

FRA TWITTER



FM-stille
Nydeleg stilt ved frukostbordet - og rom for tankar: Nok ein risikofaktor styresmak-tene gløymde då dei stengte FM-nettet.

sulnig
@sulnig



Problem?
Nord universitet innfører niqabforbud. Et lite problem: INGEN BRUKER

NIQAB I BODØ.

Sumaya Jirde Ali
@sumaya_jirde



Energi
Tenk om vi hadde greidd å konvertere bergenspa-triotisme til energi. Da snakkar vi noko å leva av etter olja.

Vegarbeid
@Vegarbeid



Seier?
Nesten.

Vant Tromsø?
@VantTromso



Konkurs
Nå som Moods of Norway er konkurs har ikke lenger vi fargeblinde pensjonister noen å selge det vi strikker til.

TwitterBestemor
@TwitterBestemor

Sjømat i nord



Nordlands Trompet

FRODE NILSEN
Professor, handelshøgskolen Nord Universitet

VALGET ER tatt, og Norge fortsetter med mer eller mindre den samme regjeringen. Men gir det endringer i politikken, og da særlig det som er viktig for økt verdiskaping i nord? Det er nemlig et av kjernepunktene i regjeringens nye nordområdestrategi. Det er lett å være enig i at verdiskapingen basert på naturressursene, og da særlig sjømatproduksjonen i nord, er viktig. Men hva betyr egentlig satsing på økt verdiskaping i sjømatsektoren, og kanskje vel så viktig: Hvordan skal det legges til rette for økt verdiskaping?

I EN rapport fra SINTEF blir det slått fast at verdien av den landede villfiskene alene representerer en verdi på 18,7 milliarder. I tillegg til å levere fisk til store verdier skaper den norske fiskeflåten også økonomiske ringvirkninger på mer enn 35 milliarder kroner. Det er store verdier som skapes, og forventningene til bærekraftig utnyttelse av havet er store for framtiden. Dette er bra, men i diskusjonen er det viktig å ha med seg den grunnleggende forutsetningen at all denne verdiskapingen er basert på at sjømaten til sjuende og sist eksporteres.

DERFOR VIL det være viktig å sikre at det legges til rette for eksport både i form av bedre markedsadgang og god flyt av varer til markedene. Handelshøgskolen tar opp dette temaet på årets Septemberseminar, der vi belyser utfordringer med nye markeder og markedsadgang for norsk sjømat. Omtrent



FERSK: Redusert kvalitet ved at den ferske fisken blir mindre fersk på grunn av ventetid i tollene, gir store verditap i form av redusert pris.

95 prosent av sjømaten vi produserer eksporteres. Spørsmålet om hvordan Norge skal sikre eller øke verdiskapingen generelt, og innen sjømatsektoren spesielt, må derfor sees i lys av dette.

DET ER særlig to faktorer som myndighetene kan bidra med. For det første er det bedret markedsadgang. EU er Norges største marked for sjømat. EØS-avtalen sikrer relativt god markedsadgang, men fortsatt er det begrensninger, som dels er knyttet til den norske proteksjonistiske handelspolitikken der import av landbruksvarer er en viktig del.

VIDERE ER noen av verdens største markeder for sjømat, eksempel Russland, lite tilgjengelig for norsk sjømatnæring. Likeledes er det enorme kinesiske markedet i samme kategori, selv om det arbeides iherdig for å løse dette. Brasil er et tredje eksempel. Her går eksporten bra til tider, men til andre tider begrenses markedsadgangen av såkalte ikke tollmessige handelshindringer.

