

Nordliga visioner

Finlands förutsättningar för ekonomisk tillväxt i Arktis



Paavo Lipponen

Nordliga visioner

Finlands förutsättningar för ekonomisk tillväxt i Arktis

Innehållsförteckning

Resumé	5
1. Inledning	6
2. Administrativt och politiskt beslutsfattande i Finland	10
Statsrådet	11
Statsrådets kansli	11
Utrikesministeriet	11
Republikens president	11
Samarbete mellan staten och näringslivet	11
3. Kompanjonskap med stater och näringslivet	13
Internationella organ	14
Arktiska rådet	14
Arctic Economic Council (AEC)	14
Nordic Arctic Business Council (NABC)	14
Team Arctic	14
Organisationer under FN: IMO och ILO	14
Europeiska unionen	15
Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet	15
Barentsrådet	15
Arktisk politik i olika länder	17
4. Möjligheterna till affärsverksamhet i olika branscher	22
Byggnadsindustrin	24
Gruvindustrin	24
Energiindustrin	24
Teknologiindustrin	25
Kemiindustrin	26
Turism- och restaurangbranschen	28
Finansiering av projekt i nordliga regioner	29
Rekommendationer	30
5. Infrastruktur: farleder på land, hav och i luften	31
Väg- och bannätverket	32
Flygtrafik	35
Sjöfart	35
Nordostpassagen	35
Rekommendationer	37
6. Arktisk utbildning och forskning	38
Finlands Akademi	39
Tekes	39
Målet ett arktiskt universitet	40
Institutet för hälsa och välfärd	42
Rekommendationer	42
7. Vetenskapscentral för företagens behov	43
Rekommendationer	43

Resumé

Finlands näringsliv EK, Finsk Energiindustri rf, Kemiindustrin rf, Turism- och Restaurangförbundet rf, Byggnadsindustrin RT rf, Teknologiindustrin rf och finansiären TT-Säätiö har av utredningsmannen Paavo Lipponen beställt en rapport om Finlands förutsättningar för ekonomisk tillväxt i de arktiska och nordliga regionerna.

Det arktiska området kan utvecklas till det största investeringsobjektet i Europa. Enbart inom Barents-området bedömer man att det finns projektplaner till ett värde av ungefär 140 miljarder euro. Nu är det tid för Finland att försäkra sig om att vi får vår del av den ekonomiska tillväxten i den nordliga regionen.

Man kan nu allt mera realistiskt bedöma möjligheterna till affärsverksamhet i den nordliga regionen, då den arktiska "hype" har dämpats – där finns en betydande potential. Stora möjligheter erbjuds Finland bl.a. inom industrin, energin, cleantech, logistiken, infrastrukturbyggnad samt för turism och andra tjänster.

Möjligheterna till tillväxt i Arktis kan dock glida oss ur händerna om inte statsmakten och näringslivet tillsammans kan definiera de viktigaste målen för den nordliga politiken. Det är lika viktigt att förbinda sig till handlingsprogrammet, där man definierar dem som har ansvaret, de som utför åtgärderna och uppföljningen.

Rekommendationer gällande Finlands visioner om arktisk och nordlig politik för valperioden 2015–2019:

- 1 Statsministerns ansvar för ledningen av beslutsfattandet om den arktiska och nordliga politiken förstärks. Koordinationen av de arktiska och nordliga frågorna och uppföljningen av dem förbättras inom administrationen.**
- 2 Som mål sätts att Finland når en ledande ställning inom EU i den arktiska och nordliga politiken.**
- 3 Företagens roll i beredningen av arktiska och nordliga frågor förstärks. Politiken ska vara nationell så att företag i hela Finland beaktas.**
- 4 En klar strategi definieras hur Finland främjar för oss viktiga infrastrukturprojekt i EU. Närheten till norra Finland ska förbättras såväl ur industrins som ur turismens vinkel sett.**
- 5 Finland utvecklas till en global knutpunkt för logistik, datatrafik och big data.**
- 6 Under ledning av statsmakten intensifieras energisamarbetet mellan de nordiska länderna. De nordiska länderna ska stärka sin konkurrensposition och aktivt verka för utveckling av energimarknaden inom EU.**
- 7 Finländarnas språkkunskaper får inte ytterligare försämrats. Särskilt undervisningen i svenska ska moderniseras så att man effektivt kan utnyttja den nordiska marknaden.**
- 8 På statsministernivå utarbetas ett program med syfte att slopa gränshindren mellan de nordiska länderna.**
- 9 Universitetens ställning i de nordliga områdena förstärks och samarbetet dem emellan utvecklas. Som mål ställs ett Arktiskt universitet som är internationellt konkurrenskraftigt.**
- 10 Ett informationscenter grundas för företagen med uppgift att producera information om projekt samt att ge råd speciellt i offert- och startskeden.**

A large pile of broken, translucent blue ice chunks is scattered across a dark, rocky shoreline. The ice pieces vary in size and shape, some showing sharp edges and others more rounded. The background features a calm sea meeting a horizon under a sky filled with soft, grey clouds. The overall scene conveys a sense of a cold, coastal environment.

1

Inledning

Det arktiska området har under de senaste årtiondena fått en framskjuten ställning i den globala förändringen. Det finns tre viktiga orsaker till detta: betydelsen av de arktiska naturtillgångarna har vuxit, man blir allt medvetnare om den känsliga arktiska miljön och återkomsten av geopolitiken gäller också Arktis.

De förhoppningar som riktas mot Arktis och utnyttjandet av dess naturtillgångar gick under början av 2000-talet nästan till överdrift. Man såg stora möjligheter i offshore-verksamheten och speciellt i utnyttjandet av olje- och gasförekomsterna i Barents hav. Såväl staterna i området som den Europeiska unionen och de flesta av medlemsländerna utarbetade strategiska eller motsvarande program.

Men bedömer att de arktiska oljeförekomsterna kommer att räcka till slutet av detta århundrade, gasförekomsterna till och med i 300 år. Mineralförekomsterna i de nordliga områdena är stora och förekomsternas halter är av de högsta i världen. Den teknologiska utvecklingen kan öppna nya möjligheter såsom gruvsdrift på havsbotten. Produktionen av födoämnen i havet – fiske, fiskodling, algodling – växer snabbt i de nordliga områdena och är globalt betydande. Utsikterna för utnyttjandet av de globala turistströmmarna är goda. De arktiska områdena erbjuder resenärer upplevelser under olika årstider. Stora möjligheter för arktisk turism via Finland kommer från Asien och Ryssland.

Det arktiska området, särskilt Norge och Ryssland kan utvecklas till det största investeringsobjektet i Europa. Värdet av de projekt som man har insamlat uppgifter om och som man känner till bedöms uppgå till cirka 140 miljarder euro. Investeringsverksamheten är livlig i Norge speciellt i fråga om infrastruktur, tjänster och forskning. Det här betyder omfattande byggnadsverksamhet. Utnyttjandet av olje- och gasförekomsterna på Norges kontinentalsockel, inklusive öppnandet av nya fält framskrider enligt planerna.

Ryssland koncentrerar sig på att utnyttja onshore förekomsterna i Jamal. Utbyggnaden av LNG-anläggningarna i Jamal kan erbjuda möjligheter för finskt kunnande liksom också till stora investeringar i infrastrukturen i Murmansk-Arkhangel'sk-området: vägar, hamnar, gruvor, forskning och tjänster. Behovet av byggverksamhet är stort.

Bl.a. Kina är intresserat av naturförekomsterna såsom mineraler på Grönland. Utnyttjandet av dem ska ske med beaktande av miljöaspekter och befolkningens rättigheter.

Ryssland utvecklar Nordostpassagen bl.a. genom att bygga servicestationer på stränderna. Förflyttningen av de globala sjötransporterna till Nordostpassagen förutsätter att det finns möjligheter till navigering året om, vilket kan vara möjligt om 20-40 år. Ifall det blir möjligt att navigera året om ändras utvecklingsutsikterna för den nordliga logistiken väsentligt också för Finlands del.

Utnyttjandet av Finlands nordliga ställning kan också stöda vårt lands utveckling till ett globalt logistiskt centrum som länk mellan Asien och Europa och som granne till Ryssland. Optisk kabelförbindelse från Europa till Asien via de nordliga områdena skulle vara av betydelse i en sådan utveckling. Kalla förhållanden erbjuder goda möjligheter

för grundande av datacentraler för globala företag. Användningen av Finland som transportrutt för arktiska fiskprodukter stärker också Finlands logistiska ställning. I trafiken liksom i andra logistiska sammanhang hänför sig utvecklingen av nord-sydförbindelsen med EU-stöd väsentligt till utnyttjande av de arktiska möjligheterna som ett av Europas viktigaste investeringsområde.

Vissa globala trender har de senaste åren i någon mån dämpat förväntningarna i fråga om Arktis.

- Priserna på olja liksom också på gas och mineraler har sjunkit betydligt på grund av att tillväxten av ekonomin har bromsats upp globalt och särskilt i Kina. De stora oljeproducenterna i Mellanöstern har ökat sin produktion för att garantera sin marknadsandel. Överutbudet på olja har minskat branschens investeringsplaner till ett värde av ungefär 1 biljon dollar.
- Priset på gas har sjunkit på grund av minskad efterfrågan och ökad utbud, men inte så kraftigt som i fråga om oljan. Sjunkande priser på mineraler bromsar utnyttjandet av nya fyndigheter i de nordliga områdena.
- Geopolitikens återkomst och den intensivare maktkampen mellan stormakterna och allianserna påverkar utsikterna i Arktis.
- Den militärpolitiska betydelsen i de arktiska områdena har ökat när Ryssland förstärker sitt nät av militärbaser såväl i närheten av Finlands gränser som i de arktiska områdena i Fjärran östern. I de nordiska länderna, också i Finland, torde den nya militärpolitiska konstellationen leda till att försvaret i de nordliga områdena förstärks.
- Medvetenheten om den arktiska miljöns sårbarhet och dess betydelse har gradvis ökat. Det syns både i de arktiska staternas samt andra aktörers strategier och allt klarare i de på området verkande företagens planer på att utnyttja de arktiska naturtillgångarna. Detta påverkas också av medborgarorganisationernas allt aktivare påverkan i miljöfrågor.
- Urbefolkningens ekonomiska och kulturella rättigheter samt självbestämmanderätt erkänns allt klarare både i områdets stater och internationellt. Detta påverkar planeringen av affärsverksamhet särskilt i gruvindustrin och infrastrukturprojekt.
- De arktiska havsområdena och speciellt utvecklingsutsikterna för trafiken och logistiken i Nordostpassagen har försvagats då den världsomfattande tillväxten har blivit långsammare och de arktiska förhållandena har visat sig vara svårare än väntat. Den geopolitiska konstellationen skapar också osäkerhet beträffande utnyttjandet av Nordostpassagen.
- Demografiska kalkyler visar att befolkningen i många arktiska områden och länder föråldras och antalet arbetsföra personer minskar kännbart under detta århundrade. Särskilt tillgången på yrkeskunnig arbetskraft har blivit ett problem bl.a. i Norge.

Arktisk affärsverksamhet kan planeras mera realistiskt då man allt seriösare förhåller sig till megatrender såsom miljöfrågor och klimatförändringar. Ändringar i de arktiska utsikterna betyder inte att möjligheterna till affärsverksamhet i området skulle ha försämrats på ett avgörande sätt. Tvärtom, är de på lång sikt enorma särskilt ur Finlands synvinkel. Norges och Rysslands satsningar på det arktiska området är långsiktig politik. Man har bara just börjat utnyttja naturtillgångarna i Arktis.

Trots den tillspetsade geopolitiska konstellationen har staterna inom området försökt hålla det arktiska samarbetet utanför motsättningar, särskilt institutionerna. Det Arktiska rådet har godkänt oljebekämpnings- och räddningsavtalen, vilket har gjort det till en tillsynsinstans. Samarbetet i det euroarktiska Barentsområdet fortsätter. Man har hållit kärnavfallssamarbetet inom den nordliga dimensionens miljökompanjerskap i nordvästra Ryssland utanför sanktionerna.

Kuststaterna i den arktiska regionen: Ryssland, USA, Norge, Danmark och Kanada har varit försiktiga i sina bilaterala förhållanden i Arktis trots att de i tur och ordning har framfört krav rörande kontinentalsockeln. Rysslands "ansvarsfulla" beteende i det arktiska samarbetet har också noterats i västvärlden.

Man måste nu vänta hur läget utvecklar sig i Ryssland, men möjligheter öppnas trots allt för finländska företag i de arktiska regionerna från Murmansk till Jamal. Behovet av samarbete är stort i utvecklandet av trafikförbindelser. Om och när Ryssland och västvärldens samarbete återgår i gamla banor, eller om åtminstone sanktionerna lyfts av, befinner sig Finland och Norge i ett bra läge för utnyttjande av Rysslands affärsverksamhetsmöjligheter.

Arktiska länder såsom Norge, Ryssland och USA ökar sina satsningar på forsknings- och utvecklingsverksamhet. Universitetet i Tromsø är redan internationellt betydande. Samarbetet fortsätter i nätverket mellan arktiska universitet och forskningsanläggningar, där de finländska universiteten har en central roll.

För Finland öppnas stora möjligheter i Arktis

Finland verkar aktivt i Arktis. Vårt land har en arktisk strategi och till den hänför sig beredskapsorgan såsom den arktiska förhandlingsdelegationen. Företagen visar allt större intresse för att tillgodogöra sig den arktiska affärsverksamhetspotentialen.

Republikens president har främjat det arktiska samarbetet speciellt med Norge. Statsministrarna för tre nordiska länder Finland, Sverige, Norge har låtit göra en betydande rapport "Tillväxt i det nordliga området". Det finns goda förutsättningar att lyfta verksamheten i Arktis till en ny nivå. Dessa möjligheter ska tas till vara under kommande valperiod, med beaktande av statsmaktens och näringslivets samarbete vid utnyttjandet av den arktiska affärsverksamhetspotentialen på ett hållbart sätt.

Det finns en stor tillväxtpotential i de nordliga områdena. Såväl offentliga som privata investeringar i det nordliga området är av in-

tesse för hela Europa. Finland erbjuder nu och i framtiden ett tryggt och positivt alternativ till investeringarna. Vi har också möjligheter att dra nytta av utvecklingen hos våra grannar.

Den arktiska och nordliga politiken kan vara en tillväxtspjutspets för Finland. Man ska se affärsverksamheten och marknadsmöjligheterna i de nordliga områdena för näringslivet som en global marknad. Utgående från detta ska man utarbeta planer för den nordliga politiken.

Finland har livsviktiga intressen att bevaka i de nordliga områdena och för att garantera försörjningsberedskapen och energisäkerheten. Säkerhetspolitiskt är det livsviktigt att säkerställa trafikförbindelser i de nordliga områdena.

Ändringen i det geopolitiska läget torde leda till att Finlands försvar stärks i norr. Där kan man dra nytta av det samarbete som nu är under utveckling med Sverige.

Norden är ett av de energirikaste områdena i Europa. De nordiska ländernas energitillgångar och -lösningar kompletterar varandra. De nordiska ländernas energimarknad är betydande med beaktande av klimatet och energiintensiviteten i ekonomin. Med undantag för Norges oljesektor är de nordiska energibolagen små jämfört med sina konkurrenter i Europa.

Staterna svarar för energisäkerheten, för att de internationella miljömålen uppnås och för att de energimål man ställt för den Europeiska Unionen nås. När EU:s förberedelser framskrider ska de nordiska länderna stärka sina förhandlingslägen genom att intensifiera sitt samarbete. Det krävs politisk vilja och initiativ i denna fråga.

Det politiska beslutsfattandet och affärsverksamheten möts i de arktiska områdena. Det är viktigt att var och en aktör vet enligt vilka regler, vilken politik och tidtabell ekonomiska och affärsprojekt kan framskrida. För att projekten ska genomföras krävs export och strategisk hjälp, där staternas andel är viktig.

I Finlands arktiska politik måste man starkare än hittills ha en vision till vilken hör ett närmare samarbete mellan stat och näringsliv. Statsministerns ledande ställning ska förstärkas och beredningen av strategierna ska förbättras och uppföljningen ska bli effektivare.

Finlands resurser är begränsade i fråga om utnyttjandet av affärsverksamhet i de nordliga områdena. Den nordliga politiken ska vara riksomfattande så att företagen i hela landet kan delta. Man ska komma bort från avskildheten mellan olika regioner och deras centrum. De nordliga regionerna och deras centrum samt universitet har en central roll i utvecklingen av den arktiska politiken.

Finland ska eftersträva politiskt ledarskap för den nordliga politiken i EU. EU:s uppmärksamhet är nu i stort sett riktad mot de sydliga delarna men hela unionen skulle dra nytta av tillväxt i de nordliga delarna. Det krävs samarbete med de övriga nordiska länderna för att man ska kunna lyfta upp de nordliga områdena på toppen av EU:s agenda.

Starka visioner om den arktiska och nordliga politiken

Trots att den offentliga makten och näringslivet har varit aktiva i fråga om Arktis söker Finland fortfarande prioriteringsområden och klarare ledarskap i den arktiska politiken. Samarbetet mellan statsmakten och näringslivet kräver utveckling. Syftet med denna rapport är att ta fram de möjligheter samarbetet erbjuder. Under kommande valperiod 2015–2019 ska näringslivets andel i beredningen av den arktiska politiken förstärkas.

Statsmakten och näringslivet ska tillsammans definiera de viktigaste målen för den arktiska och nordliga politiken och skapa starka visio-

ner för hur de ska nås. Dessa mål ska ingå i regeringsprogrammet. För att målen ska nås behövs ett handlingsprogram där man också fastställer vem som är ansvariga för, vem som verkställer och vem som uppföljer projekten.

I denna rapport behandlas den arktiska och nordliga politiken i hela sin omfattning – allt från beslutsfattande i internationella samarbetsorgan till de små och medelstora företagens tjänster. I rapporten ingår också bakgrundsuppgifter bl.a. om den internationella utvecklingen. Det finns många detaljerade framställningar i rapporten.

För att effektivisera den arktiska och nordliga politiken ska man fastställa spjutspetsprojekt och -mål, som föreslås för regeringsprogrammet.

Rekommendationer gällande Finlands visioner om arktisk och nordlig politik för valperioden 2015–2019:

- 1 Statsministerns ansvar för ledningen av beslutsfattandet om den arktiska och nordliga politiken förstärks. Koordinationen av de arktiska frågorna och uppföljningen av dem förbättras inom administrationen.
- 2 Som mål sätts att Finland når en ledande ställning i EU:s arktiska och nordliga politik. Den politiska ledningen av den arktiska och nordliga politiken ska förbättras inom EU.
- 3 Företagens roll i beredningen av arktiska och nordliga frågor förstärks. Politiken ska vara nationell så att företag i hela Finland beaktas.
- 4 Utgående från en klar målsättning effektiviseras främjandet av de för Finland viktiga infrastrukturprojekten i EU. Beredningen av TEN-T-projekten och hur de drivs i EU-organen ska inledas i god tid också på politisk nivå. De nordliga trafikprojekten prioriteras. Som det viktigaste projektet i en nära framtid lyfts byggandet av E8-vägförbindelsen till Tromsø och Skibotn i Norge och till Kirkenes. Näbarheten till norra Finland ska förbättras såväl ur industrins som ur turismens synvinkel sett så att man utvecklar förbindelserna till Asien och de nordliga områdena i öst-väst riktning.
- 5 Kabelprojektet via Finland till Asien förverkligas. Finland ska byggas ut till en global knutpunkt för logistik, datatrafik och big data. Denna fråga ska lyftas till en nationell strategi som också förenar olika administrativa områden.
- 6 Under ledning av statsmakten intensifieras energisamarbetet mellan de nordiska länderna. De nordiska länderna ska stärka sin konkurrensposition och aktivt verka för en utveckling av energimarknaden inom EU.
- 7 Kunskaperna i svenska främjas kraftigt genom samarbete mellan den offentliga makten och företagen så att man effektivt kan utnyttja den nordiska arbetsmarknaden. Man avvägrar finländarnas språkkunskaper genom att modernisera språkundervisningen.
- 8 På statsministernivå utarbetas ett gemensamt program med syfte att slopa gränshindren mellan de nordiska länderna. Större framsteg önskas.
- 9 De nordliga universitetens profilering, arbetsfördelning och samarbete förstärks med målet att grunda ett Arktiskt universitet som är internationellt konkurrenskraftigt.
- 10 Ett informationscenter grundas för att betjäna företagen i hela landet i samarbete med den offentliga och privata sektorn. Informationscentrets uppgift är att producera information om projekt samt att ge råd speciellt i offert- och startskeden.



2

Administrativt och politiskt beslutsfattande i Finland



Finland ska ge ett klart budskap om insatsberedskap och kompetens. Till detta hör ett statuslyft för de nordliga frågorna, koordinering och koncentrerad av hur de sköts, påverkan av attityder och uppmuntran att delta i projekt.

