

NORSK – RUSSISK SAMARBEID, HANDEL, REISELIV OG TURISME.

Norge er det av de nordiske landene som har lavest samhandel med Russland. Samhandelen ligger på om lag 8 milliarder kroner. Av dette utgjør eksporten om lag 2,7 milliarder, hvorav fisk utgjør mer enn 60 %.

Norsk import domineres av halvfabrikata og fisk. Importen av fisk er synkende. Omlegging av russisk regelverk har bidratt til større hjemmeleveranser, samt direkte leveringer til markedene.

Den norske fiskeindustrien, spesielt i Troms og Finnmark taper i større og større grad den fordel som man opparbeidet seg gjennom mange år ved russiske landinger av fangst fra Barentshavet. Etter store forbedringer i russisk lovverk og økonomi, ligger forholdene til rette for et langt mer forpliktende og gjensidig samarbeid om verdiskaping og sysselsetting, med utgangspunkt i de felles fiskeressursene i Barentshavet.

Den samlede samhandelen har en synkende tendens.

Den økonomiske utviklingen i Russland siden krakket i 1998, er i all hovedsak utelukkende positiv. De langt fleste måleparametere viser det. Bruttonasjonalproduktet er økende. Inflasjonen er synkende. Budsjettbalansen er nå positiv, gjeldsgraden er synkende og valutareservene stiger. Krakket i 1998 som var en smertefull prosess viser nå at det har hatt en positiv virkning på russisk økonomi. Lovgivningen som skal trygge handelsmessige forhold er reformert, slik at sikkerheten for investeringer er nå nærmest er i tråd med det som er vanlig i internasjonal handel. Utviklingen i olje og gass sektoren viser helt klart store og økende russiske eksport inntekter i tiden fremover. Det er derfor grunn til å anta at den positive utviklingen vi ser i russisk økonomi vil vedvare.

Derfor bør det nå taes en rekke initiativ både fra bedrifter og myndigheter for å stimulere til økt økonomisk samarbeid mellom landene.

Dette er en utfordring som på myndighetsnivået sannsynligvis omfatter både utenriksdepartementet og Næring og Handelsdepartementet. Fra næringslivet burde både LO og NHO i større grad bidra til kontaktskaping og utvikling.

I dag opererer om lag 130 norske bedrifter på det russiske markedet. Dette tallet burde kunne økes vesentlig. Derfor er det viktig at kunnskapen om utviklingen i Russland gjøres bedre kjent, og at man om mulig iverksetter stimulerende tiltak for å få fortgang i vårt samarbeid og samhandel med Russland.

Reiseliv og turisme er et annet næringsområde hvor det burde ligge til rette for langt større samhandling og produktutvikling. Imidlertid er fraværet av gode kommunikasjoner øst – vest et betydelig hinder. Alle landene i Barents regionen har til dels svært gode nord – syd forbindelser. Dette medfører blant annet at man ofte for å avlegge regionale besøk først reiser nord – syd i eget land, så vest – øst til nabolandet i syd, for deretter å reise syd – nord i landet man skal besøke. Utviklingen frem til 1998 medførte at alle seriøse norske forsøk med flyruter ble skrinlagt. Det burde nå være grunnlag for å igjen forsøke slike tiltak.

Derfor bør myndighetene både stimulere samt å bidra til at en tverrforbindelse med fly mellom landene i Barents regionen opprettes. Eksempelvis vis med Tromsø som utgangspunkt i vest og Arkhangelsk i øst, med en mellom landing i Sverige og en i Finland.

Norge har i dag ingen jernbane løsning mot Russland. Imidlertid vet vi at det kun er kort distanse mellom Kirkenes og russisk jernbane som når frem til Nikkel.

En slik baneløsning vil kunne få stor betydning for reiseliv og turisme, men også for malm og varetransport. Pellets verket til A/S Syd Varanger kunne muligens via en slik bane få sikre tilførsler av malm til ny produksjon.

Det bør opprettes dialog med russiske myndigheter om å finne en løsning på jernbane fra Kirkenes med tilknytting til den russiske jernbanen i Nikkel.

Bedrede reisemuligheter vil bidra til å legge forholdene til rette for utvikling av gode møteplasser i form av:

- ?? Seminarer
- ?? Utdanning
- ?? Personalutvikling
- ?? Hospitering innenfor skole, næringsliv og offentlig sektor
- ?? FOU samarbeid

Spesielt de høyere læreinstusjonene vil ha stor nytte av bedre kommunikasjoner internt i regionen

Mange har festet seg ved et inntrykk av at russisk del av Barents regionen stort sett er forurenset og ødelagt av store industri utslipp. Noen områder er det, som for eksempel i og rundt Nikkel. Imidlertid vet vi og at det på alle områder taes et krafttak for å rydde opp. Med støtte og ekspertise fra de nordiske naboene er man godt i gang.