DET ANDRE poenget er også relatert til eksporten og de begrensningene som norske ek-

sportører opplever. Disse såkalte eksportbarrierene er generert av myndighetsapparatet og er knyttet til prosedyrekrav, reguleringer og dokumentasjon ved eksport av sjømat. Systemet har utviklet seg over lang tid for å imøtekomme behovet for å overvåke og kontrollere internasjonal handel og sikre at denne er i tråd med krav fra norske myndigheter og markedslandene. Selv om systemet kan være både nødvendig og fornuftig, kan det virke handelshindrende. Dette til tross for at slike systemer for handelsfasilitering, gjerne etablert for å forenkle internasjonal handel og redusere transaksjonskostnader, samtidig som man opprettholder nødvendige krav til statlig kontroll.

ETT EKSEMPEL på dette er noe så prosaisk som at tollovergangerne fra Norge til utlandet bare er bemannet deler av døgnet. Dette gjør at fersk sjømat kommer for sent til markedet med de konsekvensene det kan ha. I en rapport som Senter for internasjonal handel og markedsadgang ved Handelshøgskolen, Nord Universitet laget på oppdrag ble det dokumentert at «ventekostnader» knyttet til

ekstraordinære forsinkelser med transporten kan utgjøre store beløp. Tidsforbruket med transporten er viktig faktor som blant annet er avgjørende for prisen på transporten og kvaliteten på produktet. Redusert kvalitet ved at den ferske fisken blir mindre fersk, gir store verditap i form av redusert pris. I et forsiktig anslag på slike ventekostnader ved økt nasjonal grensekontroll i EU ville dette kunne utgjøre en økt kostnad på 546 millioner kroner årlig for sjømatnæringen.

HER VIL kunnskap og kompetanse være en nøkkel for fremtidens Norge og Nord-Norge. Nord Universitet er særlig opptatt av å kunne bidra her, med spesielt henblikk på en av de mest sentrale aspektene ved verdiskaping, nemlig fremragende kompetanse om internasjonal handel og markedsadgang som en nøkkel for verdiskaping. Viktigheten av dette er også viet et eget kapittel i regjeringens nye havstrategiske dokument. Det blir spennende å se hvordan norske myndigheter og den nye regjeringen følger opp med eksportfasiliterende tiltak etter valget.

■ Kronikken er én i en serie under Forskningsdagene 2017, fra 20. 9-1.10. Årets tema er «Verdier».

ÅPEN LINJE

75 50 00 00

Epost: apen@an.no
SMS: ANåpen til 2005 (3 kr)
Du må oppgi navn for å komme på trykk.

Hvem har skylda?

- Syklisten gjør en feil, men skylda har den sjåføren i bilen som kjører på bakfra. Vedkommende er ikke aktpågivende nok, og holder kanskje for kort avstand til forankjørende. Hilsen bilist.

Knørvet post

- Nå må postbudet her på Jensvoll ta seg sammen å legge posten i kassen på normal måte, og ikke som det har vært i lengre tid; Knørvet og halvveis nedi, melder en irritert bodøværing.

Hvem har skylda?

- Så hvis den syklende syklisten i et gangfelt bryter vikeplikten og forårsaker en kollisjon, så må vel vedkommende fratas førerkortet, om vedkommende har et? Riktig? Opplevde nesten samme situasjon i går, da jeg kom som bil nummer to, og bil nummer én hadde stoppet for å ikke kjøre ned en sykklende i gangfelt ved Mørkvedhallen. Syklisten viste meg fingern da jeg sto på hornet, forteller en oppgitt bilist.

Arbeiderpartiet

- Det er jo ikke så rart at Ap gikk sterkt tilbake i Bodø. For det første klarte han som representerer Ap for Nordland på Stortinget å være med å legge ned Flystasjonen. Dermed forsvant flere hundre arbeidsplasser. Og nå går Ap i Bodø imot at det kan komme 100 arbeidsplasser til byen i forbindelse med Private barnehagens tenkte satsing her, melder en AN-leser.

Ingen drosjer

- Nok en ankomst til Bodø Lufthavn uten en drosje i sikte. Lang kø, og frustrerte passasjerer. Noe å følge opp på vegne av kundene? Hilsen frustrert flyreisende.