

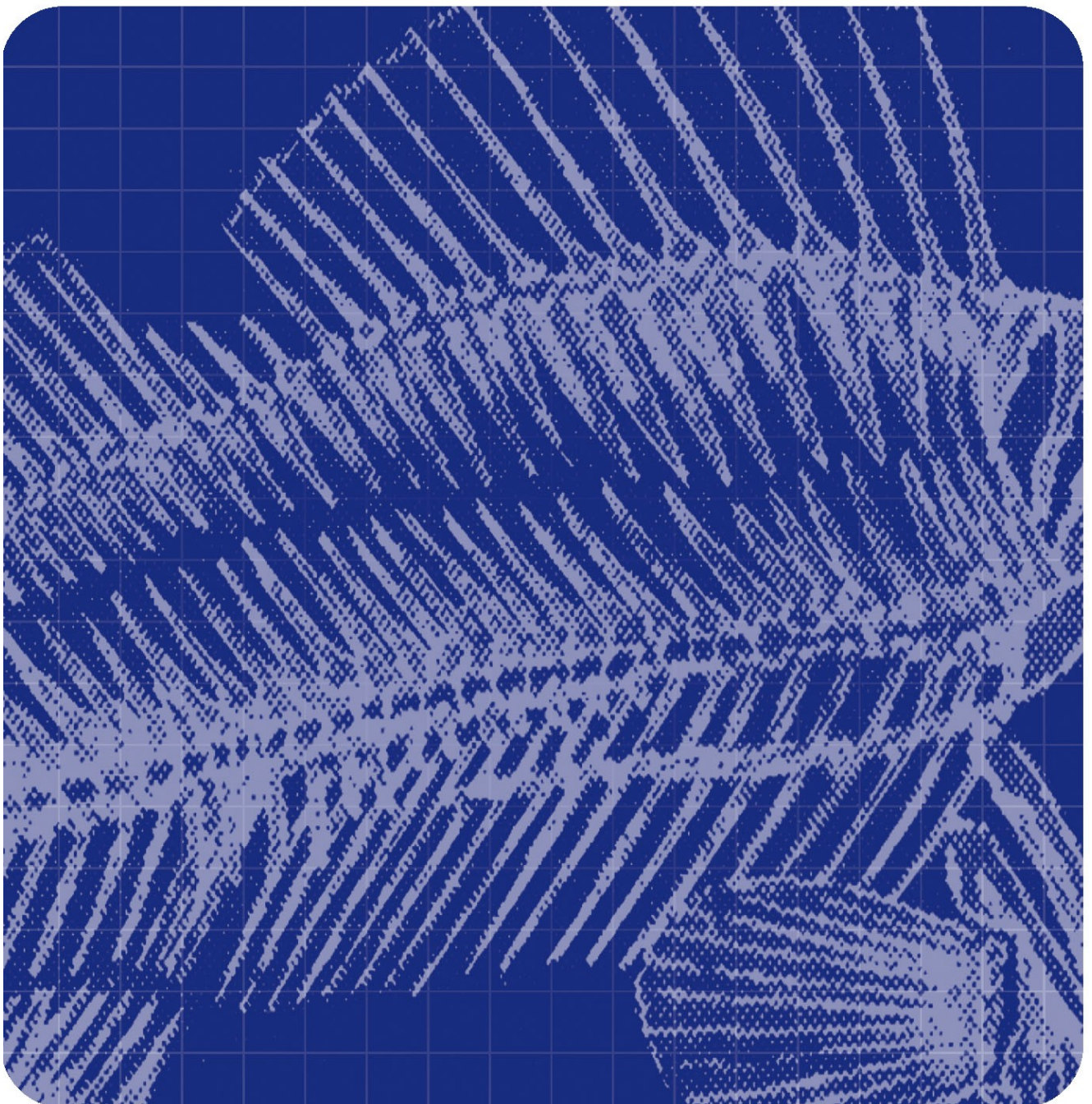


# Fiskeriforskning

RAPPORT 7/2007 • Utgitt mars 2007

## Grensepassering Nordvest-Russland

Gøril Voldnes





Norut Gruppen er et konsern for anvendt forskning og utvikling og består av morselskap og seks datterselskaper. Konsernet ble etablert i 1992 – fundamentert på daværende FORUTs fire avdelinger og Fiskeriforskning.

Konsernet består i dag av følgende selskaper:

Fiskeriforskning, Tromsø

Norut IT, Tromsø

Norut Samfunnsforskning, Tromsø

Norut Medisin og Helse, Tromsø

Norut Teknologi, Narvik

Norut NIBR Finnmark, Alta

Konsernet har til sammen vel 240 ansatte.



Fiskeriforskning (Norsk institutt for fiskeri- og havbruksforskning AS) utfører forskning og utvikling for fiskeri- og havbruksnæringen.

Gjennom strategisk næringsrettet forskning og utviklingsarbeid, i samarbeid med næringsaktører og det offentlige, skal Fiskeriforskningens arbeid bidra til utvikling av

- etterspurt sjømat
  - aktuelle oppdrettsarter
  - bioteknologiske produkter
  - teknologiske løsninger
- for dermed å gi konkurransedyktige virksomheter.

Fiskeriforskning har ca. 170 ansatte fordelt på Tromsø (120) og Bergen (50). Fiskeriforskning har velutstyrte laboratorier og forsøksanlegg i Tromsø og Bergen. Norconserv i Stavanger med 30 ansatte er et datterselskap av Fiskeriforskning.

Hovedkontor Tromsø:  
Muninbakken 9-13  
Postboks 6122  
N-9291 Tromsø  
Telefon: 77 62 90 00  
Telefaks: 77 62 91 00  
E-post: [post@fiskeriforskning.no](mailto:post@fiskeriforskning.no)

Avdelingskontor Bergen:  
Kjerreidviken 16  
N-5141 Fyllingsdalen  
Telefon: 55 50 12 00  
Telefaks: 55 50 12 99  
E-post: [office@fiskeriforskning.no](mailto:office@fiskeriforskning.no)

Internett: [www.fiskeriforskning.no](http://www.fiskeriforskning.no)

# RAPPORT

ISBN:

978-82-7251-613-9

Rapportnr:

7/2007

Tilgjengelighet:

**Åpen**

Tittel:

**Grensepassering Nordvest-Russland**

Dato:

26.03.07

Antall sider og bilag:

30+2

Forskningsjef:

**Bjørn Eirik Olsen**

Forfatter(e):

**Gøril Voldnes**

Prosjektnr.:

20297

Oppdragsgiver:

Norges Råfisklag, Troms fylkeskommune, Finnmark fylkeskommune

Oppdragsgivers ref.:

Tre stikkord:

**Grensepassering, Nordvest-Russland, fersk fisk**

Sammendrag: (maks 200 ord)

Fokus for dette prosjektet har vært grensepassering til Russland for eksport av fisk og sjømatprodukter fra Norge via Nordvest-Russland, med spesiell fokus på fersk fisk. Rapporten gir en beskrivelse av dagens eksportsituasjon som viser til bruk av leveringsbestemmelser, transportmåter, transportruter og tollprosedyrer.

Vi har sett på muligheten til å i større grad benytte seg av transportruter i nordvest for videre transport derfra til hovedmarkedene i sør (Moskva og St. Petersburg), og vi har sett nærmere på muligheten for å levere mer fersk fisk til nordvestregionen, spesielt Murmansk oblast. Rapporten konkluderer med at Storskog/Borisgleb har en rekke fordeler sammenlignet med de overbelastede grensepasseringene i sør, men at disse i realiteten er forbeholdt et begrenset antall aktører i Øst-Finnmark og omegn. Rapporten viser også at det er et potensielt marked for fersk fisk fra Norge i nordvestregionen, men her ligger fremdeles noen store utfordringer som beskrives nærmere i følgende rapport.



## **Forord**

Jeg ønsker å benytte anledningen til å takke Norges Råfisklag, Troms og Finnmark Fylkeskommuner for prosjektoppdraget.

Tromsø, 26.03.2007  
Gøril Voldnes



# INNHold

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Problemstilling og mål .....	2
<b>2</b>	<b>Det nordvestrussiske markedet</b> .....	<b>5</b>
2.1	Generelle utviklingstrekk .....	5
<b>3</b>	<b>Tilførsel av fisk</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Leveringsbestemmelser</b> .....	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Logistikk løsninger</b> .....	<b>15</b>
5.1	Transportmiddel .....	16
5.2	Tollprosess.....	19
<b>6</b>	<b>Funn</b> .....	<b>21</b>
6.1	Utfordringer .....	21
6.2	Muligheter .....	24
<b>7</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Kilder</b> .....	<b>29</b>
	<b>APPENDIX</b> .....	<b>1</b>





# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

År 2006 var et svært spesielt år med tanke på norsk eksport til det russiske markedet. Motsetningen til 2005, hvor lovordene og mulighetene for norsk fisk til vår nabo i øst virket ubegrenset, til 2006 med importforbud og alarmerende påstander om metaller i norsk oppdrettslaks – har vært formidabel. Fra 01.01.06 innførte Russland et importforbud mot norsk fersk laks med begrunnelse i for høye verdier av kadmium og bly. På papiret skulle dette importforbudet kun gjelde fersk laks, men dette forbudet har tidvis og delvis vært gjeldende for all fersk fisk til det russiske markedet.

Årsaken eller årsakene til dette importforbudet har vært svært omdiskutert og ulike versjoner har versert både i norsk og russisk presse. Denne diskusjonen vil ikke være tema i denne rapporten.

I september i 2006 kom en ny melding fra den russiske veterinærtjenesten om at de vurderte å innføre et totalforbud av all norsk fisk til det russiske markedet grunnet en rekke forfalskede veterinærsertifikater som var blitt brukt av norske eksportører. Norsk fiskerinæring var preget av krisestemming. Et slikt forbud ville fått katastrofale følger for flere aktører i norsk fiskerinæring, men kanskje først og fremst for pelagisk sektor hvor eksporten til det russiske markedet i 2005 sto for over 1,6 milliarder NOK. Russland og Ukraina står for 55 prosent av den totale sildeeksport fra Norge. Totalt utgjorde den norske eksporten til Russland i 2006 nærmere 290 tusen tonn og hadde en verdi i overkant av 3,2 milliarder NOK. Dette er en nedgang i forhold til i 2005 hvor eksporten var over 350 tusen tonn og hadde en verdi på rundt 3,8 milliarder NOK. Nedgangen på grunn av importforbudet av 01.01.06 ble likevel ikke så stor som først fryktet.

Et raskt organisert krisemøte mellom norsk og russisk veterinærtjeneste i september 2006, hvor de blant annet ble enige om nye tiltak for eksporten av sjømat til Russland, avverget totalforbudet. De nye tiltakene omfatter tre viktige endringer gjeldende fra 15. oktober 2006: Nye attestformularer som er bedre sikret mot forfalskninger og som må utstedes av Mattilsynet og ikke av ekspeditør/transportør som tidligere tillatt. All landeveisfrakt av fisk og sjømat til Russland gjennom EU må være plombert. Plomberingen kreves utført av norske tollmyndigheter (krever norsk tollstempel). Toll- og avgiftsdirektoratet anbefaler derfor at man benytter den etablerte ordningen TIR Carnet<sup>1</sup> for å være sikker på å tilfredsstille kravene til de russiske myndighetene. I tillegg skal det sendes fortløpende elektroniske kopier av alle attester som er utskrevet til de russiske veterinærmyndighetene (Toll- og avgiftsdirektoratet, 2006). I løpet av vinteren 2007 vil nye attester innføres for all sjømateksport fra Norge, og Mattilsynet vil legge til rette for å skrive ut attester elektronisk for å gjøre arbeidet enklere for næringen og sikrere for kjøperne av norsk sjømat (Mattilsynet, 16.10.06). Foreløpig er det

---

<sup>1</sup> TIR (TIR = Transports Internationaux Routiers) er en transitteringsordning som muliggjør transport av varer mellom TIR-konvensjonens avtaleparter, ved hjelp av et TIR-carnet. En forsendelse på carnet kan transporteres gjennom et ubegrenset antall av avtalepartenes regler fastsatt i TIR-konvensjonen (Toll- og avgiftsdirektoratet, 2006).

kun 10 av Mattilsynets 63 distriktskontorer som har lov til å skrive ut attester for eksport til Russland<sup>2</sup>.

