



Konsernsjef Webjørn Barstad i Havfisk (Foto: Havfisk)

18-11-2016 09:00 CET

6 kjappe om fiskeri og havbruk: – Klimatiltak må gi god økonomi, ikke bare god samvittighet

Konsernsjef Webjørn Barstad i trålrederiet Havfisk mener nøkkelen til en mer klimavennlig fiskerinæring er færre og mer moderne fartøy, og at støtteordninger får fram klimatiltak det er økonomi i.

Sjømat er en av Norges viktigste eksportnæringer, men står samtidig for store klimagassutslipp. I denne intervjuerien stiller Enova seks kjappe spørsmål til ulike aktører innen fiskeri og havbruk om hvordan næringen kan redusere

energibruken og kutte klimautslipp på veien mot lavutslippssamfunnet. I dag snakker vi med konsernsjef Webjørn Barstad i Havfisk, Norges største trålrederi.

Hvordan jobber dere med energi- og klimatiltak?

For det første har vi redusert antall fartøy i flåten vår med to tredeler. Dette er nok det viktigste energi- og klimatiltaket. Med større og mer effektive båter kan vi fiske samme antall kvoter med færre fartøy, og dermed redusere utslippet per kilo fisk vi fanger.

Videre har vi endret kjølekomponentene på fartøyene, slik at kunstige gasser som freon erstattes med mer klimavennlige naturgasser. Vi fornyer også flåten. Ny teknologi er generelt mer klimavennlig, så det å ha økonomi til å bygge nye båter er svært viktig. På eldre båter har vi bygget om hovedmotoren for å redusere NO_x-utslippene, og vi har tatt i bruk ny teknologi som gir mindre forbruk, blant annet for kompressorer, belysning, og pumper.

Hvorfor er det viktig at fiskerinæringen er opptatt av energibruk?

Først og fremst for å ivareta miljøet som vi er en del av og dessuten lever av. I tillegg er det viktig å få samfunnets aksept for virksomheten vår. Bærekraft er fiskerinæringens viktigste salgsargument. Det er også viktig fra et rent driftsøkonomisk perspektiv.

Hva skal til for at næringen i større grad tar i bruk energi- og klimaløsninger?

I fiskerinæringen er gulrot langt mer effektivt enn fisk. Der avgifter svekker vår konkurransekraft overfor internasjonale konkurrenter som Russland og Island, og paradoksalt nok kan øke utslippene når fisk erstattes med annen mat, bidrar incentivordninger til flere positive tiltak og økt reduksjon av utslipp.

Spesielt viktig er det med støtteordninger til tiltak som ikke er selvfinansierende. Slike ordninger må stimulere til tiltak som gir god økonomi, ikke bare god samvittighet. Staten og dets virkemiddelapparat er derfor den viktigste driveren for at næringen i større grad tar i bruk klimaløsninger. Dernest er det rederens ansvar.

Hva er det viktigste fiskerinæringen kan gjøre for å kutte utslipp?

Det viktigste er å redusere antall fartøy i havfiskeflåten og samtidig fornye de gjenværende fartøyene. Dernest å tilrettelegge for mer effektivt fiske ved å gi fiskerne større fleksibilitet i hvordan de velger å fiske kvotene sine, både med tanke på valg av fartøy og redskaper.

Det er definitivt ikke hensiktsmessig å avgiftsbelegge drivstoffet slik det gjøres i dag og straffe fiskerier som har lange turer. Konsekvensen er at deler av fiskerinæringen blir ulønnsom, og erstattes av landprodusert mat med høyere klimafotavtrykk. Villfanget fisk er fortsatt best i klassen av all matproduksjon når det gjelder klimafotavtrykk, selv om det per i dag ikke finnes bedre energibærere enn diesel for fiskerier langt til havs. Økt produksjon om bord kan også bidra til reduserte klimautslipp. Og så må vi selvsagt fortsette å forske på å redusere drivstofforbruket, rense avgasser og utvikle reelle alternativer til diesel.

Hvilke aktører i bransjen er lengst framme på energi og klima i dag?

Jeg vil si at vi er langt framme i Havfisk. Vi arbeider systematisk for å redusere klimagassutslipp og effektivisere energibruken i alle ledd av produksjonen. Jeg vil også trekke fram Nordic Wildfish, som er spesielt dyktig på bruk av alternativ kjøleteknologi og økt utnyttelse av restråstoff. Mest av alt vil jeg trekke fram alle som har bygget nye fartøy. De har bidratt til å skape en mer klimavennlig næring.

Hvordan ser fiskerinæringen ut i lavutslippssamfunnet i 2050?

Jeg tror vi vil se at hav- og kystflåte da i hovedsak har smeltet sammen, noe som resulterer i et vesentlig redusert antall båter. Sammen med teknologiutviklingen har dette trolig løst utfordringen med å nå vår bransjes del av Paris-målene. På korte turer nært land går alle på batteri eller lignende nullutslippsteknologi. For langtursdrift vil biodiesel, gass eller andre mer effektive energibærere og hybridløsninger være dominerende. I tillegg vil det være mer produksjon om bord.

Enova arbeider for Norges omstilling til lavutslippssamfunnet. Omstillingen krever at vi kutter utslipp av klimagasser, bidrar til teknologiutvikling og

innovasjon og skaper nye verdier. Derfor jobber Enova for at ny energi- og klimateknologi blir utviklet og tatt i bruk i markedet.

[Enova SF](#) er lokalisert i Trondheim og har cirka 80 medarbeidere. Selskapet eies av Klima- og miljødepartementet.

Kontaktpersoner



Eiliv Flakne

Pressekontakt

Pressesjef

eiliv.flakne@enova.no

950 66 565