

Landbruksdirektoratet
Postboks 56

7701 Steinkjer

Fiskå 28. november 2023

Vedr.: Høringsuttalelse «Ny forskrift om satser for frakttilskudd til transport av kraftfôr». Deres ref 23/40932

Innledning

Endringene i gjeldende forskrift baseres på den gjennomgang som va av fraktordningen i 2012, rapport 14/2012. Vi finner at det er nødvendig å påpeke at gjennomgangen i 2012 ikke behandlet det som i denne høringen er den store endringen, dvs etablering av basishavner. Så vidt vi vet ble denne ordningen første gang omtalt i rapport 20/2022 «Gjennomgang av fraktordningene for korn og kraftfôr». Slik vi forstår det er etablering av basishavner besluttet i jordbruksavtalen fra sommeren 2023.

Ordningen som nå foreslås har sin bakgrunn i nedlegging av FKA sin fabrikk Balsfjord. Ved denne nedleggningen vil, slik vi forstår det, FKA gå over til den distribusjonsform Fiskå Mølle AS har hatt i mange år for kraftfôr i Nord Norge. Dvs distribusjon av storekk til lager for videre distribusjon i bulk ut til kraftfôrkunder.

Fiskå Mølle støtter forslaget vedr. etablering av basishavner.

Prinsipper for innføring av utgangshavn og basishavner

Fiskå Mølle har ingen kommentar til beslutningen om å etablere Trondheim som utgangshavn eller til de 5 steder som er utpekt som basishavner. Vi har heller ingen kommentar til de distanser som er foreslått benyttet mellom utgangshavn og basishavn

Beregning av solgt mengde kraftfôr

Det er forutsatt et salg av 50.000 tonn kraftfôr i Troms og Finnmark og 100.000 tonn i Nordland. I Landbruksdirektoratets statistikk over solgt kraftfôr for 2022 er det oppgitt et salg på 43.416 tonn i Troms og Finnmark. Tallene så langt i 2023 viser en fallende tendens. I 2022 ble det i henhold til samme statistikk solgt 98.367 tonn kraftfôr i Nordland. Det forutsettes videre at 50.000 tonn av volumet i Nordland tilføres med bil fra Trøndelag.

FM har ikke oversikt over kraftfôrvolumet som tilføres med bil fra Trøndelag. Men, at kun 50 % blir tilført med bil fra Trøndelag høres lavt ut gitt det store volumet som selges sør for

Saltfjellet. Gjennom stedfraktsordningen har Landbruksdirektoratet full oversikt over kraftfôrsalget i de enkelte kommuner og vi må be direktoratet sjekke om volumet med bil fra Trøndelag kan være riktig. Samtidig må vi be om at tallet for solgt kraftfôr i Troms og Finnmark reguleres ned. Det er viktig at volumet av kraftfôr som selges i det aktuelle området for basishavner er mest mulig korrekt da, som og Landbruksdirektoratet påpeker, volumet kan ha en betydning for fraktratene.

Kostnadselementer frakt

Det blir i høringsnotatet lagt til grunn at for å få til en mest mulig effektiv frakt skal transport av kraftfôr bør kraftfôrtransporten koordineres med frakt av fiskefor. Vi har store utfordringer med å se at dette er en mulig, farbar, vei:

- Det meste av frakten for fiskefôr foregår på båter med t/c, dvs at fiskefôrprodusentene leier inn båter i kortere eller lengre tidsperioder. I den perioden båten er på t/c har fiskefôrprodusenten full kontroll og råderett over båten.
- De ulike fiskefôrprodusentene har for det meste flere fabrikker langs kysten. Rutene er lagt opp mellom fabrikkene og laster dermed fullt båt ved de ulike fiskeforfabrikker. Det betyr at de starter turen både på syd og nordgående rute med fullt båt og har ingen mulighet til annen last før en større del av lasten er utlosset
- Anleggene er for en stor grad lokalisert ute ved kysten og båtene som laster fiskefôr går derfor i liten grad inn Trondheimsfjorden. Tidsrammene for de enkelte turer er knappe og selv om båtene skulle ha noe ledig kapasitet tillater tiden ikke at de går inn til Trondheim for å laste annen last.
- Det er store sesongsvingninger innenfor forbruk av fiskefor. I høysesong fra april til november vil båtene være fullt sysselsatt innenfor transport av fiskefôr.