Det är viktigt att ha en ändamålsenlig administration för att affärsverksamheten ska lyckas och för att skaffa projekt. Politiken gällande de nordliga områdena sköts i olika ministerier och deras arbete måste koordineras till en övergripande helhet. Med ledningsarrangemangen förmedlar man ett budskap om regeringens beredskap att göra nordlig politik.

Den röda tråden i Finlands strategi för arktisk politik är att göra Finland till en föregångare i det arktiska området beträffande hållbar utveckling och hållbar affärsverksamhet med beaktande av ekonomiska och sociala frågor. Den kommersiella dimensionen av de arktiska kompanjonskapen är viktig för näringslivet.

I den nordliga politiken måste man komma med i utvecklingsprogram som överskrider valperioderna. Den nordliga politiken är en utmanande verksamhet som överskrider gränser och branscher. Uppdateringen av den arktiska strategin ska tidigareläggas från år 2016.

Arktiska och nordliga frågor sköts inom flera statsförvaltningsområden. Viktiga koordinationsgrupper för den arktiska politiken är den arktiska förhandlingsdelegationen (ansvar vid statsrådets kansli), kanslichefsgruppen (ansvar vid statsrådets kansli/utrikesministeriet) och tjänstemannanätet (ansvar vid utrikesministeriet). Utöver ovan nämnda har även arktiska och nordliga frågor behandlats i regeringsförhandlingar, aftonskolan och i utrikes- och säkerhetspolitiska ministerutskottet (UTVA).

För att kunna föra en enhetlig politik borde det finnas ett organ i statsrådet som har ledningen (statsrådets kansli). Frågorna hör till substansministerierna.

Statssekreteraren i statsrådets kansli leder förhandlingsdelegationen för de arktiska områdena. Förhandlingsdelegationen har hand om uppföljningen av den arktiska politiken och hur koordineringen framskrider.

Ministeriernas kanslichefsgrupp (arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, miljöministeriet, kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, undervisnings- och kulturministeriet) sammanträder regelbundet. Statssekreteraren vid statsrådets kansli är ansvarig koordinator. Ansvar i ministerierna går enligt minister-kanslichef-ansvarig tjänstemanlinjen. Kanslichefsgruppens roll är att granska frågorna, att följa med hur frågorna framskrider, verkställandet och att skaffa ytterligare insatser för arktiska frågor.

På basis av respons från näringslivet är systemet i anslutning till de arktiska och nordliga frågorna ställt i Finland och i administrationen. Beredningen av politiken och strategierna är långsam och det här är en utmaning för näringslivet.

Administrationen ska ta på sig en aktiv roll i anslutning till kommande EU-finansieringsbeslut och TEN-projekt. Med hjälp av dem ska man säkerställa att Finlands logistiska och andra intressen tryggas i de nordliga områdena, såsom trafikförbindelse mellan Nordatlanten och Nordostpassagen.

Statsrådet

Statsministern leder Finlands arktiska och nordliga politik som en tväradministrativ verksamhet. För att trygga den politiska viljan och för att effektivisera uppföljningen ska regeringen i sin helhet sammanträda varje halvår till ett särskilt möte om den nordliga politiken, där de ansvariga ministrarna avger rapport. På detta sätt upprätthålls visionen för den nordliga politiken och man ser till att besluten verkställs. Nordliga frågor behandlas också bl.a. i utrikes- och säkerhetspolitiska ministerutskottet (UTVA), i ekonomiskpolitiska ministerutskottet (TALPO) och i EU-ministerutskottet.

Statsrådets kansli

Huvuduppgiften för statsrådets kansli är att stöda statsministerns verksamhet och att bereda frågor för beslutsfattande i statsrådet. Koordinationen av den nordliga politiken hör till statsrådets kansli då beredningen av sakfrågor sker i substansministerierna. Statsministern leder Europa-politiken och den nordliga politiken. Statsrådets nuvarande resurser räcker dock inte till för koordineringen av den nordliga politiken. Till kansliet behövs under statssekreteraren tillräckliga tjänstemannaresurser för skötseln av koordineringen.

Utrikesministeriet

Finland bör effektivisera sin verksamhet rörande den nordliga politiken i den Europeiska unionen och i internationella organisationer liksom också bilateralt. Det här förutsätter bl.a. att ledningen för den nordliga politiken förenhetligas (olika råd, nordliga dimensionen) i utrikesministeriet.

I EU-kommissionen (inklusive utrikesadministrationen, EEAS) ska man utveckla koordineringen av nordlig politik.

Republikens president

Under president Sauli Niinistö's statsbesök i Norge år 2012 lade man grunden till det bilaterala arktiska kompanjonskapet mellan Finland och Norge. Kompanjonskapet främjas via överläggningar på tjänstemannanivå mellan de två länderna och på detta sätt strävar man efter konkret nytta och kommersiella möjligheter. Utöver Norge har Finland bilateralt arktiskt kompanjonskap med Ryssland.

Republikens president kan i samband med statsbesök och möten främja för näringslivet viktiga arktiska och nordliga frågor såsom var fallet under statsbesöket i Kanada.

Samarbete mellan staten och näringslivet

Staten och näringslivet ska tillsammans notera målen för de nordliga frågorna med beaktande av olika branscher. Staten skriver in frågorna i regeringsprogrammet. I fråga om de olika branscherna försöker man skaffa fram projekt, där intresset är gemensamt och statens medverkan är väsentlig. Statens roll poängteras i fråga om infrastrukturen och beredande verksamhet samt i fråga om olika offentliga tjänster.

Finlands nästa arktiska strategi ska föra helheter framåt. Näringslivet ska få större representation i den arktiska förhandlingsdelegationen. Vissa valda projekt ska främjas i samarbete.

Arktiska och nordliga frågor ska lyftas till rikspolitisk nivå, ifall man vill dra nytta av de möjligheter till affärsverksamhet som hänför sig

till dem. Arktisk och nordlig politik ska utvecklas i nära samarbete med olika centrum i norra Finland, regionaladministrationen, landskapen, universiteten och högskolorna, forskningsinstituten och näringslivet. Samebefolkningens och medborgarorganisationernas möjligheter att påverka frågorna ska tryggas.

Arktiska administrativa områden



Källa: Arctic Council / Winfried K. Dallmann, Norwegian Polar Institute

3

Kompanjonskap med stater
och näringslivet

**Extreme
Winter**

AHEAD

Internationella organ

Arktiska rådet

De internationellt bindande avtalen om oljebekämpning och räddningsverksamhet har stärkt det arktiska rådets ställning. Via dessa avtal har rådet för första gången tagit kontrollställning. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO har fortfarande huvudkontrollen.

Finland ska kraftigt satsa på rådets arbete inför förberedelserna för Finlands ordförandeskapsperiod 2017-2019. Det ligger i Finlands intresse att stärka rådets ställning som samarbetsforum med beaktande av den globala betydelsen av det arktiska området. Man vill hålla rådet utanför internationella motsättningar.

EU:s medlemskap som observatör i det Arktiska rådet skulle nu vara möjligt. EU har godkänts som observatörmedlem i rådet genom ett konsensusbeslut, men beslutet har inte ännu trätt i kraft på grund av Kanadas reservation i anslutning till användningen av sälprodukter. Reservationen har nu slopats. EU borde godkännas som observatörmedlem på rådets följande möte.

Vid sidan om Kanada håller USA på att aktivera sin arktiska politik. USA har nämligen utsett en specialmedarbetare för presidenten för att handha arktiska frågor och kommande USA:s ordförandeskap för det Arktiska rådet 2015-2017. Finland måste ta initiativ och inleda förberedelser också i fråga om affärsverksamhet. Tillsammans med USA kan Finland få med gemensamma frågor på rådets agenda. Man kunde främja dessa frågor under ländernas ordförandeskapsperioder. Den från EU kända ordförandetrojkan kunde vara en lämplig modell också för rådet.

Även om man har velat hålla internationella politiska tvister utanför rådets arbete har de påverkat det arktiska samarbetet. Detta har avspeglat sig särskilt på teknologifrågor som gäller kontroll av egna områden och sökande av arktiska rutten samt räddningssamarbetet (Search and Rescue, SAR) inklusive övningssamarbete. Ur säkerhets- och militärpolitisk synvinkel håller Ryssland och USA på att stärka försvaret av sina arktiska områden. Kuststaterna har stora intressen att kontrollera naturtillgångarna och sina regionala krav i det arktiska området. De borde fortfarande vara återhållsamma i att driva sina intressen och undvika tvister i det arktiska området.

Arctic Economic Council (AEC)

Arctic Economic Council grundades i september 2014. AEC är ett självständigt arktiskt ekonomiskt organ mellan åtta arktiska länder och representanter för sex urbefolkningars näringsliv. På beredningsmöten har man också diskuterat en utvidgning bl.a. till det Arktiska rådets observatörländer (Nederländerna, Britannien, Spanien, Sydkorea; Japan, Kina, Polen, Frankrike, Tyskland och Singapore).

AEC:s uppgift är att främja en hållbar tillväxt, avlägsna handelshinder och främja miljöskyddet samt stärka social hållbarhet i de arktiska länderna. Problematiske frågor har varit bl.a. hur man ska förhålla sig till Ryssland på grund av Ukraina och USA:s svaga engagemang i projektet.

Det ligger i Finlands intresse att AEC utvecklas till en förbindelselänk mellan de företag som verkar inom det arktiska området och för att

skapa gemensamma regler för näringslivet i det arktiska området. AEC:s verksamhet ska aktiveras och dess möjligheter ska utnyttjas för näringslivet i Finland.

Finland innehar nu AEC:s vice ordförandeskap och har möjlighet att få ordförandeskapet efter Kanada. Från Finland finns representanter för Arctia Shipping Oy, gruvindustrin och turismen.

Nordic Arctic Business Council (NABC)

I det samprojektet som grundade på Norges näringslivs centralförbunds initiativ år 2014 medverkar näringslivets centralorganisationer och som medlemmar företagsledare från Norge, Sverige, Danmark, Island och Finland. I sekretariatet representeras vart och ett land av en representant för centralförbundet. Man avtalade om att projektet har ett mandat på två år.

NABC har utarbetat rekommendationer för att förbättra företagens verksamhetsförutsättningar i det arktiska området och främjat företagens nätverksbildning i arktisk affärsverksamhet.

AEC:s verksamhet, mål och deltagare har i fråga om de nordiska länderna varit i stort sett de samma som i NABC, varför NABC:s verksamhet i praktiken har sammanslagits till en del av AEC:s verksamhet. Därför ska man fästa särskild uppmärksamhet på det nordiska samarbetet i AEC.

Team Arctic

Team Arctic-gruppen samlar betydande finländska företag att utveckla lösningar och gemensamma affärskoncept för investeringsobjekt i det arktiska området.

Till Team Arctic-gruppen hör följande företag: Aker Arctic Technology, Arctia Shipping, Boskalis Terramare, ESL Shipping, Finska meteorologiska institutet, Fortum, Konecranes, Lamor, Pemamek, Rolls Royce Finland, Rautaruukki, STX Finland, STX Finland Cabins och Technip Offshore Finland. Gruppens arbete koordineras av Gaia Consulting. Man ska ordna bedömningen av hur resultatmässig Team Arctias verksamhet är.

Organisationer under FN: IMO och ILO

På initiativ av den internationella sjöfartsorganisationen IMO godkändes år 2014 ett säkerhetsreglemente Polar Code för den arktiska sjöfarten och tillägg i avtalet för internationell säkerhet i sjöfarten (SOLAS). Avsikten med dessa regler är att garantera såväl fartygens och resenärernas som sjöfarens säkerhet liksom att den känsliga naturen beaktas. Även om Polar Code har godkänts, torde ratificeringen och ibruktagande dröja flera år.

ILO:s avtal nr 169 gällande urbefolkningens rättigheter och dess definitioner och behandlingen av avtalet ska uppföljas liksom också det nordiska sameavtalet. EK ska följa med dessa frågor såväl i IMO som i ILO och på nationell nivå, hurudan deras inverkan på det arktiska områdets politik och investeringar är.

Europeiska unionen

Kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker har gett den europeiska utrikesadministrationen (EEAS) i uppgift att reda ut ansvarsfördelningen i den arktiska politiken. Det är fråga om ett tillkännagivande som resulterar i att ansvaret för den arktiska politiken och verksamheten reds ut i EU. Tillsvidare har havs- och fiskerifrågornas huvudavdelning DG Mare och EEAS varit huvudaktörer i den arktiska politiken.

Tillkännagivandet färdigställs före slutet av år 2015. På våren och/eller hösten 2015 ordnas konsultationstillfällen. Därefter följer behandlingar i rådet och Europaparlamentet. Det arktiska tillkännagivandet borde omfatta all EU-politik. EU är en arktisk aktör som ska definiera vad den har att ge i arktiska frågor. I konsultationerna behandlas också EU:s arktiska finansiering. Finska staten, de nordliga områdena, organisationer och näringslivet ska effektivt påverka konsultationerna.

I EU ska de arktiska frågorna koncentreras under en koordinator. Man ska med en röst tala om de arktiska frågorna gentemot tredje stater. Bästa koordinator skulle vara en hög representant för EU och under denna den Europeiska utrikestjänsten (European External Action Service, EEAS). Substansansvaret skulle ligga på vederbörliga huvudavdelningar och ämbetsverk. Viktiga aktörer är utöver utrikestjänsten handeln, industrin, sjöfarten, energin, miljön, trafiken och forskningen och utvecklingens huvudavdelningar samt kommissionens ordförandekabinett.

Näringslivet i Europa ska vara enigt och informera EU:s administration om sina projekt och behov med en röst också i arktiska frågor.

En del av den nya investeringsfonden på 300 miljarder euro är öronmärkt för energi – och infrastrukturprojekt, av vilka en del kunde vara arktiska projekt. I samband med fördelningen av investeringsresurserna samt i TEN-projekten ska Finland lyfta fram de nordliga trafikförbindelserna till toppen av agendan. Finska staten kunde tillsammans med de övriga nordiska länderna ta initiativ till att dessa projekt prioriteras, när man fattar beslut om TEN-T-projekt och investeringsfondens lån. De nordiska länderna ska föreslå ändringar i regleringen av TEN-T-nätverken om det förhindrar utbyggnaden av trafiknät i de nordliga delarna på grund av små trafikvolym. Målet ska ställas på att EU-trafik- och logistiknätets trafikförbindelser i nord-sydlig riktning utvidgas till de nordliga havsområdena via Finland. Man ska utnyttja möjligheterna att agera som koordinator för de nordliga områdenas trafik- och logistikkompanjerskap. Tekes och Finnvera kunde i Finland förmedla eventuella lån från investeringsfonden till små och medelstora företag.

Finland kan ge experthjälp, råd och information till olika huvudavdelningar. Man ska komma överens med näringslivet om ämnesgrupper och kompetens. Vid möten med politiska ledare ska man ta upp arktiska frågor. Finland, Sverige, Norge och Danmark ska utöva gemensam politik i EU genom att lyfta fram för oss intressanta frågor i EU-organ. Man ska beakta Norges medverkan och användningen av dess resurser i Bryssel i skötseln av den nordiska politiken.

Samarbetet gällande den nordliga dimensionen är betydande i den nordiska politiken och dess kompanjerskap har potential i Ryssland-samarbetet också i framtiden. Den nordliga dimensionen erbjuder möjlighet till opolitiskt, pragmatiskt och resultatmässigt samarbete med Ryssland. De största gemensamma fördelarna har nåtts och kommer fortfarande att nås inom kompanjerskapet gällande den nordliga dimensionen och inom trafik och logistik. Projektpotentialen i miljökompanjerskapet stiger till miljarder euro och projekten kan ytterligare erbjuda goda möjligheter för finska leverantörer av anläggningar och projektkunskap.

Den europeiska återuppbyggnads- och utvecklingsbankens (EBRD) samt den Europeiska investeringsbankens (EIB) möjligheter att finansiera projekt inom den nordliga dimensionen ska säkerställas med beaktande av EU:s intressen bl.a. i sanktionspolitiken.

EU:s Östersjöstrategi har 22 prioriteter. Av dem har de tydligaste anslutningarna till nordliga frågor slopandet av trafikflaskhalsar, förbättrad konkurrenskraft och utveckling av innovation, forskning och teknologi. Samarbetet med den nordvästra Rysslandsstrategin har stigit fram som en särskild fråga. Finland har poängterat samarbetet med andra regionala organ såsom Rådet för Östersjöstaterna (CBSS) den nordliga dimensionen och Nordiska rådet. Strategin uppdateras våren 2015. Finland ska aktivt påverka förberedelserna utgående från en klar målsättning av regeringen.

Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet

Aktiviteterna i Arktis står högt på Nordiska Rådets och Nordiska ministerrådets agenda. Speciellt miljöfrågor och urbefolkningens rättigheter liksom också säkerhetspolitik har stigit fram som aktuella frågor. I det Nordiska Rådet anser man att arktiska frågor kan främjas genom nordiskt samarbete inom EU. Rådet vill snabbt få kännedom om nya gränshinder så att det kan vidta åtgärder. Man ska satsa stort på avlägsnandet av gränshinder.

Avlägsnandet av gränshinder som ännu finns skulle främja de nordiska ländernas konkurrenskraft, såsom förenhetligande av yrkeskunskapskrav inom de nordiska länderna. Synergier borde också utvecklas i gränsöverskridningskommunerna bl.a. i fråga om administration, service och infrastruktur. Detta skulle betjäna logistiska lösningar och turism.

Ifall EU godkänns som observatör i det Arktiska rådet förbättrar detta också de nordiska ländernas möjligheter till samarbete i EU:s arktiska politik.

Barentsrådet

Barentsrådet är ett viktigt praktiskt samarbetsforum, på vilket Barents Transport Plan är ett bra exempel. Under den senaste tiden har speciellt de nordiska länderna idkat ett gott samarbete i rådet. Utrikesministermötet för Barentsområdet hålls i Oslo i oktober 2015. Näringslivet ska också länkas samman med detta möte.

Barentsområdet är det mest betydande investeringsområdet i Europa och Finland ligger mitt i detta område. Utöver olja, gas, mineraler och logistik har fisket blivit ett nytt intressant objekt i området. Också turismen håller på att öka. På grund av att aktiviteterna ökar ska uppmärksamhet fästas vid utveckling av spanings- och räddningstjänster, oljebekämpning och bedömning av miljökonsekvenser. Staterna och andra aktörer ska komma överens om dessa frågor.

Finansieringsfrågorna har haft en viktig position i Barentsrådet under

Finlands ordförandeskapsperiod. För att reda ut framtida finansiering av Barentssamarbetet har man grundat en arbetsgrupp. Gruppens slutrapport publiceras när Finlands ordförandeskapsperiod upphör hösten 2015.

Inom rådet för Östersjöländerna (CBSS) ska man i samarbete med dess sekretariat och utrikesministeriet se, vilka frågor på deras agenda har anslutning till arktiska och nordliga frågor.

Centrala arktiska organ

Namn	Verksamhet	Medlemmar	Annan bakgrund
Arktiska rådet (Arctic Council, AC)	Organ mellan regeringarna som producerar vetenskapliga uppgifter och ger rekommendationer bl.a. om: arktisk natur, miljöskydd, hållbar utveckling. Medlemsstaterna svarar för rekommendationernas verkställande. Högsta beslutsfattande organ är utrikesministermötet som ordnas vartannat år.	Island, Kanada, Norge, Sverige, Finland, Danmark (Grönland och Färöarna), Ryssland och USA. Urbefolkningarna är också representerade.	Grundades 1996. Föregångaren var den på arktiska klimatfrågor inriktade Rovaniemi-processen. www.artic-council.org
Arktiska ekonomiska rådet (Arctic Economic Council, AEC)	Näringslivsorganisation som grundades 2014. Främjar företagsverksamhet och hållbar ekonomisk utveckling i den arktiska regionen. Ger ut information bl.a. om bästa praxis, tekniska lösningar och standarder.	Medlemmar är företag, som representerar det Arktiska rådets medlemsstater och också urbefolkningar.	Livlig kontakt med Arktiska rådet.
Nordic Arctic Business Council (NABC)	Ett projekt som har grundats av de nordiska näringslivsorganisationerna och där verksamheten inleddes 2014. Målet är att främja affärsverksamhets-miljön och förutsättningarna i det arktiska området.	Medlemmar är 1-5 företagsledare från varje nordiskt land.	Mycket nära samarbete med AEC.
Barentsrådet (Barents Euro-Arctic Council, BEAC)	Råd mellan regeringar vars mål är att främja stabilitet och hållbar utveckling i Barentsområdet.	Ordinarie medlemmar är Island, Norge, Sverige, Finland, Danmark, Ryssland och EU. Observatörer är Holland, Storbritannien, Italien, Japan, Kanada, Polen, Frankrike, Tyskland och USA.	Finland var ordförande 2013–2015. Verkar i nära samarbete med Barents regionråd. Grundat 1993. www.beac.st
Barents regionråd	Regional motsvarighet till BEAC-rådet. Tillsammans bildar de ett samarbetsforum för de regionala administrativa myndigheterna, medborgarorganisationerna samt de nordliga urbefolkningarna.	13 landskap/län från de nordliga delarna av Finland, Sverige, Norge och Ryssland.	Centrala tema är miljö, nätverksbildning av företag samt trafikförbindelser.
Den nordliga dimensionen (Northern Dimension, ND)	Samarbetsprojekt mellan regeringarna som har utvidgats till universiteten och forskningsinstitutionerna samt näringslivet. Målet är att stöda stabilitet, välmående och hållbar utveckling genom praktiskt samarbete.	EU, Ryssland, Norge och Island. Täcker i geografisk mening nordvästra Ryssland, Östersjön och Europas arktiska områden (inkl. Barents).	Kompanjonskapsområden är miljö, social- och hälsovård, trafik och logistik samt kultur. www.northerndimension.info
Den nordliga dimensionens företagsråd (Northern Dimension Business Council, NDBC)	Närverk och påverkningsskanal för företagen. Målet att förbättra företagets konkurrenskraft inom den nordliga dimensionens område och främja dialog mellan administrationerna.	Företagsrepresentanter från den nordliga dimensionens länder (EU inkl. Finland, Ryssland, Norge, Island).	Årligt forum i Sankt Petersburg.

