



50 milljarða króna fjárfesting í nýjum skipum

Eftir nokkur mögur ár í nýfjárfestingum hafa íslensk sjávarútvegsfyrirtæki nú hafið sókn inn í framtíðina með stóruaukinni fjárfestingu í nýjum fiskiskipum. Alls er nú verið að smíða 11 ný fiskiskip fyrir íslensk útgerðarfélög, níu ísfisktogara og tvö uppsjávarskip. Þá fékk Ísfélag Vestmannaeyja nýtt og stórt uppsjávarskip, Sigurð, afhent í júlí 2014 og annað nýtt uppsjávarskip, Heimaey, árið 2012. Samanlagt eru þessi 13 skip fjárfesting fyrir um 35 milljarða íslenskra króna. Önnur fjárfesting í sjávarklasanum glæðist nú einnig en Eimskip fékk nýverið afhent nýtt flutningaskip sem fékk nafnið Lagarfoss. Á næsta ári fær félagið svo annað sambærilegt skip afhent. Samanlagt nemur fjárfesting íslenskra fyrirtækja í nýsmíðuðum fiski-, flutninga- og þjónustuskipum rúmum 50 milljörðum króna á síðustu tveimur árum.

Fiskiskipin komin til ára sinna

Hár aldur íslenska fiskiskipaflotans hefur ítrekað borið á góma á undanförunum árum. Meðalaldur skipa íslenska flotans (60 m og lengri) er 26 ár, sem telst nokkuð hátt, og sum fiskiskipanna eru komin á sextugsaldur. Á síðustu misserum hafa svo borist fregnir af talsverðum breytingum á íslenska fiskiskipaflotanum en skrifað hefur verið undir samninga um nýsmíði 11 nýrra fiskiskipa sem afhent verða íslenskum sjávarútvegsfyrirtækjum á næstu 2-3 árum. Um er að ræða níu ísfisktogara og tvö uppsjávarskip og samanlagt nemur fjárfestingin í þessum 11 skipum um 30 milljörðum króna.

Fimm ný skip til HB Granda

Það félag sem fyrirferðamest er í nýfjárfestingum nú er HB Grandi en félagið er með fimm ný skip í smíðum. Samanlagður kostnaður við þessi fimm skip er um 14 milljarðar króna en um er að ræða tvö ný uppsjávarskip af stærri gerðinni og þrjú ísfisktogara. Auk þess hefur HB Grandi lokið breytingum á Helgu Maríu sem nú er orðin ísfisktogari en var áður frystitogari.

Skipafloti HB Granda er kominn nokkuð til ára sinna en félagið átti fjögur uppsjávarskip, þar af tvö sem byggð voru árið 1960. Annað þeirra, Víkingur, hefur nú verið tekið úr rekstri og Lundey verður sömuleiðis lagt bráðlega. Nýju uppsjávarskipin tvö sem eru í smíðum munu geta borið jafn mikinn afla og öll eldri skipin fjögur samanlagt. Af nýju skipunum mun hljóttast ýmis konar hagræði með lægri launakostnaði, minni olíuotkun og betri meðferð aflans. Nýju skipin verða bæði 80 m löng og búin öflugum kælikerfi líkt og hin nýju uppsjávarskip Ísfélags Vestmannaeyja, en á undanförunum árum hafa sjávarútvegsfyrirtæki stóruaukið landfrystingu uppsjávartegunda og þannig aukið útflutningsverðmæti þeirra.

Ísfisktogararnir þrjú sem HB Grandi samdi nýlega um smíði og kaup á munu svo væntanlega koma til með að leysa af hólmi þrjú eldri ísfisktogara félagsins en meðalaldur þeirra er 33 ár. Með tilkomu nýju skipanna batnar vinnsluástaða um borð enda er allt kapp lagt á að hanna skipin þannig að meðferð aflans verði með allra besta móti og að hámarka megi nýtingu aflans.

Fjórir nýir togarar norður

Önnur sjávarútvegsfyrirtæki sem hafa skrifað undir samninga um kaup á nýjum ísfisktogurum eru Samherji, sem hyggst fá tvö ný skip, Útgerðafélag Akureyrar, FISK Seafood, Hraðfrystihúsið - Gunnvör og Vinnslustöðin í Vestmannaeyjum.

Í þessum fjárfestingum birtast ekki aðeins aukin fjárfestingargeta útgerðarinnar heldur einnig breyttar áherslur fyrirtækjanna sem nú draga úr vægi sjófrystingar en efla í staðinn landvinnslur sína. Landvinnslan býður bæði upp á fjölbreyttari framleiðslu og betri nýtingu hráefnis, auk þess sem rekstur frystitogaranna hefur verið þungur undanfarin ár (sjá nánar Greiningu Sjávarklasans 12.06.2014). Ágætt dæmi um þessar breyttu áherslur sjást hjá FISK Seafood en einu frystiskipi þess, Málmey, hefur verið breytt í ísfisktogara og nýr ísfisktogari sem félagið hefur samið um kaup á mun leysa annað frystiskip, Örvar, af hólmi, en hann hefur verið seldur til Rússlands.