I følge Mattilsynet fungerer de nye eksportrutinene godt, men situasjonen er i dag likevel ganske så spesiell. Russiske veterinærmyndigheter har foreløpig godkjent kun 9 av 41 selskaper som søkte om godkjenning for eksport til Russland etter importstoppen av laks 01.01.06. Realiteten i dag er at det kun er disse 9 selskapene som får lov til å eksportere oppdrettsfisk, både fersk og fryst, til Russland ([www.mattilsynet.no](http://www.mattilsynet.no), 28.11.06). All laks og ørret blir fra russisk side regnet som oppdrettsfisk. På russisk side har det også blitt innført importbegrensninger. Det ble først etablert ett, senere ytterligere to, importkartell som til sammen består av rundt 10-12 bedrifter. Disse bedriftene/kartellene bestemmer i praksis i stor grad hvilke norske eksportørbedrifter som skal gis godkjenning gjennom å dokumentere handelsrelasjoner med norske produksjonsbedrifter ovenfor Veterinærtjenesten. Dette skaper en meget spesiell konkurransesituasjon for fiskeriaktører både på norsk og russisk side. Når det gjelder eksport av villfisk er det foreløpig ikke innført krav om egne inspeksjoner eller godkjenninger (Mattilsynet, 21.11.06). Det blir imidlertid antydnet fra ulike kilder at dette forbudet også vil komme til å gjelde villfisk, og at dette vil skje i løpet av høsten 2007 (Fiskaren, 24.01.07).

Denne svært så overraskende vendingen i norsk eksport til det russiske markedet i 2006 etter rekordåret i 2005, har selvsagt innvirket på dette prosjektet sin vinkling, men problemstillingen har vel aldri vært mer aktuell enn nå. Dagens situasjon viser at Russland kan vise seg som en uforutsigbar handelspartner og det er viktig å ta sine forholdsregler. Det er således også viktigere enn noensinne å ha god dialog/kommunikasjon med russiske myndigheter, tollvesenet og veterinærtjenesten. Erfaringen viser at det ennå er et stykke igjen før eksporten går problemfritt inn i det russiske markedet.

## 1.2 Problemstilling og mål

Utgangspunktet for dette prosjektet var å se nærmere på grensepasseringen mellom Norge og Nordvest-Russland, med spesiell vekt på eksport av fersk hvitfisk. De positive utviklingstrekkene i det russiske markedet, med en BNP-vekst på mellom 6 og 7 prosent siden 2003, en lønnsvekst på rundt 11 prosent (OECD 2006), og en enorm ekspansjon i antall restauranter og super/hypermarkeder har ført til at russiske forbrukere krever bedre og bedre kvalitet. Samtidig har eksporten den senere tiden vist en større dreining mot fersk fisk. Det var ikke kun fersk laks som hadde begynt å få et godt fotfeste i det russiske markedet før importforbudet 01.01.06, men også fersk hvitfisk. Dette prosjektet vurderer mulighetene for at en større andel av norsk sjømateksport går over grensepasseringen ved Storskog til Russland, både med tanke på å tilby markedet i Nordvest-Russland fersk fisk og bruk av Nordvest-Russland som mellomstasjon for videre transport ned til hovedmarkedene i sør: Moskva og St. Petersburg.

Bakgrunnen er ønsket om en kortere vei til markedet og mindre kø for inntolling, og mulighet til å nå et ennå lite utnyttet lokalk marked – Murmansk oblast. Eksporten av fisk til Russland kan også foregå via Murmansk havn, som er Russlands største isfrie havn nord for Polarsirkelen.

---

<sup>2</sup> Øst-Finnmark, Hammerfest, Tromsø, Vesterålen, Nord-Helgeland, Trondheim, Ålesund, Nordfjord, Bergen og Oslo.

Fersk hvitfisk kan imidlertid by på noen utfordringer. Fersk hvitfisk er ikke kun utfordrende med hensyn til krav til effektive og forutsigbare distribusjonskanaler, men også knyttet til russeres forbruksvaner og erfaringer med hvitfisk fra Sovjettiden. Den hvitfisken som ble solgt på de åpne markedene var som regel tint og fryst en rekke ganger før den nådde forbrukeren, slik at kvaliteten var svært tvilsom. For denne rapporten vil det legges mest vekt på et overordnet markedspotensial og logistikkmessige utfordringer.

Grensestasjonen Storskog/Borisgleb utenfor Kirkenes, som er eneste direkte grensepasseringsstasjon mellom Norge og Russland, har fått økt oppmerksomhet den senere tiden og flere aktører har ønsket å se nærmere på muligheten for å få mer fisk gjennom denne grensepasseringen. Denne grensestasjonen ble åpnet i mars 1991, og har i dag en kapasitet på 150 biler og 700 mennesker per dag. Spesielt for transport av fersk fisk vil det for enkelte nære aktører være av interesse å utnytte den geografiske fordelene med nærhet til det russiske markedet. Fordelene med å benytte Storskog/Borisgleb blir hevdet å være redusert fraktpris og kortere leveringstid til Moskva – som er dagens hovedmarked for norsk fisk. Den relativt korte avstanden mellom Kirkenes–Moskva (2.029 km) kan kjøres. Man slipper å benytte ferge, eller kjøre gjennom St. Petersburg by som kan være meget tidkrevende (Stålsett *et al.*, 2005).

I utgangspunktet tilsier Storskogs plassering at den ikke er like aktuell for alle norske aktører, heller ikke alle de nordnorske, siden det er en omvei å kjøre nordover først dersom fisken har endestasjon i St. Petersburg eller Moskva, som er Russlands hovedmarkeder. Den geografiske fordelene med å bruke grensestasjonen Storskog/Borisgleb er i grunnen forbeholdt aktører i Øst-Finnmark og nærliggende områder. Dersom fisken har Murmansk eller Murmansk oblast som sluttmarked derimot, er denne grensestasjonen fordelaktig for langt flere aktører, både i Troms, Finnmark og til dels Nordland.

Storskog/Borisgleb kan imidlertid ha blitt mer aktuell enn noen gang. Et par kilder påstår at nye russiske bestemmelser har redusert antall finsk-russiske grensestasjoner med tillatelse for utførsel av næringsmidler til Russland. Hvis denne informasjonen stemmer er det kun Storskog/Borisgleb og den finsk-russiske grensestasjonen Vaalimaa/Kondratjevo som i dag er tilgjengelig for transport av næringsmidler, og dermed fisk og sjømatprodukter. Tidligere har norske aktører benyttet seg av finsk-russiske grensepasseringer som Nuijaama/Brusnitsjnoje og Imatra/Svetogorsk, men disse skal ikke lenger være tillatt for næringsmidler av veterinære årsaker (Tromsø Spedisjon). Denne informasjonen har derimot ikke blitt bekreftet av tollvesenet i Norge eller av det russiske tollvesenet ved Storskog/Borisgleb. En rapport fra USDA Foreign Agricultural Service (GAIN Report, 2007) forteller imidlertid at Det Føderale Tollvesenet og den Fytosanitære overvåkingstjenesten (VPSS) 27. november 2006 reduserte antall tollsteder for import av fisk og sjømatprodukter fra EU, Ukraina og Hviterussland, fra 50 til 5. Ingen av disse fem godkjente tollstedene er lokalisert ved russisk-estlandsk grense. Havnen i Tallinn, som har vært en av hovedkanalene for innførsel av fisk, har dermed ikke lenger anledning til å transportere fisk og sjømatprodukter til Russland. Dette har resultert i et sterkere trykk på den allerede overbelastede havnen i St. Petersburg. Reduksjonen i antall mulige grensepasseringer har ført til enda lengre køer og forsinkelser ved grensepasseringer i sør og kan resultere i at flere aktører vil velge å benytte Storskog/Borisgleb for å spare tid. Norsk politi og russisk tollvesen ved grensestasjonen Storskog/Borisgleb forteller imidlertid at de ikke har merket noen økning i antall biler med fisk og sjømatprodukter fra Norge over grensen, og at det generelt har vært svært lite aktivitet ved grensen siden det russiske importforbudet 01.01.2006.

Bruk av grensepasseringsstasjonen Storskog/Borisgleb er uansett ikke helt uten utfordringer og Fiskeriforskning er i den sammenheng bedt om å kartlegge situasjonen, identifisere utfordringene og se på mulighetene og potensialet i det nordvestrussiske markedet.

En del av målet for dette prosjektet er å skape oppmerksomhet rundt grensepasseringsproblematikken for videre arbeid for norske myndigheter, veterinær- og tolltjeneste og andre aktører i næringen, som i dialog med sine russiske partnere, kan finne fremtidige gode løsninger.

## 2 Det nordvestrussiske markedet

### 2.1 Generelle utviklingstrekk

Murmansk oblast har opplevd en markert økonomisk nedgang og delvis nedbygging av all inntektsskapende virksomhet etter sammenbruddet av Sovjetunionen (1991). Denne nedgangen har vist seg spesielt tydelig i det militærindustrielle komplekset, i gruveindustrien og i fiskerinæringen. Den økonomiske nedgangen har resultert i en sterk forverring av levekårene for store befolkningsgrupper i denne regionen, og resultert i en utbredt fattigdom og en rekke sosiale problemer. Den demografiske katastrofen som har rammet Russland har heller ikke spart Murmansk oblast. De sosiale problemene har resultert i at dødeligheten er høyere enn fødselsraten, i tillegg til at utflyttingen fra regionen har vært betydelig. Befolkningen er redusert med nærmere en tredjedel; i Murmansk by fra 480 tusen innbyggere i 1989 til 321 tusen i 2005, og i Murmansk oblast fra 1,2 millioner i 1989 til 865 tusen i 2005 (Rosstat, Murmanskstat 2006). En viss positiv utvikling kan likevel sees ved at utflyttingen siste par år har blitt redusert (men var fremdeles på 0,8 prosent i 2004), og i 2005 kunne man registrere en sterkere fødselsrate som snarlig vil kunne passere dødeligheten. Dette kan tyde på at troen på fremtiden vokser.

Vekstpotensialet i Murmansk oblast er stort. Dette har i stor grad å gjøre med utviklingen i petroleumssektoren å gjøre, med den fremtidige utbyggingen av det store gasskondensfeltet Sjtokman i Barentshavet (550 km utenfor kysten av Kolahalvøya). Dette prosjektet vil ha stor betydning for utviklingen i fylket. Det foreligger store planer for videre utbygging av havnen i Murmansk og for den store gruveindustrien på Kolahalvøya.

Reallønnen i Murmansk oblast viser også til en oppadgående tendens de siste par årene (se Tabell 1). Og arbeidsledigheten er fremdeles høy og lå i 2005 på 19,5 prosent, men den har vært nedadgående siden i 2001 hvor den lå på hele 23 prosent.

Tabell 1 Oversikt over gjennomsnittsinntekt i Russland, Moskva og Murmansk oblast siste 5 år (tall i 1000 RUR, NOK i parentes etter 2006 valutakurs)

År	Russland	Moskva	Murmansk oblast
2001	3062 (766)	10282 (2570)	5387 (1346)
2002	3947 (987)	12460 (3115)	7222 (1806)
2003	5170 (1293)	16826 (4207)	8645 (2161)
2004	6383 (1596)	20977 (5144)	10176 (2544)
2005	-	-	12509 (3127)

Kilde: Rosstat, Murmanskstat 2006

Inntektsutviklingen for Murmansk oblast viser en betydelig vekst. Den økonomiske utviklingen i oblasten har selvsagt innvirkning på befolkningens kjøpekraft, og vil være avgjørende for potensialet til å utvikle dette markedet for mer fersk fisk fra Norge. Tabell 2 viser utviklingen i pensjonsutbetalingene i Murmansk oblast siste 5 år, og viser at disse ligger betydelig lavere enn de gjennomsnittlige lønningene i oblasten. I 2005 var det 99 tusen pensjonister i Murmansk oblast. Det er imidlertid viktig å ta i betraktning at selv om

lønnsinntektene har mer enn doblet seg siste de 5 årene, har også prisene på varer og tjenester steget betraktelig.

