

Nordvest-Russisk fiskerinæring: En fortsatt leverandør av råstoff til norsk fiskerinæring eller en fremtidig konkurrent¹⁾

Frode Nilssen

I denne artikkelen blir utviklingen i den nordvest-russiske fiskerinæringen drøftet, med hensyn på hvordan den forventede fremtidige utviklingen vil virke inn på norsk fiskerinæring. En forventet utvikling er at de "nye" russiske fiskebåtrederiene vil endre strategi fra ensidig salg av fersk iset torsk til ombordproduksjon av filet- og blokkprodukter. Sett fra norsk side vil en slik endring være kritisk fordi en stor del av fiskeindustrien i Nord-Norge spesielt har bygget driften opp omkring disse leveransene.

Det er imidlertid to forhold som kan påvirke denne utviklingen. Én faktor som kan påvirke utviklingen er knyttet til hvorvidt det blir lagt begrensninger eller føringer fra myndighetenes side (sentrale, lokale eller andre *eg.* "Sevryba") på flåtestruktur og fangst-strategi. En annen faktor er knyttet til Russland, Norges og andre nasjoners mulighet til å påvirke den fremtidige flåtestrukturen i Nordvest-Russland gjennom å tilby finansieringsløsninger, når russiske foretak nå står på steget til en omfattende oppgradering av fiskeflåten.

Norge har lange tradisjoner i samhandel med Russland/Sovjetunionen knyttet til fiskeri²⁾. Ett eksempel på dette er Pomorhandelen. Fra omkring midten av 1800-tallet drev russiske handelsmenn import av fisk fra Norge, blant annet torsk og sild. Denne omsetningen var ansett som viktig, ikke minst av forsynings-hensyn, både for Norge og Russland, men handelen ble noe hemmet av en relativt høy toll på russisk side. Da russiske myndigheter på slutten av det 19. århundret, fjernet tollbelastningen på importen av saltet torsk resulterte dette i en vekst i handelen med hele 650%. Silda derimot, beholdt tollene, og oppnådde en langt mer moderat popularitet blant konsumentene. Prisen til tross ble saltet sild etterhvert et svært så populært produkt i Russland og senere i Sovjetunionen. Sett med russiske øyne var den storstilte importen av norsk fisk til nordvest Russland (fortrinnsvis Arkhangelsk) ikke bare betraktet som et gode, først og fremst fordi man følte at: (Sysojev 1970:17-18)

- a) Næringslivet etterhvert gjorde seg for avhengig av disse tilførselene.
- b) Importen påvirket utviklingen av den russiske fiskeindustrien negativt.

I dag har man igjen en situasjon som på mange måter ligner på den på 1800-tallet bare med den forskjell at varestrømmen (av torsk) nå går den andre veien. Figur 1 avviser norsk imput av torsk fra Russland.

Til tross for veksten i eksporten av torsk fra Russland til Norge, er det grunnlag for å stille spørsmål om denne utviklingen vil vare ved. Det er flere årsaker til dette, hvorav vi vil rette oppmerksomheten mot to av disse.

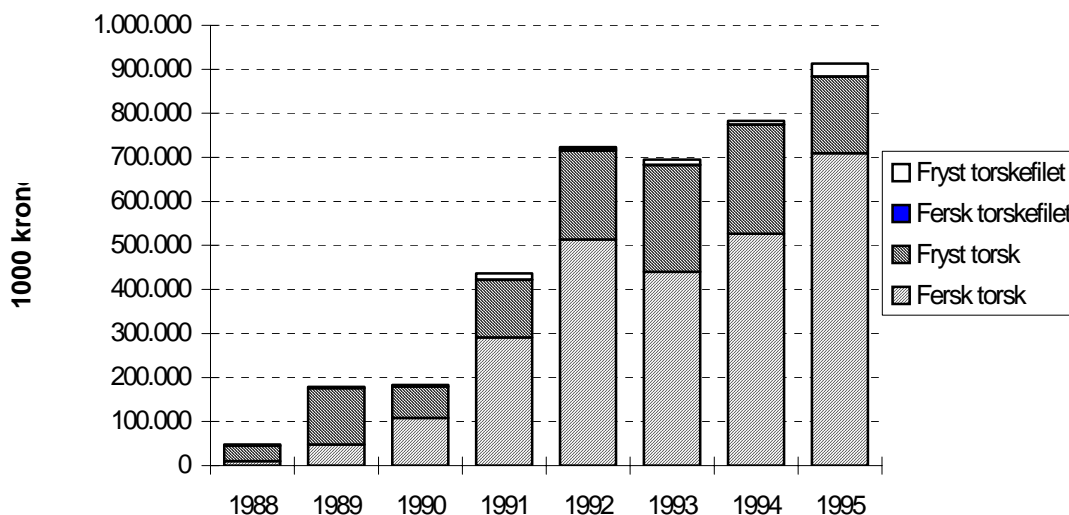
For det første har utviklingen innen teknologi og infrastruktur ført til at gamle handelsbarrierer som lange avstander hverken representerer noe stort problem med hensyn på transport, eller legger begrensninger på produktformen i den grad de gjorde for hundre år siden. Det betyr at det ikke er utenkelig at fisken som i dag landes i nordnorske havner, kan leveres til alternative markeder uten at det skjer dramatiske strukturendringer i den Nordvest-Russisk(e) fiskeflåten³⁾.

