



DET KONGELEGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Myndigheitenes strategi for eit meir energieffektivt fiske

Statssekretær Vidar Ulriksen

Innlegg på konferanse om
energiøkonomisering i fiskeflåten

Ålesund 26. november 2008

Først av alt vil eg få takke for invitasjonen. Eg vil rose arrangørane for eit spennande program, og eg ser fram til gode innlegg og gode diskusjonar.

Eg er blitt beden om å snakke om kva myndigheitene gjer for å legge til rette for eit meir energieffektivt fiske. Eg skal gjere greie for regjeringa sin politikk på området, og kvifor vi er opptekne av dette.

Viktigheita av energieffektivt fiske

Det er to svært viktige grunnar til at vi må arbeide for å få til eit meir energieffektivt fiske. For det første vil mindre forbruk av drivstoff bidra til betre klima som følgje av redusert klimautslepp. For det andre gir redusert drivstofforbruk reduserte kostnader for fiskeflåten.

Måla om reduserte kostnader og betre klima blir derfor i stor grad samanfallande. Og sjølv om forvaltninga sitt hovudfokus er på miljø og berekraft, så er vi også opptatt av at fiskeflåten skal tene pengar.

Økonomi

Regjeringa sin fiskeripolitikk byggjer på ei ansvarleg og berekraftige forvaltning. Det er grunnlaget for alt vi gjer, og er avgjerande for at vi i det heile tatt har ei fiskerinæring. Ressursane skal forvaltast slik at komande generasjonar også kan hauste av dei på same måte som vi gjer no.

Viss vi ikkje har bestandar som gir ei god og stabil avkastning, blir andre diskusjonar som strukturpolitikk, korleis fangstleddet skal sjå ut og alle andre ting som vi driv på med, underordna.

Økonomien i næringa og fangstleddet er framfor alt avhengig av dei grunnleggjande premissane for ressursforvaltninga vår.

Men ein kan også snu dette litt på hovudet og seie at sunn økonomi i næringa også er avgjerande for å ha ei berekraftig forvaltning av fiskeressursane.

Lønsame einingar er ein viktig føresetnad for at næringa skal vere robust nok til å takle både ressurs- og konjunktursvingingar.

No er lønsemda i norsk fiskerinæring jamt over bra, og det er gode utsikter for 2009.

Kvotane for dei aller fleste fiskeslag blir større neste år, rentene er på veg nedover igjen, og drivstoffprisen er tilbake på eit mykje lågare nivå enn den har vore på lenge.

Med svak krone i forhold til viktige eksportvalutaer som EURO og amerikanske dollar, så ser det også svært lyst ut for norsk eksport av fisk til marknader i Europa, Afrika, USA og Russland. Og på toppen av det heile har regjeringa foreslått å auke fiskarfrådraget til kvar fiskar til 150 000 kr frå neste år av.

No er det riktig nok noko usikkerheit i næringa som følgje av finanskrisa, men erfaringar viser at sektoren har vore stabil i andre nedgangsperiodar. Foreløpig ser det heller ikkje ut til at folk kjøper mindre fisk. Den meir eksklusive fisken kan kanskje merke redusert etterspurnad i marknaden, medan billigare fisk blir meir attraktiv.

Klima

Så å seie alle er samde om at klimaet på jorda endrar seg. Prognosane frå FN's klimapanel tyder på at det går mot eit varmare og våtare klima.

Det er ingen som veit korleis utviklinga vil verte på lang sikt. Men vi veit at klimaendringane vil få konsekvensar for fiskerinæringa som for alle andre samfunnsområde. Fiskerinæringa er sannsynlegvis ei av dei næringane som vil merke klimaendringane mest. Det er også slik at fiskeflåten slepp ut ei betydeleg mengde klimagassar.

I klimameldinga gjekk regjeringa inn for at Norge skal ha ambisiøse klimamål, med konkrete tiltak for å nå desse måla. Det betyr at fiskerinæringa må redusere dei negative klimapåverknadane frå eigen aktivitet.