Tabell 2 Oversikt over pensjonsutbetalinger i Murmansk oblast (Tall i 1000 RUR, NOK i parentes).

År	Murmansk oblast
2001	1319,0 (330)
2002	1790,9 (448)
2003	2144,9 (536)
2004	2745,6 (684)
2005	3410,9 (853)

Kilde: Murmanskstat 2006

Utviklingen i detaljhandelen i Russland har vært formidabel, men dette har i stor grad vært konsentrert om super- og hypermarkeder i Moskva og St. Petersburg. Regionene begynner imidlertid i større grad å følge en lignende utvikling. I oktober 2006 åpnet et stort kjøpesenter like utenfor sentrum av Murmansk hvor blant annet hypermarkedskjeden Ramstor har etablert seg. Et hypermarked er et stort supermarked med en størrelsesorden, som fremdeles er ganske ukjent i Norge, hvor en kan få kjøpt det meste (alt fra mat, klær, sengetøy, service med mer). Et tilsvarende hypermarked er også under bygging i selve sentrum av Murmansk og er planlagt åpnet rundt årsskifte 2007/2008. Slike super- og hypermarkedssatsinger, hvor det investeres betydelige summer for å utvikle tilbudet til forbrukerne, betyr at Murmansk blir ansett som et marked med vekstpotensial. En økning i detaljhandelen i Nordvest-Russland kan gi muligheten til å distribuere mer norsk fisk gjennom disse salgskanalene.

Det knytter seg store forventninger til fremtiden i Murmansk oblast, først og fremst til olje- og gassutvinningen, og da særlig til Gazproms utbygging av det store gasskondensatfeltet Sjtokman. Gassen vil bli ført i rør fra feltet til land. Ilandføringsstedet er ikke annonsert enda, men blir mest sannsynlig Vidjajevo i Urafjorden rett vest for Kolafjorden. Det skal bygges et LNG-anlegg på ilandføringsstedet, og noe av den nedkjølte gassen vil eksporteres, men mye vil også bli brukt i Nordvest-Russland, til erstatning for den sterkt forurensede tungoljen som brukes i dag.

Ledelsen i Murmansk oblast, med guvernør Yuri Yevdokimov i spissen, forventer seg mye av Sjtokman-utbyggingen, og de posisjonerer seg nå for at oblasten skal få mest mulig ut av utbyggingen. I den forbindelse ser de med forventning på det som har skjedd i Finnmark i forbindelse med Snøhvit-utbyggingen, hvor godt den har kommet lokalsamfunnet til gode.

Samtidig har man lagt store planer for utviklingen av infrastrukturen i Murmansk oblast, særlig i området rundt Murmansk by. Havnen og jernbanen er de grunnleggende elementene, og trafikken over havnen ligger årlig på ca 24 millioner tonn, hvorav 35 prosent er kull og 40 prosent er hydrokarboner. Kapasiteten er i dag sprengt. Det er behov for langt større kapasitet i Murmansk. Man planlegger utbygging av en stor oljeterminal og en kullutskipningshavn på vestsiden av fjorden, med blant annet tilhørende dypvannskaier, og det planlegges en moderne containerhavn på de områdene som frigjøres på østsiden. Det vil i tillegg bli nødvendig med en ny jernbanelinje (30 km) til disse terminalene, for hovedsakelig all frakt foregår med jernbane. Eksisterende strekninger skal utvides med flere spor. Når eller hvis planene blir realisert og havnen når sin toppkapasitet, vil ca 75 millioner tonn kunne skipes over havnen.

En slik utbygging av infrastrukturen i oblasten vil kunne skape en forbedret og mer effektiv transport også for fisk og sjømatprodukter.

De regionale myndighetene i Murmansk ønsker at det opprettes spesielle økonomiske soner<sup>3</sup>, ikke minst i tilknytning til Murmansk havn. Man tenker seg spesielt soner for produksjon, reparasjon og service av boreutstyr og plattformer for arbeid på sokkelen, aktiviteter som i dag ikke finnes i Murmansk oblast. På denne måten ønsker de å tiltrekke seg utenlandske investorer (disse utgjør i dag knappe 3 prosent av de samlede kapitalinvesteringene i Murmansk oblast).

Det satses ikke kun på en utvikling i Murmansk by. Apatity er den nest største byen etter Murmansk by, i Murmansk oblast, og er blant de syv<sup>4</sup> viktigste industribyene i oblasten. I Apatity, som ligger 25 mil lenger sør på Kolahalvøya enn Murmansk by, bor det i overkant av 70.000 mennesker. I byen finner man blant annet Kola Science Centre, en del av det russiske Vitenskapsakademiet, med ti institutter og fire forskningssentre, med nærmere 2.000 ansatte. Her er det nylig opprettet et innovasjonssenter, Teknopark Apatity, hvor man ønsker å utvikle levedyktige prosjekter av nasjonal betydning, som kan anvendes ute i samfunnet. Dette er en del av et større arbeid med å få Apatity anerkjent som forskningsby, med en slik status får byen reallokert rundt 50 prosent av skattepengene fra det føderale budsjettet. Her satses det sterkt på å få forskningsarbeid kommersialisert og etablere nye små bedrifter.

De store gruvebedriftene i Apatity, som driver med utvinning og anriking av malm, leverer i dag en til dels betydelig andel av den nasjonale russiske produksjonen; 100 prosent av alt apatittkonsentrat og nefelin, 80 prosent av glimmer, tantalium, niobium, 45 prosent av all nikkel, 13 prosent av all kobber og 10 prosent av all jernmalm. I tillegg produseres en rekke andre metaller og mineraler. Det gjennomføres store investeringer med omfattende fornyelse av produksjonsutstyr og bygging av nye gruver. De kjente malforekomstene rekker fortsatt til mange årtier, og det finnes store urørte forekomster. Disse eksemplene er tatt med for å vise til den positiviteten og fremtidsstroen som nå viser seg i Nordvest-Russland, kanskje som en følge av verdensfokus på nordområdene og olje- og gassutviklingen eller som en følge av en økt markedsøkonomisk tilpassing hvor innbyggerne nå tar større ansvar for sin egen fremtid og egne arbeidsplasser.

---

<sup>3</sup> Spesielle økonomiske soner – er utvalgte soner valgt ut av de sentrale myndighetene etter søknad fra ønskede fylker hvor det blir tilrettelagt for bedre betingelser for næringsliv, blant annet med skattelettelse og utbygging av infrastruktur. Foreløpig er det valgt ut 5 slike soner i Russland. Det er hittil kun etablert slike spesielle soner for forskning og industri/produksjon, men myndighetene på både føderalt og regionalt plan ønsker det også skal omfatte enkelte havner.

<sup>4</sup> De andre hovedindustri-sentrene er Murmansk, Kandalaksha, Monchegorsk, Kirovsk, Olenogorsk og Severomorsk.





### 3 Tilførsel av fisk

Når det gjelder det generelle per capita forbruket av fisk i Murmansk oblast er det høyt i forhold til gjennomsnittlig per capita fiskeforbruk i Russland som helhet (se Tabell 2). Forbruket har også vist en liten økning de siste årene.

Tabell 3 Oversikt over per capita gjennomsnittlig årlig forbruk av fisk i Russland og Murmansk oblast (kilo)

	<i>Russland</i>	<i>Murmansk region</i>
2000	10	19,0
2001	11	18,7
2002	11	19,0
2003	11	19,4
2004	12	19,5

Kilde: KSC, VNIERKH 2006

Det må også nevnes at per capita forbruket av fisk varierer veldig mellom de ulike regionene, og gjennomsnittlig tall over forbruket i hele Russland blir misvisende da noen regioner spiser mye fisk (Fjerne Østen ca 23 kg pr capita), mens andre regioner spiser lite fisk på grunn av dårlig tilgang. Myndighetene har ved flere anledninger fremmet den helsemessige effekten av å spise fisk, og satt som mål å øke det gjennomsnittlige konsumet. Dette skal blant annet gjøres ved å redusere eksporten av fisk og sjømatprodukter ut av landet, og i større grad nyttiggjøre seg av råstoffet selv – til egen produksjon og til eget forbruk. I tillegg ønsker de å øke de totale russiske fangstene fra å være rundt 3,2 millioner tonn i 2006 til 4,7 millioner tonn innen 2010. Fangsttallene for Murmansk oblast har de siste årene ligget rundt 550-600 tusen tonn, som utgjør rundt 20 prosent av de totale russiske fangstene.

Type fisk som konsumeres i Murmansk oblast avhenger i stor grad av inntekt. Prisen på ulike fiskeslag varierer mye, og det resulterer i at de med lav inntekt, for eksempel pensjonister, spiser fiskeslag som sild, kolmule, abbor, hyse og sei. De med høyere inntekt spiser mer torsk, hyse, abbor, kveite og sild (KSC, 2006). Med utgangspunkt i en befolkning på 865 tusen mennesker i Murmansk oblast med et gjennomsnittlig fiskekonsum på 19,5 kg per år, vil det tilsi et totalkonsum på rundt 17 millioner kg eller 17 tusen tonn sjømatprodukter.

I 2005 ble i overkant av 231 tusen tonn fisk landet ved Murmansk havn. Av dette kvantumet var rundt 178 tusen tonn pelagisk fisk og i overkant av 53 tusen tonn bunnfisk. Den russiske landbaserte fiskeindustrien lider av en stor overkapasitet. Dette er også gjeldende for Murmansk. Til tross for en produksjonskapasitet på over 120 tusen tonn, går kun rundt 40 tusen tonn råstoff til produksjon i Murmansk oblast, mens resterende kvantum landet ved Murmansk havn, blir levert ubearbeidet til andre regioner i Russland. Kvantum fisk som gikk til produksjon i Murmansk oblast i 2004 er angitt å være i overkant av 43 tusen tonn fisk til konsum fordelt på 31 ulike fabrikker i oblasten (se Vedlegg), som igjen ga rundt 36 tusen tonn bearbejdede produkter (KSC, 2006).

Russiske myndigheter arbeider for å få mer av fisken som fiskes i russisk sone levert i russiske havner. I følge Den statlige komiteen for naturressurser i Russland blir omtrent tre fjerdedeler av den totale russiske fangsten solgt i utlandet ved direkte omlasting i havet eller

ved levering i utenlandske havner. Det russiske fiskeridepartementet kom derfor i 2004 med en forordning som sier at minimum 50 prosent av den russiske fangsten skal leveres på russisk jord i håp om å sikre leveransene til den landbaserte industrien og heve fortjenesten på eksporten ved hjelp av en større grad av bearbeiding. Russiske rederier har ikke fulgt opp denne forordningen grunnet ufordelaktige betingelser ved å levere til russiske havner. Det dreier seg om kompliserte byråkratiske tollregimer, høye havneavgifter og skatter. I tillegg når det betales godt for råstoffet i Nord-Europa og Øst-Asia, og de mottar rask og effektiv service i de utenlandske havnene, stimulerer ikke det til å få de russiske fartøyene til å levere til russiske havner (CNIIMF, 2005).