Arktisk politik i olika länder



Norge

I Norge har man stora projekt på gång och nya projekt är på kommande för offertrunda. Tillväxt finns i Nordnorge och den är mindre riskabel än i Nordryssland. Norges potential för ekonomiskt samarbete ska beaktas i Finlands politik.

Norge har 612 miljarder euro i sin s.k. olje- och gasfond (Norges Pensionsfond). Regeringarna för Norge och Finland borde diskutera under vilka förutsättningar det skulle vara möjligt att få finansiering från fonden för gemensamma projekt med beaktande av samhällets helhetsintressen t.ex. för att bygga ut infrastruktur.

Norge är intresserat av finskt kunnande. Det är kvalitativt, effektivt och arbetssättet är bekant. Statoil har till sina olje- och gasborrningsriggar samt fartyg beställt betydande underleveranser från Finland tack vare vår höga kompetensnivå och kvalitet.

Det finns en klar möjlighet till affärsverksamhet i fråga om schakt- och väginfrastrukturuppgifter i Norge där det finns behov av såväl grundunderhåll som av nyanläggning. Utbyggnaden och förnyandet av Norges elnät är också ett viktigt mål. Norrmännen litar på finländarnas kompetens och landet har brist på arbetskraft och byggarbetaryre, som kan arbeta i krävande och kalla förhållanden. I denna fråga ska man idka samarbete med näringslivet.

Republikens president Sauli Niinistö föreslog under sitt besök i Norge hösten 2012 arktiskt kompanjonskap mellan Finland och Norge och man avtalade våren 2014 om detta. Bilateral årliga konsultationer inleddes utgående från ett initiativ i oktober 2014. De möjligheter konsultationerna erbjuder ska i fortsättningen utnyttjas speciellt för att främja exporten till de nordliga områdena.

Norges prioriteter i den nordliga politiken

Norges politik gällande de nordliga områdena (High North) anses som en viktig utrikespolitisk prioritet. Utrikesministeriet har ansvaret för den strategiska koordineringen och rapporteringsansvaret ligger hos den regelbundet sammankommande statssekreterarkommittén till vilken hör representanter för flera ministerier. Det operativa ansvaret ligger hos statsministerns kansli, som svarar för uppföljningen på ministernivå. Inom de nordliga områdenas politik strävar man efter

- att stärka Nordnorges konkurrenskraft
- att granska skatte- och betalningspolitiken
- att satsa på forskning och
- att utveckla vägar och infrastruktur

I Nordkloden-rapporten som publicerades i december 2014 dras riktlinjerna för Norges målsättning att trygga områdes stabilitet, förutsägbarhet och fredliga utveckling speciellt i ljuset av det nuvarande säkerhetspolitiska läget. Norges regering betonar ansvars-

fullt agerande i utvecklingen av infrastrukturen, miljöskyddet samt i spanings- och räddningsuppgifter. Regeringens mål är att hjälpa näringslivet att dra nytta av potentialen i de nordliga områdena på ett hållbart sätt. Som redskap till detta ser man kompetens och starka utbildnings- och forskningscentraler: man ska av de nordliga områdena utveckla en av de mest innovativa och på högsta kompetens grundande tillväxtområden på global nivå.

Norges regering kommer att i sin näringslivspolitik gällande de nordliga områdena betona 1) internationellt samarbete, 2) näringslivet, 3) kompetens, 4) infrastruktur och 5) miljöskydd, säkerhet och beredskap.

Tillfälle att intensifiera bilaterala relationer

Norges politik gällande de nordliga områdena har tidigare präglats av Ryssland och detta kan uttryckligen anses verka som ett redskap att utveckla relationerna mellan Norge och Ryssland. Då betoning på Ryssland avtar erbjuder Finland ett tillfälle att intensifiera sitt samarbete med Norge. Här ska man till fullo dra nytta av vårt bilaterala arktiska kompanjonskap och samarbetet inom näringslivet.

I Nordkloden-rapporten erkänner man den ökade betydelsen av regionala organisationer och det nordiska samarbetet. För att stärka näringslivets nordiska samarbete hänvisar man till den av statsministrarna beställda "Tillväxt i de nordliga områdena"-rapporten gällande näringslivets samarbetspotential i de nordliga regionerna. För Norge är det viktigt att det Arktiska rådets arbete betonar näringslivets samarbete.

Norge strävar efter att inom möjligheternas gränser fortsätta samarbetet med Ryssland. Norge planerar att öppna sektorerna mot fördelningsgränsen för spaningsverksamhet. Samarbete med Ryssland är obligatorisk enligt fördelningsavtalet för fynd som överskrider gränserna. Detta kan i nära framtid realiseras i fråga om nya fyndigheter.

En del av jätteinvesteringarna till Finland

Att få ackord i de nordliga områdena är inte beroende av de politiska processerna: viktigast är att vara närvarande, presentera sig på branschkonferenser, medverka i nätverk och förbereda sig på en eventuell process med beaktande av också de stora företagen i olje- och gasbranschen som finns i Mellan- och Sydnorge.

I Norge finns ungefär 200 finländska företag. I vissa branscher är de finländska företagen mycket få.

För Finland är Norge den största aktören i de nordliga regionerna, målet och kumpanen särskilt i fråga om matchningen av investeringar och affärsverksamhetspotential. Norge satsar på branscher i näringslivet som har tillväxtpotential. Norges utrikesministerium beviljar via Innovation Norway 150 miljoner norska kronor åren 2014-2019 för genomförande av näringslivsprojekt i de nordliga områdena. Avsikten är att omvandla kunskaper om de nordliga regionerna och forskningsresultat till företagsverksamhet. Som ett exempel på satsningar kan man nämna Sintefs Tromsøenhetens projekt "Ny industri i Nord", inom ramarna för vilket man definierar vilka industribranscher man borde satsa på att utveckla i de nordliga regionerna

och hur man borde göra det. Målet är att omvandla Nordnorge från råvarulager till ett område för processindustri genom att kombinera flera industriella värdekedjor. Genom synergi mellan olika branscher kan man skapa en regional konkurrensförmån, främja lokal produktion samt minska exporten av råvaror. Tillväxtbranscher anses vara olja och gas, malm och mineraler samt fiske och havsodlingar. Sintef-Tromsø-enheten som leder projektet är intresserad av att utvidga samarbetet med Finland.

För att bereda Nordnorge på att öka den arktiska sjöfarten och de möjligheter den erbjuder att utnyttja den stärker Norge forsknings- och innovationsverksamheten rörande sjöfarten i de nordliga områdena. Regeringen bereder därtill en holistisk strategi för havsindustrin som utkommer 2015.

För att utveckla gruvindustrin i Nordnorge kartlägger man jordmånen. Samtidigt öppnar man möjligheter att tillåta gruvutsläpp. Produktiviteten av fisket utvecklas bl.a. genom satsningar på forskning och utveckling av lagstiftningen. Regeringen satsar på marknadsföring för att utveckla turismen.

Flaskhalsen i utvecklingen av de nordliga områdena är den långa behandlings- och verkställighetstiden för stora projekt. Därför satsar Norges regering på att förenkla tillståndprocesserna och att förkorta behandlingstiderna.



Sverige

För Finland är Sverige en naturlig kumpan inom alla områden, t.ex. i energibranschen, miljöfrågor, hållbar utveckling, forskning och i humanitärt arbete. Samarbetet i näringslivet är nära mellan Finland och Sverige. Vårt land har betydande kunskaper om havs- och miljöfrågor.

Bottenviksbågen kan tjäna som ett gemensamt affärsverksamhets- och sysselsättningsområde på samma sätt som Öresund-området mellan Sverige och Danmark i Malmö-Köpenhamn-regionen. Öresundmodellen har fungerat bra som ekonomiskt område och rörligheten har ökat i fråga om både arbetskraft och företag. Ekonomin och näringslivet i vårt land har dragit nytta av samarbetet och området bildar en helhet som kan marknadsföras självständigt utan bundenhet till Sverige eller Danmark. En administrativ enhet för 12 kommuner leder Öresundsområdet.

Samarbete med Sverige i gruvdrift skulle vara nyttigt såväl i teknologiskt som i logistiskt hänseende. Till detta behövs dock ett politiskt initiativ från regeringarna i Sverige och Finland för att uppmuntra samarbete. Samarbetet skulle också ha möjligheter vid moderniseringen av gruvindustrin i nordvästra Ryssland. Sverige har inte nära industri-tekniskt samarbete med Ryssland och handelsutbytet med Ryssland är obetydligt. Miljöorganisationernas påtryckningar är kraftiga och urbefolkningens rättigheter är alltmera på tapeten. Sveriges gruvsektor är stark och resurser satsas genom att bygga ut infrastruktur. Svenska statens gruvbolag LKABG (Luossavaara-

Kiirunavara Aktiebolag) erbjuder möjligheter till underleverans för finländska företag.

Finland, Sverige och Norge borde intensifiera energisamarbetet. Uppkomsten av EU:s energimarknad och en eventuell energiunion samt Finlands stora beroende av energiimport från Ryssland är aktuella grunder för att lyfta nordiskt samarbete till nya nivåer.

Det är bra att förutsätta det problemfria samarbetet mellan Sverige och Finland i den nordliga regionen. Våra länder har inte separat arktiska kompanjonskap, eftersom man inte har ansett det vara nödvändigt tack vare att samarbetet i övrigt är omfattande.



Danmark / Grönland

Danmarks arktiska politik är aktiv och den får mera resurser. Danmark minskar användningen av stenkol och söker alternativ till den i gasen från norr. Danmarks arktiska politik är långsiktig och är inte bunden till valperioder.

Grönlands potential som arktiskt målområde har ökat. Behovet av investeringar i gruvindustrin är stort, men bristen på infrastruktur, den obetydliga befolkningen och dess dåliga utbildningsnivå och nedgången i metallpriserna är problem. Därför är utgångspunkterna för en omfattande infrastruktur och utveckling av området dåliga. Danmarks och Grönlands administrationer tvistar om uranbrytningen.

Energibolagen har tillsvidare dragit sig från Grönland på grund av att priserna på råvaror har sjunkit. Man känner till naturresurser, men tidtabellerna för utvinning av dem har tänjts ut. Ett annat problem i anslutningen till olje- och gasborrning är de svåra isförhållandena. Till detta kan Finlands havsindustri erbjuda lösningar, när man senare fortsätter prospekteringen. Gruvindustrin och sökandet efter olja och gas på Grönland kommer under de närmaste decennierna att kräva infrastrukturlösningar och kunskande.

Danmark fäster allt större uppmärksamhet vid urbefolkningens rättigheter, inte enbart beträffande Grönland.

Finska ambassaden i Danmark har arrangerat Green Shipping-evenemang med Finpro. Man har inbjudit finländska och danska företag som verkar i de nordliga regionerna. Företagen är små och medelstora företag med tyngdpunkt på teknisk kapacitet. Gemensamma projekt har redan uppstått mellan företagen.

Danmark har potential och ska tas med som samarbetskumpan på flera områden. Som exempel kan nämnas export av gruvindustriteknik och deras tillämpningar till Grönland samt Maersks rederi- och speditörsverksamhet. Maersk är huvudoperatör i Nordostpassagens expedition i Asien.

Möjligheterna till affärsverksamhet utanför Skandinavien, såsom Grönland och Nordamerika ska utredas.



Ryssland

Arktis blir strategiskt ett allt viktigare område för Ryssland. Ryssland utvecklar sina nordliga regioner bl.a. genom att skapa en ny arktisk administration. För detta ändamål torde man grunda en administrationsenhet på ministerienivå. Nordostpassageämbetsverket hör också till den nordliga administrationen. Presidenten har en specialmedarbetare och en rådgivare för de arktiska regionerna och i utrikesministeriet en arktisk ambassadör. Den säkerhetspolitiska betydelsen av den arktiska regionen har ökat för Ryssland. Landet rustar upp och utvecklar områdets baser. Ryssland har planer på 14 servicepunkter för Nordostpassagen och de skulle också ha militär betydelse. Ett arktiskt kommandocentrum har grundats för de arktiska regionerna. Murmansks och Arkhangelsks ställning som regionala centrum stärks. Ryssland vill utvidga sin arktiska kontinentalsockel och aktivt medverka i det Arktiska rådet.

Ryssland anser alltså att samarbetet gällande den nordliga dimensionen är viktigt.

Man vill utnyttja olje- och gasfyndigheter

Betydelsen av naturtillgångarna i de nordliga regionerna, såsom mineraler, olja- och gasfyndigheter för Rysslands ekonomi håller på att öka. Investeringsplanerna i nordvästra Ryssland är livliga speciellt i fråga om trafik och logistik. Det här erbjuder goda möjligheter för finländska företag.

På grund av prisutvecklingen på olja och gas koncentrerar man sig i Ryssland på onshore-källor och speciellt på att utnyttja gasförekomsterna i Jamal. På grund av det nuvarande låga marknadspriset på olja och gas är det inte nu lönsamt att börja utvinna nya arktiska offshore-tillgångar. Nord Streams två gasledningar i Östersjön fungerar bra och en tredje ledning finns ännu i BP:s uttalanden.

Ryssland har i sin offshore-verksamhet varit beroende av internationellt samarbete särskilt vid utvinningen av oljeförekomster. Statoil har ett betydande licensavtal med Rosneft. Detta samarbete, liksom annat samarbete med de västerländska storbolagen har på grund av sanktionerna lagts på is. Också i onshore-projekten behöver Ryssland internationellt samarbete.

Efterfrågan på energi- och cleantech-kunnande

Ett av de största problemen i Rysslands ekonomi är låg energieffektivitet och på grund av detta uppstår stora miljöproblem. Ett av de allvarligaste problemen kan man anse vara partikelutsläpp som de nordliga energianläggningarna producerar, s.k. svart regn, som lägger sig på de arktiska glaciärerna och på det sättet utgör ett allvarligt globalt miljöhot. Förbättrad energieffektivitet prioriteras för nästa miljökompanjerskap i de nordliga regionerna när vattenreningsprojekten med sina investeringar på 1,5 miljarder euro har genomförts till största delen.

Den finländska energi- och teknologiindustrin skulle ha många projekt att erbjuda Ryssland för de nordliga och arktiska regionerna, projekt som redan delvis har förberetts och utförts, såsom

energieffektivitets- och fjärrvärmeprojekt. Det är fråga om projekt för flera miljarder euro.

Andra eventuella projekt kunde vara cleantech-projekt samt samarbete att modernisera samhällets strukturer och tjänster i anslutning bl.a. till elnät, fjärrvärme, energieffektivitet och byggverksamhet i kalla förhållanden. I gruvindustrins utvecklings- och utvidgningsprojekt i Murmansks skulle den finländska gruv- och miljöteknologin vara till nytta liksom också det finländska miljökunskandet vid rening av jordmånen på gamla gruv- och industriområden. Ett eventuellt objekt är också organiseringen av avfallshanteringen i nordvästra Ryssland.

Ryssland utvecklar aktivt användningen av Nordostpassagen. Detta kan ha stor betydelse för Finlands kommande logistiska position. De finländska företagens och forskningsinstitutens kunnande ska utnyttjas vid utvecklingen av Nordostpassagen och arrangerandet av stödtjänster på dess kusttrakter. Det är fråga om sjöfartsutbildning för trafik och navigering i isförhållanden, utveckling av väder- och israpporter, tekniska satellitnavigerings- och positionsbestämningssystem samt samarbete i räddnings- och spaningsarbete (SAR). Finlands kunnande i fartygsbygge för arktiska förhållanden och isbrytare är en utmärkt exportprodukt för Nordostpassagens behov.

Normaliseringen av handelsrelationerna är en framtida utmaning

Ur Finlands synvinkel sett är Ryssland nu i ett standby-läge. Även om sanktionerna skulle lyftas bort, kan det vara svårt att återställa marknadsläget. Näringspolitiska riktlinjer beträffande Ryssland är nödvändiga för den nya regeringen.

De försämrade stormaktsrelationerna och EU-Rysslandrelationerna påverkar direkt möjligheterna och intresset att investera i Ryssland. På grund av raset i de ryska oljeintäkterna, det höga priset på finansiering och sanktionerna har investeringsvolymerna i Ryssland liksom samarbetet med landet minskat. Situationen har också påverkats av den ekonomiska osäkerheten och ovissheten om hur reglerna gäller samt att kassaflödet håller på att sina. Detta syns direkt i minskat antal order.

Ryssland är fortfarande en potentiell marknad för finländsk affärsverksamhet. Man vill där fortsätta de arktiska projekten oberoende av sanktionerna, men de tillspetsade relationerna till EU och USA har gett speciellt Kina, Indien och Sydkorea en möjlighet att erövra marknaderna.

Krisen i Ukraina påverkar relationen mellan Ryssland och väst synnerligen hårt. Även om sanktionerna skulle lyftas bort är det svårt att återfå förtroendet och återställa samarbetet och marknadsläget.

Det krävs diplomati och ett pragmatiskt närmande för att återställa relationerna eller att förbättra dem. Via praktiska projekt kan man få till stånd samarbete och förtroende. Finland och Norge har lång erfarenhet av detta och de kunde tillsammans med Ryssland verka för att främja praktiska samarbetsprojekt.

East Office som administrerar den finländska industrin har direkta

förbindelser till Ryssland via sina medlemsföretag, som är stora finländska industriföretag vilka redan länge har idkat östhandel. Via East Office kan man få information och erfarenheter av affärsverksamhet med Ryssland.

Det bilaterala arktiska kompanjonskapet mellan Finland och Ryssland inleddes i februari 2011. Det består av dialog på politisk nivå samt av samarbete mellan företag, forskare och regioner.



USA och Kanada

Näringslivet har inte ännu haft någon omfattande praktisk projektplanering för de arktiska regionerna i USA och Kanada. Handelsrelationerna har försvårats bl.a. av de bestämmelser som krävs för godkännande och administration av isbrytare och som hänför sig till protektion av den nationella industrin och säkerhetspolitiken.

Kanada har traditionellt idkat en stark nordlig politik och har en egen budget för den. Kanada har aktiverat sig i den arktiska politiken i och med att det har ordförandeskapet för det Arktiska rådet. Kanada prioriterar sjöfart, utnyttjande av naturtillgångar och förbättrade förhållanden för urbefolkningen.

Kanadas betydelse som nordlig kumpan har ökat på grund av det under beredning varande frihandelsavtalet mellan EU och Kanada. Om frihandelsavtalets skyddsmekanism för sjöfartsbranschen blir i kraft, främjar detta inte export av finländsk fartygsbyggnadsteknologi till Kanada.

Samarbetet mellan Finland och Kanada har intensifierats via besök av ekonomiska delegationer. Forskningssamarbete och 'business to business' affärsverksamhet har stora möjlighet att lyckas mellan Finland och Kanada.

Finland och Kanada idkar samarbete via det Arktiska ekonomiska rådet (AEC). Näringslivet borde aktivt delta i AEC:s verksamhet.

USA höjer sin profil genom ordförandeskapet för det Arktiska rådet år 2015. Presidenten har utnämnt en arktisk specialmedarbetare som har besökt Finland. Under Finlands ordförandeskapsperiod kan man främja relationerna till Alaska, särskilt för näringslivets del.

Programmet för USA:s ordförandeskap i det Arktiska rådet kommer prioritera nedan stående tre frågor:

- **utveckling av räddnings- och spaningsarbetet (SAR)**
- **utveckling av ekonomiskt system för det arktiska området med beaktande också av urbefolkningens möjligheter till affärsverksamhet och levnadsförhållanden**
- **miljöfrågor, utbyggnad av infrastrukturen, tillgången på energi samt bekämpning av klimatförändringarnas påverkan (inkl. Black Carbon och metanutsläpp).**

USA önskar att deras tema också överförs till följande ordförandeskapsperiod.

Från Finlands synpunkt skulle det vara viktigt att förutsättningarna för ekonomiskt samarbete med USA förbättras. Finland måste vara aktiv när USA ökar sitt arktiska forskningssamarbete. Ett eventuellt TTIP-frihandelsavtal skulle garantera att finländska teknologiföretag får tillträde till USA:s marknader också beträffande arktiskt kunnande.

