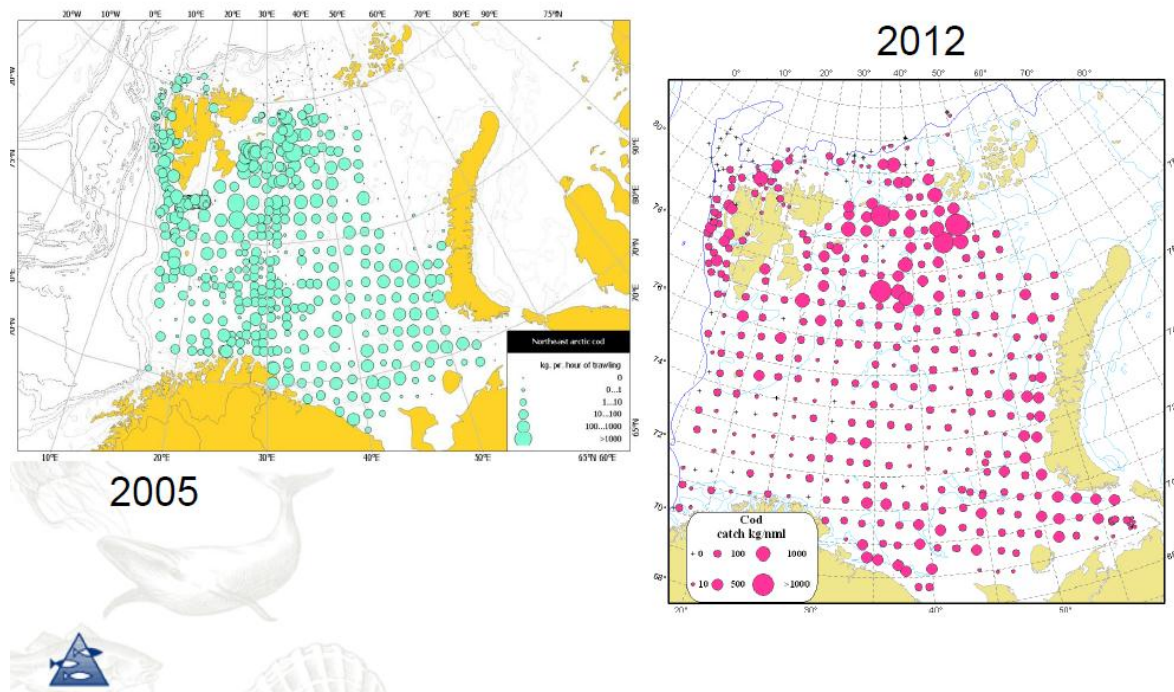
Den tredje komponenten i subsidien er, med dagens industri-struktur og prosesserings-teknologi, kostnadsdifferansen mellom fersk og frossen fangst. Kostnadsdifferansen er knyttet til økte drivstoffkostnader og lavere fangsteffektivitet ved fangst av fersk fisk versus frossen fisk (færre døgn i aktivt fiske og flere døgn til transport til og fra fiskefeltet).

I tillegg kommer en miljøkostnad ved økt drivstoff-forbruk til transport, og dermed høyere utslipp av klimagasser.

De siste årene har vi også hatt en situasjon hvor endringer i havklimaet har gjort at fisken trekker nordover og lenger fra land. For fersk fisk har den reelle fangsteffektiviteten dermed gått ned, kostnadene opp og utslippet av klimagasser opp som følge av lengre distanse til levering og dermed

<sup>8</sup> Kilde: Norges Råfisklag – foredrag av Ass dir. Svein Ove Haugland, Lisboa 10. januar 2013

kortere fisketid. «Den blå åkeren» har allerede blitt betydelig større de siste årene<sup>9</sup>; de langsiktige klimaendringene kan føre til at denne situasjonen vedvarer.



Alternativet som fantes tidligere ved å fiske nærmere land (inntil fire nautiske mil) eksisterer ikke lenger (vedtak fra Fiskeridirektoratet 14. september 2010) og har også bidratt til at trålerne nå må drive fangst lenger fra land.

Fiskeriforskning (nåværende Nofima) beregnet i 2006 den direkte subsidien i 2005 (tilbudt volum ganger prisdifferanse) til om lag 50 millioner kroner for industritrålerne under ett<sup>10</sup>. Beregningen inkluderte da ikke høyere direkte og indirekte kostnader. Beregningen inkluderte heller ikke kostnader knyttet til å opprettholde en sub-optimal industristruktur på land.