Tabell 4 Oversikt over mengde fisk og sjømatprodukter produsert i fiskeindustrien i Murmansk oblast (i 1000 tonn)

Type	2000	2001	2002	2003	2004
1. Til frysing eller semi-prosessering	4	6	14	15	13
2. Til videreforedling, herav	12	17	23	30	28
2.1 Torsk, hyse (filet, klippfisk)	3	3	4	7	9
2.2 Pelagisk, bunnfisk, laks	7	13	16	20	2
2.3 Sei	-	0	1	1	3
2.4 Farse produksjon	0	0	1	1	1
2.5 Skjell og skalldyr	1	1	1	0	0
2.6 Fiskeolje	0	0	0	0	64
3. Ikke til konsum	6	5	3	3	3
4. Total	21	29	40	47	44

Kilde: KSC 2006

Tabell 5 Oversikt over import av fisk levert til Murmansk havn (i 1000 tonn)

	2000	2001	2002	2003	2004
Total import	40	20	19	22	20
Fryst	38	38	14	17	15
Fersk	2	1	4	4	4
Saltet	-	1	1	1	1

Kilde: KSC 2006

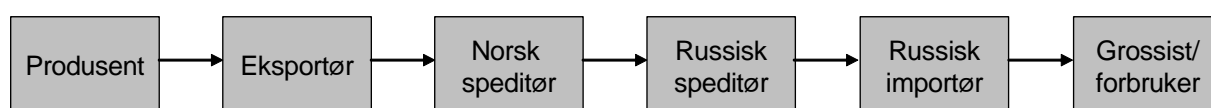
Når det gjelder norsk eksport av fisk som går til Murmansk, enten via Murmansk havn, gjennom grensepasseringen over Storskog/Borisgleb eller omlasting til russiske oppkjøpsfartøy, lå den i 2005 på rundt 17 tusen tonn mot i overkant av 19 tusen tonn i 2004. Av disse 17 tusen tonnene, var 1,7 tusen tonn sei i 2005 (verdi NOK 5,8 millioner) og 1,8 tusen tonn sei i 2006 (verdi NOK 6,5 millioner) (Norges Råfisklag, 2006). Det har imidlertid ikke vært mulig å få tak i sikre separate tall, verken fra Statistisk sentralbyrå eller tollvesenet, for den norske fiskeeksporten via grensepasseringen over Storskog/Borisgleb. Deres tallmateriale viser kun uttollingssted Kirkenes, og har ikke spesifisert hva som går til Russland via Murmansk havn eller over grensen Storskog/Borisgleb. Fra en russisk kilde var det i 2004 i overkant av 5 tusen tonn som gikk over Storskog/Borisgleb (Murmansk havn, KSC 2006). I følge samme kilde lå importen av fisk til Murmansk med biltransport i 2005 på 3 tusen tonn. Beregner man at en trailerlast er på rundt 18 tonn, vil dette tilsi rundt 166 biler.

## 4 Leveringsbestemmelser

En svært viktig side av eksporten av varer til utlandet, her Russland, er de avtalte leveringsbetingelsene mellom kjøper og selger. Leveringsbetingelsene fordeler kostnader, risiko og ansvaret for eksport- og importformaliteter mellom selger og kjøper ved forsendelse av varer. Enten bedriftene er opptatt av leveringservice, kostnadskontroll og/eller unngå konflikter med kjøper på grunn av uklare ansvarsforhold, kan de reguleres gjennom de internasjonale leveringsbetingelser.

Incotermer (International Commercial Terms) 2000 er et av verdens mest brukte regelverk som de fleste kjøpere, selgere og transportører forholder seg til ved internasjonal handel. Det finnes totalt 13 ulike leveringsbestemmelser etter "Incoterms 2000." Fordelingen av risiko, kostnader og ansvaret for eksport og importformaliteter mellom selger og kjøper ved forsendelse av varer er ulik avhengig av hvilken Incoterm man benytter. Fordelingen mellom selger og kjøper er anvist i Figur 2.

Figur 1 viser en typisk markedskanal for eksport av fisk og sjømatprodukter fra Norge til Russland og Figur 2 illustrerer hvor i markedskanalen selger og kjøper overgir og overtar ansvaret for varene. En markedskanal defineres blant annet som et sett gjensidig avhengige organiseringer som er involvert i prosessen med å få et produkt eller en tjeneste tilgjengelig for bruk eller konsum (Stern & El-Asery, 1981:3).



Figur 1 Oversikt over en typisk markedskanal for eksport av fisk fra Norge til Russland

Når vi berører markedskanaler og incotermer i denne rapporten er dette fordi handelen med Russland hovedsakelig foregår som EXW (Ex Works) eller FCA (Free Carrier). Det betyr, som vist i Figur 2, at den norske selgeren overlater risikoen, kostnadene og transportformalitetene til den russiske kjøperen helt ved selgers leveringssted (oftest fabrikken). En typisk markedskanal for norsk fisk til det russiske markedet er som anvist i Figur 1. En produsent produserer fisken, en eksportør selger fisken til en russisk kjøper. En norsk speditør ordner det praktiske med å klargjøre de nødvendige dokumentene for å eksportere fisk til det russiske markedet; sunnhets- og veterinærattest, radioaktivitets-erklæring, erklæring om fiskeriprodukter til den russiske føderasjonen, og sunnhetsattest for midlertidig lagrede utenlandske varer i Russland. Den norske speditøren ordner videre med den utgående fortollingen; tollbestemmelsene, TBT- og SPS-regler (Technical Barriers to Trade og Sanitary and Phytosanitary Agreement)<sup>5</sup>, og overfører elektronisk alle disse nødvendige dokumentene til tollvesenet. Den russiske kjøperen overtar deretter kontrollen over den resterende delen av markedskanalen. Kjøperen ordner med transport av fisken som blir hentet hos den norske produsenten, ordner med innfortolling til Russland, og lasten går som transitt<sup>6</sup> fra Norge frem til den når den russiske kjøperen.

<sup>5</sup> Begge er internasjonale reguleringer og standarder tilknyttet GATT avtalen (General Agreement on Tariffs and Trade) ([www.wto.org](http://www.wto.org))

<sup>6</sup> **Transittering** er i følge Konvensjon om en felles transitteringsprosedyre av 20. mai 1987; "en prosedyre hvorved varer transporteres under kontroll av de kompetente myndigheter fra ett tollsted tilhørende en avtalepart til et annet tollsted tilhørende den samme avtalepart eller til et tollsted tilhørende en annen avtalepart, der minst en grense krysses."([www.toll.no](http://www.toll.no))

Kode	Tekst	Transportmiddel	Fordeling av kostnader og risiko
EXW	Ex Works	Bil, båt, fly og jernbane	Kjøper skal betale alle kostnader fra varen er stilt til disposisjon hos selgers oppgitte leveringssted uten å være klarert for eksport og uten å være opplastet på det avhentende kjøretøy.
FCA	Free Carrier	Bil, båt, fly og jernbane	Selger skal levere varen klarert for eksport til den transportør som er utpekt av kjøper på angitt sted. Hvis levering skjer på selgers forretningssted er selger ansvarlig for opplasting. Hvis levering skjer på ethvert annet sted, er selger ikke ansvarlig for avlesing.
FAS	Free Alongside Ship	Båt	Selger skal levere varen plassert langs skipssiden i den angitte utskipshavn klarert for eksport.
FOB	Free On Board	Båt	Selger leverer varen når den passerer skipets rekke i den angitte utskiftningshavn klarert for eksport.
CFR	Cost and Freight	Båt	Risiko går over fra selger til kjøper når varen passerer skipets rekke i utskipningshavn. Selger skal imidlertid betale alle kostnader frem til angitte ankomsthavn.
CIF	Cost Insurance Freight	Båt	Risiko går over fra selger til kjøper når varen passerer skipets rekke i utskipningshavn. Selger skal imidlertid betale alle kostnader frem til angitte ankomsthavn inkludert transportforsikring for dekning av kjøpers risiko for tap eller skade på varen under transport.
CPT	Carriage Paid To	Bil, båt, fly og jernbane	Risiko går over fra selger til kjøper når varen er levert til første transportør uavhengig av transportmetode. Selger skal imidlertid betale alle kostnader frem til angitte bestemmelsessted.
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Bil, båt, fly, jernbane	Risiko går over fra selger til kjøper når varen er levert til første transportør uavhengig av transportmetode. Selger skal imidlertid betale alle kostnader frem til angitte bestemmelsessted inkludert transportforsikring for dekning av kjøpers risiko for tap eller skade på varen under transport.
DAF	Delivered At Frontier	Bil, fly, jernbane	Kjøper skal betale alle kostnader fra varen er stilt til disposisjon på det ankomne transportmiddel, ulosset, klarert for eksport, men ikke klarert for import på den angitte plass og sted ved grensen.
DES	Delivered Ex Ship	Båt	Kjøper skal betale alle kostnader når varen er stilt til disposisjon ombord på skipet, uten å være tollklarert for import i angitte ankomsthavn.
DEQ	Delivered Ex Quay	Båt	Kjøper skal betale alle kostnader når varen er stilt til disposisjon på kaien i den angitte ankomsthavn, uten å være klarert for import.
DDU	Delivered Duty Unpaid	Bil, båt, fly jernbane	Selger skal levere varen til kjøper uten at den er klarert for import, og ulosset fra den ankomne transportmiddel på det angitte bestemmelsessted.
DDP	Delivered Duty Paid	Bil, båt, fly, jernbane	Selger skal levere varen til kjøper, klarert for import og ulosset fra det ankomne transportmiddelet på det angitte bestemmelsesstedet. Selger bærer alle kostnader, med unntak av lossing på angitt bestemmelsessted.

Figur 2 Oversikt over incotermene 2000 (kopi hentet fra Nor-Cargo 2006)

Utfordringer knyttet til ulike problemer ved grensepassering til Russland er dermed noe som den norske selgeren sjelden trenger å bekymre seg særlig over. I intervjuer med en rekke norske speditører som ordner med dokumentbehandlingen for handel med fisk til Russland, forteller de at de sjelden får vite noe mer om leveransene etter at den russiske parten har overtatt lasten. De påpeker at de russiske toll- og veterinærmyndighetene kan være ”vanskelig nøye” til tider, der små skrivefeil kan resultere i at man må gjøre hele prosessen på nytt. Speditørene påpeker imidlertid at det bare gjelder å være ekstra påpasselig og nøye ved dokumentbehandlingen for fisk som skal til det russiske markedet, og at det da som regel går greit. Fisken er i tillegg som regel forhåndsbetalt slik at risikoen for den norske parten i grunnen er minimal.

Denne risikofordelingen lyder i utgangspunktet udelt positivt ut. Den betyr imidlertid også at den norske parten ikke har kontroll over en stor del av markedskanalen, går glipp av essensiell markedsinformasjon, og mister muligheten til å forhandle direkte med grossist/forbruker. For noen aktører som kanskje ønsker å markedsføre sine produkter direkte mot grossist/forbruker mangler disse både kontroll og informasjon til å kunne utføre slike direkte markedsføringsstrategier.



## 5 Logistikk løsninger

Generelt når det gjelder transporten av fisk og sjømatprodukter til Russland blir den, som beskrevet i kapittel 4, styrt av kjøperen i Russland. De norske eksportørene og speditørene tilrettelegger og står for de nødvendige papirkostnadene for eksport av fisk og sjømatprodukter til Russland, og så blir lasten hentet av transportører leid inn av den russiske kjøperen/importøren. Dette kan være russiske transportører eller de leier inn transport fra for eksempel Litauen, Latvia, Estland eller Finland. Dette tilsier at de norske aktørene ikke behøver å bekymre seg nevneverdig over transportrutene eller logistikkrutene som benyttes.

Transport av frossen fisk og sjømatprodukter til Russland foregår hovedsakelig med båt, da bruk av båt som transportmiddel er rimeligere enn bruk av bil. Båttransport tar naturlig nok lenger tid enn bruk av trailer, men for frosne varer er ikke transporttiden så avgjørende. Når det er snakk om ferske varer derimot, her fersk fisk, så er transporttiden av helt avgjørende betydning. Hovedandelen av fisk og sjømat fra Norge til Russland går til St. Petersburg eller Moskva, hvor de blir solgt eller distribuert videre til andre regioner. Hvis det er snakk om fersk fisk er det viktig at transporttiden er kortes mulig slik at varene er ferskest mulig når den når forbrukeren, og at produktet har lengst mulig salgsbarhetstid. En importør i Moskva forteller at hans leveringsavtaler med russiske matvarekjeder innebærer et krav om at han må ta tilbake den ferske fisken som ikke har blitt solgt innen den ferske fiskens holdbarhetsdato. Dette er en risiko den russiske importøren har og som medfører at selgeren må ha ta høyde for dette i sin kalkyle på den ferske fisken.

