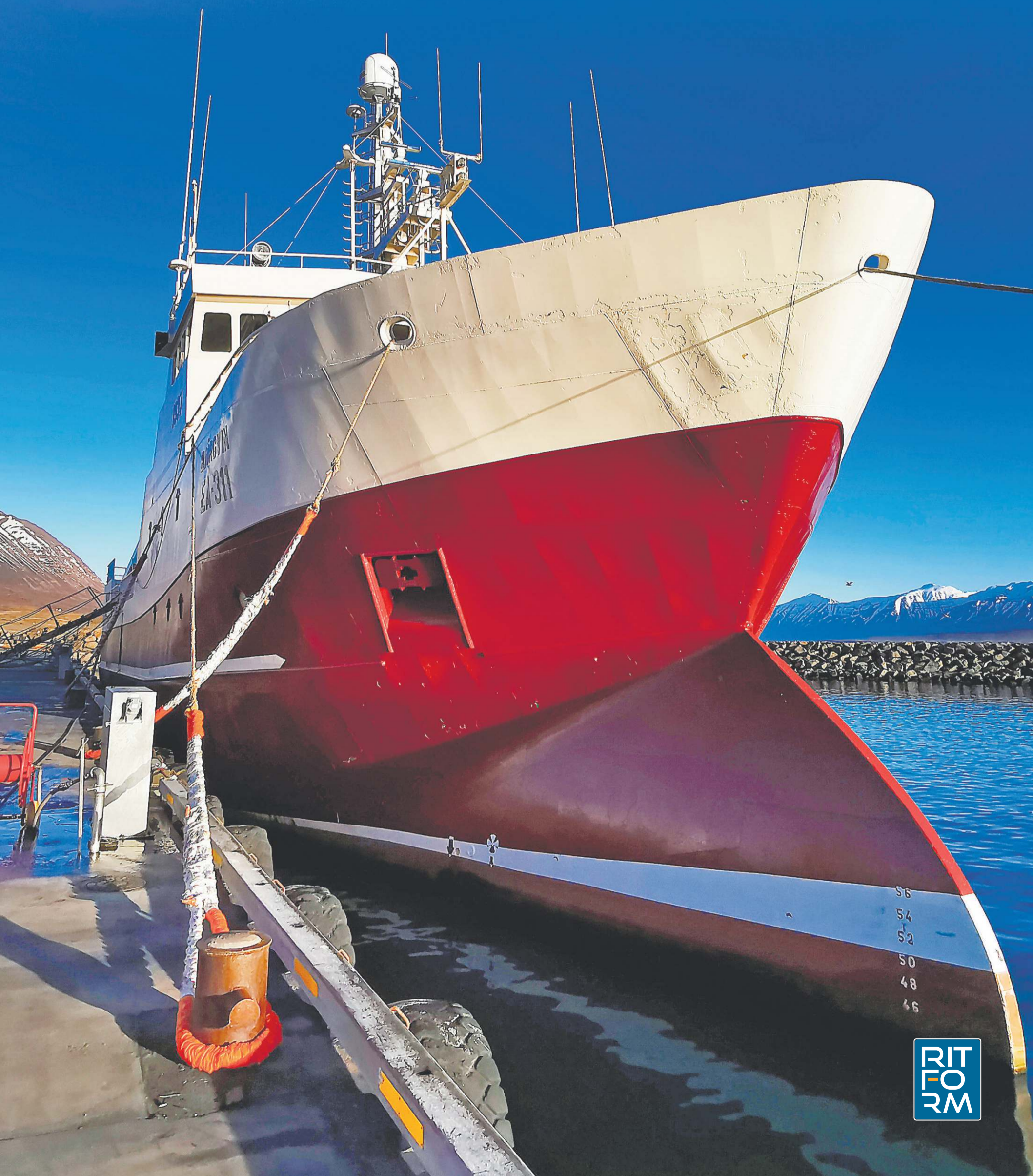


Sóknarfæri

Nóvember 2023

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi



Verkís, hafnir og landtengingar skipa

Verkís veitir alhliða ráðgjöf fyrir eigendur og rekstraraðila hafnarmannvirkja og hefur leist fjölmörg verkefni sem snúa að landtengingum skipa í höfnum undanfarin ár. Fylgst er vel með þróun þessarar tækni á erlendra grund og nokkrir starfsmenn hafa aflað sér sérfræðipækningar á þessu sviði.

Skip þurfa ekki aðeins orku þegar þeim er siglt um heimsins höf, mörg þeirra þurfa einnig rafmagn þegar þau liggja við bryggju. Boðið hefur verið upp á landtengingar skipa í íslenskum höfnum frá því vel fyrir 1980 svo að þetta er ekki nýtt á nálinni en hefur tekið miklum breytingum undanfarin ár.

Við skipulagningu og hönnun mannvirkja við strendur landsins þarf að taka tillit til fjölda atriða. Verkís veitir ráðgjöf og þjónustu á öllum stigum verkefnisins, við skipulag og rannsóknir, hönnun, umsjón og eftirlit með framkvæmdum sem og við rekstur og viðhald mannvirkjanna. Sérfræðingar Verkís fylgja þannig verkkaupum í gegnum ferlið, allt frá fyrstu hugmynd að framkvæmd og rekstri.

Af hverju ættum við að landtengja skip?

Landtenging hefur verið í boði fyrir minni skip en ekki t.d. fiskiskip við löndun, fraktskip, varðskip, rannsóknarskip og skemmtiferðaskip. Ástæða þess er sú að hafnirnar hafa ekki nægilega aflmiklar tengingar. Ennfremur er einhver hluti þessara skipa ekki tilbúinn að tengjast landrafmagn á Íslandi.

Landtenging skipa er umhverfisvæn lausn þar sem hægt er að slökkva á ljósavélum þeirra þegar þau liggja við bryggju. Þar með er öllum bruna eldsneytis hætt. Landtenging dregur þannig jafnframt úr hljóðmengun frá skipunum á meðan þau eru í höfn. Landtenging skipa er í lykilhlutverki í aðgerðaáætlun ríkisstjórnar Íslands í loftslagsmálum.

Til þess að hægt sé að landtengja skip þarf að styrkja rafkerfi að höfnum og á hafnarbakka þannig að tengingarnar anni því mikla afli sem til þarf.

Fyrsta skemmtiferðaskipið landtengt í Reykjavík

Þann 18. september 2023 var fyrsta skemmtiferðaskipið landtengt í Reykjavík. Tengingin er



■ Raftengingarbúnaður við skipshlið á Faxagarði í gömlu höfninni í Reykjavík. Búnaðurinn var tekinn í notkun í september og þar með var fyrsta skemmtiferðaskipið landtengt rafmagn í Reykjavík.



■ Þjónustuhús fyrir landtenginguna á Faxagarði. Batterið Arkitektar hannaði húsið en Verkís sá um verkfræðihönnun þess.

við Faxagarð í gömlu höfninni í Reykjavík. Skipið sem fékk þennan heiður er norskt og heitir Maud í höfuðið á skipi fræga norska landkönnuðarins Amundsen.

Verkís kom að verkefninu með gerð útboðsgagna og eftirliti. Um

er að ræða útboðsgögn fyrir sérhæfðan lágspennu landtengingarbúnað sem er byggður upp samkvæmt alþjóðlegum staðli IEC-PAS-80005-3. Byggðar voru upp tvær tengingar á Faxagarði, önnur 3x350A tenging allt að 1 MW og hin 4x350A allt að 1,5MW teng-



■ Fjölbættir möguleikar eru í því rafmagni sem í boði er í landtengingunni á Faxagarði, þ.e. mismunandi spennu og tíðni.

ing. Kerfin geta boðið upp á fjölbreytt úrval af spennum og tíðni. Hægt er að óska eftir 400V spennu á 50 ríða tíðni, 440V spennu á 50 eða 60 ríða tíðni og 690V spennu á 50 eða 60 ríða tíðni. Einnig er hægt að afgreiða heitt og kalt vatn til skipa við

Faxagarð. Húsið var hannað af Batterið Arkitektum en Verkís sá um verkfræðihönnun.

verkis.is

Sóknarfæri

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi

Útgefandi: Ritform ehf.

