

Íslandsgáttirnar þrjár

Adsent

Össur Skarphéðinsson



Aukið frelsi í viðskiptum og sköpun nýrra tækifæra til að auka hagsæld Íslands eru grunnildi í þeirri utanríkisstefnu sem ég hef mótað fyrir Ísland. Áherslur mínar hafa einkum verið þrenns konar: Í fyrsta lagi að tengja Ísland nánari böndum við mikilvægustu markaðssvæði okkar, ekki síst Evrópulöndin, sem er sterkasti markaður Íslendinga. Í öðru lagi að spenna upp gáttir til nýrra markaða í Asíu þar sem efnahag þjóða fleygir fram. Þessir markaðir munu verða drifafli í hagvexti á öldinni og ég lít á þá sem mikilvægar nýræktir fyrir íslenska framleiðslu í framtíðinni. Í þriðja lagi að skapa Íslandi tækifæri til að gera norðurslóðir að uppsprettu mikilla, nýrra verðmæta fyrir land og þjóð. Þessa stefnu má gróflega draga saman í þrennt: Evrópuleiðina, Asíugáttina og norðurslóðir. Hver þeirra styrkir hina, og þó ein lokist eru hinar opnar. Kjarni þessarar stefnu er að veðja ekki öllu á einn framtíðarkost, heldur þróa marga.

Evrópuleiðin

Evrópuleiðin fól í sér umsókn um aðild að Evrópusambandinu. Hún miðar að því að gera Ísland að hluta af stærri og sterkari efnahagsheild, sem tryggir efnahagslegan stöðugleika, og heldur opnum þeim möguleika að taka upp evru í staðinn fyrir krónu – ef þjóðin svo kys. Það væri því glapræði að fresta viðræðum um aðild, og skera þannig endanlega á möguleikann til að taka upp evru í stað krónunnar. Það myndi skaða hagsmuni Íslands.

Uptaka evru felur í sér lækkun á vöxtum, verðbólgu – og verðlagi – og er auðveldasta leiðin til að kasta verðtryggingunni. Aðild að ESB mun samkvæmt reynslu annarra smáþjóða sem hafa gengið í sambandið stóráka eflendar fjárfestingar á Íslandi, minnka viðskiptakostnað um tugi milljarða árlega að sögn Seðlabankans og einfalda viðskipti. Hún mun því leiða til aukins útflutnings, meiri hagvaxtar, og fleiri starfa. Evrópuleiðin er langbesti kosturinn til að bæta lífskjör á Íslandi og tryggja stöðugleika fyrir fjölskyldur og fyrirtæki.

Stórsókn fyrir sjávarútveg

Utanríkisstefnan þarf að taka mið af sjávarútvegi, sem burðar-



Íslendingar á sumardeggi. „Það væri því glapræði að fresta viðræðum um aðild, og skera þannig endanlega á möguleikann til að taka upp evru í stað krónunnar. Það myndi skaða hagsmuni Íslands.“

ási í atvinnulífinu. Innan hans hefur verið tortryggni gagnvart Evrópuleiðinni. Sú tortryggni er á misskilningi byggð. Aðild opnar á stórsókn fyrir sjávarútveg í Evrópu. Hún mun í fyrsta lagi tryggja þær auðlindir, sem sjávarútvegur býr að í dag. Hún mun í öðru lagi afnema alla tolla á 500 milljóna manna markaði Evrópu. Í því felast einstök, ný tækifæri fyrir fjölmörg lítil fyrirtæki í fullvinnslu hringinn í kringum landið, sem í dag eru lokuð frá Evrópu með tollamúr.

Ástæðan fyrir að þau eru flest örmá er örliðill heimamarkaður. Yrði þeim boðið upp á tollalausan 500 milljóna manna heimamarkað ættu þau gríðarlega sóknarmöguleika. Enginn vafi er á að sum þeirra myndu vaxa upp í stór alþjóðleg fyrirtæki og skapa með útflutningi mikil, ný verðmæti fyrir íslenska samfélagið.