Aker Seafoods er fullt ut innforstått med at denne subsidien er en pris vi betaler for vår tillatelse for å eie trålere. Slik reguleringen nå er utformet kan denne prisen imidlertid bli så høy at den svekker selskapets mulighet til å vedlikeholde og fornye flåten, og konkurrere om arbeidskraften på sjøen. Øket aktivitet i olje- og gassnæringen i Nord har allerede satt et press på arbeidsmarkedet offshore. Også trålflåten må ha et helårlig aktivitetsnivå og et lønnsnivå som gjør at vi kan sikre nyrekruttering til fiskeryrket i Nord.

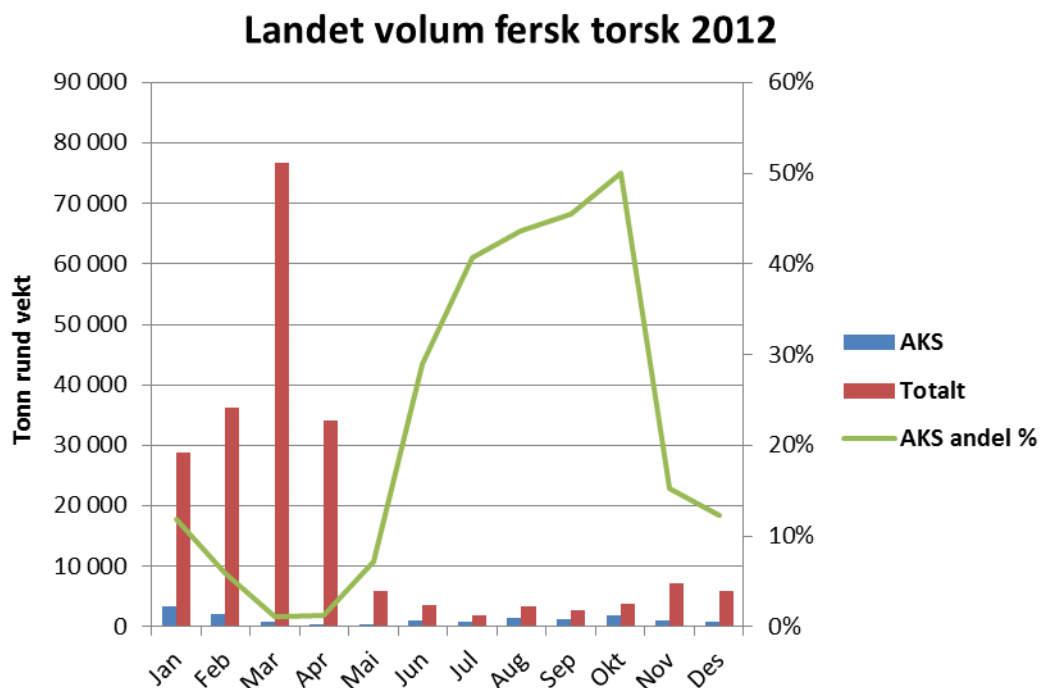
Usikkerhet om fremtidig nivå på subsidien utgjør i seg selv en økonomisk belastning, som begrenser investeringsmulighetene.

<sup>9</sup> Illustrasjon hentet fra IMR presentasjon 10. januar 2013 «O futuro do bacalhau», Knut Korsbrekke. Viser endring i fangstområde for Nord-Øst Arktisk torsk.

<sup>10</sup> Rapport 1/2006, «Evaluering av leveringsplikten», Fiskeriforskning. Side 36



Aker Seafoods har svært begrensede muligheter til selv å bidra til konkurransekraft på landsiden. Gjennom periodisering av fangsten sørger Aker Seafoods allerede for at størst mulig volumer blir tilgjengelig for landindustrien i perioder hvor det er lite fisk tilgjengelig fra kystflåten<sup>11</sup>:



Den svake konkurransekraften i filetindustrien, som i ødeleggende grad har redusert industriens evne til å innovere, utvikle nye produkter og utvide markedet for norsk sjømat, forplanter seg til fangstleddet og svekker dermed dette leddets investeringsevne. Dette har en negativ effekt på mulighetene til å bidra til en enda mer forsvarlig bestandsforvaltning, samt investere i teknologi som gir mer miljøvennlig fangst og transport, høyere produktkvalitet, forbedringer innenfor HMS-området og lavere kostnader i høstingen av havets ressurser.

