

Niðanfyrir prenta vit røðuna, ið John Smith, skipasmiðjustjóri, helt, tá »Thomas Nygaard« fór úr barkastokki:

Føroyski skipabyggingaríðnaðurin á veg inni ella burturúr fíggjarligum krepputíðum

Um henda vinnugreinin er á veg inni ella á veg burturúr velst um á hvørt støði ein tílik metan er bygd, og um tíðsfaktorurin er tikin við.

Ein metan ið bert snýr seg um tað sum í løtuni fyriferst eitur at hava til inngang »á veg inni í fíggjarligum trongtíðir«, meðan ein metan uppá langt sikt eitur, og uttan himpr kann hava til yvirskrift, »føroysku skipasmiðjurnar á veg (konsekvent) burturúr fíggjarligum trongtíðum«. Ti tað er eyðsæð at meðan alt annað kring okkum stendur í blóma, so er ein hondgripilg orsök til møguleigu fíggjarligu trongstøðuna hjá skipasmiðjunum, og tí hendan trivan í pennin fyrir at draga fram ein part av møguleigu orsökunum.

Fyrst kortini eitt sindur um tørvin á og týðningin av tílikum virkjum

Eitt er vist at tørvurin á tílikum virkjum er alstórvur, fyrst og fremst sæð út frá tí sjónarmiði at hjá eini tjóð við einum vinnulivi so strukturelt eintáttað sum tað føroyska, ásannar ein og hvør tað neyðturviliga í alternativum vinnugreinum, fyrst og fremst sum arbeiðsgevandi, og produserandi, og harvið landsøkonomisk sparandi, og seinast men ikki minst servicetørvin hjá tí eksisterandi flotanum av skjótari og meira og meira serkonari víðgerð.

Tað er ikki nakað nýtt fyrirbrigdi, hetta at byggja skip, hetta hevur verið gjørt í størri og minni mun gjøgnum generatiónir, hetta skilst einabest av tí at tey flestu skipabyggjandi virkini hava nógvar ár á baki.

At byrja við vóru skipini mest evnaði til úr viði, og tað er heilt stutt síðani at farið varð undir skipasmið úr stáli. Hetta at byggja úr viði, kann ein ikki so væl brúka í tilknyti til iðna, heldur kann tað karakteriserast sum ein stórvur kunstur, og tað gongur alt verri og verri at fáa fólk til hetta arbeiði, tað eru ikki nógvar av hesum kunsthandverkarunum eftir her á landi, tí at tað fleiri staðir enn verður bygt úr viði, fyrir ikki at nevna føroyska skjótt 1000 ára gamla kynstrið innan báta smið.

Tað sum nú hevur tikið seg upp, og tað sum kann kallast nýtt er hetta at sleppa burturúr staðinum at byggja, tað trongu leið ið gíngin hevur verið og framvegis verður gíngin fram ímóti tí at produsera skip.

Niðanfyrir standandi skal verið nomið við nakrar spurningar ið koma at taka seg upp í næstu framtíð og her leggja út í orðaskifti ið helst skuldi resultera í tí, at Kj. Mohr ella Skála Skipasmiðja bjóða til fyrsta samráðingarfundin.

YVIRILT

1. Tørvandi málsetningur, og møguleig broytan av virkispolitikki.
2. Tørvandi samarbeiði/samarbeiði/samráðingar skipasmiðjurnar millum.
3. Tørvandi samarbeiði millum skipabyggjandi virkir og røddir ið lýst eitur at vera eftir tá tað snýr seg um so nær sum gjørligt at fáa kortlagt tørvin, fyrst og fremst hjá okkara høvuðsvinnu og síðan á farmasiglingar økinum.

4. Tørvandi samarbeiði millum skipasmiðjurnar, bankar, láni- og prioriteringsstovnar.
5. Útbúgving av skipasmiðjum og útbyggjan av virkinum sjálvum.
6. Konklusión og tørvurin á ávisari mentalitetsbroytan.

1. Tørvandi málsetningur og møguleig broytan av virkispolitikki

Tað vil óivað einhvør, ið kennir eina skipasmiðju innan ífrá áðanata at branchan er hørð, ótakksom og litið gevandi, við teim umstøðum ið bodnar vera føroysku skipasmiðjunum, men orsøkin man hon ikki eisini leggja goymd í málsetningi og virkispolitikki.

Sum domi um tørvandi ella í øllum førum ikki heilskaptan málsetning kann nevast fyrst og fremst tann kritikkleysa og kontinuerliga kontraheringin av prototypum, tann fyrir mesta partin av tíðini stóðuga typubroytingin í føroysku skipasmiðjunum hava verið kroystar út. Allir inn- an hesa virkisgrein eru vitandi um at sjálvt tað minsta frávegi frá einum skipi til annað, sjálvt í eini byggirøð ið kann kallast: seria, kostar nógvar, alt ov nógvar í peningi og hjá teknikarunum alt ov nógva tíð, ið ikki kemur produktiónini til góðar í næstu framtíð, fyrir ikki at nema við tær umstøður ið ráða tá talan er um totala broytan av typu frá einari kontrakt til næstu.

Tað kann ikki annað enn sigast at vera fantastiskt og uppá tað nærmasta óforklárlegt, at hjólini so ókurlunda hava ant higartil.