Ritstjóri: Jóhann Ólafur Halldórsson (ábm).

Umsjón, og textavinnsla: Ritform ehf.



Rafræn útgáfa á blaðinu er á ritform.is og mbl.is

Við erum líka á Facebook!



Prentun: Landsprent
Dreifing: Íslandspóstur

Forsíðumynd: Stefán Björnsson - Skuttogarinn Björvin EA á Dalvík

SÉRHÆFING Í ÚTGÁFU KYNNINGARBLAÐA

Ritform ehf. sérhæfir sig í útgáfu kynningarblaða fyrir íslenskt atvinnulíf þar sem fjallað er um sjávarútveg, fiskeldi, ferðamál og fleira. Auk þess gefur fyrirtækið út sjávarútvegstímaritið Ægi og rekur sjávarútvegsfréttaveituna Auðlindina.



Gott til endurvinnslu

HURÐIR & GÁMAR

Hraðhurðir

- Allar útfærslur

Úti hraðhurðir

- Vindheldar upp í CLASS 5

Frysti- og kælihurðir

- Allar gerðir af hurðum

ATEX

- Category 3 sprengihurðir

Eldvarnarhurðir



**ALLAR
GERÐIR
AF GÁMUM**

Gámasala og leiga

- Hraðfrysti – Blástursgámar
- Stækkanlegir – Kaldir og heitir
- Hýbíla – Vinnuskúrar og skrifstofur
- Ofur – Mínus 70°C

KAPP ehf

Rík áhersla á góða þjónustu og vandað verk.

Turnahvarf 8 · 203 Kópavogur
Sími 587 1300 · kapp@kapp.is · www.kapp.is

Með fullar ferðatöskur af færavindum!

■ George Schile stefnir á handfæraveiðar við vesturströnd Alaska í upphafi nýs árs og vonast til að fiska 200-250 tonn af þorski á næsta ári.

„Ég hef notað tækifærið í þessari stuttu heimsókn til að skoða landið ykkar svölitið og þið eigið sannarlega fallegt land og náttúru. Svo hef ég líka kíkt á bæina við sjávarsíðuna, fyrst og fremst til að skoða bátana. Til Íslands er ég að koma í fyrsta skipti og á örugglega eftir að koma aftur og þá með konuna mína með mér,“ segir George Schile sjómaður frá vesturströnd Bandaríkjanna sem staddur var á Akureyri í fáeina daga nú í haust. Tilefni heimsóknarinnar var áhugavert því George keypti fyrir rúmum 20 árum fimm 6000i færavindur frá DNG á Akureyri og þó að atvikin hafi hagað því þannig að minna varð á sínum tíma úr handfæraveiðinni en hann ætlaði þá er hann nú kominn með nýsmíðaðan plastbát í hendur og stefnan er á færaveiðar við Alaska í byrjun nýs árs. Lykilatriði í því plani er að nota færavindurnar frá DNG og eftir að hafa velt vöngum yfir miklum kostnaði við að senda vindurnar til yfirferðar hjá DNG á Akureyri sá George að ódýrara yrði fyrir hann að ferðast sjálfur með vindurnar alla leið til Íslands, biða meðan starfsmenn DNG færu yfir búnaðinn og halda síðan heim á leið á nýjan leik. Ferðast semsé yfir hálfan hnöttinn með fimm færavindur í farteskinu!

„Ég held að Ármann Þjónustustjóri hjá DNG hafi alls ekki trúað því í fyrstu þegar ég spurði hvort ég gæti ekki bara komið sjálfur með vindurnar til hans. Enda um langan veg að fara. En þetta gekk upp og starfsmenn DNG voru fljótir að fara yfir allan búnaðinn, laga það sem þurfti, uppfæra forrit og slíkt. Ég hafði þess vegna nokkra daga lausa til að skoða mig um á Norðurlandi,“ segir George sem býr ásamt fjöl-



■ Plastbáturinn sem George Schile kemur til með að stunda veiðar á við Alaska. Báturinn er úr trefjaplasi, er 14 metra langur og var skrokkurinn steiptur hjá fyrirtæki á austurströnd Canada en báturinn síðan fluttur til heimasvæðis eigandans á vesturströnd Bandaríkjanna þar sem smíðinni var lokið. Frá því George lauk við bátinn árið 2021 hefur hann stundað á honum línu- og krabbaveiðar en nú verður DNG vindunum fimm komið fyrir á bátinum.

skyldu sinni í Bellingham, norður af Seattle á vesturströnd Bandaríkjanna. Sjálfur er hann fæddur og uppalinn í Flórída en fór í háskólanám á vesturströndinni og hefur verið þar síðan. „Ég var nú reyndar alltaf miklu meira fyrir það verklega en bóknámið í háskóla,“ segir hann brosandí

þegar spurt er út í hvernig hann hafi leiðst út í bátaútgerð og fiskveiðar sem hafa verið hans lífsstarf.

Vindurnar úr geymslunni eftir 20 ár

Í sinni bátaútgerð hefur George lengstum verið með 18 metra langan stálbát og hef-

ur að mestu gert út á línu en einnig stundað krabbaveiðar í gildrum. „Ástæðan fyrir því að ég eignaðist á sínum tíma færavindurnar fimm frá DNG var sú að ég sá þær í bás fyrirtækisins á sjávarútvegssýningu í Seattle. Ég hafði aðeins kynnst færaveiðum og þegar ég sá vindurnar, sjálfvirknina

UMBÚÐIR & PÖKKUN ER OKKAR FAG



Áprentaðir kassar og öskjur

Suðurhraun 4a - 210 Garðabæ - 5758000 - sala@samhentir.is - www.samhentir.is

coolseal
SEAFOOD PACKAGING SYSTEM



Gámakassi vélreistur með styrkingu í hornum, skýr og góð prentun

Flugkassi, tvöföld langhlið sem tryggir meiri styrk og betri einangrun

BRC
CERTIFICATION
BODY

Ferskfiskkassar
100% endurvinnanlegir



Samhentir



Vörumerking

og myndböndin af notkun þeirra þá var ég alveg viss um að þetta væri málið. Svo að ég keypti vindurnar en þegar til kom þá kom í ljós að báturinn var bæði of stór í þessar veiðar og óhentugur en svo spilaði kannski líka inni að maður hafði ekki þá þekkingu og reynslu sem ég hef í dag. Þess vegna hef ég ekki notað vindurnar frá því árið 2003,” útskýrir George.

Skriptir yfir í handfæraveiðar með nýjan bát

Fyrir nokkrum árum fór George að huga að því að endurnýja bátinn og valdi þá að kaupa 14 metra langa bátsskel úr trefjaplásti sem fyrirtæki á austurströnd Kanada framleiðir. Skelin var síðan flutt landleiðina þvert yfir Kanada og þar tók George við henni og fékk fyrirtæki á vesturströndinni til að vinna með honum að seinni hluta smiðinnar, þ.e. að byggja lest, vélarúm, káetu, innrétta stýrishús, koma niður vélbúnaði, stýrisbúnaði, siglingatækjum og þannig mætti áfam telja.

„Ég valdi allan búnað í bátinn og réð útfærslunni á bátinum og það tók okkur 16 mánuði að ljúka smiðinni. Ég er mjög ánægður með útfærsluna og þetta er mjög öflugur og góður bátur,” segir George en bátinn hefur hann m.a. gert út á krabbaveiðar með gildrum. Ýmsar ástæður eru fyrir því að hann ákveður nú að söðla um að snúa sér að handfæraveiðum á þorski úti fyrir Alaska.

„Í fyrsta lagi er báturinn mun betri fyrir handfæraveiðar og þetta verður líka mun einfaldari útgerð fyrir mig en áður var. Það getur verið snúið að fá góða menn í áhöfn en á handfæraveiðunum get ég verið einn á bátinum og búið um borð. Báturinn er vel búinn og um borð hef ég allt til alls. Þannig er planið hjá mér núna. Eftir að hafa verið í línu- og krabbaveiðum en kynnst líka handfæraveiðum þá finnst mér þær langskemmtilegastar. Ég er ekki í vafa um það,” segir George.

