

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 fangststrategi. 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 forsyningshensyn, 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 toll, 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 avhenging 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.

Denne artikkelen ble opprinnelig publisert i *økonomisk Fiskeriforskning* nr. 6:1. I tilknytning til dette opptrykket av artikkelen har forfatteren skrevet en kort kommentar som finnes på side 257

Stikkord her er industristruktur, beslutningsmyndighet, finansiering og politisk (in)stabilitet⁴⁷ 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 sovjetiske 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 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

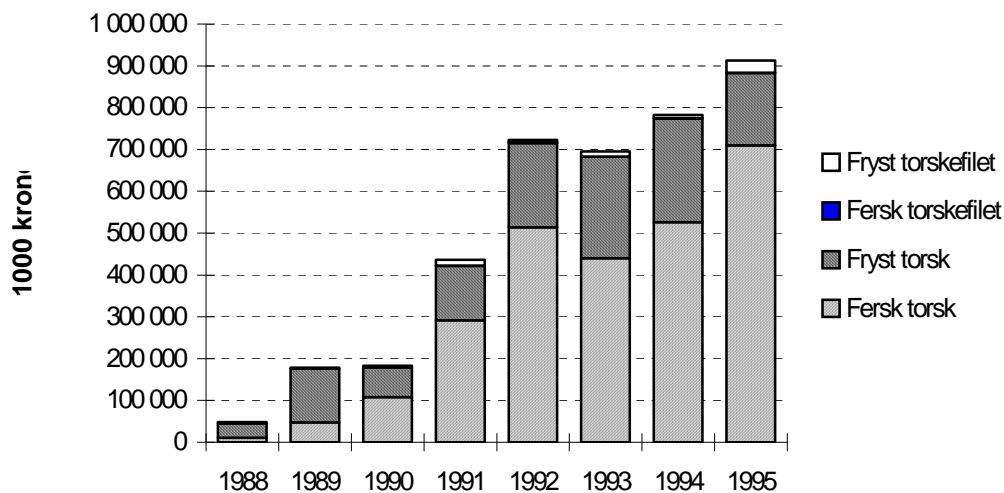
Fra Sovjetunionen lettet på handels-”sløret” med Vesten i 1988 og frem til i dag har det skjedd omfattende endringer i den russiske økonomien, herunder også endringer i næ-

ringsorganisering 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

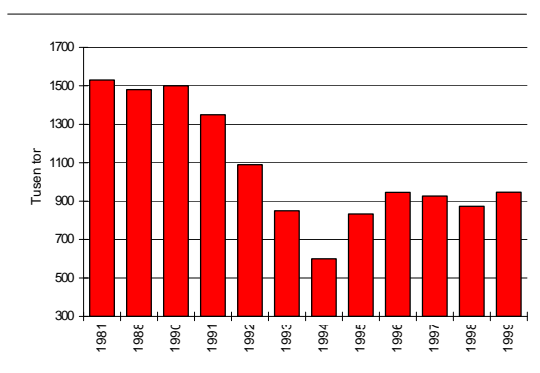


Figur 1 Norsk import av torsk fra Russland 1988-1995 (Kilde: NORUT Samfunnsforskning)

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-sammenlutningene, omgjort til et aksjeselskap der de fleste tidligere "datterselskapene" nå ble stående som eiere av "AS Sevryba".



Figur 2 Sevrybas totale fangster de senere år (Kilde: Nilssen, 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 fiskeriekspertter er det forventet en videre nedgang til ca 300 tusen tonn frem til år 2000 dersom det ikke skjer endringer i dagens flåtestruktur (Anon, 1994; Hønneland, 1995; Vasliev, 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.

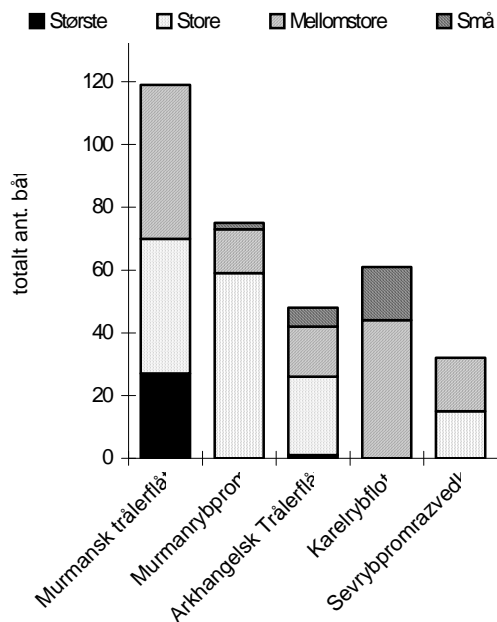
At deler av fiskeflåten i Nordvest-Russland er relativt gammel og til dels nedslitt, gjør at man allerede i dag står overfor en situasjon der de russiske aktørene må ruste opp sin eksisterende fiskeflåte. Et interessant spørsmål her blir hvilke fartøystyper man ønsker å satse på fra russisk side.