Poenget er at fiskarane rett og slett må bruke mindre drivstoff per kilo fisk dei fiskar og leverer. Det kan få konsekvensar for ulike krav til utforming av fartøy og reiskapar, når fisket bør gå føre seg og kva område som flåten kan fiske på.

Kva har denne regjeringa gjort?

Det viktigaste vi, som fiskeriforvaltarar, gjer er å forvalte fiskebestandane på ein slik måte at vi får auka avkastning. At kvotane på fleire av dei viktigaste fiskeslaga no vert auka for 2009 er eit resultat av nettopp god forvaltning. Meir fisk i havet vil normalt bety at fisken er meir tilgjengelig og at ein dermed kan fange same mengde fisk med mindre forbruk av drivstoff.

På bakgrunn av høge prisar på drivstoff lanserte EU i sommar ein tiltakspakke for fiskeflåten. Hovudinnhaldet i denne pakken er å redusere kapasiteten slik at fiskeflåten i EU kan tilpassast ressursgrunnlaget. Denne jobben har vi i Norge starta allereie for fleire tiår sidan, noko som gjer at vi i dag har eit stort forsprang internasjonalt.

Og vi gjer framleis endringar og tilpassingar i strukturordningane. To eksempel på det er samanslåinga av nordsjøtrål og pelagisk trål til ei strukturgruppe, og endringane i strukturordninga for seitrålarane. Med bakgrunn i den vanskelege driftssituasjonen i seitrålgruppa opna vi i haust for strukturering av seikvotar mellom seitrål- og torsketralgruppene, og heving av kvotetaket. Slike tilpassingar handlar om å leggje til rette for dei enkelte fartøygruppene når rammevilkåra endrar seg, innanfor rammene av strukturpolitikken. Slike justeringar representerer ei naturleg utvikling av reglane om flåtestrukturen.

Regjeringa har også i haust gjort ei forenkling av slumpfiskordninga. Endringane legg til rette for at dei tildelte kvotene kan utnyttast betre og meir effektivt, samt at kostnadene for den enkelte fartøyeigar vert redusert.

Fiskeri- og kystdepartementet har også bestemt at den tidlegare størrelsesavgrensinga for store kystfartøy skal endrast frå 28 meter til ei avgrensing på 300 kubikkmeter største tillate lasteromsvolum. Dette muliggjer meir miljøvennlege fartøy og driftsformer.

Fiskeridirektoratet er i dialog med Havforskningsinstituttet, Norges Fiskarlag og Fiskebåtrederens Forbund om et samarbeid om en forsøksordning om bruk av pelagisk trål i fiske etter sei, torsk og hyse nord for 62° N. Ein føresetnad for å inngå i ei slik forsøksordning er at fartøy på førehand har ein gyldig tråltillatelse for fiske etter torsk og sei.

Gjennom overføringer til Forskningsrådet støtter Fiskeri- og kystdepartementet i dag fiskeriteknologisk forskning. For 2008 avsatte forskningsrådet 62,6 mill kroner til teknologiprojekt relatert til marin og maritim sektor, der 18,2 mill går til fiskerirelaterte prosjekt aleine.

Desse tiltaka vil kunne bidra til lågare utslepp og lågare kostnader. Ei tilpassing til ein meir energieffektiv fiskeflåte er likevel ikkje eit mål vi når ein gong for alle. Vi jobbar heile tida for å verte betre.

Utfordringar framover

Ein ting er heilt klart. Både klimautfordringane, drivstoffkostnader og finanskostnader vil vere viktige premissar for regjeringa sin fiskeripolitikk framover. Det kan godt hende at nye utfordringar gjer at vi må tenkje nytt om mange forhold, og det kan hende at gamle sanningar må opp til ny vurdering.

Det kan hende vi må stille nye krav til fiskeflåten når det gjeld utslepp og miljøpåverknad. Det kan hende vi må stille krav til meir energieffektive fartøy og til effektiv hausting av ressursane. Det kan hende vi må stille krav til reiskapsutforming og reiskapsbruk, for å sikre at reiskapane er mest muleg effektive og samstundes skånsame mot havmiljøet. Eg er samstundes viss på at dette vil gå hand i hand med omsynet til lønnsame fartøy.

