

# Samkeppnisstaða skipaiðnaðar

Úttekt og tillögur

September 2002



---

## EFNISYFIRLIT

1. TILGANGUR
2. MEGINNIÐURSTÖÐUR
3. TILLÖGUR AÐ ÚRBÓTUM OG STEFNU-MÖRKUN
  - Fjármögnun – tryggingar
  - Samstarf – markaðssetning – sérhæfing
  - Aðgerðir innan fyrirtækjanna
  - Opinber innkaup
  - Þekking og mannauður
4. SVÓT greining skipaiðnaðarins

### Viðauki 1. Starfsumhverfi greinarinnar innan-lands

- Gengismál, fjármagn og skattar
- Greiðslufyrirkomulag í viðskiptum við erlenda aðila
- Kostnaðarþættir
- Samantekt á stöðu skipaiðnaðarins

### Viðauki 2. Innviðir greinarinnar á Íslandi

- Fjöldi fyrirtækja
  - Þjónustufyrirtæki
  - Nýsmiðar
- Íslenski skipaflotinn
- Markaðsstaða

### Viðauki 3. Markaður fyrir fiskiskip í Evrópu

- Almennt
- Styrkir vegna fiskveiða og stjórnun flota í ESB

### Viðauki 4. Samkeppnisumhverfi

- Almennt
- Ríkisstyrkir vegna skipasamiða
- Samkomulag OECD
- ESB og Samtök vestur- evrópskra skipasmiðja
- Einstök lönd (Stóra- Bretland, Danmörk, Noregur, Holland, Pólland, Þýskaland, Kanada, Chile, Kína)

Heimildir – Viðtöl og fundir, ritaðar heimildir, vefsíður

# Skýrsla

## 1 TILGANGUR

Tilgangur verkefnisins var að afla þekkingar á starfsskilyrðum skipaiðnaðar í helstu samkeppnislöndum Íslands og fá vitneskju um aðferðir sem þau beita til að styrkja samkeppnis- og markaðsstöðu sína. Æskileg þróun skipaiðnaðarins var metin og sérúrlausnarefni skilgreind til að fylgja henni eftir.

Verkefninu var skipt í þrjá meginþætti:

1. Afla upplýsinga um starfsaðferðir, starfsumhverfi og markaðsstöðu í helstu samkeppnislöndum Íslands á EES-svæðinu.
2. Skilgreina færi sem gefast ef beitt er svipuðum eða sömu aðferðum og fram koma í lið 1.
3. Móta tillögu um aðgerðir í málefnum íslensks skipaiðnaðar.

Verkefnið var unnið í samráði við Svein Þorgrímsson, skrifstofustjóra í iðnaðar-ráðuneytinu og Ingólf Sverrisson, deildarstjóra hjá Samtökum iðnaðarins. Ráðgjafi af hálfu Deloitte & Touche – Ráðgjöf ehf. var Óskar Einarsson.

Upplýsinga var aflað með viðtölum við aðila tengda greininni, bæði innanlands og utan. Farið var yfir helstu skýrslur og gögn um skipaiðnaðinn sem hægt var að finna. Skýrslunni fylgir heimildaskrá yfir helstu gögn sem notuð voru við gerð hennar.

## 2 Megin niðurstöður

- Undanfarin ár hefur skipaiðnaðurinn búið við verulegan samdrátt, jafnt í veltu sem mannafla, sem hefur veikt greinina til muna. Sem dæmi um samdrátt má nefna að árin 1987 til 1994 nam hann 60% en tekjur hafa heldur vaxið síðan. Mjög sveiflukennd umsvif hafa einkennt greinina.
- Hátt raungengi íslensku krónunnar hefur veikt mjög samkeppnisstöðu greinarinnar. Síðastliðið ár hefur staðan batnað með lækkuðu raungengi. Sveiflur í gengi skapa mjög erfiða samkeppnisstöðu.
- Helstu annmarkar á starfsumhverfi skipaiðnaðarins er hátt vaxtastig, erfiðleikar við öflun rekstrarfjár og fjármögnun verkefna. [Þar sem ber mest á milli skipaiðnaðar á Íslandi og í samkeppnislöndum er aðgengi að fjármagni og ábyrgðum hjá útflutnings- og tryggingalánasjóðum. Mikilvægastar eru ábyrgðir vegna sölusamninga (Bond Guaranties)].
- Kostnaður við útseldan tíma á Íslandi er með því lægra sem þekkest í norðanverðri Evrópu og ætti að gefa svigrúm til aukinnar samkeppnishæfni um verkefni.
- Skipaiðnaðinum stendur ógn af kvótasamdrætti, samþjöppun í útgerð og samkeppni við nýsmíði í lágláunalöndum.
- 15 fyrirtæki eiga upptökumannvirki en af þeim eru 7 til 8 með einhverja starfsemi að gagni um þessar mundir. Átta þeirra hafa einhvern tímann stundað skipasmíði. Veruleg umframafkastageta er í upptöku skipa og þjónustu við þau ef einvörðungu er miðað við innlenda flotann.
- Engin nýsmíði hefur verið unnin fyrir erlenda kaupendur fyrr en í lok síðastliðins árs. Ástæður þess eru væntanlega takmörkuð markaðssetning, óhagstætt gengi fram til þessa og erfið erlend samkeppni, m.a. vegna niðurgreiðslna í samkeppnislöndum.
- Skipasmíðar innanlands hafa verið takmarkaðar undanfarin 10 ár. Stærsta fyrirtækið í smíði nýrra skipa á þessum tíma hefur verið Ósey í

---

Hafnarfirði. Síðastliðin 20 ár hefur um helmingur nýrra skipa íslenska fiskiskipaflotans verið smíðaður hér á landi en markaðshlutdeild talsvert minni miðað við rúmtak. Ástæðan er sú að innanlands hafa nær eingöngu verið smíðuð skip undir 25 m undanfarinn áratug.

- Mjög miklar tímabundnar sveiflur hafa einkennt endurnýjun flotans en ekki jöfn endurnýjun. Ytri aðstæður, svo sem breytingar í fiskveiðistjórnun og annað tengt ýmsum stjórnvaldsákvörðunum ásamt sérstökum markaðsaðstæðum, hafa stýrt endurnýjun flotans.
- Meðalaldur bátaflotans er mjög hár. Margir bátar eru í raun verðlausir og ekki seljanlegir á alþjóðamarkaði. Meðalaldur báta af stærðinni 51 – 500 brl. er nærri 30 ár. Margir þeirra eru komnir fram yfir eðlilegan líftíma en hins ber þó að geta að margir hafa verið endursmíðaðir að miklu leyti. Gerlegt ætti að vera að smíða báta af stærðinni 20 – 40 m hér á landi til að endurnýja þá báta sem eru úr sér gengir.
- Íslenskur skipasmíðaiðnaður ætti að vera samkeppnishæfur á alþjóðamarkaði í smíði skipa frá 20 – 40 m að lengd. Færeyjar eru vænlegur markaður, eins Írland og jafnvel Skotland svo og fleiri lönd við NA-Atlantshaf.
- Suður-Kórea hefur sótt mjög fram á alþjóðlegum markaði á síðustu árum og hefur nú um 40% markaðshlutdeild á heimsvísu. Næstir eru Japanir með svipaða hlutdeild en Evrópa í heild sinni er hálfdrættlingur með um 20% markaðshlutdeild. Útflutningur er ríkur þáttur í skipaiðnaði í flestum samkeppnislöndum.
- Beinir rekstrarstyrkir til skipasmíða eru ekki lengur leyfðir innan ESB og EES. Þeir voru allt að 28 % fyrir 15 árum en hafa numið um 9 % frá árinu 1992.
- Ríkisstyrkir til skipasmíða í ESB löndum voru lagðir af frá ársbyrjun 2001. Síðan hefur aðeins verið heimilt að vinna við skip sem höfðu verið pöntuð fyrir þann tíma en þó ekki lengur en til ársloka 2003. Margar

pantanir liggja því fyrir hjá evrópskum skipasmíðastöðvum og sú staða getur veitt íslenskum skipaiðnaði tímabundið sóknarfæri.

- Þó að ríkisstyrkir hafi verið afnumdir verður heimilt að veita styrki til skipaiðnaðarins vegna rannsókna og þróunar og á grunni almennra byggðastyrkja eftir árslok 2003.

### 3 TILLÖGUR AÐ ÚRBÓTUM OG STEFNUMÖRKUN

#### – leiðir til að byggja upp skipaiðnaðinn

Eftirfarandi fimm tillögur eru mótaðar með hliðsjón af niðurstöðum þeirra athugana sem gerðar voru. Þær taka m.a. mið af því sem til fyrirmyndar þykir í samkeppnislöndum. Eins byggjast þær á sambærilegum aðgerðum sem unnar eru í samvinnu stjórnvalda og iðnaðarins í þessum löndum og miða að því að efla samkeppnishæfni skipaiðnaðarins. Til að unnt verði að styrkja stöðu íslensk skipaiðnaðar er lagt til að gripið verði til eftirfarandi ráðstafana:

#### • 1. Fjármögnun – tryggingar

Auka hagstæða og lipra fjármögnun verkefna og trygginga vegna útflutnings og samningsgerðar. Styrkja starfsemi Tryggingasjóðs útflutningslána til að tryggja áframhald sóknar á erlenda markaði. Sérstaklega verði hugað að ábyrgðum til skamms tíma.

#### • 2. Samstarf – markaðssetning – sérhæfing

Auka samstarf innan greinarinnar og við hönnuði skipa. Nýta núverandi getu til útflutnings og aukinna umsvifa með sameiginlegri markaðssókn og sérhæfingu einstakra fyrirtækja við smíðarnar.

#### • 3. Aðgerðir innan fyrirtækjanna

Styðja við innri endurbætur og hagræðingu fyrirtækja í skipaiðnaði, m.a. með því að koma á virku gæðaeftirliti og umbótum á framleiðsluferlum.

#### • 4. Opinber innkaup

Koma á formlegu samráði greinarinnar og viðkomandi stjórnvalda um framkvæmd opinberra útboða vegna kaupa á nýsmíði og/eða þjónustu.

#### • 5. Þekking og mannauður

Fullnægja hæfniskröfum og vinna að því að menntun og símenntun starfsmanna í skipaiðnaði taki ætíð mið af tækniþróun, gæðakröfum og aukinni framleiðni. Efla nýliðun í greininni og bæta ímynd hennar.

**Þær tillögur, sem hér eru settar fram, byggjast á samvinnu stjórnvalda og skipaiðnaðarins til að bæta samkeppnishæfni fyrirtækjanna og skipaiðnaðarins í heild. Þær fela í sér aðgerðir sem falla innan gildandi lagaheimilda og leiða ekki til mismununar á fyrirtækjum. Hér á eftir er fjallað nánar um hverja þessara tillagna fyrir sig.**

## **1. Fjármögnun – tryggingar**

**Veita þarf auknu fjármagni til verkefna og trygginga vegna útflutnings og samningsgerðar. Styrkja þarf starfsemi Tryggingasjóðs útflutningslána til að árangurs sé að vænta af sókn á erlenda markaði. Sérstaklega verði hugað að ábyrgðum til skamms tíma sem er ein helsta forsenda þess að samkeppnisstaðan við nágrannalöndin verði jöfnuð og árangur í útrás á erlenda markaði náist.**

Öflugur tryggingasjóður útflutningslána er ein meginforsenda sóknar á erlenda markaði. Þetta á ekki einvörðungu við um skipaiðnaðinn, heldur framleiðslu- iðnaðinn í heild sinni svo og útflutning verkefna, t.d. á orkusviði. Sjá má dæmi um slíka sjóði t.d. í Noregi, Svíþjóð og Danmörku. Starfsemi þeirra er ekki skilgreind sem ríkisaðstoð því að miðað er við að þeir séu sjálfbærir og starfi á viðskiptagrundvelli. Ríkisvaldið leggur í upphafi til stofnfé sem nægir til þess að sjóðurinn geti tekið á sig veittar skuldbindingar.

Tryggingasjóðir útflutningslána veita ábyrgðir sem gera fyrirtækjum kleift að afla lánsfjár hjá öðrum fjármálafyrirtækjum (t.d. viðskipabönkum) til tiltekinna verkefna. Tryggingasjóður veitir framleiðanda eða viðskiptabanka ábyrgð á útflutningsláni. Það er síðan notað til fjármögnunar erlends aðila á verkefnakaupum hér á landi.

Evrópureglur um ríkisaðstoð heimila ekki að slíkur sjóður veiti útflutningslána- ábyrgðir til skemmri tíma en tveggja ára nema því aðeins að hann sé sjálfstæð rekstrareining. Þó er í gildi til loka árs 2002 heimild fyrir ESA að veita undanþágu til bráðabirgða til að bjóða ábyrgðir til skemmri tíma. *Miklu máli skiptir að stjórn- völd nýti þessa heimild þannig að íslensk fyrirtæki sitji að þessu leyti við sama borð og erlendir keppinautar.*

Miklu skiptir að framleiðendur beini öllum útflutningsviðskipum sínum í gegnum tryggingasjóðinn sem veiti á móti ábyrgðir án tillits til áhættustigs. Með því móti fengi sjóðurinn nægjanleg viðskipti til að treysta rekstur sinn og viðskiptavinir hans að njóta trygginganna sem stuðla að lægri fjármagnskostnaði. Til hagræðis verði gerðir rammSAMNINGAR við framleiðendur um slík viðskipti.

Varðandi fjármögnun verkefna er tvennt veigamest. Annars vegar eru rekstrarlán til framleiðanda meðan á smíðinni stendur en hins vegar möguleiki á langtíma fjármögnun til handa kaupanda til að standa straum af þeim skipum og/eða búnaði sem hann kaupir.

Vegna almennra jafnræðissjónarmiða þarf að gera innlendum aðilum kleift að njóta sömu kjara í fjármögnun skipasmíðaverkefna hvort sem skipt er við erlendar stöðvar eða innlendar.

Til að viðunandi árangur náist þarf að koma á samstarfi viðskiptabankanna og ennfremur Tryggingasjóðs útflutningslána. Sjóðurinn myndi veita endurgreiðslu- ábyrgð (Refund Guaranty) og ennfremur ábyrgð á afhendingu, þ.e. skilatrýggingu (Performance Guaranty), sem síðan yrði nýtt til að fjármagna smíðaverkefni á samkeppnishæfum vöxtum fyrir milligöngu viðskiptabanka.

## 2. Samstarf – markaðssetning - sérhæfing

**Auka þarf formlegt samstarf innan greinarinnar og við hönnuði skipa. Nýta þarf fyrirliggjandi getu til útflutnings og auka umsvif með sameiginlegri markaðsfærslu og sérhæfingu einstakra fyrirtækja við smíðarnar.**

**Til þess að unnt sé að bjóða heildarlausnir og ná meiri árangri í útflutningi er mikilvægt að koma á öflugu samstarfi allra í virðiskeðjunni, þ.e. milli hönnuða, skipasmíðastöðva, markaðsfyrirtækja og fjármögnunarfyrirtækja.**

Með samstilltu átaki hafa margar þjóðir náð eftirtektarverðum árangri í útflutningi með samstilltu átaki þar sem geta og þekking ólíkra aðila er samnytt til að ná skilgreindum markmiðum. Draga má lærdóm af markaðsátaki Breta þó svo að bresk stærðarhlutföll séu önnur.

Fyrir okkur er nærtækast að vinna að markaðsmálum skipaiðnaðarins undir hatti Utflutningsráðs eftir því sem hlutverk þess gefur tilefni til. T.d. mætti koma á markaðsneti sem væri útfært á NAS-verkefninu ("North Atlantic Solutions").

Fyrir slíkt markaðsnet er mikilvægt að byggja upp sambönd við helstu skipasala á þeim markaðssvæðum sem um ræðir og einnig við innlenda aðila. Meðal hlutverka þess yrði að kynna hvað íslensku stöðvarnar geta boðið. Það má gera með markvissri kynningu en síðan fá skipasalarnir sína þóknun þegar sala er í höfn.

Í reglum ESA um ríkisaðstoð segir að heimilt sé að aðstoða lítil og meðalstór fyrirtæki (þ.e. fyrirtæki með færri en 250 starfsmenn), t.d. til þess að auka samstarf sitt („by encouraging cooperation between them“). Ljóst er að á þessu sviði er

margt hægt að gera, sérstaklega að styðja við uppbyggingu samstarfsnets í byrjun en það tekur síðan við og verður sjálfbært á eigin viðskiptaforsendum.

Einnig er að einhverju leyti hægt að beita svokallaðri „de-minimis“ reglu sem leyfir minniháttar fjáraðstoð opinberra aðila við tiltekin verkefni. Mikilvægt er að koma á samvinnu skipasmiðja, hönnuða, ráðgjafa og lánafyrirtækja/banka til þess að nýta þá möguleika sem við blasa til sóknar á erlendum mörkuðum. Einnig er mikilvægt að samræma gögn og eyðublöð fyrir samningsgerð en það á jafnt við um nýsmíðar og/eða breytingar og þjónustu.

Hollendingar hafa staðið mjög framarlega í því að byggja upp virk samstarfsnet í skipaiðnaðinum og margt hægt að læra af þeim.

## 3. Aðgerðir innan fyrirtækjanna

**Styðja þarf við innri endurbætur og hagræðingu fyrirtækja í skipaiðnaði, m.a. með því að koma á virku gæðaeftirliti og umbótum á framleiðsluferlum.**

**Það gæti verið átaksverkefni í tiltekinn tíma þar sem fyrirtækjum í skipaiðnaði væri gert kleift að kaupa ráðgjafaþjónustu til að innleiða nýja starfshætti.**

Í reglum ESA um ríkisaðstoð er heimilt að veita litlum og meðalstórum fyrirtækjum allt að 50 % styrk til kaupa á utanaðkomandi ráðgjafaþjónustu, t.d. á sviði upplýsingatækni, fjárhagslegra athugana vegna nýrrar tækni og annarrar hagræðingar, umhverfismála, úttektar á nýjungum o.s.frv. Þessari reglu er m.a. beitt í nokkrum verkefnum Nýsköpunarsjóðs og er sú grundvallarregla sem verkefni iðnaðarráðuneytis, „Átak til atvinnusköpunar“ byggist á.

Sem dæmi um stuðningshæf verkefni má nefna gæðavottun, sem brýnt er að taka á, því að oft eru sett skilyrði um að framleiðandi hafi vottað gæðakerfi eða framleiðslustýringu. Í útboðum erlendis er t.d. gerð krafa um „Accreditation of an

ISO Quality Assurance Standard," sérstaklega í opinberum útboðum og útboðum stórra fyrirtækja.

Ekki er ástæða til að einblína á upptöku gæðastjórnunar skv. staðlinum ISO 9000, heldur þarf að leita leiða til að skilgreina þessi mál innan greinarinnar á hagkvæman hátt. Ljóst er að gæðavottun eða gæðatryggingar í einhverri mynd verða mikilvægari þáttur í samkeppnislöndunum. Sem dæmi má nefna að mörg pólsk fyrirtæki hafa innleitt vottuð gæðakerfi síðustu ár sem mun ótvírætt bæta samkeppnisstöðu þeirra. Eins geta vottuð gæðakerfi skipt máli t.d. vegna verkábyrgða, þar sem gæðafærlið tekur á þáttum eins og verktöfum, breytingum o.fl.þ.h. og getur orðið til þess að auðveldara verði að afla verkefna þegar til eru skilgreindir ferlar um það hvernig taka skal á frávikum.

Best væri að koma á átaksverkefni á grundvelli gæðakerfis sem Samtök iðnaðarins hafa þróað. Þá gætu fyrirtækin sótt um aðstoð fyrir skilgreind verkefni til að bæta samkeppnishæfni sína og taka á þeim þáttum sem eru skilgreindir hér að framan.

#### 4. Opinber innkaup

**Koma þarf á formlegu samráði skipaðnaðarins og viðkomandi stjórnvalda um framkvæmd opinberra útboða vegna kaupa á nýsmíði og/eða þjónustu.**

**Gott samstarf fulltrúa verkkaupa og iðnaðarins er ein meginforsenda þess að komist verði hjá óþarfa misskilningi. Það getur leitt til skýrari kröfulýsinga og aukins aðgengis innlendra fyrirtækja að opinberum verkefnum í skipaðnaði. Mikilvægt er að stór skipaðnaðarverkefni nýtist til að auka tækniþekkingu og verkunnáttu í greininni.**

Brynt er að sátt sé um útboðsaðferðir opinberra aðila. Þess vegna er nauðsynlegt að koma á virku samráði skipaðnaðarins, Ríkiskaupa og þeirra fagráðuneyta sem hafa málefni útgerðarinnar á sinni könnu. Mikilvægt er að allir skilji aðstæður hver annarra og sátt sé um þær kröfur sem gerðar eru til skipaðnaðarins. Þá er mikilvægt að skipaðnaðurinn fái hóflegan tíma til að laga sig að nýjum kröfum sem nauðsynlegt verður að gera til hans. Til að vinna að þessu þarf að koma á fót samstarfshópi fyrrnefndra aðila til þess að eyða allri hugsanlegri tortryggni og efla skilning á aðstæðum allra sem málið varðar.

Í samkeppnislöndum innan EES ber öllum að fylgja samræmdum reglum um opinber innkaup („Public Procurement Procedures“) en útfærsla þeirra hefur verið nokkuð breytileg. Í meginatriðum er þó alltaf greint á milli innkaupaaðferða vegna hergagna og annars búnaðar til borgaralegra nota. Munurinn á framkvæmd innkaupareglanna felst fyrst og fremst í kröfulýsingunum þar sem tekið er tillit til sérstakra aðstæðna og hvernig kostnaður er metinn.

Aðstæður einstakra landa eru mjög mismunandi, t.d. hvað varðar sjólag, og aðrar veðurfarslegar aðstæður. Einnig er rekstrar- og þjónustuöryggi mismikið, t.d. vegna landfræðilegrar legu og fjarlægðar. Í mörgum tilvikum er nauðsynlegt að beita jákvæðri mismunun vegna slíkra aðstæðna án þess að gengið sé á hlut samkeppninnar. Þannig þarf ávallt að gæta þess að til sé í landinu kunnáttu til að gera við það sem bílar og veita skipum nauðsynlega þjónustu, t.d. fyrirbyggjandi viðhald. Þetta er einkar mikilvægt hér á landi vegna legu landsins og mikillar fjarlægðar frá erlendum höfnum. Þekking og færni í slíkum verkefnum fæst ekki nema innlendar stöðvar hafi að einhverju leyti átt þátt í smíði skipanna og prófun þeirra við raunaðstæður á íslensku hafsvæði. Því er ástæða til að leggja áherslu á mikilvægi náinnar samvinnu við íslenskar skipasmíðastöðvar eða að þær taki a.m.k. þátt í smíðum með erlendum stöðvum.

Annað öryggisatriði er að útboðsgögn og smíðateikningar séu til á íslensku og á grundvelli þess er eðlilegt að íslenska verði hið formlega útboðstungumál á Íslandi. Ef aðstæður krefjast þess að gögn séu á erlendu máli í einhverju tilviki er hagkvæmast og best að slíkar þýðingar séu á kostnað og ábyrgð skipasmíðastöðvarinnar (verktakans).



Í ljósi allþjóðlegrar þróunar er æskilegt að opinberir innkaupaaðilar og skipaiðnaðurinn hugi sameiginlega að breytingum á útboðsformi og kanni t.d. hvort svokallaðar bestu kaupa aðferðir („Best Value Methods“) geti hentað hér á landi.

Auk gæða og öryggis er kostnaðurinn veigamesta atriðið þegar tilboð eru metin. Dæmi er um að mat á heildarkostnaði, þ.e. beinum verklaunum til verktaka og öðrum kostnaði verkkaupa, t.d. vegna siglinga, eftirlits og frátafa, hafi sætt harðri gagnrýni. Slíkt rýrir gagnkvæma tiltrú sem þarf að ríkja milli samstarfsaðila.

Mikilvægt er fyrir greinina og fulltrúa hins opinbera, þ.e. bæði Ríkiskaup og fagráðuneyti, sem kaupa þjónustuna, að koma á virku samráði um það hvernig unnið skuli að útboðum og verklýsingum þannig að gagnkvæmt traust ríki og hver aðili skilji aðstæður annarra.

## 5. Þekking og mannauður

**Fullnægja þarf hæfniskröfum og vinna að því að menntun starfsmanna í skipaiðnaði og símenntun þeirra taki ætíð mið af tækniþróuninni, gæðakröfum og aukinni framleiðni.**

**Markmiðið er að tryggja að í skipaiðnaði starfi hæft og vel menntað fólk og að efla jafnframt nýliðun í greininni.**

Fræðsluráð málmíðnaðarins, Starfsgreinaráð í málm-, véltækni- og framleiðslugreinum og menntamálaráðuneytið hafa unnið gríðarmikið starf síðustu ár sem stuðla á að góðri menntun og símenntun starfsmanna í málmíðnaði.

Fjórar námskrár, þ.e. í blikksmiði, rennismiði, stálsmiði og vélvirkjun, hafa verið endurnýjaðar og færðar að þörfum atvinnulífsins. Ennfremur er lokið gerð fimmtu

námskrárinna, þ.e. í málmstöðu, og verið að ljúka endurskipulagningu þess hluta náms í greininum fjórum sem fram fer á vinnustöðunum (15 mánuðir).

Því má segja að lokið hafi verið að mestu við að skilgreina innihald námsins en eftir er að tryggja að skólarnir búi við þá aðstöðu, vélar og tæki sem gerir þeim kleift að kenna samkvæmt námskránum eins og þær liggja nú fyrir. Ljóst er að ekki geta allir skólar, sem hingað til hafa kennt þessar greinar, kennt þær allar til lokaprófs. Þess vegna féllust fulltrúar atvinnulífsins á þá tillögu menntamálaráðuneytisins að útfæra einn skóla sem gæti kennt allar greinarnar með sóma á grundvelli kjarnaskólahugmyndarinnar sem um getur í framhaldsskólalögunum frá 1996. Aðrir verkmenntaskólar hefðu svo fullt aðgengi að kjarnaskólanum fyrir nemendur sína og kennara. Hann yrði e.k. þróunarsetur málmíðnaðarins og þangað leituðu nemendur, aðrir skólar og fyrirtæki um kennslu, þjálfun og endurmenntun í samvinnu við Fræðsluráð málmíðnaðarins (FM). Fulltrúar FM og þáver. menntamálaráðherra lögðu á sig mika vinnu til að útfæra þessa hugmynd og haustið 2001 lágu tillögur nefndarinnar fyrir um að sjálfseignarstofnun á vegum FM ræki slíkan skóla næstu fimm árin. Þjartsýni hafði ríkt um að þarna væri fundin vænlegur flötur á að tengja atvinnugreinina og framkvæmd iðnnámsins með beinum hætti og tryggja með því að kröfur í námskrám skiluðu sér í náminu. Þessi hugmynd hefur þó enn ekki enn náð fram að ganga þar sem menntamálaráðuneytið hvarf frá ofangreindri útfærslu og beðið er eftir nýrri stefnu að þessu leyti. Mjög brýnt er að skarið sé tekið af í þessu efni hið bráðasta svo að kennsla geti farið fram sem víðast samkvæmt nýstaðfestum námskrám málmíðna.

