



PÅ VEIEN



I LUFTEN



PÅ SKINNER



PÅ SJØEN



GODS



MILJØ



TEKNOLOGI

Hjem / FORSKNING / En mulig milliard-smell for sjømateksporerten



Norske myndigheter bør snarest ta initiativ til tiltak som kan kompensere for ekstrakostnader som midlertidig nasjonal grensekontroll vil medføre, mener artikkelforfatterne. Foto: Utlånt til Samferdsel.

Hvis nasjonale grensekontroller blir gjeninnført:

En mulig milliard-smell for sjømateksporten

Publisert 25.04.2016

- Schengen-samarbeidet er svært positivt for norsk sjømateksport. Dersom EU mislykkes i å etablere tilfredsstillende kontroll ved Schengenområdet yttergrense, kan nasjonale grensekontroller bli gjeninnført. Dette vil øke kostnadene for all varetransport i EU/Schengenområdet.
- For norsk fiskerinæring kan ekstrakostnadene som følge av etablering av nasjonale grensekontroller i EU/Schengenområdet i verste fall nærme seg 2,7 mrd. kroner årlig. Dette utgjør vel 8 % av eksportverdien i 2015.



AV FRODE NILSSEN, TERJE A. MATHISEN OG GISLE SOLVOLL

Nilssen er professor ved Handelshøgskolen, Nord universitet, der Mathisen og Solvoll er førsteamanuenser.

frode.nilssen@nord.no; terje.a.mathisen@nord.no; gisle.solvoll@nord.no



Fiskerinæringen i Norge er bekymret for at endringer i Schengenregelverket på grunn av flyktningssituasjonen i Europa skal føre til problemer med markedsadgang eller vesentlige forsinkelser for transporten av fersk sjømat til Europa.

Mulige konsekvenser for sjømatnæringen er uklare. I et prosjekt finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) har Handelshøgskolen ved Nord universitet forsøkt å tallfeste de økonomiske konsekvensene (Nilssen mfl., 2016).

Schengen-samarbeidet under press

Innføringen av Schengenområdet – et åpent transnasjonalt område hvor land-til-land-relasjoner (herunder økonomi, transport, reiser, post og personbevegelser) er ordnet med tanke på fri sirkulasjon – betraktes som en av de viktigste hendelsene i integrasjonen av Europa. Schengen-samarbeidet avskaffer grensekontroll av personer og gods mellom landene i Schengenområdet og åpner for et omfattende politisamarbeid.

Beregninger antyder at handelen innen Schengen-området er mellom 13 % og 20 % høyere enn den ville vært uten denne avtalen. I mars 2016 er det 26 Schengenland, hvorav 22 er EU-land og 4 ikke-EU-land.

Ikke alle EU-landene er med i Schengen-samarbeidet. Storbritannia og Irland har valgt å opprettholde sin ytre grensekontroll, og de nye EU-landene Bulgaria og Romania er ikke medlemmer.

I løpet av det siste året har imidlertid Schengen-samarbeidet blitt utfordret på grunn av den sterke flyktning- og migrasjonsstrømmen fra land særlig i Midtøsten og Afghanistan. Yttergrensens kontrollsystem er ikke dimensjonert for å takle det antallet mennesker som nå kommer til Europa via Tyrkia eller over Middelhavet og Balkan. Det er særlig Hellas, men til dels også Italia, som er første mottakerland innenfor Schengen.

Landene som har hatt den sterkeste tilstrømningen av migranter har fått betydelige utfordringer med å håndtere situasjonen. Som en direkte følge av dette har flere land i Schengen etablert midlertidig grensekontroll mellom landene innad i Schengen. Dette kan gi vesentlig økt tidsbruk ved grensepasseringer.

EU som marked for norsk sjømat

For Norge og norsk sjømateksport har etableringen av Schengen hatt positiv betydning. EU-markedet representerer rundt 60 % av den totale norske eksporten av sjømat, der en stor andel er fersk kjølt fisk – hovedsakelig laks.

Eksporten til EU har hatt en betydelig volumvekst de siste ti årene. Dersom man tar utgangspunkt i eksportvolumet i 2015 vil om lag 145 trailere med fisk forlate Norge hver dag på vei til dette markedsområdet.

Ved de «klassiske» transportrutene fra Norge til markedslandene i Schengenområdet er det maksimalt seks grensepasseringer. Dette gjelder Portugal, etterfulgt av Italia og Spania med fem grensepasseringer.

Tabell 1 gir en oversikt over antall grensekryssinger fra Norge til det enkelte markedsland sortert etter volum (tonn). Noen av landene forutsetter fergetransport fra Sverige/Finland, slik som Polen og de baltiske landene. For Nederland og Storbritannia er antall grensekryssinger indikert i parentes når det benyttes sjøfrakt fra Norge og direkte til landet.

Til tross for at Storbritannia ikke er del av Schengen, er landet inkludert siden transportene passerer gjennom Schengenland og dermed rammes av grensekontrollene. Til sammen mottar landene i tabellen 94 % av samlet lakseeksport til EU-landene.