Övriga länder

De asiatiska observatörländerna i det Arktiska rådet, Kina, Japan, Indien, Sydkorea och Singapore håller på att aktivera sin arktiska politik. De är alla villiga att investera och de är intresserade av att utveckla Nordostpassagen.

De sydkoreanska rederierna har beställt komponenter av finländska leverantörer (Wärtsilä, ABB) för arktiska LNG-tankers som byggs i Sydkorea. Dessa beställningar har varit betydande för den finländska underleveransindustrin.

Kina, Indien och Singapore är intresserade av forskning i det arktiska området, transportrutter och tillgång på energi (LNG-leveranser). De är också färdiga att leverera teknologi inom energibranschen till Ryssland. Kinas intresse har redan klart ökat på grund av sanktionerna mot Ryssland. Kina är också intresserat av arktiska naturtillgångar och erbjuder tekniskt kunnande och samarbete till Ryssland, vilket konkretiseras bl.a. i LNG-anläggningar som byggs på Jamal.

Japan erbjuder nya möjligheter till affärsverksamhet. Japan har visat intresse för arktisk verksamhet och meddelat att det bl.a. är redo att delta i järnvägsprojekt i Finland. Japan är också intresserat av samarbete i sjöfarten och i LNG-leveranser. Det erbjuder nya möj-



ligheter till affärsverksamhet. Å andra sidan har praktiskt samarbete på företagsnivå tillsvidare varit obetydligt.

Kina, Indien och Sydkorea söker nya marknader och arktiskt samarbete med Ryssland. Finland har kunskaper och erfarenheter att erbjuda också till dessa länder för att sköta gemensamma arktiska projekt.

REKOMMENDATIONER

- När läget tillåter det skulle det vara viktigt ta till granskning det globala samarbetet som försvåras av sanktionerna mot Ryssland och som har negativ inverkan på miljöskyddet i den arktiska regionen och bekämpningen av klimatförändringarna. Man ska kunna diskutera dem dock med beaktande av att Finland tillämpar EU:s beslut om sanktioner mot Ryssland.
- Bottenviksbågens samarbete utvecklas med målet att få ett gemensamt område för affärsverksamhet och sysselsättning på samma sätt som Öresundområdet mellan Danmark och Sverige i Köpenhamn-Malmö regionen. Ett gemensamt ekonomiskt område skulle öka arbetskraftens och företagens rörlighet samt stärka områdets konkurrenskraft. Utvecklingen av ett gemensamt ekonomiskt område i Bottenviksbågen och en ny administrativ modell ska utredas mellan aktörerna i Finland och Sverige.
- De nordiska länderna är en betydande referensgrupp i arktiska internationella organisationer då man talar om know-how, kunskaper, socialpolitik och samhällsstrukturer. Samarbete finns inom andra branschen än de som omfattas av den arktiska regionens reglering. De nordiska länderna ska tillsammans på initiativ av Finland föra dessa frågor vidare i EU. En utbyggnad av den arktiska trafikinfrastrukturen kräver samarbete på EU-nivå utöver samarbetet mellan de nordiska länderna. Finland, Sverige och Norge kan tillsammans ansöka om finansiering från finansieringsinstitutioner och EU-fonder. För att projekten ska genomföras behövs bl.a. analysering och uppdatering av den redan befintliga trafikplanen för Barents.
- Norges betydande investeringar i olje- och gasbranschen, el- och värmeproduktionen samt i havsindustrin, trafiken och byggnadsbranschen erbjuder möjligheter för de finländska företagen för arktisk teknologi, energinätverk, geologi och miljökunskaper, inklusive oljebekämpning och rening av avfallsvatten. Statoil har en central ställning i energiprojekten och det kan beställa underleveranser från Finland till sina fartyg och borrar (Steel-Done, Tschudi Group, Statoil, Storsvik&Co, LKAB). För att man ska kunna ta del av projekten måste man skapa ett heltäckande nätverk för information och samarbete mellan statsmakten och näringslivet med beaktande av samarbetsmöjligheterna med näringslivet i de nordiska länderna för deltagande i projekten.
- Regeringarna i Finland och Norge ska reda ut hur Norges s.k. olje- och gasfond kunde användas till utbyggnad av gemensam infrastruktur.
- Samarbetet skulle underlättas om norska företag skulle investera i och grunda dotterbolag i Finland. I Uleåborgsregionen finns det redan omfattande tekniskt kunskaper. Finlandshuset i Tromsø borde tas i användning för kommunikation för företag och regioner liksom för statliga aktörer (Finpro), för nätverksbildning och insamling av information i det arktiska området.
- Gränshinder ska uppföljas och man ska främja avlägsnande av dem i anslutning till fri rörlighet för arbetskraft och affärsverksamhet. Gränshindren får inte öka på grund av ny EU-lagstiftning. I samarbetet över kommungränserna finns möjligheter för alla nordiska länder bl.a. i brand- och räddningsverksamheten, miljöskyddet och utbyggnaden av infrastruktur och affärsverksamhet.
- Förenhetligande av yrkeskompetenskraven mellan de nordiska länderna skulle främja arbetskraftens rörlighet. Synergier ska utvecklas i gränsöverskridningskommunernas administration, tjänster och infrastruktur.

4

Möjligheterna till affärs-
verksamhet i olika branscher



Finland har arktiska kunskaper om speciellt byggnad av infrastruktur, miljöfrågor, oljebekämpning, sjöfart, forskning samt is- och väderlekstjänster. Vid sidan om utbud på högteknologi är turismtjänsterna i de nordliga delarna av toppkvalitet.

Gränshinder i vägen för affärsverksamhet

I de arktiska och nordliga regionerna finns potential och man har gjort flera kartläggningar. Även om det finns efterfrågan, finns det också många hinder för de finländska företagens verksamhet i de övriga nordiska länderna. Från Finland kunde man främja efterfrågan genom att skapa sammanslutningar och samarbete, genom att erbjuda möjligheter med hjälp av större helheter och kluster. De kan motivera företagen att delta i nordliga projekt. Man skapar inte efterfrågan via institutionella modeller, enskilda sökningar efter projekt eller genom sökande efter finansieringsprojekt.

Användningen av nationella tjänster och aktörer har prioriterats. Det är inte lätt att komma in på marknaden i ett annat nordiskt land när reglerna och rekommendationerna i allmänhet gynnar användningen av inhemskt kunnande. Därför borde stora bolag ha enheter eller dotterbolag i olika länder.

Olika gränshinder är också fortfarande allmänna i den dagliga affärsverksamheten. Norges annorlunda regler gällande t.ex. mer-
värdesskatten har vid gränserna förorsakat mycket byråkrati och behov av arrangemang då man exporterar finländska maskiner och anläggningar till arbetsplatser i Norge från Finland.

Behovet av investeringar i Barentsområdet är 140 miljarder euro

TMan bedömer att behovet av investeringar i Barentsområdet uppgår till 140 miljarder euro. De viktigaste branscherna är olja, gas / LNG, gruvindustrin, vindkraften och logistiken samt utvecklingen av elnätverket. Förbättringarna av energinätet i Nordnorge erbjuder betydande möjligheter för den finländska energiindustrin (t.ex. Vasa energiklusters leverans av transformatorer till Norge). Fiskbeståndet och den s.k. havsodlingsindustrin (inkl. utnyttjandet av tång) ökar märkbart. Turismen ökar också.

Sveriges och Finlands byggindustri har delvis integrerats och det har varit väsentligt för konkurrensförmågan. Å andra sidan är energisektorn den minst integrerade, även om vi har gemensam marknad. Här finns en betydande utvecklingspotential.

Den kraftiga tillväxten i Nordnorge syns i de offentliga investeringarna såsom utbygganden av sjukhus och skolor samt trafikinfrastrukturen. De här projekten ger de finländska företagen goda möjligheter både i fråga om planering och själva byggandet. Den stora efterfrågan i Norges byggnadssektor har skapat brist på arbetskraft och företag. De finns användning för finska ingenjörskunskaper och yrkeskunnande i Norge.

I de nordiska länderna är public/private-samarbete naturligt och man ska dra nytta av detta. Företagen ska också ta ansvar för och höja kravnivån i projekten. Då ska företagen ha en vision, som är i linje med samarbetet i de nordiska länderna.

Då man skaffar sig projekt och utarbetar offerter är det väsentligt att utveckla tillgången på information och förmedlingssystem och att förenhetliga befintliga kanaler.

Då man börjar planera och bygga upp investeringar behövs garantier från samhällets sida, så att projekten inte faller på utdragna tillståndsförfaranden och besvär. En s.k. politisk risk kan annars bli större än den ekonomiska risken när man bedömer projektets genomförbarhet. I tillståndsbehandlingen måste man få garantier för att sakerna behandlas flexibelt. Staten, näringslivet och intressentgrupperna måste utarbeta gemensamma riktlinjer. Utredningsarbetet måste inledas omedelbart.

Urbefolkningen ska delta i utvecklingen av områden, tjänster och naturtillgångar. Man ska beakta att också den ska dra nytta av arbetet. Frågorna om urbefolkningen omfattar olika folkslag, jord-
användningsfrågor och invånarnas rättigheter.

Finland ska bli en knutpunkt för logistik och dataflöden

Man har ansett att Finland är en ö, men om Nordostpassagen öppnas för större trafik och om man från Finland får en ordentlig förbindelse till Ishavet kan Finland blir en genomfartsled. Det här öppnar nya marknader. Järnvägsprojekten till de nordliga regionerna är då viktiga för Finlands export och import. Finlands ställning som en logistisk knutpunkt är globalt betydelsefull med tanke på Nordostpassagen, förbindelsen till Atlanten, ishavsbanan och via Sibirien gående järnväg samt den kortaste flygförbindelsen via Helsingfors-Vanda flygstation till de ekonomiska centrumen i Asien.

Till den logistiska knutpunkten hänför sig också skapandet av s.k. data-hub till Finland. Då skulle man dra nytta av ovan nämnda trafikförbindelser, när man via Nordostpassagen planerar kabelförbindelse från Asien till Europa. Efter det skulle datatrafiken mellan Asien och Europa gå via Nordostpassagens kabel över Finland vidare via Östersjö-kabeln till Mellaneuropa. Nordostpassagekabeln skulle göra Finland till en synnerligen lockande plats för molntjänster och datacenter. Förbindelsen mellan Europa och Asien skulle förkortas från nuvarande med tusentals kilometer och informationsöverföringen skulle bli snabbare.

Det finns tre alternativ för dragningen av ishavsrutten med beaktande av såväl järnvägs- som landsvägsförbindelser. I anslutning till ovan nämnda projekt behövs satsningar på både utbyggnad av infrastruktur och anskaffning av utrustning.

Bristen på språkkunskaper en flaskhals

Språkkunskaperna är det största enskilda hindret för de finländska företagens verksamhet i Norge och Sverige. Kunskaper i svenska öppnar betydande arbets- och marknadsföringsmöjligheter i de övriga nordiska länderna och ger en konkurrensfördel i förhållande till andra europeiska länder. De finländska företagen borde satsa på språkundervisning för sina arbetstagare, vid sidan av svenska också i engelska. Av säkerhetsskäl ställs i vissa internationella ackordsarbeten höga krav på språkkunskaper. Detta gäller alla företag oberoende av storlek och bransch. Kunskaper i ryska behövs särskilt i turistbranschen. Finländarnas passivitet och attityder gentemot bl.a. språkkunskaper finns också i bakgrunden

Statsmakten ska också fästa särskild uppmärksamhet på språkundervisning i skolorna. Skolelevernas språkkunskaper har försvagats märkbart. Det främjar inte rörligheten av den finska arbetskraften och kapitalet över gränserna. Också gränsöverskridande utbildningsprogram (yrkes- och universitetsutbildning) skulle öka språkkunskaperna liksom förenhetligandet av kraven på yrkesbehörighet. Kontakter som knutits i ungdomen kunde också automatiskt vara till nytta då man träder in i arbetslivet.

Nätverk behövs

Tidigare samarbete mellan företagen stöder inträde på nya marknader. Kasvuryhmä-verksamheten som leds av företagare är ett utmärkt exempel på hur företagare och den högsta ledningen för små och medelstora företag bildar nätverk och idkar mentorskap för att skapa tillväxt och ny affärsverksamhet. Satsningar behövs också på kompetensforskning och på att stärka kultur som stöder tillväxtentreprenörskap.

I de nordliga regionerna kan man fullfölja projekt på ett hållbart sätt och skötta på rätt sätt så att det finns rum för alla branscher. Det är till finländarnas fördel att vi kan leverera teknologi för krävande projekt också i de nordliga regionerna. Framgång i de arktiska och nordliga regionerna kräver det bästa kunskaper och ett fungerande utlandsnätverk – alltså internationella nätverk inklusive utrikesadministration.

Byggnadsindustrin

I byggnadsindustrin är grundförutsättningen en fungerande samhällsinfrastruktur och tjänster. Här har staten en viktig uppgift – då man bereder sig på och höjer beredskapsnivån för att få public/private investeringar och att förverkliga dem. Höjd beredskap behövs ifall tillväxt sker och projekt inleds. Det betyder att man också ska bereda på planering av infrastruktur och projekt. Beredskap ska byggas upp tillsammans med de nordiska länderna, liksom med de nordliga organisationerna och aktörerna alltifrån kommun- och regionnivå till staterna emellan.

I detta fall är bastrafikledsnätets svaghet ett centralt problem. Man ska verkligen fästa uppmärksamhet på denna fråga, då det är fråga om att skapa beredskap och plattform för kommande projekt. Finland måste satsa på EU:s kommande finansieringsramar, för att vi också ska få trafik- och farledsprojekt som leder till de nordliga regionerna.

I planeringen av affärsverksamheten ska också samhällsinfrastrukturen tas med, såsom daghem, skolor samt hälso- och välfärdstjänster.

I fråga om vissa projekt står naturskyddsmålen i konflikt med gruvindustrins mål. Utbygganden av den industriella infrastrukturen skapar också förutsättningar för turismen. Här behövs samarbete i projektplaneringen. Alla projekt i olika branscher skapar arbete för byggnadsindustrin, vare sig det gäller turism, gruvdrift, trafik eller byggnad av energiförbindelser.

Ryssland måste förbereda sig på långsiktiga, t.o.m. 10-12 år långa projekt. Det lyckas inte utan konsortium för skötseln av projekten. Då projekten är långvariga är det viktigt att staten deltar så att man vet vad som händer i den politiska sektorn. I byggnadsindustrin har

man inte diskuterat samarbete med Ryssland men de skulle vara skäl att utreda denna fråga och blicka framåt förbi kristiden med sikte på 10–20 år.

Gruvindustrin

Projekten i gruvindustrin behöver landsvägs- och järnvägsförbindelser, planläggning och planering av områdets användning. De är logistiskt sett krävande projekt. Principbeslut har fattats om statens medverkan i Sokli-Kellokoski-landsvägsbygget. Enligt operatorns (YARA) åsikt måste man få med myndigheterna i projekten så att de kan genomföras. I stora infrastrukturprojekt måste man också beakta grannlänternas infrastruktur, speciellt Norges och Sveriges.

I gruvindustrin ska kostnadsnyttan av transporter beräknas med beaktande av de volymer som ska flyttas. Nuvarande projekt är Sakatti, Kevitsa (endast en användare), Sokli (flera användare) Pampalo och Pyhäsalmi. I Finland finns det totalt 50 fungerande gruvor. Mängden material som ska transporteras är relativt liten, ungefär 2 miljoner ton. Målet kunde vara 7 miljoner ton och högst 10 miljoner ton. Företagens andel av kostnaderna beaktas från fall till fall, men standardvärdet är ca 50-70 %. Med beaktande av nämnda volymer är transport mot Bottenhavet optimalt. Man ska försöka förädla gruvprodukterna i Finland.

Case: Sakatti

Sakatti är Europas största och rikaste gruvförekomst och tillståndprocessen har inletts. Med dagens metoder kan den pågå i 12-17 år. Den planerade gruvan ligger mellan två Naturaområden. I fråga om Natura är målet No Net Loss, enligt vilket man söker ersättande, motsvarande områden i närheten. På det sättet utsätts biodiversiteten inte för negativ påverkan.

Beträffande Sakatti behövs förbättrade vägförbindelser. Produkterna anrikas och förs till Torneå hamn och därifrån vidare till den inhemska metallindustrin. Malmen förs inte ut ur Finland, vilket minskar importbehovet.

I Ryssland prioriterar man nu förnyande och utvidgning av nuvarande gruvindustri, då olje- och gasprojekten skjuts fram. Projekt är byggandet av trafikcentralen i Murmansk hamn och en järnväg. Utöver teknologin i de gruvor som ska förnyas har också miljösynpunkter stigit fram. Till detta kunde den finländska gruv- och miljöteknologin erbjuda lösningar. Deltagande i projektet förutsätter sammanslutningar av företag.

Investeringsbehovet är stort för den grönländska gruvverksamheten. Det största problemet är frånvaron av infrastruktur. Sökandet av olja och gas har också aktiverats, men har nu avstannat för att invänta stigande energipriser på världsmarknaden. Finländska kombifartyg har haft isbrytaruppgifter i Grönland i anslutning till ovan nämnda aktiviteter. Isförhållandena i Grönland är ytterst svåra.

Energiindustrin

Ett nordiskt drag är statens stora roll i den nationella energisektorn.

Finland, Sverige och Norge ska intensifiera energisamarbetet. Det skulle ge större möjligheter att avlägsna de flaskhalsar som finns mellan länderna och att genomföra projekten. Via koordinerad verksamhet skulle man stärka konkurrenskraften och möjligheterna till samarbete.

I energiindustrin är beredskapen att gå med i nordliga projekt god. I branschen funderar man på möjligheter till affärsverksamhet och behov av infrastruktur. Krisen i Ukraina påverkar energibranschen i högre grad än andra branscher. I Norge finns det goda möjligheter till underleveranser när följande projekt i Barents hav inleds. Teknologiföretag som grundar sig på energiindustrin har efterfrågan som underleverantörer för Norges borrhäls- och förädlingsanläggningar men också för upphuggning av fartyg i de arktiska regionerna (bl.a. Metso, SteelDone). Här talar man också om behov av miljöteknologi.

Case: LNG-gas

Tillgången på energi från Nordnorge till norra Finland och Sverige ska säkras. Näringslivet i norra Finland kunde grunda sig på ett utvidgat bruk av gas speciellt i industrin och trafiken. Gas är det naturvänligaste och mest växande fossila bränslet. Den norska gasen / LNG öppnade nya möjligheter för de finländska aktörerna att främja användning av gas i området. Det finns tillväxtpotential för gas i Bottenvikens kusttrakter och norra Finland.

Gasmarknaden växer i industrin (bl.a. Outokumpu), trafiken och gruvindustrin (bl.a. LKAB) när LNG-terminalerna blir klara i Björneborg, Torneå och Gävle och när fartygstransporterna från Norge (bl.a. Statoil) inleds. LNG kan transporteras landvägen från terminalerna i Bottenviken och Nordnorge. Det här kräver förbättrade vägförbindelser. Detta öppnar möjligheter både till samarbete speciellt mellan Finlands och Sveriges gruvindustri och till åtgärder gällande hela trafikplaneringen i området för att förbättra viktiga trafikledsprojekt.

Man ska satsa på utvecklingen av LNG-nätet inom hela Östersjöområdet och norra Skandinavien med hjälp av både fartygs- och landsvägstransporter.

Ökad användning av LNG i industrin och trafiken skulle också i gruvindustrin öppna möjligheter till nytt samarbete mellan Finland och Sverige. LNG-gasen kunde också stöda och främja bruket av biogas utanför gasledningsområdet.

IDe viktigaste projekten i fråga om Ryssland gäller energieffektivitet och fjärrvärme, minskat partikelutsläpp, värmeproduktion, cleantech-projekt och moderniseringssamarbete. Miljökompanjonskapet i den nordliga dimensionen tjänar här som exempel för ovan nämnda.

Det är väsentligt att innehållet i projekten begrundas speciellt med tanke på teknologiindustrin. Projekten hänför sig till elnätet, fjärrvärmesystem, energieffektiviteten och byggnadsverksamhet i kalla förhållanden. Bl.a. Fortum, Neste och Gasum har ett naturligt intresse för aktivitet i denna sektor.

För att förbättra Finlands energisäkerhet ska man utveckla koordineringen av energipolitiken i de nordiska länderna. Mest brådskande är utvecklingen av överföringsnäten inom de nordiska länderna och mellan dem och Mellaneuropa, tryggande av tillräcklig leveranssäkerhet och gemensamma spelregler bl.a. för utveckling av förnybar energi och minuthandelsmarknaden.

En allt enhetligare marknad och koordinering av marknaden skulle också främja strukturella arrangemang. I de nordiska länderna finns över 350 elproduktionsbolag, som i en kapitalintensiv bransch kan anses vara ett stort antal och bevis på dålig integration. Även stora finländska och svenska energibolag är små i jämförelse med sina europeiska konkurrenter. Staterna ska vid behov organisera ägoförhållandena för att förstärka bolagsstrukturen.