Fræðsluráð málmíðnaðarins hefur haldið fjölbreytt námskeið fyrir fagmenn og stjórnendur í greininni. Um þessar mundir er ráðið að endurskoða alla starfsemi sína til framtíðar og stefnir að því að bæta þjónustuna við fyrirtækin og starfsmenn þeirra. Nú er viðurkennt að ein meginforsenda þess að málm- og skipiðnaðurinn standist allþjóðasamkeppni sé að símenntun starfsmanna sé á við það sem best gerist meðal samkeppnisþjóða.

Ímynd greinarinnar svo og annarra iðnmenntagreina er viðfangsefni sem sinna þarf enn betur og með meira afgerandi hætti en verið hefur. Það tengist líka því viðfangsefni Samtaka iðnaðarins að efna til ráðstefnu, funda og sífelldrar kynningar um nám, tækifæri og framtíð iðngreina. Þar eru mikil áform í undirbúningi og

---

verður í þeim efnum tekið mið af vinnubrögðum og reynslu systursamtaka iðnaðarins í nágrennalöndunum.

Samkvæmt reglum ESB er opinber stuðningur við endurmenntun heimill. Almennt er hægt að veita 50% stuðning vegna kostnaðar við þjálfun og menntun starfsfólks fyrirtækja svo framarlega sem það er skilgreint sem almenn menntun sem ekki er bundin einu tilteknu fyrirtæki. Um leið og þjálfun er sögð sértæk fyrir fyrirtækið er leyfður 25% stuðningur. Hins vegar er þarna um vilt svið að ræða og ýmis úrræði tiltæk.

## 4 SVÓT GREINING SKIPAIÐNAÐARINS

Eftirfarandi samantekt, um styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri, sýnir nokkrar helstu niðurstöður þeirrar greiningar sem liggur framangreindum tillögum til grundvallar. Samantektin er sett fram í þeim tilgangi einum að gefa samfellt yfirlit yfir málaflokkinn.

### Styrkur

- Íslenskur sjávarútvegur er öflug atvinnugrein
- Mikil þekking á smíði og viðhaldi fiskiskipa
- Nýjasta tækni og búnaður í íslenskum skipum
- Skipaiðnaðurinn býr í nálægð við öflugan og kröfuharðan heimamarkað
- Gæði framleiðslu og trygg afhending
- Góð þekking á vinnsluaðferðum og búnaði til vinnslu
- Góð tækniþekking á hönnun skipa innanlands

### Veikleiki

- Fjárhagslega veik fyrirtæki
- Erfitt aðgengi að rekstrarfé
- Umframafkastageta í upptökumannvirkjum
- Skortur á öflugum markaðs- og sölustarfi
- Skortur á samfelldum verkefnum
- Nýliðun í fagstéttum of lítil
- Fiskiskipamarkaður þröngur og mjög sérhæfður

### Ógnanir

- Takmörkuð sókn til veiða hamlar endurnýjun
- Samkeppni um erlendar niðurgreiðslur smíði og viðgerðir
- Samkeppni við ljóðir með hærra tæknistig og/eða sérhæfingu
- Smíðageta umfram eftirspurn á heimsmarkaði
- Minnkandi floti innanlands og stærri skip
- Minnkandi tíðni á upptökum og breytt ljónusta
- Óstöðugleiki í gengi íslensku krónunnar
- Hátt vaxtastig á Íslandi

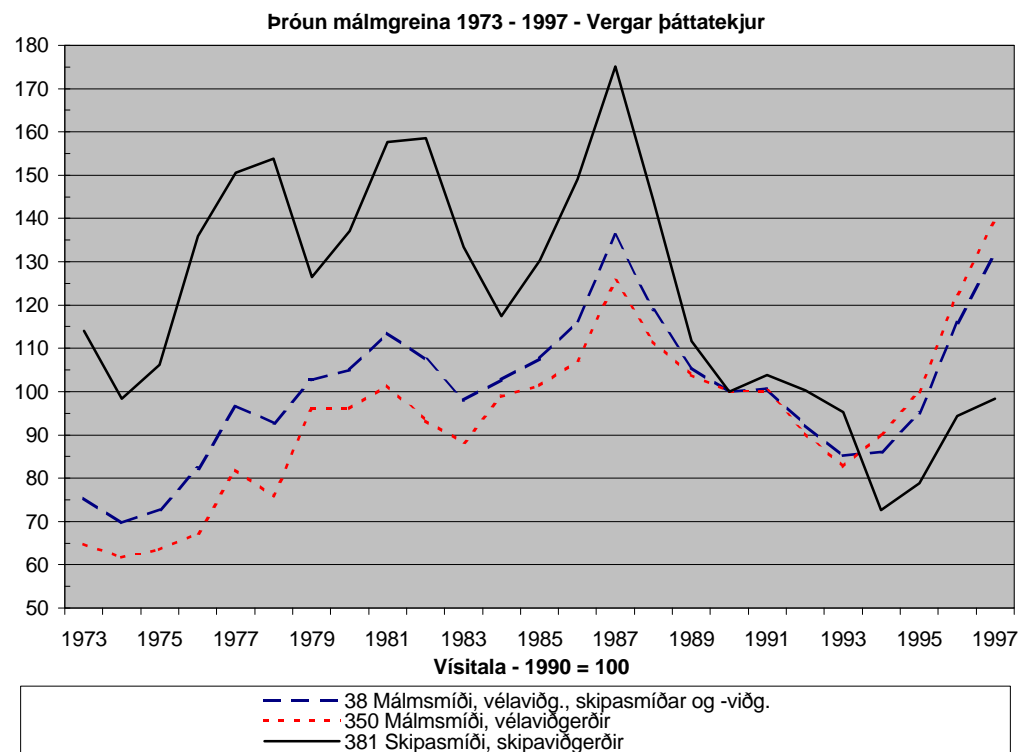
### Tækifæri

- Ríkisstyrkir innan ESB að renna sitt skeið á enda
- Bætt raungengi íslensku krónunnar
- Nýtilkomin góð reynsla af útflutningi fiskiskipa
- Styrkir innan ESB til kaupa og endurnýjunar á fiskiskipum
- Sérhæfing í smíði fiskiskipa 20 – 40 m á alljóðamarkað
- Aukið samstarf við hönnuði – seljendur – samstarfsnet

## VIÐAUKI 1. STARFSUMHVERFI GREINARINNAR INNANLANDS

Skipaiðnaður á Íslandi hefur verið mjög sveiflukenndur og sést best á því hvernig vegar þáttatekjur hafa þróast síðastliðin 30 ár. Eins og sést á mynd 1, þar sem þáttatekjur eru settar jafnt og 100 fyrir árið 1990, voru umsvif greinarinnar mest á árinu 1987, eða 175, en síðan fer greinin í raun í frjálst fall sem endar með því að samdráttinum lýkur árið 1994, en þá er vísitalan 72,6. Þarna er í raun um rífleg 60 % samdrátt að ræða og ljóst að við slíka kollsteypu verður staða greinarinnar erfið. Fyrir toppinn 1987 eru tveir toppar og dældir á milli sem stuðla enn frekar að sveiflukenndum rekstri greinarinnar. Á myndinni er líka dregin staða málmsmíði og vélaviðgerða til samanburðar, en þar koma fram sveiflur á sömu tímum og sambærileg þróun en þó öll mun vægari miðað við skipaiðnaðinn.

Mjög erfitt er að bera framleiðni, eða lykiltölur, úr greininni saman við tölur erlendra keppinauta því að ekki eru til neinar samanburðarhæfar tölur. Starfsemi og verkefni íslensku fyrirtækjanna hafa verið mjög blönduð slíkur samanburður því erfiðari. Greinin hefur átt á brattann að sækja en hins vegar er ljóst að almenn samkeppnisstaða er að batna með niðurfellingu beinna styrkja í samkeppnislöndum, með breyttu raungengi íslensku krónunnar, eins og kemur fram hér á eftir, er nú lag að sækja fram.



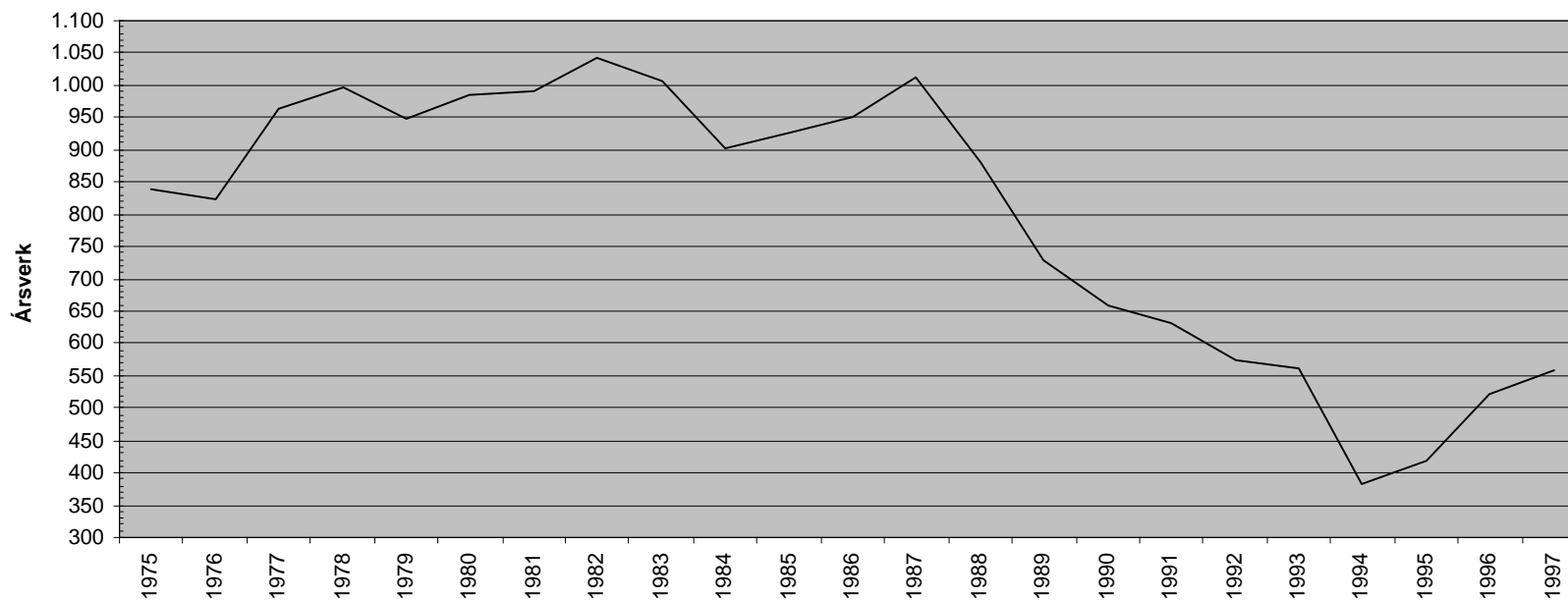
Mynd 1

Ef litið er á mannafla í greininni kemur fram sambærileg sveifla en hins vegar ekki nærri eins öflug uppsveifla fyrir árið 1987 en hins vegar sambærilegur samdráttur frá 1987 til 1994. Þróun ársverka er hægt að sjá á mynd 2 fyrir árabilið frá 1975 til 1997. Eins og sést nær fjöldi ársverka hámarki á árinu 1982 en þá eru þau 1.043. Eftir toppinn 1987 fækkar ársverkum verulega í greininni og ná þau lágmarki á árinu 1994, en það fer saman við áðurgreint lágmark í vergum þáttatekjum. Það ár eru 382 ársverk í greininni eða samdráttur sem nemur 63 % miðað við toppinn

1982. Eftir það fjölgar störfum heldur og árið 1997 eru þau orðin 557. Ekki eru til nýrri tölur um mannafla greinarinnar.

**Skipaiðnaðurinn hefur búið við verulegan samdrátt jafnt í veltu sem mannafla, undanfarin ár en það hefur veikt greinina verulega. Samdrátturinn nemur um 60 % frá 1987 til 1994. Mjög sveiflukennd umsvif hafa verið einkenni hans.**

Ársverk í skipaiðnaði



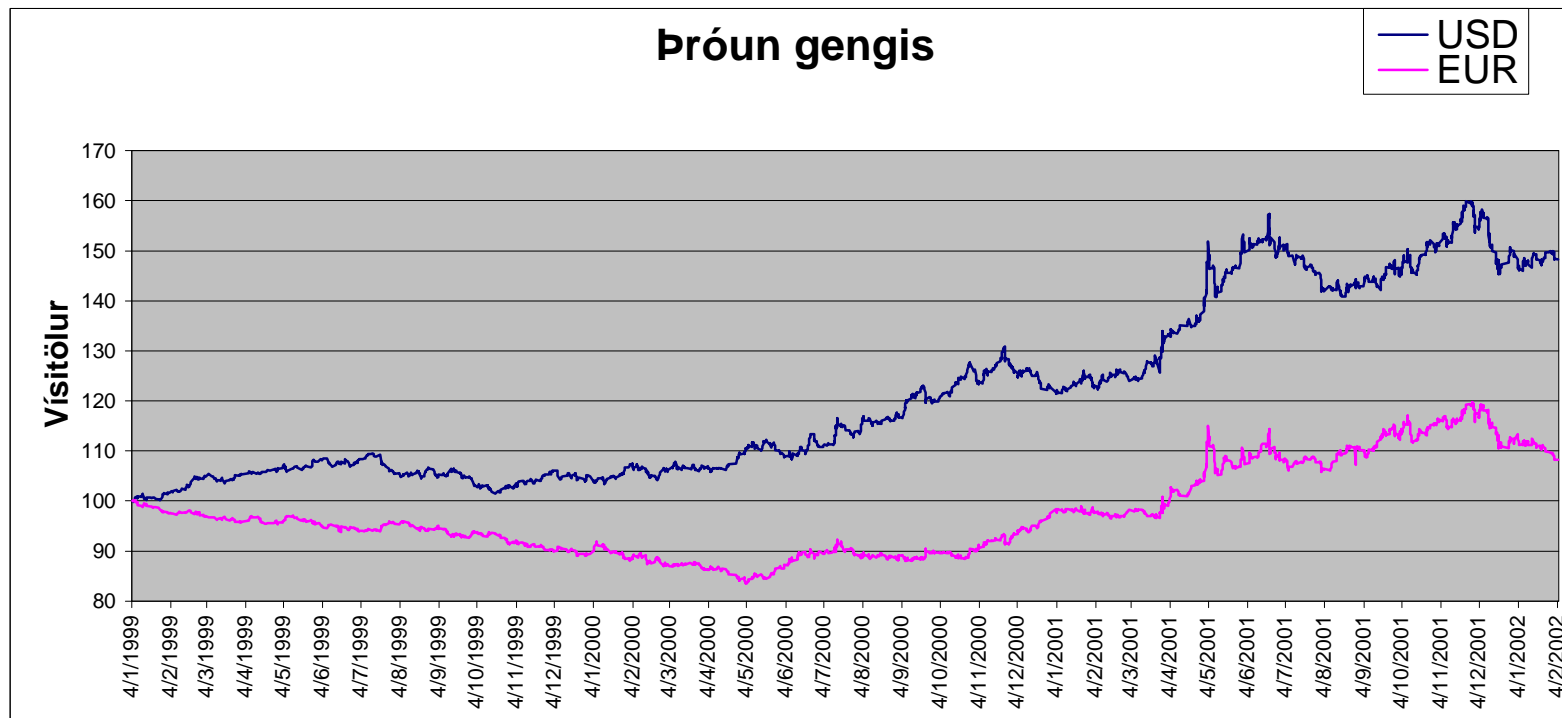
Mynd 2

## 1 GENGISMÁL, FJÁRMAGN OG SKATTAR

Athugun hefur leitt í ljós að helsti þröskuldur í þróun greinarinnar á Íslandi er skortur á fjármagni og virkri fjármögnun verkefna. Á mynd 3 er sýnd þróun íslensku krónunnar síðustu þrjú ár gagnvart Bandaríkjadal og einnig gagnvart evrunni. Frá vori 2001 hefur lækkun krónunnar gagnvart dollarnum breytt mjög miklu um samkeppnishæfni íslenskra stöðva en á þessum þremur árum hefur

dollarinn hækkað um 50% en helmingur þeirrar hækkunar hefur orðið frá vorinu 2001.

Hins vegar er staðan mun veikari gagnvart evrunni en á tímabilinu frá upphafi árs 1999 til vors 2001 varð raunlækkun á gengi hennar mest um 15%. Nú er svo komið að hún er 10% hærri en í upphafi tilgreinds tímabils og ljóst að samkeppnishæfni við stöðvar á evrusvæðinu hefur ekki batnað á sama hátt og gagnvart fyrirtækjum og löndum sem eiga viðskipti í dollurum.



Mynd 3

Greinin á í erfiðleikum með að fjármagna verkefni hvort sem þau eru til útflutnings eða fyrir innlenda markað. Oft á tíðum getur verið auðveldara fyrir útgerðarmenn að fjármagna breytingar gegnum erlendar stöðvar en að eiga viðskipti við innlenda. Þarna koma inn í tveir þættir. Annars vegar fjármögnun meðan á smíði skips og/eða vinnu við verkefni stendur yfir. Hins vegar aðgengi að fjármagni til þess að aðstoða kaupanda við fjármögnun og/eða geta boðið kaupanda skipið/breytinguna í einum pakka með þeim lánnum sem þarf til langtímafjármögnunar.

Í öllum samkeppnislöndum eru virkir tryggingasjóðir útflutningslána og/eða hreinir útflutningslána sjóðir. Oft á tíðum er samvinna við fjárfestingasjóði og banka um að útvega fjármagn á hagstæðum kjörum þegar greiðslur hafa verið tryggðar með ábyrgðum tryggingasjóða útflutningslána.

Fjármögnun skal að öllu jöfnu ekki fela í sér hagstæðari kjör en tilgreind eru í samþykktum OECD „Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits“ frá 1978 en það ár var samkomulagið fyrst kynnt. Þetta er heiðursmannasamkomulag en ekki formleg OECD gerð. - Hins vegar miðast skilgreiningar á ríkisaðstoð vegna niðurgreiddra lána við það að kjör séu hagstæðari en samkomulagið segir til um - þá telst vera um ívilnun og ígildi styrks að ræða. Evrópusambandið hefur því bundið lagalegar viðmiðanir sínar við ofangreint samkomulag.

Breytingar voru gerðar á skilmálum vegna skipa 1981 og í desember 2001 voru gerðar breytingar í þá veru að miðað skyldi við CIRR vexti (Commercial Interest Rate Reference) en áður voru lágmarksvextir jafnir 8%. Einnig var leyfilegur lánstími lengdur úr 8 árum í 12. CIRR vextir eru ákvarðaðir breytilegir eftir myntum, en hins vegar eru vextirnir á einfaldasta hátt ákvarðaðir sem 1 % hærrí en vextir á ríkisskuldabréfum í viðkomandi ríki. CIRR eru breytilegir vextir og skal endurreikna með eigi styttri tíðni en 120 daga fresti en að öllu jöfnu er þessi vaxtaviðmiðun reiknuð mánaðarlega og birt 15. dag hvers mánaðar. Sem dæmi má nefna að CIRR vextir (feb. 2002) í evrum eru á bilinu 5,1 – 5,7 % eftir lengd lána. ESA (Eftirlitsstofnun EFTA) ákvarðar um CIRR vexti fyrir Ísland og Noreg

frá 1. janúar 2002 á CIRR að vera 9,54 % fyrir Ísland en 6,32 % fyrir Noreg. Nánari upplýsingar um OECD samkomulagið er hægt að finna á: <http://www1.oecd.org/ech/act/XCRED/arrangementi/anglais/arrangement-index-en.htm>.

Almennt gerir OECD samþykktin ráð fyrir því að kaupandi greiði að lágmarki út 15 % af kaupverði og lán fari ekki yfir 85 %.

Það sem íslenskur skipaiðnaður stendur frammi fyrir viðvíkjandi skattheimtu og ýmis gjöld af hendi hins opinbera er ekki sértæk fyrir hana en hins vegar eru tilteknir þættir í hinu almenna umhverfi sem eru hamlandi gagnvart erlendri samkeppni. Sem dæmi má nefna stimpilgjöld en fyrirséð er breyting á þeim árið 2003.

Eins má nefna vörugjöld en þótt þau séu endurgreidd við útflutning skapar það form sem er á innheimtu þeirra, tiltekið óhagræði sem þyrfti endurskoðunar við. Mikil vinna er fólgin í að halda utan um þetta en mjög misjafnt er eftir skipagerðum hve stór hluti smíðaefnis ber vörugjöld. Í fiskiskipum er þetta sérstaklega hátt hlutfall.

Einnig skiptir máli hvernig gengið er frá greiðslu á viðskiptum. Í samkeppnislöndum tíðkast það að skip fer ekki frá stöð fyrr en fullkomlega hefur verið gengið frá greiðslum. Þetta þýðir annaðhvort að greitt hefur verið fyrir þjónustuna eða settar fullnægjandi tryggingar. Í viðskiptum milli innlendra aðila hér á landi er venjulega um reikningsviðskipti að ræða. Í mörgum tilvikum eiga fyrirtækin mikið útstandi fé í viðskiptaskuldum og veruleg vinna liggur á baki þess að innheimta féð og það skapar oft kostnað og eins skort á rekstrarfé.

**Lágt raungengi íslensku krónunnar hefur veikt verulega samkeppnisstöðu greinarinnar. Síðastliðið ár hefur samkeppnisstaðan batnað með hækkun raungengi. Sveiflur í gengi skapa mjög erfiða samkeppnisstöðu. Veikleiki greinarinnar eru erfiðleikar við útvegum rekstrarfjár. Þörf á að athuga virkni og útfærslu vörugjalda.**

## 2 GREIÐSLUFYRIRKOMULAG Í VIÐSKIPTUM VIÐ ERLENDA AÐILA

Ábyrgðarsjóðir vegna útflutningslána eru mikilvægasta atriðið, sem greinir á milli samkeppnisstöðu íslenskra útflutningsgreina og þess sem í boði er í samkeppnislöndum. Til þess að skipaðnaðurinn geti þrífist og dafnað er mjög mikilvægt að nýta þau tækifæri sem gefast til útflutnings. Í samkeppnislöndum er a.m.k. helmingur framleiðslunnar fluttur út og sumsstaðar meginþáttur. Þar eru ábyrgðarsjóðir á vegum ríkisins en starfa þó sjálfstætt. Hlutverk þeirra er að veita ábyrgðir og tryggingar vegna útflutnings afurða og styðja með beinum hætti við og auka útflutning vöru og þjónustu frá viðkomandi landi og verja fjárfestingar innlendra aðila erlendis. Hlutverk þeirra er að auðvelda aðgengi að fjármagni og taka áhættuna vegna erlendra viðskipta með því að veita ábyrgðir.

Hér á landi er innan vébanda Nýsköpunarsjóðs starfræktur Tryggingasjóður útflutningslána (TRÚ), sem veitir allar almennar útflutningsábyrgðir. Vegna Evrópskra reglna um ríkisaðstoð getur TRÚ ekki veitt útflutningslánaábyrgðir sem eiga að gilda í skemmri tíma en tvö ár án þess að stofna um það sjálfstæða rekstrareiningu, sem uppfyllir kröfur um gagnsæi í rekstri samkvæmt reglum ESA um ríkisaðstoð. Til að mæta brýnum þörfum fyrirtækja fyrir þessa þjónustu nú þegar geta stjórnvöld (TRÚ) sótt um undanþágu til bráðabirgða hjá ESA til að veita ábyrgðir til skemmri tíma en tveggja ára. Þetta er heimilt að gera til loka árs 2002. Með því verður hægt að veita umræddar ábyrgðir strax og tryggja að skipasmíðastövar og aðrir útflutningsframleiðendur sitji við sama borð og erlendir keppinautar þar til áður nefndri rekstrareiningu hefur verið komið á fót.

Helstu þjónustusvið þessara sjóða eru:

- Almennar ábyrgðir vegna útflutnings í reikningsviðskiptum. (General Guaranties)

Tryggja útflytjanda vegna útstandandi viðskiptaskulda og fyrir venjuleg reikningsviðskipti. Getur verið trygging beint til útflytjandans, ef hann

fjármagnar sjálfur þá greiðslufresti sem hann veitir og/eða til viðskiptabanka hans.

- Kaupenda ábyrgðir. (Buyer Credit Guaranties)

Lán sem kaupandi tekur til þess að fjármagna kaupin eru tryggð með ábyrgðum frá ofangreindum sjóði, óháð því hvar lánið er tekið. Venjulega er þessi háttur hafður á þegar um meiriháttar fjárfestingar er að ræða og lán til lengri tíma en tveggja ára. Sem dæmi má taka að norski sjóðurinn ábyrgist lán sem íslenskur útgerðarmaður tekur í íslenskum banka vegna kaupa á norsksmíðuðu skipi. Það leiðir til hagstæðari vaxtakjara fyrir kaupandann, þar sem hann hefur með þessu norska ríkisábyrgð í raun.

- Seljanda ábyrgðir. (Supplier Credit Guaranties)

Sambærileg því sem að ofan greinir en þá tekur seljandi lán til að fjármagna sölu og afhendingu vörunnar og fær því slíka ábyrgð. Tengist sölu á stærri verkum en fjármögnun til skemmri tíma, t.d. innan tveggja ára.

- Fjárfestingaábyrgðir. (Investment Guaranties)

Ábyrgðir fyrir fjárfestingar innlendra aðila í verkefnum og rekstri erlendis. Taka tillit til pólitískrar áhættu.

- Samningsábyrgðir. (Contract Guaranties)

Tryggir útflytjandann meðan á framleiðslu stendur gagnvart því að samningi sé rift áður en afhending á sér stað og eins gegn því að kaupandinn verði gjaldþrota eða lendi í greiðslustöðvun áður en vara er afhent.

- Ábyrgðir vegna sölusamninga. (Bond Guaranties)

Ábyrgðir tengdar sölusamningum, tryggingar vegna fyrirframgreiðslu, skila, o.fl.þ.h.



- Ábyrgðir vegna verkefnaútflutnings. (Project Delivery Guarantee, Project Financing Guarantee)

Mikilvægasti þátturinn fyrir skipaðnaðinn um þessar mundir er að fá ábyrgðir vegna sölusamninga, þ.e. svokölluð „Bond Guaranties.“ Þær skiptast í nokkra þætti svo sem tryggingu vegna fyrirframgreiðslu (Advance Payment Guaranties eða Refund Guaranties), skilatrýggingu (Performance Guaranty) og nokkrar fleiri skilyrtar tryggingar sem geta komið til vegna verkefna og einnig vegna tilboða. Hér á landi gæti slík trygging verið rekið undir hatti Nýsköpunarsjóðs atvinnulífsins og að einhverju leyti af Tryggingadeild útflutningslána. Eins og ástandið hefur verið, hefur íslenskum fyrirtækjum verið nær okleift að smíða skip til útflutnings þar sem bankakerfið og/eða opinbera sjóðakerfið hafa ekki haft á boðstólunum þær tryggingar sem þörf er á, sérstaklega til skemmri tíma en tveggja ára og hafa ekki heldur nægjanlega reynslu til þess að leysa úr þessum málum þannig að faglega sé að verki staðið. Á þessu þarf að verða veruleg breyting ef sækja á fram.