Aker Seafoods har tilpasset flåtestruktur og driftsmønster til regulatoriske krav, behovet for god rekrutteringsevne og behovet for å kunne drive økonomisk bærekraftig. Det har da vist seg nødvendig å basere virksomheten på helårlig drift, med mannskapet på 1:1 skiftordning og en flåte av trålere som kan levere både fersk og fryst fisk.

Det er et omfattende og til dels komplisert regelverk som regulerer gjennomføringen av selve fisket. Samtidig skal selskapet sikre at alle leveringsforpliktelser overholdes. Med et omfattende sett forpliktelser, hvor ett fartøy kan ha opp til ni forskjellige kvoteforpliktelser å forholde seg til. Konsekvensene dersom forpliktelsene ikke overholdes er store, både i form av mulige sanksjoner som inndragning av ervervstillatelse, men også oppslag i media. Det sistnevnte kan medføre ekstra belastning for mannskap, deres familier så vel som rederiet.

<sup>11</sup> 2012-tall fra Aker Seafoods og Råfisklaget.

Aker Seafoods legger stor vekt på å sette mannskap, offiserer, rederi og de bedriftene som mottar råstoff best mulig i stand til å drive på en slik måte at de kan følge reglene til punkt og prikke.

Fiskeri er en syklisk næring hvor både kvoter og priser varierer sterkt. De siste årene har også viktige innsatsfaktorer som drivstoffpriser økt kraftig. Det er viktig å holde en god inntjening over tid for å kunne forsvare nødvendig investeringer. Beregninger foretatt av selskapet selv viser følgende avkastning på den sysselsatte kapitalen:

	2008	2009	2010	2011	2012
Avkastning sysselsatt kapital	2,02 %	2,81 %	4,45 %	7,80 %	6,82 %

Til tross for Aker Seafoods tilpasninger til rammevilkår viser oversikten at driften over tid ikke har gitt tilfredsstillende avkastning.

Den gode lønnsomheten i 2011 gjorde det mulig å starte et investeringsprogram for en høyst nødvendig modernisering av flåten. Under dette programmet er det så langt bestilt tre trålere, med første levering våren 2013. Med dagens lønnsomhet er det usikkert om investeringsprogrammet kan videreføres.

Det er ikke betalt utbytte i perioden 2008 – 2012 og vil i inneværende år ikke bli utbetalt utbytte for 2012. Manglende utbyttebetalinger reflekterer en kapitalavkastning under avkastningskravet samt et etterslep i investeringer i flåten etter flere år med dårlig lønnsomhet.

Vi minner om at konsernet Aker Seafoods (som da inkluderte Norway Seafoods virksomhet) i realiteten var konkurs så sent som i 2008 og da måtte gjennomføre en kriseemisjon. I tillegg til den svake lønnsomheten i dagens Aker Seafoods (med unntak av 2011) sliter også Norway Seafoods med historisk svært svake resultater i den norske virksomheten.

Aker Seafoods står ved våre forpliktelser, og ber ikke om av leveringsplikten avvikes. Vi vil imidlertid på det sterkeste advare mot en utvikling som ytterligere svekker konkurransekraften i landindustrien. Industri-trålerne evne til å subsidiere aktiviteter på land er ikke ubegrenset. Svak lønnsomhet i en del av verdikjeden skader allerede verdiskapingen på havet.

Dette blir svært synlig i forholdet mellom Aker Seafoods og Norway Seafoods. Det er ikke synlig i forholdet mellom bearbeidingsindustrien generelt og øvrige fartøygrupper. Det betyr ikke at effekten ikke er tilstede.

Vi vil på det aller sterkeste oppfordre til at innsatsen rettes inn mot å øke konkurransekraften og verdiskapingen på land.

Aker Seafoods har en sterk økonomisk interesse i at den implisitte subsidien som følger av leveringsforpliktelsen brukes til å styrke konkurransekraften til landindustrien, fremfor til å opprettholde ulønnsomme og ikke bærekraftige arbeidsplasser.

Det er tale om betydelige økonomiske ressurser som bør benyttes til det beste for hele fiskerinæringen. Målet burde være aktiviteter på land som kan bli konkurransedyktige og øke verdien

av råstoffet som blir levert til land, og ikke trekker ned lønnsomheten på havet i samtlige fartøygrupper.

Vi minner om at Norway Seafoods, som driver landanlegg eid av Aker Seafoods, i 2012 kjøpte omlag 35.000 tonn torsk fra om lag 600 fartøy. Manglende konkurransekraft på land har betydning for hele næringen, ikke bare de industri-eide trålerne og den delen av kystflåten som er avhengig av landanleggene til Norway Seafoods.

