

EIRIKUR LINDENSKOV

Í gjár varð sáttmáli undirskrivaður við kinesarar um bygging av einum kombineraðum nótaskipi og trolara til Íslands.

Hóast tað ikki nýstist at vera nokkur stórhending, so er kortini talan um eina søguliga stórhending, tí hetta er tann fyrst byggisáttmálin við Kína yvirhøvur um bygging av fiskiskipi á Skandinaviskum støði - og tað er Maretec meklaravirk- ið á Argjum, sum hevur fingið sáttmálan í lag.

Byggisáttmálin varð undirskrivaður í Reykjavík Ørn Erlingsson, reiðara í Íslandi og Liaoning Machinery Import & Export Corporation (LMIEC) í Dalian í Kína.

Talan er um bygging av einum sera framkomnum kombineraðum nótaskipi og trolara á einum av teirra nýmótans skipasmíðjum í Kína, og skipið er projekterað av Skipatækni ehf í Íslandi og Vik & Sandvik í Noreg.

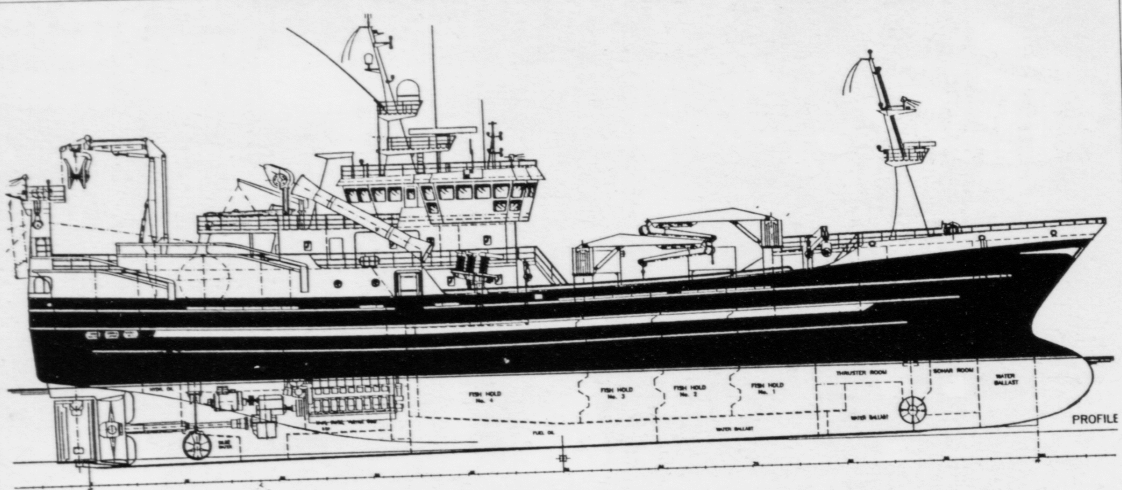
Skipsmeklaravirkíð Maretec á Argjum hevur samstarvað við Ísbú ehf í Reykjavík um sáttmálan.

Fakta um skipið

Skipið, sum byggjast skal, verður 86,30 m langt, 14,00 m breitt og 9,65 m djúpt til fyrsta dekk. Høvuðsmaskin er 4.800 hestakreftir av slagnum Ulstein Bergen Diesel.

Skrúvan er 3,80 m í tværmát, aksulgeneraturin 2800 KVA, og síðuskrúvurnar framman og aftan eru hvør upp á 880 hestakreftir.

Skipið er sera væl útgjørt við sterkum Ulstein Brattvaag trolspølum, 47 tons til flóttitrol, nótaspølum 24 tons, netatrumlum 47 tons, nýmótans kraftblokki og sera sterkum notaleggjara. Harumframt eru fleiri hjálpspøl, kranar, fiskapumpa



Nótaskip til Íslands verður bygt í Kína

Íslenska nótaskipið, ið er hitt fyrsta nýmótans vesturlenska fiskiskipið, sum bygt verður í Kína

Meklaravirkíð Maretec á Argjum gjørt fyrsta byggisáttmálan í Kína

Dagurin í gjár var ein søguligur dagur. Á fyrsta sinni nakrantíð er sáttmáli gjørdur um at byggja eitt vesturlenskt fiskiskip í Kína - og tað er skipsmeklaravirkíð Maretec á Argjum, sum hevur fyrireikað byggisáttmálan

20" og onnur nýmótans útgjerd við automatikki.

Frystiorkan er til 20 vertical plátufrystarar, sum kunnu frysta 180 tons um samdøgrið.

Á brúnni eru øll nýmótans elektrónisk töl. Øll útgjerdin er av vesturlenskum ella japanskum upp- runa.

Modellroyndir av skipi-

num eru gjørdar í Tróndheimi, sum vísa, at skipið kemur at hava eina maksimum ferð upp á 17 míl.

Skipið hevur eina tangalast upp á 1250 cbm við CSW køling og eina frystilast upp á 940 cbm - 30 stig celsius.

Tað tekur uml 15 mánaðir at byggja skipið, sum skal verða liðugt til yvirtøka

tann 1. november 1999.

Byggikostnaðurin av hesum skipið við allari útgjerdini verður umleið 11,5 amerikansk dollarar.

Ætla at vinna vesturlenska marknaðin

- Vit eru nú í samráðingum við LMIEC í Kína um bygging av fleiri nótaskipum vð frysting um borð.

Somuleiðis eru eisini fyrirsprungar um bygging av einum 62 m frystitrolara til Skandinaavia, sigur Karl Erik Mortensen frá skipsmeklaravirkinum Maretec.

Kína er í dag triðjastørsta skipasmíðjutjóðin í heiminum næst eftir japan og Suður Korea. Teir vilja fegnir vinna vesturlenska marknaðin við nýmótans

fiskiskipum á Skandinaviskum støði, og er hetta teirra fyrsta roynd í so máta, sigur Karl Erik Mortensen.

Umsetning upp á 14 milliardir krónur

LMIEC er ein risastór fyrirtøka, sum fevnir um eitt stórt øki frá framleiðslu av skipabygging, risa tangaskipum, serskipum, framleiðslu av ídnaðarvörum, jarnbreytum v. m. til innflutning av flogflogum, bilum v. m. Arsumsetningurin hjá fyrirtøkuni liggur um 14 milliardir krónur.

Eitt dótturfelag hjá LMIEC hevur fiskifyrirtøkur í Landsynningsásia og í Afrika. Hetta felag hevur áhuga í at keypa gomul fiskiskip úr norðurlondum til nýtslu á hesum økjum.

Tað var Álvur Mortensen, sum skrivaði undir sáttmálan vegna Maretec á Hotel Saga í Íslandi seinnapartin í gjár. Í samband við hesa søguliga hending, varð skipað fyri hátíðarhaldi og vóru í hesum sambandi fleiri leiðandi stjórar á LMIEC komnir til Íslands við sjálvum aðalstjóranum á odda. Eisini kinesiskir sendiharrar í Íslandi var til staðar eins og fiskimálaráðharrar Íslands saman við fleiri embætismonnum úr Fiskimálaráðnum.

Ein av byggihøllunum hjá LMIEC í Kína. Sáttmálin um hetta nótaskipið er upp á uml 78 mió kr. Hevði skipið verið bygt í Noreg lá prisurin helst um 130 mió krónur

Mynd: Álvur Mortensen

