

Tillaga til þingsályktunar

um aðgerðir til endurreisnar íslenskum skipaiðnaði.

Flm.: Steingrímur J. Sigfússon, Jón Bjarnason.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að skipa nefnd fulltrúa sem tilnefndir verði af öllum þingflokkum, Samtökum atvinnulífsins og Alþýðusambandi Íslands, auk formanns sem iðnaðarráðherra skipar, til að fullmóta og hafa yfirumsjón með aðgerðum til endurreisnar íslenskum skipaiðnaði. Sérstök áhersla verði lögð á aðgerðir til að bæta samkeppnisskilyrði greinarinnar, auðvelda fjármögnun verkefna og tryggingar vegna útflutnings, auka menntun fagfólks og styrkja rannsóknir og þróunarstarf í skipaiðnaði og tengdum greinum.

Greinargerð.

Tillaga þessi var flutt á síðasta þingi, en varð þá ekki útrædd. Þess var þá getið í greinargerð með tillögunni að ákveðið hefði verið að efna til samstarfsverkefnis iðnaðarráðuneytis, Samtaka iðnaðarins og Málm-, samtaka fyrirtækja í málm- og skipaiðnaði, sem hefði það að markmiði að kanna raunveruleg starfsskilyrði skipaiðnaðarins og móta stefnu í málefnum greinarinnar. Nú hefur verið lögð fram skýrsla með niðurstöðum þessa verkefnis og er þar að finna úttekt á stöðu greinarinnar og tillögur til aðgerða. Nauðsynleg gögn liggja þannig að mestu leyti fyrir og því er hér lagt til að þegar í stað verði hafin vinna við að hrinda í framkvæmd aðgerðum til endurreisnar íslenskum skipaiðnaði.

Skipasmíðar og þjónusta við skip eiga sér langa sögu á Íslandi og á köflum hefur blómlegur iðnaður dafnað á þessu sviði sem skapað hefur þúsundir starfa í landinu og sparað þjóðinni umtalsverðan gjaldeyri. Nú um langt árabíl hefur skipaiðnaðurinn hins vegar átt í miklum erfiðleikum. Samdráttur hefur verið viðvarandi í greininni, fyrirtækjum hefur fækkað til muna og miklir rekstrarerfiðleikar hrjá mörg þeirra sem eftir eru. Sérstaklega hefur staða nýsmíða verið erfið og má heita að nýsmíðar stærri skipa séu aflagðar í landinu. Staðan er því miður litlu skárrí hvað varðar meiri háttar viðhaldsverkefni, endurbyggingar eða endurbætur því að slík verkefni fara unnvörpum úr landi.

Margt veldur því að svo er komið fyrir íslenskum skipaiðnaði sem raun ber vitni. Nefna má sem eina af meginástæðunum að um langt árabíl hefur íslenskur skipaiðnaður óstuddur af stjórnvöldum mátt sæta mjög erfiðri samkeppni við ríkisstyrkta og niðurgreidda starfsemi í nágrennalöndunum. Einnig hefur samkeppni við nýsmíðar frá löndum þar sem vinnulaun eru til muna lægri en hér verið greininni erfið. Engu síður er enn verið að gera merkilega hluti í íslenskum skipasmíðum og má þar sem dæmi taka nýsmíðar fyrirtækisins Óseyjar í Hafnarfirði á minni fiskiskipum bæði fyrir innlandan markað og til útflutnings. Einnig hefur verið talsverð gróska í nýsmíðum smábáta, plastbáta eða hraðfiskibáta af ýmsu tagi hjá þó nokkrum fyrirtækjum. Stærstu fyrirtækin í greininni, sem áður fyrr stunduðu jöfnum höndum nýsmíðar, viðhald og viðgerðir, sem og upptökur stærri skipa, eiga öll í meiri eða minni erfiðleikum. Engin stór nýsmíðaverkefni hafa verið í gangi hér á landi um nokkurt árabíl og

ekki verður séð að óbreyttu að nein slík séu í sjónmáli. Ekki er síður alvarlegt að velflest stærri viðhalds-, endurbyggingar- eða viðgerðaverkefni fara einnig úr landi. Mikil hætta stöðjar því að þessari atvinnugrein og nauðsynlegt er að grípa nú þegar til aðgerða til þess að ekki glatist úr landi eða tapist með öllu mikilvæg verkþekking og reynsla. Væri þá illa komið fyrir þjóð sem byggir jafnmikið á sjósókn, fiskveiðum og siglingum og Íslendingar gera.