Samarbetet gällande kärnkraftsfrågor i Finland närliggande områden med Ryssland är viktigt i kärnkraftverken i Kola och Sosnovyi Bor. Det finns också stora mängder kärnavfall i de arktiska regionerna. Finland har högklassigt kunnande för en trygg hantering av avfallet och dess slutförvaring.

Det finländska planeringsarbetet i energiindustrin och till den ansluten teknologi är av toppklass. T.ex. Neste Jacobs Oy har högt internationellt kunnande om planering av processteknik och prov på bl.a. LNG-projekt och energiprojekt som utförts i kalla förhållanden i de nordliga regionerna. Det finns efterfrågan på sådant kunnande och är en avsevärd möjlighet till affärsverksamhet i de arktiska och nordliga regionerna. Också andra finländska industribranscher, såsom byggnadsindustrin, kan dra nytta av projekten.

Neste Jacobs Oy har en av de största ingenjörbyråerna i denna bransch inom EU. Amerikanerna äger 45 % av företaget. Detta kan ha betydelse för inträde på den amerikanska marknaden.

Teknologiindustrin

Arktiska och nordliga projekt är viktiga för teknologiindustrin. Gruvdrift och järnvägsprojekt är med tanke på affärsverksamheten betydande, för de skapar ny efterfrågan. Dataregistreringscentrum, kabelprojektet från Finland till Tyskland och dess eventuella fortsättning till de nordliga regionerna är väsentliga frågor.

Avsikten med The Finnish Information Security Cluster (FISC) är att öppna möjligheter till affärsverksamhet för medlemsföretagen. Aktuellt kommer att vara bl.a. Rysslands möjligheter att använda finsk teknologi i fjärrvärmeprojekt, miljöfrågor och i trafik- och logistikbranschen.

I hälsovårds- och socialbranschen håller man på med en digitaliseringsprocess och den i Finland utvecklade health care -teknologin kunde erbjuda tjänster för de arktiska och nordliga regionernas långa avstånd.

Man vill att Finland blir en knutpunkt för datatrafiken och big data affärsverksamheten. Det här borde lyftas fram som en nationell strategi som också förenar olika administrativa sektorer. För förvaring av data behövs "farmer", då volymerna har vuxit och behovet av lagring av digitala data har erkänts. Finland är en trygg förvaringsplats.

Vi har ett svalt klimat, jämn fortgående tillgång på elektricitet, en stabil jordmån och stabilt politiskt klimat, ett bra geopolitiskt läge och nedkylningsvattnet är naturligt kallt. Bl.a. Microsoft torde öka sina investeringar i Finland. Intel är också intresserat. Finland har kapacitet för mera.

Ett synnerligen viktigt projekt för Finland är datatrafikkabeln från Asien längs Nordostpassagen och via Finland till Europa. Till detta hänför sig också havskabeln mellan Finland och Tyskland (Corenet, Cinia).

Ishavsbanan hänför sig också till nämnda mål. Om den byggs, uppstår infrastruktur runt om den och stöder näringslivsverksamhet och skapar nya möjligheter för den. Infrastrukturprojekten medför arbete och stöder annan industri såsom kabel-, ban- och vägprojekt.

Cleantech-industrin går tvärs igenom alla traditionella teknologibranscher. Tillväxten i branschen har varit över 10 % per år. Enligt arbets- och näringsministeriet är den sammantagna omsättningen i cleantech-företagen 25 miljarder euro och omfattar nästan alla stora industrier som är börsnoterade. Branschen behöver flera ledande företag som för innovationerna vidare och verkar som banbrytare.

Finland har högt kunnande om energieffektivitet (ABB, Vacon, Kemira osv.). I miljöteknologin är bl.a. Kemiras och Econet Groups teknik och utrustning i vattenreningsverket i Sankt Petersburg betydande referenser. Maskin- och metallindustrin och havsindustrin ska betraktas separat. På alla infrastrukturnivåer behövs tekniska tjänster och lösningar.

I teknologiindustrin finns synnerligen bra kunskaper för väder-, data- och mätningstjänster och mätningssystem samt för givarteknologi och elektronik (Vaisala, Murata Electronics, Okmetic m.fl.).

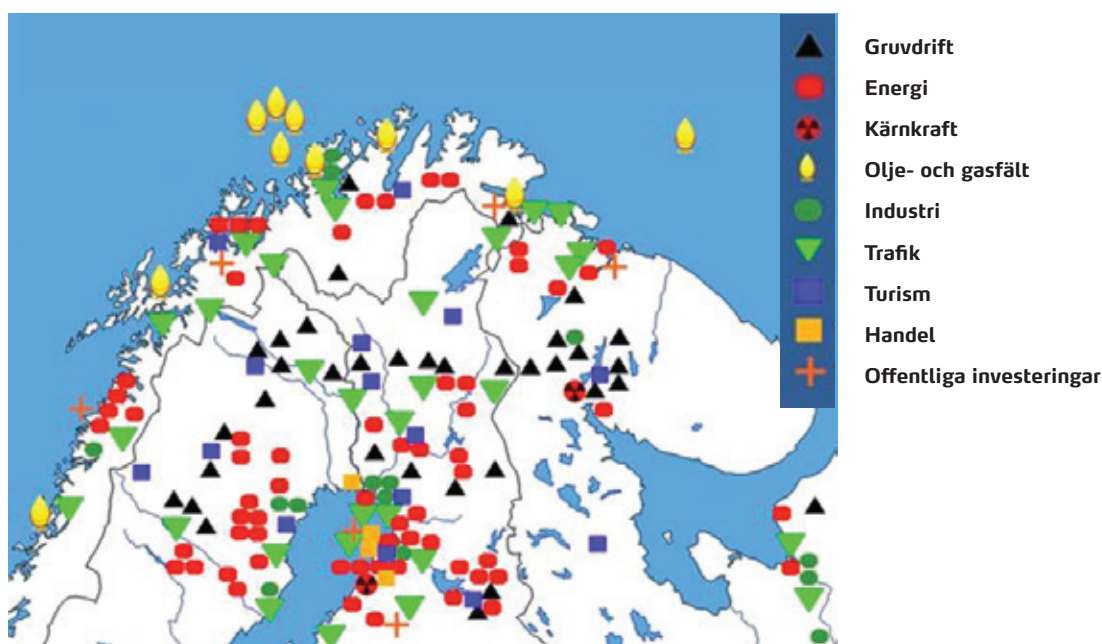
I teknologiindustrin finns det många finländska företag som är underleverantörer för olika delar och utrustningar till olika branscher, t.ex. för lösningar i utbyggd miljö liksom för satellitsystem bl.a. i nordpolsområdet och i de nordliga områdena (ESA). Också teknologi i anslutning till landsignalutrustning, radar och telekommunikation är del av det finländska kunnandet. Tekes, som bär ansvaret för EU:s Horisont-program, hjälper företagen att komma med i projekten.

Kemiindustrin

Kemiindustrin täcker i stor omfattning industrikemikalierna, konsumentprodukter, nyttighetsartiklar som behövs i samhället och tjänster i anslutning till dem. I praktiken används kemiska produkter i alla industrisektorer. Kemiindustrin är en av Finlands största industrigrenar, då dess årliga omsättning uppgår till ungefär 25 miljarder euro. Det här motsvarar ca 25 procent av Finlands industriproduktion. Två tredjedelar av kemiindustrins produktion går på export. Kemiindustrin är Finlands största exportbransch och dess andel av exporten är ungefär en fjärdedel. Kemiindustrin sysselsätter ca 35 000 personer och är den enda industribranschen som har återhämtat sig efter finanskrisen 2009 genom att klart ha vuxit över den omsättningsnivå som rådde före krisen.

Kemiindustrins intresse ligger i logistiken. Såväl import som export är väsentliga för kemiindustrin. Största delen av handeln sker i EU-

Exempel på investeringsobjekt



Källa: Lapland Chamber of Commerce

området och övriga Europa. Den logistiska dimensionen är betydande också med tanke på oljeimporten och förädlingen av oljan; 65-70 % av kemiindustrins import är olja.

Den arktiska dimensionen är viktig för kemiindustrin. Ett eventuellt öppnande av Nordostpassagen och den atlantiska förbindelsen kan göra Finland till en global transitotrafikled. Det här öppnar nya marknader för kemiindustrin via både export och import. Rutten betjänar logistiken och därigenom kemiindustrin och gruvbranschen.

Gruvindustrin liksom de övriga industribranscherna, såsom pappers-, elektronik- och livsmedelsindustrin drar nytta av trafikinfrastruktur från Torneå norrut. Norra Finland och nordvästra Ryssland kunde erbjuda affärsverksamhetsområden för kemiindustrin.

Gruvsektorn är viktig för kemiindustrin, eftersom gruvornas syror, lösningar, anrikningsmännen, vattenhantering och vattencirkulation är beroende av kemiska produkter.

Importens andel av den kemiska industrin är betydande, speciellt importen av olja. Samma gäller också exporten. Andelen av olja och av den förädlade produkter är hälften av kemiindustrins export. Logistiklösningarna är med tanke på importberoendet betydande och till dem hänför sig också Finlands försörjningsberedskap.

För kemiindustrin viktiga hamnar är Karleby, Sköldvik och Kotka-Fredrikshamn. Också Nystad, Vasa och Björneborg är viktiga. Vid utvecklingen av infrastrukturen skulle det vara viktigt att koncentrerar sig på de viktigaste hamnarna och rutterna. Industriparken i Sköldvik är en viktig verksamhetspunkt för den petrokemiska industrin.

Tack vare innovationer har bl.a. Neste Oil (förnybar diesel), Kemira (vattenkemi), Yara (gödsel), Orion och Bayer (mediciner), Tikkurila

och Teknos (målningar) samt Nokian Renkaat (innovativa produkter) nått goda resultat och framgång. De här företagen har goda möjligheter att utvecklas också i fortsättningen när man övergår från fossil ekonomi till återvinnings- och bioekonomi. Allt det här förutsätter toppexpertis i kemiindustrin. Det ger en möjlighet att göra saker på ett nytt sätt i anslutning till både trafik, fossila bränsleämnen och näringsämnen.

Case: Kemira

Kemira deltar i borringen av skiffergas och olja. Olja och vatten kan förenas i början av processen och de kan särskiljas på ytan. Till detta behövs kemikalier.

I processen är de fråga om risk eller eventuellt hot mot miljön. I USA beslöt man med ett politiskt beslut och på ekonomiskpolitiska grunder ta risken, eftersom tillgången på energi och självförsörjning har stor betydelse för USA:s ekonomi.

I Europa däremot vill man undvika risker och hot mot miljön. Här finns också skiffergasförekomsterna i områden runt tätorter i motsats till vad gäller i USA. Utmaningen för industrin och teknologin är att utveckla metoder, tillämpningar och ämnen som kan spara på naturen och minska den risk som hotar naturen.

Prisutvecklingen på råolja (Brent) USD/fat



Källa: Nasdaq

Turism- och restaurangbranschen

Den internationella turismen har ökat kraftigt under de senaste åren trots den globala finanskrisen. Finland har utmärkta möjligheter att i sina arktiska områden få del av den ökade internationella turismen. Finlands intäkter av turismen är idag över 4 miljarder euro och branschen sysselsätter 140 000 personer. Turismen ger inkomster också till andra flera andra branscher: byggnadsindustrin, handeln, trafiken, och hälsovården. Turismen ger också invånarna i de arktiska områdena bättre tjänstenivå.

Turismens betydelse är relativt sett störst i norra Finland, där den är den största branschen. Turismen grundar sig på renhet och vildmarksnatur, som stöds av högklassiga logi-, restaurang- och upplevelsetjänster. Finlands Lappland är produktmässigt den sista vildmarken i Europa.

Turismen är en betydande bransch och drar nytta av de nordliga regionerna. Ett bra exempel är en omfattande vintertestning av stora internationella bilmärken. Det här kräver flera stödtjänster, som främjar affärsverksamheten i norra Finland.

Den finns en växande potential i turismen och tillväxten kommer från utlandet. Antalet resenärer som kommer till Finland har nästan fördubblats på 2000-talet. Framtidens tillväxtpotential finns i de ryska och asiatiska turisterna. Ryssarna har varit den största kundgruppen och är fortfarande ett betydande mål för marknadsföring i framtiden även om det politiska läget idag märkbart har minskat på antalet turister från Ryssland.

Det är Finnairs Asienstrategis förtjänst att resenärerna från Asien har ökat. Detta har fört med sig och kan föra med sig flera resenärer till Lappland som följd av en framgångsrik marknadsföring. I Storbritannien och särskilt i Norge finns ett ökat intresse för finska Lappland. Lappland lockar norrmännen särskilt på grund av den låga prisnivån och de högklassiga tjänsterna.

Till svagheterna hör att det är svårt att nå Finland, att det inte är så känt som resmål, hög prisnivå och en kraftig säsongvariation. Gruvdriften står också ibland i konflikt med turismens intressen bl.a. i Kuusamo och Kolari. I dessa intressekonflikter ska olika områden i näringslivet och statsmakten tillsammans komma till lösningar som tillfredsställer alla parter. I olika projekt kan olika näringsgrenar stöda varandra så att affärsförutsättningar uppstår för flera branscher.

Den centrala faktorn för läget i dag och i framtiden är närbarheten. Löpande flygförbindelser från Helsingfors till de arktiska flygstationerna är viktiga framförallt med beaktande av de asiatiska turisterna, så att man kan hänvisa dem till nordliga resmål. Stora volymer kommer till Lappland per flyg med undantag för ryssarna. Resenärerna från Ryssland och Finland kommer till största delen med bil.

Flygtrafiken är en betydande flaskhals för närbarheten. Ökad turism förutsätter goda flyg- och transferförbindelser till norra Finland samt ett fungerande nät av flygstationer, där Helsingfors-Vandas roll är central. Fördelen med de flesta turistorterna i Lappland är att flygstationen ligger nära intill. Flygstationerna verkar i enlighet med Finavias lönsamhetsprinciper och enbart turismen räcker inte till att hålla igång dem.

Resekedjor är en bra lösning för de områden som inte ligger nära flygstationer. En resekedja garanterar att tidtabellen för bussförbindelsen mellan flygstationen och resmålet har gjorts upp i enlighet med flygturerna.

Case: Flygförbindelser

Finnairs möjlighet att föra resenärer till norra Finland är betydande. Dess betydelse för reguljär flygtrafik är stor särskilt då de inte finns så många alternativ till andra operatörer annars än under turistsäsongen. Bristen på flygturer är det största hindret för marknadsföring och främjande av sommarturism. Frågan är komplex; när det inte finns efterfrågan, finns det inte flygturer och när det inte finns flygturer kan man inte skapa efterfrågan. För att man ska kunna skapa efterfrågan behövs uppgifter om flygkapaciteten i tillräckligt god tid.

Den inledda flygförbindelsen Uleåborg-Luleå-Tromsö är viktig för att förbättra rörligheten i den nordliga regionen. Direkt flygförbindelse mellan Helsingfors och Tromsö finns endast vintermånaderna. Tromsö håller på att bli Nordnorges centrum för affärsverksamhet och förbättrade förbindelser betjänar särskilt affärslivet. Med beaktande av turismen kunde förbindelsen vara en s.k. rundrutt via någon flygstation i Lappland. Då kunde man också beakta turismens intressen bl.a. med tanke Asiens matningstrafik. Rutten skulle också öppna möjlighet till verksamhet i öst-västlig riktning.

Inom Barents område behövs en bestående öst-västlig förbindelse för att betjäna såväl industrin som turismen.

En reguljär flygförbindelse från norra Finland till Ryssland skulle betjäna bl.a. industrin, turismen och samarbetet med universiteten i Arkhangelsk och Moskva.

De viktigaste vägförbindelserna är VT4 och VT5 samt E8. Underhållet av dem är viktigt och här har industrin och turismen samma behov.

Järnvägens betydelse är redan nu märkbar för vissa resmål såsom Ylläs och Levi. Om man planerar nya banor för arktiska regioner ska de också betjäna turismen. Turismens behov ska beaktas redan i planeringsskedet tillsammans med det övriga näringslivet. I östra Lappland t.ex., dit flygförbindelserna är dåliga, skulle det inom räckhåll för goda fortsatta förbindelser finnas turistcentrum som Pyhä, Luosto, Salla, Suomu och Ruka. En av dem bildad helhet kunde ha betydelse när man tillsammans med andra näringsgrenar planerar bandragningar.

Gruvindustrin och turismen har många gemensamma intressen i norra Finland. Branscherna stöder varandra t.ex. i Levi. Å andra sidan är verksamhetsmotståndningarna problematiska bl.a. i Ruka. Skogsavverkningar kan också skada turistnäringen. Förutsättningen för turism i norra Finland är frid, naturnärhet och renhet. Därför borde man grunda skyddszoner runt värdefulla natur- och turistmål.

Finansiering av projekt i nordliga regioner

Väsentliga frågor i fråga om affärsverksamhetsutredningar är: finns det efterfrågan, vilken är beredskapen för att inleda verksamhet och vilka är hindren. Det finns potential i de arktiska och nordliga regionerna även om efterfrågan har minskat på grund av den ekonomiska situationen i världen, priset på olja och internationella politiska spänningar i anslutning till ryska projekt.

Bristen på omfattande och fördjupat samarbete mellan de nordiska länderna är ett av de största hindren. För det andra är risktagningsförmågan och intresset för investeringar dåligt även om det skulle finnas penningmedel.

I Finland måste vi själva sköta om ekonomin, energin och miljön i de nordliga regionerna. Public-private-samarbetet är naturligt i de nordiska länderna och man ska dra nytta av detta. Företagen ska också ta ansvar för och höja kravnivån i projekten. Företagen måste ha en vision som är i linje med samarbetet i de nordiska länderna.

För Finlands del kunde man öka efterfrågan genom att skapa sammanslutningar och samarbete samt att erbjuda möjligheter via större helheter och kluster. Man skapar inte efterfrågan via institutionella modeller, sökande av enskilda projekt och finansiering.

De nordiska länderna kunde tillsammans marknadsföra mot EU. Då ska man sätta ribban högt och erbjuda de nordiska länderna möjligheter att söka finansiering för utbyggnad av infrastrukturen. Detta kunde användas för marknadsföring av de arktiska projekten och för att bättre få medel från EU:s investeringsfond för utbyggnaden.

I EU-kommissionens investeringspaket på 300 miljarder euro har man också beaktat den arktiska tillväxtpotentialen. EU:s roll som den som satsar på forskning är betydande. En större del av fondmedlen har fokuserats på utveckling av infrastrukturen. Den mindre delen är ett stödpaket för små och mellanstora företag. Tekes och Finnvera kunde i Finland förmedla stöden.

Man skulle kunna bevilja små och medelstora företag marknadsföringsbidrag för nya innovationer, vilket skulle göra det lättare att få ut produkter och tjänster på marknaden. Man ska också få med internationella finansieringsinstitutioner.

Vi behöver företag som drar igång verksamhet, företag som har förmåga att sköta stora projekt och skaffa fram underleverantörer. Ekonomin och finansieringen i dessa företag måste vara i ordning. För att skaffa fram finansieringskanaler, garantifinansiering och investeringskapital behövs redskap och vägar för företagen. Större sammanslutningar hjälper i detta sammanhang.

Informations- och förmedlingssystem ska utvecklas och förenhetligas också med tanke på ansökan om finansiering. Försäljningen och marknadsföringen ska vara långsiktig och fortgående, för det tar lång tid att uppnå resultat. Finlands statsmakt kunde delta mera i främjandet av försäljning och marknadsföring. Köparna kommer inte till Finland utan man måste resa dit, där behov finns. Till detta behövs en konkret handlingsplan som samarbete mellan företag, administration och politiska beslutsfattare. Finpro har t.ex. i Norge nått goda resultat via mötestillfällen som har skräddarsytt för små grupper, där det utöver representanter för företag endast har funnits representanter för Finpro eller ambassaden.

Rysslands problem är sinande finansiering. Företagen får inte längre finansiering från bankerna. Staten har samma finansieringsproblem och därför torde Ryssland bli tvunget att blanda sig i inkomstbeskattningen. Det här är en betydande fråga förutom för medborgarna också strukturellt och för näringslivet.