I 1995 var det nesten 14 000 merkeregistrerte fartøy i Norge, i dag er talet rundt 7 000. Korleis dette talet vil utvikle seg i framtida er det vanskeleg å spå om. Men ein ting er sikkert. Det vil verte færre fartøy. Det vil vere ei naturleg utvikling på vegen mot meir miljøvennleg og lønnsam drift. Men vi vil også i framtida ha ein differensiert og stor

flåte. For fiskerinæringa har gjennom tidene vist ei utruleg evne til å omstille seg. Det er eg viss på at den vil gjere også i framtida.

Rapporten frå klimagruppa

Noko av det viktigaste som må til for å finne konstruktive og gode løysingar, er at næringa sjølv tek del i denne debatten og kjem med forslag til korleis vi kan møte desse utfordringane.

Vi er glade for at næringsorganisasjonane har engasjert seg i denne saka. Både Norges Fiskarlag og Fiskebåt har kome til oss med eit ønskje om å setje i gong ein prosess for å identifisere problem og skissere mulege løysingar som kan bidra til å redusere forbruket av bunkers i fiskeflåten. I vår vart det difor sett ned ei arbeidsgruppe med representantar frå næring, forskning og forvaltning for å sjå på dette.

Mandatet til arbeidsgruppa har vore å identifisere problemområde og skissere mulige løysingar som kan bidra til redusert drivstofforbruk samt utslepp av klimagassar og NOx. Lågare utslepp betyr samtidig lågare bunkersforbruk og dermed lågare kostnader. På bakgrunn av tilgjengeleg datagrunnlag og kunnskap har arbeidsgruppa behandla spørsmål knytt til mellom anna teknologi, flåtestruktur og forvaltning.

Vi har fått signal om at rapporten sannsynlegvis blir lagt fram før jul, og departementet vil då sjå nærare på dei ulike forslaga frå arbeidsgruppa. Regjeringa har klare ambisjonar når det gjeld reduksjon av klimagassutslipp, men det er likevel viktig at konsekvensane av tiltaka er belyst i ein breiare samanheng enn energiforbruk aleine.

Vi veit at det innanfor dagens rammebetingelsar er mange mulegheiter for redusert drivstofforbruk for det enkelte fartøy. Stikkord kan blant anna vere ganghastigheit til og frå fiskefelta, val av dekkstrustning, fartøyutforming og riktig bruk av utstyr (som propell, motor og så vidare).

Når det gjeld tiltak som kvotesamanslåing, kvotebytte og samfiske så har Stortinget ved fleire høve slått fast at vi ikkje skal ha eit system med omsettelege kvoter i Norge. Eventuelle tiltak må derfor vurderast grundig, og vi må vere sikre på kva slags effektar og konsekvensar som kan forventast.

Avslutning

Klimaarbeidsgruppa er eit godt døme på korleis vi også bør jobbe framover for å møte utfordringane som klimaspørsmålet og kostnadsutviklinga gjev. Det er eit positivt trekk ved fiskeriforvaltninga i Norge at ulike aktørar greier å jobbe konstruktivt saman. I diskusjonane rundt korleis vi kan oppnå vidare energieffektivisering og korleis vi skal møte utfordringane med å redusere klimautslepp treng vi breie og gode prosessar, der næringa, forskarar og forvaltninga samlar kompetansen sin og kjem med forslag til tiltak, prosessar og mulege løysingar.

Eg er optimistisk med tanke på den utviklinga som må kome. Eg er trygg på at vi også i framtida vil ha rike og berekraftige forvalta fiskeressursar samtidig som vi har ein miljøvennleg og lønsam flåte som er ein livsnerve for levande kystsamfunn langs heile kysten.

Dette målet skal vi nå, gjennom gradvise endringar og små steg i rett retning, i nært samarbeid mellom forvaltning, forskning og ikkje minst næringa sjølv.

Takk for meg!