For det andre er utgangspunktet for samhandel med Russland et ganske annet i dag, der epoken med sentralstyring og planøkonomi fortsatt virker inn på mulighetene for etablering av langsiktige prosjekter for samhandling mellom norske og russiske foretak. Stikkord her er industristruktur, beslutningsmyndighet, finansiering og politisk (in)sta-

bilitet⁴⁾ i disse. Den viktigste faktoren er imidlertid den nært forestående endringen i strukturen på fiskeflåten. Herunder ligger også mye av nøkkelen til den mulige fremtidige samhandlingen mellom norsk og nordvest-russisk fiskerinæring.

Dagens russiske fiskeflåte reflekterer fangst- og forsyningsstrategier fra den sovje-

tiske planøkonomien, der fjernfiske spilte en vesentlig rolle: En stor del av den eksisterende fiskeflåten er lite egnet for det fisket man driver i dag. Den gjennomsnittlige alderen på fiskeflåten er så høy at behovet for utskiftning, kombinert med næringens nye



Figur A Norsk import av torsk fra Russland 1988-1995 (Kilde: NORUT Samfunn)

politiske og økonomiske rammebetingelser vil etter all sannsynlighet fremtvinge en ny flåtestruktur i den nordvest-russiske fiskeflåten.

Politisk og økonomisk utvikling og foretaksstruktur i Sovjetunionen/Russland

Fra Sovjetunionen lettet på handels-"sløret" med Vesten i 1988 og frem til i dag har det skjedd omfattende endringer i den russiske økonomien, herunder også endringer i næringsorganisering og industristruktur (Dyker, 1992).

Det har også skjedd betydelige endringer i foretaksstrukturen i nordvest-Russland over de siste årene. Fra å være én av de fem regionale industrisammenslutningene i det tidligere Sovjetunionen, med ansvar for fiskeflåten og omliggende aktiviteter i det "nordlige fiskebassenget", har "Sevryba"

som organisasjon i dag en langt mindre fremtredende rolle⁵⁾.

Frem til 1992 kan "Sevryba" på mange måter sies, ved siden av forvaltningsrollen, å ha vært en form for vertikalt integrert selskap bestående av et tyvetalls enheter med blant annet fiskeflåte, produksjons- og transportflåte samt produksjonsbedrifter på land. I tillegg kom en lang rekke servicefunksjoner samt FoU-bedrifter. Totalt sett var "Sevryba" en administrativ overbygning for samtlige fiskeriaktiviteter i nordvest Russland (Arkhangelsk og Murmansk fylker og den autonome republikken Karelen). Fiskeriselskapene (fiskeflåten), som sammen med den landbaserte produksjonsorganisasjonen Murmansk fiskekombinat, utgjorde kjerneaktivitetene for ARP "Sevryba" og bestod av følgende enheter (Nilssen 1993):

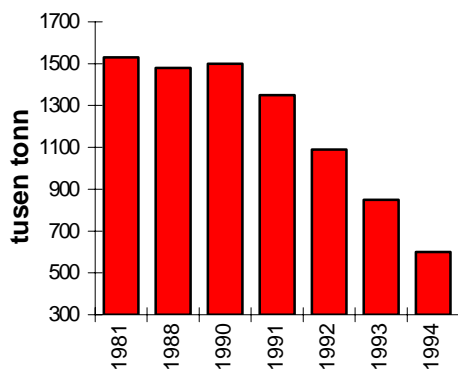
- ☒ trålerflåte
- ☒ fiskekjøle-/fryseflåten

☞ fiskeriproduksjonssammenslutninger

I tillegg kom fiskerikolkozene (fiskerikollektivbrukene) i de tre regionene.

Etter at en ny lov om statlige foretak, ble vedtatt sommeren 1987, ble de tradisjonelle planprogrammene trappet ned (Vacic 1989). Loven innebar et krav om at statsforetakene skulle være selvfinansierende og at statssubsidiene i prinsippet skulle opphøre eller i beste fall reduseres. En konsekvens av dette ble et større behov i det enkelte selskapet for å generere inntekter (Dyker, 1992; Freris, 1984). Det er imidlertid viktig å understreke at dette fortsatt var under planøkonomien.

I 1992 skjedde det langt mer dramatiske omlegginger, med oppløsningen av det tidligere Sovjetunionen. I tillegg ble det planøkonomiske systemet lagt til side til fordel for en mer markedstilpasset økonomisk modell. Videre kom en omfattende endring av næringsorganiseringen etter en presidentforordning⁶⁾. Det tidligere ARP "Sevryba" ble, som en rekke av de andre nærings sammenslutningene, omgjort til et aksjeselskap der de fleste tidligere "datterselskapene" nå ble stående som eiere av "AS Sevryba".