Treytir á íslensku DNG vindurnar

Stefnan er að sigla bátinum norður með vesturströnd Alaska og veiða á svæði í kringum smábæina King Cove og False Pass sem eru á mjög vestarlega í Alaska, á mörkum Beringshafs og Kyrrahafs. Siglingin þangað frá heimahöfn í Bellingham áætla George að muni taka hann hátt í mánuð.

„Þetta er víðáttumikið svæði og fjarlægðirnar meiri en þær sýnast,” segir hann og svarar því aðspurður að þarna sé um að ræða veiðisvæði við Alaska þar sem handfæraveiðar eru frjálssar þar til ákveðnum



■ Starfsmenn DNG á Akureyri brugðust skjótt við þegar George ákvað að koma sjálfur með vindurnar sínar fimm til yfirferðar og viðgerða. Hér er George með þeim Ármanni H. Guðmundssyni, þjónustustjóra DNG og Jóni Melstað, tæknimanni.



■ Bátur George Schile hlaðinn krabbagildrum.

heilदारfla svæðisins hjá handfærabátum er náð. Hann þurfi því ekki að fjárfesta í kvóta en borgar um 600 dollara fyrir veiðileyfið á ári.

„Tímabilið stendur frá janúar fram í lok ágúst og ég reikna ekki með að koma heim til mín nema í um einn mánuð á því tímabili. Konan mín og börn koma líklegast til með að verða eitthvað með mér á veiðunum en að öðru leyti verð ég einn. Með mínar fimm færavindur frá DNG. Áætluin er að til að þetta gangi allt upp þá þurfi ég að fiska á þessu tímabili 200-250 tonn. Allt umfram það verður bara plús,” segir hann en hann vekur athygli á einu atriði sem hann segist vita að sé talsvert frábrugðið því sem er hér á landi.

„Þið eigið því að venjast að þorskurinn sé verðmætasta tegundin en þannig er það ekki hjá okkur. Það eru aðrar fisktegundir eftirsóttari og verðmætari. Hvers vegna það er veit ég ekki en líkast til hefur áherslan í markaðssetningu verið meiri hjá okkur á aðrar matfisktegundir og markaði,” segir hann en aflann sem George kemur til með að fiska við Alaska leggur hann upp hjá vinnslum í bæjunum við ströndina. „Ég get landað fiski alla daga meðan veiðitímabilið stendur yfir, virka daga sem um helgar en reikna með að landa annan hvorn dag og er með aflann kældan. Í þessum bæjum er lítið annað en frystihús og flestir starfsmenn í frystihúsinu eru verkafólk sem kemur þangað til að vinna. Bæði Bandaríkjamenn og Kanadabúar en líka fólk lengra að komið úr heiminum, frá Filippseyjum og víðar.”

Gefandi þorskið við Alaska

Aðspurður hvernig fiskgengdin er á þessu svæði við Alaska segir George að hún geti verið mjög misjöfn milli ára og líka mismunandi hversu vænn þorskurinn er.

„Það er mikill breytileiki í stærðinni á milli ára, stundum getur fiskurinn verið mjög vænn og svo talsvert smærri næsta ár á eftir. Og að sama skapi eru sveiflur í veiðinni milli ára. Á þessu er engin regla. En það svæði sem ég verð að veiða á hefur í gegnum tíðina gefið vel af þorski og svo er um fleiri svæði við vesturströnd Alaska. Sums staðar eru hins vegar engar vinnslur í nágrenni við veiðisvæðin til að taka á móti fiski og veiðar því ekki stundaðar á smærri bátum,” segir hann og segist í lokin fullur tilhlökkunar að reyna fyrir sér á handfæraveiðunum.

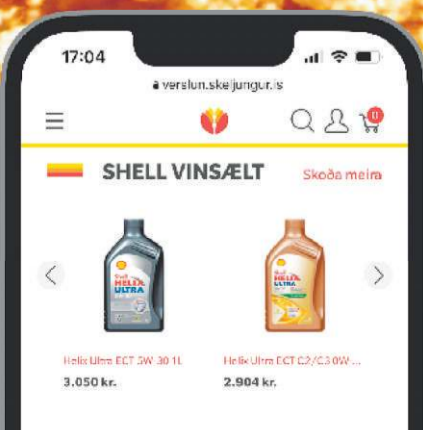
„Eftir að hafa verið í sjómennsku allt frá 22 ára aldri þá hefur maður öðlast talsverða reynslu en þetta verður nýtt form fyrir mig og spennandi,” segir George Schile.



Aðalskrifstofa	422 – 2400	Vaktsímar
Bolungarvík	456 – 6330	777 – 6333
Grindavík	422 – 2420	824 – 2403
Höfn	422 – 2450	824 – 2407
Ísafjörður	422 – 2430	824 – 2404
Patreksfjörður	422 – 2470	895 – 8931
Sandgerði	422 – 2410	824 – 2401
Siglufjörður	422 – 2440	899 – 7807

FMS hf. – Til þjónustu reiðubúin
www.fms.is

Traustur félagi í sjávarútvegi



verslun.skeljungur.is
Í vefverslun er hægt að panta og fá vörur
sendar fyrir skip, vélar og annan iðnað.

2023 Fyrirmyndarfyrtæki
í rekstri
Válgæðingur | Keldur



Skeljungur

Skemmtiferðaskipin skapa svigrúm til nýframkvæmda og viðhalds

Skemmtiferðaskip settu mikinn svip á Akureyri á liðnu sumri en alls höfðu 209 skip viðkomu í höfnum bæjarins og voru farþegar með þeim tæpleg 248 þúsund. Skemmtiferðaskip höfðu einnig viðkomu í öðrum höfnum Hafnasamlags Norðurlands, til Grimsseyjar komu síðastliðið sumar 48 skip með um 5.200 farþega og 11 skip höfðu viðkomu í Hrísey með um 1.200 farþega. Þá urðu þau tíðindi að fyrsta skipið kom við á Hjalteyri með um 120 farþega. Skemmtiferðaskipin hafa mikil og jákvæð áhrif á rekstur Hafnasamlags Norðurlands og gera því kleift að ráðast í nýframkvæmdir.

Aldrei fleiri skip

Pétur Ólafsson hafnastjóri Hafnasamlags Norðurlands segir að aldrei hafi jafn mörg skemmtiferðaskip komið til Akureyrar og síðastliðið sumar. Hann telur að toppnum séð náð og sér ekki fyrir sér frekari vöxt í nánustu framtíð.

„Skipafjöldinn á næsta ári verður svipaður og var nú í sumari, við sjáum í það minnsta ekki að verði aukning frá því sem var,“ segir hann. Mikinn vöxt í komu skipa í ár má m.a. rekja til stríðsins í Úkraínu en engin skip sigla nú til Rússlands og leita því á önnur mið. Þá segir hann Ísland almennt vera mjög vinsælan áfangastað og að ferðir hingað seljist jafnan vel.

Farþegaskipti færast í vöxt

Pétur bendir á að það fyrirkomulag að hafa farþegaskipti í skemmtiferðaskipunum hafi rutt sér til rúms hin síðari ár og tekist einkar vel. Í slíkum tilfellum komi flestir farþegar með flugi til Keflavíkur og dvelji á hótélum syðra í eina til tvær nætur áður en haldið er í siglingu með skipunum frá Reykjavík. Svipaður háttur sé svo hafður á brottför. Þetta fyrirkomulag skapi aukin umsvif í ferðaþjónustu og hafi gefist mjög vel, allt hafi gengið vel upp.

„Hlutfall skiptifarþega hefur aukist mikið og það eru góð tíðindi, bæði hvað það varðar að tekjur vegna farþeganna hafa aukist og eins festir þetta Ísland enn frekar í sessi sem mikilvæg áfangastað skemmtiferðaskipa,“ segir hann og bætir við að þrátt fyrir mikinn fjölda skipa í sumar hafi gengið vel að taka á móti þeim. Álag á innviði hafi þó verið talsvert. Hann bendir á að farþegar skemmtiferðaskipa eru einungis um 12-14% af heildarfjölda farþega sem til landsins koma.