REKOMMENDATIONER

- På EK:s initiativ borde man reda ut möjligheterna att utarbeta en gemensam strategi för affärsverksamheten i näringslivet i de nordiska länderna, för att gemensamma intressen och mål ska definieras. Den innehåller samarbete mellan handels- och industriföretag inom infrastruktur, byggverksamhet och turism.
- På EK:s initiativ ska man starta en branschanalys om hur man kan främja affärsverksamhet i de nordliga regionerna tillsammans med företag och branscher. Man ska undersöka vad man kan göra tillsammans och vilka gemensamma frågor stärker företagets intressen och konkurrenskraft. I marknadsföringen skulle skapande av ett gemensamt brand för nordiskt byggande och kunnande hjälpa. Nordic Work Model kunde till och med återerövra från arbete från Asien.
- Det nordiska energisamarbetet ska utvecklas som spjutspetsprojekt.
- Finland ska byggas ut till en knutpunkt för global datatrafik, förvaring av data och för big-data affärsverksamhet. Det här ska lyftas till en nationell strategi som förenar olika administrativa områden:
 - kabelprojekten i Östersjön och Nordostpassagen ska genomföras
 - entreprenörskapet ska säkerställas i digitaliseringen som främjar teknologi och infrastruktur
 - lagstiftning som stöder målsättningen, t.ex. gällande nätsäkerhet
 - trygghet av förnybar energi för tillväxt av datacentralinvesteringar
 - byggande av servicefärleder (utveckling av public/ private-samarbete)
 - fördjupande av big data kunnandet och utveckling av tjänster
- Kunskaper i svenska är en konkurrensfördel för Finland på den nordiska arbetsmarknaden och i näringslivet. Svenska språket är en självklar grundfärdighet i de nordiska länderna som lätt kan aktiveras utgående från skolsvenskan. Därtill behöver vi kunskaper i andra språk, särskilt i branscher som har stränga säkerhetskrav. I turistbranschen är kunskaper i ryska viktiga. Språkstudier ska aktiveras som en del av företagets regelbundna utbildning.
- Finlands regering ska vidta åtgärder för att stärka kunskaperna i svenska bl.a. genom att tidigarelägga undervisningen i skolorna. Regeringen ska reda ut orsakerna till skolelevernas allt sämre språkkunskaper och vidta åtgärder för att förbättra språkundervisningen såväl kvantitativt som kvalitativt.
- 'Public/private' -projekt skulle kunna vara stora projekt, som överensstämmer med hållbar utveckling och som beaktar den känsliga arktiska naturen. Viktiga projekt ska avtalas för huvudsektorerna som ska främjas tillsammans med staten och där intressena för de offentliga och privata investeringarna möts. Åtgärder behövs också i förnyandet av praxis för offentlig upphandling (total cost of ownership).
- En förenkling av tillståndprocesserna ska redas ut mellan staten, näringslivet och organisationerna. Produktiva utvecklingsprogram ska inledas enligt bräds-kande tidtabell.
- Oljebekämpning och rening av miljön är projekt som den finländska industrin är intresserad av i norra Finland och nordvästra Ryssland. För export av miljöteknologi finns goda referenser såsom Kemiras teknik och apparatur till vattenreningsverket i Sankt Petersburg. Rengöring av norra Ishavets kuster sker längs Nordostpassagen. Finländarna har kompetens att rena oren jordmån och man ska undersöka möjligheterna att delta i utvecklingen av miljöteknologin i Barentsområdet och rengöringen av Rysslands kusttrakter (bl.a. Kemira, Lamo, Econet Group, Ramboll Finland, Storvik, den nordliga dimensionen NDEP).
- Turism hänför sig också till logistiken och det sätt på vilket man får det att stöda hela den nordliga ekonomin, norra Finlands program, regioner och städer, Barentsområdet, gruvindustrin och turismen. Viktiga projekt som ska redas ut är utvecklingen av såväl lands- som flygtrafiken till området och inom området.
- Urbefolkningen ska beaktas och den ska också få del av den ekonomiska nyttan.
- Kunskapen om kyla i den finländska beklädnadsindustrin är en betydande potential i anslutning till den arktiska forskningen och marknadsföringen av produkter för extremt kalla förhållanden. Här har vi ett globalt marknadsområde. I Finland är forskningen i detta område och tillverkningen av kläder av toppklass. Sievin Jalkine t.ex. levererar väderbeständiga skor som håller greppet på däck på oljeriggarna.
- EU behövs för finansiering av infrastrukturprojekt i de nordliga områdena. EU-finansiering av projekten ska främjas genom samarbete mellan Finland, Sverige, Danmark, Norge och också de baltiska länderna. Man ska utreda användningen av Norges pensionsfond i samband med dessa projekt.

A close-up photograph of a snow-covered road. The foreground shows deep, wavy tire tracks in the snow, with some snow piled up on the sides. The background shows a straight road stretching into the distance under a bright sky.

5

Infrastruktur: farleder på
land, hav och i luften

Avstånden är långa i de nordliga regionerna, trafiken gles och trafiknätet motsvarar inte dagens krav och är inte heller integrerat. Därför behöver man där ett nytt trafiknät med beaktande av det redan befintliga nätet och utvecklingen av det samt med beaktande av utvecklingen av gränsöverskridningsorterna. Till trafiknätet räknas också en god trafikförbindelse från Finland till någon av ishavshamnarna.

Flygförbindelser, järnvägar, landsvägar och datatrafik ska öppnas för det nordliga området. Trafiklederna ska vara trygga och i högre grad betjäna både affärsverksamhet och samhället. Med tanke på försörjningsberedskapen är det viktigt att få ett alternativ till Östersjön.

Staten är en nödvändig aktör när det gäller att få bannätsinvesteringar och förverkliga dem i den nordliga regionen. Projekt gällande TEN-kärnnätet fokuseras på södra Finland. Stor uppmärksamhet ska fästas på byggande av EU-klassificerade nät. Det är fråga om beredskap och grund för kommande projekt.

Då man fattar beslut om trafikinfrastrukturen ska man beakta hur viktig den är för allt byggande och för den s.k. andra vågen jämte tjänster. Samtidigt ska man förstå den potential för näringslivet som skapas i detta sammanhang, när infrastrukturen skapar ny tillväxt. Därför är det viktigt att näringslivet kommer med klara prioriteringar om projekt till statsmakten när man planerar dem med beaktande av den totala fördelen för företagsverksamheten och samhället.

Ban- och vägprojekt inleds inte utan nödvändig trafikmängd. Trafikverket utreder grunderna för kommande projekt. Med hjälp av EU:s trafik- och logistikkompanjerskap för den nordliga dimensionen (NDPTL) kunde man få satsningar för planering och genomförande genom att utnyttja befintliga strukturer.

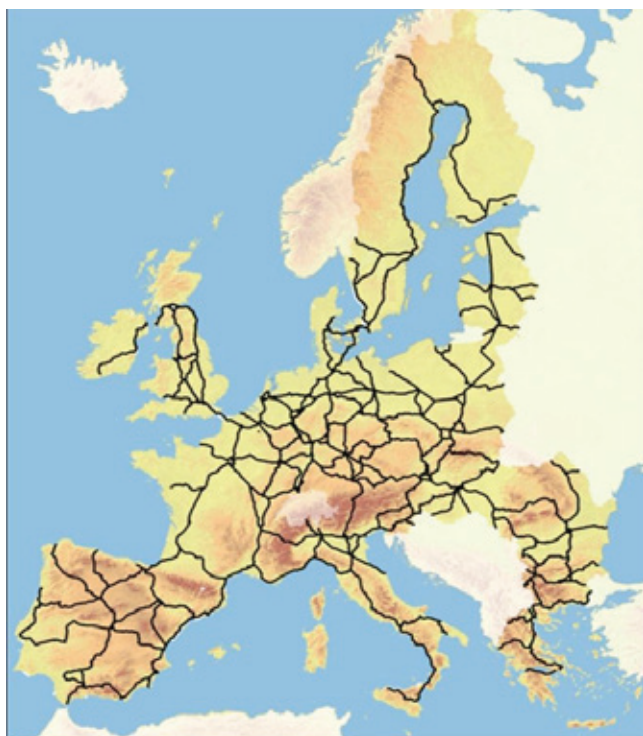
Väg- och bannätverket

Avsikten är att Finlands kärntrafiknät ska vara klart år 2030, då banan till Österbotten, E4-vägen och motorvägen Nådendal-Vaalimaa ska vara klara. Följande stora projekt ska riktas mot de nordliga regionerna med hjälp av TEN-nätverket. Justeringen av TEN-vägnätet år 2023 är en viktig etapp. Man ska bereda sig för detta och idka påverkan redan nu. Samarbete med Sverige ska inledas i anslutning till förberedelserna av följande projekt.

Det är synnerligen viktigt att förbättra vägnätet i en nära framtid. Viktigt är att lederna VT4 och VT21 förbättras och löpande förbindelser för den tunga trafiken till hamnarna i Bottenviken. Nya banor till norra Ishavet är frågor på lång sikt och det krävs tillräckliga transportvolymen för att de ska byggas.

För byggandet av trafikleder behövs långsiktig planering med beaktande av krav på säkerhet och konkurrensförmåga. De logistiska centren i södra Finland påverkar hela landet. Helsingfors-Vanda flygstation och arrangemangen gällande stambanan är de viktigaste av dem. Trafikplaneringen ska utföras tillsammans med näringslivet. För underhållet av vägnätet och investeringar i det behövs ca 300 miljoner euro per år under ytterligare fem år.

I Norge finns det möjligheter till omfattande affärsverksamhet, i vilken Finland kunde delta. Det kräver utbyggnad av trafik- och samhällsinfrastrukturen. För byggandet av interna förbindelser i Nordnorge har man saknat finländskt kunnande och know-how. Norges regering är redo att delta i förbindelser mellan våra länder, men väntar på initiativ från Finland. Frågan är brådskande och Finlands regering ska ta initiativ i den här frågan.



Kärntrafiknät i EU (järnvägsnät)

TEN-näten (Trans-European Networks) har ett EU omfattande kärntrafiknät, som syftar till att förena EU-länderna med varandra och på det sättet främja den inre markanden.

Källa: EU-kommissionen

Tre alternativ för järnvägsförbindelse med Norge

Det finns tre alternativ till järnvägsförbindelse från Finland till Norge. Järnväg från Kirkenes eller via Skibotn till Tromsø skulle byggas med Finlands rälsbredd och skulle sålunda vara direkt ansluten till järnvägsnätet i Finland. Förbindelsen mellan Tromsø och Kirkenes skulle betjäna åtminstone gruvindustrin, fisket, LNG-transporter och turismen.

Ett tredje alternativ är utnyttjandet av Sveriges gruvbana från Botenhamns hamnar till Narvik. I fråga om Narvikalternativet måste Finland elektrifiera banan till Torneå och Haparanda och skapa en station för ändring av rälsbredden vid gränsen mellan länderna. Till denna modell finns option på byggande av förbindelse mellan Kolari och Svappavaara. Narvikbanan, som är en del av EU:s kärn- nät betjänar idag i huvudsak LKABs gruvindustri. Temporärt satsar LKAB på en ökning av kapaciteten i Luleå hamn, då malmbanans och Narviks hamns nuvarande kapacitet inte räcker till.

Sverige och Norge bereder som bäst byggande av en dubbelspårig bana och Narvik hamn utvidgas i Norge. Dessa åtgärder ökar märkbart banans kapacitet. Det här är en befintlig spårförbindelse, vars

eventuella användning ska utredas tillsammans med Sverige och Norge. Banförbindelsen till Narvik skulle snabbast kunna utnyttjas och är rätt förmånlig.

Väsentligt är att undersöka vilka stödåtgärder som behövs och vilken dragning som bäst betjänar försörjningsberedskapen och olika grenar i näringslivet. I Norge är frågan också regionpolitisk och i Finland pågår också en livlig regional lobbning för olika bandragningar. Om alla tre alternativ behövs grundliga utredningar mellan Finland, Sverige och Norge.

Som konkreta åtgärder från Norges sida har man nämnt fortsatt uppföljning av trafikplanen för Barentsområdet. Norge har förslagit att man utarbetar en utvecklingsstrategi för gränsöverskridande förbindelser.

När man diskuterar public / private-projekt för Barentsområdet ska man bedöma projektens inkomstkällor och lederna ska ha flera användare. Trafikplanen för Barentsområdet visar att Finland befinner sig i centrum. Finland är den största användaren inom industrin samt ut och in från området. För Sveriges del ligger nyttan i transporten av gruvprodukter.



Det nuvarande trafknätet

	Europaväg
	huvudvägnät
	järnvägsnät
	vinterhamnar
	flygstationer (antalet inrikesflygresa- närer över 70 000 passagerare per år)
	gränssstationer för bil
	gränssstationer för tåg
	gränssstationer för bil/tåg
Trafik i övriga länder	
	Europaväg
	järnväg
	hamn
	flygstation

Källa: Trafikverket

Finland och Norge har största nyttan av detta, för vardera landet har en klart behov av att utveckla trafiknätet i området.

LNG-transporter landvägen särskilt från Kirkenes och Tromsöområdet är möjliga, men det skulle kräva betydande förbättringar av vägförbindelserna. Mot Tromsö betyder det E8- och E4-vägarna och i fråga om Kirkenes förbättring av E75 eller E6 vägen mellan Sodankylä och Kirkenes, i någon vision har man också tänkt sig LNG-transporter med järnväg från Kirkenes för Finlands och Sveriges behov och till och med till Mellaneuropa (Tschudi AS).

Staterna och näringslivet ska avtala om TEN-prioriteterna

Man måste av regeringarna i de tre länderna få en gemensam ståndpunkt, utgående från vilken man tillsammans med näringslivet driver på järnvägs- och landsvägsalternativen för EU:s följande TEN-program. De gemensamma nordiska projektförberedelserna ska beakta trafikknutpunkter samt industri- och handelsfaktorer i olika branscher.

Trafikverket reder ut TEN-nätverksplaneringen och utarbetar en plan med tidtabell och roadmap. Trafikverket står också i kontakt med Sveriges, Norges och Rysslands administrationer. I planeringen ska man också beakta Green Corridor i Bottenviksågen.

Från fall till fall har man antagit att näringslivet för sin del deltar i byggnadskostnaderna. I trafiknätet ska man räkna ut kostnadsnyttan järnväg versus landsväg med beaktande av transportmängderna och användarna. Transportmängderna från Sokli förespråkar att vägförbindelse byggs. Man ska komma ihåg att järnväg inte kan byggas utan att det finns landsväg. Med beaktande av transportvolymerna är hamnarna i Bottenviken en optimal transportriktning. Nuvarande transportvolymerna räcker inte i sig till för byggande av en järnväg, men om man i planeringen av byggandet av en järnväg beaktar annan näringsverksamhet allt från turism till industri, kan det hända att också en järnväg blir lönsam.

Via fonden för trafik- och kompanjonskap i den nordliga dimensionen (NDPTL) samlar man medel från Europeiska och Nordiska



Källa: Källa: Arktiska Central, Lapplands universitet, Statsrådets kansli, Utrikesministeriet

Investeringsbankerna samt projektfinansiering ur EU-fonder. Fondmedlen styrs till genomförande av ett stort infrastrukturprojekt i de nordliga regionerna. Detta projekt ska främjas i samband med det arktiska samarbetet.

Flygtrafik

Flygtrafiken är en viktig faktor som en del av ett fungerande trafiknät och en del av samhällsstrukturen. Flygtrafik behövs för att man ska kunna nå området och för konkurrenskraftens skull samt för en kommersiell utveckling av området. Arbetskraftens rörlighet är en väsentlig fråga i ett område där avstånden är långa och förhållandena svåra.

I Nordnorge finns flygförbindelse till Oslo och i Finland från Helsingfors till Uleåborg samt i Sverige från Stockholm till Luleå. Tvärtrafik saknas. Man gör ett försök med en förbindelse Uleåborg-Luleå-Tromsö och under vintern flyger Finnair mellan Helsingfors och Tromsö tre gånger i veckan.

De som använder flygförbindelser i de nordiska områdena är energiindustrin, turismen, fisket och gruvsdriften och energiindustrin och turismen är de största användarna. De här branscherna behöver direktflyg, konkurrenskraftiga priser och ordentliga vägförbindelser.

Enligt norska bedömningar kommer Norges flygtrafikvolym att öka med det dubbla under nästa decennium. Avinor (Norges motsvarighet till Finavia) satsar på flygförbindelser till Finmarken och söker ökad kapacitet med direkta förbindelser från Europa, USA och Asien. Avinor vill ha en euroarktisk knutpunkt i Tromsö och Bodö. Den planerade ökningen av kapaciteten i flygtrafiken i Finmarken betyder också investeringar i utbyggnad av infrastruktur. Här kan goda möjligheter öppna sig för den finländska byggindustrin.

De flygbolag som verkar i Finland ska var alerta, för volymerna till de nordliga regionerna ökar. Finland är och bör vara en viktig etapp såväl för resenärtransfer från Asien som för frakt. Nordnorges fiskindustri och havsodling t.ex. växer kraftigt. Helsingfors har blivit en viktig knutpunkt för exporten av norsk fisk. Fisk transporteras med långtradare till Helsingfors varifrån den fortsätter som Finnairfrakt till Asien. Norge behöver Finland som en del av fiskförädlingsindustrins logistikkedja.

I skötseln av både frakt- och passagerartrafik behövs samarbete mellan finländska och norska operatörer som erbjudere av flygtjänster.

I fråga om Ryssland måste man ta i betraktande gränsöverskridningsplatserna såsom Salla och Imatra samt Vartius, som har förbindelse till Vita havet.

Datatrafikens täckbarhet och funktionskraft ska främjas. Det hjälper både arbetskraftens rörlighet och företagets rörlighet inom området över gränserna, och betjänar därtill turismens behov. Turismen drar också nytta av trafiknätprojekten.

Sjöfart

De nordliga sjöfartsledernas affärsverksamhetspotential växer, när istäcket smälter och gör det möjligt att öka fartygstrafiken. Finland har byggt 60 procent av alla isbrytare i världen.

Den nästan obefintliga isbrytarkapaciteten i Nordamerikas fastland skapar möjligheter för rederierna i Finland. Av USA:s tre isbrytare kan endast en verka i de arktiska regionerna. Kanada har fattat beslut om att 30 miljarder kanadensiska dollar ska investeras för att utveckla sin sjöfartsindustri omfattande både patrullbåtar och arktisk isbrytare. Ryssland behöver under de närmaste decennierna en stor mängd fartyg som kan trafikera i isförhållanden, speciellt LNG-tankers. Sådana byggs i Sydkorea och den finländska sjöfartsindustrin används som underleverantörer. Nu störs planeringen av de sanktioner som riktas mot Ryssland. Också i Norge, USA, Kanada och på Grönland finns ett stort behov av isbrytare samt stöd- och servicefartyg såsom fartyg som kan trafikera i is.

Det finns efterfrågan på finländskt kunnande i fråga om arktisk fartygskonstruktion. Borrigarna behöver isbrytare som stöd. Enligt bedömningar börjar man kanske under följande tioårsperiod borra efter olja i de arktiska områdena på flera riggar, när produktionskostnaderna blir lönsamma och aktiviteterna igen inleds. Byggandet av olje- och gasfälten samt annan infrastruktur och transporten av energiprodukter öppnar möjligheter för den finländska sjöfartsindustrin.

Arctia Shipping Oy har en god potential, och dess tjänster omfattas inte av sanktionerna, men USA:s lagstiftning hindrar det från att beställa isbrytare från utlandet. Arctia Shipping Ab:s isbrytare har varit i isbrytar- och servicetjänst på Grönland, i USA och Norge. Norge är företagets största kund och kumpan. Kanada är däremot framtidens kund. Sjöfarten är viktig för Kanada och landet vill utveckla utnyttjandet av sina naturtillgångar. Neste Oils handel med Kanada ökar, särskilt exporten av bränsle till de arktiska områdena. Neste har utmärkt kunnande i användningen av förnybar teknologi och i miljösäkerhet.

När man använder finska isbrytare på andra områden ska man ta i betraktande att de används här hemma under vintern för att trygga landets sjöfart.

Den politiska kritiken från miljöorganisationer är stark. På detta område är Finlands teknologi den senaste i världen och det är till fördel för den känsliga arktiska miljön att den bästa och senaste teknologin används i Arktis.

Nordostpassagen

Öppnandet av Nordostpassagen för kommersiell sjöfart har skett långsamt, men särskilt Ryssland, Japan, Sydkorea och Kina har varit intresserade av de möjligheter rutten ger. Ryssland är alltså villigare att delta i utvecklingssamarbetet om rutten.

I huvudsak är trafiken i Nordostpassagen intern trafik för Ryssland liksom försöks- och forskningstrafik. Rysslands trafik består av transport av fossila bränslen mellan hamnarna i Ryssland. ESL Shipping från Finland har regelbundet trafikerat på denna rutt. Två av Neste Oils tankers har seglat på rutten i försöksavsikt. Den första norska LNG-tankern körde genom passagen senaste trafikeringsäsong. År 2014 minskade trafiken på grund av svåra isförhållanden och den politiska situationen. Då man trafikerar på Nordostpassagen gör man det på det ryska vattenterritoriet och enligt östliga regler samt med bistånd av ryska atomisbrytare.

Kort säsong, grunda passager och priset är utmaningar

En utmaning i fråga om Nordostpassagen är den korta säsongen. Passagens östra del är i bruk endast sommarmånaderna. Under vintern kan man inte röra sig i den östliga delen utan hjälp av isbrytare. Från väst har man kunnat trafikera året om ända fram till Jamal.

Ett annat problem är tiden. Frakt som ska hålla en strikt tidtabell lämpar sig inte för en rutt som har osäkra förhållanden, vilka kan fördröja transporter. Fartygen rör sig i konvojer och det ska alltid följa med minst två isbrytare.