Til þess að TRÚ geti valdið þessu hlutverki þarf að breyta uppbyggingu hans þannig að hann fullnægi þeim skilyrðum sem ESA hefur gefið út í leiðbeiningum sínum um ríkisaðstoð. Ábyrgðir til skemmri tíma en tveggja ára eru skilgreindar sem samkeppnisstarfsemi. Til þess að leysa það lagatæknilega vandamál hefur víðast annars staðar verið stofnuð sérfyrirtæki sem sjá um þessa þjónustu og þá í eigu hinna opinberu ábyrgðasjóða. Með því tekst að sýna gagnsæi í starfseminni og auðveldara að sýna fram á að starfsemin standi undir sér með þjónustugjöldum og öðrum tekjum og sé rekinn á sambærilegan hátt og sjálfstætt einkafyrirtæki myndi gera og njóta í engu opinberrar þjónstu sem öðrum stendur ekki til boða. Einnig er settur á stofn sjálfstæður sjóður sem styður við ábyrgðirnar en ekki haft einskonar gegnumstreymis fyrirkomulag þar sem veitt er fé til þess að standa undir ábyrgðum eftir þörfum. Ef ekki er hægt að kaupa slíkar ábyrgðir á frjálsum markaði í viðkomandi landi, má veita ábyrgðir til skemmri tíma en tveggja ára enda staðfesti ESA þá heimild hins opinbera sjóðs. Hins vegar er sjálfsagt og nauðsynlegt að breyta starfsemi TRÚ þannig að hann geti fullnægt þessum skilyrðum þessi skilyrði og unnið á sambærilegan hátt og systurstofnanir í samkeppnislöndunum.

Ef skipaðnaðurinn, eða flestar útflutningsgreinar, eiga að standa jafnfætis sömu greinum í öðrum löndum hvað varðar samkeppnisstöðu er algjört skilyrði að þessi þjónusta standi til boða hér á landi. Um leið og hún auðveldar sölu og markaðsstarf og stuðlar ennfremur að lífsnauðsynlegum umbótum í fjármögnun verkefna bætir þetta leiðir til fjármögnunar og ætti að skila auknum arði til fyrirtækjanna og draga úr áhættu.

Mjög auðvelt væri að leita eftir samstarfi við sjóði í nágrannalöndunum, svo sem í Noregi (Garanti-Instituttet for Exportkredit), Svíþjóð (Exportkreditnämnden) eða Danmörku (Exportkreditfonden). Eins er öflugur sjóður í Bretlandi undir hatti DTI (Department of Trade and Industries) og heitir „Export Credit Guarantee Department.“ TRÚ vinnur að því að koma á slíkum samningi.

Í samstarfi við þessar systurstofnanir ætti að vera hægt að hafa samvinnu um mat á lánshæfni og áreiðanleika ábyrgða (Letter of Credit) frá fjarlægum löndum en það er mjög mikilvægt.

**Þar sem ber mest á milli íslenskra útflutningsgreina og sambærilegra greina í samkeppnislöndum, skipaðnaðurinn þar með talinn, er aðgengi að fjármagni og ábyrgðum í gegnum útflutnings- og tryggingalánasjóði, sérstaklega til skemmri tíma en tveggja ára.**

**Mikilvægar eru ábyrgðir vegna sölusamninga (Bond Guaranties).**

### 3 KOSTNAÐARÞÆTTIR.

Í breskri athugun sem gerð hefur verið vegna úttektar á samanburði breskra fyrirtækja við aðra (Benchmarking Study) er að finna töflu (tafla 1) þar sem borinn er saman kostnaður á manntíma og útsölutaxta við skipaviðgerðir eins og þeir voru áætlaðir 1998. Þegar þessar tölur voru gefnar út 1999 var sagt að í raun væru þær víða lægri á þeim tíma vegna grimmilegrar samkeppni og undirboða. Niðurstöður þessarar athugunar eru eftirfarandi:

Landssvæði	Verð í USD		
	Útsölutaxti á manntíma	Sandblástur í SA 2,5/m <sup>2</sup>	Endurnýjun á stáli – verð/kg
Norður-Evrópa	40	24	10,0
Meðaltal UK	26	18	7,0
Miðjarðarhaf meðaltal	25	16	7,0
Austur-Asía (án Japans)	16	14	5,2
Miðausturlönd	12	12	4,5
Austur-Evrópa	10	9	3,5
Kína	7	12	2,0

Tafla 1

Í næstu töflu eru tilgreindur áætlaður kostnaður við starfsmenn:

Landssvæði	Launakostnaður á klst. í USD
Norður-Evrópa	25
Miðjarðarhaf meðaltal	20
Bandaríkin	20
Bretland meðaltal	15
Asía fjær (án Japans)	8
Miðausturlönd	5
Austur-Evrópa	4
Kína	2

Tafla 2

Á Íslandi má gera ráð fyrir að meðaltal útselds tíma sé um 2.500 kr./klst. í mars 2002, eða jafngildi um 25 USD. Eins er hægt að ætla að meðalkostnaður á starfsmann sé um 1.500 kr./klst. með launatengdum gjöldum, eða um 15 USD. Þetta eru tölur sem eru sambærilegar við breskar. Að teknu tilliti til einingakostnaðar á vinnustund ætti íslenski skipaiðnaðurinn að vera samkeppnishæfur en meginspurningin varðar framleiðni vinnuafis og á hve hagkvæman hátt hægt er að vinna að öflun verkefna. Gæði vinnu skipta mjög miklu máli og það að geta boðið stuttan afhendingartíma.

**Kostnaður við útseldan tíma á Íslandi er með þeim lægri í Norður Evrópu og ætti að gefa svigrúm til aukinnar samkeppnishæfni um verkefni.**

## 4 SAMANTEKT Á STÖÐU SKIPAIÐNAÐARINS.

Ef lítið er til umhverfis greinarinnar og markaðsstöðu má sjá eftirfarandi forsendur fyrir nýsmíði og þjónustu.

### Nýsmíði.

Takmörkuð eftirspurn eftir nýsmíði innanlands. Kvótakerfið þrengir að endurnýjun, bæði vegna samdráttar í kvóta og tiltekinnar samþjöppunar sem á sér stað í útgerð. Það er dýrt að auka veiðiheimildir, en ef endurnýja á skip þarf það að auka úthaldið til þess að bera þann aukna kostnað sem af því hlýst. Hagræðing um borð, t.d. með fækkun manna, skilar engu til útgerðar. Þvert á móti veldur hlutaskiptakerfið því að hlutdeild áhafnar eykst af aflaverðmæti að öllu jöfnu við fækkun og þangað því lítið að sækja. Hins vegar er flotinn að eldast, eins og nánar verður greint frá hér á eftir og ætla má að þörf sé á endurnýjun. Eftir að úrelding hætti með Valdímarsdómnum eru þó breyttar forsendur hvað varðar endurnýjun í flotanum. Mörg skip eru gömul og verðlaus á alþjóðamarkaði og því erfitt fyrir útgerðamenn þeirra að endurnýja þau. Innanlandsmarkaður er mjög lítil nema þá að veiðiheimildir fylgi og því ekki vænlegur til endurnýjunar skipa.

Um þessar mundir er aðeins eitt fyrirtæki með nýsmíði á stokkunum en það er Ósey í Hafnarfirði. Helsti markaðurinn hefur verið bátar af stærðinni 15-25 m en margir nýrri bátar hafa undanfarið verið búnir til dragnótaveiða. Nokkur þeirra fyrirtækja sem hafa smíðað skip síðastliðin ár, eru gjaldþrota, í greiðslustöðvun eða hafa farið í nauðasamninga. Þetta hefur svert ímynd geinarinnar m.t.t. aðkomu nýs hlutafjár enda hefur verið langvarandi hallarekstur hjá mörgum fyrirtækjanna eða þeim hafi í besta falli tekist að láta enda ná saman. Aðgengi greinarinnar að auknu eigin fé til uppbyggingar er því ekki auðvelt. Lánshæfni er einnig lítil og að auki býr greinin við vaxtaokur og erfiðar rekstraraðstæður.

Eins og áður hefur komið fram hefur á síðustu 10 - 15 árum orðið um helmings samdráttur í umsvifum hvort sem mælt er í mannafla eða veltu og ber greinin þess merki.

Veikleiki markaðarins er, eins og áður segir, hátt vaxtastig, sem einkennir ekki bara þessa grein og erfið fjármögnun rekstrar og þess að fjármagna smíði nýrra

skipa. Fyrirtækin hafa breikkað starfsemi sína til þess að reyna að afla verkefna og þess hefur ekki verið mjög þung áhersla á nýsmíði og henni vikið til hliðar. Framleiðni er af þessum sökum er tiltölulega lág, sérstaklega vegna skorts á samfelldum verkefnum og því að geta hagrætt í framleiðsluferli og þjálfað starfsfólk. Greinin býr einnig við veika markaðs- og sölustarfsemi.

**Veikleiki markaðarins er hátt vaxtastig, erfið fjármögnun verkefna og lág framleiðni.**

Helstu ógnanir við nýsmíði fyrir innlenda markað er samdráttur í kvóta, samkeppni við láglaunalönd og erlend fyrirtæki með hærra tæknistig og framleiðni. Tækifærin á innanlandsmarkaði liggja hins vegar í því að ekki þarf úreldingu á móti endurnýjun en fyrri rúmmálsreglur leiddu til endursmíði á eldri skipum, frekar en endurnýjunar. Gengisþróun hefur verið hagstæð á síðustu misserum sem hefur skapað aukna samkeppnishæfni gagnvart erlendum fyrirtækjum. Vænlegt væri að nýta sér skrokkasmíði erlendis og setja niður tæki og búnað og smíða yfirbyggingar hér á landi. Þetta er sú leið sem farin hefur verið í nágrannalöndunum þá eru þá keyptir skrokkar frá löndum Austur-Evrópu eða að þeir eru framleiddir í fyrirtækjum sem sérhæfa sig í niðurskurðri efnis og formun og hafa til þess hátækni búnað.

**Ógnun skipaiðnaðarins gagnvart endurnýjun innlenda flotans er kvótasamdráttur og samþjöppun í útgerð einnig samkeppni í nýbyggingum við láglaunalönd.**

**Tækifæri liggja væntanlega í smíði stálskipa frá 20 m til 40 m að lengd og að nota tilbúna skrokka flutta inn erlendis frá.**

Nýsmíði fyrir erlenda markað er vænlegur kostur. Til þess er að líta að greinin býr við takmarkaða reynslu í smíðum fyrir erlenda kaupendur. Nokkrir bátar hafa verið smíðaðir á árum áður í gegnum þróunaraðstoð og hafa þeir farið til annarra landa en enginn bátur hefur verið smíðaður fyrir erlenda kaupanda á samkeppnisgrunni fyrr en nú hjá Ósey. Því hefur greinin engar tilvísanir nema á innlenda smíði. Hins vegar er það styrkur að íslenski markaðurinn er kröfuharður og skapar góða ímynd. Ótvíætt er til þekking á smíði fiskiskipa og útgerð og hér

á landi er notuð nýjasta tækni í búnaði og tækjum skipa. Einnig vekur athygli nýtilkominn áhugi smáútgerða í nágrannalöndunum á að láta smíða skip sín hér landi.

Það reglugerðarumhverfi, sem skipaiðnaðurinn býr við, sýnir í raun hve frumstæð aðstaða íslensks skipaiðnaðar er. Þegar Ósey hóf smíði á fyrsta bátinum haustið 2001 en hann var í raun fyrsta skip, sem smíðað er í reikning fyrir erlendan kaupanda, kom upp að ekki var nokkur leið að skrá nýsmíðina þar sem skráningarkerfi Siglingastofnunar gerði ráð fyrir að kaupendur væru að öllu jöfnu innlendir. Því var ekki hægt að fá nýsmíðina skráða og þar með fá þinglyst veðum í henni. Ekki var auðvelt að fá þessu breytt en það tók nokkra mánuði að koma því máli í eðlilegt horf. Af þessu varð verulegt óhagræði og jök kostnað við fjármögnun smíðinnar. Þetta er í hrópandi misræmi við stöðu þessara mála í samkeppnislöndunum og sýnir enn frekar hve ófullkomið umhverfi og þröngt sjónarhorn er í opinberum reglum og reglugerðum. Þarna eru atriði sem þarf að fara kerfisbundið í gegnum og laga að ferlum og reglum eins og þær tíðkast í nágrannalöndum.

Enn ber að sama brunnri þegar horft er á nýsmíði fyrir erlenda kaupendur. Fyrirtækin eru veikburða og fá því ekki nauðsynlegan stuðning sem þarf vegna fjármögnunar á smíðatímanum. Ef kaupandi krefst ítarlegrar athugunar á íslenskri skipasmíðastöð kemur oftast í ljós að þær standa höllum fæti. Því er tryggingaþátturinn mjög mikilvægt atriði eins og áður er getið.

Markaðsstarf hefur verið lítið og sölustarf mjög takmarkað hjá flestum fyrirtækjanna í greininni. Fiskiskipamarkaðurinn er þröngur og mjög sérhæfður, en íslensku fyrirtækin ættu að geta nýtt sér það sem styrkleika.

Ógnanir eru umframsmíðageta á heimsmarkaðinum þó svo að um þessar mundir tímabundið núna, í eitt til tvö ár, séu víða pantanir sem duga fram yfir 2003. Því þarf að fara af stað strax og hasla sér völl á mörkuðunum meðan staða er fyrir hendi. Óstöðugleiki í gengi íslenskrar krónu er einnig ógnun og áhætta svo og hátt vaxtastig í samanburði við samkeppnislönd. Hægt er að vinna á þessum ógnunum með bættum stuðningi í gegnum Tryggingarsjóð útflutningsmála og með

aukinni samvinnu á öllum sviðum, allt frá skipahönnuðum, seljendum, skipasmíðastöðvum og til bankakerfisins.

**Nýsmíði fyrir erlenda kaupendur var óþekkt þar til í lok síðastliðins árs (2001). Orsakir þess eru væntanlega takmörkuð markaðssetning, óhagstætt gengi áður fyrr og erfið erlend samkeppni, m.a. vegna niðurgreiðslna. Margt bendir til að möguleikarnir séu talsverðar og á miklu veltur að nýta þá strax með samstilltu átaki.**

Hér á eftir, í viðauka 2, er fjallað nánar um stöðu þjónustugreinarinnar en ljóst er að þar er veruleg umfram afkastageta. Því þarf að koma nýsmíði aftur á laggirnar svo og meiriháttar breytingum skipa og auka þannig nýtingu mannvirkja, véla og tækja.

## VIÐAUKI 2. INNVIÐIR GREINARINNAR Á ÍSLANDI

### 1 FJÖLDI FYRIRTÆ KJA

#### 1.1 ÞJÓNUSTUFYRIRTÆ KI

Hér á eftir verður gerð grein fyrir áætlaðri afkastagetu dráttarbrauta á Íslandi árið 2001. Eingöngu er litið á fyrirtæki sem ráða yfir upptökumannvirkjum og gætu þess vegna stundað skipasmíði. Hins vegar er ljóst að fleiri fyrirtæki starfa eingöngu þjónustu við skipaflotan innan málmíðnaðarins en þar er um að ræða vélsmiðjur sem sérhæfa sig í viðhaldi véla og tækja. Einnig koma nokkrar aðrar iðngreinar að verkefnum svo sem rafvirkjun og trésmíði.

Samkvæmt listanum eru um 19 dráttarbrautir, skipalyftur og/eða flotkvíar hér á landi. Þessi mannvirki þjóna fyrst og fremst skipum smíðuðum úr stáli eða tré en varla nokkuð af plastbátum og þau vinna fyrst og fremst með skip sem eru lengri en 15 m. Af þessum 19 dráttarbrautum eru um 13 - 14 í rekstri, þó mismiklum, og eins er ástand þeirra misgott, bæði m.t.t. viðhalds og hæfni þeirra til hagstæðs rekstrar. Sjö til átta fyrirtæki sem eru ráðandi á og hafa yfir að ráða 12 - 13 upptökumannvirkjum samanlagt. Af þeim mannvirkjum eru um 2/3 þeirra með hlíðarfærslu og geta því þjónað fleirum en einu skipi í einu. Listi yfir fyrirtækin er eftirfarandi:

Fyrirtæki	Staður Aðsetur	Gerð upptöku- mannvirkis	Upptöku- geta - Pungatonn	Áætluð hámarks- lengd skipa
Skipalyftan	Vestmannaeyjar	Skipalyfta	800	53 m
Skipasmíðastöð Njarðvíkur	Reykjanesbæ	Dráttarbraut	800	53 m
Vélsmiðja Orms og Víglundar	Hafnarfirði	Dráttarbraut	300	40 m
		Flotkví	2.750	80 m
		Flotkví	10.000	100 m
Ósey hf	Hafnarfirði	Dráttarbraut	300	30 m
Stálsmiðjan hf.	Reykjavík	Dráttarbraut	2.000	80 m
		Dráttarbraut	1.200	55 m
Daníel Þorsteinsson & Co. hf.	Reykjavík	Dráttarbraut	300	30 m
Þorgeir & Ellert hf.	Akranesi	Skipalyfta	600	47 m
Skipavík hf.	Stykkishólmi	Dráttarbraut	450	40 m
Skipanaust	Ísafjörður	Dráttarbraut	300	30 m
Dráttarbrautin	Skagaströnd	Dráttarbraut	150	22 m

Fyrirtæki	Staður Aðsetur	Gerð upptöku- mannvirkis	Upptöku- geta - Þungatonn	Áætluð hámarks- lengd skipa
Dráttarbraut Siglufjarðar	Siglufjörður	Dráttarbraut	150	22 m
Slippstöðin hf.	Akureyri	Flotkví	5.000	100 m
		Dráttarbraut	1.000	80 m
		Dráttarbraut	200	30 m
Vík ehf.	Húsavík	Dráttarbraut	250	30 m
Stál hf.	Seyðisfirði	Dráttarbraut	450	47 m
Síldarvinnslan hf.	Neskaupsstað	Dráttarbraut	600	47 m

Tafla 3

Fimmtán fyrirtæki eru með upptökumannvirki þar af eru nú 7 til 8 með einhverja starfsemi en 8 þeirra hafa einhvern tímann haft skipasmíði á hendi.

## 1.2 NÝSMÍÐAR

Nýsmíðar úr stáli/áli hafa verið mjög takmarkaðar á Íslandi síðasta áratuginn. Um þessar mundir eru þó 8 skip í þöntun hjá skipasmíðastöðinni Ósey í Hafnarfirði, en 4 þeirra eru fyrir Færeyinga, 3 fyrir Íra og eitt fyrir íslenskan aðila (jan. 2002). Í töflu 4 má sjá hver smíðin hefur verið þennan tiltekna áratug:

Ár	Nafn skips	Gerð skips - Smíðastöð	Stærð
<u>2001</u>	Hamar	Dráttarbatúr f. Hafnarfjarðarhöfn Ósey/Hafnarfirði 2001/03 – pólskur skrokkur	59 BRL
<u>2000</u>	Geir ÞH	Dragnóta- og netabátur Ósey, Hafnarfirði 2000/09 – pólskur skrokkur	116 BRL
	Sævar	Hríseyjarferja Stáltak Rvk. 2000/08 – pólskur skrokkur	127 BRL
	Sigurður Einar RE	Línubátur – pólskur skrokkur Daniel Þorsteinsson & Co. Rvk. 2000/04	59 BRL
	Brik BA	Dragnóta- og línubátur Ísafjörður 2000/01	30 BRL
<u>1999</u>	Friðrik Bergman SH	Dragnótabátur Ósey, Hafnarfirði 1999/12 – pólskur skrokkur	61 BRL
	Valur SH	Dragnótabátur Ósey, Hafnarfirði 1999/08 – pólskur skrokkur	30 BRL

Ár	Nafn skips	Gerð skips - Smíðastöð	Stærð
	Svanborg SH	Dragnótabátur Ósey, Hafnarfirði 1999/05 – pólskur skrokkur	30 BRL
	Esjar SH	Dragnótabátur Ósey, Hafnarfirði 1999/04 – pólskur skrokkur	30 BRL
<u>1998</u>	Stapavík AK	Dragnóta- og netabátur Ísafjörður 1998/12	48 BRL
	Reykjaborg RE	Dragnótabátur Ísafjörður 1998/05	70 BRL
	Lóðsinn	Dráttarbátur f. Vestmannaeyjahöfn Skipalyftan, Vestmannaeyjar 1998/01	148 BRL
<u>1996</u>	Sandvík SH ex. SK	Dragnóta- og netabátur Ísafjörður 1996/12	29 BRL
	Þórir SK	Togbátur Njarðvík 1996/02	21 BRL
<u>1995</u>	Sleipnir	Dráttarbátur f. Akureyrarhöfn Slippstöðin, Akureyri 1995/05	42 BRL
<u>1993</u>	Fjölvi	Vinnubátur – prammi Ísafjörður 1993/06	35 BRT
<u>1992</u>	Bylgja VE	Ísfisktogari Slippstöðin, Akureyri 1992/03	277 BRL
<u>1991</u>	Björn lóðs	Dráttarbátur f. Hornafjarðarhöfn Stál, Seyðisfirði 1991/12	30 BRL

Ár	Nafn skips	Gerð skips - Smíðastöð	Stærð
	Þórunn Sveinsdóttir VE	Frystitogari Slippstöðin, Akureyri 1991/07	277 BRL
	Baldur	Sjómælingabátur Stál, Seyðisfirði 1991/05 – úr áli	51 BRL

Tafla 4

Af ofangreindum 20 skipum, sem smíðuð hafa verið síðastliðin 11 ár, hafa 6 þeirra verið smíðuð í skipasmíðastöðinni Ósey í Hafnarfirði, þar af 4 á árinu 1999. Átta af þeim 9 skipum, sem hafa verið smíðuð sl. 3 ár, hafa pólska skrokka. Á árunum 1992 og 1991 voru tvö síðustu skipin, sem hægt er að kalla stór skip, smíðuð á Íslandi en þau eru Bylgjan og Þórunn Sveinsdóttir hjá Slippstöðinni á Akureyri en þau voru hin síðustu af svokölluðum raðsmíðaskipum.

Á árunum á undan var toppur í smíði báta á Íslandi en á fjórum árum, þ.e. frá 1987 til 1990 voru smíðuð 44 skip. Mest voru þetta svokallaðir 9,9 tonna bátar en þeir voru smíðaðir sérstaklega til strandveiða og voru 11 – 12 m langir og 3,5 – 4,0 m á breidd. Þeir komu til vegna sérstakra ákvæða í fiskveiðilöggjöfinni en með breytingum á henni var flestum þessara báta breytt, þ.e. þeir bæði lengdir, breikkaðir og hækkaðir þar sem upphafleg málsetning á þeim var ekki heppileg fyrir sjóhæfni og not. Á þessum árum voru einnig smíðuð þrjú raðsmíðaskip ásamt Breiðafjarðarferjunni Baldri.

Vert er að leiða hugann að þeirri spurningu hvers vegna erlendir kaupendur hafa ekki fyrr en nú látið smíða skip sín hér á landi. Íslensk smíðuð skip hafa þó verið seld erlendis en þá sem notuð. Hins vegar hafa nokkur smærri skip verið smíðuð vegna þróunarverkefna og hafa farið beint í notkun erlendis. Þau voru smíðuð fyrir Íslensku Þróunarstofnunina eða forvera hennar.

**Skipasmíðar innanlands hafa verið frekar takmarkaðar undanfarin 10 ár. Ósey í Hafnarfirði hefur verið stærsta fyrirtækið í smíði nýrra skipa á þessum tíma.**

## 2 ÍSLENSKI SKIPAFLOTINN

Með því að nota skipaskrá Skerplu, sem er aðgengileg á vefnum, var skipastóllinn greindur m.t.t. til aldurs og efniviðar. Eins og sést í eftirfarandi töflu voru samtals

1.013 skip á skrá í desember 2001. Skip og bátar, sem eru lengri en 6 m, eru skráningarskyld og er þessi samantekt byggð á skráningu þeirra. Þetta eru fiskiskip að mestu leyti en að auki eru varðskip, rannsóknarskip, sanddæluskip, ferjur, farþegabátar og nokkur flutningaskip. Því er nú svo komið að fæst vöruflutningaskip eru á íslenskrí skipaskrá en ætla má að um 16 kaupskip sinni siglingum til og frá landinu fyrir íslensk fyrirtæki.

Aldursdreifing skipa á skipaskrá - Skerpla 7.12.2001

Byggingarár	Heildar- fjöldi	Efniviður				Hlutfall				
		Plast	Stál	Ál	Tré	Alls	Plast	Stál	Ál	Tré
1991 - 2001	250	190	57	2	1	24,7%	45,6%	13,0%	18,2%	0,7%
1981 - 1990	325	199	114	2	10	32,1%	47,7%	26,0%	18,2%	6,8%
1971 - 1980	237	28	128	5	76	23,4%	6,7%	29,2%	45,5%	52,1%
1961 - 1970	134		109	2	23	13,2%		24,8%	18,2%	15,8%
1951 - 1960	53		30		23	5,2%		6,8%		15,8%
1941 - 1950	10		1		9	1,0%		0,2%		6,2%
fyrir 1941	4				4	0,4%				2,7%
	1.013	417	439	11	146	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hlutfall efniviðar	100,0%	41,2%	43,3%	1,1%	14,4%					

Tafla 5

Í töflunni má sjá að plastbátar vege 41,2 % af fjöldanum og eru að mestu leyti byggðir á síðustu 20 árum. Stálskip eru fjölmennust, en hins vegar lagðist tréskipasmíði af fyrir u.þ.b. 15 árum, en eina skipið sem var byggt á síðasta áratugi var víkingaskipið Íslendingur.

Í töflunni hér á eftir er sýnd skipting stálskipa, m.t.t. aldurs og lengdar.