Opp i dette er det all grunn til å slå fast at hele Barents regionen består av store nærmest uberørte naturområder, fra den norske kysten i vest gjennom store skogområder, til de russiske taigaer i øst.

Her burde man i samarbeid starte utviklingen av et reiseliv basert på områdets kultur og natur ressurser, med sterke og førende bidrag fra regionenes befolkning.

Globalt har vi erfart i mange områder at en massiv turisme kan være dirkete ødeleggende.

Derfor er lokal aksept overordnet. Tilførsel av mennesker til uberørte eller lite berørte områder betyr import av slitasje. Turismen må derfor ha en bærekraftig utvikling. Økonomisk vil turisme både for områder og enkeltmennesker kunne gi betydelige positive bidrag. Forvaltning av natur ressurser som for eksempel fisk, vilt og bær må for tilreisende omgies av et regelverk som er verdiskapende for befolkningen, og sikrer et uttak som ikke truer noen bestander.

Det kan i dag vises til gode eksempler på småskala naturbasert turisme som er av stor verdi og ikke truer naturgrunlaget.

Via luft, vann/vassdrag og landområder krysser alle arter grenser. Det må derfor etableres forum og møteplasser som sikrer en likeverdig og balansert utvikling innenfor de ulike nasjonalstatene i regionen.

Kravet til langsiktighet i en slik utvikling er ufravikelig.

Eksempler på god forvaltning og kontroll av turisme i slike store naturområder vil vi kunne finne i store områder av Canada og USA.

Reiselivet kan i større grad enn andre næringer bidra til felles forståelse av kultur, opprinnelse, historie, sosialt samkvem og trygghet mellom folk. Ved oppløsningen av Sovjet Unionen og åpningen av grensene var vi vitne til at folk fant igjen tråden av gamle forbindelser, gamle familiebånd og gamle kulturelle bånd. Dette er et klart prov på at bånd som er skapt av felles tilhørighet ikke brytes av flere 10 års fysiske skiller.

Derfor er det viktig at det nå føres en politikk i nordområdene som igjen binder sammen og styrker båndene, og at de sosiale forhold i størst mulig utstrekning i alle land utvikler seg slik at dette blir mulig.

Reiseliv og turisme har mange muligheter og fasetter. Den økonomisk viktigste delen av norsk reiseliv utgjøres av forretnings og kurs og konferansemarkedet. For disse markedssegmentene er gode kommunikasjoner nærmest helt avgjørende. Tilgjengelighet er stikkordet for denne sektoren. Dette markedet er og det man regner som det mest lønnsomme innen reiselivsnæringen, og derfor en viktig del. Deltagere på slike reiser er ofte betalt via sine firmaer, institusjoner og lignende, og har derfor ofte et høyere forbruk utenfor konferansen eller møtet.

Byene i Nord Norge har frem til nå klart å dra fordeler av å kombinere turisme om sommeren med kurs og konferanse samt foretningstrafikk de øvrige årstidene.

Mye tyder imidlertid på at den gruppe baserte sommertrafikken er på vei tilbake, fordi de reisende mer etterspør mer individuelle opplevelser. Vi ser for eksempel den nordlys initierte trafikken fra Japan til Tromsø i vinterhalvåret, og som et annet eksempel den store økningen av vinterturisme i finsk lappland baser på forskjellige vinteropplevelser.

Noe som spesielt har fengst i det engelske markedet.

At etterspørselen dreier mot mer individuelle ønsker burde være en styrke for et reiseliv i nordområdene og de tilbud området kan presentere for den reisende.

Internasjonalt reiseliv er en eksportnæring god som noen. Men som i all annen virksomhet må det baseres på en bærekraftig utvikling som sikrer naturgrunnlaget, og ikke utvanner kulturen og området egenart.

Nordkalottens Turistråd har som en undergruppe til Nordkalottkomiteen eksistert i mange år.

Selv om mange vil mene at den kun har fungert som en møteplass, så er den i alle fall et forum som muligens bør bringes inn med tanke på å gi råd om en balansert felles utvikling av turismen i nordområdene.

Nasjonale regelverk er et eksempel som nok bør samordnes i større grad. Mens vi i Norge har et ganske strengt regelverk vedrørende motorisert ferdsel i utmark, er tilsvarende regelverk i Finland og Sverige svært liberalt.

Dette er et betydelig problemområde som norske reiselivsprodusenter opplever som konkurransevridende. Fra et miljøsynspunkt må det være et naturlig spørsmål å få satt på en dagsorden i Nordkalottsammenheng.

Utvalget bør i sin sluttrapport legge betydelig vekt på utvikling av reiselivsnæringen i nordområdene.

Imidlertid må man og vise til nødvendige krav til hensyntagen av områdets befolkning, både urbefolkning og øvrige, samt at utviklingen må baseres langsiktighet og bærekraft.

Knut Lægreid.