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 fiskeriforetakets 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 3 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 kolkhozene 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 torskekvote, 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 1 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 2 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 alvoret 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 mulighe-

ter 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 (Castberg, 1992; Nilssen, 1993). 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 fiskeriene (Davidsen og Vasilev, 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 hermetikfabrikken).

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 torskefiske 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 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 Kola-

området. 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 tilbaketrekningen 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 med videre, 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 (Nilsen, 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 tilbydereren 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 flåtefornyingen 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 3 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 foredledede produkter de nærmeste årene. En fare ved dette for norsk fiskerinæring er at muligheten for at markedene for foredledede 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 filetoprodukter.

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" utviklingsarbeid 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 ferskfisktrålere, 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 ferskfiskeflåte 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 foredledede produkter i løpet av de kommende to år. Denne endringen 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 interesserer.



Referanser

- Anon (1994). På randen av ruin: hva videre "Rybjiy Murman" (fiskeriavis utgitt i Murmansk) no. 37, 16-22 september 1994.
- Augustsson, B. E. & 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. & 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 hvitfiskmarkedet: 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*, **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.

Kommentar: Nordvest-Russland – råstoffleverandør eller konkurrent til norsk fiskerinæring?

Sommeren 1987 vedtok den sentralkomiteen i det sovjetiske kommunistpartiet "reform"-plattformen for det som senere ble kalt "perestroika", rekonstruksjon/ombygging av Sovjetøkonomien. Forut for dette, hadde man allerede lagt til rette for at en desentralisering av eksporten skulle tillates. Motivet for økt eksport var blant annet behov for valuta for import av vestlig teknologi, samt en sterkere eksportorientering for generelt å styrke økonomien i Unionen (Vacic, 1989).

For fiskerinæringen ga dette seg utslag i at man allerede fra 1988 av startet med eksport av fisk (fortrinnsvis rundfrosset) som en prøveordning til blant annet Norge. Dette "eksperimentet" ble fra Sovjetiske myndigheters side betraktet som vellykket, noe som igjen resulterte i en jevn årlig økning i eksporten frem til og med 1991. Etter Sovjetunionens fall i desember 1991 og den påfølgende avskaffelsen av planøkonomien i 1992 fortsatte den relativt sterke veksten i torskelandingene til Norge helt frem til og med 1995. Etter dette har leveransene falt noe til omkring 70 tusen tonn i 1999. Leveransene fra russiske fiskeriforetak har i første rekke gått til fiskeindustrien i Finnmark og Troms. Interessen for utviklingen av handelsmønsteret for torskefisk har derfor, naturlig nok, vært relativt stor i de nordligste fylkene i Norge.

Selv om man ut fra et mer overordnet utenrikspolitisk syn i Norge har betraktet oppbyggingen av fiskeriene i Nordvest-Russland som viktig, har nok den nordnorske interessen i sterkest grad vært knyttet til hvorvidt det vil komme endringer i de russiske landingene av torsk til Norge. Interessen eller bekymringene for endringer i landingsmønsteret av de såkalte "russeleveransene" har vokst frem fordi disse har hatt relativt stor betydning for industrien, og da spesielt i Finnmark. Også den avledede virksomheten (verfts- og utstyersindustri og tjenestenæringene) har sett positive ringvirkninger av denne handelen. Reduksjoner i leveransene fra russiske fiskebåter har derfor blitt betraktet som et potensielt problem.

Da dette temaet ble tatt opp i *økonomisk Fiskeriforskning* i 1996 ble det pekt på at leveransene av fisk til Norge i første rekke var et utslag av en overlevelsestrategi for de nordvest-russiske fiskeriforetakene. Grunnen var at rederiene trengte inntektene for å opprettholde driften – i alle fall deler av den – samt for å finansiere en sårt tiltrengt oppgradering av fiskeflåten. De to ytterpunktene som da ble skissert for utfallet av en oppgradering var oppbygging av en ferskfisktrålerflåte på den ene siden og en fabrikktrålerflåte på den andre siden. Mens det første alternativet ville føre til at leveransene av fisk til Nord-Norge ble opprettholdt var effekten av det andre alternativet en til dels betydelig reduksjon i landingene. Gitt at en stor andel av den nordvest-russiske fiskeflåten var moden for utskiftning ville en nøkkel til de fremtidige fiskeleveransene fra den nordvest-russiske fiskeflåten derfor være knyttet til fornyingen av flåten.