Figur B Sevrybas totale fangster de senere år (Kilde: Nilsen, 1993; Agustsson og Hønneland, 1995)

En av konsekvensene av dette ble at de relativt omfattende fjernfiskeaktivitetene ble trappet ned, mens fiske etter bestander i "nære" farvann (Barentshavet, Norskehavet og Nord-Atlanteren) ble intensivert.

I fangststatistikken for fiskeflåten i Nordvest-Russland ser man en dramatisk nedgang i landet kvantum som illustrerer utviklingen; fra mellom 1,2 - 1,5 millioner

tonn i 1988 til knappe 600 tusen tonn i 1994. Blant russiske fiskeriekspertes er det forventet en videre nedgang til ca 300 tusen tonn frem til år 2000 dersom det ikke skjer endringer i dagens flåtestruktur (Vasliev 1995, Anon 1994, Hønneland 1995).

Med utgangspunkt i dagens situasjon samt den forventede utviklingen, ble det nå svært viktig å drive fiske etter fiskeslag som kunne gi umiddelbar inntjening til en høyest mulig pris, og da helst i vestlig valuta. Et naturlig valg for de aller fleste var å satse på fiske etter torsk og annen lett omsettelig hvitfisk. Et resultat av omleggingen på foretaksnivå er at man fra 1988 og frem til i dag har sett at en økende andel av russiske fangster av torskefisk har blitt eksportert til Norge og EU. Av fisken som har blitt landet i Norge har en relativt stor andel blitt solgt til fiskebruk i nordnorske havner som fersk fisk for videre bearbeiding eller ompakking og videreforsendelse til europeiske markeder, eller som fryst fisk for produksjon av blant annet saltfisk.

At deler av fiskeflåten i Nordvest-Russland er relativt gammel og til dels nedslitt, gjør at man allerede i dag står overfor en situasjon der de russiske aktørene må ruste opp sin eksisterende fiskeflåte. Et interessant spørsmål her blir hvilke fartøystyper man ønsker å satse på fra russisk side.

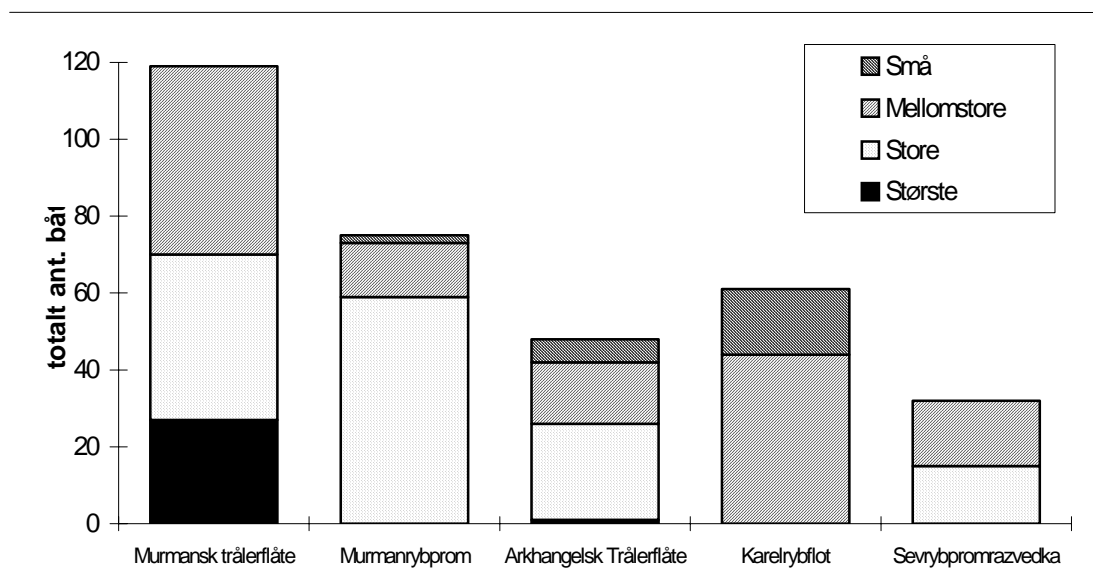
Bli dette fabrikktrålere vil en slik strukturendring gi store innvirkninger på norsk, og spesielt nordnorsk, fiskerinærings konkurransesituasjon. Grunnen til dette er at man ved økt foredling ombord, for eksempel til blokk, filet eller saltfisk, må forvente at fisken ikke blir landet i norske havner slik tendensen har vært de siste 5-8 årene, men i økende grad bli levert direkte til europeiske destinasjoner. I en undersøkelse av nordvest russiske fiskeriforetaks kjøpsadferd, var det et klart flertall av foretakene som ønsket å investere i fiskefartøy med sikte på ombordproduksjon av blokk/filet (Nilssen 1995).