Með aðild myndi einnig útgerð og annarri vinnslu opnast opnast leið til að sækja fram í Evrópu í krafti einstakrar samkeppnishæfni. Í nýju samstarfi við evrópsk fyrirtæki í vinnslu og veiðum gæti íslenskur sjávarútvegur því

„Nú liggur fyrir að á þessari öld getur mestur auður Íslands komið úr norðrinu, ef olía finnst í vinnanlegu magni.“

líka náð miklum slagkrafti utan Evrópu þar sem sjávarútvegur er vanþróaður.

Sama gildir um landbúnað. Millistétt Evrópu er viljug til að greiða hátt verð fyrir heilnæma hágæðavöru eins og obbi íslenska landbúnaðar framleiðir. Evrópuleiðin felur því í sér sóknarmöguleika fyrir báðar þessar gömlu greinar, fyrir nú utan að hún leiddi til vaxtalækkana sem myndu létta 6–9 milljörðum af sjávarútvegi í vaxtagreiðslur árlega, og líklega rífum milljarði af bændum.

Asíugáttin

Kína og Indland sigla hraðbyri í að verða mestu efnahagsveldi veraldar innan skamms tíma. Suðaustur-Asía er sömuleiðis á fljúgandi siglingu. Millistétt Asíu mun strax á næsta áratug verða mótörinn í aukningu heimsviðskipta. Þetta geta orðið nýræktir Íslands í framtíðinni, ef rétt er á málum haldið. Við þurfum að tryggja fríverslun við þessi ríki, sem í framtíðinni geta greitt hátt verð fyrir íslenska framleiðslu, hvort sem hún er úr fiski, landbúnaði, eða skapandi greinum.

Innan EFTA hef ég því lagt mikla áherslu á fríverslunarsamninga við þennan heimshluta, ekki síst tvíhliða samning við Kína. Það hefur loks skilað ríkulegum ávöxtum – í apríl mun Ísland undirrita samning um fríverslun við Kína. Það er fyrsti samningur sem nokkru evrópsku ríki hefur tekist að gera við Kína um fríverslun. Þessi einstæði árangur mun skapa Íslandi gríðarlegt viðskiptalegt forskot inn í framtíðina.

Gegnum EFTA er Ísland einnig langt komið með fríverslunarsamning við Indland og áleiðis við sólrísuríki í SA-Asíu einsog Malasíu og Víetnam. Innan EFTA höfum við lagt drög að því að taka

upp viðræður aftur við Tæland, og á fundi með Trond Giske, utanríkisviðskiptaráðherra Noregs, í síðustu viku vorum við sammála um að EFTA hæfi viðræður við Mjanmar, og ræddum sérstaklega möguleika á fríverslun við Filippseyjar. Um þessar mundir er verið að ljúka við að koma upp þéttriðnu neti valinna ræðismanna í þessum löndum, sem allir eru mjög vel tengdir frá sjónarhóli verslunar milli Íslands og viðkomandi landa.

Aukin og góð tengsl við Asíu eru þar að auki mikilvæg með tilliti til þess að þau eru í fararbroddi um þróun nýrra siglingaleiða yfir norðurpól. Ný gátt til Asíu hefur því verið opnuð með áherslunni á fríverslun við sólrísuríki Asíu – og norðursiglingar.

Ný gátt til norðurs

Þegar ég kom í utanríkisráðuneytið 2009 gerði ég norðurslóðir að forgangsbætti í utanríkisstefnunni. Reynslan hefur sýnt, að það var hárrétt ákvörðun. Nú liggur fyrir að á þessari öld getur mestur auður Íslands komið úr norðrinu, ef olía finnst í vinnanlegu magni. Jafnvel án hennar geta ný tækifæri á norðurslóðum veitt tugum milljarða árlega inn í samfélagið á næsta áratug. En nýtingu auðlindanna fylgja hættur, og grunnstefnan um norðurslóðir felst í að takast á við þær samhliða því að búa í haginn fyrir ný tækifæri.