Svak verdiskaping mellom kaia og middagsbordet påvirker også alle andre som lever av å høste verdier fra havet.

### **Effekter av foreslåtte endringer i Forskriften**

Vi minner om at årsaken til dagens utfordringer i filet-industrien, som beskrevet over, ikke er manglende tilgang på fisk fra trålflåten. Nedenstående gjennomgang av forslagene til endringer i Forskriften viser også at flere av de foreslåtte endringene ikke vil ha en positiv effekt på industriens konkurransekraft.

Departementet ber i høringsnotatet om vår vurdering av mulige alternative endringer i Forskriften. Vi vil her gå gjennom forslagene.

1. Oppheve Forskriften av 2003 og gå tilbake til ordningen der leveringsplikt kun ble regulert gjennom de individuelle vilkår som var knyttet til hvert enkelt fartøy/konsesjon.
  - Det har foregått en harmonisering av de individuelle vilkårene de siste årene, men det er fremdeles til dels sprikende bestemmelser i vilkårene knyttet til hvert fartøy. Vi mener Forskriften slik den praktiseres i dag fungerer godt. En oppheving av Forskriften vil medføre ny og større usikkerhet i praktiseringen av leveringsplikten.
  - En oppheving av Forskriften kan åpne opp tidligere vanskelige problemstillinger, som for eksempel prissetting av leveringspliktig råstoff, som Forskriften nå regulerer.
  - I en ordning der leveringsplikt skal være selskapets kompensasjon til samfunnet for muligheten til å høste fra fellesskapets ressurser er vi av den oppfatning at Forskriften i hovedsak regulerer leveringsplikten på en god måte og kan videreføres.
  - *Vi anbefaler at dagens forskrift blir videreført.*
2. Øke tilbudsplikten fra 80 % til 100 % for torsk og fra 60 % til 100 % for hyse.
  - Det er i dag relativt uproblematisk å håndtere en tilbudsplikt på 80 % for torsk.
  - En økning til 100 % vil medføre en rekke praktiske problem. Fartøy som har leveringsplikt til flere tilgodesette anlegg vil måtte tilby eksakt det volumet (på kiloet) som det enkelte anlegg er tilgodesett med.
  - En økning til 100 % vil også medføre praktiske problem i gjennomføring av seifisket, dersom man får bifangst av torsk. Dette vil spesielt gjøre seg gjeldende dersom det også innføres plikt til å losse fangst ved tilgodesett anlegg.
  - Økt tilbudsplikt medfører tilbud om torsk i perioder hvor landanleggene opererer for full kapasitet på grunn av høyt tilbud fra andre fartøygrupper. Tilbudsplikten blir da

ikke relevant for landanleggene med mindre de stanser mottak av fisk fra andre fartøygrupper. Dette vil være svært uheldig for kystflåten i de viktige sesongene.

- En økning av tilbudsplikten fra dagens nivå vil medføre at det mot slutten av året vil måtte tilbys til dels marginale og små partier. Dette vil gjøre det vanskeligere for landindustrien å planlegge, og tilpasse, driften.
  - Når det gjelder en økning i leveringsplikten for hyse, så gjelder samme problem som for torsk. Det har i tillegg historisk kun i korte perioder vært mulig for landindustrien lønnsomt å bearbeide hyse. Vi kan ikke se at det har skjedd endringer i markedet eller i industrien som vil endre denne situasjonen i overskuelig fremtid. Det kan derfor stilles spørsmål ved om ikke hele leveringsplikten for hyse burde vært avviklet. Vi vil anbefale at dagens nivå videreføres, subsidiært at hele leveringsplikten for hyse avvikles.
  - *Vi anbefaler at tilbudsplikten videreføres på dagens nivåer.*
3. Økning av bearbeidingsplikt for torsk fra 70 % til 90 %. Innføring av bearbeidingsplikt for hyse på 90 % av kjøpt volum.
- Den teoretiske positive effekten av øket bearbeidingsplikt må vurderes opp mot tilgodesett anleggs behov for å ha fleksibilitet til å kunne selge unna deler av fangsten som det av produksjons- og / eller markedsmessige hensyn ikke er mulig å bearbeide lønnsomt. Det kan nevnes at gjennomsnittsvekten for torsk har økt fra ca. 2,5 kg til i overkant av 4,0 kg i løpet av de siste 3-4 årene. Størrelsen på fisken er, av produksjonsteknologiske årsaker, avgjørende for hvilket formål fisken kan brukes til (torsk under 1 kg og over 6 kg lar seg ikke filetere maskinelt med dagens teknologi). Dersom bearbeidingsplikten økes vil konsekvensen kunne bli at tilgodesett anlegg vil være mer forsiktig med å kjøpe tilbudspliktig fisk. En økning av bearbeidingsplikten vil derfor i praksis kunne medføre at et mindre volum av trålfisk kommer det tilgodesette anlegg til gode.
  - Dersom det ikke gjøres endringer i nivået på tilbudsplikt og det ikke innføres kjøpsplikt kan det ikke fullt ut utelukkes at det kan være praktisk mulig å innføre en økning av bearbeidingsplikten for torsk. Spørsmålet er likevel om en slik økning vil bidra til høyere eller lavere lønnsomhet i landindustrien. Vi kan ikke se at en slik endring er nødvendig, eller vil bidra til å bedre industriens konkurransekraft. Det anbefales under ingen omstendigheter at bearbeidingsplikten øker til mer enn 80 %.
  - Dagens regelverk virker konserverende på industriens produkt- og teknologivalg. En videre definisjon av hva som regnes som bearbeiding kan åpne for en mer dynamisk og markedstilpasset bearbeiding på land, og slik sikre lønnsomme arbeidsplasser på flere steder langs kysten.
  - Det er bred enighet om at det er svært vanskelig og normalt umulig å få til lønnsom bearbeiding av fryst hyse i Norge. For fersk hyse er det erfaring for at det i perioder av