Flåtestruktur og kapasitet

Ved reorganiseringen av fiskerinæringen i 1992 ble selskapene underlagt assosiasjonen "Sevryba", fristilte aksjeselskaper av åpen eller lukket type (eller statlig eide foretak i noen tilfeller)⁷⁾. Blant annet ble både "Murmanskybprom" og "Tralflot", som var og

fortsatt er de to største bedriftene i fangstleddet i Nordvest-Russland, omdannet til aksjeselskaper. De to fiskeriselskapene hadde ved utgangen av 1992 henholdsvis ca 17.000 og 10.000 ansatte med henholdsvis

75 og 119 fiskebåter (Nilssen 1995). Til sammenligning var antall ansatte ved utgangen av 1995 henholdsvis 5.900 og 8.600 (Hønneland 1996b).



Figur C Antall fiskebåter i de fire store aksjeselskapene samt Sevrybpromrazvedka (Kilde: Agustsson og Hønneland, 1995)

Totalt utgjør de gamle medlemsbedriftene i "Sevryba" en betydelig andel av den totale fangstkapasiteten i Nordvest-Russland og Barentshavet med et totalt antall fartøy på omkring 335. I tillegg til disse kommer fiskekolkhozene og den stadig voksende "Unionen av private fiskeriforetak i Nord", med omtrent 130 medlemsbedrifter hvorav 70 driver fangst. Av disse er det imidlertid bare 18 som har tillatelse til å drive fiske/fangst i Barentshavet.

Totalt var det 31 kolkhozere i Nordvest-Russland, hvorav 18 i Arkhangelsk fylke, 8 i Murmansk fylke og 5 i den Karelske republikken. Fiskekolkhozene er organisert i regionale sammenslutninger, på fylkes- eller republikknivå. De siste par årene har flere av de tidligere fiskekolkhozene blitt omorganisert til aksjeselskaper eller personlige ansvarlige (ANS) eller såkalte leieselskap og inngår nå i "Unionen av private fiskeriforetak i nord". Det er imidlertid viktig å understreke betydningen av antall båter ettersom et vesentlig kriterium ved tildeling av tors-

kekvote, og størrelsen på kvoten, i Barentshavet er knyttet til antall fiskefartøy i det enkelte rederi samt historiske fangstdata.

Til tross for det store antallet fiskebåter som er knyttet til nordområdene er det langt fra alle som er operative i fisket etter torsk og andre hvitfiskarter. For det første er de aller største fiskebåtene ikke gitt adgang til å fiske i dette området av russiske fiskerimyndigheter. For det andre er det langt fra hele flåten som er i stand til å drive fiske. I følge generaldirektøren i den tidligere paraplyorganisasjonen for den nordvest-russiske fiskerinæringen, Georgij Tisjkov, er situasjonen for flåten (med utgangspunkt i data fra 1993) følgende: Ved utgangen av 1995 vil hele 40% av de store og mellomstore fiskefartøyene være utrangert⁸⁾, ved årtusenskiftet vil denne andelen være økt til 65%, og ved år 2005 vil 92% av fiskeflåten i Nordvest-Russland være utrangert. Situasjonen illustreres av tabellene 1 og 2 under (Agustsson og Hønneland 1995).

Tabell A Alderssammensetningen av "Sevryba's fiskeflåten per januar 1993

Alder	Relativ andel
0-5 år	6,1%
6-10 år	17,6%
11-15 år	19,4%
16-20 år	20,6%
21 år og eldre	36,6%

Tabell B Sevrybas fangstflåte målt etter størrelse (1993)

Type fartøy	Antall
Største fartøy (110-120 m)	28
Store fartøy (100-110 m)	142
Mellomstore fartøy (60-100 m)	140
Små fartøy (Under 60 m)	25
Totalt	335

Det er her ikke uten videre relevant å trekke direkte sammenligninger med alderssammensetningen i den norske fiskeflåten, fordi det er grunnleggende forskjeller i rammebetingelsene mellom de to landene. For det første er fiskekvoter ikke knyttet til fartøyet. Videre kan alderen i alderssammensetningen av flåten understrekes ytterligere av at det normalt har vært sparsomt med vedlikehold på fartøyene. Dette har gjort at de tradisjonelt har vært utslitt etter 10-15 år.

Denne situasjonen reflekteres også i fangstvolumene for denne flåten, som er registrert i den russiske statistikken. Fra 1990 og frem til 1994 var det en reduksjon i totalt fisket kvantum på ca 65% fra 1,5 millioner tonn i 1990 til 560 tusen tonn i 1994.

Tradisjonelt er det pelagisk fisk, tatt i fjerne internasjonale havområder eller innenfor andre nasjoners økonomiske sone, som har representert den absolutt største andelen av fangstene. Reduksjonen i fangstvolumene må således sees som en naturlig følge av omleggingen av fangststrategien de siste 4-5 årene. (Dette kan til dels også forklare den store økningen i den norske eksporten av sild og makrell til Russland de siste årene).

Mulig utvikling i tiden fremover

Uten å ta for hardt i kan det slås fast at Russland har en foretaks- og flåtestruktur som er lite tilpasset dagens situasjon. I tillegg har man gått bort fra det tidligere systemet der flåtefornying ble tatt hand om gjennom plan-systemet. Spissformulert sitter fiskeriselskapene igjen med en til dels mistilpasset og foreldet fiskeflåte uten særlig gode muligheter for kapitaloppbygging og reinvestering. Veien videre vil derfor i stor grad være bestemt av følgende forhold:

1. Hvordan de russiske (lokale og sentrale) myndighetene legger til rette for utviklingen i Nordvest-Russland.
2. Tilgangen på kapital for reinvesteringer i fiskerinæringen.