Når det gjelder logiske og fornuftige transportløsninger for fisk og sjømatprodukter fra Norge vil disse selvsagt avhenge av hvor fisken transporteres fra. Det er mer fornuftig for aktører fra Øst-Finnmark å bruke grensepasseringen Storskog/Borisgleb, enn det for eksempel er for aktører lenger sørvest i Finnmark eller i Troms. Spedisjonsfirma lokalisert i Troms sier transportørene som frakter fisk fra Troms kjører til Russland gjennom Finland via finsk-russiske grensepasseringer som for eksempel Vaalimaa.

Noen mulige biltransportruter for nordnorske aktører:

1. Fra Finnmark via Kirkenes, grensepassering over Storskog/Borisgleb, tollbehandling i Murmansk<sup>7</sup>, distribusjon i Murmansk oblast eller videre transport til St. Petersburg eller Moskva.
2. Fra Finnmark via Kirkenes, grensepassering over Storskog/Borisgleb, transitt til St. Petersburg eller Moskva hvor den blir tollbehandlet.
3. Fra Troms via Kirkenes, grensepassering over Storskog/Borisgleb, tollklarering og distribusjon i Murmansk oblast.
4. Fra Troms via Kirkenes, grensepassering over Storskog/Borisgleb, transitt til St. Petersburg eller Moskva.
5. Fra Troms gjennom Finland, grensepassering via finskrussiske grensestasjoner som Vaalimaa og Imatra/Svetogorsk, og til dels Nuijaama/Brusnitsjnoje.
6. Fra Troms gjennom Finland, båt til Latvia eller Estland<sup>8</sup>, grensepassering via latvisk-russisk eller estlandskrussisk grensepassering.

---

<sup>7</sup> Tollkontoret ligger i byen Murmansk og ikke ved grensen. Hvis lasten skal tollbehandles i Murmansk må man kjøre fra grensen og inn til byen for tollklarering. Dette er ikke nødvendig dersom lasten går som transitt for da kan lasten tollklareres i St. Petersburg eller Moskva.

7. Fra Troms med bil til Narvik, flytte containerer på tog ned til Oslo, båt fra Oslo til Finland eller Latvia, og bil videre til Russland.



Figur 3 Oversikt over noen mulige biltransportruter for eksport av fisk og sjømatprodukter fra Nord-Norge til Russland (kilde: Google map)

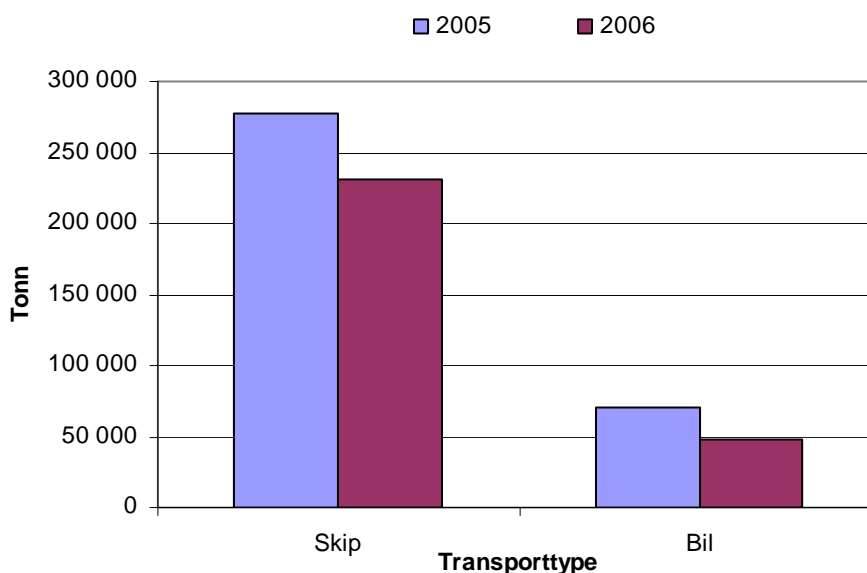
## 5.1 Transportmiddel

Transport av fisk og sjømatprodukter fra Norge til det russiske markedet skjer hovedsakelig ved hjelp av båt eller bil. Kun en svært begrenset mengde eksporteres med fly. Målt i kvantum er båt den klart mest brukte transporttypen og båttransporten står for om lag 80 prosent av det totale kvantumet som går til Russland. Måler man imidlertid etter eksportverdi er ikke differansen mellom båt og bil like betydelig. Dette skyldes at det hovedsakelig er fryste produkter som går med båt, mens mer betalte ferske produkter transporteres med bil. Hovedandelen fryste produkter er pelagisk fisk som sild og makrell, mens de ferske produktene er dyrere produkter som laks og ørret, og dels noe hvitfisk. Det går også en betydelig andel fryst laks med bil til Russland.

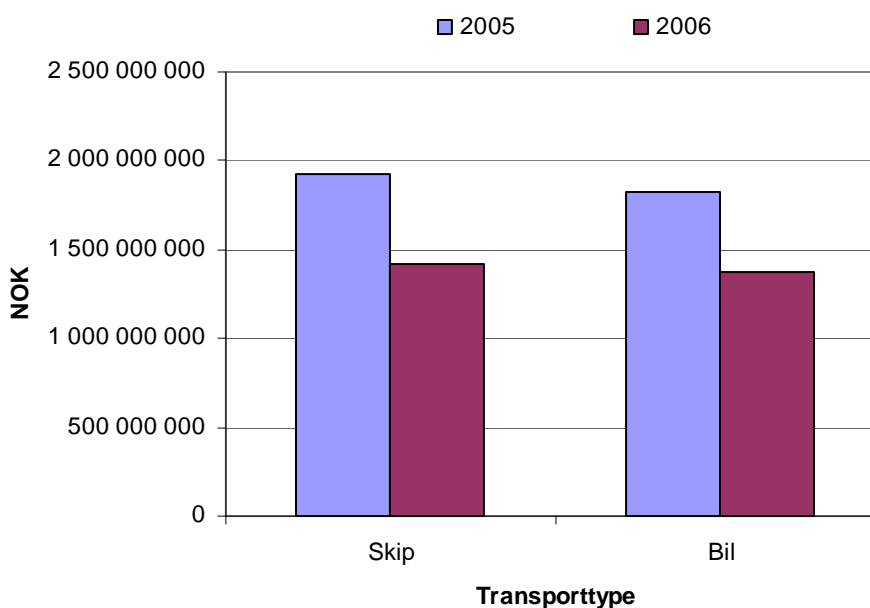
<sup>8</sup> I følge Skibotn Spedisjon AS blir det brukt en del estlandske transportører som frakter norsk fisk over grensen fra Estland. Rapporten fra USDA Foreign Agricultural Service skriver derimot at havnen i Estland ikke lenger er godkjent for innførsel av næringsmidler som skal til Russland.



Transportkostnadene ved bruk av båt er lavere enn med bil, i og med at en kan laste en båt med mye større kvantum enn hva som er mulig i bil. Transporttiden derimot er betydelig kortere ved bruk av bil. Transport av fersk fisk krever en raskest mulig transporttid, og derfor er det bil som er det mest hensiktsmessige transportmiddelet med tanke på fersk hvitfisk til Russland, og til Moskva eller St. Petersburg som er dagens hovedmarkeder for norsk fisk og sjømatprodukter. Når det gjelder fersk hvitfisk til Nordvest-Russland er direktelanding i Murmansk havn et klart alternativ med tanke på den relativ korte avstanden mellom fiskefelt og landing. Fordeling av eksport av fisk og sjømatprodukter etter transporttype målt i mengde og i verdi, er vist i Figur 4 og Figur 5.



Figur 4 Oversikt over fordelingen av bruk av skip og bil i transport av fisk og sjømatprodukter fra Norge til Russland i 2005 og i 2006, målt i mengde.



Figur 5 Oversikt over fordelingen av bruk av skip og bil i transport av fisk og sjømatprodukter fra Norge til Russland i 2005 og i 2006, målt i verdi.

Nedgangen i både kvantum og verdi fra 2005 til 2006 skyldes nok hovedsaklig det russiske importforbudet fra 01.01.06, og de begrensningene og nye regelverket som dette forbudet resulterte i.

Når det gjelder fisken som ankommer Murmansk i dag, går svært mye videre sørover til Moskva eller St. Petersburg. Her benyttes ofte tog som transportmiddel. Det hevdes fra kilder i Murmansk at kjølekapasiteten på togene begynner å bli begrenset på grunn av stor pågang. Jernbane benyttes også i Norge ved transport av fisk og sjømatprodukter fra Narvik til Oslo<sup>9</sup>, hvor lasten omlastes til bil eller båt for videre transport til St. Petersburg eller Moskva.

Det er i følge Transnational Report (CNIIMF, 2005) ganske store kostnadsforskjeller med bruk av henholdsvis tog eller bil for transport mellom byer i Russland. De ulike prisene er vist i tabell 6 (tallene gjelder priser i 2005). Sett ut fra prisene i tabellen kan biltransport i realiteten kun sies å være konkurransedyktig på pris, i forhold til bruk av tog, for sterkningen Moskva–St. Petersburg. Prisdifferansene mellom bil og tog for de andre aktuelle strekningene er betydelig. Bruk av bil for strekningen mellom Murmansk og Moskva er blant annet 75 prosent dyrere enn bruk av tog som transportmiddel (CNIIMF, 2005). Det må imidlertid igjen presiseres at disse kostnadene er det den russiske kjøperen som dekker, men pris på transport vil uansett virke inn på den norske selgerens pris på produktene.

Tabell 6 Kostnader for frakt av en 20-fots container last med henholdsvis tog eller bil i 2005. Pris angitt i RUR (NOK i parentes) (CNIIMF, 2005).

Destinasjon	Tog			Bil
	Tariff	Tilleggs kostnader	Totalt	
St. Petersburg-Moskva	9346 (2337)	7000 (1750)	16346 (4087)	15700 (3925)
Murmansk-Moskva	12916 (3229)	5000 (1250)	17916 (4479)	41160 (10290)
Arkhangelsk-Moskva	8835 (2209)	5000 (1250)	13835 (3459)	23560 (5890)
Murmansk-St. Petersburg	10427 (2607)	5000 (1250)	15427 (3857)	28800 (7200)
Arkhangelsk-St. Petersburg	9772 (2443)	5000 (1250)	14772 (3693)	25000 (6250)

Noen eksklusive hotellkjeder i Moskva, som for eksempel Marriott, har begynt å kreve flybåren fisk til sine restauranter, og der er det også et ønske om å få levert flybåren fersk hvitfisk. Dette vil imidlertid være snakk om ganske beskjedne kvantum, til svært høye fraktpriser, og representerer derfor et begrenset mulighetsområde for norske aktører.

Problemet med bruk av båt som transporttype er at det krever store kvantum, og det er lang frakttid. For små aktører med små kvanta har utfordringen etter det nye regelverket trådte i kraft 15. oktober blitt spesielt utfordrende. En bedrift lokalisert i Tromsø forteller at tidligere kunne de sende små partier på 5–6 tonn til et lager i Danmark, hvor deres russiske importør hentet produktet med bil sammen med andre varer de kjøpte fra Danmark. Dette er ikke lenger mulig. Varene måtte enten sendes med båt direkte til St. Petersburg eller hvis de sendes med bil via EU må lasten plomberes i Norge og ikke åpnes før den når kjøper i Russland. For

<sup>9</sup> Ruten fra Narvik til Oslo er kalt "Arctic Railway Express".

enkelte russiske importører er det ikke lønnsomt å kjøpe inn så store volumer om gangen, og en full container (bil/båt) tar fra rundt 13 tonn og til 20 tonn.

Spesielt av miljøhensyn har det den senere tiden vært mye fokus på å få mer varetransport over fra vegtransport til båt og/eller jernbane. I den sammenheng har det blitt fremmet ulike forslag om utbygging av togkapasiteten mellom Norge og Russland og utvikling av båtruter og havner. Dette er imidlertid kostbare utbygginger som krever et mer langsiktig perspektiv, men som klart vil kunne bedre varestrømmen mellom Norge og Russland på sikt.