FISK Seafood kaupir nýja ísfisktogarann í slagtoyi við Samherja og Útgerðafélag Akureyringa (ÚA). ÚA hyggst hætta rekstri Kaldbaks með tilkomu nýja togarans en Kaldbakur var smíðaður 1974. Samherji mun hins vegar hætta rekstri Snæfells, sem smíðað var árið 1968, og Björgúlfs sem er frá árinu 1977. Samanlagt fjárfesting félaganna í þessum fjóru nýju togurum hljóðar upp á 10 milljarða króna.

Í vor var svo greint frá kaupum Hraðfrystihússins-Gunnvarar og Vinnslustöðvarinnar í Vestmannaeyjum á sitt hvorum ísfisktogaranum en félögin unnu saman að hönnun skipanna og samningsgerð um smíði þeirra. Þessi nýju skip, sem afhent verða árið 2016, verða smíðuð í Kína en öll önnur fiskiskip sem nú eru í smíðum fyrir íslensk félög eru smíðuð í Tyrklandi. Vinnslustöðin hyggst leggja Jóni Vídalín sem orðinn er 42 ára þegar nýja skipið verður afhent.

Hvers vegna tekur fjárfestingin við sér nú?

Þegar efnahagshrunið gekk yfir haustið 2008 var fjárfestingarþörf útgerðarinnar í nýjum skipum orðin talsverð en með hruninu stökkbreyttist efnahagur sjávarútvegsfyrirtækjanna. Þannig var eiginfjárstaða sjávarútvegsins neikvæð um 80 milljarða króna í árslok 2008. Í kjölfarið var ráðist í mikla endurskipulagningu efnahags marga sjávarútvegsfyrirtækja og niðurgreiðsla skulda hófst. Um nokkurra ára bil tafðist því nær öll nýfjárfesting í greininni. Í árslok 2012 var eiginfjárstaða sjávarútvegsins hins vegar orðin jákvæð um 107 milljarða króna og forsendur til nýfjárfestinga í nýjum skipum og öðrum framleiðslutækjum því gjörbreyttar. Það var fyrst og fremst þessi efnahagslegi veruleiki sem var þess valdandi að lítið var fjárfest í greininni um nokkurra ára skeið en endurskipulagning skulda og ábatasamur rekstur hefur snúið við fjárhagi félaganna og opnað þeim svigrúm til fjárfestinga.

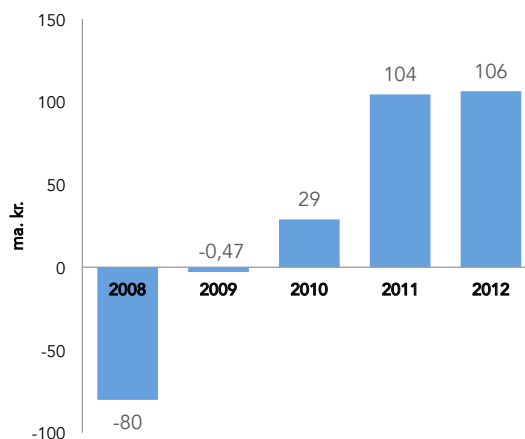
Líkt og aðrar útflutningsgreinar hefur sjávarútvegurinn notið góðs af lágu gengi krónunnar en afurðaverð hafa einnig verið hagstæð á síðastliðnum árum, einkum á uppsjávarfiski. Þá hefur óvænt koma makrílstofnsins inn í lögsöguna einnig haft góð áhrif á afkomu og efnahag útgerðarinnar en frá árinu 2008 hefur samanlagt útflutningverðmæti makríls numið rúmlega 76 milljörðum króna, þar af um 21 milljarði króna á síðasta ári.

Sjávarútvegsfyrirtækin sjá áfram fram á nokkuð góða tíð og það hefur einnig áhrif á ákvarðanir um fjárfestingar nú. Umfram allt er endurnýjun fiskiskipaflotans tímabær og fjárhagur marga sjávarútvegsfyrirtækja veitir svigrúm til fjárfestinga sem hann gerði ekki áður.