For russiske myndigheter er dagens situasjon et klart dilemma. Fisk har tradisjonelt hatt en relativt fremtredende rolle i den sovjetiske/russiske dietten, og i nordområdene har fisken hatt svært stor betydning som næringsmiddel (Nilssen 1993, Castberg 1992). I takt med at russiske fiskebåter i økende grad har levert sine fangster utenlands har misnøyen blant befolkningen i nord økt tilsvarende. Spesielt har problemet vært knyttet til tap av et stort antall arbeidsplasser i foredlings- og støtteindustrien knyttet til fiskerierne (Davidsen og Vasiliev 1995). Ett eksempel på dette er foredlingsanleggene som i de siste årene bare har utnyttet omtrent 5% av kapasiteten på grunn av råstoffmangel. Fra i fjor sommer av har det vært full stans i størstedelen av komplekset (med unntak av hermetikkfabrikken).

På den andre siden har man fra det offentliges side heller ikke penger til å bygge inn incentiver slik at fiskeflåten enten legger om fangststrategien for fiske etter andre fiskeslag til hjemmemarkedet, eller i større grad leverer torskefisken på hjemmemarkedet.

Selv om det har vært utarbeidet flere program for utviklingen av fiskerinæringen i Nordvest-Russland (med vekt på flåten) er det ikke tatt endelig stilling til retningen på den strukturelle ombyggingen av den nordvest-russiske fiskerinæringen. Imidlertid

heter det i det føderale fiskeriprogrammet, "Ryba"⁹⁾ at minst 70% av fisket skal konsentreres innenfor den russiske 200-mils sonen. Dette innebærer på den ene siden fiske i kystnære farvann, og på den andre siden fiske i de nordlige i havområdene; Barentshavet, Norskehavet og det nordlige Atlanterhav.

Når det gjelder utnyttelse av ressursene i kystnære farvann, er kystfiske nå en erklært politisk målsetting. Et av de første tiltakene som ble satt i verk for å møte målsettingen var å utrede mulighetene for å øke uttaket av fisk og skalldyr i farvannene rundt Kolaområdet. Allerede ved utgangen av 1992 forelå det en rapport som kunne dokumentere bestandsstørrelser for vill fisk og skalldyr langs kysten av Kola-halvøya, samt muligheter og lokaliteter for oppdrett av marine arter der. Arbeidet avdekket imidlertid at ressursene langs kysten var svært marginale i forhold til reduksjonene som kom som en følge av tilbaketrekingen fra fjernfisket. I tillegg manglet vesentlig infrastruktur, og arbeidet har derfor så langt ikke kommet videre.

I de forslag til utvikling av fiskeflåten som har kommet de senere årene legges det imidlertid ikke opp til noen typisk kystflåte, men heller en større havgående flåte. Fra "Sevrybas" side ble det i 1993 lagt frem et forslag til et program for fornying av fiskeflåten med en investering over en femtenårsperiode på omtrent 95 fiskebåter, herav 46 hekktrålere for fiske etter bunnfisk, pelagisk fisk og reker, 31 fabrikktrålere og 16 snurpere. Grunntanken var her at det skulle bygges opp en ny og effektiv flåte som skulle fiske ca. 1 million tonn fisk per år. Dette skulle hentes ut av det nordlige Atlanterhav samt Barentshavet. En slik investering ville innebære et finansieringsbehov på ca. 7 milliarder kroner. Men også her har man støtt på problemer både med hvem som skal overta båtene og på hvilke premisser. Totalt sett har dette initiativet møtt relativt sterk motbør. Blant de som arbeidet mot realiseringen av dette prosjektet var aksjonærene i "Sevryba", som følte at dette kunne være en ny strategi fra "Sevrybas" side for å gjenvinne den gamle posisjonen (og makten), noe som er klart motstridende mot de enkelte rederienes interesse.

Dette bringer oss inn på temaet muligheter for samhandling mellom norsk og russisk fiskerinæring i årene som kommer.

Etter privatiseringen mistet "Sevryba" store deler av sine opprinnelige funksjoner med koordinering av fangstaktiviteter, og flåtefornyning mv, og ble overlatt til det enkelte selskap. I praksis betyr dette at det er det enkelte selskapet, og ikke "Sevryba", som tar avgjørelser om hva det skal fiskes etter, og likeledes hvor fisken skal leveres. På samme måte blir beslutninger om investeringer i nye båter eller renovering av gamle, foretatt i det enkelte selskapet (Nilssen 1995).