## 5.2 Tollprosess

Fisk som ankommer Murmansk oblast, enten til omlasting for videre transport til Moskva eller St. Petersburg eller til bruk i Murmansk oblast, må tollklareres på tollkontoret som ligger i Murmansk by dersom ikke fisken går i transitt helt til den når kjøperen. Transitt er som tidligere forklart den mest anvendte løsningen, spesielt etter de nye reglene om krav til plombering av all frakt av fisk og sjømat til Russland gjennom EU. Storskog/Borisgleb som er den eneste norsk-russiske grensepasseringsstasjonen og eneste mulige grensepasseringssted hvor en slipper plombering av lasten. Fisk som ankommer russisk havn med båt må imidlertid tollklareres på stedet (Gain Report, 2007). Ved havnen i Murmansk medfører ikke dette et problem. Ved havnen i St. Petersburg derimot, hvor trafikken er mye større og kapasiteten er sprengt, medfører dette en større utfordring og fører til store forsinkelser.

For å transportere fisk fra Norge til Russland er det nødvendig å ha følgende dokumenter i orden:

1. Sunnhets- og veterinærattest
2. Radioaktivitetserklæring
3. Erklæring, den Russiske Føderasjonen
4. Sunnhetsattest, midlertidig lagrede utenlandske varer i Russland

Dette dokumentasjonskravet er blitt standardisert, og medfører sjelden problemer så fremst man kan vise til å ha alle papirene i orden.

Ved utførsel av varer er det vareeieren som har ansvaret for å betale utførselsavgifter til Tollvesenet. Tollvesenet kan på søknad innvilge kreditt for toll og avgifter (tollkreditt). Før varer kan utføres må pliktige utførselsavgifter enten være betalt kontant, eller det må framgå av tolldeklarasjonen at vareeierens tollkredittkonto skal belastes. Ved utførsel av fisk og sjømatprodukter, kreves det at eksportøren er godkjent hos Eksportutvalget for fisk og det skal betales en egen eksportavgift. Hvilken sats som skal betales er avhengig av type fisk som eksporteres. Eksportavgiften ved utførsel av fisk og fiskevarer har følgende satser (alle tall i prosent):

Tabell 7 Oversikt over utførselsavgifter (tollsats) for ulike fisk og fiskevarer (kilde: Tollvesenet)

Vareslag	Samlet avgift
b Fisk g fiskevarer med unntak av produkter nevnt i bokstav b, c, d, e, f og g	0,60
b Fersk laks, fryst laks, fersk laksefilet og fryst laksefilet til EU	1,05
c Laks til andre land, og annen laks til EU, unntatt røkt laks og ørret	1,05
d Tørrfisk, klippfisk og saltfisk (herunder salt filet) samt produkter av disse, med unntak av tørkede fiskehoder som svarer avgift etter bokstav a og produkter som nevnt i bokstav e	1,05
e Tilberedt fisk, jf. Tolltariffen, posisjonene 1604 og 1605, unntatt fiskehermetikk	0,50
f Hel- og halvkonserver av fisk, skalldyr og bløtdyr som svarer avgift til Fondet for hermetikk- og næringsmiddelindustrien, jf. Forskrift av 30.des 1988 nr 1183 om avgift på hermetikk	0,20
g Sildemel og sildeolje, jf. tolltariffen varenummer 2301. 2010, 2101.2090, 1504.2021 og 1504.2031	0,30

Når det gjelder tollsatsene på russisk side antydes de fra norske speditører å være ”variable” avhengig av tollsted og tollere. Tollregimet i Russland skal følge en ny tollkodeks, som ble innført 25. april 2003. Denne kodeksen skulle eliminere de russiske tollernes rett til å fortolke ulike tollreguleringer. Dette vil likevel av flere aktører hevdes å være lite kontrollert.

Det finnes offisielle russiske tollsats, men disse viser seg å fornyes konstant fornyes, og kan variere fra kunde til kunde, og fra en uke til en annen. Denne innfortollingen er den russiske kjøperen sin oppgave å ta seg av, mens den norske aktøren tar seg kun av utfortolling fra Norge. Likevel vil prisen den russiske kjøperen må betale i frakt og fortolling ha implikasjoner på prisen de kan tilby kjøperen, og variable tollpriser vil dermed indirekte kunne ha betydning for den norske aktøren.

I følge en rapport av Stålsett *et al.* (2005) er det også en ulikhet i praksisen for å beregne tollsats i Murmansk i forhold til i Moskva, og at de i Murmansk benytter en høyere pris enn i Moskva. Hvis dette er en realitet vil det bety at de regionale tollkontorer har en autonomi som tilsier rom for regional fortolkning av det offisielle russiske tollreglementet, noe som skaper usikkerhet og prisvariasjoner.

## 6 Funn

Vi har i dette prosjektet intervjuet norske eksportører som selger fisk til Russland, og norske speditører som har ansvaret for dokumentbehandlingen ved salg av fisk til det russiske markedet. Vi har også intervjuet norsk og russisk tollvesen, og veterinærmyndighetene på norsk (Mattilsynet) og russisk side, og samarbeidspartnere i Murmansk og Apatity har gjort tallmaterial fra russisk side tilgjengelig.

Resultatene viser at det foreligger en rekke utfordringer for økt distribusjon av fersk fisk til Nordvest-Russland, både knyttet direkte til grenseproblematikk og veterinære bestemmelser, men det nordvestrussiske markedet byr også på muligheter.

### 6.1 Utfordringer

#### 1) Veterinære forhold

Den største utfordringen når det gjelder å utnytte et mulig markedspotensial for fersk fisk i Murmansk oblast er av veterinær karakter. Murmansk oblast har i dag et forbud mot distribusjon av fersk fisk. Forbudet gjelder tidligere funn av kveis i fisk. De Føderale sanitetsmyndighetene har utarbeidet sanitære regler og normer i forordning 2.3.2.1078-0. På basis av disse har de regionale sanitets- og veterinærmyndighetene i Murmansk kommet med et forbud mot å selge fisk før den har blitt fryst til minus 25 grader (KSC, 2007).

De veterinære forordningene i Murmansk innebærer at av all fersk fisk som ankommer Murmansk oblast må minimum 50 prosent tilbys den lokale fiskeindustrien, mens resterende andel kan distribueres hvis den først fryses i -25 grader i 7 dager (KSC, 2007). Det er gjort et unntak for ferskvannsfisk som er tillatt solgt fersk. Det man derfor kan finne av "fersk" fisk i butikkene i Murmansk oblast, foruten ferskvannsfisk, har først vært fryst og er blitt tint opp og lagt på is.

#### 2) Veistandard

En utfordring knyttet til transport av fersk fisk over grensepasseringer i nord er veistandarden. Dette gjelder særlig for en del strekninger på russiske side, men i følge et transportselskap i St. Petersburg kan også de nordnorske veiene by på utfordringer vinterstid.

Utfordringene på russiske veier er likevel viktige å ta i betraktning. Strekningen Nikkel–Murmansk har dårlig standard, og kan tidvis være stengt. Strekningen Murmansk–St. Petersburg er også i svært dårlig forfatning. Det har lenge vært snakk om å få denne veistrekningen utbedret. Flere russiske aktører vi har snakket med forteller at veien neppe blir utbedret uten at de føderale myndighetene i Moskva bestemmer det, og at det da må være knyttet til en potensiell nytteverdi for Moskva å få den utbedret.

Enkelte aktører som har blitt intervjuet har uttalt om strekningen Murmansk–St. Petersburg som følger:

*"...ikke mulig å tenke på å kjøre denne strekningen, og i hvert fall ikke med fisk...det ville forverre kvaliteten..."*

*"...kjører man en last med fersk fisk fra Murmansk til Moskva har man i alle fall fiskefarse før man er fremme..."*

*”...Moskva, St. Petersburg og Murmansk står hardt på sine rettigheter om å få fisken gjennom sine respektive byer, og dermed få sin andel...”*

*”...Murmansk og Moskva er ikke akkurat venner...det er derfor ikke sikkert at Moskva ønsker at veistrekningen mellom Murmansk og Moskva skal forbedres...”*

*Et russisk transportselskap uttaler følgende:*

*”...sjåførene våre nekter å kjøre strekningen Kirkenes–Murmansk på grunn av elendige veier...”*

### **3) Pris**

I følge enkelte av våre informanter kan det variere en del på pris å benytte Storskog/Borisgleb og Murmansk som tollsted i forhold til tollsteder sør i Russland. Prisen på fortolling i Murmansk kontra Moskva hevdes å være høyere i Murmansk enn i Moskva. Murmansk skal visst benytte en annen praksis ved utregning av tollsatsene enn for eksempel i Moskva, noe som resulterer i en dyrere innfortolling (Stålsett *et al.*, 2005). Dette gjelder for eksempel for laks hvor de russiske tollsatsene for innførsel av Atlanterhavslaks er ca 30 prosent, men det er ulik praksis i henholdsvis Murmansk og Moskva om hvilken pris en benytter. De russiske normative prisene ved fortolling av laks var i 2005 2,70 USD/kg. I tillegg var det en referansepris som strakk seg fra 2,40–2,70 USD/kg. I Moskva aksepteres bruk av referansepris, som i 2005 kunne ligge på 2,40 USD/kg, mens i Murmansk er kun den normative prisen akseptert. Det vil kunne tilsi en prisdifferanse på 0,30 USD/kg som vil kunne gi stort utslag ved store kvantum.

### **4) Åpningstider**

I følge aktører er det problematisk at grensestasjonen ved Storskog/Borisgleb har begrensede åpningstider. Det er ikke alltid enkelt for en transportør å kunne beregne nøyaktig ankomsttid. Forsinkelser på grunn av været, bilhavari og så videre skjer ofte.

I dag er grensestasjonen Storskog/Borisgleb åpen fra klokken 09.00 til 22.00 i Moskva tid. For Norge vil det si 07.00 til 20.00. Det ble vedtatt fra politisk hold at åpningstiden skal utvides med to timer fra og med 2007. Fristen for denne utvidelsen er imidlertid blitt forskjøvet, og det antydes nå i løpet av første halvår i 2007 ([www.siste.no](http://www.siste.no), 2007). Dette er også presisert i den norske regjeringens helhetlige nordområdestrategi.

Et hinder her er imidlertid at Mattilsynet ikke stempler last etter klokken 20.00, og heller ikke utgjør denne tjenesten i helgene. Hvis ikke også Mattilsynet vil utvide sin arbeidstid tilsvarende som grensestasjonen, vil den utvidete åpningstiden ha begrenset effekt for å lette prosedyrene for innførsel av fisk til Russland over grensen Storskog/Borisgleb.

Tollstasjonen i Murmansk har åpningstid mellom 09.00 og 17.30 i Moskva tid, som vil si 07.00 til 15.30 i norsk tid. Det har blitt ytret ønske fra norske aktører om å ha mulighet til å tollklarere fisken på grensen dersom fisken ikke skal inn til Murmansk. I dag må man inn til Murmansk by for tollklarering, hvis ikke lasten går i transitt frem til kjøper i Moskva eller St. Petersburg.

### **5) Særskilte prosedyrer/krav**

Det foreligger en del utfordringer knyttet til regionale ulikheter i russisk tollregime og veterinærpraksis. Ved de store og velbrukte grensepasseringsstasjonene i Finland som

Imatra<sup>10</sup> og Vaalimaa, har de mer erfaring med import av fisk og sjømatprodukter til Russland enn Storskog, og har dermed innarbeidet gode rutiner på å få gjort innfortollingen raskest mulig. Det vil ta litt tid å få opparbeidet erfaring og rutine ved Storskog/Borisgleb

Generelt om prosedyrer og tollklarering til Russland sier noen av informantene våre:

Sitater:

*”...litt inkonsekvent, men bedre etter Putin...”*

*”...de er veldig nøye, en liten skrivefeil så må alle dokumentene gjøres om igjen...”*

*”...tollerne leter etter grunn til å ta beslag i bilen, eller for å kunne ilegge bøter...”*

*”...så å si ingenting går på første forsøk...”*

*”...det er problemer med korrupsjon, men det har blitt bedre etter Putin, men enkelte vil ha sitt, og er derfor litt vanskelig nøye...”*

## **6) Byråkratiske hindringer ved russiske havner**

De store russiske havnene i sør sliter med stor overbelastning. Denne overbelastningen, ved for eksempel havnen i St. Petersburg, skyldes imidlertid ikke kun kapasitetsproblemer, men er ofte grunnet i bruk av foreldete prosedyrer og forsinkelser grunnet den russiske regjeringens administrering av havnefasilitetene.