### Stálskip - aldur/lengd

Byggingarár	Heildarfjöldi	< 20 m	20 < 25	25 < 30	30 < 40	40 < 50	50 < 60	60 < 70	>= 70
1991 - 2001	57	16	14	5	4	2	4	7	5
1981 - 1990	114	51	3	17	11	10	14	6	2
1971 - 1980	128	12	8	14	21	25	25	13	10
1961 - 1970	109	4	10	12	52	15	12	3	1
1951 - 1960	30	1	7	7	8		1	4	2
1941 - 1950	1					1			
fyrir 1941	0								
	439	84	42	55	96	53	56	33	20
	100,0%	19,1%	9,6%	12,5%	21,9%	12,1%	12,8%	7,5%	4,6%

Tafla 6

Athygli vekur að fjöldi skipa sem smíðuð voru fyrir rúmum 10 árum eru undir 20 m. Þarna er um svokallaða 9,9 tonna báta að ræða eins og áður segir. Af nýlegum skipum eru flest skip í stærðarflokkinum 20 - 25 m. Af 14 bátum sem koma milli 1991 og 2001, eru 11 frá Kína sem komu á síðastliðnu ári. Flest skip í einstökum flokki eru skip 30 – 40 m löng, smíðuð á árunum 1961 – 1970. Þetta eru hinir gömlu hefðbundnu vertíðarbátar og sildarskip og má ætla að þarna gæti verið endurnýjunar þörf. Í frekari greiningu hér á eftir sést hvernig meðalaldurinn hefur þróast á þessum skipastærðum. Hins vegar er ljóst að mörg þessara skipa hafa lítinn kvóta, eru verðlítill í endursölu, þó svo að mörg þeirra hafi verið talsvert endurnýjuð, bæði lengd, dekkuð, farið í vélaskipti o.fl.þ.h. og því ljóst að þar þarf að eiga sér stað úrelding.

Í töflu 7 eru teknar saman upplýsingar um nýsmíði skipa úr stáli sem eru á núverandi (nóv. 2001) skipaskrá og litið á smíðatíma frá árinu 1980 fram til loka árs 2001. Fjöldi skipa, sem koma 145 nýsmíðuð inn á skipaskrá en 81 þeirra er smíðað innanlands, eða 55,9 %. Ef litið er til rúmlesta sem dæmi, er hlutfallið eðlilega annað þar sem minnstu skipin eru fyrst og fremst smíðuð innanlands. Á þessum tíma koma 20 skip nýsmíðuð frá Noregi, 15 frá Póllandi og 12 frá Kína en

færri frá öðrum löndum. Skip á skipaskrá smíðuð frá 1980 og til 2001 en flutt inn notuð, eru 33 að tölu.

Í töflu 8 eru sýndar sambærilegar tölur fyrir áratuginn 1980 til 1989 en skipt eftir lengd. Eins og sést dreifist smíðin á báta af öllum lengdum þó svo að flest séu undir 20 m. Helmingur skipa á skipaskrá, smíðuð á þessum áratug eru innlend smíði, 21 % er smíðað erlendis fyrir Íslendinga en 28 % er flutt inn notað. Skip, sem smíðuð eru erlendis fyrir íslenska kaupendur skiptast nokkurn veginn jafnt milli Póllands og Noregs. Athygli vekur að stærri skipin koma frá Noregi en þau minni frá Póllandi.

Tafla 9 sýnir tölur fyrir árabilið 1990 til loka árs 2001. Á þessum árum eru 40% skipa smíðuð á Íslandi, en nær eingöngu lítil skip eða 74 % þeirra undir 20 m. 20 % skipa eru innflutt frá Kína og eru nærri öll 20 til 30 m að lengd, en 10 % koma frá Noregi og eru fyrst og lengri en 60 m. Innflutt notuð skip, smíðuð á þessu árabili, eru aðeins 6 %.

Ef litið er á fjölda skipa er markaðshlutdeild innlands skipaiðnaðar bærileg.

---

Miðað við fjölda nýrra skipa undanfarin 20 ár hefur markaðshlutdeild innlendra skipasmíðastöðva verið allt að helmingur. Hins vegar ef mælt er á grundvelli rúmtaks er markaðshlutdeild mun minni. Þetta kemur fyrst og fremst til af því að innanlands hafa nær eingöngu verið smíðuð skip undir 25 m undanfarinn áratug.

Greining á Skipaskrá Skerplu - Nóv. 2001 - Skip smíðuð úr stáli

**Skip sem komu ný á núverandi skipaskrá - allar stærðir og gerðir**

Smíðaár	Fjöldi nýsmíða	Innlend/erlendur skrokkur		Samtals innlend	Hlutfall innlent										Samtals erlend	Innflutt notuð til viðbótar
		Innlend				Kína	Pólland	Noregur	Chile	Holland	Portúgal	Spánn	Svíþjóð			
2001	16		1	1	6,3%	11			2	2					15	
2000	10	1	3	4	40,0%	1	1	1	2	1					6	
1999	5		4	4	80,0%		1								1	
1998	3	3		3	100,0%										0	
1997	1			0	0,0%			1							1	
1996	3	2		2	66,7%					1					1	1
1995	1	1		1	100,0%										0	
1994	2			0	0,0%			1				1			2	
1993	2	1		1	50,0%							1			1	
1992	5	1		1	20,0%			4					1		4	2
1991	6	2		2	33,3%							2	2		4	
1990	10	8		8	80,0%		1							1	2	1
1989	11	7		7	63,6%		3	1							4	2
1988	24	11		11	45,8%		6	6						1	13	4
1987	23	18		18	78,3%		2	3							5	3
1986	3	1		1	33,3%			1		1					2	2
1985	2	2		2	100,0%										0	4
1984	1			0	0,0%		1								1	6
1983	4	3		3	75,0%			1							1	1
1982	4	4		4	100,0%										0	2
1981	7	6		6	85,7%			1							1	1
1980	2	2		2	100,0%										0	4
Samtals	145	73	8	81	55,9%	12	15	20	4	5	3	3	2	64	33	
	100,0%	50,3%	5,5%	55,9%		8,3%	10,3%	13,8%	2,8%	3,4%	2,1%	2,1%	1,4%	44,1%		

Tafla 7

### Greint eftir stærð - skip byggð 1980 til 1989

Skip byggð samtals á þessum árum	293
- Þar af úr plasti	170
- Annað efni	123
- Skip úr stáli	109
- Skip úr áli	2
- Skip úr furu/eik	12

### Greining á skipum byggðum úr stáli

Mesta lengd	Fjöldi í lengdarflokki	Innlend	Innlend/erlendur skrokkur	Samtals innlend	Hlutfall innlent	Kína	Pólland	Noregur	Chile	Holland	Portúgal	Spánn	Svíþjóð	Samtals erlend	Hlutfall erlend	Innflutt notuð til viðbótar	Hlutfall flutt inn notuð
10 - 20	46	36		36	78,3%		1			1				2	4,3%	8	17,4%
20 - 30	19	8		8	42,1%		5	1					1	7	36,8%	4	21,1%
30 - 40	9	4		4	44,4%		1							1	11,1%	4	44,4%
40 - 50	12	4		4	33,3%		1	2						3	25,0%	5	41,7%
50 - 60	15	2		2	13,3%		1	6						7	46,7%	6	40,0%
60 - 70	6	1		1	16,7%		1	1						2	33,3%	3	50,0%
70 - 80	2			0	0,0%			1						1	50,0%	1	50,0%
Samtals	109	55	0	55		0	10	11	0	1	0	0	1	23		31	
	100,0%	50,5%	0,0%	50,5%		0,0%	9,2%	10,1%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,9%	21,1%		28,4%	

Tafla 8

### Greint eftir stærð - skip byggð 1990 til nív. 2001

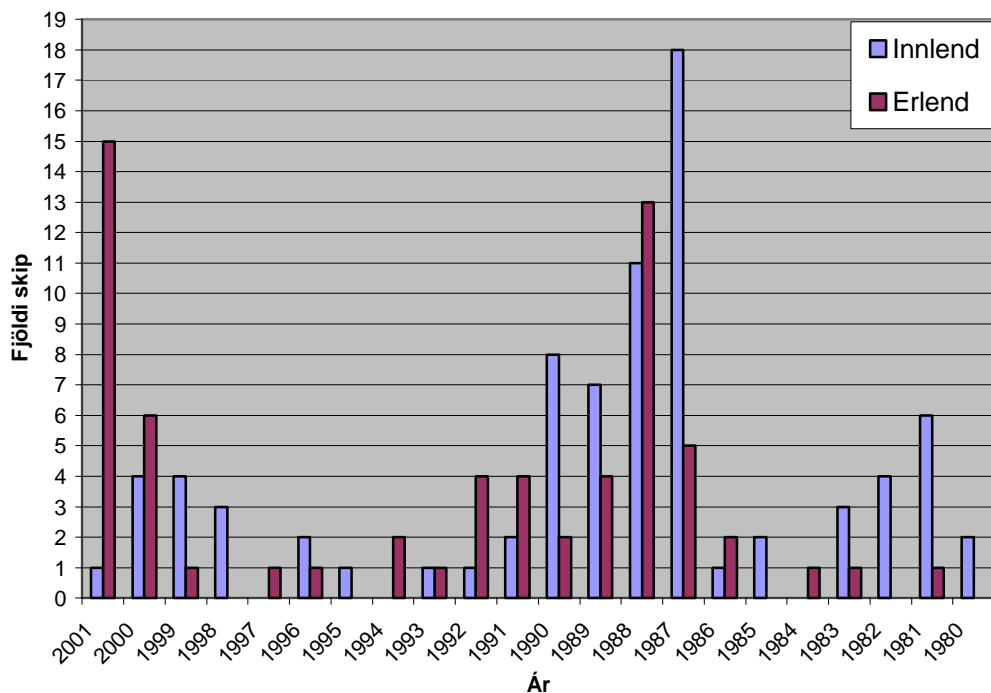
Skip byggð samtals á þessum árum	297
- Þar af úr plasti	226
- Annað efni	71
- Skip úr stáli	68
- Skip úr áli	2
- Skip úr furu/eik	1

### Greining á skipum byggðum úr stáli

Mesta lengd	Fjöldi í lengdar-flokki	Innlend	Innlend/erlendur skrokkur	Samtals innlend	Hlutfall innlent	Kína	Pólland	Noregur	Chile	Holland	Portúgal	Spánn	Svíþjóð	Samtals erlend	Hlutfall erlend	Innflutt notuð til viðbótar	Hlutfall flutt inn notuð
10 - 20	23	14	6	20	87,0%					3				3	13,0%		0,0%
20 - 30	20	1	3	4	20,0%	11	2				2		1	16	80,0%		0,0%
30 - 40	6	3		3	50,0%	1	1							2	33,3%	1	16,7%
40 - 50	2			0	0,0%			1			1			2	100,0%		0,0%
50 - 60	4			0	0,0%							2		2	50,0%	2	50,0%
60 - 70	7			0	0,0%			4	2					6	85,7%	1	14,3%
70 - 80	5			0	0,0%	1		2	2					5	100,0%		0,0%
Samtals	67	18	9	27		13	3	7	4	3	3	2	1	36		4	
	100,0%	26,9%	13,4%	40,3%		19,4%	4,5%	10,4%	6,0%	4,5%	4,5%	3,0%	1,5%	53,7%		6,0%	

Tafla 9

Smíðaár skipa á skrá nív. 2001



Mynd 4

Uppbygging og endurnýjun flotans hefur einkennst af miklum sveiflum. Aðstæður í ljóðfélaginu en einnig fiskveiðistefna hafa haft þarna áhrif. Sé litið til miðrar síðustu aldar endurspeglast þetta með komu nýsköpunartogaranna og báta eftir stríð. Síðan kemur annað tímabil um miðjan sjöunda áratuginn með síldarbatunum og skuttogaraöld um miðjan áttunda áratuginn svo að stærstu topparnir séu taldir. Þar á milli hafa minni toppar myndast af öðrum ástæðum. Ef þau 20 ár sem eru í töflunum hér að ofan, eru skoðuð kemur þetta einnig greinilega fram sbr. mynd 4. Þar er um tvo meginþoppa að ræða, annars vegar

9,9 tonna bátana, og fleiri skip, um 1987 - 1990 og svo endurnýjun 2000/2001 með Kinabátum og Chile skipum. En sveiflan er allnokkur á hverju ári eða frá einu nýju skipi nokkur ár, upp í 24 skip þegar mest er.

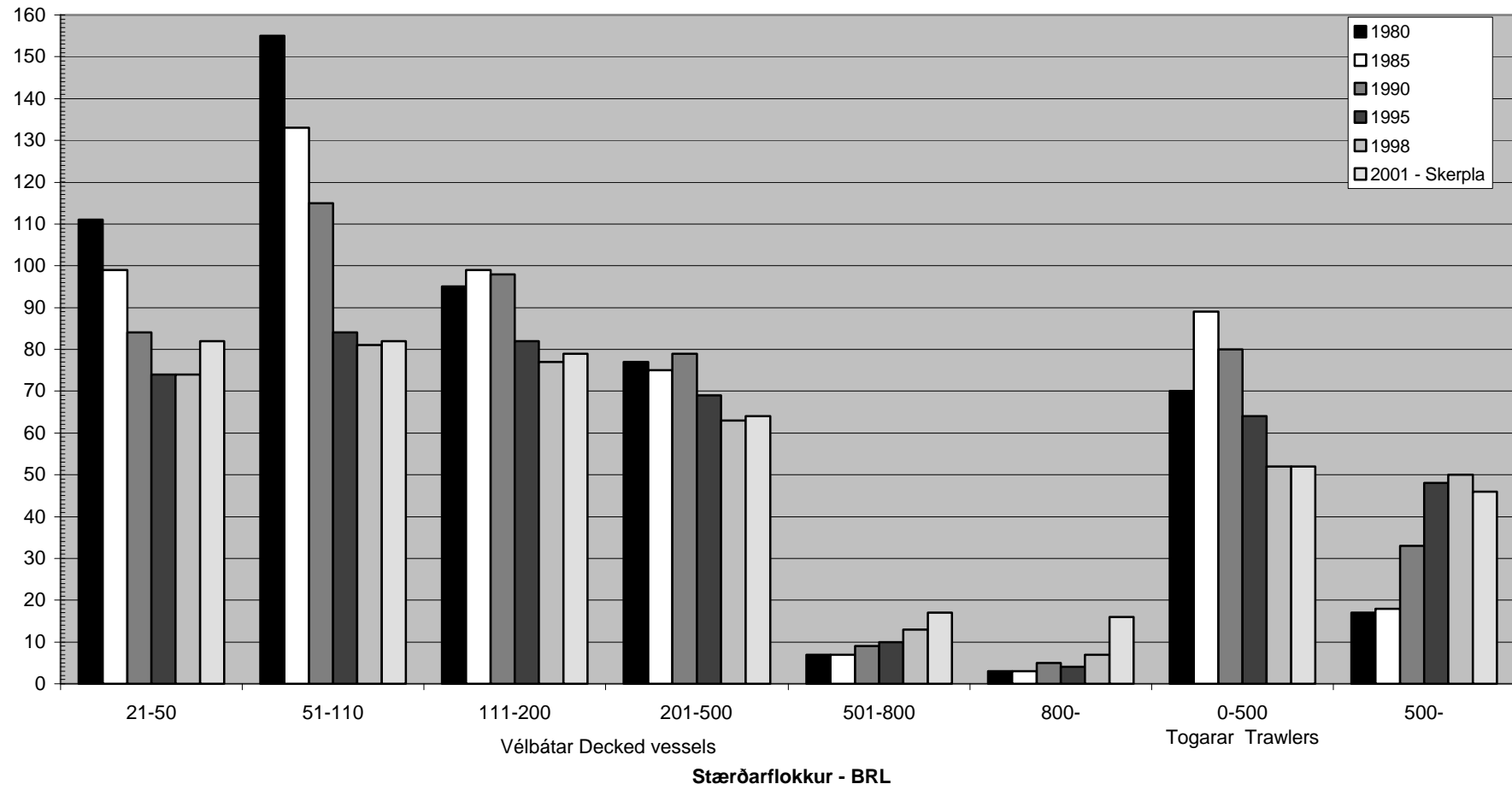
Einkenni á endurnýjun flotans eru mjög miklar tímabundnar sveiflur en jöfn endurnýjun á sér ekki stað. Ytri aðstæður, svo sem breytingar í fiskveiðistjórnun og annað tengt ýmsum stjórnvaldsákvörðunum ásamt sérstökum markaðsaðstæðum, hafa stýrt endurnýjun flotans.

## 2.1 Nánari athugun á fiskiskipaflotanum

Rétt er að skoða uppbyggingu fiskiskipaflotans og miða við þá stærðarflokka sem honum hefur verið skipt uppi í Útvegi, tölræðiriti Hagstofu og áður Fiskifélags Íslands sem kynnt er á mynd 5. Þar sést vel að langstærsti hluti flotans er undir 12 brl. eða nærri helmingur. Í þessum stærðarflokki hefur verið veruleg fjölgun síðustu 3 ár eða fjölgun um nærri 135 skip á 3 árum. Stærri toppur kom fram í þessum stærðarflokki á árunum frá 1985 – 1990 en síðan fækkar þeim þess á milli.

Raunhæfari mynd fæst með því að líta frekar á skip sem eru stærri en 21 brl. Þetta eru skip sem eru þá að öllu jöfnu 15 m og lengri. Þessir stærðarflokkar koma fram á mynd 6. Eins og sést hefur átt sér stað veruleg fækkun skipa í þeim stærðarflokkum síðustu 20 ár eða alls um 100 bátar, séu jafngildir 20% fækkunar. Mesta breytingin verður í flokki báta 51 – 110 brl. eða í þeim flokki sem er um 20 – 30 m að lengd. Þarna er um nærri helmingfækkun að ræða á þessum 20 árum, eða úr 155 bátum 1980, í 82 skip 2001. Ef litið er í heild á stærðarflokkinn 21 – 110 brl. jafngildir samdráttur í fjölda á þessum tíma 40%. Ef þetta er ályktað frekar og horfum á stærðirnar 20 – 500 brl., jafngildir þessi fækkun um 30%. Bátum stærri en 500 lestir hefur fjölgað og þá sérstaklega hin síðari ár en í hópi er fyrst og fremst um stærri nótaveiðiskip að ræða.

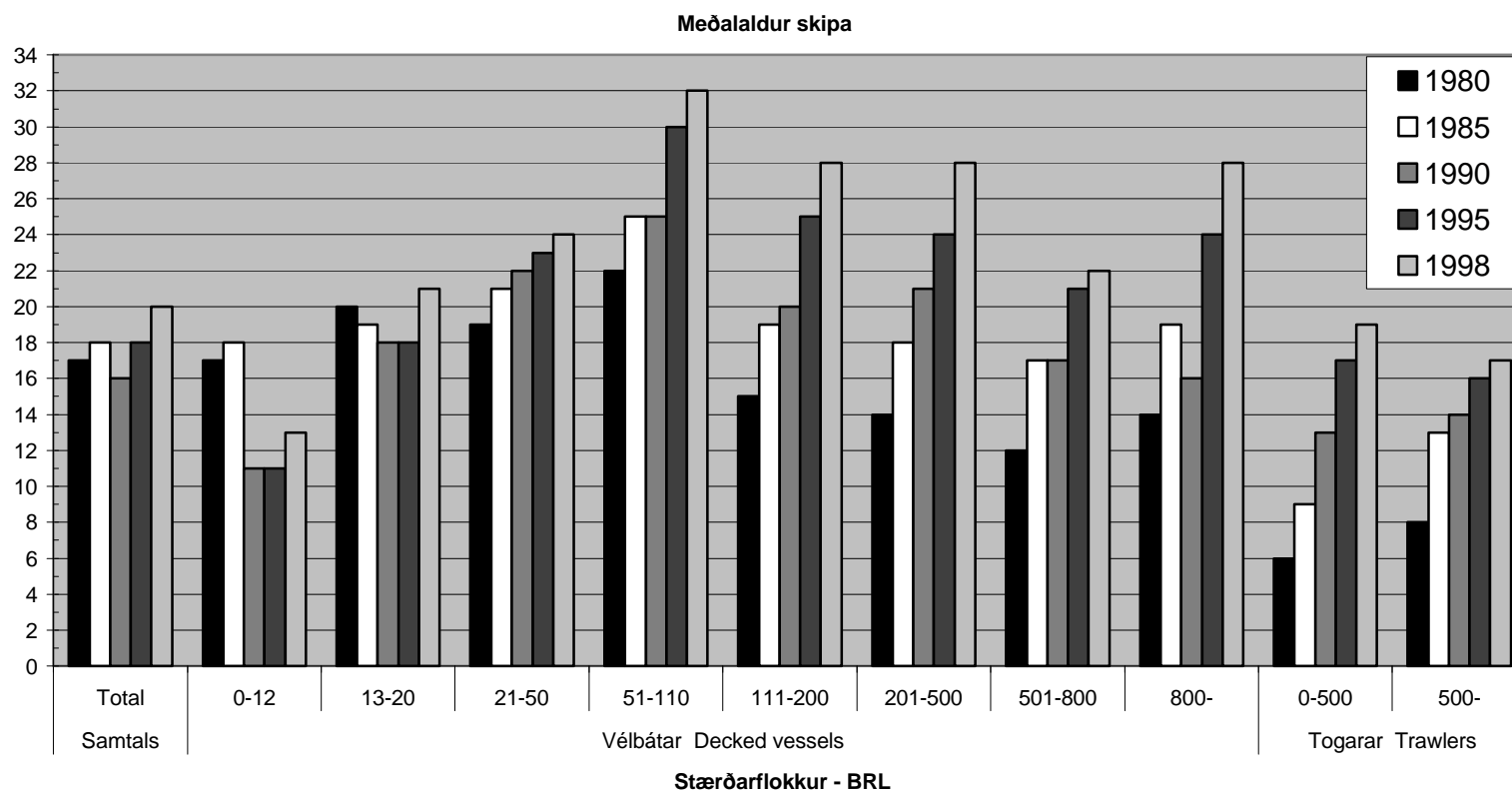
Fjöldi skipa > 20 BRL



Sé hins vegar einnig litið eingöngu á togara, hefur þeim undir 500 brl. fækkað úr 89 þegar þeir voru flestir árið 1985, í 52 árið 2001, eða um 37 sem jafngildir 40 % fækkun. Hins vegar segir það ekki alla söguna, því að fjölgun í flokki stærri togara kemur að hluta til af því að þau skip hafa verið lengd og stækkuð og því flust á

milli stærðarflokka. Samanlagt hefur því togurum eingöngu fækkað um 9 frá árinu 1985.

Annað atriði er svo aldur flotans. Á mynd 6 er færður inn meðalaldur eftir stærðarflokkum, miðað við smíðaár:



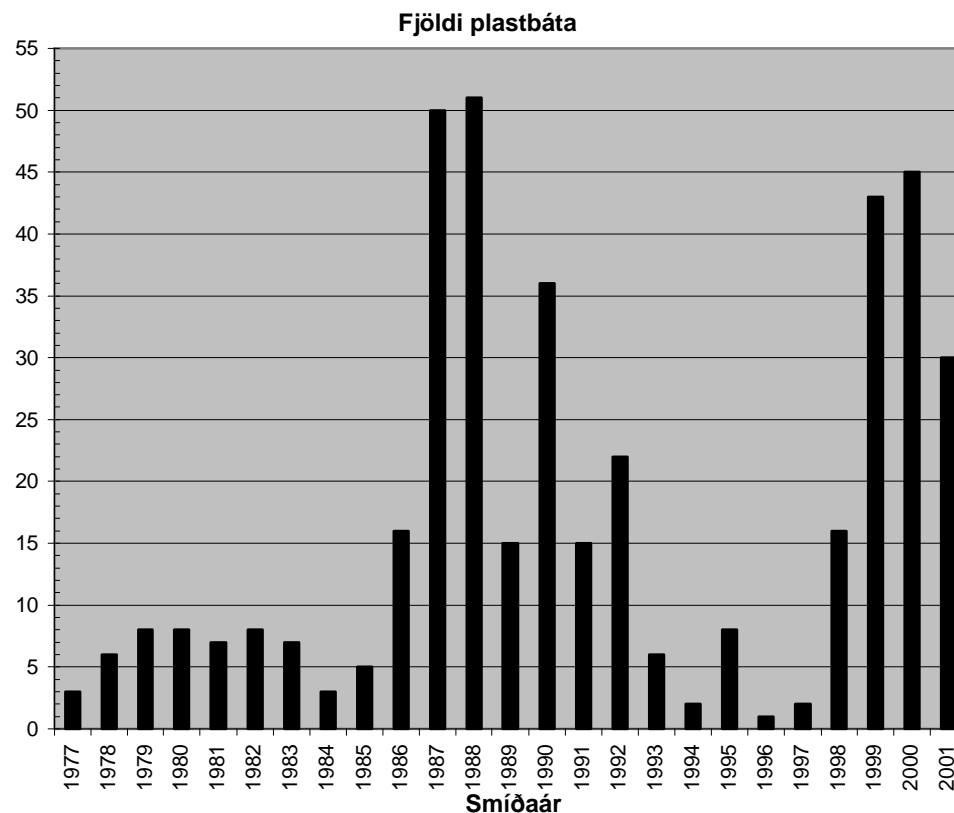
Mynd 6



Eins og að framan greinir þá er meðalaldur alls flotans um 20 ár. Minnstu bátarnir, sem eru flestir, eru einnig þeir yngstir og lækka þannig meðalaldurinn. Ef lítið er eingöngu á skip sem eru stærr en 20 brl. er meðalaldurinn 25 ár, en bátar stærr en 20 brl., en fyrir utan togara, hafa meðalaldurinn 27 ár. Meðalaldur togara er 18 ár. Þróun meðalaldurs sýnir í raun hve lítil endurnýjun er í flotanum með nýrri skipum, fyrir utan smæstu bátana. Það er eini stærðarflokkur báta sem sýnir lækkaðan meðalaldur en á tímabilinu frá 1985 til 1990 lækkar meðalaldur þeirra úr 18 árum í 11 eða um 7 ár á 5 árum og sýnir hve hátt hlutfall endurnýjunar hefur þá verið og sá floti heldur sama meðalaldri næstu 5 árin. Hæstur meðalaldur er hins vegar í bátastærðinni 51 – 110 brl. eða 32 ár. Ljóst er að margir bátar eru þarna komnir langt yfir eðlilegan nýtingartíma en einnig er athyglisvert að skoða stærra báta þar sem allir stærðarflokkar, utan flokkurinn 501 – 800 brl., eru með meðalaldurinn 28 ár. Þetta segir hins vegar ekki alla söguna því að mörg þessara skipa hafa verið endurnýjuð lengd, dekkuð, fengið nýja vél, yfirbyggingu o.fl.þ.h. - svo að aldurinn segir ekki allt. Þó er ljóst að á endursölumarkaði segir upprunaárið mikið til um möguleika á umsetningu bátanna. Áhugavert er að skoða þróunina í bátum 800 brl. og stærr, á 5 ára tímabili frá 1990 til 1995 en þá hækkar meðalaldur þeirra um 8 ár. Þarna sést að nýrri skipum hefur verið skipt út en skip í þessum flokki eru reyndar ekki nema 4 til 7 svo að ekki má draga of víðtækar ályktanir af því.