Transport av kraftfôr må være sikret gjennom langsiktige avtaler, den kan ikke baseres på spottransport. Det er FM sin vurdering at dette vanskelig vil la seg gjøre gjennom et samarbeid med fiskefôrindustrien

I kostnadsalkylen kan vi ikke se at det er hensyntatt noen emballering av kraftfôret som skal sendes med båt. Kraftfôrsortimentet er bredt med mange ulike vareslag til de ulike dyregrupper. I tillegg er dette et produkt som krever skånsom behandling. Tilgangen på båter med mulighet for å laste kraftfôr i bulk er begrenset og FM forventer ut fra dette at det meste av kraftfôrvolumet vil være emballert i storsekk. Emballeringen har en betydelig kostnad, kostnaden gjelder både emballasjen i seg selv, utstyr for å pakke produktet og personell til å drifte emballering. Denne emballeringskostnaden mener FM bør inkluderes i kalkylen for frakt til basishavn.

I oversikten over tonn pr anløp til de ulike basishavner er årskvantum til de ulike basishavner fordelt på et antall anløp. Så langt vi kan se må antallet anløp være beregnet ut fra at de to aktørene, Felleskjøpet og Fiskå Mølle samlaste til de ulike basishavner. Dette har en ingen garanti for vil skje. Tvert i mot. Volum pr anløp i beregningen er så høyt at i praksis vil det kun være rom for en til to havner pr båt, dette virker ikke realistisk å gjennomføre. I praksis vil trolig de to aktører velge hver sine samarbeidspartnere for båtfrakten og dermed ha mindre laster til hver enkelt anløpssted

FM laster i dag nær 100 % av volumet på Fiskå i Rogaland og har derfor ikke noe sammenlignbare tall for fraktrater fra Trondheim og nordover. Men, vi har forespurt flere rederier som har ukentlige seilinger nordover fra Trondheim om hva fraktratene vil ligge på med lasting i Trondheim og utlossing av de aktuelle kvantum og intervaller som er brukt i

høringsnotatet. De fraktrater som er oppgitt fra disse rederiene ligger betydelig over de satser som er oppgitt i høringsnotatet.

Oppsummering

- De satser som framkommer for frakt fra Trondheim til basishavn ser ikke ut til å dekke de kostnader som denne logistikken vil kreve. Kostnaden med denne logistikken er større enn fraktkostnaden for korn fra overskuddsområdet til basisanlegg i underskuddsområdet og andelen av frakt som dekkes av fraktstøtte fra Trondheim til basishavn ser ut for å være lavere.
- Noen av de tallstørrelser som er benyttet i beregningene virker ikke realistiske. Heller ikke ordningen med bruk av båter som brukes innenfor fiskefôrtransport og samlaste mellom de to aktørene som i dag opererer i dette markedet virker realistisk.

Frakttilskudd for korn og kraftfôr er kanskje de viktigste bærebjelkene i den norske kanaliseringspolitikken og målsettingen om landbruk i hele landet. Ordningene er spesielt viktig for å tilstrebe en mest mulig lik kraftfôrpris i hele landet. Når fraktstøtten ikke dekker frakt av kraftfôr inn til basishavner fullt ut vil dette kunne påvirke egenfrakten som kraftfôrforbrukere vil bli ilagt i området basishavnene skal dekke.

I tilfelle noe skulle være uklart ta gjerne kontakt med undertegnede. Fiskå Mølle stiller og gjerne opp i et møte for å klargjøre de synspunkter vi har påpekt.

Med hilsen

Fiskå Mølle AS

Leif Kåre Gjerde
Daglig leder