Markedsland	Vekt (tonn)	Kumulativ andel	Antall grensekryssinger
Polen	137 656	17,9 %	2
Frankrike	119 009	33,4 %	4
Danmark	76 446	43,3 %	1
Storbritannia	72 863	52,8 %	4 (1)
Spania	64 099	61,2 %	5
Nederland	52 559	68,0 %	4 (1)
Italia	44 155	73,7 %	5
Tyskland	40 761	79,0 %	3
Litauen	37 145	83,9 %	2
Sverige	34 536	88,4 %	1
Finland	29 757	92,2 %	1
Portugal	14 834	94,1 %	6

Tabell 1. Eksport av fersk laks i (2015) og antall grensekryssinger fra Norge til de viktigste markedslandene i EU/Schengen. Kilde: Egne beregninger.

Konsekvenser av intensivt grensekontroll

Utfordringene for lakseeksporten kan knyttes til økt tidsbruk ved grensepasseringer og usikkerhet knyttet til ankomsttid på bestemmelsessted. I beste fall etableres det kun stikkprøvekontroller, men man kan se for seg full kontroll av all trafikk.

I beregningene har vi lagt til grunn at hvert kjøretøy frakter 20 tonn laks, en kjøretøykostnad på 250 kr per time, en verdiforringelse på fisken på 0,5 % av eksportverdien per time og økt tidsbruk per grensepassering på mellom en og fem timer.

Kjøretøykostnaden på 250 kr inkluderer alle driftsavhengige kostnader. Selv om beløpet er lavt sammenholdt med transportkostnader for norske speditører, har vi valgt å bruke denne satsen blant annet fordi vogntoget står stille og derfor bruker vesentlig mindre drivstoff enn under kjøring, selv om motoren går for å holde kjøleaggregatet i drift. En kvalitetsforringelse grunnet økt tidsbruk gir redusert salgsverdi.

Et grovt anslag er en verdireduksjon på 20-25 % når en leveranse av fersk fisk blir forsinket 48 timer. Dette gir omlag 0,50 % redusert verdi på fisken per time. Forventet økt ventetid ved grensepassering er naturlig nok svært usikker. Vi har lagt til grunn en økning på henholdsvis en, tre og fem timer som et lavt, middels og høyt anslag.

Basert på det ovenstående vil ekstra kostnader for fiskeeksportene ved innføring av fast grensekontroll på alle grenseovergangene innen Schengenområdet bli 1,6 %, 4,7 % og 8,0 % av total eksportverdi for fersk kjølt oppdrettslaks i 2015 for lavt, middels og høyt anslag på ventetiden. Dette gir en økt kostnad på henholdsvis 0,5 mrd. kr, 1,6 mrd. kr og 2,7 mrd. kr årlig ved innføring av nasjonal grensekontroll innen Schengenområdet.

Det store spennet i merkostnader illustrerer den betydningen tidskostbruken har for lønnsomheten til fiskeeksporten. Den vestlige transporttraseen som er inntatt av de største markedslandene (Sverige-Danmark-Tyskland-Frankrike/Nederland-Spania og Storbritannia), vil være minst utsatt for full nasjonal grensekontroll.

Eksporten av fersk oppdrettslaks til disse landene utgjorde i 2015 ca. 62 % av totale eksport til EU/Schengen. Dermed vil trolig vårt laveste kostnadsanslag være mer sannsynlig enn det høyeste.

Hva kan gjøres?

For Norge er det viktig å sikre best mulige rammebetingelser for eksporten av sjømat til EU/Schengen, slik at ulempene for fisketransporten som følge av flyktning- og migrasjonskrisen blir så små som mulig.

Det kan derfor være aktuelt å fremme forslag om følgende tiltak på både kort og mellomlang sikt:

- Etablering av spesielle akkrediterte ruter for transportere med lettbederlige produkter.
- Etablering av en «fast track»-ordning ved viktige grensepasseringsstasjoner for transportere med lettbederlige produkter.
- En ordning med plombering/forsegling av kjøretøy som transporterer lettbederlige produkter med sikte på friksjonsfri nasjonal grensepassering for godsfrakt inne i Schengenområdet.

Sannsynligheten for at det innføres en omfattende nasjonal grensekontroll vil avhenge av i hvilken grad EU/Schengenlandene evner å etablere tilfredsstillende kontroll ved Schengens yttergrense.

På grunn av denne usikkerheten burde norske myndigheter snarest ta initiativ til tiltak som helt eller delvis kan kompensere for de ekstra kostnadene midlertidig nasjonal grensekontroll vil medføre.

Referanser:

Nilssen, F., Mathisen, T. A., Elvestad, C. og Solvoll, G. (2016). Konsekvenser for handelen med norsk sjømat ved innføring av midlertidig nasjonal grensekontroll i Schengen-området. Notat 11. april 2016. Nord universitet, Bodø.