Ef lítið er nánar á flokkinn 0 – 12 brl., eða stærð bátu undir 12 – 13 metrum, þar sem nýjustu bátarnir eru, skýrist það fyrst og fremst af því að flestir þeirra eru úr plasti, eða 86%. Flestir þeir koma á skrá, annars vegar á árabílinu 1986 til 1992, og hins vegar á síðustu fjórum árum, sbr. mynd 7:

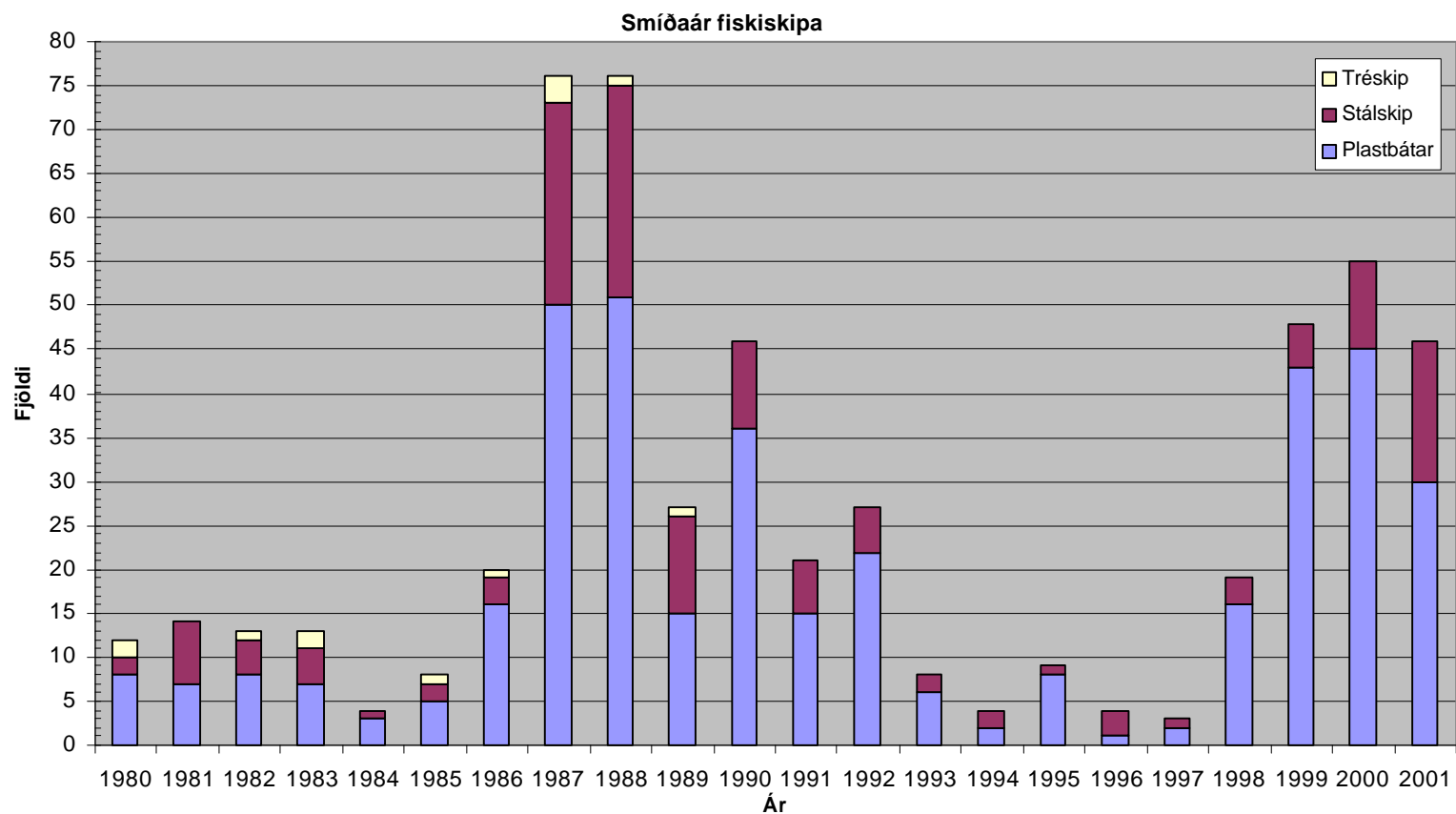
**Meðalaldur bátaflotans er mjög hár. Margir þessara báta eru í raun verðlausir og hafa ekki endursöluhæfni á alþjóðlegum markaði. Meðalaldur báta á stærðarbilinu 51 – 500 brl. er nærri 30 ár. Margir þeirra eru komnir yfir eðlilegan líftíma. Hins ber þó að geta að margir þeirra hafa verið endursmíðaðir að verulegu leyti. Unnt ætti að vera að smíða báta af stærðinni 20 – 40 m til að endurnýja þessa báta.**



Mynd 7

Eins og þarna sést kemur endurnýjun þessara báta fram í tveimur áberandi toppum og ljóst er að endurnýjun báta og skipa á sér stað af öðrum ástæðum en eðlilegri útskiptingu vegna aldurs.

Ef notað er ofangreint graf sem grunnur og sett saman endurnýjun allra fiskveiðiskipa frá 1980 kemur eftirfarandi mynd fram:



Mynd 8

### 3 MARKAÐSSTAÐA

Greiningin, sem gerð er hér á eftir byggist á skipaskrá Skerplu eins og hún birtist á vefsíðu hennar, og tekið er tillit til þeirra upptökumannvirkja sem eru til, sbr. viðauki 2 um þjónustufyrirtæki. Ef skip eru greind eftir lengd má sjá eftirfarandi skiptingu eftir áætlaðri getu upptökumannvirkja. Inni í þessu eru varðskip, rannsóknaskip, ferjur, sanddæluskip, olíuskip og nokkur vöruflutningaskip sem sjá um strandsiglingar, eins og fyrr er getið í skýrslunni. Hins vegar er svo komið að flest þau stærri vöruflutningaskip sem sigla til og frá Íslandi eru ekki á íslenski skipaskrá. Í þeim flota sem heldur uppi reglulegum siglingum hingað, eru 10 – 15 skip en að öllu jöfnu eru þau þjónustuð erlendis. Skip undir 15 m eru í þessu tilviki ekki talin með enda að verulegu leyti þjónað á annan hátt en með þessum mannvirkjum, þ.e. annaðhvort lyft á land með krana við bryggju eða tekin á vagn í fjöruborði og margir þessara báta eru auk þess ekki í reglulegri útgerð.

#### Skipting eftir lengd skipa

Lengd	Fj. skipa	Fj. upptöku- mannvirkja	Skip á upptökumannvirki með jafnri skiptingu
undir 15 m	526		
15 - 22 m	131	18	7,3
22 - 30 m	96	16	6,0
30 - 40 m	98	14	7,0
40 - 47 m	32	11	2,9
47 - 53 m	43	8	5,4
53 - 55 m	12	6	2,0
55 - 80 m	73	5	14,6
80 - 100 m	2	2	1,0

Tafla 10

Í síðasta dálki töflunnar er deilt með fjölda upptökumannvirkja í fjölda skipa og taflan sýnir því meðalfjölda miðað við að hvert skip sé tekið í slipp einu sinni á ári. Samkvæmt ofangreindu er mest í að sækja í flokki skipa yfir 55 m að lengd en

hins ber að gæta að skip af þeirri stærð þurfa ekki eins öra þjónustu og minni skip en nánar verður fjallað um það síðar.

Efnisgerð skipa skiptir líka máli en hún hefur verið greind áður en til frekari glöggvunar er hún endurtekin í eftirfarandi töflu:

#### Skipting eftir efniviði og stærð

Lengd	Fj. skipa	Plast	Tré	Stál/ál
undir 10 m	331	325	6	
10 - 15 m	195	88	61	46
15 - 20 m	93	3	46	44
20 - 30 m	134	1	31	102
30 - 50 m	151		2	149
stærri 50 m	109			109
Samtals	1013	417	146	450

Tafla 11

Ef litið er á forsendur helstu fyrirtækja í greininni (talin vera 8 fyrirtæki) eða þau 12 – 13 upptökumannvirki, sem eru í reglulegum rekstri, er rétt að miða við skip yfir 20 m að lengd sem aðalmarkhóp þeirra. Raunhæft er að reikna með því að 20 – 30 m löng skip séu tekin upp einu sinni á ári, skip 30 – 50 m að lengd hverja átján mánuði og stærri skip annað hvert ár. Samkvæmt því er upptökupörf eftirfarandi:

**Skipting eftir lengd og upptökutiðni**

Lengd	Fj. skipa	Fj. upptaka	Tíðni
20 - 30 m	134	134	Einu sinni á ári
30 - 50 m	151	101	Hverja 18 mánuði
stærri 50 m	109	55	Annað hvert ár
Samtals	384	274	
Tafla 12			

Að teknu tilliti til framangreindrar áætlunar má gera ráð fyrir markaðsstærð frá 250 til 300 upptökum á ári fyrir flotann. Ætla má að lágmarksafkastageta mannvirkis sé um 40 upptökur á ári, án tillits til hliðarfærslna. Um 2/3 af þeim mannvirkjum, sem um ræðir, hafa hliðarfærslumöguleika. Nýting er háð aðstæðum og eðli verkefna, en hliðarfærsla getur allt að tvöfaldað afkastagetu mannvirkis. Ef gert er ráð fyrir 40 árlegum upptökum fyrir mannvirki án hliðarfærslna og 60 upptökum fyrir mannvirki með hliðarfærslu er eðlileg nýting um 640 upptökur á ári fyrir öll þessi mannvirki. Nýting er því á bilinu 40 – 50% í heildina miðað við þessar forsendur. Þetta er í samræmi við athugun sem gerð var árið 1995, en þá var um 41 % nýting á þeim mannvirkjum sem til voru en þeim hefur fjölgað frá þeim tíma. Í þessari athugun varð niðurstaðan að upptökur hafi verið 296 á árinu 1995. Nýr floti skipa stærrí en 20 brl. álika stór og 1995. Ennfremur má líta á þetta á annan veg; ef gengið er út frá að meðaltími á uppistöðu skips sé 4 eða 5 dagar, þá er um að ræða 1.100 til 1.400 daga á ári. Ef þessu er skipt jafnt á 12 – 13 upptökumannvirki er um að ræða 4 til 5 mánaða vinnu (miðað við 5 vinnudaga í viku; 4,3 vikur í mánuði) fyrir hvert þeirra. Þetta jafngildir þá um 30 til 40 % nýtingu. Af þessu er ljóst að nýting afkastagetu upptökumannvirkja er í besta falli um 50% en liggur þó væntanlega nær 33% nýtingu þar sem talsverð þjónusta er keypt erlendis.

Veruleg umframafkastageta er í upptöku skipa og þjónustu við þau ef miðað er við innlenda flotann.

Ljóst er að markaðurinn er frekar að dragast saman miðað við fjölda skipa og því ekki um aukningu að ræða í hefðbundinni þjónustu. Nýtingin er mjög misjöfn milli fyrirtækja en ljóst að ekki eru forsendur fyrir ríkisstyrktum aðgerðum eins og koma fram í hafnaráætluninni, til þess að endurbæta og auka afkastagetu í greininni. Þar þyrfti frekar að vinna að sameiningu og bættri nýtingu þeirra mannvirkja sem eftir stæðu.

## VIÐAUKI 3. MARKAÐUR FYRIR FISKISKIP Í EVRÓPU

### 1 ALMENNT

Evrópski markaðurinn fyrir nýsmíði fiskiskipa ber merki erfiðrar stöðu þar sem stór fiskveiðifloti hans á í rekstrarerfiðleikum. Eini markaðshlutinn, sem virðist vera sterkur nú er fyrir stór uppsjávarveiðiskip með vinnslugetu. Að flestra mati er markaðurinn að dala en síðastliðin þrjú ár hefur verið ágæt eftirspurn eftir nýjum skipum. Sú eftirspurn tengdist því að rekstrarstyrkir til skipasmíðastöðva voru felldir niður frá ársbyrjun 2001, þar sem margir sáu tækifæri í því að smíða skip meðan möguleiki væri á niðurgreiðslum. Þess ber þó að geta að fiskiskip skráð innan ESB voru undanþegin beinum rekstrarstyrkjum vegna skipasmíða en geta hins vegar notið tiltekinna byggðastyrkja sem frekar verður fjallað um hér á eftir. Meðan skipasmíðastöðvar í Evrópu búa við næg verkefni aðallega vegna þess að styrkir voru felldir niður og vegna aðlögunartíma sem var veittur, hafa opnast sóknarfæri fyrir íslenskan skipaðnað. Til þess að nýta þau er nauðsynlegt að vinna hratt þar sem mikil eftirspurn verður eftir nýjum smíðasamningum frá ársbyrjun 2004 þegar allir rekstrarstyrkir hafa verið greiddir út.

Fiskveiðikvótar eru almennt að dragast saman í norðaustanverðu Atlantshafi en þó er niðurskurður kvóta mestur innan efnahagslögsögu ESB. Þetta hefur leitt til sérstakra aðgerða til þess að minnka flotann í aðildalöndum ESB. Í Skotlandi og á Norður-Írlandi hefur þegar gerð áætlun um að minnka fiskiskipaflotann. Á báðum svæðunum er stefnt að 20% fækkun báta og/eða dregið verði úr afkastagetu. Á Norður-Írlandi hefur verið ákveðið að úrelða 34 af 150-160 báta flota. Þegar áætlunin um aðstoð við að hætta útgerð var auglýst, sóttu um 40% flotans um aðstoð til að hætta útgerð. Nú er leit að leiða til þess að færa út áætlunina þannig að unnt verði að verða við óskum sem flestra um að leggja skipum og úrelða. Það sama er uppi á teningnum í Skotlandi. Þar hefur verið gefið leyfi fyrir að

úrelða 108 báta, en það jafngildir afkastagetu á 20% af lönduðum afla. Bátar eldri en 10 ára eru þeir einu sem koma til greina í þessu sambandi. Sama gildi á Norður-Írlandi. Þar sóttu 40% útgerðamanna um úreldingu og þar eru líka uppi áætlanir um frekari niðurskurð og þess vænst að hann geti gengið eftir innan tveggja ára. Nokkur smáendurnýjun hefur þó átt sér stað í Skotlandi en árið 2000 smíðaði helsta skipasmíðastöðin þar, sem sérhæfir sig í fiskiskipum, 8 skip í allt, öll 14 til 25 m á lengd og á fyrri hluta ársins 2001 smíðaði sama stöð 6 skip. Þetta eru þau fiskiskip sem hafa verið smíðuð í Stóra-Bretlandi á þessum tíma. Í Skotlandi er hægt að fá styrki sem nema allt að 35 % af kostnaði til þess að endurbæta og nútímavæða fiskiskip, háð svæðum og tengingum við byggðakort vegna byggðastyrkja. Hins vegar er ekki leyfilegt að nota þessa styrki til þess að borga fyrir vinnu/búnað keyptan utan Evrópusambandiðsins. Styrktarféð kemur í öllum tilvikum frá ESB og stjórnvöldum í Skotlandi.

Vegna óvissu um hvernig ný sameiginleg fiskveiðistefna ESB verður endanlega útfærð halda menn frekar að sér höndum um nýsmíði báta. Með nýrri stefnu geta komið nýjar reglur um vélastærð og lengd skipa og menn vilja því biðja og sjá hverju fram vindur. Núverandi sameiginleg fiskveiðistefna ESB er að renna sitt skeið á enda en ný stefna tekur gildi haustið 2002. Sameiginleg fiskveiðistefna gengur undir nafninu „Common Fisheries Policy“ eða CFP.

Á Írlandi hafa verið í gildi tvær áætlanir um endurnýjun skipa en hægt hefur verið að fá 40% styrk vegna smíði nýrra skipa. Þetta styrktarfé hefur komið frá ESB (undir FIG – Financial Instrument for Fisheries Guidance – sjá nánar gr. síðar) og frá írsku ríkisstjórninni. Þessi skip þurfa úreldingu á móti endurnýjun og sækja líka að nokkru leyti í vannýttar fiskitegundir og styrkja með því strandbyggðir. Fyrri áætluninni lauk í lok árs 1999 en með henni voru styrkir veittir til smíði 29 skipa, en í byrjun árs 2001 höfðu 20 þeirra verið afhent. Níu þeirra voru smíðuð á Spáni, fjögur á Írlandi, þar af eitt með breskan skrokk, þrjú í Frakklandi og eitt í Bretlandi, Portúgal og Danmörku. Þessi skip eru frá 8 m til 138 m að lengd en flest um 20 m. Seinni áætlunin tók gildi sumarið 2001 og á að gilda til ársins 2006 en nú þegar hafa komið það margar umsóknir að styrkfé er uppurið og því sjálfhætt. Þöntun á þrem skipum hjá Ósey í Hafnarfirði tengist þessari áætlun. Hins vegar er Framkvæmdastjórnin að hefja aðgerðir gegn Írum þar sem þeir hafa ekki minnkað flotann sinn eins og til stóð samkvæmt MAGP IV (Multi-Annual Guidance

Programme 1997 – 2001) og þá sérstaklega í flokki skipa sem veiða uppsjávarfisk. Minnka þarf sameiginlegt vélarafi þessara skipa úr 37.361 kW í 29.039 kW eins og það átti að vera 31. desember 2000, um sem nemur ríflega 20%. Þess vegna þarf verulega úreldingu, ef einhver endurnýjun á að eiga sér stað á þessu sviði. Samt telja markaðssérfræðingar að endurnýjunar sé helst að vænta á þessu sviði en það tengist aukinni vinnslu uppsjávarfisks um borð í veiðiskipum. Hins vegar er ljóst, eins og áður sagði, að forsenda endurnýjunar er veruleg úrelding í þessum flokki skipa.

Í Danmörku er hægt að fá styrki til þess að smíða ný fiskiskip. Meginskilyrði þess er að úrelt sé 30% meira rúmtak á móti endurnýjun en smíðað er. Styrkinn geta þeir fengið sem hafa veiðileyfi, en nýi báturinn þarf að uppfylla nokkur skilyrði um bættu meðferð afla, aukna sjóhæfni, bættu vinnuástöðu og minni umhverfisáhrif en eldri skip valda. Styrkurinn nemur 20 % af kostnaði við smíði skipsins. Sama gildir um endurbætur sem uppfylla tiltekin skilyrði. Styrkurinn skiptist þannig að 15% koma frá ESB en 5% frá danska ríkinu. Einnig er stefnt að úreldingu í danska flotanum en í fréttum í mars 2002 var greint frá því að 35 bátar yrðu úreltir en hins vegar eru þeir allir litlir trébátar eðdro en 20 ára.

Í Noregi gera menn ráð fyrir nokkuð jafnri endurnýjun en þó mun minni en var á árunum 1999 og 2000. Ljóst er að strandveiðiflotinn er stór og þar er frekar þörf á úreldingu skipa en um 90% af skráðum skipum eru styttri en 20 m. Tillögur liggja fyrir um nýtt kerfi til úreldingar en stefnt er að því að leggja á gjald sem nemur 1 % af aflaverðmæti, sem síðan yrði notað til úreldingar. Þetta jafngildir 100 – 150 milljónum NOK á ári. Í stórum uppsjávarveiðiskipum, þar sem er nú hagnaður af veiðum, hefur eftirspurn eftir nýsmíði þeirra verið mætt að mestu leyti á undanförunum árum og sama gildir um línuveiðara. Heimamarkaður norskra skipasmíðastöðva er hins vegar mjög sterkur.

Færeyjar er eina landið þar sem veruleg hreyfing virðist vera til að endurnýja og fjárfesta í nýjum bátum. Skipasmíðjan Ósey hefur í hendi samninga um sölu á sex bátum þangað og þar virðist vera góður markaður þar fyrir skip af stærðinni 20 – 30 m en mikilvægt er að sækja markvisst inn á þennan markað. Ljóst er að þetta er eitt af fáum markaðssvæðum þar sem nú er virk eftirspurn. Þetta getur

verið fyrir íslensk fyrirtæki mjög mikilvægt þar sem sala á skipum til Færeyjar getur orðið lykill að sölu á skipum til annara nágrannasvæða.

Búist er við samdrætti á Grænlandi og að þar verði frekar lítil endurnýjun skipa á næstunni. Hins vegar er þar þó rætt um að koma á kerfi sem hjálpi til við endurnýjun strandflotans.

Fiskifloti Frakka er gamall og m.t.t. þess er orðin þörf á endurnýjun. Hins vegar veita kvótakerfið og samdráttur lítið svigrúm en franskur markaðurinn er metinn sem lokaður fyrir skipasmíðastöðvar utan Frakklands, því að þekkt er að franskir útgerðir kaupa fyrst og fremst skip og báta frá frönskum skipasmíðastöðvum.

Svipað gildir um Spánverja en þeir eiga stærsta fiskiflota innan ESB í rúmlestum talið. Þeir kaupa og smíða fiskiskip sín fyrst og fremst innanlands. Þar er talin þörf á endurnýjun en breytinga er þörf á uppbyggingu flota þeirra þar sem mjög þrængist um úthafsveiðar. Þeir hafa stundað veiðar við Afríku en þar hefur dregið mjög úr möguleikum á veiðiheimildnum fyrir þá. Fjölmörg spænsk skip stunda veiðar við Marokkó en nú hefur með öllu verið lokað fyrir veiðar ESB skipa þar. Með þeim afleiðingum að um 400 spánskum skipum var lagt. Vegna þessa veitti Evrópusambandið sérstaklega 197 millj. evra í aðstoð. Spánn fær 94,6% þeirrar upphæðar en Portúgal afganginn. Spánn hyggst verja samtals 1,760 milljörðum evra á árabílinu 2000-2006 innan FIG til þess að hagræða í sjávarútvegi en Portúgal með um 235 milljónir evra. Spánverjar og Norðmenn, eru með þeim stærstu í smíði fiskiskipa í Evrópu. Í gegnum FIG hefur verið sett upp styrkjakerfi fyrir ný skip í Galícu á Spáni norðvestanverðum.

**Íslenskur skipasmíðaiðnaður ætti að vera samkeppnishæfur í smíði skipa frá 20 – 40 m að lengd. Færeyjar eru vænlegur markaður, einnig Írland og jafnvel Skotland.**

**Vinna þarf hratt vegna þess að nú er sóknarfæri vegna mikilla pantana sem minnkar framboð smíðagetu, þar sem mikið var pantað af ýmsum skipum þegar smíðastyrkir voru felldir niður.**

**Þó svo að verið sé að skera niður flota ESB er á sama tíma styrkt smíði á nýjum skipum til þess að endurbæta þann flota sem eftir stendur.**

---

Hins vegar er að vænta samkeppni um smíði fiskiskipa frá Marokkómönnum en franska-ítalska fyrirtækið Novitec er að fjárfesta 50 milljónir USD í nýrri skipasmíðastöð sem mun sérhæfa sig í smíði fiskiskipa. Þetta er gert með stuðningi ríkisstjórnar Marokkó sem hluti af átaki þeirra til þess að efla fiskveiðar sínar og taka yfir nýtingu á fiskistofnum. Í upphafi mun þessi stöð smíða fyrst og fremst fyrir Marokkóskan markað en ljóst er að hún mun taka markað frá suður-evrópskum stöðvum.

Til lítills er fyrir Íslendinga að líta vestur um haf, þar sem í Bandaríkjunum fá eingöngu veiðileyfi skip sem smíðuð eru í Bandaríkjunum. Í Kanada er lagður 25% tollur á skipum sem eru undir 30,5 m (100 fet) svo að það veikir mjög samkeppnisstöðu íslensks skipaiðnaðar á því svæði. Hins vegar er samkeppnisstaða íslensks skipaiðnaðar í stærrí skipum veik. Hægt gengur að byggja upp fiskistofna þar og því ekki fyrirséð að þar verði verulegar breytingar á fiskiskipaflotanum í náinni framtíð.

Rússland hefur verið vonarmarkaður en þar hafa menn undanfarin ár orðið varir við þörf á endurnýjun og endurbýggingu. Ríkisstjórn Múrmansk héraðs hefur markað stefnu sem felur í sér milljarða fjárfestingu í þróun fiskveiða fram til ársins 2005. Hins vegar eru menn almennt vantrúaðir á aðgerðir í þróun flotans þar sem það hefur sýnt sig að erfitt er fyrir þá að fjármagna fiskveiðar, kvótaúthlutanir tilviljanakenndar og almennt reiðuleysi. Stefnan er hins vegar sú að beina skipasmíðum til innlendra skipasmíðastöðva og tengja jafnvel kvótaúthlutun við skip smíðuð innanlands. Innlendar skipasmíðastöðvar þar eru þó veikburða en undanfarið hafa um 60% allra skipaviðgerða farið fram erlendis og múrmönsk skipaiðnarfyrirtæki orðið gjaldþrota. Erlendir aðilar hafa fyllst vantrú þar sem margir hafa brennt sig á viðskiptum við Rússa og hentistefnu þeirra. Sem dæmi má nefna Royal Ryba en það er fyrirtæki m.a. í eigu Royal Greenland. Það lét smíða tvö skip á grundvelli kvótaúthlutunar en hún var síðan fyrirvaralaust dregin til baka. Þessi skip hafa af þeim sökum verið verkefnafrá og í raun aðeins verið notuð til lúðuveiða við Austur-Grænland. Mjög erfitt er orðið að fá fjármagn til nokkurra verkefna í Rússlandi vegna þeirrar stöðu og óvissu sem þar ríkir.

Samkvæmt athugun OECD fyrir árin 1999 og 2000 var staða smíða og pantana fiskiskipa einstakra landa með eftirfarandi hætti:

Land	Afhent 1999			Í pöntun/smiðum 30.12.1999			Afhent 2000			Í pöntun/smiðuð 30.12.2000		
	Fjöldi	BRT	% af BRT smiðuð í landinu	Fjöldi	BRT	% af BRT smiðuð í landinu	Fjöldi	BRT	% af BRT smiðuð í landinu	Fjöldi	BRT	% af BRT smiðuð í landinu
<u>Evrópa</u>												
Frakkland	0			9	7.970	0,9	6	2.990	1,5	10	11.980	1,3
Þýskaland	3	3.123	0,4	7	5.659	0,2						
Holland	12	11.500	3,2	30	9.800	2,5	16	5.600	1,6	24	7.000	1,4
Portúgal	1	249	0,9	7	2.833	10,1	2	717	1,5	23	6.675	5,2
Spánn	17	14.748	3,6	29	58.494	8,2	31	40.999	10,7	35	27.911	4,0
Stóra-Bretland	6	1.681	1,1	3	1.275	0,8	9	2.507	2,3	4	670	1,0
Pólland	0						0			1	250	0,0
Noregur	43	67.802	18,0	19	34.440	11,8	18	31.619	30,7	38	57.451	8,9
<u>Önnur lönd</u>												
Japan	9	6.112	0,1	4	1.461	0,0	12	5.228	0,2	6	2.667	0,0
Mexíkó	49	6.550	100,0	68	9.440	100,0						

Tafla 13

## 2 STYRKIR VEGNA FISKVEIÐA OG STJÓRNUN FLOTA Í ESB

Eins og áður hefur komið fram byggjast styrkir sem hægt er að fá til smíði fiskiskipa innan Evrópusambandsins, á áætlun sem er kölluð „Financial Instrument for Fisheries Guidance“ (FIG). Þessi áætlun er hluti af byggðastyrkjum ESB og er beint sérstaklega að landssvæðum sem byggjast á fiskveiðum og vinnslu. Þetta styrkjakerfi er ekki hluti af evrópska

efnahagssvæðinu (EES) og stendur Íslendingum því ekki til boða. Hins vegar geta þessi styrkir haft þau áhrif að hægt er að selja fiskiskip inn á evrópska efnahagssvæðið, sbr. kaup Íra á nýjum skipum. Markmið FIG styrkjakerfisins er ekki að auka afkastagetu fiskiflotans heldur að vera stoðkerfi til þess að ná jafnvægi milli flota og afraksturs fiskistofna og styrkja þannig samkeppnishæfni fiskiðnaðar, ásamt því að bæta markaðsaðgengi og verslun með fiskafurðir og styrkja landssvæði sem eru háð fiskveiðum og vinnslu. Með þessu kerfi er beitt styrkjum til úreldingar til þess að reyna að breyta og draga úr áherslum á



fiskveiðar og fiskvinnslu í strandhéruðum og að auka framleiðni og viðhalda sjálfbærri þróun greinarinnar.