Et problem med landing ved havnen i St. Petersburg er at russiske myndigheter krever umiddelbar tollklarering av varene på havnefasilitetene. Det er ikke mulig å frakte varer til leveringsstedet, for eksempel Moskva, for tollklarering der, som er mulig ved innførsel av varer med bil. Transportørene har svært begrensede muligheter for lagring av containere utenfor havneområdet, i såkalte tollfrie soner. Dette fører til at havneområdet blir overfylt av containere. I tillegg har ofte containerne behov for klimakontrollerende støpsel som det er mangel på i havneområdet, og dette resulterer i forsinkelser og tidvis kaos (GAIN Report, 2007). Tiden det tar å få en container klarert og ut av havneområdet varierer veldig, men i løpet av et år ligger gjennomsnittlig ventetid på 8 dager. På slutten av året kan ventetiden ta rundt 12 dager, og hvis det forekommer noen form for dokumentasjonsproblemer kan det ta opp til en måned å få klarert en container (GAIN Report, 2007). Det sier seg selv at dette ikke er noen mulig løsning for transport av fersk fisk og sjømatprodukter.

Den strenge reguleringen, fastholdelsen på et papirbasert system og nødvendigheten med et høyt antall betjenter for å kunne klarere ei last, skaper mange unødvendige problemer og forsinkelser. I følge flere kilder er dette en praksis som skaper et unødvendig rom for korrupsjon ved at flere importører eller tollagenter betaler tollbetjenter under bordet for å slippe forbi køen. Det hevdes at forsinkelsene forekommer kun eller delvis for at tollbetjentene skal ha en maktposisjon til å kunne bestemme hvem sin last som skal klareres til hvilken tid. Mange problemer ved havnesituasjonen ville vært løst ved en endring i tollregimet som tillot bygging og bruk av en lagerbygning i tilknytning til havnen, eller mulighet for å kunne tollklarere lasten et sted unna den overbelastede havnen. På det nåværende tidspunkt ankommer flere fartøy havnen uten å finne ledige støpsel for klimakontrollerende containere og uten mulighet til å føre lasten ut fra havneområdet før den er tollklarert. Dette kan ha katastrofale følger for kvaliteten på næringsmidler ved forsinkelser (GAIN Report, 2007). I følge denne USDA rapporten har noen importører i St. Petersburg

---

<sup>10</sup> Det er som nevnt tidligere knyttet usikkerhet til om Imatra fortsatt er i bruk.

begynt å benytte seg av hovedhavnen ved Svartehavet (Novorossiysk) til tross for de ekstra kostnadene den fire dagers lange kjøreturen fra Novorossiysk til Moskva medfører. I 2006 kunne man finne lastebilkøer på opp til 40 kilometer ved havner i Baltikum og Finland (GAIN Report, 2007). 40 kilometer høres imidlertid nesten utenkelig ut, andre kilder sier litt mer upresist at det er snakk om kilometerlange køer.

Når det gjelder havnen i Murmansk har man langt fra de samme kapasitetsproblemene, men her kan man i følge våre kilder oppleve et strengere dokumentkrav enn ved havner i sør. Det kan være krav om originale tollpapirer når det andre steder godkjennes kopier. Det blir også i følge informasjon vi har mottatt antydning at havnen i Murmansk nå mobiliserer og posisjoner seg i forhold til olje- og gassutviklingen i nord, og at dette vil kunne komme på bekostning av havnens ønske om å være tilrettelagt for fisk og sjømatprodukter.

I følge Transnational Report (CNIIMF, 2005) har transportministeriet i Russland betydelige investeringsplaner for utviklingen av de russiske havnene i årene som kommer. For 2007 og 2008 skal det investeres henholdsvis 41 og 44 milliarder RUR, tilsvarende ca 10 og 11 milliarder NOK. Kostnadene for laste- og lossearbeid variere i fra havn til havn. I følge denne samme rapporten koster en omlasting av en 20-fots container ved havnen i St. Petersburg, Murmansk og Arkhangelsk, henholdsvis NOK 1040, 946 og 1251. Prisdifferansene er ikke så store, men den dyreste havnen er Arkhangelsk, mens Murmansk den rimeligste.

## 6.2 Muligheter

Slik Fiskeriforskning ser det er det to mulige fordeler ved bruk av grensepassering i Nordvest-Russland, uavhengig av om det er levering til Murmansk havn eller passering over Storskog/Borisgleb. Den ene fordelen er det å oftere benytte seg av den nordlige passeringen for å unngå de stadig mer trafikkerte grensepasseringene og overbelastningene ved havnene i sør, og frakte fisken til markedene i sør (Moskva, St. Petersburg) via Murmansk. Den andre fordelen går ut på å benytte seg av den nordlige grensepasseringen for å utnytte det voksende markedet i Nordvest-Russland, hvor man i dag ser en del positive tendenser, med å satse på å levere mer fisk og sjømatprodukter til Murmansk oblast.

Den første fordelen tilknyttet økt bruk av Storskog/Borisgleb eller økte leveranser til Murmansk oblast via Murmansk havn, for videre transport til hovedmarkedene Moskva og St. Petersburg i sør, er i prinsippet aktuelt for et begrenset antall norske aktører. Av geografiske årsaker vil dette i hovedsak gjelde aktører som befinner seg i Øst-Finnmark og nærliggende områder. For andre aktører medfører bruk av disse nordlige grensepasseringene en betydelig omvei dersom fisken har Moskva/St. Petersburg som mål. En av våre informanter i Troms sier blant annet at det ville være dårlig samfunnsøkonomi å føre fisken så langt nord for å kjøre den sørover igjen.

Det kan imidlertid vise seg at det, uavhengig av om det vil bli slik at det kun er en finskrussisk grensestasjon som er tillatt for import av næringsmidler til Russland, kan lønne seg tidsmessig for flere aktører å kjøre denne omveien på grunn av de stadig økte forsinkelsene i sør.

Grensestasjonen Storskog/Borisgleb har også, som den eneste direkte norsk-russiske grensepasseringsstasjonen, fordelen med at man slipper å plombere lasten hvis den ikke skal via noe EU-land før den når sin kjøper i Russland. I følge våre kilder går det meste av



transporten i dag gjennom Finland, for de har de beste veiene, og dermed må lasten plomberes.

Når det gjelder den andre innfallsvinkelen ser vi at Murmansk oblast i dag opplever en positiv utvikling, og det kan ligge et fremtidig marked for fersk fisk her. Befolkningstallet har stabilisert seg, gjennomsnittlig inntekt øker og det legges store forventninger til den fremtidige utviklingen av olje og gass i nord. De regionale myndighetene posisjonerer seg nå for å kunne dra nytte av det mye omtalte Sjtokmanfeltet i Barentshavet. Hvis man lykkes med å få de veterinære myndighetene til å akseptere import av fersk fisk til Murmansk oblast, og den fremtidige utviklingen i oblasten fortsetter i samme positive retning som nå, vil dette området være et potensielt marked for fersk fisk fra Norge. PINRO, det regionale havforskningsinstituttet i Nordvest-Russland, har utarbeidet en dokumentasjon som de ønsker vil bidra positivt for å få tillatelse til å selge fersk filet. Flere russiske aktører arbeider også for å få dette forbudet opphevet, deriblant russiske fiskere som kunne tenke seg å levere fersk fisk til restauranter og butikker. Det leveres i dag en del fersk fisk til Murmansk havn som tilbys fiskeindustrien i Murmansk området. Dette ser ut til å foregå uten særlige problemer.

Murmansk har fått en ny bestemmelse for behandling av ulovlig fanget fisk, som innebærer en tillatelse til salg av fersk fisk i Murmansk oblast. Myndighetene kan nå selge fersk fisk som mistenkes å ha blitt fanget illegalt, på det åpne markedet etter at den har blitt testet av veterinærmyndighetene, uten å måtte vente på at det aktuelle rederiet skal få en rettslig dom. Hvis en rettslig dom senere skulle komme til å avgi dom til fordel for rederiet vil staten betale for de tapte ressursene, men ikke gi tilbake fisken, slik som har vært praksis tidligere. Denne nye bestemmelsen gir en mulighet for tilførsel av fersk fisk, også krabbe, i oblasten, noe som i dag er en mangelvare. I tillegg vil denne bestemmelsen kunne ha en positiv innvirkning på kontrollsystemer og overvåkingen av illegalt fiske. I følge vår kilde vil også andre regioner følge etter denne nye praksisen.



## 7 Konklusjon

I denne rapporten har Fiskeriforskning tatt grensepassering til Russland for eksport av fisk og sjømatprodukter fra Norge i nærmere øyesyn. Vi har sett nærmere på hvordan eksporten av fisk til det russiske markedet foregår i dag, og på leveringsbestemmelser, transportmåter, transportruter, og tollbehandling. Vi mener det er av sentral betydning å ha en oversikt over hvordan denne handelen foregår før man kan gå videre å se på utfordringen knyttet til eksport og transport av fisk til Russland. Det man tidlig oppdager er at de norske aktørene som selger fisk og sjømatprodukter, gir slipp på produktene svært tidlig i markedskanalen. Dette innebærer at de fleste utfordringene knyttet til handelen med Russland i realiteten er den russiske partens anliggende. Den norske aktøren får varene sine forhåndsbetalt og varene blir hentet hos han og transportert til Russland av og på kjøperens risiko. Hvis derimot den norske aktøren skulle ønske å følge produktene sine lengre inn i markedskanalen, for å få større kontroll og innflytelse over markedet, vil også utfordringene for den norske parten være større.

Fokus for dette prosjektet har vært grensepassering i Nordvest-Russland og på fersk fisk. Vi har sett nærmere på muligheten til å i større grad benytte seg av transportruter i nordvest for videre transport derfra til hovedmarkedene i sør (Moskva og St. Petersburg). Dette er først og fremst for å unngå de stadig mer belastede grensepasseringene i sør, blant annet via Finland, og på den måten spare tid, noe som har avgjørende betydning hvis man eksporterer fersk fisk. Sett ut fra dagens situasjon har også Storskog/Borisgleb, som eneste direkte norsk-russiske grensestasjon til Russland, en fordel med at man her ikke trenger CVED (Common Veterinary Entry Document) og lastene ikke må plomberes slik det kreves for last som transporteres via EU-land.

Plomberingen i seg selv medfører ingen ekstra kostnader (Tromsø regiontollsted), men kan ha enkelte praktiske komplikasjoner. Plomberingen må foretas i Norge, eller i hvert fall ha norske stempel, og lasten må ikke røres før den når endestasjon. Dette kan by på vanskeligheter for enkelte aktører, kanskje spesielt for små aktører som ønsker å frakte mindre volum til sine kunder i Russland. Tidligere har disse kunnet for eksempel frakte sin last med båt til Danmark, hvor den russiske kunden skulle hente andre varer, og samtidig har plukket opp denne lasten. En konklusjon i prosjektet er likevel at omveien for fisk og sjømatprodukter som skal fraktes fra Troms, og andre deler enn Øst-Finnmark og nærliggende områder, er så betydelig at det ikke vil lønne seg å benytte denne grensestasjonen dersom lasten har mål St. Petersburg eller Moskva. For aktører i Øst-Finnmark og omegn vil denne grensen derimot ha en geografisk fordel.