I 1996 ble det skissert tre hovedfaktorer som man antok ville være avgjørende for hvordan den fremtidige fiskeflåten ville se ut i fremtiden. Disse faktorene var:

- Russiske myndigheters inngripen og tilrettelegging mot en ønsket utvikling.
- Tilgangen på kapital for ny/reinvesteringer i russiske fiskebåtrederi.
- Ønskene til russiske fiskebåtredere.

I dag vet vi at det har skjedd en relativt betydelig endring av strukturen i den nordvestrussiske fiskeflåten. På den ene siden har vi sett at flere av de eksisterende båtene som har drevet aktivt fiske etter torsk i Barentshavet har gjennomført til dels omfattende oppgraderinger til fabrikkanlegg eller til rundfrysetrålere. På den andre side har noen av rederiene satset aktivt på å kjøpe fiskefartøy fra vest. Disse har hovedsakelig vært brukte, mens en del fabrikknye båter etter spesifikke krav har vært kjøpt inn. Felles for kjøpene, med ett unntak, er at de er finansiert gjennom en spesiell leasingavtale der nøkkelen er en kjøpsopsjon for de russiske leietakerne etter at fartøyet er betalt ned over leasingperioden. En slik leasingavtale er gjerne kalt "bareboat charter". Avtalen er i grove trekk et resultat av en tilpasning mellom russiske kjøpere og vestlige tilbydere av fiskefartøy, der man i mangel på russisk egenkapital og sikkerhet av verdiene under nedbetalingsperioden, ivaretas gjennom intrikate organisatoriske arrangement og kontrakter slik at begge parter interesser møtes på en tilfredsstillende måte. Leasingavtalen fungerer altså i praksis som en finansieringspakke knyttet til kjøp av et fiskefartøy. Sett i ettertid er det disse bareboat-arrangementene som har muliggjort salg av fartøy til russiske fiskebåtredere. Det er til sammen omkring 40 fiskebåter i dag som er på slike "bareboat charters" i Nordvest-Russland.

Enkelte vil kanskje reservere seg fra utsagnet om at oppgraderingen av fiskeflåten i Nordvest-Russland har vært betydelig etter Sovjetunionens fall. Dersom man utelukkende teller antall båter kan dette isolert sett være forståelig i og med at den samlede flåten i regionen teller knappe 400 fartøyer. Ut fra dette kan man altså si at bare 10% av flåten har blitt fornyet og videre at flere av de "nye" båtene er kjøpt inn brukt fra vesten. I tillegg til de 40 "bareboat" båtene kommer også renoveringen av den nyere delen av den tidligere Sovjetflåten i nordvest.

Nå er det imidlertid slik at en stor del av fiskeflåten i Nordvest-Russland, det gamle "Sevryba", var bygget med tanke på fjernfiske etter pelagiske fiskeslag, mens en tilsvarende mindre del av flåten var tiltenkt fiskeriene i nord, der torsk igjen var én av flere aktuelle fiskeslag. Poenget med å trekke frem dette er at antallet nye fiskebåter i forhold til "Sovjet-flåten" i nordvest neppe gir et riktig bilde av situasjonen når fremtidige endringer i leveransmønsteret for torskefisk skal drøftes.

En grunn er, i tillegg til det ovenfor nevnte, at de ny-kjøpte fiskebåtene fra vesten er langt mer effektive for torskefiskeriene i Barentshavet enn båtene fra sovjettiden både når det gjelder kostnadseffektivitet samt fangst og foredling ombord. En annen, og kanskje vel så viktig, er at disse fartøyene utgjør litt i underkant av halvpar-

ten av det antallet fiskebåter som man fra russisk side har antydnet som en naturlig størrelse på flåten for torskefiskeriene i de nordlige farvannene. Dersom vi i tillegg tar med de russiske fiskebåtene som har gjennomgått mer omfattende renovering ved vestlige verft nærmer det seg raskt et betydelig antall fiskebåter i forhold til det totale som etter all sannsynlighet kommer til å operere innenfor torskefiskeriene i det russiske nord.