Í töflunni hér á eftir eru settar fram upplýsingar um þá styrki sem veittir voru í síðustu áætlun FIFG frá 1994 – 1999 til nýbygginga á fiskiskipum:

### Nýbygging fiskiskipa undir FIFG - Aðgerð 2.1 - 1994 -1999

Milljónir evra	Samtals fjárfesting	Styrkur frá ríki	Styrkur frá ESB	Samtals styrkur	% af fjárfestingu	Fjöldi verkefna	Meðalfjárfesting - '000 evrur
Samtals	726,29	81,59	304,42	386,01	53,1%	1.986	365,7
Belgía	18,01	4,47	2,73	7,2	40,0%	12	1.500,8
Danmörk	6,5	0,32	1,62	1,94	29,8%	10	650,0
Þýskaland	27,36	4,54	9,15	13,69	50,0%	58	471,7
Grikkland	7,94	1,32	2,12	3,44	43,3%	153	51,9
Spánn	513,47	54,41	233,38	287,79	56,0%	1.273	403,4
Frakkland	30,72	5,87	6,325	12,195	39,7%	64	480,0
Írland	1,02	0,26	0,2	0,46	45,1%	5 <sup>1)</sup>	204,0
Ítalía	15,94	1,59	7,15	8,74	54,8%	30	531,3
Holland	0			0		0	
Portúgal	61,65	7,14	35,92	43,06	69,8%	258	239,0
Finnland	5,56	0,54	1,3	1,84	33,1%	82	67,8
Svíþjóð	38,12	1,13	4,52	5,65	14,8%	41	929,8
Stóra-Bretland	0					0	

<sup>1)</sup> Þetta eru þau gögn sem eru sett fram á upplýsingavef ESB, DG Fisheries en aðstoðin við Íra var meiri, þar sem smíðuð voru 29 skip þegar upp var staðið, en ekki 5 eins og kemur fram hér.

Eins og sést hér var á þessum tímabili varið um 725 milljónum evra eða jafngildi ríflega 65 milljarða IKR til að endurnýja á fiskiskip, með þátttöku FIFG, innan ESB á þessum 5 árum og námu styrkir 53 % af heildarfjárhæðinni. Stærsti hlutinn var notaður á Spáni, eða 71 % af heildinni. Styrkir frá FIFG á þessum tíma námu í allt 2,55 milljörðum evra og af því var varið 15% til endurnýjunar á fiskiskipum. Á sama tíma námu styrkir til breytinga og uppfærslu á fiskiskipum um 200 milljónum

evra en um 800 milljónum var varið til úreldingar, þar sem um 60% þeirrar fjárhæðar voru notuð til að taka skip úr rekstri og eyða, en það sem eftir stóð var notað til að flytja út skip eða breyta þeim til annarra nota.

Með hinni nýju áætlun sem gildir frá 2000 – 2006 lækka styrkir vegna ný- og endursmíða fiskiskipa um 15 %. Þau svæði, sem falla undir „objective 1“ eða svæði þar sem GDP (Gross Domestic Product) er undir 75% meðaltals

---

Evrópusambandsins, geta fengið að hámarki 40% styrk þar sem 35% koma frá Evrópusambandinu en 5 % frá heimaríkinu. Á öðrum svæðum geta þetta mest orðið mest 20%, þ.e. 15% frá Evrópusambandinu en 5% frá heimaríkinu.

Ef endurnýjun skips er styrkt þarf alltaf að koma úrelding á móti. Ef endurnýjunin á sér stað í skipi sem tilheyrir flota þar sem ákvæðum MAGP hefur verið fylgt, getur úreldingin verið einn á móti einum en ef markmiðum um að minnka flota í viðkomandi flotagerð hefur ekki verið mætt, þarf að lágmarki 30% meira rúmtak í úreldingu. Úrelding, eða réttara sagt markmið um stærð flota, er bæði mæld sem rúmtak skipa og báta og eins byggð á sameiginlegu vélarafli þeirra. Floti, sem venjulega er byggður á tilteknum stærðarbili skipa, vélarstærð, veiðarfærum og þeim fiskstofnum sem þeir sækja í, - þarf þá að uppfylla þau markmið sem viðkomandi ríki hefur sett fram í samvinnu við Framkvæmdastjórn ESB og er lýst í MAGP (Multi Annual Guidance Programme) áætluninni. Þetta hefur komið fram áður í lýsingum á styrkjakerfum, annars vegar fyrir Írland og hins vegar fyrir Danmörku. Þar sem Danir hafa ekki uppfyllt sín skilyrði er gerð krafa um 30% meiri úreldingu á móti endurnýjun hjá þeim.

Á árunum 2002 – 2006 mun FIG hafa til ráðstöfunar 3,7 milljarða evra, en hvert ríki gerir tillögu að áætlunum hjá sér og hvernig það ráðstafar því fé sem þeir fá úthlutað. Það er því mjög breytilegt á milli landa hvernig þessu er háttað og er háð því hve mörg svæði falla undir „objective 1“ og líka hvernig staða hvers ríkis er gagnvart MAGP IV áætluninni. MAGP IV hefur verið framlengd til loka árs 2002 en þá verður hún endurskoðuð í ljósi nýrrar sameiginlegrar fiskveiðistefnu.

**Verulegir byggðastyrkir eru veitti í ESB til smíði, endurnýjunar og breytinga á mikilvægi fiskveiða í strandhéruðum.**

## VIÐAUKI 4. SAMKEPPNISUMHVERFI

### 1 ALMENNT

Skipasmíðar og sjóflutningar í heiminum hafa aukist verulega undanfarin ár. Áruð 2000 fjölgaði mikið pöntunum á nýjum skipum og námu þær um 56 % miðað við árið 1999. Mest af þessari aukningu skilaði sér til Kóreumanna, en einnig til evrópskra skipasmíðja en sem fyrr er stærsti hluti nýsmíði í Evrópu á sviði skemmtiferðaskipa. Niðurfelling styrkja í ESB er því ekki ráðandi um eftirspurn á heimsmarkaðinum.

Vöxtur skipasmíða í Kóreu –hefur verið ótrúlegur eins og á mörgum öðrum sviðum. Á 10 árum hafa þeir þrefaldað framleiðslu sína markaðshlutdeild þeirra á heimsvísu hefur vaxið stöðugt frá 27% árið 1998 í nærri 40% á árinu 2000. Kórea flytur út nær alla framleiðslu sína á sviði skipasmíða. Vöxtur Kóreu hefur samt sem áður byggt á því að safna skuldum og var ein ástæða þess að efnahagur þeirra hrundi árið 1998 og leiddi til erfiðleika skipaiðnaðarins um allan heim. Þess má geta að fyrir 30 árum var markaðshlutdeild Kóreumanna um 1 % af heimsmarkaði.

Kína hefur einnig aukið afköst sín og hefur uppi áætlanir um frekari vöxt í framleiðslugetu en Kínverjar stefna að því að verða fremstir í þessari grein í heiminum. Samt sem áður er Kína mjög stór markaður með meira en 1,2 milljarða íbúa og það mun fyrr eða síðar að auka verulega umsvif þeirra í sjóflutningum og þar með þörf fyrir nýsmíði fyrir þeirra eigin markað. Þær áætlanir, sem Kínverjar sýna, eru miklu raunhæfari heldur en áætlanir Kóreumanna, sérstaklega með tilliti til jafnvægis á skipamarkaðnum, þ.e. milli skipasmíða og uppbyggingar eigin flota.

Evrópusambandið hefur sérstakt auga með Kóreumönnum og hefur nú þegar gefið út fjórar skýrslur þar sem sýnt er fram á að verðlagning þeirra stenst ekki á

kostnaðargrunni og hafa fært rök fyrir því að styrkir, bæði beinir og óbeinir, nemi um 30 – 40 % af verði þeirra skipa sem þeir selja. Síðastliðið haust buðu þeir út verkefni til ráðgjafa, með það fyrir augum að fylgjast með Kóreumönnum og safna frekari upplýsingum á næstu árum. ESB er að vinna að því að stefna Kóreumönnum fyrir WTO fyrir ólögmæta viðskiptahætti, en skortir ennþá samstöðu meðal aðildarlanda viðvíkjandi ráðstafanir sem þarf að gera meðan úrskurðar er beðið í málinu. Þetta byggist á því að lagt er til að teknir verði upp rekstrarstyrkir að nýju fyrir nokkrar skipagerðir sem eru í mestri samkeppni við Kóreu. Hins vegar eru Danir, Hollendingar og Þjóðverjar á möti þessu, þ.e. að taka upp rekstrarstyrki að nýju, og á meðan ekki næst samstaða er málinu ekki áfrýjað til WTO.

Japan er í beinni samkeppni við Kóreu og sækir fram á sömu mörkuðum og hefur þess vegna sýnt greinilega fram á undirboðsstefnu Kóreumanna m.t.t. verðlagningar og samkeppnishæfni. Þetta hefur leitt til þess að japanskur skipaiðnaður hefur verið nauðbeygður að hefja nýja, alvarlega endurskipulagningu og -fjármögnum hjá sér til þess að halda sínum hlut á markaðnum. Japanir hafa í mörg ár verið stærstir í skipasmíðum en nú hafa Kóreumenn tekið forustu. Þessar tölu miðast við árið 2000.

Evrópskir útgerðamenn kaupa núorðið nær öll sín tankskip frá löndum utan Evrópu.

Evrópa er nú orðin háð því að skip, sem flytja hráefni fyrir iðnað og framleiðsluvörur, séu byggð utan Evrópu; heilfarmsskip („bulk carriers“), gámaskip, efnaflytningaskip og ekjuskip. Eina undantekningin er Þýskaland, þar sem tilvist Þjóðverja á markaðnum fyrir meðalstór gámaskip er að verulegu leyti byggð á innlendri eftirspurn en einnig Danmörk þar sem stórfyrirtækið A.P. Møller hefur byggt upp sérstakan markaðsgeira fyrir hina hátæknilegu skipasmíðastöð í Óðinsvéum sem er í þess eigu og smíðar þar fullkomin, stór gámaskip að mestu til eigin nota.

Styrkur evrópsks skipaiðnaðar er mestur á sviði skemmtiferðaskipa þar hefur náðst góður árangur á veraldarvísu eru en þar hefur reyndar verið vegið að forystuhlutverkinu en þó náðst að halda því. Evrópumenn eru einni fremstir í flokki

í ferjasmíði en yrirtæki í Austurlöndum fjær verið að reyna komast inn á kortið hvað þær varðar og náð nokkrum árangri en Evrópu hefur þó tekist að halda 2/3 af markaðnum.

Fiskiskip eru talin nema um 1,83% af skipasmíðamarkaði heimsins og þá er miðað við CGT (Compensated Gross Tonnage) sem er samræmdur kvarði við að breyta brúttólestum í stærð sem að einhverju leyti lýsir kostnaði við að smíða hverja brúttólest í mismunandi skipagerðum og -stærðum. Af þessu er ljóst að smíði fiskiskipa er mjög lítil hlutur af veraldarmarkaðnum.

**Suður-Kórea hefur sótt mjög fram á alþjóðlegum markaði á síðustu árum og hefur um 40% markaðshlutdeild á heimsvísu. Næstir eru Japanir mjög líkir að stærð en Evrópa í heild sinni er hálfdrættingur með um 20% markaðshlutdeild.**

Í þeim löndum, þar sem skipaiðnaðurinn er verulegur, er hann að stórum hluta til útflutnings. Eins og áður segir er skipaiðnaðurinn mjög alþjóðlegur og almennt eru landamæri ekki hindranir í viðskiptum. Ef lítið er á útflutning einstakra landa var hann samkvæmt skýrslum OECD fyrir 1999 og 2000 á þessa leið:

Land	Útflutningur - % af BRT		Pantanir árslok 2000
	Afhent skip 1999	2000	
Finland	91,3%		
Frakkland	57,4%	93,3%	93,9%
Þýskaland	52,2%	69,5%	63,6%
Ítalía	40,6%	76,2%	46,6%
Holland	50,6%		
Portúgal	83,2%	99,7%	96,1%
Spánn	95,1%	89,7%	38,6%
UK	93,9%	88,1%	7,8%
Pólland	99,9%	99,8%	100,0%
Noregur	11,3%	61,3%	43,8%
Japan	90,1%	96,6%	99,2%
Kórea	100,0%		
Tyrkland	15,7%		
Taiwan	79,6%	99,9%	99,9%
Króatía	100,0%	96,5%	100,0%
Rúmenía	100,0%	100,0%	100,0%

Tafla 15

Meðaltal fyrir Evrópulönd á tímabilinu 1995 – 1998 er eftirfarandi:

ESB - meðaltal	58%
Belgía	67%
Danmörk	38%
Finnland	91%
Frakkland	78%
Þýskaland	52%
Stóra Bretland	65%
Ítalía	41%
Holland	46%
Noregur	57%
Portúgal	74%
Spánn	84%
Svíþjóð	93%

Tafla 16

**Útflutningur er verulegur þáttur í starfi skipaiðnaðar í flestum samkeppnislöndum.**

## 2 RÍKISSTYRKIR VEGNA SKIPASMÍÐA

Frá og með 31. desember 2000 hafa ríkisstyrkir eða svokallaðir rekstrarstyrkir til skipasmíða verið felldir niður í aðildalöndum Evrópusambandsins og þar með á Evrópska efnahagssvæðinu. Veittur er tiltekinn aðlögunartími með því að hægt er að fá styrki greidda út allt til loka ársins 2003 vegna þeirra smíðasamninga sem skrifað var undir fyrir lok ársins 2000. Undir lokin var leyfilegt að styrkja um allt að 9 % af samningsverði skipa, svo fremi að samningurinn næmi 10 milljónum evra, eða meira. Af lægri samningum gat fjárhæðin numið allt að 4,5% svo fremi að skipið væri stærra en 100 BRT að meginreglu. Undantekning frá reglunni sneri að dráttarbátum en þar var miðað við að vélin væri stærra en 365 kW. Fiskiskip voru undanþegin þessum styrkjum nema því aðeins að þau væru flutt út til landa utan Evrópusambandsins. Smærri bátar eða viðgerðir, sem ekki voru skilgreindar sem meiriháttar endursmíði eða breyting, voru ekki styrkhæf. Þegar samræmdu styrkjakerfi var komið á 1987 og 1988 var leyft að styrkja um allt að 28 % af samningsverðinu. Þessi samræming byggðist á samningsferli sem var gert undir hatti OECD en nánar verður fjallað um það hér á eftir. Fyrir 1987 var á valdi hverrar ríkisstjórnar að ákvarða með hvaða hætti styrkjum og niðurgreiðslum var varið og í raun var svo lengur en hvert og eitt ríki þurfti að leggja fram fjármagnið sem leiddi til nokkuð mismunandi útfærslna á milli ríkja.

**Beinir rekstrarstyrkir til skipasmíða eru ekki lengur leyfðir innan ESB og EES. Voru allt að 28 % fyrir 15 árum en hafa hin á síðustu árum numið um 9%.**

Rekstrarstyrkir vegna skipasmíða hafa verið leyfðir formlega í Evrópusambandinu síðan í byrjun áttunda áratugarins eins og áður sagði. Í upphafi og til margra ára voru þessir styrkir mjög háir en árið 1987 var sett svokölluð „6. tilskipun“ (Sixth Directive) um skipasmíðar og henni fylgdi þrengri og meira takmarkandi stefna um rekstrarstyrki. Ástæðan var sú að þörf var talin á því að koma á strangari löggjöf til þessa að vinna að aukinni hagkvæmni, bæta samkeppnishæfni greinarinnar og styrkja jafna samkeppni innan Evrópu. Markmiðið var að útrýma smátt og smátt

rekstrarstyrkjum sem að öllu jöfnu eru ekki leyfðir innan Evrópusambandsins þar sem þeir eru ekki efnahagslega hagkvæmir og skapa ennfremur misvægi í samkeppni.

Hámark rekstrarstyrkja á árunum 1987 – 1988 var ákveðið 28% eins og áður segir en var síðan minnkað í 26% á árinu 1989 og í 20% árið 1990. Sú stefna sem sett

var fram í „7. tilskipuninni“ um skipasmíðar gildi frá 1991 til 1993. Árið 1991 var hámarksstyrkur ákvarðaður 13% og síðan minnkaður í 9% frá árinu 1992. Þær reglur um rekstrarstyrki, sem settar voru fram í „7. tilskipuninni,“ voru síðan framlengdar sex sinnum.

#### Leyfilegir hámarksrekstrarstyrkir fyrir skipasmíðar innan ESB

Ár	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Hámarksstyrkur (%)	28	28	26	20	13	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Tafla 17

Með hinum stíglækkandi samdrætti í hlutfalli rekstrarstyrkja var þess vænst í upphafi að breytingin myndi leiða til aukinnar samkeppnishæfni og breyttrar uppbyggingar í greininni iog sú varð að nokkru leyti raunin í byrjun. Hins vegar leiddi þessi aðferð til verulegra útgjalda fyrir ríkissjóði viðkomandi landa. Skipasmíðar voru orðnar eina iðngreinin sem naut kerfisbundinnar aðstoðar með rekstrarstyrkjum. Það er því mikið vafamál að þetta hafi verið þjóðhagslega hagkvæmt fyrir viðkomandi ríki eða réttlæt看leg notkun á almannafé. Ef tekið er tillit til þeirrar samkeppni, sem ríkir milli skipasmíðastöðva innan ESB, höfðu rekstrarstyrkirir þau áhrif að skapa ójafnvægi í samkeppni milli landa, því að verulegur munur var milli landa á því hve miklu fé einstakar ríkisstjórnir veittu í þessa rekstrarstyrki. Í sumum ríkjum var greiddur hámarksstyrkur fyrir hvern

smíðasamning og í raun „óútfyllt ávísun“ á kostnað en í öðrum ríkjum voru takmarkanir, t.d. aðeins fyrsta skip í raðsmíði, o.fl.þ.h. eða föst tiltekin fjárhæð til þessa málaflokks óháð umfangi sölu skipa á hverju ári. Sem dæmi má nefna að árið 1998 var greiddur 6,4 % styrkur með stórum skipum í Þýskalandi, í Hollandi 4,4 % og í Finnlandi 3,1 %, en Frakkar og Ítalír veittu aðstoð sem nam hámarksstyrk, eða rekstrarstyrki sem námu 9 % af söluverðmæti (sjá töflu á eftir). Eins var ólík útfærsla á því hvernig rekstrarstyrkir voru greiddir út. Í sumum löndum var styrkurinn greiddur út þegar skrifað var undir samninginn, hjá öðrum við afhendingu svo að dæmi séu tekin. Þetta leiddi eðlilega til nokkurrar mismununar svo sem ólíks fjármagnskostnaður o.fl.þ.h.

#### Beinir rekstrarstyrkir fyrir skipasmíðar á hverju ári (milljón evrur) innan ESB

Ár	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Rekstrarstyrkir	1.102	722	198	877	466	855	500	347	548

Tafla 18

Ef skoðað er hvert hlutfall styrkja hefur verið, í samanburði við virðisauka greinarinnar í Evrópu, er talið að þeir hafi numið 20-26 % af virðisaukanum á árununum 1990 – 1998. Með þessu er tekið tillit til allra styrkja, jafnt rekstrarstyrkja sem og styrkja til uppbyggingar. Þetta er hægt að bera saman á annan hátt t.d. með því að deila fjárhæðinni á hvern starfsmann í greininni. Árið 1998 nam hún 28.000 evrum á hvern starfsmann, eða jafnvirði 2,5 milljóna ÍKR á hvern starfsmann á núverandi gengi (90 ÍKR/EUR). Í danskri athugun á nokkrum samningum var reiknað út að þar næmu styrkirnir að meðaltali um þriðjungu af launakostnaði.

Óbeinir rekstrarstyrkir hafa einnig þekkst. Í flestum tilvikum hafa þeir verið umreiknaðir sem beinir styrkir og koma þá fram í þeim tölum sem eru kynntar. Sem dæmi um óbeina rekstrarstyrki m.a. má nefna niðurgreidda vexti eða vexti sem eru lægri en OECD viðmiðunin. Eins hefur þekkst að eigendur skipa, sem smíðuð eru innanlands, einkum á Ítalíu, hafi fengið að reikna afskriftir af þeim hraðar en ella og þannig notið skattahagræðis við útgerð þeirra.

Árið 1997 lagði framkvæmdastjórn Evrópusambandsins til að skerpt yrði á markmiðum með ríkisaðstoðinni og stuðlað þannig að bættri samkeppnishæfni iðnaðarins þar sem augljóst væri að margar skipasmíðastöðvar væru ekki samkeppnishæfar, sérstaklega að teknu tilliti til stöðva í Austur - Asíu. Með þessu markmiði var lögð áhersla á að hverfa frá beinum rekstrarstyrkjum til annarrar tegunar aðstoðar sem gagnaðist betur til þess að berjast í þá bresti sem greinin bjó við.

Reglugerð ráðherraráðsins nr. 1540/98 (Council Regulation EC 1540/98) leyfði þess vegna að rekstrarstyrkir yrði framlengdir um tvö ár en yrðu alfarið lagðir af í endanlegri mynd hinn 1. janúar 2001 og sú varð raunin. Með þessari reglugerð voru einnig kynntar ýmsar nýjar aðgerðir fyrir skipaiðnaðinn sem verða í gildi til

loka árs 2003. Það er á valdi hvernig ríkisstjórnar hvernig hún nýtir þessar heimildir en að ööru jöfnu þarf framkvæmdastjórn Evrópusambandsins að samþykkja hvert einstakt tilvik. Þó svo að þessar aðgerðir hafi tilvisun til ofangreindar reglugerðar, byggjast þær í flestum tilvikum á almennum skilyrðum um leyfilega ríkisaðstoð. Með því að vísað er til þeirra í ofangreindri reglugerð er afgreiðsla leyfa um að beita þeim hins vegar meira formsatriði en að þær fái efnislega meðferð í hverju og einu tilviki um það hvort þær séu leyfilegar. Þegar reglugerð 1540/98 fellur úr gildi í lok árs 2003 er stefnan sú að sértækar aðgerðir fyrir skipaiðnaðinn verði lagðar af og í framhaldi af því starfi hann samkvæmt almennum reglugerðum líkt og aðrar atvinnugreinar.

Megnið af þessari aðstoð, sem tiltekin er í reglugerð 1540/98, hefur það að markmiði að hvetja til aukinnar arðsemi í skipasmíðum í ESB. Enn er ástæða til að leggja áherslu á að þetta eru ekki ákvæði, sem viðkomandi ríkisstjórnir þurfa að fullnægja, en skapa eingöngu ramma sem unnið skal innan. Þessa þætti má draga saman í eftirfarandi meginatriði:

- Leyfð er aðstoð vegna endurskipulagningar (Restructuring aid) sem er nauðsynleg fyrir aðlögun uppbyggingu og samkeppnishæfi enda fylgi hún almennum reglum ESB um ríkisaðstoð fyrir björgun og endurskipulagningu fyrirtækja sem eiga í erfiðleikum.
- Aðstoð vegna lokunar (Closure Aid) en hún felur í sér félagslega aðstoð til þess að draga úr áhrifum af lokun fyrirtækja og aðstoð vegna kostnaðar sem fellur til þegar um er að ræða samdrátt (Partial Closure) í starfi fyrirtækis eða stöðvun rekstrar. Þessi aðstoð er leyfileg ef hún fullnægir 4. grein í reglugerðinni um skipasmíðar. Þegar um samdrátt er að ræða getur aðstoð vegna lokunar lagt lið við endurskipulagningu og þannig aukið

---

samkeppnishæfni viðkomandi rekstrar. Sú framleiðslugeta sem tekin er úr notkun verður að vera óvirk í hið minnsta 10 ár. Fylgir m.ö.o. almennum ákvæðum um þessa gerð aðstoðar.

- Byggðastyrkir (Regional Investment) vegna fjárfestingaraðstoðar til þess að endurbæta eða nútímavæða skipasmíðastöðvar í rekstri með það fyrir augum að auka framleiðni þeirra. Þetta er leyfilegt svo lengi sem viðkomandi stöð er á svæði þar sem leyfilegt er að veita byggðastyrki og að þeir fari eftir þeim almennu reglum sem gilda um byggðastyrki á viðkomandi svæði. Á Íslandi er leyfilegt að veita byggðastyrki samkvæmt korti sem ESA (Eftirlitsstofnun EFTA) hefur gefið út en samkvæmt því má styrkja fyrirtæki frá Akranesi norður, austur, suður og vestur um til Grindavíkur. Hins vegar má ekki veita aðstoð án undangengins samþykkis ESA.
- Aðstoð vegna rannsókn- og þróunarstarfs (Aid for Research and Development) getur átt sér stað innan ramma ESB um styrki vegna rannsókna og þróunar, þar sem slíkt starf er mikilvægt til að byggja upp langtíma samkeppnishæfni greinarinnar. Þetta eru sambærilegar reglur og gilda nú um fimmtu rammaáætlun ESB og síðar í þeirri sjöttu í lok þessa árs.
- Fjárfestingaraðstoð fyrir nýsköpun er ný gerð aðstoðar sem kynnt var í skipasmíðareglugerðinni. Hún er ekki leyfileg fyrir aðrar greinar. Hægt er að veita aðstoð fyrir allt að 10% af kostnaði verkefna tengdum nýsköpun en um þetta gilda tilteknar reglur. Sérstækt tímabundið ákvæði gildir í þessu efni fyrir skipaiðnaðinn.
- Aðstoð til þess að draga úr kostnaði skipasmíðastöðva til þess að mæta kröfum um varnir vegna umhverfisáhrifa enda séu aðgerðirnar í samræmi við reglur ESB um ríkisstyrki vegna verndunar umhverfis.

Til viðbótar eru eftirfarandi form á aðstoð möguleg:

- Veita má styrki vegna þróunarhjálpur í þróunarlöndum þar sem þessi gerð aðstoðar er leyfileg og fylgir reglum OECD.
- Aðstoð í formi ríkisstyrktra lána er veitt jafnt innlendum sem erlendum aðilum vegna nýsmíði skipa enda séu ákvæði þessara lána í samræmi við skilgreininguna í reglum OECD (OECD Understanding on Export Credits for Ships).