Den grunda passagen vid Sibiriens kust begränsar fartygens storlek och försvagar därmed den ekonomiska effektiviteten; stora fartyg kan inte användas. Stora containerfartyg är också bredare än isbrytarna, vilket begränsar användningen av dem.

De låga kostnaderna för internationell frakt har ansetts vara ett hinder för användningen av Nordostpassagen. Med dagens tariffer är det billigare att åka från Europa till Asien via Afrika än att använda Nordostpassagen. Ryssland har därtill höjt farledsavgifterna. Nuvarande tariffer lär inte ens täcka kostnaderna för de ryska atomisbrytarna. När de internationella fraktkostnaderna stiger, kan passagen bli lönsam. Ryssland är i alla fall intresserad av att använda rutten liksom i Asien med Kina, Japan och Sydkorea i spetsen.

Behov av finländskt kunnande

Det finns ännu mycket som behöver redas ut i fråga om Nordostpassagen, såsom räddnings- och oljebekämpningsproblem, bristen på djupa hamnar, dålig täckning för kommunikationssystem samt bristen på väderleks- och isbrytartjänster. Dessa brister försämrar användningen av passagen. Den grunda farleden gör det också svårare att navigera i specialförhållanden. Finskt kunnande skulle vara en utmärkt affärsverksamhetsmöjlighet för att skapa kommunikationssystem för Nordostpassagen och de arktiska områdena.

Farleden behöver också aktiviteter som hänför sig till säkerheten i sjöfarten. Sådana aktiviteter betjänar också arrangerandet av spännings- och räddningstjänster (SAR), som upplevs som bristfälliga i Nordostpassagen.

Staternas tvister om tolkningen av den internationella sjöfartsrätten i de arktiska vattnen skapar osäkerhet och försämrar utnyttjandet. Rysslands och västmakternas tolkning om sjöfartens frihet, internationella havsområden och territorialvatten har varit avvikande i fråga om Nordostpassagen. De senaste åren har man dock närmast sig, särskilt före Ukrainakrisen. Ryssland har förstärkt sina baser längs Nordostpassagen, speciellt i dess östra del. Avsikten är å ena sidan att trygga energikällorna och deras logistik och å andra sidan att kontrollera trafiken i Nordostpassagen.

Med beaktande av ovan nämnda risker kunde rutten enligt de kommersiella aktörernas bedömningar (Maersk, Neste Oil, Arctic Shipping) vara ekonomiskt användbar om cirka 20 år, men nämnda osäkerhetsfaktorer och hur de utvecklar sig bestämmer ändamålsenligheten hos Nordostpassagen under de närmaste decennierna.

Finland har det bästa kunnandet om navigering i Nordostpassagen och om att röra sig i is. Finland har en fördel speciellt mot Ryssland i anslutning till Arctic Shippings kunnande om isförhållanden. De finska multiisbrytarna kan också utföra andra uppgifter såsom oljebekämpning, dragning av kablar, brandbekämpning samt evakueringsuppgifter. De ryska isbrytarna har skött kustbyarnas hälsocentral- och läkartjänster. Isbrytarna ska också ha helikopterberedskap. De här är nödvändig beredskap för trafikering på passagen.

Myndigheterna i Finland och Sverige har utvecklat isklassificeringsregler och sjöfartssäkerhet, till vilka hör bl.a. sjöfartsledning och isnavigering (Trafikverket). Finland har kunnande också om utarbetande av väder- och istjänster. Meteorologiska Institutet kunde ha möjlighet att förbättra och täcka hela Nordostpassagens väderleks- och istjänst. När det meteorologiska Institutets tjänster kombineras med navigeringstjänster och sjöfartsutbildning och lotstjänster får man en fungerande kommersiell helhet för behoven i Nordostpassagen. Om vi inte drar nytta av dessa möjligheter gör någon annan det.

Finland har kunskaper om miljöskydd och oljebekämpning. De nya energiutvinningsområdena finns vid isgränsen och i områden med is. Det finns brist på oljebekämpningsteknik i isförhållanden. Larm från Finland (Larsen Marine Oil Recovery) är en av de bästa inom detta område.

Fraktkvantiteter på Nordostpassagen

Den totala trafiken (tusen ton)

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1695	1718	2023	1956	2130	2219	1801	2082	3111	3752	3914

Transit traffic (thousand tonnes)

2010	2011	2012	2013	2014
110	820	1260	1176	274

Källa: NSRA, NSRIO, CNIIMF, Kiiski 2015

REKOMMENDATIONER

- Nordostpassagen och infrastrukturen för järnvägen till norra Ishavet är basis för många projekt och därmed är justeringen av TEN-nätet år 2023 viktigt. Man ska börja förbereda sig för EU:s följande justering av TEN-näten och påverka den redan nu. Finlands regering ska först utarbeta sin plan för hur man förbereder sig för följande finansieringsrunda. Regeringens förslag behövs för en utredning och den optimala riktningen för Finland. Sedan måste Finlands, Norges och Sveriges regeringar nå ett gemensamt politiskt ställningstagande om vilket nordligt järnvägs- eller landsvägsalternativ utvecklas och drivs för följande TEN-program. Separat ska man reda ut Finlands och Norges prioriteter angående riktlinjerna för Kirkenes och Tromsø.
- Finland behöver den atlantiska förbindelsen både för försörjningsberedskapens skull och för att vi ska få en alternativ transportrutt till Östersjön. Det är fråga om säkerhetsbehov och skapandet av en betydande nordlig transportrutt, som betjänar alla näringsgrenar.
- Nordliga trafikfrågor ska granskas i EU-arbetsgrupper på hög nivå. Trafik- och logistikkompanjonsskapets för den nordliga dimensionen (NDPTL) möjligheter ska kartläggas och rollen förstärkas. Trafikverket gör upp en road map.
- Man ska reda ut behovet av att bygga ett vägnät med beaktande av gruvprojekt, industri och turism. Synergieffekterna av olika näringsgrenar ska definieras. Staten ska ha ett tydligt budskap till näringslivet om hur trafikfrågorna behandlas. Det primära målet är att få en fungerande landförbindelse till Nordnorge och norra Ishavet genom en förbättring av E8-vägdragningen. Viktiga vägar i förbättringen av det inhemska vägnätet i en nära framtid är VT4 och VT21.
- För att genomföra projekten ska man uppdatera den redan befintliga trafikplanen för Barentsområdet. Målet är gemensamt: en utvecklingsplan som täcker alla trafiksätt för Barentsområdet. Till detta arbete hänför sig nära Barents Freeway-projektet som finansieras av Kolarctic.
- Finland ska erbjuda Nordostpassagen ishanteringstjänster, isbrytning, byggande av infrastruktur samt skapande av styrsystem för trafiken (bl.a. Arctia Shipping, Meteorologiska Institutet, Trafi, läroanstalter, byggnadsindustrin). Utvecklingen av användningen av Nordostpassagen ska uppföljas ur både fysisk (klimat) och geopolitisk (internationell politik) synvinkel.
- I anslutning till de nordliga sjöfarterna ska man fästa uppmärksamhet vid utveckling av spanings- och räddningstjänster, oljebekämpning, bedömning av fiskepåverkan och miljöpåverkan samt väderleks- och israpportstjänster. Staterna och aktörerna ska komma överens om dessa frågor. Finland har kunskaper på dessa områden. Finland ska målmedvetet sträva efter att bevara sin ledande ställning som byggare av isbrytare och öka sitt kunnande om och rykte i branschen.
- Helsingfors-Vanda flygstation och det nordliga flygstationsnätet ska utvecklas kraftigt. Flygförbindelse mellan Helsingfors och Tromsø ur såväl affärslivets som Lapplandsturismens synvinkel med beaktande av avsaknaden av väst-öst trafikförbindelser i de nordliga områdena. Försöket med flygförbindelsen Uleåborg-Luleå-Tromsø ska fortsätta. En direkt flygförbindelse till Ryssland skulle betjäna industrin, turismen och det arktiska universitetssamarbetet.

A low-angle, upward-looking shot of a complex geodesic dome structure, likely part of a large observatory or a modern architectural installation. The dome is composed of a network of dark, intersecting metal or steel beams forming a spherical grid. The background is a clear, vibrant blue sky. The perspective creates a sense of height and scale, with the lines of the dome converging towards the top of the frame.

6

Arktisk utbildning och forskning

Behovet av kunskaper om Arktis, utbildning och forskning är stort i fråga om de nordliga områdena. Samarbete behövs och nätverk mellan högskolor och läroanstaltet belägna i området, eftersom forskningsmålen är många och omfattande till sitt innehåll och sin nivå. Resurserna måste användas effektivt. Forskningen och utbildningen måste ge kompetens, tillväxt och affärsverksamhet.

Både i Finland och internationellt måste man få med universiteten i samarbetet. Samarbetet mellan universiteten och näringslivet måste också förstärkas. Man måste känna till vad andra gör och utgående från detta konstatera möjligheterna, avlägsna överlappningar och samla resurserna. Till samarbetet hör strukturell utveckling av universiteten, specialisering på arktiska frågor och ökat kunnande.

Arbetsfördelningen och samarbetet mellan Lapplands universitet och Uleåborgs universitet ska utvecklas med målet att få ett Arktiskt universitet, som med sina resurser kan konkurrera bl.a. med Tromsø universitet. Målet ska vara ett internationellt lockande och dragkraftigt ekosystem för arktiskt kunnande, som förenar forskarna i universitet och forskningsanstalter, lärare, studerande och representanter för näringslivet.

Det är undervisnings- och kulturministeriets och Finlands Akademiens uppgift att främja profileringen av Finlands universitet och deras förmåga att söka sin egen styrka. I arktiskt kunnande är det här väsentligt.

Vid sidan av universiteten ska man också målmedvetet fortsätta att effektivisera och profilera yrkeshögskolornas verksamhet. Yrkeshögskolorna erbjuder omfattande praktisk kunskap och speciellt forskning och utveckling som tjänar näringslivets branscher. Det är skäl att ytterligare stärka yrkeshögskolornas verksamhet och näringslivet närliggande samarbete och speciellt det arktiska kunnandet med små och medelstora företag.

Internationellt ska man utveckla universitetsnätet i de arktiska områdena, vilket stärker samarbetet mellan universiteten. Universiteten i norra Finland samarbetar med bl.a. universiteten i Tromsø, Luleå, Fairbanks, Arkhangelsk och Moskva. Det etablerade samarbetet mellan universiteten i östra Finland och Arkhangelsk ska fördjupas. Som bäst söker man flera partner särskilt i Ryssland. Utöver samarbetet mellan universiteten i de arktiska regionerna ska man utvidga samarbetet med Kina och Japan. Norge investerar kraftigt i arktisk forskning med tonvikten på universitetet i Tromsø.

Finlands Akademi

Undervisnings- och kulturministeriet är huvudkoordinator och den huvudsakliga aktören för den arktiska forskningen. Tillsammans med Finlands Akademi borde man där granska arbets- och ansvarsfördelningen mellan alla universitet för den arktiska forskningen och fatta beslut om fokuseringen av resurserna till olika forskningsområden och till olika universitet. Arbets- och näringsministeriet är den huvudansvariga koordinatoren i anslutning till näringslivets utvecklingsprocesser.

Finlands Akademi övervakar, fattar beslut om hur resurserna allokeras på olika forsknings- och utvecklingsområden samt koordinerar hur

de optimalt används. Offentliga forsknings- och innovationsresurser borde riktas till kunnande inom det arktiska området, speciellt till företagsledd strategiforskning. Finlands Akademiens arktiska resurser ska ökas. I den följande regeringens program för strategisk forskning ska arktisk forskning vara ett tyngdpunktsområde.

Kompetensgrundad tillväxt förutsätter en allt mera omfattande koordination mellan Finlands Akademi, Tekes, och VTT samt profilering på arktiskt kunnande mellan den högsta ledningen för högskolorna. Behovet har ökat eftersom vi allt oftare möter allt mera komplicerade utmaningar. Forskningens roll vid skapande av kompetensgrundad tillväxt är att producera framförallt aktiviteter och kompetenta personer. Verksamhet inom den arktiska ämnessfären är exempel på ett fält, där det är möjligt att eftersträva kompetensgrundad tillväxt, men det förutsätter speciellt bra koordinering såväl nationellt som internationellt.

Kunskaper om arktisk miljö, både teknisk och kulturell är viktigt i många frågor som gäller verksamhet i samhället. Hållbart utnyttjande av naturtillgångar förutsätter en säker multivetenskaplig kunskapsgrund, riskidentifiering och riskförutseende. I Finland finns arktiskt kunnande både inom vetenskapen och i näringslivet. Man ska säkerställa omfattande vetenskapliga kunskaper både i grundforskningen och i den tillämpande forskningen och det är skäl att ytterligare stärka detta.

Finansieringen av den arktiska forskningen ska vara kvalitativ, långsiktig och betydande. Forskningsprogrammen ska verkställas på längre sikt än idag (t.ex. tio år). Då kunde man bygga upp forskningen av moduler av olika längd och utgående från olika stor finansiering. Samtidigt får man större flexibilitet som gör det möjligt att reagera snabbt på nya, oförutsedda behov. Ökad kunskapsgrund stärker Finlands ställning som internationell arktisk toppförmåga och eftertraktad samarbetskumpan.

Kunnande på nationell toppnivå är en grundförutsättning såväl i forskning som i affärsverksamhet, då man försöker samarbeta med andra länders ledande forskare och näringslivet. Likaså ska man fästa uppmärksamhet på utveckling av grundläggande och specialkunskaper i språk inom alla nivåer i undervisningen.

Tekes

Arktiska naturtillgångar är det strategiska forskningsområdet för Tekes. I centrum ligger kunskaperna om kalla förhållanden och de naturtillgångar haven erbjuder. Också minskade utsläpp av sjöfarten finns på agendan.

Samarbete idkas med Finlands Akademi och med arbets- och näringsministeriet. Under arbete finns ett program på 100 miljoner euro som hjälper, sporrar och aktiverar att söka EU-finansiering till projekt. Som exempel kan nämnas Martek-programmet, i vilket också Norge deltar. Nordiskt kompanjonskap söks för projekten.

Det finns finansiering för utnyttjande av naturtillgångar subsealänder som inte hör till de arktiska länderna är också intresserade, men där anser man att de arktiska regionerna ligger för långt borta. Därför ska man föra fram de arktiska regionernas möjligheter.

Den arktiska marknaden och tillämpningar ska utvidgas till en global nivå, eftersom globalteknologi intresserar. Om vi håller oss à jour med arktisk kunskap, kan vi också agera. Vi behöver kunskaper av toppnivå. Forskningen måste leda till affärsverksamhet.

Tekes' prioriteringsområden är ICT, cleantech, energieffektivitet, sjöfartsindustri, och sjöfart samt offshore (inklusive byggverksamhet). Viktiga teman i sjöfartsindustrin är cleantech och säkerhet. Tekes har som tema för år 2015 tagit minskade utsläpp, ICT-teknologi, dataprojekt, oljebekämpning och potential för affärsverksamhet. Arktisk kompetenskoncentrering är Tekes följande projekt, som inleds i slutet av år 2015. I projektet ingår bl.a. kartläggning av databaser, internationella avtal, verksamhetens värde för affärslivet, industrins och forskningsinstitutionernas nytta av data, internationalitet och projektresultat.

Problemet är den svaga efterfrågan och långsam start. Många länder har varit intresserade av EU:s Horisont-program (70 miljarder euro). Nu behövs program där man har beaktat affärslivets behov och dem kan Tekes främja. Tekes har nya instrument som gör det möjligt att allokera resurser för att förbereda för Finland viktiga stora projekt såsom Horisont 2020

Finland har ett Black Carbon projekt, i vilket VTT, Aaltouniversitetet, Tammerfors tekniska universitetet och Meteorologiska institutet deltar. Det här kunde vara ett intressant tema gemensamt med USA i det Arktiska rådet. Också rening av oljehaltigt vatten finns på USA:s agenda och kunde vara ett tema gemensamt med Finland. Finländska företag har en stabil kunskap på detta område.

Norge härskar som helhet på den internationella forskningsnivån, sedan kommer EU. Ryssland är intressant, men det rådande läget gör att samarbete är svårt. På nordisk nivå har forskningssamarbete och målmarknadsprojekt ökat.

En utmaning för arktisk verksamhet är att förstå kund-, marknads- och intjäningsmodellen. Finlands konkurrensfördel och kunnande måste tas fram.

Målet ett arktiskt universitet

Universiteten i Uleåborg och Lappland liksom VTT står i centrum. Deras resurser ska sammanslås och arbetsfördelningen och profileringen skärpas. Ledningen i dessa borde i arktiska frågor finnas under samma tak t.ex. inom ramen för ett gemensamt forskningsråd.

I Finlands högskolor efterlyses strukturell utveckling och framförallt profilering. En kraftig strukturell utveckling har under de senaste åren skett i bl.a. Danmark, Norge och också i Ryssland. I Norge uppstod ett arktiskt universitet utgående från universitetet i Tromsø och vissa regionala högskolor. På motsvarande sätt förenades i Arkhangelsk i Ryssland några högskolor och enheter till Arkhangelsk nordliga (arktiska) universitet (NARFU). Genom denna strukturella utveckling söker Norge och Ryssland ta en allt viktigare roll i det arktiska kunnandet.

Universiteten i Lappland och Uleåborg har båda arktiskt kunnande som en viktig del och föremål för profilering. Universitetens ämnesområden överlappar just inte varandra (endast pedagogik) Undervisnings- och kulturministeriet har bitt båda universiteten om en utredning om deras samarbete. Man har också föreslagit ett gemensamt forskningsråd eller motsvarande och ett gemensamt forskningsprogram.

Då man talar om att förstärka universitetens samarbete har man bl.a. föreslagit gemensamma forskningsprogram och gemensam förhandlingsdelegation. Universitetens rektorer förhandlar sinsemellan ett par gånger per år. Ett sådant samarbete har funnits redan i årtal.

Med hänvisning till de strukturella lösningarna i Norge och Ryssland ska man ställa som mål att förena universiteten i Lappland och Uleåborg, för att skapa ett arktiskt universitet i Finland jämsides med dem i Tromsø och Arkhangelsk. Man borde på allvar reda ut fördelarna och nackdelarna av denna lösning, särskilt då den arktiska forskningen och utbildningen i Finland är utspridd på små enheter.

Många forsknings- och businessprojekt i de nordliga universiteten är projekt som omfattar hela Finland och inte bara gäller områdena i Lappland eller Uleåborg. Problemet är hur man ska få uppgifter till andra aktörer i landet. Samarbetet med de nordliga universiteten är synnerligen viktigt för Finlands affärsliv, forskning och projekt.

Uleåborgs universitet

I Uleåborgs universitet och i Uleåborg finns betydande teknologiskt och tekniskt kunnande. Universitetet har tio fakulteter, 600 högteknologiska företag i affärslivet, 10 000 arbetstagare i branschen och 200 internationella företag. De kompetensområden man ska satsa på är radioteknologi och kommunikation, räddningstjänster, arktisk oljebekämpning, energieffektivitet och iskunskap (vintersjöfart samt väderleks- och istjänst). Synnerligen viktiga kompetensområden är också kalla områden liksom också miljö och naturtillgångar.



Under samma paraply finns i universitetet i Uleåborg i den arktiska strategin utvinning av mineraler, miljö och bioekonomi. Mining School är den enda enheten i branschen på universitetsnivå. Å andra sidan är det svårt att få kompetent arbetskraft för denna bransch.

Lapplands universitets arktiska central

Lapplands universitets arktiska central är ett expertorgan för arktiska frågor. Ämnen för forskningsgruppen för global förändring är ekologiska och miljöförändringar. Gruppen för hållbar utveckling undersöker samhällens och gemenskapers anpassning till förändringar. Det nordliga institutet för miljö- och minoritetsrättsfrågor har specialiserat sig på mänskliga rättighets- och miljöfrågor. I Lapplandsuniversitet görs också för området viktigt forskning om turismen.

Den arktiska centralen erbjuder kunskaper i anslutning till de arktiska regionerna och Barentsområdet och detta gäller också mera omfattande nordlig politik. Via Arctic Finland kan man få basuppgifter om Finlands arktiska politik, forskning och ekonomi.

I anslutning till samarbetet med företag har den Arktiska centralen resurser som fördelas på forskningsgrupper (global förändring, hållbar utveckling, arktiskt antropologi och institutet för nordliga miljö- och minoritetsrättsfrågor) samt på vetenskapscentralen och vetenskapskommunikation. En förening av multivetenskap och arktiska uppgifter betjänar också företag.

En för företagen viktig del av den Arktiska centralens specialkunskapsområden är bedömningen av påverkan på de arktiska områdena. År 2014 avslutades två projekt i branschen. Ett var det av Europeiska kommissionen finansierade projektet om strategisk bedömning av förändring i Arktis, där man samlade in såväl forskares som områdets intressentgruppers åsikter till en rapport. I arbetet deltog 19 på arktiska frågor specialiserade expertinstitutioner i Europa.