Pétur nefnir sem dæmi að eitt skip, Norwegian Prima, hafi komið í allt 12 sinnum í sumar til Akureyrar og með því voru um 40 þúsund farþegar samtals. „Bara þetta eina skip skilaði um 118 milljónum króna í tekjur á liðnu sumri,“ segir hann. Norwegian Prima sigldi frá Southampton í Bretlandi yfir til Noregs og þaðan til Íslands þar sem tekin var hringferð um hafnir með farþega



■ Umtalsverðar framkvæmdir standa yfir á Torfunefssvæðinu við miðbæ Akureyrar þar sem ný bryggja verður tekin í notkun á næsta ári. Lóðir á svæðinu verða boðnar út í vetur og er mikill áhugi á þeim.

Mynd: HN/Hilmar Friðjónsson



■ Pétur Ólafsson hafnastjóri Hafnasamlags Norðurlands

en síðan skipt út og farin sama leið til baka með annan farþegahóp sem flogið hafði til Íslands.

Tekjurnar nýttar til innviðauppbyggingar

Tekjur Hafnasamlags Norðurlands af skemmtiferðaskipum í sumar nema 848 milljónum króna, en voru um 500 milljónir króna í síðastliðnu ári. „Þetta er talsverð aukning milli ára og hún kemur sér mjög vel fyrir okkur, því það er ærið verk að byggja upp, vinna að rafvæðingu, laga og endurbæta. Þessi mikla innspýting sem skemmtiferðaskipin eru í okkar tekjum gerir okkur kleift að standa fyrir öflugum og nauðsynlegum framkvæmdum sem ella hefði ekki verið hægt að ráðast í. Þær skapa möguleika fyrir okkur að vaxa,“ segir Pétur.

Rafvæðingin kostnaðarsöm

Rafvæðing hafna er eitt af stóru verkefnum Hafnasamlags Norðurland og hefur verið unnið að henni nokkur undanfarin ár. Pétur segir að stefnt sé að því að skip geti í fyrstu tengst rafmagn á tveimur bryggjum, Torfunefsbryggju og Tangabryggju. „Þetta er gríðarlega mikið verkefni, tekur tíma og kostar mikla fjármuni.



■ Fyrsta skemmtiferðaskipið kom til Hjalteyrar síðasta sumar og voru 120 farþegar um borð.

Mynd: HN/Hilmar Friðjónsson



■ Farþegar þýska skemmtiferðaskipsins Mein Schiff á leið í skoðunarferðir síðastliðið sumar. Alls komu tæplega 250 þúsund skipa-farþegar til Akureyrar sumarið 2023.

Við erum einungis að nota okkar eigið aflafé og höfum sett stefnuna á að litlar tengingar verði komnar á vorið 2025,“ segir Pétur en hver slík tenging kostar á bilinu 300 til 500 milljónir króna.

„Það væri vissulega til bóta ef tímabilið hjá okkur væri lengra en staðan er sú á okkar norðlægu slóðum að siglingar standa yfir sumarmánuðina þannig að tímabilið er einungis þrjú til fjórir mán-

uðir,“ segir hann. Aðeins hafði þó miðað í þá átt að fá fleiri skip að vori og fram á haust. Nefnir Pétur að skemmtiferðaskipin séu flest ný eða nýleg enda rík krafa um að þau séu umhverfisvæn. „Flotinn er að svara því kalli og er nú með öflugri hreinsibúnað en var og skipin eyða minni orku. Skipin eru að þróast í vistvænni átt.“

Mikil uppbygging við Torfunef

Önnur stór framkvæmd sem Hafnasamlag Norðurlands stendur fyrir um þessar mundir er umfangsmikil uppbygging við Torfunef og segir Pétur að allt gangi samkvæmt áætlun. Bryggjan sjálf er um það bil að verða tilbúin og stefnt að því að fyrsta skipið leggist að henni næsta vor. Nú í vetur verða boðnar út lóðir á svæðinu fyrir byggingar sem nýta má fyrir verslun og þjónustu, m.a. veitingastaði eða hvaðeina sem hugur manna stendur til. Pétur segir að viðbrögð séu góð og hann á von á að áhugi fyrir lóðum á Torfunefi verði mikill. Gera má ráð fyrir að þeir sem fá lóðir geti hafist handa við byggingu húsa næsta haust. Pétur segir að svæðið verði tilbúið sumarið 2026. „Þetta er skemmtilegt verkefni, mun skapa margvíslega möguleika og auðga mannlíf á þessu svæði.“

Stór framkvæmd við Fiskihöfn

Landaður afli sem fer um hafnir Hafnasamlags Norðurlands hefur undanfarin ár verið svipaður, á bilinu frá 18 þúsund og upp í 22 þúsund tonn á ári. Flutningar um hafnirnar eru um það bil 200 þúsund tonn að jafnaði og segir Pétur það fara eftir hver umsvif séu í landi. „Það hefur verið mikið að gera t.d. í byggingariðnaði og þá eykst umfangið hjá okkur líka,“ segir hann.

Framkvæmdir við austurbakka Fiskihafnarinnar eru á dagskrá en til stendur að bæta þar við um 150 metra löngum kanti þannig að bæði fiski- og fragtskipum verði gert auðveldara að leggjast að. „Við hefjumst handa næsta sumar og gerum ráð fyrir að ljúka þessu verkefni innan þriggja ára,“ segir Pétur.

Matvælavottaðar efnavörur

Hágæða smur og hreinsiefni sem henta fyrir krefjandi og erfiðar aðstæður í matvinnslum bæði á sjó og landi.



3M PELTOR WS LiteCom PRO III

3M | **PELTOR™**



Heyrnarhlíf með innbyggt samskiptakerfi og Bluetooth multipoint tengimöguleika. Sterklega byggð heyrnarhlíf fyrir krefjandi aðstæður og hávaðasama vinnustaði þar sem samskipti þurfa að vera í lagi.

Sjávarútvegurinn vill gera vel í orkuskiptum

Rætt við Hildi Hauksdóttur, sérfræðing í umhverfismálum hjá Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi

„Staðreyndin er að sjávarútvegurinn er sú atvinnugrein sem náð hefur mestum árangri í að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda á undanförrum árum og það án þess að sá samdrátturinn hafi komið niður á t.d. útflutningsverðmætum sjávarafurða. Á tímabilinu 1990–2022 dróst oliunotkun í sjávarútvegi saman um 35% og sú tala hefði verið vel yfir 40% ef fiskimjölsværsmiðjur hefðu haft aðgang að nægu rafmagni, t.d. í fyrra þegar var stór loðnuvertíð. Sjávarútvegurinn hefur því ekki látið sitt eftir liggja,” segir Hildur Hauksdóttir, sérfræðingur í umhverfismálum hjá Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi. Hildur hefur í starfi sínu sýn á hvað er að gerast í umhverfismálum í greininni sem heild hvað varðar útblástur gróðurhúsalofttegunda, orkuskipti og aðra þætti sem snúa að umhverfismálum. Hún segir að almennt hafi fyrirtæki í sjávarútvegi mikinn metnað í umhverfismálum og vilja til að gera betur í dag en í gær.

Stór orkuskiptaverkefni í sjávarútvegi

Hildur segir almenna umræðu um orkuskipti hafa verið mjög háværa að undanförunu, enda sé hún stórt viðfangsefni. Svo sé einnig í sjávarútvegi.