Að lokum er rétt að ítreka að rekstrarstyrkir byggðir á síðustu reglugerðinni um skipasmíðar, „Regulation EC 1540/98,“ verða greiddir út vegna skipa sem afhent verða til loka árs 2003 enda hafi smíðasamninga verið undirritaðir fyrir lok árs 2000.

**Leyfilegir styrkir í dag byggjast fyrst og fremst á grunni almennra byggðastyrkja og ramma um rannsóknir og þróun.**

Til viðbótar eru leyfð ýmis önnur styrkjaform sem ekki eru sértæk fyrir skipaiðnaðinn svo sem aðstoð við lítil og meðalstór fyrirtæki vegna kaupa á ráðgjafajónustu og vegna þjálfunar og menntunar.



Hér á eftir eru yfirlitstöflur um styrki ESB til skipasmíða síðustu ár:

*Skipting styrkja til skipasmíðaiðnaðarins í ESB 1995-1999*

*Meðaltal á ári innan hvers tímabils - Tölur í milljónum evra.*

Land	Styrkir tengdir sölusamningum		Endurreisnar- og endursmíðastyrkir	
	1995-1997	1997-1999	1995-1997	1997-1999
Danmörk	81	37		
Þýskaland	257	160	314	143
Grikkland			0,4	7,5
Spánn	130	64	426	366
Finnland	25	35		
Frakkland	37	164	0	93
Ítalía	287	147		
Holland	52	20		
Portúgal			12	12
Stóra Bretland	12	5		
<b>Heildartala</b>	<b>882</b>	<b>632</b>	<b>752</b>	<b>622</b>

Tafla 19

*Heildarríkisstyrkir til skipasmíðaiðnaðar innan ESB, óháð gerð aðstoðar (milljónir evra)*

Land	1995	1996	1997	1998	1999	Samtals	%
Austurríki	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Belgía	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Danmörk	69,1	89,8	82,9	8,9	18,6	269,3	3,7%
Finnland	0,0	0,0	76,4	26,6	1,8	104,8	1,4%
Frakkland	55,9	47,4	9,0	279,8	486,6	878,7	12,0%
Grikkland	0,0	0,0	1,1	21,4	0,0	22,5	0,3%
Holland	61,6	72,2	21,2	23,1	15,2	193,3	2,6%
Írland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Ítalía	453,5	305,1	103,9	221,9	114,2	1.198,6	16,3%
Lúxemborg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Portúgal	0,0	0,0	34,6	0,0	0,0	34,6	0,5%
Spánn	329,8	793,2	546,8	686,0	58,8	2.414,6	32,8%
Stóra Bretland	20,4	9,4	5,1	10,3	0,0	45,2	0,6%
Svíþjóð	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Þýskaland	902,1	381,3	429,7	286,3	192,0	2.191,4	29,8%
<b>Samtals</b>	<b>1.892,4</b>	<b>1.698,4</b>	<b>1.310,7</b>	<b>1.564,3</b>	<b>887,2</b>	<b>7.353,0</b>	<b>100,0%</b>

Tafla 20

Eins og sjá má í töflunni að ofan skera Spánn og Þýskaland sig úr að því er tekur til endurreisnar- og uppbyggingarstyrkja. Í Þýskalandi fór stór hluti af þessu til breytinga á greininni í Austur Þýskalandi. Á Spáni hefur þessu verið öðruvísi varið

en þar hafa þetta fé verið notað til að einkavæða ríkisfyrirtæki. Aðrar þjóðir hafa þó deilt á þessa meðhöndlun og er Evrópusambandið með nokkur mál í rannsókn.

*Fjöldi skipa sem hlutu styrki vegna nýsmíði í ESB 1995-1996*

Land	1995	1996	1997	1998	1999
Danmörk	21	18	13	5	3
Þýskaland	153	35	65	50	49
Spánn	72	n.a.	40	10	2
Finnland	-	3	8	4	1
Frakkland	72	3	0	28	9
Ítalía	111	67	14	37	23
Holland	73	49	28	22	42
Portúgal	0	0	0	0	0
Stóra Bretland	12	6	3	0	0
<b>Samtals</b>	<b>514</b>	<b>181</b>	<b>171</b>	<b>156</b>	<b>129</b>

Tafla 21

*Styrkir til skipasmíða(nýsmíða) í ESB 1996-1998 í prósentum af samningsverði skipa*

	1996			1997			1998			1999		
	Minni skip	Stór skip	Sam-tals	Minni skip	Stór skip	Sam-tals	Minni skip	Stór skip	Sam-tals	Minni skip	Stór skip	Sam-tals
Austurríki												
Belgía												
Danmörk	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,1		8,6	8,6
Þýskaland	4,5	6,7	6,6	4,5	6,4	6,3	4,5	6,4	6,4	4,5	6,3	6,3
Frakkland		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	8,6		9,0	9,0
Finnland					5,3	5,3		3,1	3,1		9,0	9,0
Spánn	4,3	8,0	7,4	2,9	7,6	7,4	0,5	4,3	3,9			
Grikkland												
Írland												
Ítalía	4,5	9,0	8,7	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	9,0
Lúxemborg												
Holland	3,1	4,8	3,2	3,2	3,8	3,6	2,6	4,4	4,1	3,8	5,4	4,7
Portúgal												
Svíþjóð												
Stóra Bretland	4,3	6,0	6,0	0,0	8,7	8,7	-	-	-			

Tafla 22

- Minni skip eru skip sem hafa samningsverð undir 10 milljónir evra. Fyrir þau var leyfður hámarksstuðningur 4,5 % af samningsverði.
- Minni skip eru skip sem hafa samningsverð yfir 10 milljónir evra. Fyrir þau er leyfður hámarksstuðningur 9,0 % af samningsverði.
- Strik þýðir að upplýsingar vantar en auður reitur að ekki sé um aðstoð að ræða.

Til skamms tíma hafa flest ríki, einnig utan Evrópu, greitt niður og/eða haft uppi sértækan stuðning við skipaiðnaðinn. Í Asíu hefur þetta numið 30-40 % af samningsverði og Suður-Kórea verið einna hæst, sérstaklega hin seinni ár. Ástralía niðurgreiddi sínar skipasmíðar um 5 %, hið minnsta fram til 1999. Bandaríkin og Kanada hafa ekki verið með niðurgreiðslur síðan um 1980 en innflutt skip eru hins vegar tolluð þar. Í Kanada er 25 % tollur lagður á skip sem

eru innflutt en þó ekki fiskiskip sem eru lengri en 30,5 m (100 fet). Í Kanada hafa einnig verið leyfðar hagstæðari afskriftareglur fyrir skip sem smíðuð eru innanlands fyrir innlenda útgerðarmenn. Í Bandaríkjunum er tollurinn sambærilegur og hærri, eða allt að 50%. Það segir þó ekki alla söguna því vegna svokallaðra „Jones“ laga mega önnur skip en þau sem eru smíðuð í Bandaríkjunum, í bandarískri eign og með bandarískri áhöfn hvorki sigla þar á

milli hafna með farm né stunda fiskveiðar. Með því er enginn grundvöllur fyrir að gera út skip sem smíðuð eru erlendis.

### 3 Samkomulag OECD

Í desember 1994 komu nokkur ríki undir hatti OECD sér saman um leikreglur sem ættu að gilda fyrir skipaiðnaðinn í heiminum og stuðla að frjálsri samkeppni og að styrkir yrðu felldir niður. Þær þjóðir, sem undirrituðu þetta samkomulag á sínum tíma, voru Evrópusambandið, fyrir hönd þáverandi aðildarþjóða, Finnland, Japan, Suður-Kórea, Noregur, Svíþjóð og Bandaríkin. Samkomulagið ber heitið: „Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry.“ Á þeim tíma voru þessar þjóðir með um 80 % af skipasmíðum heimsins. Það var að undirlagi Bandaríkjamanna haustið 1989 að samningaviðræður, sem voru undanfari þessa samkomulags, voru hafnir. Samkomulagið átti síðan að taka gildi 15. júlí 1996, eftir að allar þjóðirnar hefðu staðfest það á sínum þjóðþingum. Sú undarlega staða er nú í máli þessu að samkomulagið hefur ekki tekið gildi sökum þess að það hefur ekki fengist staðfest á Bandaríkjaþingi.

Samkvæmt Samkomulaginu átti að taka fyrir allan opinberan stuðning við skipaiðnaðinn og byggja hann upp til þess gera honum kleift að keppa á eigin forsendum, óháð opinberum stuðningi. Að baki þessa samkomulags liggja nokkar fyrri samþykktir sem gerðar voru með vinnu OECD, eða: „Understanding on Export Credits for Ships“ (fyrst samið um 1969), „General Agreement for the Progressive Removal of Obstacles to Normal Competitive Conditions in the Shipbuilding Industry“ (1972) og „General Guidelines for Government Policies in the Shipbuilding Industry“ (1976). Áhrif þessara samþykktu hafa verið takmörkuð því að þær voru ekki bindandi, eingöngu viljayfirlýsingar sem ofangreint samkomulag átti að taka á og binda.

Evrópusambandið hefur þó í raun útfært þetta samkomulag fyrir sig og komið því á miðað við stöðuna í byrjun árs 2001. Tekið var ákveðið tillit til „Jones Act“ í Bandaríkjunum og þeim leyft að laga sig að þeim. Hins vegar eru

Bandaríkjamenn tregir til að breyta því fyrirkomulagi sem þeir búa við en það tengist hernaðarlegum sjónarmiðum og öðrum þjóðernislegum þáttum. Andstætt ESB hafa Kóreumenn algjörlega horfið frá þeim markmiðum sem sett voru í þessu samkomulagi og erfitt mun reynast að fá þá til þess að skipta um skoðun. Hins vegar kemur vinnuhópur á snærum OECD enn þá saman og ræðir þessi mál. Ljóst er þó að langt er í að einhver samstaða náist á heimsvísu um aðgerðir til þess að hætta ríkisstuðningi við skipaiðnaðinn.

### 4 EVRÓPUSAMBANDIÐ OG SAMTÖK VESTUR - EVRÓPSKRA SKIPASMIÐJA

Skipaiðnaðurinn í nágrennalöndunum og þá sérstaklega við Norðursjóinn, hefur notið góðs af olíuiðnaðinum. Hann hefur eflt mjög framleiðslu þar og viðhaldsverkefni. Olíuiðnaðurinn þarf mjög öflug og tæknilega fullkomin hjálparskip. Kunnátta skipaiðnaðarins í Norður Evrópu og tæknileg þekking hefur gert honum kleift að þjóna þessari kröfuhörðu grein. Það er áhugavert að sjá að af þeim skipapöntunum sem norskum skipasmíðastöðvum bárust árið 2000 var helmingur fyrir olíuiðnaðinn.

Herskipaframleiðsla er einnig nokkur en hún hlítir engum reglum um styrki og samkeppni og lýtur því ekki sömu viðskiptalögmálum og aðrar greinar skipaiðnaðarins. Opinber innkaup frá greininni byggjast að verulegu leyti á hernaðarbúnaði og þar hyglir hvert ríki stöðvum í sínu landi. Ferjumarkaðurinn er sömuleiðis sérstakur. Í Noregi eru t.d. ferjukaup á vegum hins opinbera í reynd notuð í sem jöfnunaraðgerðir í skipaiðnaðinum til þess að mæta fyrirséðum samdrætti í eftirspurn.

Árið 2000 réð Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fyrirtækið Policy Research Corporation N.V. til þess að gera athugun á efnahagslegum áhrifum „Maritime Industries“ og var hún unnið á grundvelli mjög breiðra skilgreininga. Tölur, sem var safnað, eru frá árinu 1997 og þær má sjá í töflu hér á eftir. Hún sýnir hver áætluð velta var í þessum greinum í löndum Evrópu á þeim tíma. Að mati skýrsluhöfundar standast ekki að öllu leyti þær tölur sem eru gefnar upp fyrir

viðgerðargreinina en einkum er hlutfallið í greininni hjá Noregi rangt, þ.e. væntanlega margföld velta(10x) miðað við hver hún var í rauninni. Taflan er þó látin standa óbreytt samkvæmt heimildunum, en hér á eftir er birt önnur tafla sem er frá AWES (Association of West-European Shipbuilders and Shiprepairers) og sýnir hvað þau samtök telja að velta viðgerðargreinarinnar hafi verið undanfarin ár. Sú tafla er í milljónum USD.

#### Velta í skipasmíði og viðgerðum í Evrópu 1997 – milljón evrur

Land	VELTA				
	Skipasmíðar	Viðgerðir og breytingar	Herskip	Samtals	Hlutfall veltu
Austurríki	0	0	0	0	0,0%
Belgía	0	41	0	41	0,2%
Danmörk	804	111	3	918	4,7%
Finnland	1.063	51	3	1.117	5,8%
Frakkland	589	200	2.110	2.899	15,0%
Grikkland	0	179	0	179	0,9%
Holland	931	227	109	1.267	6,6%
Írland	22	7	0	29	0,2%
Ítalía	1.455	656	0	2.111	10,9%
Lúxemborg	0	0	0	0	0,0%
Noregur	1.131	1.710??	0	2.841	14,7%
Portúgal	136	129	0	265	1,4%
Spánn	626	668	0	1.294	6,7%
Stóra Bretland	520	1.084	449	2.053	10,6%
Svíþjóð	112	90	57	259	1,3%
Þýskaland	2.860	514	682	4.056	21,0%
Samtals	10.249	5.667	3.413	19.329	100,0%

#### Velta í skipasmíði og viðgerðum í Evrópu 1997 – milljón evrur

Land	VELTA				
	Skipasmíðar	Viðgerðir og breytingar	Herskip	Samtals	Hlutfall veltu
Ísland				40	0,2%

Tafla 23

#### Tafla sem sýnir veltu viðgerðaverkefna í löndum AWES

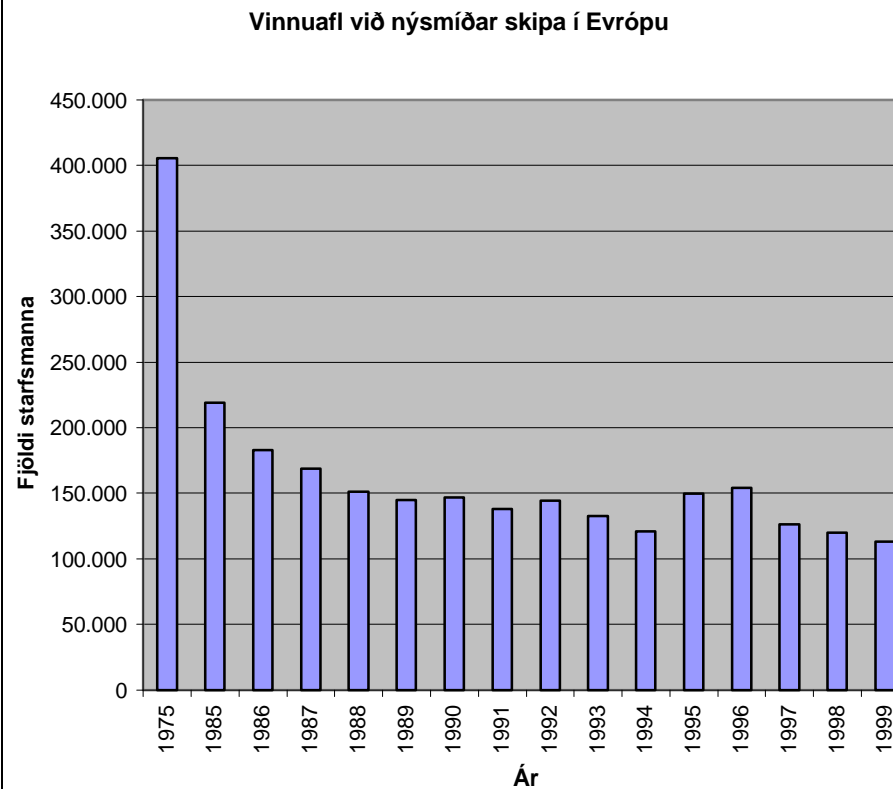
("Shiprepair and Conversion Turnover (US \$ Mill)")

Land	2000	1999	1998	1997	1996
Belgía		25	25	25	
Króatía		27	65	56	
Danmörk		105	160	150	150
Frakkland		88	77	86	
Þýskaland	524	569	728	593	722
Grikkland	76	91	119	130	
Holland	240	240	290	250	260
Ítalía	220	224	190	174	
Litháen	2	2			
Noregur		80	180	200	200
Portúgal	83	51	184	169	189
Rúmenía	42				
Spánn	128	242	313	254	230

Land	2000	1999	1998	1997	1996
Svíþjóð		30	59	59	
Stóra Bretland	370	400	458	490	474
Samtals	1.687	2.300	2.992	2.768	2.225

Tafla 24

Mannafli í nýsmíðagreininni í Evrópu hefur dregist verulega saman. Mestur samdráttur kemur fram á seinni hluta sjöunda og fram á áttunda áratug síðustu aldar en þá dróst mannaflí við skipasmíðar saman um nærri helming og hið sama átti sér stað næstu 15 árin. Á grafi hér á eftir má sjá hver mannaflí hefur verið í heild í aðildalöndum AWES síðastliðin 25 ár.



Mynd 9

## 5 STÓRA-BRETLAND

Bretland má muna sinn fífil fegurri í skipasmiðum. Fyrir 30 árum voru Bretar mestu skipasmiðir í heiminum en hafa hins vegar síðan tapað verulegri markaðshlutdeild. Bretar standa þó enn mjög framarlega í smíði herskipa og hafa þar tiltekið forskot á aðra á heimsvísu. Breskar stöðvar smíða að meðaltali 25 – 30 skip árlega en búa a.m.k. yfir tvöfalt meiri afkastagetu. Breskar stöðvar eru mjög sterkar á sviði endursmiði (Conversion) og hafa sótt mjög sterkt fram á því sviði undanfarin ár. Velta greinarinnar hefur verið á bilinu 1,6 til 2,0 milljarðar GBP á síðustu árum. Um 24.000 manns starfa í greininni.

Samtök breska skipaiðnaðarins, SSA (Shipbuilders & Shiprepairers Association) hafa haft frumkvæði að nokkrum verkefnum meðal breskra skipaiðnaðarfyrirtækja. Af þeim má draga nokkurn lærdóm. Samtökin hafa sett upp mjög áhugavert markaðssamstarf sem tekur reyndar fyrst og fremst mið af nýsmíði en mun í náinni framtíð einnig taka til viðgerða. Breska ríkisstjórnin veitti styrk til að koma þessu verkefni á fót. Það byggðist annars vegar á markaðskönnun til að finna hvar væri þörf endurnýjunar og þá sérstaklega í Bretlandi en hins vegar til að byggja upp markaðsnet, þar sem sérhæfðir markaðsmenn leita sölutækifæra og fá borgaða þóknun fyrir hvert þeirra sem leiðir til samninga

Bretar hafa einnig sett á stofn kerfi til þess að vinna að bættum verkferlum. Má þar nefna endurmenntunarkerfi fyrir stjórnendur í samvinnu við háskóla, eins konar "Master Class" í stjórnun skipaiðnaðarfyrirtækja.

Unnið er að því að koma á fót öflugu samstarfsneti þar sem fyrirtækin geta deilt reynslu á sviði afkastagetu, sérhæfingu, innkaupastarfi, stöðluðum CAD/CAM upplýsingum og fleira sem horfir til þess að bæta samstarf og auka nýtingu hver hjá öðrum. Í þessum efnum væri margt hægt að læra af Bretum.

## 6 DANMÖRK

Árið 2000 voru smíðuð 12 verslunarskip í Danmörku, samtals 428.000 BT, eða 276.000 CBT en árið 1999 voru smíðuð 14 skip í Danmörku sem voru 628.000 BT eða 372.000 CBT. Verðmæti þessara skipa árið 2000 voru fjórir milljarðar DKK. Einnig voru smíðuð 13 þjónustuskip fyrir olíuiðnaðinn og 6 togarar. Í árslok 2000 voru 35 skip í pöntun eða jafngildi 763.000 CBT en þetta er með mestu pöntunum sem Danir hafa fengið eins og reyndin er með flestar þjóðir í Evrópu sem smíða skip. Í Danmörku eru 6 fyrirtæki sem smíða skip en stærst þeirra er Odense Staalskibsværft sem er í eigu A.P. Möller samsteypunnar og rekur eina fullkornustu skipasmiðastöð í Evrópu og þar með í heiminum öllum. Stöðin hefur stundað mjög mikið þróunarstarf og er í raun eina skipasmiðastöðin sem keppir við Austur - Asíu um smíði stórra gámaskipa og getur veitt þessa samkeppni á grundvelli mjög fullkominnar tækni. Mælt í brúttótonnum smíðar Odense 90 % af því rúmtaki skipa sem smíðuð eru í Danmörku. A.P. Möller nýtir flest þessara skipa í eigin þágu í byrjun en selur síðan notuð. Vegna þessa er tiltölulega lágt hlutfall til útflutnings frá Danmörku eða einungis 5 % árið 2000. Hins vegar hafna flest þessara skipa á alþjóðamarkaðnum innan fárra ára.

## 7 NOREGUR

Í árslok 2000 voru 44 fyrirtæki í skipaiðnaði í Noregi en velta þeirra var yfir 10 milljarðar NOK eða yfir jafngildi 115 milljarða ISK. Skipaiðnaður er mjög stór og mikilvæg iðnaðargrein í Noregi. Hin síðari ár hefur hlutdeild endursmiði og viðgerða breyst. Norðmenn hafa langstærsta hlutdeild í smíði fiskiskipa í Evrópu. Um áramótin 2000/2001 var staðan eftirfarandi í norskum skipaiðnaði (heimild: Ársskýrsla TBL Skib fyrir árið 2000):

	2000		1999	
	Fjöldi	Samningsvirði	Fjöldi	Samningsvirði
Skip í pöntun	158	25.119 millj. NOK	76	13.314 millj. NOK
Þar af til útflutnings	46	13.263 millj. NOK	26	6.793 millj. NOK
Skip samið um á árinu 2000	144	30.502 millj. NOK	55	8.733 millj. NOK
Þar af til útflutnings	43	10.086 millj. NOK	17	4.923 millj. NOK
Skip afhent á árinu 2000	52	9.010 millj. NOK	65	13.131 millj. NOK
Þar af til útflutnings	20	4.280 millj. NOK	21	6.513 millj. NOK

Tafla 25

Þau skip, sem eru í pöntun, verða afhent næstu þrjú ár á eftirfarandi hátt:

Ár	Fjöldi skipa	Heildarvirði
2001	62	11.743 millj. NOK
2002	57	13.242 millj. NOK
2003	39	12.747 millj. NOK

Tafla 26

Velta í viðgerðum og breytingum nam 1.025 millj. NOK á árinu 2000 sem er um 35 millj. NOK hærra en árið 1999. Í norska skipaiðnaðinum störfuðu samtals samtals 5.454 starfsmenn árið 2000 en voru 6.003 árið 1999.

Í upphafi árs 2000 voru pantanir í samræmi við árið á undan. Þegar ljóst varð að rekstrarstyrkir féllu niður í lok ársins 2000 fjölgaði pöntunum mjög pöntunum í desember. Pantanir í lok ársins urðu þrefalt fleiri en í desember 1999. Eins og sést hér að framan er hluti þessara skipa til afhendingar árið 2003. Skipaiðnaðurinn hefur því nóg fyrir sig að leggja næstu árin en þó er talið að eftir 2003 dragi úr eftirspurn. Meira en helmingi þeirra skipa, sem pöntuð voru árið 2000, var ætlað að þjóna olíuiðnaðinum.

Á fyrstu sex mánuðum ársins 2001 (skýrsla OECD) voru pöntuð 12 skip í Noregi 11.547 BRT að stærð en þar af eru 8 fiskiskip. Ellefu þeirra verða afhent árið 2002. Samanlagt voru 164 skip í pöntun í Noregi hinn 30. júní 2001, þar af 32 fiskiskip en 11 þeirra verða flutt út.

Norðmenn hafa styrkt skipaiðnað sinn eins og margar aðrar Evrópuþjóðir en eftir að Evrópska efnahagssvæðið gekk í gildi hafa sömu reglur gilt þar og innan Evrópusambandsins. Frá byrjun árs 1998 tóku Norðmenn upp í sínar reglur að fiskiskip, sem smíðuð eru fyrir kaupanda innan Evrópska efnahagssvæðisins, væru ekki styrkhæf. Árið 1997 voru hámarksstyrkir í Noregi 7% fyrir stóra samninga (yfir 10 milljónir evra) en 3, 5 % fyrir litla samninga. Frá 1998 til 2000 var samræmi í styrkfjárhæðum við önnur lönd innan EES.

## 8 HOLLAND

Holland er eitt stærri ríkja Evrópu í smíði skipa. Það sem einkennir hollenska markaðinn er smíði lítilla og meðalstórra skipa og flestar skipasmíðastöðvarnar eru frekar litlar. Hins vegar er aðalmerki þeirra hvernig stór hluti skipaiðnaðarinn er byggður upp, annars vegar með gagnkvæmri eignaraðild eða skipulagður í fyrirtækjanet. Hollenski skipaiðnaðurinn sker sig úr að því leyti að hann hefur sýnt góða rekstarniðurstöðu og hagnað undanfarin ár. Áhugavert samstarfsnet er



meðal annars Conoship í Groening í norðanverðu Hollandi en einnig Central Industries Group í sömu borg.

Hollendingar hafa haslað sér völl að nokkru leyti í Rúmeníu en þar láta þeir smíða fjölda skrokka fyrir sig. 43 % af skipaframleiðslu Rúmeníu árið 2000 var fyrir Hollendinga, 33 % framleiðslunnar fóru til Þýskalands en 12 % til Noregs. Það form, sem Hollendingar hafa notað í fyrirtækjanetum, þykir mjög áhugavert og Þjóðverjarhafa reynt að taka upp svipað fyrirkomulag.

Árið 2000 voru 28 skipasmíðastöðvar í Hollandi en að auki 16 fyrirtæki sem sérhæfa sig í viðgerðum og endursmíði.

Slegið var með í pöntunum árið 2000, eða 3,4 milljarðar NLG (1999: 2,2 milljarðar NLG). Hlutfall útflutnings jókst úr 64 í 78 % á milli ára. Í nýsmíðagreininni eru um 4.200 starfsmenn. Viðgerðargreinin er nokkuð stöðug með um 0,56 milljarða NLG veltu árið 2000 og um 1.700 starfsmenn. Til viðbótar er nokkuð stór grein sem smíðar skip fyrir vatna- og fljótasiglingar (velta 2000 um 0,57 milljarðar NLG). Auk þess er smíði dýpkunarskipa nokkuð stór grein.