Margvísleg gögn benda til olíu á Drekasvæðinu – fyrir utan að í því eru sömu jarðlög og varðveita olíulindir við V-Noreg og NA-Grænland. Skýrustu vísbendingarnar eru kannski sýni sem örkaþátur í tengslum við norskt rannsóknarskip á leiðinni til NA-Grænlands tók úr neðansjávarfjalli sumarið 2011. Þar fundust skýrar leifar um olíu. Terje Haagevang, norskur sérfræðingur sem eytt hefur hálfri starfsævi í að rannsaka svæðið, telur að þar sé að finna mestu ónýttu olíulindir í heiminum. Norska olíustofnunin telur líka 80 prósentu líkur á að þar sé fremur að finna olíu en gas – sem er mjög jákvætt.

Fyrsta stóra tækifæri Íslendinga liggur þó í þjónustustarfsemi við „orkuþríhyrninginn“ sem ég hef skilgreint sem svæðið frá NA-Grænlandi til Jan Mayen, og suður til Ís-

lands. Markmið mitt er að tryggja að öll þjónusta við rannsóknir, tilraunaboranir og vinnslu innan orkuþríhyrningsins verði á Íslandi. Ég hef unnið kappsamlega að því í viðræðum við grænensk stjórnvöld og norsk, síðast í liðinni viku.

Við leit að olíu þarf stóra bor-palla til að stunda tilraunaboranir, og þeim fylgir gífurleg útgerð, bæði þjónustuskípa á hafi, en líka mikil umsvif í landi. Ef þjónusta við Drekasvæðið, norska svæðið handan þess, og við vinnslusvæði sem nú er í þróun út af NA-Grænlandi yrði öll veitt frá Íslandi gæti það fært tugi milljarða í gjaldeyri inn til Íslands á hverju ári. Það myndi líka gjörbreyta möguleikum á þróun byggðar á Norður- og Austurlandi. Íslendingar eru þegar farnir að sjá möguleikana í þessu. Í síðustu viku tilkynnti ég þannig í Fosnavåg í Noregi um kaup íslensks fyrirtækis, Fafnir Offshore, á fyrsta sérútbúna skipinu sem Íslendingar kaupa til þjónustu við olíuvinnslusvæði. Það kostaði litla 7 milljarða króna sem er hæsta verð fyrir skip keypt til Íslands.

Norðursiglingar um Ísland

Önnur veruleg tækifæri tengd norðrinu liggja í norðursiglingum – vöruflutningum með stórum ísstyrktum skipum milli Asíu og Evrópu yfir norðurheimskautið. Ísþekjan á heimskautinu bráðnar illu heilli mun örur en menn ætluðu, en fyrir vikið munu nýju siglingaleiðirnar opnast miklu fyrr en talið var. Fyrir Ísland skiptir langmestu að Miðleiðin svokallaða, sem liggur nánast þvert yfir norðurpól, opnast. Ástæðan er sú, að rökrétt endastöð hennar væri á Íslandi, þar sem líklegt er að ein af umskipunarhöfnum vegna leiðarinnar yrði. Það tækifæri færir nær – Kínverjar áforma nú að hefja þær hluta úr ári strax um 2020. Jafnvel þó aðeins örliðill hluti af flutningunum færi um Ísland mun það skipta geysilegu máli fyrir efnahag Íslands, og ekki síst þróun byggðar á norðausturhorninu.

Í pólitísku tilliti myndu norðursiglingar hins vegar gjörbreyta pólitísku vægi Íslands gagnvart Evrópu, Asíu og Norður-Ameríku – við yrðu aftur hin ósökkvandi móðurstöð sem yrði lífsnauðsynleg fyrir siglingar um Miðleiðina. ■