I sin enkleste form kan samhandling mellom to aktører bestå i kjøp og salg av et produkt. Hittil har vi sett at russiske fartøy stort sett har vist seg å være lojale i forhold til kjøperne i Norge. Det vil si at de ofte har valgt å forholde seg til én eller et fåtall kjøpere. Dette kan være hensiktsmessig både for tilbyderer og kjøperen. Et overhengende problem i dette forholdet er imidlertid at det etter all sannsynlighet vil være et forbigående fenomen, all den tid det ikke skjer betydelig vedlikehold eller oppgradering av båten(e), eller at flåtefornyningen gjør at produksjonen endres fra ferskfisk til halvfabrikat slik at leveringsmønsteret endres av den grunn.

En sak er at de eksisterende fiskebåtene vil være klar for kondemnering om mellom tre til 10 år litt avhengig av type og byggeår. Et annet forhold er at motivasjonen og interessen for å fornye fiskeflåten er svært stor blant rederiene i Nordvest-Russland. I den undersøkelsen av kjøpsadferd blant fiskeriforetak i Nordvest-Russland, som det tidligere er referert til, kom det frem at drøyt halvparten av foretakene anser det som sannsynlig at man vil investere i flåtefornyelse de nærmeste to årene, og da i utstyr og fartøy som muliggjør økt videreforedling ombord. I denne gruppen var samtlige av de mellomstore og 10 av de 13 små foretakene representert. På spørsmål om respondenten i foretaket følte at det ved eventuelt nykjøp av båter burde satses mer på ombordforedling svarte 25 av 28 ja. Det er i all hovedsak disse rederiene som leverer ferskfisk til norske fiskekjøpere i dag.

En stor andel av foretakene oppga videre at de hadde konkrete planer om å satse på økt videreforedling i løpet av de kommende

to årene. Fra dette vil det være naturlig å slutte at nordvest-russisk fiskerinæring i økende grad vil komme til å eksportere foredlede produkter de nærmeste årene. En fare ved dette for norsk fiskerinæring er at muligheten for at markedene for foredlede produkter ikke blir i Norge er relativt stor, fordi det finnes andre alternative markeder som kan være villige til å betale bedre, eksempelvis Tyskland, England og Danmark.

Man står altså foran en situasjon der en endring i leveringsstrukturen etter all sannsynlighet vil komme i relativt nær fremtid, fra rund fersk iset eller fryst fisk til blokk eller filetprodukter.

En faktor som kan påvirke en slik utvikling er knyttet til hvorvidt det blir lagt begrensninger eller føringer fra myndighetenes side (sentrale, lokale eller andre, *eg.* "Sevryba") på flåtestruktur og fangststrategi. Grunnen til at dette kan være tenkelig er den gjennomslagskraft "Sevrybas" utviklingsarbeide har hatt hos sentrale myndigheter. Ved siden av arbeidet med programmet som nevnt ovenfor, har "Sevryba" også hatt en viktig rolle i utarbeidelsen av det føderale fiskeripolitiske handlingsprogrammet ("Ryba"). I dette programmet går det frem at man fra russisk side ønsker å bygge opp en flåte som er mer i tråd med dagens tilgjengelighet på fiskeressurser, altså mindre grad av fjernfiske og tilsvarende bedre utnyttelse av kystnære ressurser, samt fiskeslag som befinner seg i internasjonalt farvann. I dette øyeblikk arbeider "Sevryba" i en arbeidsgruppe med en videreføring av dette arbeidet der de foreslår en restrukturering av fiskeflåten, og at det settes en øvre grense for antall båter i det nordlige fiskebasseng på inntil 90 fiskefartøy (i motsetning til de 270 i dag). Utredningsarbeidet skal være ferdig i juni i år. Uansett utfallet av denne utredningen vil resultatet bli en omfattende endring i flåtestrukturen. Det denne utredningen vil kunne gi indikasjoner om er hvilke båttyper og utrustning man primært ønsker.

Det er imidlertid et overskyggende problem som vil ha avgjørende betydning for tempoet i denne endringen, nemlig finansieringen av flåtefornyingen. Etter at markedsøkonomi ble det bærende prinsipp i økonomien i Russland har de enkelte foretakene store likviditetsproblemer. Dette virker hemmende på russiske fiskeriforetaks interesse eller evne til nykjøp eller renovering av

fiskeflåten. I hovedsak er det to sider av denne saken (Nilssen 1995): 1) Skattepolitikken i Russland, og 2) egenkapitalsituasjonen.

Beskatningen av inntektene er svært høy, noe som gjør det vanskelig, for fiskeriforetakene i Nordvest-Russland å bygge opp egenkapital for fremtidige investeringer. Samtidig representerer den eksisterende flåten av fiskebåter ingen verdi, noe som gjør at rederiene i utgangspunktet har null i egenkapital.

I undersøkelsen av kjøpsadferden av nordvest-russiske fiskeriforetak (Nilssen, 1995) kom det også frem at dårlig tilgang til finansiering ble sett på som en betydelig barriere mot nyinvesteringer. Nettopp her er det at nøkkelen til Norges og andre nasjoners mulighet til å påvirke utviklingen i Nordvest-Russland ligger – å legge inn en finansieringspakke knyttet opp til type fartøy når russiske foretak blir forelagt tilbud. Dette er av stor betydning også fordi det naturlig nok er motstridende interesser mellom Norge og EU hva flåtestruktur angår. Et viktig spørsmål blir derfor hvem som er best i stand til å tilby det produktet som de russiske myndigheter og foretak ønsker.