året har vært mulig å få til lønnsomhet i bearbeidningen. En innføring av bearbeidingsplikt for hyse vil medføre at tilgodesett anlegg i liten grad vil ønske å ta i mot dette råstoffet. Aker Seafoods har for tiden to fartøy som ikke har mulighet til å fryse fangsten. Den ferske hysa som disse fartøyene fisker selges i dag til Norway Seafoods. Med en innføring av økt bearbeidingsplikt antas det at tilgodesette anlegg ikke vil ønske å kjøpe denne hysa. Innføring av bearbeidingsplikt for hyse vil medføre sterkt redusert fleksibilitet for tilgodesett anlegg og bør derfor ikke innføres. Dette gjelder både under dagens ordning med tilbudsplikt, men spesielt dersom det innføres kjøpsplikt.

- *Vi anbefaler at dagens nivå på bearbeidingsplikten for torsk og hyse videreføres. Det kan ikke utelukkes at det kan være praktisk mulig å øke bearbeidingsplikten for torsk til 80 %, men dette må vurderes nærmere av landindustrien. Vi ber departementet revurdere dagens definisjon av bearbeidet vare.*

4. Innføre plikt til at et leveringspliktig fartøy må losse sin fangst direkte ved det tilgodesette anlegg.

- Det er per i dag ikke regulær, helårlig drift på alle tilgodesette anlegg.
- Ved en del av anleggene vil det aktuelle fartøy som har leveringsplikt ikke ha mulighet til å komme til kai (f.eks. Bugøyenes, Kiberg og Moskenes). Forslaget vil derfor utløse et investeringsbehov fra myndighetene for å utbedre seilings- og havneforholdene.
- Enkelte fartøy har leveringsplikt til flere anlegg. De vil derfor måtte gå fra anlegg til anlegg for å levere sin last. Dette vil medføre økte miljøbelastninger, økte kostnader og kan også medføre at ved ferskleveranser vil det tilgodesette anlegg få eldre fisk til bearbeidning enn hva som hadde vært tilfelle dersom fartøyet kunne losse i en havn og at råstoffet ble distribuert videre med bil. Som en illustrasjon på denne problemstillingen kan vi nevne at i 2012 ville fartøyet «Skaidi» på flere av sine turer måtte ha losset i tre havner pr tur for å oppfylle dette kravet.
- I en kombinasjon med økt tilbudsplikt og bearbeidingsplikt, kombinert med kjøpsplikt vil forslaget gjøre det svært vanskelig å gjennomføre fisket etter sei på f.eks. Haltenbanken.
- Gitt at den primære hensikten med høringsnotatet er å skaffe mer lønnsomt råstoff til tilgodesett landanlegg er det vanskelig å se at forslaget bidrar til dette.
- *Vi anbefaler at dagens regler for lossing opprettholdes.*