Sú staðreynd að sjávarútvegur er mikilvægasta atvinnugrein Íslendinga ætti að nægja til þess að allt sé gert sem hægt er til þess að hér á landi séu skipasmíðastöðvar, málmíðnaður, vélsmiðjur, rafiðnaður og önnur þjónusta sem sé fær um að veita skipaflotanum vandaða og örugga þjónustu hvað varðar nýsmíðar, breytingar, endurbætur og reglubundið viðhald. Í þessum efnum verður ekki bæði sleppt og haldið. Við getum ekki haft mannskap, þekkingu og fullnægjandi aðstöðu og afköst til taks þegar það hentar, t.d. þegar hávertíð stendur, tjón verður á skipi eða það bilar og hver sólarhringur í frátafir kostar milljónir króna, ef ekkert er svo gert til að skapa fyrirtækjunum verkefni og rekstrargrundvöll þar fyrir utan. Að óbreyttu heldur hnignunin áfram, fyrirtækin týna tölunni, þekking glatast, afköst verða minni og minni o.s.frv. Svo rammt kveður að þessari óheillaþróun að jafnvel verkefni á vegum stjórnvalda, eins og viðhald og viðgerðir á varðskipum Landhelgisgæslunnar, fara nú úr landi. Stórar pantanir, jafnvel hóppantanir, á fiskiskipum fara beint til erlendra skipasmíðastöðva. Þetta hvort tveggja gerist þó að öll rök, einnig hagkvæmnisrök, standi til þess að vinna slík verkefni hérlendis. Rétt er að benda á að fleira er í húfi en störfin í skipaiðnaðinum sjálfum í þröngri merkingu. Mikill fjöldi starfa í tengdum greinum, sjálfstætt starfandi aðilar og hreinlega þekking – ekki aðeins til að vinna verk hér innan lands heldur einnig skipuleggja þau, hanna, stjórna og hafa eftirlit með þeim – hangir hér á spýtunni. Með sama áframhaldi verður leitun að íslenskum tæknimönnum til þess að útbúa útboðsgögn, semja um viðhald eða nýsmíði eða til þess að hafa eftirlit með slíkum verkefnum. Ekki þarf að fjölyrða um óhagræði þess að þurfa að sækja slíka þjónustu meira og minna til útlanda. Reyndar er ástæða til að ætla að kostnaðarauki sem er því samfara að fara með verkefni úr landi sé oft vanmetinn.

Tillagan gerir ráð fyrir því að skipuð verði nefnd með fulltrúum allra þingflokka og fulltrúum aðila vinnuarkaðarins undir forustu fulltrúa iðnaðarráðuneytisins. Verkefni nefndarinnar verði að fullmóta tillögur um aðgerðir til endurreisnar íslenskum skipaiðnaði á grundvelli fyrirliggjandi gagna og hrinda þeim í framkvæmd. Vænlegast er að líkindum að einbeita sér fyrst í stað að því að auka hlut innlendra fyrirtækja í viðhalds- og endurbótaverkefnum á nýjan leik, horfa til nýsmíða eða samsetningar minni og meðalstórra skipa hér á landi og sækja síðan fram til stærri verkefna á þeim grunni sem þannig yrði lagður. Norðmenn, sem styðja sinn skipaiðnað leynt og ljóst og hafa lengi gert, nýta sér í talsverðum mæli ódýrt vinnuafli og lágan kostnað við stálvinnu í Póllandi, Kaliningrad og víðar en setja skipin saman eða fullbúa þau í norskum stöðvum. Þá þarf að taka á þáttum eins og fagmenntun starfsfólks. Eitt áhyggjuefnið er að verkþekking glatast nú óðum út úr greininni og engir nýir árgangar iðnaðarmanna og annars fagfólks bætast við. Einnig þarf að huga að því hvernig unnt er að efla rannsóknir og þróunarstarf og auka samstarf háskóla og rannsóknastofnana við greinina til þess að Íslendingar geti nýtt sér verkþekkingu og hugvit sem hér er að finna til þess að komast aftur í fremstu röð í þessari atvinnugrein.