

**Sp.**

## **127. Tillaga til þingsályktunar**

[105. mál]

um viðhald og endurbætur á skipastólnum.

Flm.: Davíð Aðalsteinsson, Stefán Guðmundsson, Þórarinn Sigurjónsson,  
Ólafur Jóhannesson, Stefán Valgeirsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að beita sér fyrir því að viðhald og endurbætur á íslenska skipastólnum fari í ríkari mæli fram innanlands.

### **Greinargerð.**

Skipafloti Íslendinga er mikill að vöxtum. Samkvæmt skipaskrá frá síðustu áramótum var flotinn 947 skip, alls 193 306 lestir. Miðað til tölu rúmlesta eru ca. 58% fiskiskip, 37% flutningaskip og 5% ýmsar aðrar gerðir skipa.

Eins og nærri má geta er viðhald þessa mikla flota viðamikið viðfangsefni. Með viðhaldi er átt við allar viðgerðir, stórar og smáar, svo og endurnýjun skipa eða skipshluta. Engar áreiðanlegar tölur eru til um umfang þessara verkefna en hitt er víst að hér er um gífurlega fjármuni að tefla. Þess vegna veltur á miklu að vel takist til og augljóst að hvert framfaraspör í þessum efnnum hefur áhrif á þjóðarhag.

Í meginatriðum eru það þrjár aðilar sem koma við sögu þegar viðgerðir og viðhald skipa eru til umfjöllunar: útgerðir/skipafélög, smiðjur/skipasmíðastöðvar og opinberir aðilar. Í mörgum tilvikum bætast tryggingafélög einnig í þennan hóp. Á miklu veltur að gott samstarf sé á milli þessara aðila, og að þeir leggi sig fram um að vanda svo til verka að þessi mikilvægi þáttur útgerðar sé ávallt rekinn sem hagkvæmast.

Viðgerðir og viðhald flotans fara ýmist fram innanlands eða erlendis. Eðli málsins samkvæmt er og verður umtalsverður hluti þessara verkefna unninn hér á landi. Á það einkum við um hin smærri verk og viðgerðir, sem framkvæma þarf fljótt. Engu síður fer talsverður hluti viðhalds og viðgerða flotans fram erlendis.

Með þingsályktunartillögu þessari er gengið út frá því að það sé þjóðhagslega hagkvæmt að sem mest af viðgerðum og viðhaldi skipaflotans fari fram innanlands, enda verði sú þjónusta samkeppnisfær við erlenda aðila bæði hvað varðar verð og gæði. Í sumum tilvikum hefur því verið haldið fram að hagkvæmara sé að leita út fyrir landsteinana eftir þessari þjónustu og m.a. verið bent á að viðgerðarstöðvar þar séu betur í stakk búna. Enn fremur kemur til að erlendis er öll fyrirgreiðsla meiri, þar með talin fjármögnun, og til muna auðveldari. Opinberir aðilar og bankar í viðkomandi löndum hafa séð sér hag í því að greiða fyrir í þessum efnnum. Fjölmargir hafa bent á að okkar aðstæður innanlands þoli vart samanburð í því tilliti.

Ekki verða tíunduð í þessari greinargerð öll þau fjölmörgu rök sem skjóta stöðum undir þá stefnu að við Íslendingar sjálfir önnumst viðhald og viðgerðir skipaflota okkar. Til þess að ná því markmiði þurfa allir aðilar, sem málið varðar, að leggjast á eitt: útgerðir og skipafélög verða að undirbúa betur áætlanir um viðhald og stefna í auknum mæli að fyrirbyggjandi viðhaldi; smiðjur og skipasmíðastöðvar að efla verk- og rekstrartæknilega getu og auka með því framleiðnina og veita betri þjónustu. Með samstilltu átaki þessara aðila er hægt að ná mun betri árangri og má benda á nýleg dæmi því til áréttingar.

Opinberir aðilar þurfa jafnframt að leggja sitt af mörkum, svo sem yfirvöld iðnaðar og sjávarútvegs, bankar og opinberir sjóðir, ekki síst með því móti að beita sér fyrir róttækum aðgerðum til að jafna þann mun sem er á fjármögnun viðgerða á verk tímanum annars vegar hér á landi og hins vegar erlendis; þar er umtalsverður mismunur, innlendum viðgerðar-fyrirtækjum og útgerðum í óhag.

Enn fremur má líta svo á að sú hvatning um eflingu innlendar skipa- og viðgerðarþjónustu, sem í þessari tillögu felst, ýti með beinum og óbeinum hætti undir þá viðleitni sem samtök skipasmíðastöðva, smíðja og útgerða hafa staðið að undanfarna mánuði og miðar að því að auka samstarf þessara aðila um betra og jafnara viðhald íslenska skipastólsins.