For Norge har det vært svært vanskelig å tilby en finansieringspakke fordi det tidligere ikke har vært etablert skikkelige garantiordninger for lån gitt til russiske kjøpere. Hittil har problemene vært at ingen har stilt med motgaranti fra russisk side.

I år ble det imidlertid etablert en gjensidig garantiordning på fylkesmannsnivå for å handtere såkalt "mindre prosjekter". Finansieringsdelen av prosjektene har tidligere vært et problem som i en årrekke har vært fast sak på dagsorden på møtene i den norsk-russiske handelskommisjonen, uten at man har kommet frem til en tilfredsstillende løsning sett fra norsk side. Helt frem til årsskiftet 1995/96 har man fra norsk side stått klar med en garantiordning gjennom GIEK, men man har savnet en motgaranti fra statlig hold på russisk side for å gjøre ordningen effektiv. Et resultat av dette har følgelig vært at mange prosjekter har blitt stående urealisert.

Etter å ha søkt ulike løsninger på dette problemet ble det tatt initiativ til å få opprettet en gjensidig garantiordning på fylkesnivå, mellom fylkesmannsembetet på norsk side, og Murmansk og Arkhangelsk fylkeskommuner, samt den Karelske autonome

republikk på russisk side. Denne ordningen trådte i kraft fra februar 1996, og i kjølvannet av dette har flere norske foretak etablert gjensidige forpliktende samarbeide med russiske foretak. Et eksempel på dette er Kværner-Kimek som i mange år har arbeidet med å få til bygging og levering av fiskefartøy til rederier i Nordvest-Russland. Etter at den bilaterale garantiordningen ble operativ ble det gjort avtale om bygging av ca. 5 ferskfisktråler, med en intensjonsavtale om ytterligere levering av mellom 10 og 15 slike fartøy til et rederi i Arkhangelsk.

Ved siden av den regionale garantiordningen arbeides det fortsatt med en nasjonal garantiordning med GIEK på norsk side og Vnjesjekonombank (utenrikshandelsbanken) med det russiske finansministerium i ryggen, på russisk side. Etter forslag fra russisk side har man også tatt opp ideen med å vurdere en ordning med mothandel, ("barter trade") der avtaler om fremtidige leveranser av fisk kan gå inn som en delfinansiering eller sikkerhet i prosjekter med kjøp eller oppgradering av fiskefartøy.

Konklusjon¹⁰⁾

Strukturen i nordvest-russisk fiskerinæring er inne i en fase hvor det vil skje endringer i flåtestrukturen, disse endringene kan være av dramatisk karakter både for Nordvest-Russland og for Norge. Hvorvidt utviklingen kommer til å falle i retning av en oppbygging av en ferskfiskflåte som den ene ytterlighet, eller en fabrikktrålerflåte som den andre ytterlighet, er det ikke tatt stilling til i denne artikkelen¹¹⁾.

Gitt at utviklingen går mot en fabrikktrålerflåte, vil det komme en endring i produktporteføljen mot mer foredlede produkter i løpet av de kommende to år. Denne endring-

en vil gi en relativ økning av filet på bekostning av andre produktvarianter som for eksempel hermetikk. Men en økning av filetproduksjonen vil, gitt begrensningene i torskefisket, nødvendigvis også måtte gå på bekostning av andre produktvarianter basert på hvitfisk. De mest nærliggende her er sløyd, hodekappet, fersk iset eller fryst fisk.

For de russiske fiskeriforetakene har eksport/direkteleveranser av torsk til vestlige land vært et viktig, og kanskje det viktigste produktet hva inntekter angår. Så langt har det imidlertid sett ut til at russiske fiskeriforetak, etter restruktureringen av "Sevryba", har hatt problemer med å akkumulere kapital med sikte på å oppgradere fiskeflåten. En årsak til dette kan ifølge resultatene fra undersøkelsen være høyt skattetrykk fra russiske myndigheter. Videre representerer heller ikke de eksisterende fiskefartøyene der, på samme måte som for eksempel i norsk fiskerinæring, en egenkapital som kan realiseres ved nykjøp av fartøy.

På den andre siden er muligheten for fortsatt eksport av torsk avgjørende for hvorvidt det kan investeres i oppgradering av fiskeflåten, noe som kan tolkes dithen at torskeeksport/direkteleveranser vil være en avgjørende faktor ved finansiering av større investeringer.

Fra norsk eller andre vestlige lands side er den fremtidige flåtestrukturen i Nordvest-Russland ikke uten interesse, og påvirkningsmuligheten vil være knyttet til hvorvidt man er i stand til å levere fartøy som tjener både russiske og vestlige aktørers interesse. Her vil en eventuell finansieringspakke knyttet til fartøykjøp ha avgjørende betydning. For norsk og spesielt nordnorsk fiskeindustri er problemet at deres interesse er til dels sterkt avvikende fra EUs og til dels også islandske og kanadiske interesser.