Nýju skipin bæta aflameðferð og draga úr olíunotkun

Samkeppnishæfni íslensks sjávarútvegs ræðst meðal annars af hagkvæmni þeirra framleiðslutækja sem útgerðin býr yfir og ný fiskiskip eru fyrir marga hluta sakir hagkvæmari en skipin sem þau koma til með að leysa af hólmi. Í fyrsta lagi er olíunotkun nýju skipanna mun minni en þeirra eldri. Olía er stór kostnaðarþáttur í rekstri útgerða og með bættri orkunýtingu má lækka kostnað mikið. Í öðru lagi halda íslensku útgerðarfyrirtækin áfram að stækka rekstrareiningar sínar með kaupum á nýjum skipum, einkum stórum uppsjávarskipum sem geta borið mun meiri afla en mörg eldri skip flotans. Af þessu hlýst mikið hagræði auk þess sem nýju uppsjávarskipin eru búin

Eiginfjárstaða sjávarútvegsfyrirtækja 2008-2012



Fjárfestingar í nýsmíðuðum skipum

Tegund	Fjárhæð
Uppsjávarskip	12 milljarðar
Ísfisktogarar	21 milljarðar
Gámaskip	4,5 milljarðar
Þjónustuskip	12,5 milljarðar

öflugum kælibúnaði sem gefur færi á landfrystingu afurða, sem alla jafna er verðmætari en lýsis- og mjölframleiðsla.

Aflameðferð batnar ekki aðeins í uppsjávarveiðum með tilkomu nýrra skipa því aflameðferð batnar einnig í botnfiskveiðum með tilkomu nýju ísfisktogaranna. Þá mun launakostnaður fyrirtækjanna vegna veiða einnig koma til með lækka með nýju skipinum þar sem störfum á sjó mun koma til með að fækka áfram með tilkomu stærri og hagkvæmari rekstrareininga. Aðbúnaður áhafna og vinnuaðstaða um borð batnar hins vegar, auk þess sem líklegt er að störfum í landi muni fjölga með fjölbreyttari framleiðslu og aukinni fullvinnslu afurða í landi. Þetta sést meðal annars hjá FISK Seafood sem nú byggir þurrkverksmiðju og hefur hafið mikið þróunarstarf við fullvinnslu afurða, ekki síst aukaafurða, sem í fyllingu tímans mun vonandi fjölga störfum í landi. Nýju skipin hafa því í för með sér margvíslegt rekstrarhagræði um leið og þau opna á möguleika til fjölbreyttari og verðmætari framleiðslu afurða.

Önnur ný skip í sjávarklasnum

Á sunnudaginn næsta, þann 17. ágúst, kemur svo til landsins nýtt gámaskip Eimskips sem fengið hefur nafnið Lagarfoss. Skipið er 140,7 m langt og 23,2 m breitt, alls 875 gámaeiningar, þar af með tengla fyrir 230 frystigáma. Skipið er sérstaklega styrkt til íssiglinga, í ísklassa 1A, sem er næsthæsti flokkur skipa sem ekki teljast vera ísbrjótar. Á næsta ári fær Eimskip svo annað sambærilegt

skip afhent frá sömu skipasmíðstöð í Kína. Samið var um smíði skipanna í júní 2011 og var upphaflegt kaupverð þeirra nærri 5,8 milljarðar króna samanlagt. Þegar ljóst var að töf yrði á afhendingu skipanna var endursamið um kaupverðið og 1,2 milljarðar króna slegnir af upphaflegu kaupverði.

Samskip fjárfesti í apríl 2012 í systurskipunum Helgafelli og Arnarfelli, en félagið hafði leigt skipin frá árinu 2005, sama ári og þau voru smíðuð. Skipin eru 138 m löng, með burðargetu upp á 11.143 tonn og 909 gámaeiningar. Um var að ræða 4 milljarða króna fjárfestingu samanlagt. Í september 2013 bættist annað gámaskip í flota Samskipa sem fékk nafnið Akrafell. Það er 100 m langt, ber um 500 gámaeiningar og var smíðað árið 2003. Kaupverð Akrafells hefur ekki verið gefið upp.

Þá styttist óðum í að Fáfñir Offshore fái afhent sérútbúið þjónustuskip, fyrst íslenskra fyrirtækja. Skipið er 89 m langt og mun koma til með að þjónusta olíu- og orkuíðnaðinn og sinna gæsluverkefnum í Norður-Atlantshafi. Skipið kostar rúma 6 milljarða króna (330 m. NOK). Fáfñir Offshore hefur einnig samið um smíði annars sambærilegs skips og væntingar standa til að það verði afhent á næsta ári. Það skip mun kosta um 6,5 milljarða króna (350 m NOK). Félagið stefnir enn fremur að frekari stækkun skipaflota síns en gert er ráð fyrir að allt að fimm þjónustuskip verði í eigu félagsins á Norður-Atlantshafi innan fárra ára.

Samanlagt nemur fjárfesting íslenskra fyrirtækja í nýsmíðuðum, fiski-, flutninga- og þjónustuskipum, rúmum 50 milljörðum króna á síðustu tveimur árum.

Nánari upplýsingar veita Bjarki Vigfússon og Haukur Már Gestsson, hagfræðingar Íslenska sjávarklasans í síma 577 6200.