„Orkuskiptunum má deila í tvo meginhluta, þ.e. fiskiskipin annars vegar og fiskimjölsværsmiðjurnar hins vegar. Enn sem komið er eru fá dæmi um stærri fiskiskip sem farið hafa í orkuskipti en hins vegar er ýmislegt í pípunum í tilraunaverkefnum á því sviði, bæði hér á landi og í Noregi. Í orkuskiptum í fiskveiðum skilur verulega á milli minni báta og hins vegar stærri togara. Möguleikar minni fiskibáta til orkuskipta eru meiri en hins vegar myndu orkuskipti stærri fiskiskipanna skila meiri heildarárangri. Þessu til viðbótar höfum við síðan hafnirnar og árangur af því að landtengja skip og þar þekkjum við að í mörgum höfnum eru möguleikarnir til stærri skrefa háðir mikilli innviðauppgjöngu og fjárfestingum. Síðan komum við að fiskimjölsværsmiðjunum og þar höfum við komist mjög langt í orkuskiptum á síðustu árum en höfum samt fengið ákveðið bakslag þar sem raforka er ekki næg þegar mest á reynir á uppsjávarvertíðum. Hér er því komið að pólitískri spurningu um það hvort við höfum nægilega raforku í kerfinu til að geta stigið orkuskiptaskrefið til fulls. Ef við erum að horfa fram á orkuskipti þá getur það bitnað á mjög mörgum og meðal annars á fiskimjölsværsmiðjunum sem hafa nú þegar að mestu leiti gengið í gegnum orkuskipti,” segir Hildur og bendir í þessu sambandi á að árið 2022 þegar var stór loðnuvertíð notuðu fiskimjölsværsmiðjur 22 þúsund tonn af olíu. Til samanburðar var notkunin árið 2020 um 3 þúsund tonn og má því glögg sjá hvernig stórar uppsjávarvertíðir með tilheyrandi bræðslu stórauaka olíubrennsluna.

„Hefði meiri raforka verið í boði í fyrra þá hefðum við þurft að nota brot af þeirri olíu sem notuð var. Þetta sýnir glögg hversu mikið við eigum inni og hvaða árangri væri hægt að ná í meiri orkuskiptum á þessu sviði greinarinnar ef innviðir væru til staðar, bæði næg raforka og flutningsgeta raforku til allra verksmiðja.”

■ Hildur Hauksdóttir, sérfræðingur í umhverfismálum hjá SFS.

Orkuskipti í togaraflotanum mikil áskorun

Hildur fer mjög varlega í að spá fyrir um hversu langt sé í að íslenskur togari haldi til veiða knúinn öðrum orkugjafa en jarðefneldsneyti. Þeim áfanga kunni samt að verða náð fyrr en við teljum í dag.

„Þetta er stór spurning og hún er tæknilegs eðlis. Hún tengist því hvað er tæknilega raunhæft að gera í orkuskiptum og við fylgjumst auðvitað grannt með allri framþróun á véltækni sviðinu. Í dag er heldur ekki ljóst hvaða orkugjafa stærri skip geta notað í staðinn fyrir olíuna. Það hefur aðallega verið horft til innlendra orkugjafa en eins og staðan er núna þá eru þeir einfaldlega ekki til. Núna er meira að gerast í orkuskiptum hvað varðar útgerð flutningaskipa en siglingar þeirra og þar með orkunotkun eru mun fyrirsjáanlegri en útgerð togara en það er mjög breytilegt eftir veiðiferðum hve mikið þeir þurfa af eldsneyti. Svo erum við með margar tegundir af fiskiskipum, mismunandi stærðir, það er mismunandi hvaða orkugjafar henta hverjum fiskiskipaflokki og svona mætti áfram telja. Með öðrum orðum er flækjustigið mun meira í fiskiskipaflothanum en siglingum flestra annarra skipa og báta. Stóra atriðið er hins vegar að sjávarútvegurinn og útgerðirnar hafa mikinn áhuga á þessum málum og við erum með tvö reynsluverkefni þar sem mismunandi orkugjafar verða reyndir,” segir Hildur og nefnir að þó svo að hrein orkuskipti í stærri fiskiskipum blasi ekki við í fyrirsjáanlegri framtíð þá þrói vélbúnaðarframleiðendur búnað þar sem orkusparnaður og stöðugt betri nýting orkunnar eru í fyrirrúmi.

„Þetta höfum við glögglega séð í endurnýjun stærri fiskiskipa síðustu ár þar sem hefur verið hægt að ganga út frá að nýjar vélar séu að lágmarki 20% eyðslugrennri en 30–40 ára vélar í gömlum skipum. Það munar um minna,” segir Hildur.



■ Hildur segir fiskveiðikerfið eiga stóran þátt í að sjávarútvegurinn geti sýnt fram á samdrátt í losun á síðustu árum.

Góð fiskveiðistjórnun sparar olíu

Samdrátturinn í losun frá fiskveiðum síðustu áratugi segir Hildur að eigi sér fleiri skýringar en þróun í vélbúnaði.

„Fyrst og fremst hefur samdrátturinn verið drifinn áfram af hagræðingu í sjávarútvegi, betra skipulagi í veiðum og almennt þeirri árangursríku fiskveiðistjórnun sem við byggjum á með sjálfbærni fiskistofna að leiðarljósi. Með því að fylgjast vel með fiskistofnum og stjórna veiðum í samræmi við ráðgjöf þá er markmiðið að tryggja sjálfbærni fiskistofna og auka afkastagetu þeirra. Það hefur tvíþætt áhrif á eldsneytisnotkunina, annars vegar er aflinn meiri og auðveldara er að finna fiskinn. Uppskeran af þessu tvennu er minni eldsneytisnotkun við fiskveiðar og þess vegna er það fiskveiðistjórnin sem er helsta ástæða þess samdráttar í oliunotkun sem við höfum séð hér á landi,” segir Hildur.





■ Útgerð togara og stærri fiskiskipa mun í nánustu framtíð byggjast á jarðefnaeldsneyti en ný fiskiskip sem komið hafa í flotann síðustu ár eru mun sparneytnari en þau sem hurfu úr flotanum í þeirra stað.

Fyrirtækin áhugasöm um umhverfismál

Starf sjávarútvegsins og einstakra fyrirtækja í greininni að umhverfismálum segir Hildur að hafi að baki sér sameiginlega samfélagsstefnu sjávarútvegs sem gefin var út árið 2020 og undirrituð af fjölda fyrirtækja innan Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi.

„Í þeirri stefnu er meðal annars fjallað um umhverfismál og orkuskipti auk þess sem því er beinlínis lýst yfir að greinin og fyrirtækin ætli sér að leita leiða til að

draga úr notkun jarðefnaeldsneytis. Þetta verði gert með smíðum á nýjum skipum, nýrra tækifæra verði leitað til að nýta vistvæna orkugjafa og loks er talað um að skipta út gróðurhúsalofttegundum í kælimiðlum. Hluti af þessari stefnu er síðan upplýsingagjöf og skýr markmið um árangursmælingar og vert að taka fram að þó svo að hér sé um að ræða sameiginlega stefnu þá vinna fyrirtækin hvert á sinn hátt innan þessa ramma að umhverfismálum,” segir Hildur en félagsmenn SFS

sem halda á um 80% af aflaheimildum í þorskigildum hafa skrifað undir samfélagsstefnuna.

90% sjávarútvegsfyrirtækja ihuga fjárfestingar í orkuskiptum

„Sjávarútvegurinn er atvinnugrein sem hefur mikið þurft að hugsa um umhverfismál í gegnum tíðina, auðlindina, umgengi um hafið, verndun fiskistofna og þannig mætti áfram telja. En það er sömuleiðis mikill áhugi á því í greininni að gera vel í

orkuskiptum og mikil umræða um þann málaflokk innan SFS. Til að fá gleggri sýn á viðhorf aðildarfyrirtækja gerði ég nýverið könnun þar sem fyrirtæki voru spurð hvort þau væru með orkuskipti á dagskrá, hvort þau slík áform tengist næstu endurnýjun skipa og svo framvegis. Niðurstaðan var skýr um að orkuskiptin eru svo sannarlega komin á dagskrá hjá langflestum fyrirtækjum í sjávarútvegi og 90% svarenda hafa íhugað alvarlega að fjárfesta í orkuskiptum fyrir sinn flota, stefna að því við næstu skipakaup eða hafa þegar ýtt úr vör verkefnum sem snúa að því að nýta aðra orkugjafa en jarðefnaeldsneyti. Áhuginn er því skýr og greinilegur en auðvitað þarf að vanda mjög til verka,” segir Hildur.

Ekki í boði að gera ekki neitt

Kröfur um árangur í umhverfismálum og orkuskiptum í sjávarútvegi segir Hildur að komi úr mörgum áttum. Fyrst er að nefna almenning en einnig afurðakaupendur, neytendur, stjórnvöld, starfsfólk og fjármagnseigendur, svo dæmi séu tekin.