## 9 PÓLLAND

Pólskar skipasmíðastöðvar hafa löngum veitt íslenskum skipaiðnaði harða samkeppni, auk þeirra norsku og hafa fengið mörg viðgerðar- og endursmíðarverkefni. Mjög miklar breytingar hafa átt sér stað í Póllandi undanfarin áratug og ekki er að öllu leyti séð fyrir endann á þeim. Í byrjun síðasta áratugar, þegar Þjóðfélagið tók að breytast úr kommúnísku ríki í samkeppnisþjóðfélag, var ekki alltaf hægt að átta sig á því út frá hvaða forsendum var gengið í rekstrinum. Síðustu árin hafa Pólverjar rekið mjög markvissa markaðsstefnu og nú er svo komið að þeir eru ein af öflugustu þjóðum Evrópu í skipaiðnaði. Þær breytingar, sem hafa átt sér stað, má rekja til einkavæðingar og endurfjármögnunar á rekstri skipasmíðastöðva. Fram til 1994 var verulegur hallarekstur á pólskum skipasmíðaiðnaði, fyrst og fremst vegna mikilla skulda. Síðan hefur arðsemi batnað, ekki síst vegna endurfjármögnunar og skipulagðari reksturs. Á fyrrgreindu tímabili, þ.e. fyrir 1994, var samkeppnin við Pólverja einna

hördust. Á þeim tíma var allt að 60 % halli á greininni í Póllandi. Framleiðni í greininni hefur aukist og var metin um 10 % milli 1989 og fram til 1995/6 en var hins vegar nærri 45 % á árunum 1997 – 99. Hækkun launakostnaðar á manntíma var hægari en búist var við vegna þess að framleiðslan jókst en raunhækkun launa var minni en gert hafði verið ráð fyrir þar sem atvinnuleysi var nokkuð. Ef einingarkostnaðurinn (manntími) er settur fram í rauntölum (Zloty) er niðurstaðan sú að 35% lækkun varð milli 1989 og 1994/5 og að auki um 12% milli 1994 og 1999. Þar sem fyrirtækin eru öll orðin einkavædd þurfa þau að standa á eigin fótum og skila raunverulegum hagnaði og það hefur haft breytingar í för með sér. Hinni greinilegu rýrnun á samkeppnishæfni, sem átt hefur sér stað með breyttu verðlagi, hefur verið mætt með bættri stjórnun, auknum gæðum og betri markaðsstarfsemi.

Starfsmönnum í skipaiðnaðinum hefur fækkað úr u.þ.b. 70.000 um miðjan níunda áratuginn í um 37.000 um miðjan tíunda áratug síðustu aldar. Viðgerðarmagn er um 700 viðgerðir/ár þó að árið 1999 hafi viðgerðir verið um 576 sökum almennra erfiðra aðstæðna á heimsmarkaði. Árin 1994 - 1998 var útflutningur um 50-70% af allri viðgerðarvinnu. Viðgerðarstöðvarnar miða við að flytja út 80% af sinni vinnu, þ.e. viðgerðir á erlendum skipum og um 60% af þeim verkefnum séu unnin fyrir ESB lönd. Fiskiskip eru um 10% viðgerðamarkaðar. 45% viðgerða í Póllandi fara fram á skipum undir 5.000 dwt., 14 % af viðgerðum og endurbótum í Evrópu eru unnar í Póllandi, þar af – helmingur í „Gdansk Repair Shipyard“ – sem þýðir að það fyrirtæki er í fyrsta eða öðru sæti í Evrópu og um fimmta sæti í heiminum miðað við fjölda skipaviðgerða. Um 30 % mannafla í pólskum skipaiðnaði starfar við viðgerðir.

Ríkisaðstoð er nú veitt að einhverju leyti í Póllandi en slík aðstoð er ekki í samræmi við reglur ESB. Þó að þessu verði að breyta við inngöngu í ESB eru þetta ekki háar fjárhæðir nú og við aðlögun að reglum ESB mun breytingin ekki hafa nein marktæk áhrif á samkeppnisstöðu pólsks skipaiðnaðar. Pólverjar hafa verið mjög sterkir í stálvinnu og hafa smíðað marga skipsskrokka fyrir vestur evrópskar skipasmíðastöðvar. Sá styrkur hefur skapast bæði vegna lægri launakostnaðar og eins vegna sérhæfingar og góðrar framleiðni. Hins vegar standa þeir frammi fyrir aukinni samkeppni frá Eystrasaltslöndunum svo og frá

löndum við Svartahaf, svo sem Rúmeníu. Pólverjar eru farnir að nota erlenda verkamenn í nokkrum mæli, t.d. frá Úkraníu, til þess að halda niðri launakostnaði.

Árið 2000 afhentu pólskar skipasmíðastöðvar samtals 34 skip, þar af 33 til útflutnings. Mikil samþjöppun hefur orðið í pólskum skipaiðnaði og eru meginstöðvarnar Gdynia Skipasmíðastöðva og Szczecin. Þær hafa skilað hagnaði undanfarin ár. Þessar tvær skipasmíðastöðvar eru hluti af hvor af sínu eignarhaldsfélagi. Szczecin stöðin er hluti af Porta Holding, eins af 30 fyrirtækjum þar. Gdynia hefur tekið yfir Gdansk stöðina sem varð gjaldþrota. Þriðja eignarhaldsfélagið er Gdansk viðgerðarstöðin „Remontowa“ sem var einkavædd í upphafi árs 2001 og á allnokkrar stöðvar, jafnt í viðgerðum sem nýsmíðum.

Eins og víða annars staðar var tvöfölduðust pantanir í Póllandi í lok árs 2000 þó svo að þær breytingar samsvari ekki niðurfelldum styrkjum í Evrópusambandinu. Tekið er til þess að Pólverjum hefur tekist að auka umsvif sín svo mjög þótt þeir eigi í mjög mikilli samkeppni við kóreskar og kínverskar stöðvar. Þessi samkeppni endurspeglast þó í verði því að meðalverð á CGT (Compensated Gross Ton) hefur breyst á milli ára þótt skip í pöntun séu í svipuðum hlutföllum eftir gerðum sem áður. Meðalverð í USD/CGT hefur fallið úr 2.065 USD/CGT í lok árs 1998 í 1.755 USD/CGT í lok árs 1999 og í 1.539 USD/CGT við árslok 2000. Þetta gefur til kynna þá hörku sem er í samkeppninni.

Í Póllandi unnu 20.100 starfsmenn við nýsmíðar í lok árs 2000 en um það bil 5.500 í viðgerðarstöðvum.

## 10 ÞÝSKALAND

Í Þýskalandi er öflugasti skipaiðnaður í Evrópu. Árið 2000 voru þar 40 skipasmíðastöðvar sem smíðuðu skip til úthafssiglinga en 35 stöðvar sem smíðuðu báta og pramma fyrir vatna- og fljótasiglingar. Þýski skipaiðnaðurinn hefur verið mjög mikið endurskipulagður undanfarin ár sérstaklega í Austur - Þýskalandi. Hann nýtur mjög öflugs tækja- og vélaframleiðsluðnaðar. Nokkrar stórar stöðvar hafa orðið gjaldþrota en það hefur breytt allnokkru í uppbyggingu greinarinnar

Meginmarkaður Þjóðverja er í smíði gámaskipa, ferja og farþegaskipa. Um 2/3 af því rúmtaki, sem þeir framleiða, eru gámaskip. Árið 2000 luku þeir smíði á 63 hafskipum að verðmæti um 4,6 milljarðar DEM. Pantanir í lok árs 2000 voru mjög miklar sem og hjá öðrum eða 158 skip að verðmæti um 11 milljarðar DEM. Þjóðverjar eru einnig mjög öflugir í smíði herskipa. Mælt í rúmtaki eru Þýskaland og Ítalía stærst í smíði skipa í Evrópu.

## 11 KANADA

Á síðastliðnu ári var unnið að sérstakri stefnumótun í Kanada um það hvernig hægt væri að styrkja stöðu kanadísks skipaiðnaðar en hann hefur átt mjög undir högg að sækja undanfarin ár og verið í svipaðri stöðu og íslenski skipaiðnaðurinn, þó svo stæðarhlutföll séu ólík. Starfsumhverfi Kanadamanna er þó allt annað og sem dæmi má nefna að þeir beita ennþá tollum á innflutt skip en fiskiskip, sem eru stærri en 100 fet (30,5 m), eru þó undanskilin.

Kanadiski skipaiðnaðurinn hefur átt mjög annrikt vegna olíuðnaðarins úti fyrir ströndum Kanada en þar verður breyting á. Vandamál kanadísks skipaiðnaðar eru ekki ólík hinum íslenska en þar eru aðrar leiðir færar og allt önnur uppbygging, t.d. með tollavernd eins og áður getur.

Á grundvelli þessarar stefnumörkunar hefur kanadíska ríkisstjórnin efti fjármögnunarkosti iðnaðarins og breytt afskriftarreglum fyrir útgerð skipa sem smíðuð eru innanlands. Kanada býr við mjög óhagstæð samkeppnisskilyrði gagnvart Bandaríkjunum. Á grundvelli NAFTA er tollum ekki beitt í samskiptum þeirra en hins vegar gilda „Jones“ lögin gagnvart Kanada þannig að Kanadamenn geta ekki selt Bandaríkjamönnum skip sem eiga að sigla þar á milli hafna, né heldur smíðað fiskiskip fyrir þá. Hins vegar eiga Bandaríkjamenn greiða leið inn á kanadíska markaðinn. Bandandaríkin bjóða einnig hagstæða fjármögnunarkosti eða svokallaða „Title XI“ fjármögnun. Þetta fjármögnunarkerfi býður allt að 25 ára löng lán, vaxtakjör eru samningsatriði en taka mið af bandarískum ríkisskuldabréfum. „Title XI“ kjörin skera sig fyrst og fremst úr m.t.t. OECD regnlanna vegna þess hve fjármögnun stendur til langs tíma. Hins vegar finna

Kanadamenn fyrsta og fremst fyrir samkeppni frá Bandaríkjunum vegna nálægðar en þeir eru ekki keppinautar á hinum breiða heimsmarkaði vegna þess að bandarísk skip eru dýr og ekki talin eins tæknilega fullkomin.

Ný stefnumörkun í Kanada byggist á bættri fjármögnun í gegnum útflutningslána sjóð þeirra og eins með breyttum afskrifarreglum fyrir skip sem eru smíðuð í Kanada og gerð þar út. Mótuð var ný stefna til að auka nýsköpun, þróun og rannsóknir. Ennfremur á að efla kynningarstarf innanlands sem utan og styrkja „Buy Canadian“ stefnu ríkisstjórnarinnar.

## 12 CHILE

Ekki hefur reynt unnt að afla upplýsinga um Chile sem skipasmíðaland í alljóðlegum gögnum, hvorki í þeim skýrslum sem hafa verið skoðaðar né í nokkrum tölfraðilegum yfirlitum. Skipaiðnaður Chilemanna er mjög staðbundinn og þau viðskipti, sem Íslendingar hafa átt við þá undanfarin ár, eru ein fárra í skipaútflutningi þeirra og þá sérstaklega til Evrópu.

## 13 KÍNA

Árið 2000 var talið um 800 skipasmíðastöðvar væru í Kína. Rekstur í Kína fylgir allt öðrum hagfræðilögmálum en í öðrum löndum. Skipaiðnaðurinn í Kína er fjölbreyttur en flest fyrirtækin tilheyra CSSC (China State Shipbuilding Corporation). Ríkisfyrirtækin í Kína birta ekki ársreikninga og því er erfitt að komast að því hvernig greinin stendur og jafnvel sagt að einstakar skipasmíðastöðvar viti ekki sjálfar hver raunkostnaður þeirra er. Árið 1999 varð mjög mikil endurskipulagning á CSSC því að þróun greinarinnar var ekki í takt við væntingar. Fyrir nokkrum árum voru kínverskar skipasmíðastöðvar skilgreindar sem hættulegur keppinautur en sú hættu er í raun liðin hjá vegna þeirrar einföldu ástæðu að laun og kostnaður hafa hækkað þar verulega án þess að samkeppnishæfni hafi aukist í takt við þá breytingu. Iðnaðurinn í Kína ber einkenni yfirmönnunar og lélegar frammistöðu og margir sérfræðingar telja að

heildarkostnaður við að smíða skip í Kína sé í mörgum tilvikum hærrí en í Kóreu eða Japan.

Afkastageta greinarinnar hefur aukist síðastliðin ár bæði með byggingu nýrra stöðva en einnig með endurbyggingu og endurbótum á eldri stöðvum. Þessi fyrirtæki hafa átt erfitt með að finna sér verkefni. Þótt Kínverjar hafi geta tvöfaldað framleiðslu sína er tekið sem dæmi að með því sé framleiðsla þeirra svipuð og hjá Ítölum. Fjárfesting í nýrri tækni hefur ekki skilað sér í aukinni framleiðni því að ekki hefur tekist að nýta hana, bæði vegna yfirmönnunar og lélegrar stjórnunar. Sérfræðinga telja að stöðvarnar í Kína skorti verkefni og hafi mætt miklum erfiðleikum við að afla þeirra. Bent er á að stöðvarnar í Kína liði fyrir samkeppnina við Kóreu, ekki síður en Japan og Evrópa. Því er ennfremur haldið fram að kínversku stöðvarnar myndu hvort sem er búa við verkefnaskort þar sem óhagkvæmni þeirra leyfir þeim ekki að keppa af neinni hörku.

Meginstuðningur við iðnaðinn í Kína er í raun fjármögnun á tapi greinarinnar. Vegna þess hve reksturinn er ógegnisær er ekki ljóst hver stuðningurinn er í raun og veru. Ríkisstjórnin hefur viðurkennt að reka þurfi greinina á viðskiptalegum grunni en vinnur þá gegn hugmyndafræðinni að allir hafi vinnu. Sérstaklega er þetta slæmt í ríkisfyrirtækjunum. Þekkt er að stöðvarnar ráði undirverktaka í vinnu til þess að vinna við samkeppnisverkefni en launuðu starfsmennirnir hafi lítið eða ekkert að gera. Hins vegar er ekki tekið tillit til þess í rekstraruppgjöri en eingöngu lítið á beinan útlagðan kostnað við einstök verkefni og því er þessi leið valin.

Fram á mitt ár 1999 voru ríkisreknu fyrirtækin allsráðandi og þau rekin af embættismönnum í ráðuneytunum eða stjórnarnefnd vísinda, tækni og landvarna. Eftir endurskipulagningu eru meginfyrirtækin tvö:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC – Suður skipasmíða-hópurinn með stöðvar í Guandong, Jiangxi, Anhui og Shanghai).
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIS – Norður skipasmíða-hópurinn með stöðvar í Yunnan, Hubei, Shanxi og Liaoning).

Þó þessir tveir hópar hafi verið stofnaðir til þess að fara með eignir félaganna annast þau sjálf daglegan rekstur og afla verkefna. Auk þessara tveggja

---

meginblokkar eru aðrar skipasmíðastöðvar sem flestar hlíta stjórn eftirfarandi aðila:

- Skipasmíðar undir stjórn „Ministry of Communications.“
- Staðbundnar stöðvar undir héraðsstjórnnum Jiangsu og Fujian.
- Samrekstur – „Joint Venture“ (Kawasaki-COSCO, Raffles-Shangdong og Samsung-Ningbo).

Að auki eru nokkrar sjálfstæðar stöðvar í einkaeign en sú helsta þeirra er „Guangzhou Shipyard International.“ Kínverska ríkisstjórnin hefur verið mjög treg til að láta eftir völdin í greininni með einkavæðingu eða stofna til samreksturs (Joint Ventures), þar eð þeir hafa átt við allnokkra erfiðleika að etja í þess konar samvinnu undanfarin ár.

Kína hefur lengi verið láglanaland og einnig búið við lágan efniskostnað. Þetta forskot hefur þó minnkað verulega undanfarin ár því að launakostnaður hefur hækkað verulega án þess að því hafi verið mætt með aukinni framleiðni. Hins vegar er mjög erfitt að greina efnahagslífið í Kína því aðhagtolur eru fáar og lítt sundurliðaðar.

Kína er meginframleiðandi stáls. Stálverð hefur hækkað stöðugt í Kína, að jafnaði um 6% undanfarin ár. Núverandi verð á „grade A“ stáli sem notað er til skipasmíða er líkast til hærra í Kína en í Kóreu. Hins þurfa stöðvarnar að kaupa stál frá kínverskum stálsmiðjum með miðstýrðri framleiðslu og oft án tillits til þarfa. Því eru margar skipasmíðastöðvar að drukkna í stáli sem þær hafa orðið að kaupa en geta ekki notað og safna því birgðum.

Kínversk stjórnvöld hafa ekki haft erindi sem erfiði í að auka notkun kínverskra véla og búnaðar í skipunum. Þótt kínverskur búnaður sé ódýr hafa alþjóðlegir kaupendur neitað að nota hann og jafnvel kínverskir kaupendur líka því að skip búin kínverskum tækjum hafa lægra endursöluverð á heimsmarkaði en önnur. Þetta leiðir til hærri kostnaðar og dregur úr samkeppnishæfni.

Í stuttu máli lítur evrópskur skipasmíðaiðnaður að óbreyttu ekki á kínverskan skipasmíðaiðnað sem mjög hætulegan keppinaut.

# HEIMILDIR

## 1 VIÐTÖL OG FUNDIR:

Fyrirtæki/stofnun	Viðmælendur
European Commission – DG Enterprise	Mr. Ronald Volpen og Mr. Johan Renders – Maritime Policies
Association of European Shipbuilders and Shiprepairers	Mr. Reinhardt Lüken, Secretary General, CESA & AWES
SSA – Shipbuilders & Shiprepairers Association UK	Mr. Tom Dougherty, deputy director
Ósey hf.	Hallgrímur Hallgrímsson, framkvæmdastjóri
Stáltak hf.	Ólafur Hilmir Sverrisson, framkvæmdastjóri
Skipasmiðastöð Njarðvíkur hf.	Stefán Sigurðsson, framkvæmdastjóri og Jón Pálsson, tæknistjóri
Þorgeir og Ellert hf./Skaginn hf.	Sigurður Guðni Sigurðsson og Þorgeir Jósefsson, framkvæmdastjórar
Álasund, skipasala	Sveinn Ingi Þórarinsson og Einar Már Aðalsteinsson
Ríkiskaup	Júlíus Ólafsson, forstjóri, Guðmundur Guðmundsson, o.fl.
Tveir fundir með félagsmönnum Málmis innan skipaiðnaðar	

## 2 RITAÐAR HEIMILDIR:

Heiti	Tilvísun	Höfundar	Útgáfutími	Ath.semnd
<b>Skýrslur frá European Commission</b>				
Report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding	Com(1999) 474 final		13.10.1999	

Heiti	Tilvísun	Höfundar	Útgáfutími	Ath.semnd
Second report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding	Com(2000) 263 final		03.05.2000	
Third report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding	Com(2000) 730 final		15.11.2000	
Fourth report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding	Com(2001) 219 final		02.05.2001	
Council Regulation (EC) No 1540/98 of 29 June 1998 establishing new rules on aid to shipbuilding.	Official Journal L 202		18.07.1998	p. 0001 - 0010
Ninth Survey on State Aid in the European Union	COM (2001) 403 final		18.07.2001	
Eastern European Shipbuilding Industry Study for Applicant Countries	BA225A-0001-C Contract No: ETD/99/502270	Appledore International Limited	November 2000	
Economic Impact of Maritime Industries in Europe	European Commission Study – DG Enterprise	Policy Research Corporation N.V. & ISL		
The Automation and Integration of Production Processes in Shipbuilding	DG Enterprise, unit E.6; 14707-1998-12 A1CA ISP BE	Fivos Andritsos And Juan Perez-Prat; European Commission Joint Research Centre	June 2000	
The Current Extent Of Member States Maritime RTD Activity With Reference To Shipbuilding, Shipping And Marine Resources	European Commission Enterprise Directorate-General	BMT-CFA-ISL-METTLE Consortium	February 2000	
The Shipbuilding and Ship Repair Sectors in the candidate countries: Poland, Estonia, the Czech Republic, Hungary and Slovenia	European Commission Study – DG Enterprise A3	NOBE Independent Center for Economic Studies	1999/2000	
Regulation laying down the detailed rules and arrangements regarding Community structural assistance in the fisheries sector	Council Regulation (EC) No 1451/2001		28 June 2001	

Heiti	Tilvísun	Höfundar	Útgáfutími	Ath.semnd
<b>Skýrslur frá OECD</b>				
OECD „Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry“			1994	Final Act signed in December 1994 by the Commission of the European Communities, and the Governments of Finland, Japan, the Republic of Korea, Norway, Sweden and the United States.
OECD „Understanding on export credits for ships“			1994	
OECD Orderbooks				Skýrslur fyrir mismunandi tímabil
<b>Annað</b>				
Pelagic spurs on European shipbuilding	Ebb tide in UK shipbuilding – Whitefish crisis in Iceland and Norway	Uinsion Mac Dubhghaill, Pjotr Bolychew, Per Thorbjörn Jystad, Martin Kristiansen	October 16, 2001	Intrafish
Ársberetning for 2000		TBL Skip Skipsindustriens Branjseforening, Noregi	20.02.2001	
Fishing Fleet Development Measure	Írland	Department of the Marine and Natural Resources		
Annual Report 2000-2001		Association of European Shipbuilders and Shiprepairers	May 2001	
Skipsværfstforening – Beretning for virksomheds året 2000/2001		Foreningen af Jernskips- og Maskinbyggerier i Danmark		

Heiti	Tilvísun	Höfundar	Útgáfutími	Ath.semnd
Nyt Fra Foreningen – Skipsværftforening		Foreningen af Jernskips- og Maskinbyggerier i Danmark	August 2001	
Nyt Fra Foreningen – Skipsværftforening		Foreningen af Jernskips- og Maskinbyggerier i Danmark	Januar 2002	
UK Shipyards Benchmarking 1999		Shipbuilders & Shiprepairers Association	January 2000	
Breaking through		Canadian Shipbuilding Industry	October 2000	
A New Policy Framework for the Canadian Shipbuilding and Industrial Marine Industry		Government of Canada	2001	Focusing on opportunities
Report on the market for new ships and its evolution		MIF Ad Hoc Working Group on the Market for New Ships and its Evolution	22.10.2001	
Efta Surveillance Authority				Skýrslur og fréttatilkynningar um úrskurði í málum tengdum ríkisaðstoð og samkeppnismálum
Procedural and Substantive Rules in the Field of State Aid	OJ No L 231, 03.09.1994, EEA Supplement No 32	Adopted and issued by the EFTA Surveillance Authority	19 January 1994	Guidelines on the application and interpretation of Articles 61 and 62 of the EEA Agreement and Article 1 of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement
Verkefnastaða og framtíðarhorfur í skipasmíðaiðnaði	Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið	Nefndarálit	Desember 1993	



### 3 VEFSÍÐUR:

Efni/tilvísun	Veffang
Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins – DG Enterprise, Maritime Policy	<a href="http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/index.htm">http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/index.htm</a>
Gildandi lagasetningar ESB um skipasmíðar	<a href="http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/reg/en_register_132020.html">http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/reg/en_register_132020.html</a>
Measures of support inconsistent with normal competitive conditions in the commercial shipbuilding and repair industry	<a href="http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/legislation/95c355b1_en.html">http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/legislation/95c355b1_en.html</a>
Samtök vestur evrópskra skipasmíðja	<a href="http://www.cesa-shipbuilding.org/index.phtml">http://www.cesa-shipbuilding.org/index.phtml</a>
Samtök norska skipaiðnaðarins	<a href="http://www.tbl.no/category.php?cat_ID=65">http://www.tbl.no/category.php?cat_ID=65</a>
Samtök breska skipaiðnaðarins	<a href="http://www.ssa.org.uk/">http://www.ssa.org.uk/</a>
Samtök þýsk skipaiðnaðarins	<a href="http://www.vsm.de/mainpage.htm">http://www.vsm.de/mainpage.htm</a>
Samtök hollenska skipaiðnaðarins	<a href="http://www.vsm.de/mainpage.htm">http://www.vsm.de/mainpage.htm</a>
Samtök danska skipaiðnaðarins	<a href="http://www.shipbuilders.dk/">http://www.shipbuilders.dk/</a>
OECD – Officially supported Export Credit	<a href="http://www1.oecd.org/ech/act/XCRED/arrangement/anglais/arrangement-index-en.htm">http://www1.oecd.org/ech/act/XCRED/arrangement/anglais/arrangement-index-en.htm</a>
OECD – Skipasmíði	<a href="http://webnet1.oecd.org/oecd/pages/home/displaygeneral/0,3380,EN-home-38-nodirectorate-no-no-no-7,FF.html">http://webnet1.oecd.org/oecd/pages/home/displaygeneral/0,3380,EN-home-38-nodirectorate-no-no-no-7,FF.html</a>
Industry Canada - skipsmiðar	<a href="http://strategis.ic.gc.ca/sc_indps/shipbuilding/engdoc/homepage.html">http://strategis.ic.gc.ca/sc_indps/shipbuilding/engdoc/homepage.html</a>
US – The Transport Institute	<a href="http://www.trans-inst.org/index2.html">http://www.trans-inst.org/index2.html</a>
Maritime Industries Forum	<a href="http://www.mif-eu.org/">http://www.mif-eu.org/</a>
Fiskeridirektorate Danmörk	<a href="http://www.fd.dk/system/firm/7frm.htm">http://www.fd.dk/system/firm/7frm.htm</a>
Direktoratet for FødevarerErhverv – danskir styrkir	<a href="http://www.dffe.dk/">http://www.dffe.dk/</a>
Fiskeri Direktoratet Noregur	<a href="http://www.fiskeridir.no/sider/statistikk/statistikk.html">http://www.fiskeridir.no/sider/statistikk/statistikk.html</a>

Efni/tilvísun	Veffang
Færeysk hagtíðindi 2001	<a href="http://www.hagstova.fo/Arbok/arbok01.pdf">http://www.hagstova.fo/Arbok/arbok01.pdf</a>
Grönland statistik	<a href="http://www.statgreen.gl/">http://www.statgreen.gl/</a>
Hagstofa Íslands	<a href="http://www.hagstofa.is/">http://www.hagstofa.is/</a>
Þjóðhagsstofnun	<a href="http://www.ths.is/index.htm">http://www.ths.is/index.htm</a>
EFTA Surveillance Authority	<a href="http://www.efta.int/structure/SURV/efta-srv.asp">http://www.efta.int/structure/SURV/efta-srv.asp</a>
The European Community Shipowners' Associations	<a href="http://www.ecsa.be">http://www.ecsa.be</a>
Skipaskrá Skerplu	<a href="http://www.skerpla.is/">http://www.skerpla.is/</a>
New arrangements for Community Structural Assistance to the Fisheries sector 2001-2006	<a href="http://europa.eu.int/comm/fisheries/news_corner/doss_inf/lfop4_en.htm">http://europa.eu.int/comm/fisheries/news_corner/doss_inf/lfop4_en.htm</a>
Norski útflutningsláναςjóðurinn	<a href="http://www.giek.no/">http://www.giek.no/</a>
Sænski útflutningsláναςjóðurinn	<a href="http://www.ekn.se/">http://www.ekn.se/</a>
Danski útflutningsláναςjóðurinn	<a href="http://www.ekf.dk/">http://www.ekf.dk/</a>
Breski útflutningsláναςjóðurinn	<a href="http://www.ecgd.gov.uk/">http://www.ecgd.gov.uk/</a>