Referanser

- Anon (1994). På randen av ruin: hva videre "Rybji Murman" (fiskeriavis utgitt i Murmansk) no. 37, 16-22 september 1994.
- Augustsson, B. E. og G. B. Hønneland (1995). *Transport av fisk i Barentsregionen. En analyse av det fremtidige transportbehovet for fiskeindustrien i Barentsregionen*. Rapport NORUT Samfunnsforskning, Tromsø.
- Castberg, R. (1992). *Næringsstruktur og utenriksøkonomi i Murmansk fylke*. R:002-1992. Fridjof Nansens Institutt, Oslo.
- Davidsen, T. (1992). "Sevryba" - Fiskerigigant i Nord. *Endringer i den Sovjet-Russiske fiskerinæringen*. Rapport NORUT Samfunnsforskning, Tromsø.

- Davidsen, T. og A. Vasiljev (1995). *Fiskerinæringen i nordvest Russland: Selskaper og organisering*. Notat. NORUT Samfunnsforskning AS.
- Domanski, T. og E. Guzek (1992). Industrial Buying Behaviour: The case of Poland. *Journal of Business Research*, 24, pp.11-18.
- Dyker, D. A. (1992). *Restructuring the Soviet Economy*. London:Routledge.
- Freris, A. (1984). *The Soviet Industrial Enterprise. Theory and Practice*. Worchester: Billing & Sons Ltd. , UK.
- Hønneland, G. B. (1996a). Identitet og Funksjonalitet i Barentsregionen. *Internasjonal Politikk* , 54:1.
- Hønneland, G. B. (1996a). Personlig meddelelse.
- Hønneland, G. B. (1994). *Regionalisering og autonomi i nord vest russisk fiskeriforvaltning*. Rapport NORUT Samfunnsforskning, Tromsø.
- Nilssen, F. (1995). *Kjøpsadferd i nordvest russisk fiskerinæring: En studie av kjøpsprosessen i nordvest russiske fiskeriforetak ved en oppgradering av fiskeflåten, med implikasjoner for fremtidig markedsadferd*. Rapport NORUT Samfunnsforskning, Tromsø.
- Nilssen, F. (1993). *Russland som aktør på hvitfiskemarkedet: Konkurrent eller samarbeidspartner*. Rapport NORUT Samfunnsforskning, Tromsø.
- AO "Sevryba"’s program for flåteutvikling 1994 (utdrag).
- Sysojev, N. P. (1970). *Economics of the Soviet Fishing Industry*. Isarael Program for Scientific Translations Ltd. US Dpt. of Commerce, National Technical Information Office, Springfield, Wa. USA.
- Tisjkov, G. (1994). På randen av ruin: Hva videre? *Rybnij Murman*, nr 37, 16-22 september.
- Vacic, A. M. (1989). Current and Prospective Economic Reforms (in the USSR), i *Economic Reforms in the European Centrally Planned Economies*, Genev:UN Economic Commission for Europe.
- Vasiliev, A. M. (1995a). Strukturen i Nordvest russisk fiskerinæring. Foredrag holdt ved Norges Fiskerihøgskole.
- Vasiliev, A. M. (1995b). *Future Prospects of the Fishing Industry in North West Russia. Problems and Possibilities*. Foredrag Norges Fiskerihøgskole 26.04.1995.
- Waage, P. N. (1990). *Russland er et annet sted*. Oslo:Aventura Forlag.

Noter

- 1) Artikkelen er skrevet på invitasjon fra *økonomisk Fiskeriforskning*. Den er basert på et foredrag holdt på seminaret: "Overkapasitet i fiskeflåte og fiskeindustri", Fiskerikandidatenes forening, Tromsø 14.03.1996. Frode Nilsen er stipendiat ved Norges Fiskerihøgskole.(Red).
- 2) Dette avsnittet er i stor grad basert på Sysojev 1970.
- 3) Eksempler på aktuelle alternative markeder er Danmark, Island, Tyskland, Spania, Storbritannia, som allerede har kjøpt russisk råstoff, enten ved direkte leveranser eller via moder/- transportskip.
- 4) Se Hønneland 1994, 1996b for en nærmere drøfting.
- 5) For en mer detaljert beskrivelse av det tidligere "Sevryba" se Davidsen 1992.
- 6) I juli 1992 ble det vedtatt en presidentforordning (nr. 721 av 1. juli) "om tiltak for å transformere statlige foretak og sammenslutninger til aksjeselskap"
- 7) For nærmere gjennomgang se Agustsson og Hønneland 1995.
- 8) I dag er det registrert ca 270 fartøy, altså en reduksjon med omtrent 20% siden 1993.
- 9) Ryba er russisk og betyr fisk.
- 10) Teksten er basert på utdrag fra Nilssen 1995.
- 11) En slik diskusjon fordrer at man trekker inn en rekke andre forhold, som eksempelvis maktforholdet mellom de tre aktørgruppene i Nordvest russland; fiskeriforetakene, "Sevryba" og Murmansk fylkes fiskeridministrasjon, samt deres forhold til fiskerikomiteen i Moskva.