5. Leveringspliktig fartøy skal melde inn landing av fangst til salgslaget minst 48 timer før forventet landing.

- I dag meldes fangster inn 24 timer før forventet landing. Det er uproblematisk for flåten å øke denne tidsgrensen til 48 timer, gitt at det fortsatt er snakk om forventet volum av de ulike arter.
  - Vi stiller oss spørrende til hensikten med tiltaket, og om det reelt sett vil ha noen positiv effekt for kjøper.
  - Det er en forutsetning for gjennomføring av denne endringen at Råfisklaget kan og vil håndtere dette.
  - *Vi mener en endring i bestemmelsen om forhåndsinnmelding er gjennomførbar for flåten.*
6. Innføring av kjøpsplikt for fangsten når det er sammenfallende eierskap mellom fartøyeier og tilgodesett anlegg.
- Forslaget om innføring av kjøpsplikt er en speilvending av 2006-forslaget om innføring av salgspunkt. I praksis er forslagene like for Aker Seafoods, selv om kjøpsplikten faller på tilgodesett anlegg, ved at departementet presisere at ansvaret for oppfyllelse av kjøpsplikten uansett vil legges på Aker Seafoods.
  - Vi kan ikke se at det har skjedd endringer i næringen siden 2006 som taler til fordel for innføring av en kjøpsplikt siden forslaget siste ble vurdert.
  - Forslaget medfører en betydelig reduksjon i det tilgodesette anleggets fleksibilitet og vil medføre at tilgodesette anlegg må kjøpe fangst de ikke har mulighet til å bearbeide lønnsomt. Forslaget medfører derfor en betydelig byrde for kjøper med tilhørende økt risiko for en ytterligere svekkelse av konkurransekraften.
  - Forslaget vil også medføre at i tider med god råstofftilgang (på våren), vil tilgodesette anlegg måtte prioritere å kjøpe råstoff fra Aker Seafoods fremfor fra kystflåten. Forslaget vil derfor kunne svekke avsetningsmuligheten for kystflåten i en kritisk periode.
  - I første instans medfører forslaget en betydelig overføring av risiko for avsetning fra flåteleddet til landindustrien. Denne risikoreduksjonen i Aker Seafoods kommer naturligvis tilbake til Aker Seafoods gjennom den svekkede lønnsomheten for tilgodesette anlegg og dermed risiko for at Aker Seafoods kan måtte tre inn med ytterligere subsidier til landindustrien.
  - *Vi vil sterkt fraråde at det blir innført kjøpsplikt. Innføring av kjøpsplikt for vesentlige volumer av torsk og / eller hyse forventes å medføre at Norway Seafoods må vurdere om det finnes grunnlag for fortsatt drift.*
7. Større fleksibilitet i produksjonen mellom anlegg i samme fylke som har samme eier.
- Forslaget innebærer en større fleksibilitet for de tilgodesette anleggs mulighet til effektivt å kunne utnytte råstoffet. Dette kan i seg selv bidra til å styrke lønnsomheten

på land, ved at industrien lettere kan drive spesialisering og / eller tilpasse sin kapasitet til dynamikken i markedet og i tilgangen på råstoff.

- Kombinert med et krav om at totalt mottatt volum på det enkelte sted ikke skal falle under forpliktet volum, vil en slik endring av reguleringen muliggjøre at kystflåten har avsetningsmuligheter lokalt og at det opprettholdes aktivitet på angitte steder.
- *Vi anbefaler at Forskriften endres for å gi fleksibilitet i produksjon mellom anlegg innen samme konsern og / eller selskap med sammenfallende eierskap.*

8. Innføring av en ordning der salgslaget får anledning til å prioritere fangsten til den mest arbeidsintensive produksjonen først.

- En grunnleggende utfordring i den norske landbaserte fiskeindustrien er det norske kostnadsnivået. Forslaget innebærer i praksis at den minst effektive delen av industrien skal få tilgang til råstoffet først. Dette vil ikke bidra til å styrke den samlede norske fiskerinæringens konkurransekraft.
- Det er vanskelig å se hvilke kriterier Råfisklaget objektivt sett skal legge til grunn dersom de skal foreta en prioritering av råstoffet. Forslaget vil åpenbart kunne være konkurransevridende og vil ikke gi insentiver for å drive kontinuerlig effektivitetsforbedringer.
- *Vi anbefaler at forslaget om fordeling av fangst legges vekk.*