I årene fra midten av 1990-tallet og frem til i dag har vi altså sett at fiskeriforetakene i Nordvest-Russland har maktet å finne en tilpasning til den nye markedsbaserte økonomien i Russland. Sett fra russiske myndigheters side er tilpasningen langt fra tilfredsstillende. De mest synlige negative effektene er at svært lite fisk landes i Russland, og at den landbaserte industrien dermed lider. Videre rammes de fiskeriavhengige områdene ved høy arbeidsledighet, få oppdrag til den omliggende industri og næringsliv som tidligere betjente fiskeflåten i Sovjet-tiden, samt tapte skatteinntekter. I tillegg viser det seg at en overveiende del av inntektene fra fisket ikke kommer tilbake til Russland, men settes inn på vestlige bankkonti eller investeres i vestlige prosjekter.

Likevel har det åpenbart vært vanskelig for myndighetene å sette klare begrensninger på denne utviklingen. Den mest plausible forklaringen på dette paradokset er kanskje mangel på gode alternativer.

Selv om det gjennom de siste tre-fire årene har skjedd en merkbar tilstramming i den russiske politikken i forhold til vesten på flere punkter er det likevel vanskelig å se at det skulle komme dramatiske endringer i forhold til utviklingen som vi har sett frem mot dagens situasjon. Et eksempel på en slik endring ville være at fiskebåtrederiene ville bli pålagt å levere hele eller (store) deler av fangsten til det russiske markedet. Selv om dette har vært luftet som et reelt forslag har det aldri kommet nær en realitetsbehandling av utøvende myndigheter. Et annet forhold som faktisk har blitt handhevet er den mer restriktive holdningen til nye "bareboat"-prosjekter fra russisk side, noe som har ført til en foreløpig stans i nye slike kontrakter. Likevel ser vi at det mønsteret som har utviklet seg over de ti siste årene fortsatt er det fremtredende. Slik sett vil det nok være mer sannsynlig å forvente at utviklingen vedvarer enn at det kommer større endringer i forhold til det bildet vi ser i dag.

Når det gjelder hovedspørsmålet i diskusjonen som ble holdt i 1996; om strømmen av torsk til Norge fortsatt vil vedvare vil svaret da som nå avhenge litt av hvilket tidsperspektiv man legger til grunn. I 1996 ble det antydnet at leveringsstrukturen etter all sannsynlighet ville bli endret i relativt nær fremtid. Dersom man studerer norsk importstatistikk kan det tilsynelatende se ut til at importen har vokst, og stabilisert seg på et nivå over det man så frem til 1996. Et viktig poeng her er imidlertid at en del av denne registrerte importen er landinger i transitt, og som derfor ikke er tilgjengelig for norske fiskeriforetak. Videre har vi sett at en økende andel av leveransene av rundfrosset fisk enten har tatt veien til "frysehotellene" for videre auksjon, eller har blitt solgt og omlastet i internasjonale farvann (transshipment) og dermed blitt mindre tilgjengelig for norske aktører. Dette er en tendens som har utviklet seg relativt sterkt over de siste årene.

Poenget her er altså at Norge ikke lenger er det "eneste" alternativet for russiske fiskeriforetak. Derimot ser vi at både portugisiske, britiske, danske og til dels også kanadiske foretak har blitt betraktet som interessante handelsparter av russiske foretak. I dag har nordnorske fiskeribedrifter fortsatt sikret seg relativt betydelige leveranseavtaler med russiske bedrifter gjennom bindinger til bareboat-kontrakter men også ved tette personlige bånd og god service i forhold til fiskerne. Man kan imidlertid stille spørsmål ved hvorvidt spesielt bareboat-relaterte landinger vil vedvare etter at kontraktene løper ut.

Et annet poeng som man heller ikke skal glemme er den sterke politiske drivkraften i dagens Russland for å revitalisere russisk fiskeindustri, blant annet gjennom

leveranser av fisk fra hjemmeflåten. Selv om det i løpet av årene etter Sovjetunionens fall har kommet mange forslag om reguleringer og tiltak, der få faktisk har blitt noe av, kan det likevel være grunn til å være oppmerksom på den langsomme utviklingen mot en sterkere nasjonal orientering i Russland, som også vil virke inn på fiskerinæringen der. Effektene av denne orienteringen, sammen med en mer globalt orientert eksport fra russisk side vil naturlig nok merkes i fiskerinæringen i Norge.



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.
- 2) Dette avsnittet er i stor grad basert på Sysøjev 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.