Í øllum førum er hetta, at tvey tey størstu virkini enn standa undir tilikum umstøðum, ein tann besta borganin fyrir at hesum virkjum er langt og trygt liv laga, at teimum er fíggjarligt gevandi framtíð fyrir stavn, men neyðugt er óivað, at fáa í lag aftaná at innihaldið í málsetninginum er formað.

2. Fyrst og fremst tørvandi samarbeiði/samráðingar skipasmiðjurnar millum

Neyðugt er at tørvandi samarbeiði fæst í lag á nøkrum økjum. Utan at undirmeta hetta at vinna í sjálvdrátti, so er eyðsæð, at um føroysku skipasmiðjuidnaðurin stóð saman og dróg eina linu í nøkrum førum, so stóð betur til, tí eitt er vist, innlendis yvirfyri kontrahentum og prioriteringsstovnum, bankum og landsstýri standa vit veikir og mótvegis útlendingum eru vit óivað fyrst og fremst til grín í okkara innanhýsis forholdi til hvønn annan.

Tað má fyrrikoma útlendingum láttur, at vit vælviðandi keypa stál 30 pst. dýrari enn neyðugt er, tað er nevniliga møgulegt, sjálvt við hjálp sum millumliði, at fáa stál 30 frá útlenskum stálhandlarum pst. bilgari um nógvin lá um 6-700 tons.

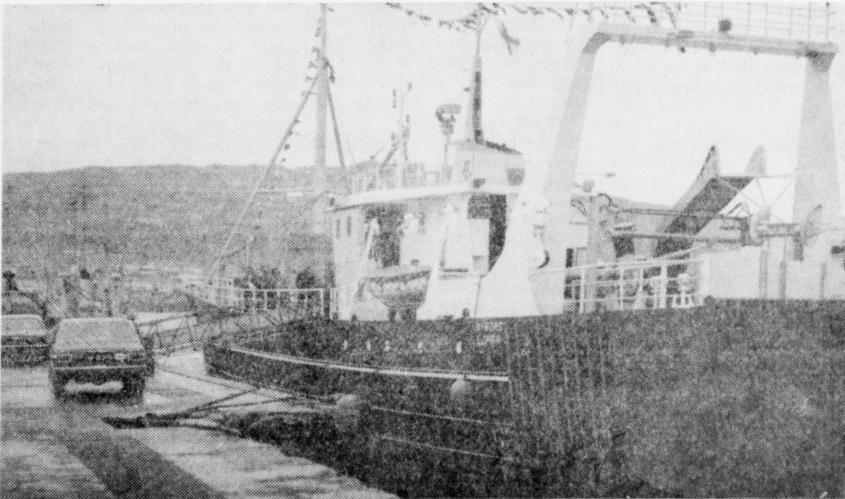
Langt tann størsta stálmøgðin pr. skip kundi verið fingin til vega frá einum í felag keyptum lagri. Ein møguleiki hevði verið saman at tings við landsstýrið og ella bankar um forhondsfinansiering av einum tilikum lagri, har so landsstýrið og ella bankar varð avroknað aftur yvir tilskotskipanina. Tí tey 14,25 pst. av metingarvirðinum, ið nú verð-

ur skipasmiðjunum sum toll- og farmagjaldsrefusión úr landskassanum, leggja yvirhøvur omanfyri krónuupphæddina til stál til hvørt skip især.

Raksturin og rentubyrða hevði møguliga kunna verið avroknað á tann hátt at forholdstali, ið framkemur av tí kg tali, hvørt einstakt virki nýtir, kundi verið brukt sum útgangspunkt fyrir hvat hvørt einstakt virki skuldi borið av samlaðu útreiðslunum. Tað er ikki óvanligt í dag, at transportur verður givin bankunum longu í fyrstani av byggitíðini og at ein síðan lenir frá bankunum og rentubyrðan her er neyvan neyðugt nærri at lýsa.

Tað fer neyvan nakað av »glansnum« av hvørjum virki ser, um semja fekst t. d. um handan spurningin, heldur øvugt.

Eitt nú rentan av einari tilikari forhondsfinansiering hevði komið føroysku bankunum til góðar, samstundis sum ein tilik innkeyppskipan av stáli í fyrsta umfari reducerar stálkostnaðin við 30%. So hetta hevði hjálpt um og minkað tey ofta spentu víðurskifti banka og virki ímillum, og bankin hevði óivað verið glaðari fyrir ein tilikan form, ið uppá stutta tíð kundi børt um víðurskiftini virki og bankans ímillum, t. v. s. bankin hevði umframt sjna inntøku av stálfinansieringini eisini havt vitanina um, at virkini gjordust betur fyrir, og hetta hjá bankaleiðsluni at skula taka støðu til meira og minni kreppukendar áheitanir um lánveitingar ímóti transporti, hevði dottið burtur, tí eitt er vist, og tað er, at tað er ikki við góðum tannabiti, ið ofta



Suðuroyarskipið »Nýborg« hjá pf. Nýborg í Lopra. Skipið er bygt á Tórshavnar Skipasmiðju. Skipið hevur motor uppá 15 hk, harumframt 2 Mercedes Benz hjálpimotorar uppá 150 hk hvør. Øll nýmótans navigatiónstól eru á brúnni. »Nýborg« er útgjørt við kraftblokk, men kanu eisini nýtast til troling.