Den Arktiska centralen har ett projekt med finansiering av Tekes, där man reder ut företagets och miljökonstnernas åsikter om bedömningen av miljöpåverkan (YVA) bl.a. som företagets medel att verkställa samhällsansvaret. De företag som deltar i detta projekt är Lapin Vesitutkimus, Arctia Shipping, Sito, Kemijoki, Ylläksen Matkailuyhdistys, Levin Matkailu, Northland Mines, Agnico Eagle Finland, Kittilä Mine, näringslivs-, trafik- och miljöcentralen och Tunturi-Lapin Kehitys. Resultatet av projektet publiceras i form av en bok. Man har därtill färdigställt en rapport om YVA-metoderna i de arktiska områdena i Finland och Ryssland.

Finland ska enskilt och tillsammans med de andra nordiska länderna prioritera eventuella forskningsprojekt, för vilka man kunde ansöka om finansiering från EU:s investerings- och andra fonder samt forskningsprojekt. En jury bestående av experter fattar beslut om de projekt som ska stödas. Exempel på projekten är forskning gällande elektricitet och kalla områden samt lagring av el i köld (Fortum).

Exporten och marknadsföringen av teknologikunskande ska vara långsiktig och kontinuerlig. Det tar tid att nå resultat. Finska staten kunde delta mera i försäljningen av teknologi och i främjandet av affärsverksamhet.

Det finns många företag i teknologiindustrin som är underleverantörer av komponenter och apparatur till satellitsystem, bl.a. till polar- och arktiska områden ESA). Också komponenter till landsignalapparater, radar och telekommunikation finns inom ramen för finskt kunnande. EU:s Horisont-program är avsett för främjande av ovan nämnda projekt.

Case: Arktiskt kunskapscentrum (ArcMaTe)

I den av trafik- och kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet samt miljöministeriet finansierade utredningen kom man fram till ett förslag om att man ska grunda ett internationellt arktiskt centrum för testning, övning och utbildning (Arctic Marine Testing, Training and Research Center ArcMaTe) vid Bottenhavets kust. Centret uppförs av städerna Kemi, Uleåborg och Björneborg jämte deras utvecklingsbolag.

Det av Norge under byggnad varande arktiska kunskapscentrumet på Spetsbergen och Finlands ArcMaTe – centrum kommer att komplettera varandra och på det sättet skapa ett unikt och betydande finskt-norskt centrum för arktisk kunskap.

I ArcMaTe-centrumet kommer man att erbjuda trygg testning, övningar, utbildning och standardisering av vintersjöfart, räddningstjänster och oljebekämpning. Det finns efterfrågan på detta särskilt i olje- och gasindustrin samt hos företag och stater som verkar i de arktiska regionerna (t.ex. sjöfart, logistik, miljöskydd).

Ifall det omfattande kunskapscentrumet har tillräcklig affärslönsamhet, öppnas centrumet före slutet av detta decennium. Här finns en möjlighet till affärsverksamhet: företag, universitet och ArcMaTe kan i samarbete erbjuda projekt till företag i branschen.

Case: Aboa Mare

Navigering på arktiska vatten är utmanande. Utom Finland är det bara Ryssland och Kanada som har omfattande erfarenhet av arktisk sjöfart. I Finland finns det högklassigaste tekniska kunnandet om baskunskaper i branschen.

Finland har högt kunnande om övningssimulering. Aboa Mare utvecklar tillsammans med fartygsrederierna simulatorapparater och övar sjöfart i olika förhållanden och i olika farleder med hjälp av simulatorer. Bl.a. Wärtsilä och Aker Arctic är med förutom rederierna.

Utbildning ska ges i såväl äkta förhållande som via Ice Training simulatorer. Till detta kunde man också knyta ett projekt med öppen plattform som tillåter att olika program och utrustning kopplas till plattformen med avsikt att skapa ett virtualfartyg tillämpat för olika förhållanden. Ice training-simulatorn är en exportprodukt för arktisk sjöfart.

Arbetshälsoinstitutet

I Arbetshälsoinstitutet utförs mångsidig forskning om kalla arbetsförhållanden. Arktisk forskning hör till institutets strategi. Som resultat av forskningen uppstår produkter som kan marknadsföras t.ex. till oljeborrningsriggar.

I beklädnadssektorn finns många möjligheter såsom skodon och kläder. Den finländska textilindustrin har en betydande potential i

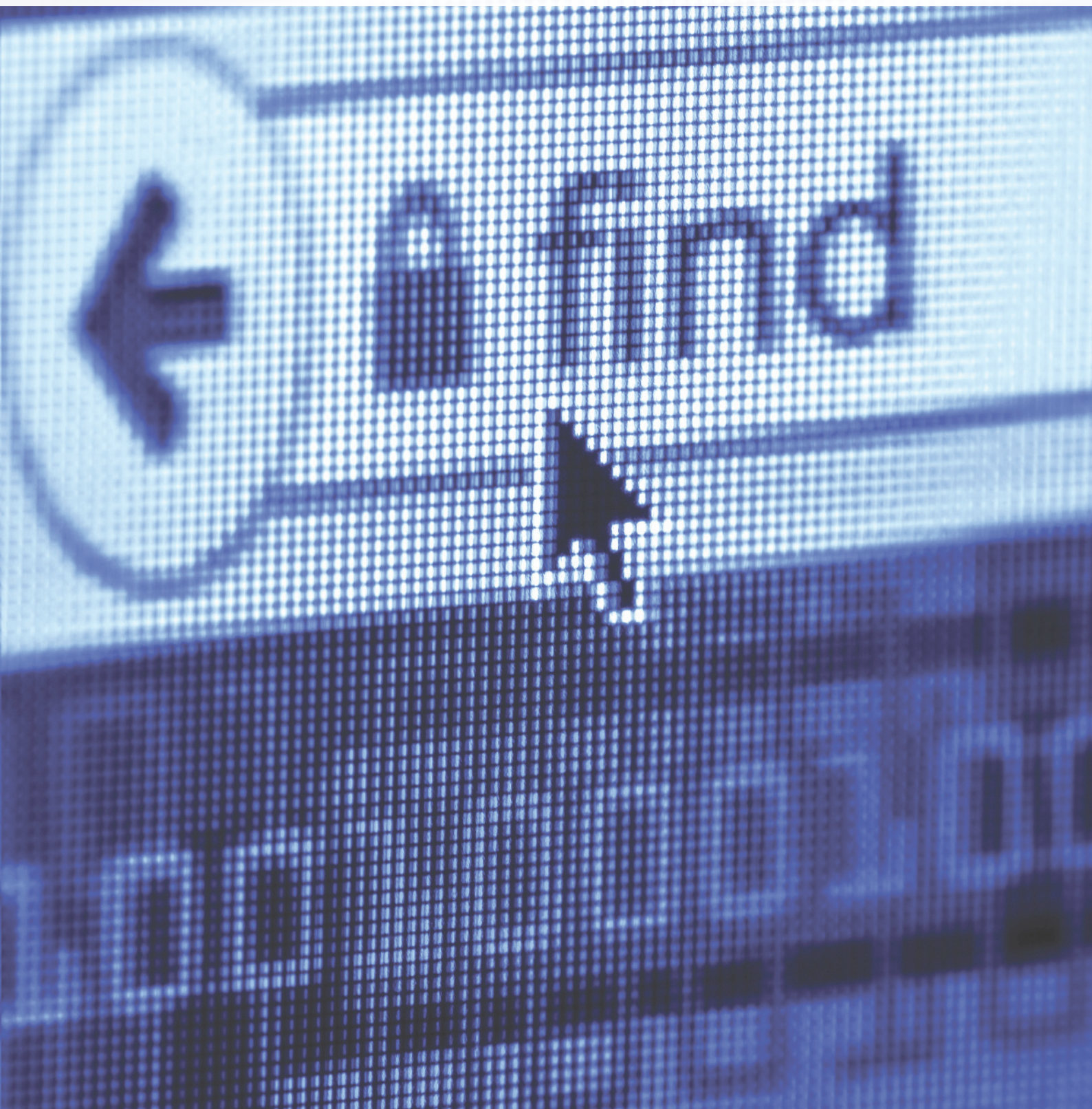
anslutning till kunskaper om kalla förhållanden. Arktisk forskning och de kalla förhållandena i Finland kan förenas. Här finns en möjlighet att nå den globala marknaden vid sidan av forskning. Det arktiska området är en omfattande affärsverksamhetsmöjlighet. I Finland är forskningen inom detta område av toppklass. Sievin Jalkine t.ex. levererar skor till borraringsriggarna och Kuomiokoski Kuoma-vinterskor och -stövlar som lämpar sig för vinteranvändning. Skodonen är väderbeständiga och halkfaran har minimerats.

REKOMMENDATIONER

- I fråga om finansiering av arktisk forskning är det viktigt att behärska helheten. Finlands Akademi, universiteten och Tekes är centrala. Man ska reda ut möjligheterna att utnyttja EU-fonder och den planerade EU investeringsfonden. Universiteten och forskningsinstitutionerna måste lära sig att utnyttja EU-forskningsfinansiering.
- Samarbetet mellan universiteten i norra Finland ska utvecklas med målet att få ett internationellt konkurrenskraftigt arktiskt universitet. Universiteten i norra Finland kompletterar varandra med beaktande av Lapplands universitet som har juridisk och humanistisk fakultet och universitet i Uleåborg som har ekonomisk-teknisk och naturvetenskaplig fakultet. Universitetens omfattande teknologiska, tekniska och samhällseliga kunskaper ska utnyttjas på både internationell och nationell nivå. I ett arktiskt universitet i Finland skulle vartdera universitetets styrka förenas och resurserna utnyttjas.
- De nordiska arktiska universiteten ska grunda gemensamma professurer samt forsknings- och utbildningsprogram (t.ex. Nordic Mining School).
- Kunskapsområden, på vilka man ska satsa i den arktiska forskningen är bl.a. radioteknologi och kommunikation, räddningstjänst, arktisk oljebekämpning, kallkunskap, energieffektivitet och iskunskap (vintersjöfart samt väderleks- och isprognoser).
- Ett utbildningsprogram på magisternivå ska grundas för arktiska frågor. Det kunde täcka flera olika branscher; naturvetenskaper, turism, ekonomi, geologi och miljö. Också andra forskningsområden och studier kunde anslutas till programmet.
- Utveckling av havsrelaterad utbildning i yrkeshögskolorna är en viktigt utgående från befintlig beredskap.
- Samarbete måste inledas med projekten inom Norges Arktis 2030-finansieringssystem. De främjar gränsöverskridande samarbete, satsningar på näringslivet, kunnsande, utveckling av infrastruktur samt miljöskydd och förstärkande av säkerhet och beredskap. Stöd kan sökas också från projekt som undersöker klimatförändringar i polarområdena i Arktis samt Arktiska rådets konkreta arbete och från projekt som främjar i Arktis pågående internationellt samarbete.
- Finländskt kunnsande samt produkter och marknadsföringen av dem behöver design och branding. Finland är i detta hänseende ett lockande område t.ex. för Norge.
- Beslut om grundande av EU:s arktiska informationscentrum måste tas. Lapplands universitets Arktiska centrum utförde en förberedande projektutredning, men beslutet om grundandet av ett bestående informationscentrum dröjer ännu. Eftersom Norge inte är ett EU-land, skulle Rovaniemi vara en logisk plats för informationscentrumet.
- Näringslivet och närings-, trafik- och miljöcentralerna ska i samarbete med universiteten, yrkeshögskolorna och andra läroanstalter i landet ordna fördjupad språkundervisning både i allmänna språkkunskaper och i enlighet med specialbehov för olika företag i olika branscher. Aktivering av kunskaper i svenska språket är en grundförutsättning och konkurrensförmån för finländska aktörer i relation till länder utanför Skandinavien. Kunskaper i engelska är ofta obligatoriska vid sidan av svenska i krävande tekniska branscher och särskilt i branscher som kräver säkerhet.



Vetenskapscentral för företagens behov



Lapplands handelskammare lät år 2014 göra en enkät enligt vilken företagen i de nordliga delarna har klart flera handelsförbindelser med norra Sverige (69 %), Nordnorge (39 %) och Ryssland (17 %). Torneåborna var mest intresserade av industri, byggnad, energiindustri och gruvdrift.

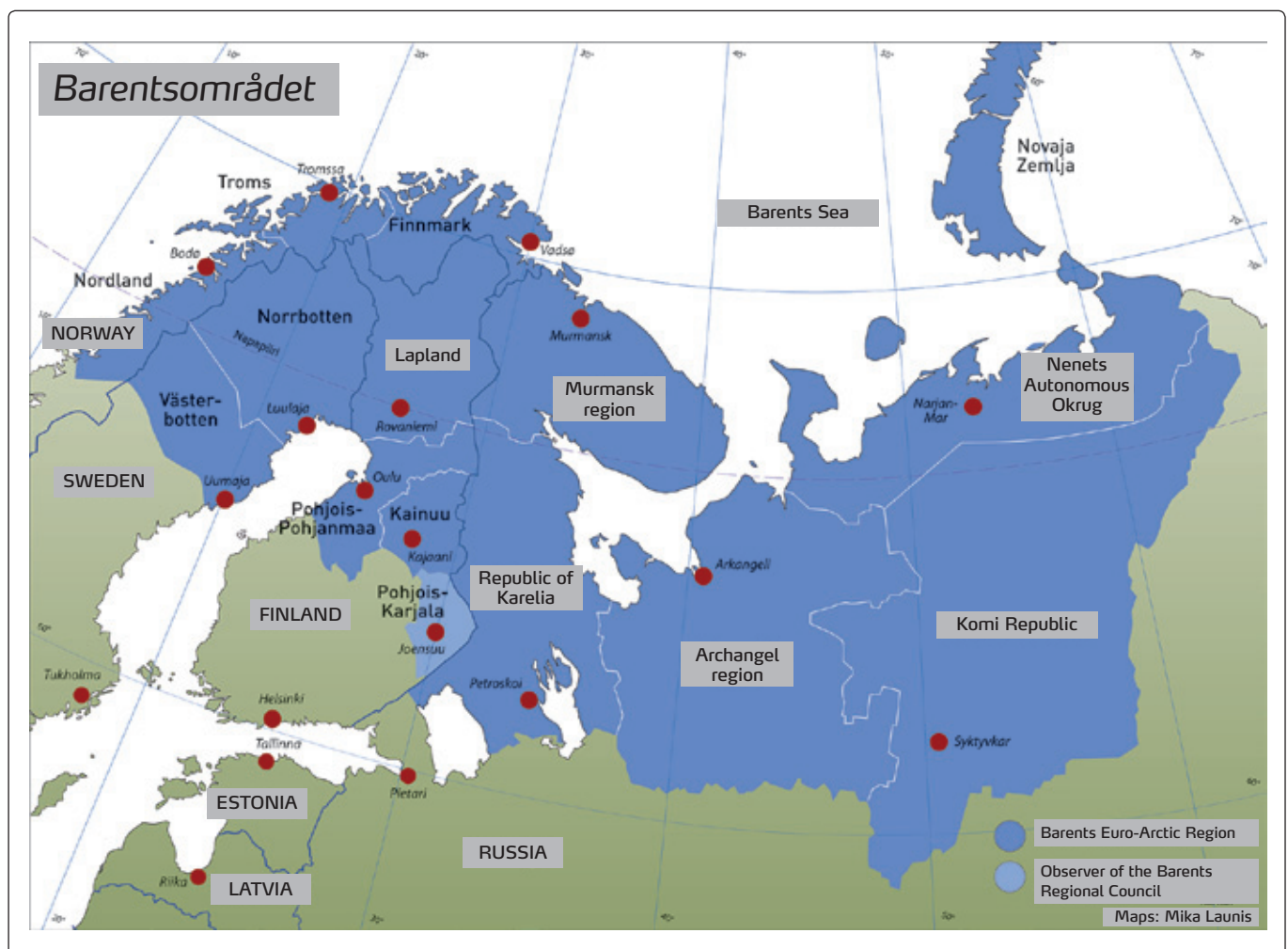
Som det absolut största hindret för affärsverksamhet såg man bristen på uppgifter om marknaden. För att främja affärsverksamheten saknade man framför allt åtgärder för att finna marknader, rådgivning för företag, skräddarsytt främjande av export samt mentorer för företagen.

I Finland finns ett växande intresse för affärsverksamhet och samarbete i de nordliga regionerna. Hur främjar man detta med hjälp av information och hur ska man i praktiken genomföra det? Attitydförändringar behövs, man ska tänka i stora banor, organisera verksamheten både i de nordliga delarna och från söder till norr med undvikande av byråkrati. Olika beredskap finns i olika branscher. Därför ska experter anlitas vid planering och verkställande av verksamhet. Utöver kunskap om olika branscher behövs allmän information och strategiska riktlinjer.

De arktiska och nordliga områdena är inte bara för stora företag. För att få igång projekt ska man samla de ledande aktörerna per bransch. Dessa ledarföretag, som har förmåga att sköta stora projekt, samlar små och medelstora företag som underleverantörer för projektet. Då man fokuserar på branscher, ska man analysera potentiella företag och underleveransnät. Till detta behövs ett team för underleverans. Kontinuerligt och regelbundet samarbete mellan aktörerna behövs anskaffande av ledande aktörer och underleveransföretag. Ekonomin och finansieringen i ledarföretagen ska vara i ordning.

Med tanke på kommunikationen behövs regelbundna regionala och skräddarsydda turnéer för att skaffa projekt och aktiviteter. Dessutom ska behövliga dokument finnas samlade på en plats för organisationer som är med i nättjänsten.

Bl.a. det norska Stortvikens finska dotterbolag ordnar företagsrådgivning och skapar förbindelser till norska industrin, olje- och gasbranschen, sjöfarten, byggande av infrastruktur, gruvdriften och trafikprojekt.



Källa: www.barentsinfo.org, Arktiska Central, Laplands universitet, Statsrådets kansli, Utrikesministeriet

Den finska Barentscentralen verkar som koordinator av verksamheten och marknadsförare av tjänster av företag i norra Finland som är experter på Barents (Lappland, norra Österbotten, Kainuu och mellersta Österbotten) i huvudsak till näringslivet. Den samlar kunniga inom området för en tjänstehelhet som fungerar enligt "en lucka"-principen. Centralen är en non profit 'matchmaker' organisation som förenar dem som erbjuder tjänster med dem som behöver dem.

Barentscentralen skaffar, samlar, skapar och förädlar information om de euroarktiska områdena i Barents för näringslivets, utbildningens och administrationens specialbehov. Centralen deltar aktivt i utbildnings-, forsknings- och i FoU-verksamheten. Centralen administrerar inte projekt.

Barentscentralens mål är:

- [kontakter till statsmakten och å andra sidan statsledningens kontakter till de viktigaste aktörerna i det euroarktiska området i Barents \(Nordnorge, norra Sverige, norra Finland, nordvästra Ryssland\).](#)
- [koordinering av den regionala, till Barents hänförande verksamheterna i Finland.](#)
- [större synlighet för Finland i Barentsområdet.](#)
- [utveckling av trafikförbindelserna inom det euroarktiska området i Barents och norra Finland.](#)
- [utveckling av de små och medelstora företagens verksamhetsmöjligheter](#)

REKOMMENDATIONER

- Man skapar en offentlig aktör för produktion av information och insamling av dokument för branschen med målet att få en riksomfattande uppdaterad informationstjänst över kommande och befintliga projekt. Verksamheten ska täcka hela Finland. Kommersiella aktörer skulle svara för verkställandet. Via riksomfattande verksamhet får man centraliserad information om projekt och nödvändig rådgivning för företag från en lucka. Arrangemanget ska ge möjlighet till exportfrämjande operationer och förevisningar för finländska företag. Materialet ska stå till buds centralt för företagen enligt olika branscher.
- Kontinuerlig uppföljning, utredning av affärspotential och närvaro i de nordliga områdena är viktigt för företagen. Det behövs förmedlarorganisationer, som har kunskande och direkta kontakter till de nordliga områdena såväl till företag som till myndigheter.
- För att kunna ta del av investeringar ska man få till stånd större både finländska och nordiska helheter, i vilka företagen kan delta. I Finland kan man förbättra efterfrågan genom att skapa sammanslutningar, genom att erbjuda möjligheter till projekt via större helheter och kluster.
- För att man ska få del av projekt måste man få med ledande aktörer i olika branscher. Det behövs ledarföretag, som har förmåga att sköta också större projekt och som samlar underleveransföretag till projekten genom att fokusera på branscher. Till detta hänför sig analys av potentiella ledarföretag och ett underleverantörsnät som skapas för dem. För att skaffa fram ledande aktörer och underleveransföretag behövs kontinuerligt och regelbundet samarbete.

Utgivare:

Finlands Näringsliv EK
PB 30 (Södra kajen 10)
00131 Helsingfors, Finland
www.ek.fi

Producent:

Protagon Consulting Oy

Rapporten på nätet:

www.ek.fi/arktisk

Layout:

Arja Nyholm, Jumo Oy

Mars 2015

Rapportens uppdragsgivare:

Finlands näringsliv EK
Finsk Energiindustri rf
Kemiindustrin rf
Turism- och Restaurangförbundet rf
Byggnadsindustrin RT rf
Teknologiindustrin rf

Finansiären:

TT Foundation