Vi har videre sett nærmere på mulighetene for å levere mer fersk fisk til nordvest- regionen, spesielt Murmansk oblast. Dette markedet er i vekst, og har et potensial for økt eksport av fisk fra Norge. Det økte fokuset på nordområdene med de store planene for olje- og gass utviklingen i nord, bidrar til at også Nordvest-Russland, med Murmansk oblast i spissen, mobiliserer og posisjonerer seg i forhold til dette. Den store satsningen på olje- og gass kan imidlertid slå ut to veier i forhold til fisk og sjømatmarkedet. Markedet for fisk kan nyte godt av utviklingen av infrastrukturen, som for eksempel havneutbyggingen og nye veier, sponset av oljepenger. I motsatt fall vil fisk og fiskeriene i disse områdene bli skjøvet til side av de sterke aktørene innen olje- og gassektoren.

Foreløpig er markedet for fersk fisk nærmest lukket. Det er ligger en stor utfordring knyttet til å utnytte markedet rundt Murmansk for fersk fisk på grunn av de veterinære bestemmelsene i regionen. Det er av veterinære årsaker, grunnet frykt for kveis, ikke tillatt å distribuere fersk fisk i Murmansk oblast. Dette er en utfordring som må tas opp på regionalt myndighetsnivå, og i dialog med Mattilsynet i Norge og Veterinærtjenesten i Russland.

Når det gjelder løsninger på handelsrelaterte utfordringer, det være seg alt fra tollbehandling til importforbud, har det vist seg at russiske myndigheter er krevende. Å få på plass velfungerende løsninger tar lang tid, det kreves omfattende dokumentasjoner, og mye tyder på at et stivbent byråkrati fremdeles er et stort hinder. Det samme gjelder korrupsjonen, som dessverre er et omfattende onde, også i Murmansk oblast. Dette er utfordringer som bremser et mer velutviklet samarbeid mellom norske og russiske parter, og at det mest handler om enkle handelstransaksjoner med liten grad av investering og risiko.

Det er en utbredt skepsis til utenlandske investeringer blant mange russiske aktører, som har den oppfatning at utlendinger tjener penger på bekostning av russiske interesser. Bak dette ligger en forestilling om at det er et "nullsumspill" som rår grunnen. I samme retning kan man tolke russernes skepsis for en rekke utenlandske planer. I Kirkenesmiljøet er det flere ganger fremsatt planer for et omfattende transportsamarbeid med russerne, med Kirkenes som utskipningshavn for en del russiske varer (og eventuelt også importhavn), med frakt på vei/jernbane og med bygging av de resterende milene av en jernbanelinje Murmansk–Kirkenes. Dette er i norske øyne gode og vel funderte prosjekter. Fra russisk side ser man imidlertid med stor skepsis på disse prosjektene, fordi Kirkenes oppfattes som en konkurrent til Murmansk havn. Det samme gjelder planene om bygging av en øst-vest jernbane-forbindelse fra Kandalaksja til Rovaniemi i Finland. Guvernøren i Murmansk, Yuri Yevdokimov, var nylig i media og kritiserte planene for utbygging av jernbanen mellom Russland og Finland og Norge. Han sier at denne utbyggingen ville svekke de nordvestrussiske havnene. Yevdokimov hevder at lasten vil ende opp i Norge og Finland og ikke hos oss, så han skjønnte godt hvorfor Norge var så interessert i dette prosjektet ([www.barentsobserver.com](http://www.barentsobserver.com), 2007).

Russerne håper på en snarlig innlemmelse i WTO (World Trade Organization), men forhandlingene har enda ikke nådd helt frem og etter all sannsynlighet vil en eventuell opptakelse ligge et godt stykke frem i tid. Et eventuelt WTO-medlemskap, som innebærer standardiserte tollprosedyrer og fastsatte handelsreguleringer, ville imidlertid kunne bidra til en mer forutsigbar handel med Russland.

## 8 Kilder

Fiskaren, 24.1.2007

CNIIMF, The Central scientific research and design marine institute (2005). Barents Sea Intermodal service (BASIS) – Sea Transport development in the North West of Russia. Transnational Report. Report No.2-05. June 2005.

GAIN Report (2007). Russian Federation Exporter Guide. Transportation & Logistics: St. Petersburg Port Overloaded. USDA Foreign Agricultural Service, 2/16/2007, nr RS7302.

OECD, Organisation for Economic Co-operation and Development, Economic survey of the Russian Federation 2006.

Stern, L.W. & A.I. El-Ansary (1981). Marketing Channels. Prentice-Hall, Inc, Englewood Cliffs, New Jersey.

Stålsett, F., R. Tverland, M. Wirkola & I. Nikischenko (2005). Ferskfisk Østover. Sluttrapport 3031-Ferskfisk-LU-2.doc, Storvik & Co.

Nor-Cargo, Transportguiden.

### Nettsider

[www.barentsobserver.com](http://www.barentsobserver.com)

Mattilsynet, [www.mattilsynet.no](http://www.mattilsynet.no)

Innovasjon Norge, [www.invanor.no](http://www.invanor.no)

Statistisk Sentralbyrå, [www.ssb.no](http://www.ssb.no)

Tollvesenet, [www.toll.no](http://www.toll.no)

[www.siste.no/Innenriks/article2626361.ece](http://www.siste.no/Innenriks/article2626361.ece)

<http://maps.google.com/map>

### Kontakter/Intervju

Anatoly Vasilev, Kola Science Centre, Murmansk

Anja Strand, Nordlaks

Arnhild Yttergård,

Beate K. Larsen, Tromsø Regiontollsted

Bjørn Are Sliper, Norfra

Butikkpersonal (fiskedisk, Murmansk)

Børge Prytz Larsen, Severnaya compania

Ekaterina Zelina, Norwegian Prawns AS

Grensekommisariatet, Kirkenes

Julia, TC-Fregat, Transportørselskap i St. Petersburg

Larissa Hermansen, Statistisk Sentralbyrå

Ludmila Ivanova, Kola Science Centre, Apatity

Mona Grenaker, Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD), aug.2006.

Odd-Bjørn Sørnes, Norfa

Polititet, Grensestasjonen Storskog/Borisgleb

Roger Richardsen, Volden Group

Skibotn Spedisjon AS

Stian Gullholm, Bjørnflaten

Natalia Metanovskaja, Murmansk

Tatiana, Norfra

Terje Høyland, Mattilsynet, Storskog

Tollvesenet Storskog/Borisgleb (norsk og russisk side)  
Tollvesenet Region Nord Norge  
Tore Johansen, tidl. tollsjef Oslo, nå ABA Kjøl og Frys  
Trond Lorentsen, Eimship-CTG  
Veterinær tjenesten i Murmansk  
Walter, Tromsø Spedisjon  
Øivind Nordstrand, Finnmark Fylkeskommune

## APPENDIX

<i>Company</i>	<i>Year of establishment</i>	<i>Number of employees</i>	<i>Location</i>	<i>Annual productivity (raw materials, tons)</i>	<i>Additional production</i>	<i>Notes</i>
Processing of cod species						
RPK "Golfstrim" Ltd.	2004	16	Murmansk	25000	Freezing	
"Deilar" Ltd.	2002	103	Teriberka	2000	Culinary products, freezing	
"Zolotaja rybka" Ltd.	1998	5	Murmansk	1200	Freezing	
"Lavna" Ltd.	1998	17	Min'kino	4000	Canned fish	
JSC "Nord West FK"	1989	588	Murmansk	7700	Culinary products, smoking, salting, canned fish, freezing	
JSC "Nortverde"	1998	21	Murmansk	2880		
"Nord-Porto" Ltd.	2002	28	Murmansk	10000	Freezing	
SPK RK "Port Vladimir"	1999	85	Murmansk	32400	Freezing	
"Skat" Ltd.	1998	-	Murmansk	500		Temporarily does not work
"TMT" Ltd.	2001	61	Murmansk	8000		
Production of canned fish						
"Arcticpak" Ltd.	1994	57	Murmansk	2300	Salting, smoking	
"Ararat" Ltd.	1994	44	Murmansk	8640		
PKF "BVZ" Ltd.	1994	16	Murmansk	1700	Salting, smoking	
"Verkhnetulomskiy fish combine" Ltd.	1998	86	Verkhnetulomskiy	3000		
"Vostok Service" Ltd.	1999	-	Murmansk	2700		Temporarily does not work
"Gamma Service" Ltd.	1997	209	Olenegorsk	9000	Freezing, fillet production	
"Imandra-Service" Ltd.	2002	27	Murmansk	2500		
"Kandalaksha fish processing plant" Ltd.	2000	-	Kandalaksha	1600		Temporarily closed down because of bankruptcy
"Katran Kola" Ltd.	2000	42	Murmansk	3000	Salting, smoking	
PKTS MTF "Kildin"	2002	59	Murmansk	1524	Smoking	
"Polinet" Ltd.	2004	5	Murmansk	420		
JSC "Severnaja Palmira"	1990	54	Murmansk	7000		
"Sampa" Ltd.	1998	30	Murmansk	3750	Salting, smoking	
Smoking, drying, salting						
"Apogey" Ltd.	1999	12	Murmansk	600		
CJSC "Arcticservice"	1999	-	Ura-Guba	960		Temporarily closed down
"Araksservice" Ltd.	1998	11	Murmansk	600		

<i>Company</i>	<i>Year of establishment</i>	<i>Number of employees</i>	<i>Location</i>	<i>Annual productivity (raw materials, tons)</i>	<i>Additional production</i>	<i>Notes</i>
"DEMA" Ltd.	1998	26	Murmansk	1550		
"Capitan" Ltd.	2000	28	Murmansk	1000	Freezing, fillet production	Temporarily does not work
"Kola Fish Processing Company" Ltd.	2002	25	Murmansk	11200	Freezing	
UETS MGTU	2000	5	Murmansk	650		
"Rost-ryba" Ltd.	2001	17	Murmansk	1400		
"Ryboproduct" Ltd.	1998	24	Murmansk	3000		
"Spin" Ltd.	1994	2	Murmansk	1600		
"Telemak Plus" Ltd.	2003	21	Severomorsk	3160	Canned fish, fillet production	
Freezing production						
"Gigante Murmasnk" Ltd.	2001	32	Murmansk	20000	Fillet production	
JSC "Murmansk Fish Combine"	1992	130	Murmansk	20000	Canned fish, drying, fillet production, processing of shrimps	
"Murmansk fish production" Ltd.	2001	-	Murmansk	-		Planned to start production in 2005
Oil and flour production						
CJSC "BioKontur"	1996	37	Murmansk	2000 (oil)		
"Murmansk plant of fish oil" Ltd.	2002	10	Murmansk	1200 (oil)		
"Murmansk fish flour mill" Ltd.	1997	19	Murmansk	21000	Oil production	
JSC "Polaris"	1992	53	Murmansk	5024 (oil)		
Culinary production and production of non-fish products						
"Biofriz" Ltd.	1998	37	Snezhnogorsk	1200 (crab)	Processing of ground species)	
CJSC "Company KGBS"	1999	4	Zaozersk	2 (seaweed)		
"Magnetik" Ltd.	2001	8	Murmansk	7700 (crab)		
"Murman Holding" Ltd.	2001	15	Pechenga	9650 (crab)		
JSC "Protein"	1992	166	Murmansk	4250 (crab fingers)		
"Tauron" Ltd.	2002	5	Murmansk	500 (minced fish, semi-finished products)		
SPK RK "Energy"	2001	20	Ura-Guba	3000 (scallops)		
"NTTS Ecobiotek-Murmasnk" Ltd.	1999	10	Murmansk	(chitin)		
TOTAL		2270		262000		





# Fiskeriforskning

Hovedkontor Tromsø:  
Muninbakken 9-13  
Postboks 6122  
N-9291 Tromsø  
Telefon: 77 62 90 00  
Telefaks: 77 62 91 00  
E-post: [post@fiskeriforskning.no](mailto:post@fiskeriforskning.no)

Avdelingskontor Bergen:  
Kjerreidviken 16  
N-5141 Fyllingsdalen  
Telefon: 55 50 12 00  
Telefaks: 55 50 12 99  
E-post: [office@fiskeriforskning.no](mailto:office@fiskeriforskning.no)

Internett: [www.fiskeriforskning.no](http://www.fiskeriforskning.no)

ISBN 978 82-7251-613-9  
ISSN 0806-6221