9. Innføring av lavere avregningsfaktor mot kvoten dersom fangsten leveres fersk.

- Forslaget legger opp til at det er en lavere kvoteavregning for ferske leveranser både for torsk, hyse og sei, uten at forslaget kvantifiserer denne lavere kvoteavregningen. Det ble i 2012 innført en ferskbonus for trålere for levering av fersk torsk i 2. halvår. Det foreliggende forslaget innebærer en vesentlig utvidelse av denne ordningen.
- Over noen år har man forsøkt å gå bort fra gruppekvoter og over til fartøyskvoter. Dette bidrar til forutsigbarhet for alle involverte parter. Vi opplever at det er bred enighet i næringen om at en slik utvikling fortsatt er ønsket. Dersom den foreslåtte ordningen innføres vil det være en dreining tilbake til tidligere ordninger der det var større usikkerhet om hvilket kvotegrunnlag det enkelte fartøy faktisk hadde i løpet av året.
- Forslaget vil gi insentiver til å fiske mest mulig i begynnelsen av året for å sikre at man får en større del av det totale kvotegrunnlaget. Dette trekker i motsatt retning av behovet for å fordele totale fangster bedre utover året.
- Forslaget støtter heller ikke opp om det grunnleggende formålet om å gjøre den tilgodesette industrien mer konkurransedyktig.
- *Vi anbefaler at eventuelle tiltak for å stimulere til øket leveranse av fersk fisk gjennomføres på en slik måte at de ikke bidrar til usikkerhet om kvotegrunnlaget eller motvirker ønsket om jevnere fangst over året.*

### **Andre mulige tiltak**

Med unntak av forslaget om øket fleksibilitet i allokering av volum vil de foreslåtte tiltakene snarere bidra til å svekke lønnsomheten i landindustrien, enn å styrke den.

Den grunnleggende utfordringen i filetindustrien er at den etter mange år som en beskyttet og subsidiert næring, med betydelig overkapasitet, har møtt økende konkurranse samtidig som den er fullt ut konkurranseutsatt. Næringen har ikke fått tilpasset seg nye rammebetingelser og er utkonkurrert og ulønnsom.

For å gjenvinne konkurranseevnen må næringen effektivisere driften og oppnå tilstrekkelig lønnsomhet til at det er mulig å investere i øket verdiskaping gjennom ytterligere effektivisering samt produkt- og markedsutvikling. Næringen har i dag ikke tilstrekkelig lønnsomhet til at det er mulig å få gjennomført slike investeringer.

Dette betyr at det er behov for:

- En mer rasjonell drift
- Innovasjoner innen produksjonsteknologi som over tid kan gjøre industrien internasjonalt konkurransedyktig gitt norsk kostnadsnivå
- Innovasjoner i produktutvikling som gir merverdi i produktene og bidrar til å øke konsumet av hvitfisk, stimulerer etterspørselen og bidrar til høyere oppnådd pris i sluttmarkedet.
- Utvikling av markedet for hvitfisk, for å stimulere etterspørsel og dermed oppnådd pris i sluttmarkedet.

Med dagens Forskrift som utgangspunkt ser vi to endringer som kan bidra til at det blir tilført større volumer fersk fisk til industrien, på rett tidspunkt av året, uten at det svekker lønnsomheten på land eller sjø.

#### *Rederikvoteordning*

Aker Seafoods har utfordringer med å utnytte hele kvotegrunnlaget for sei. I 2012 hadde selskapet gjenstående over 10 000 tonn med ubenyttet sei-kvote. Årsaken til dette er at tilgangen på sei de siste årene har vært vanskelig og at flere av fartøyene ikke har tilstrekkelig antall driftsdøgn tilgjengelig for å ta kvoten. Også for hyse er det noe gjenstående kvote. Selskapet har også konsesjoner for å fiske reke. Denne er bare i liten grad utnyttet de siste årene. Samlet utgjør denne manglende kvoteutnyttelsen et fangsttap årlig på minst 150 millioner kroner. Samtidig har vi fartøy som har ledig kapasitet, men på grunn av begrensningen med maksimalt 3,0 kvoter per fartøy er det ikke mulig å bruke denne ledige kapasiteten til å fiske på den ubenyttede kvoten. Slumpfiskordningen ble etablert for å kunne bidra til en høyere kvoteutnyttelse, men selv med full utnyttelse av denne klarer ikke selskapet p.t. å utnytte kvotegrunnlaget fullt ut.