„Nýverið setti Evrópusambandið á reglugerð sem skyldar fyrirtæki til að hafa til staðar upplýsingar um umhverfis-, efnahagslega- og samfélagslega þætti í sinni starfsemi og virðisæðju. Þetta eru kröfur sem ég reikna með að muni líka smitast niður í smæstu fyrirtæki og að sama skapi gilda um fjármálastofnanir. Áhrifin munu verða mjög mikil og þeir sem ekki bregðast við með aðgerðum í umhverfismálum verða einfaldlega undir í framtíðinni. Þess vegna er einfaldlega ekki í boði fyrir fyrirtæki að gera ekki neitt í umhverfismálum. Það er sá veruleiki sem blasir við,” segir Hildur Hauksdóttir.

sfs.is

VIÐ BYGGJUM UPP SAMFÉLÖG

ÞEKking í VERKI

Traustir innviðir, byggðir upp í sátt við umhverfi og náttúru, einfalda okkar daglegu athafnir og gera líf okkar betra. Að baki uppbyggingunni liggur dýrmæt sérþekking, stöðugt mat og ómæld vinna færustu sérfræðinga.

Ofanleiti 2 / sími 422 8000 / verkis.is



■ Halldóra Dögg Hjörleifsdóttir er í dag verkstjóri í fiskvinnslunni hjá Sofaníasi Cecilssyni ehf. í Grundarfirði. „Sjávarútvegur er virkilega skemmtileg grein að starfa í,” segir hún.

Frábært að vera komin í sjávarútveginn á ný

Halldóra Dögg Hjörleifsdóttir hefur starfað sem verkstjóri hjá fiskvinnslu Sofaníasar Cecilssonar ehf. í Grundarfirði undanfarin tæp tvö ár. Hún fékk fyrsta sumarstarfið í sjávarútvegi 14 ára gömul í frystihúsi Fáfni sem þá var á Þingeyri og segir það mikil forréttindi að hafa fengið að kynnast undirstöðuatvinnugrein þjóðarinnar ung og aldri. Halldóra, eða Hadda eins og hún er jafnan kölluð, segir að frá því hún steig sín fyrstu skref í greininni hafi allt breyst til batnaðar, sama hvar borið sé niður. Hún stundar nú nám hjá Fisktækniskólanum í Grindavík og segist hafa mikla trú á íslenskum sjávarútvegi.

Hadda er fædd og uppalin í Reykjavík og hennar líf og yndi var að spila fótbolta. Um leið og færi gafst og frí var frá æfingum og keppni brunaði hún beina leið vestur til ömmu sinnar og afa sem bjuggu í Miðbæ í Haukadal í Dýrafirði, tæplega 7,5 kílómetra frá Þingeyri. „Ég er Vestfirðingur í húð og hár þó ég hafi fæðst í höfuðborginni. Það rennur vestfirskt blóð í æðum mínum,” segir hún. „Ég verð alltaf meiri dreifbýlistúttá en Reykjavíkurmær.”

Fiskverkun og sjómennska

Fyrstu kynni hennar af sjávarútvegi voru þegar hún 14 ára gömul fékk sumarvinnu í frystihúsinu Fáfni sem rekið var í þá daga á Þingeyri. „Mér fannst þetta alveg stórkostlegt, að vera komin með



■ Halldóra við flökunarvélina hjá Fáfni á Þingeyri fyrir margt löngu, líklega 16 eða 17 ára gömul.

vinnu og afla mér tekna. Ég lærði heilmikið af þessu, m.a. bara hvernig er að vera í vinnu, sýna og taka ábyrgð, standa sig, fá verksvit og margt fleira. Ég tala nú ekki um þegar ég fékk að fara í vélasalinn þar sem vantaði véla- og var bara allt í einu farin að starfa á Baadervél. Það var nú heldur betur grjóthart að mínu mati. Að fá það tækifæri að vera í alvöru vinnu við undirstöðuatvinnugrein þjóðarinnar eru stórkostleg forréttindi, þetta var svo góð reynsla og gott veganesti fyrir mig út í lífið. Þetta býðst fáum ungmönnum í dag og fara mörg þeirra á mis við þessa

reynslu. Ég er þakklát fyrir að hafa ung fengið að kynnast þessum störfum,” segir Halldóra.

Á sautjándra ári var hún að safna sér fyrir bílprófi og bíl, fór þá á sjó og líkaði vel. Þar má nefna handfæraróðra með Berta frænda sínum á Þingeyri, hún fór línutúra á Jónínu ÍS frá Flateyri og á frystitogarann Andey frá Súðavík svo dæmi séu nefnd. Allt gekk að óskum og hún segist yfirleitt aldrei finna fyrir sjóveiki þannig að það eigi vil við sig að vera á sjó. „Ég varð einu sinni sjóveik, þá var ég á uppstokkarannum og við vorum með nýja línu og af henni var megn tjörufýla. Það



■ Hjónin Halldóra Dögg og Sigurður Friðfinnsson í brúnni á togskipinu Hring SH. Sigurður var skipstjóri á því skipi í fyrra og hér eru þau á leið með það í slipp í Hafnarfirði.

fór eitthvað í mig og ég ældi duglega í sporunum sem ég stóð, næstum því á stígvélin mín. Ekki glætan að ég myndi hlaupa inná klósett til þess að æla! En svo skolaðist allt á brott og var búið. Ég hef ekki orðið sjóveik aftur,” segir Hadda.

Sótti vinnu frá Þingeyri til Flateyrar

Hadda kynntist strák og eignaðist barn 18 ára gömul. Þau settust að á Þingeyri og unnu bæði í frystihúsinu þar til einn góðan veðurdag að því var lokað. Vinnu-málastofnun bauð starfsfólki upp á rútuferðir frá Þingeyri yfir á

Flateyri þar sem vinna var í boði hjá Kambi.

„Við vildum alls ekki vera atvinnulaus. Það var bara ekki til í dæminu þannig að við tókum þessu boði um að ferðast á milli þorpanna til að sækja vinnu. Fólk sem þetta gerði lagði mikið á sig því um langan veg var að fara og mikill tími sem fór í ferðalög milli staðanna,” segir Hadda.

Síðar söðlaði hún um og tók að sér sund- og íþróttakennslu í grunnskólanum á Þingeyri og einnig starfaði hún um tíma á leikskólanum þar sem hún sá m.a. um hreyfistundir. Í kjölfarið náði hún sér í þjálfararéttindi og



■ **Hadda í fjórhjólafarð fyrir vestan. „Ég er Vestfirðingur í húð og hár þó ég hafi fæðst í höfuðborginni,“ segir hún.**

snéri sér að ýmsum öðrum störfum en sjávarútvegstengdum. „En það er auðvitað þannig þegar þú átt heima í sjávarþorpi að oft þarf að leysa ýmislegt. Það koma upp verkefni og maður hleypur undir bagga með ættingjum og vinum við alls konar verk sem upp koma þannig að maður er alltaf með puttana í einhverju sem tengist sjávarútvegi.“

Úr flutningabransanum í vinnslusalinn á ný

Halldóra flutti til Grundarfjarðar árið 2006 og starfaði í grunnskólanum og þjálfaði fótbolta þar í bæ en fékk svo tækifæri til að starfa á skrifstofu hjá flutningafyrirtækinu Ragnari og Ásgeiri ehf. sem er umsvifamikið í flutningum á Snæfellsnesi, m.a. í fiskflutningum. Þar starfaði hún í tæp 15 ár í allt en átti líka strandveiðibát og gerði hann út svo hún var að minnsta kosti með annan fótinn í sjávarútvegi þennan tíma.