Utfordringen med å øke leveransene av fersk torsk for Aker Seafoods trålere er todelt:

- «Den blå åkeren» blir større og det medfører lengre transitt fra fiskefelt til land på høsten. Det er ikke uvanlig at transittiden er på mer enn to døgn hver vei. Skal den ferske fisken ha en akseptabel kvalitet ved lossing betyr det at tiden fra start av fisket frem til fartøyet må forlate fiskefeltet ikke må overstige tre døgn. En tur for en ferskfisktråler varer da normalt en uke (to



dager transitt, tre dager fiske og to dager transitt). En kombinasjonstråler som både kan fryse og levere fersk kan strekke turen til ti dager ved at fangsten de tre første fiskedagene fryses (to dager transitt, tre dager fryseproduksjon, tre dager ferskproduksjon og to dager transitt). Fartøyenes lagringskapasitet for ferskfisk er på 70-90 tonn pr tur. Effektiv fangst vil da ligge i størrelsesorden 10-13 tonn pr dag for en ferskfisktråler, mens en kombinasjonstråler kan ligge på rundt 15 tonn pr dag. Til sammenligning vil en frysetråler i samme fiske ha en kapasitet på rundt 20 tonn pr dag. En fullstrukturert ferskfisktråler (3,0 kvotefaktorer av torsk, sei og hyse) har en samlet årskvote (2012 tall) på ca. 5 000 tonn. Med et snitt på 13 tonn pr dag vil en ferskfisktråler som skal fiske både torsk, sei og hyse ikke klare å fiske kvoten sin. Ferskleveranser med flere arter på et fartøy gir med andre ord et effektivitetstap i forhold til fryseleveranser. Dette effektivitetstapet gir også et indirekte inntektstap både for mannskap og rederi i tillegg til at kostnadene øker og kvote blir stående ubenyttet.

- Prisen for det fryste råstoffet er høyere enn for det ferske. Dette medfører et inntektstap for fersk- og kombinasjonstrålerne i forhold til alternativet. En fullt ut konkurransedyktig filet-næring ville kunne betalt markedspris (p.t. prisen på fryst fisk) for råstoffet.

Vi anbefaler en rederikvoteordning hvor selskapet kan se kvotegrunnlaget under ett og friere kan flytte kvoter mellom fartøy. En slik ordning forutsetter at det er mulighet for flere enn tre kvoter per fartøy.

Ordningen vil muliggjøre en spesialisering av fartøy ved at ferskfisk- og kombinasjonstrålere kan ta ut en relativt sett større andel torsk, mens frysetrålere får større andel hyse og sei.

Simuleringer viser at det er mulig å øke ferske leveranser av torsk fra Aker Seafoods med inntil 3 000 tonn pr år dersom en rederikvoteordning innføres. Samtidig kunne en større andel av den øvrige uutnyttede kvoten vært fisket. Dette ville redusert inntektstapet for både mannskap og rederi i forhold til dagens situasjon.

Det er i dag utfordrende å bemanne ferskfisktrålere på grunn av et betydelig lavere inntektspotensial enn for andre fartøy. En rederikvoteordning ville gitt spesielt mannskapet på ferskfisktrålere et inntektsløft.

En rederikvoteordning kan håndteres innenfor det enkelte rederi, men kan også tenkes benyttet mellom samarbeidende rederi. Ordningen vil ikke være konkurransevridende eller på andre måter endre fordeling av kvoter mellom fartøy eller grupper av fartøy.

Dagens leveringsplikt vil kunne ligge fast under en rederikvoteordning og videreføres uforandret. Rapportering av oppfyllelse av leveringsplikt vil også kunne gjøres på samme måte som i dag i en rederikvoteordning.

#### *Omlasting i sjø*

I lys av de biologiske forholdene i havet og utvidelsen av «den blå åker» har trålernes betydning for effektiv bestandsforvaltning og samtidig spredning av fangster over året økt. Som pekt på ovenfor gir fisket på høsten et ugunstig forhold mellom tid til fiske og tid i transitt mellom land og fiskefelt. Dette slår spesielt negativt ut for fartøy som skal levere sin fangst fersk. En mulighet for å redusere

denne negative konsekvensen vil være å ha fraktesfartøy som kan ta med seg last fra flere trålere som fisker i samme område. En slik omlasting er ikke mulig innenfor dagens regelverk. Det er også praktiske utfordringer med en slik omlasting, men Aker Seafoods er likevel av den oppfatning at dette bør utredes videre.

### **Avslutning**

Aker Seafoods har med dette redegjort for vårt syn på de foreslåtte endringene i Forskriften. Vi er opptatt av et det er robuste verdikjeder som gir grunnlag for lønnsomme arbeidsplasser både på sjø og land og som kan gi grunnlag for at Regjeringens ambisjon om Norge som verdens fremste sjømatnasjon blir realisert.

Vi takker for muligheten til å komme med innspill og stiller oss til disposisjon dersom det er behov for ytterligere utdyping eller klargjøring.

Olav Holst-Dyrnes  
Konsernsjef  
Aker Seafoods ASA