Halldóra er gift Sigurði Friðfinnssyni stýrimanni og afleysingaskipstjóra á Tjaldi SH. Þau eiga í allt 6 börn, tengdabörn og 2 barnabörn. Þá er ótalin hundurinn Aría. „Þetta er stór hópur og oft mikið líf og fjör þegar allir koma saman. Við reynum hvað við getum að hittast og gera okkur glaðan dag og það eru okkar bestu stundir.“

Halldóra lét af störfum hjá Ragnari og Ásgeiri í desember árið 2021 og hafði þá ráðið sig sem verkstjóra í vinnslusal hjá Soffaníasi Cecilssyni ehf. Þetta var í miðjum kóvídfaraldri og vildi svo til að hún fékk veikina þannig að tafir urðu á að hún gæti byrjað. „Kórónuveiran setti smá strík í reikninginn í upphafi þannig að ég náði ekki að hefja störf fyrir en í janúar árið 2022 og hef verið hér í tæp tvö ár og líkar mjög vel,“ segir hún.

Sjávarútvegur er skemmtileg og krefjandi atvinnugrein

Félagið Soffaníasi Cecilsson er dótturfélag FISK Seafood ehf., en útgerð og fiskvinnsla félagsins á rætur að rekja aftur til ársins 1936 þegar bræðurnir Soffaníasi og Bæringur hófu þar útgerð saman. Fyrirtækið sérhæfir sig í framleiðslu á saltfiskafurðum sem einkum eru seldar til Spánnar, Ítalíu og Portúgal. Eitt skip er gert út á vegum félagsins, Sigurborg SH-12. Á bilinu 25 til 30 manns starfa hjá félaginu í Grundarfirði og segir Halldóra að þar sé einvala lið á ferð, frábært starfsfólk sem kunnir sitt fag upp á 10.

„Ég vil trúna því að ég sé ágætis verkstjóri,“ segir Hadda en hún kveðst hafa það mottó í sínu lífi að koma fram við fólk eins og

hún vilji að aðrir komi fram við hana. „Það hefur reynst mér vel og ég vona að það skili sér í góðri verkstjórn,“ segir hún. „Mér finnst alveg frábært að vera komin á fullt inn í sjávarútveginn á ný. Þetta er virkilega skemmtileg grein og gaman að fá ásamt frábæru fólki tækifæri til að taka þátt í að skapa verðmæti alla daga.“

Konur í sókn í sjávarútvegi

Halldóra segir að gott vinnuumhverfi sé innan fyrirtækisins, yfirmenn virkilega færir og láti þeir sér annt um sitt starfsfólk. „Það hefur mikið breyst í þessari grein frá því sem áður var og á eiginlega við um allt, sama hvar borið er niður,“ segir hún. Nefnir m.a. í því sambandi að mikil áhersla sé lögð á heilsuefingu og liðan

starfsfólks innan vinnustaðarins og allir leggi sig fram um að gera vel í þeim efnum. „Yfirmenn hér standa sig vel í því að styðja við starfsfólkið og á þann hátt að því líði sem best. Það skilar sér í ánægðu og betra starfsfólki,“ segir hún og bætir við að ýmis námskeið önnur séu í boði. „Allt er þetta til mikilla bóta,“ segir hún.

Það sama megi segja um allt annað sem viðkemur veiðum og vinnslu, t.d. kælingu, meðferð aflans, nýtingu hans eða vörubróun. „Það hefur mikil framþróun orðið í þessu öllu frá því ég byrjaði fyrst í þessari grein. Öllu hefur fleygt fram og það er mjög jákvætt. Okkur ber að ganga vel um okkar auðlind og innan sjávarútvegsins er mikill vilji til þess.“

Hadda hefur tekið þátt í fé-

lagsskap kvenna í sjávarútvegi, KIS, og segir að félagið hafi opn- að mörgum konum sem starfa innan sjávarútvegs nýjan heim. „Þetta er svo fjölbreytt og flott atvinnugrein og konur eru sem betur fer að gera sig meira gildandi en áður innan hans. Það er virkilegt gott að starfa með þessu félagi en í því eru margar konur sem hafa rutt brautina fyrir okkur sem á eftir komum og eru okkur svo góð fyrirmynd.“

Útivist og hreyfing í fristundum

Þegar Hadda á frí sinnir hún sínum áhugamálum en fjölskyldan skipar stóran sess og að gera eitthvað skemmtilegt með henni. Á haustin fara Hadda og yngri sonur hennar, Reynir Már, upp um fjöll og firnindi í smalamennsku og allt sem fylgir henni

og segist Hadda hafa virkilega gaman af því.

Fótbolti kemur enn við sögu í hennar lífi þó að hún hafi vegna meiðsla hætt að spila fyrir en hún kaus. Börnin hafa verið í boltanum og lífið snérist mikið um að fylgja þeim á æfingar og mót. Flest eru nú uppkomin en yngsti sonurinn er eftir heima og er á fullu í fótbolta. „Ég er mikið fyrir hreyfingu og útivist og mínar fristundir fara mikið í eitthvað sem tengist því. Við Sigurður höfum mjög gaman af því að ferðast um landið á fjórhjólum og sem dæmi förum við alltaf í júní í eina ferð vestur og ferðumst þar um fjöll og firnindi og höfum gaman af. Það er miklar gæðastundir,“ segir Halldóra Dögg Hjörleifsdóttir.



ÞORLÁKSHÖFN

- framtíðarstaðsetning fyrir þitt fyrirtæki?

Mykines, vöruflutningaskip Smyril Line Cargo, siglir vikulega allan ársins hring á milli Þorlákshafnar og Rotterdam. Flutningstíminn með Mykines er sá stysti sem í boði er á SV-horni landsins í sjóflutningum til og frá landinu.

Þorlákshöfn er á SV-strönd landsins og er hún eina flutnings- og fiskiskipahöfnin á Suðurlandi allt austur að Hornafirði. Frá Þorlákshöfn eru góðar og greiðfærar samgöngur á landi til allra átta, aðeins 40 km til Reykjavíkur og ekki nema 85 km í Flugstöð Leifs Eiríkssonar eftir Suðurstrandarveginum.

Í Þorlákshöfn er mikið úrval lóða ætlaðar fyrirtækjum af ýmsum stærðum og gerðum. Fyrir liggur skipulag á stóru iðnaðar- og þjónustuvæði við höfnina og á upplandi hafnarinnar. Landrymi er mikið og aðstæður allar góðar til uppbyggingar.

Staðsetningin er mjög heppileg út frá helstu skilyrðum sem fjárfestar setja t.d. um staðarval fyrir iðnað og framleiðslu en er ekki síður kjörin vegna annarrar starfsemi.

Ef þetta eru kostir sem henta þínu fyrirtæki og/eða áhugi er á að skoða málið betur þá tökum við vel á móti þér.



ÖLFUS

olfus@olfus.is
thorlakhofn.is

Hafnarbergi 1
815 Þorlákshöfn
480 3800

Höfnin er lífæðin í ver- stöðinni Vestmannaeyjum



■ Dóra Björk Gunnarsdóttir, hafnarstjóri í Vestmannaeyjum.

Mynd: Óskar Pétur Friðriksson

Rúmlega 90 skemmtiferðaskip komu til Vestmannaeyja í sumar sem er mesti fjöldi skipa sem þangað hefur komið á einu sumri. Sömuleiðis var metfjöldi farþega, um 35.000, og fjölgaði þeim hlutfallslega enn meira milli ára en skipakomunum eða um rúmlega 100% milli ára. Dóra Björk Gunnarsdóttir, hafnarstjóri, telur að toppnum hafi verið náð í sumar og að fjöldi skipa og farþega standi í stað næsta sumar, jafnvel verði litils háttar samdráttur milli ára. „Skemmtiferðaskipin eru vissulega mikilvægur hluti okkar tekna og munar um þær en eftir sem áður er sjávarútvegurinn burðarásinn í rekstri Vestmannaeyjahafnar,” segir Dóra.

Eldri borgarar á yfirsetuvöktum

„Tekjur af skemmtiferðaskipum nýtast vel í okkar rekstri og til framkvæmda en þetta er líka uppgripstími fyrir starfsfólk hafnarinnar,” segir Dóra Björk en til viðbótar við fastráðna starfsmenn hafnarinnar, sem eru í 12 stöðugildum, bættust við tíma-bundnar ráðningar í sumar og í þeim hópi voru m.a. eldri borgarar sem sinntu svokölluðum yfirsetuverkefnum.

„Við ákváðum að auglýsa meðal eldri borgara eftir fólki til að sinna yfirsetuvöktum í hliði á bryggjum þar sem skemmtiferðaskipafarþegar fara um.

Þetta voru fjögurra tíma vaktir sem fólk tók og kjörið fyrir fólk sem er hætt að vinna en hefur gott starfsþrek. Við réðum inn 6 starfsmenn í yfirsetur og kom hluti þeirra úr hópi eldri borgara og miðað við reynsluna þá munum við endurtaka leikinn næsta sumar. Allir voru þarna að kynna hafnarstarfsemi þar með alveg nýjum hætti og höfðu mjög gaman af.”

Stór framkvæmdaverkefni á komandi árum

Dóra segir vonast til að inn á samgönguáætlun komist brýnar framkvæmdir í Vestmannaeyjahöfn, t.d. stytting Hörgeyrargarðs til að auðvelda stærri skipum að athafna sig í innsiglingunni og sömuleiðis eru áform um að lengja Nausthamarsbryggju.

„Þetta eru verkefni komandi ára en við erum líka með í farvatninu stóra framkvæmd í kringum afgreiðslu Herjólfs sem er ný ekjubrú og nýtt stálþil í tengslum við hana. Sú ekjubrú sem nú er notuð nær of stutt upp í landið og gerir háum bílum erfitt að fara frá borði þegar er stórstraumsflóð eða -fjara,” segir Dóra en reiknað er með að framkvæmdum við ekjubrúna ljúki árið 2028.

Vestmannaeyjahöfn fékk fyrir skömmu úttekt frá verkfræðistofunni Eflu á hafnaraðstöðunni og niðurstaða þeirrar skýrslu er



■ Það getur oft verið þröng á þingi í Vestmannaeyjahöfn. Heimaflotinn er stór en því til viðbótar umferð flutningaskipa árið um kring, skemmtiferðaskipa yfir sumarið, að ónefndum Herjólfi sem siglir 14 ferðir á dag.

Mynd: Óskar Pétur Friðriksson



■ Yfir hafnarsvæðinu vakir styttn af Ása í Bæ sem afhjúpuð var árið 2021.

Mynd: Óskar Pétur Friðriksson

að þörf sé á lengri viðleguköntum, minni frátöfum fyrir flutningaskip og meira landrymi fyrir haftengda starfsemi.

„Okkur vantar að geta tekið inn stærri gámaskip og allt eru þetta brýn verkefni en líka flókin því við getum t.d. ekki aukið landrymi við höfnina nema með landfyllingum. Leiðin sem við þurfum að fara er að nýta sem allra best það svæði sem við höfum úr að spila í dag og að því erum við að vinna,” segir Dóra Björk.



■ Starfsmannahópur Vestmannaeyjahafnar. Þessi hópur hefur í nógu að snúast þegar stýra þarf umferðinni um höfnina svo allir fá þá þjónustu sem þeir þurfa.



■ Vestmannaeyjahöfn fór í skemmtilegt verkefni í sumar þegar ráða þurfti fólk til eftirlits með umferð til og frá skemmtiferðaskípum. Leitað var til eldri borgara í Vestmannaeyjum og hér eru tvær úr þeim glaðværa hópi við skipshlið.

Oft flókið púsluspil að koma öllum fyrir

Alls eru viðlegukantar Vestmannaeyjahafnar tæpir tveir kílómetrar að lengd en Vestmannaeyjaflotinn er stór, enda ein stærsta verstöð landsins.

„Þó skipunum hafi fækkað þá hafa þau stækkað. Sem betur fer hafa mörg skip heimahöfn hér í Eyjum og hér búum við að því að eiga blómlegar útgerðir. Höfnin er lífæð sem við þurfum að hlúa sem best að,“ segir Dóra og viðurkennir að það geti verið snúið að láta allt ganga upp þegar margir þurfa þjónustu.

„Það getur verið mikið púsluspil fyrir starfsfólk hafnarinnar að koma öllum flotanum fyrir því eins og áður sagði eru lengdarmetrarnir sem við höfum til umráða ekki nægir og þurfa því útgerðirnar stundum að færa sig á milli kanta í innilegum. Það eru álagspunktur í starfsemi á öllum árstíðum og jafnvel meiri vinna fyrir starfsmenn hafnarinnar þegar kemur að útskipun en á meðan á vertíð stendur,“ segir Dóra.

Mikil umferð var um höfnina í allt sumar fyrir utan fiskiskip, trillar og skemmtiferðaskipin en Herjólfur fer 14 ferðir um höfnina á dag. Að auki segir Dóra Björk að í Eyjum séu margir skemmtibátar og aldrei hafa komið jafn margar skútur til hafnar í Vestmannaeyjum eins og í sumar.

Höfnin stór raforkusali

Skip og bátar í Vestmannaeyjahöfn geta tengst landrafmagni í landlegum og er höfnin ein sú stærsta á landinu í raforkusölu.

„Almennt nota hér allir landtengingar en við höfum ekki möguleika á að bjóða stærri skipum á borð við skemmtiferðaskip og gámaskip að tengjast. Til þess þyrfti orkan til Vestmannaeyja að vera mun meiri og við að fara í kostnaðarsamar framkvæmdir. Við búum við viðkvæmt ástand hvað þetta varðar sem best sást fyrir skömmu þegar raforkustrengur til Vestmannaeyja bilaði. Þá þurfti að slökkva á raforkuþjónstunni sem við veitum enda erum við stór raforkunotandi í Eyjum,“ segir Dóra Björk að lokum.

vestmannaeyjar.is



APÓTEK
VESTURLANDS



Öll þjónusta við
skip og báta
- með lyf og sjúkravörur

Nýtt hafrannsóknaskip fær nafn Þórunnar Þórðardóttur

Þann 15. desember næstkomandi verður nýtt skip Hafrannsóknastofnunar sjósett í Vigo á Spáni og því formlega gefið nafnið Þórunn Þórðardóttir. Skipið fær einkennisstafina HF-300. Á sérstökum þingfundi í til efni af 100 ára fullveldisafmæli Íslands í júní 2018 samþykkti Alþingi að hefja undirbúning á smíði rannsóknaskips í stað rs. Bjarna Sæmundssonar sem þjónað hefur Hafrannsóknastofnun í rúma hálfa öld. Að lokinni undirbúningsvinnu og útbóði var samið um smíði skipisins við skipasmíðastöðina Astilleros Armón á Spáni. Áætlað er að Þórunn Þórðardóttir HF-300 verði formlega afhent Hafrannsóknastofnun eftir eitt ár, í nóvember 2024.

Frumkvöðull og fyrsta sérmenntaða konan í hafrannsóknunum

Þórunn Þórðardóttir var fædd í Reykjavík 15. maí árið 1925, yngst 12 systkina. Þórunn nam í Lundi í Svíþjóð og síðar í Osló þaðan sem hún lauk námi árið 1955 með

mag. scient. gráðu í jurtasvifi. Hún var því fyrsta íslenska konan með sérmenntun í hafrannsóknunum. Að loknu námi kom hún til starfa hjá Hafrannsóknastofnun árið 1956, sem þá hét fiskideild og var innan atvinnudeildar Háskóla Íslands.

Þórunn var gift Norðmanninum Odd Didriksen og eignuðust þau tvö börn. Þórunn hlaut heiðursviðurkenningu Lýðveldissjóðs Alþingis fyrir framlag sitt til rannsókna á hafinu við Ísland. Hún lést 11. desember árið 2007.

Þórunn hafði alla tíð brennandi áhuga á starfi sínu og nutu ófáir þekkingar hennar og kennslu, bæði samstarfsfólk hjá Hafrannsóknastofnun og nemandur. Hvort sem var í tegundagreiningum svifþörungum, mælingum á frumframleiðni, eiturþörungarrannsóknum eða öðrum rannsóknum sem lutu að svifþörungum.

Þekking á undirstöðum lífs í sjónum

Með vali sínu á nafni nýja hafrannsóknaskipsins fetar Haf-



■ Þórunn Þórðardóttir var fyrst kvenna á Íslandi til að afla sér sérmenntunar í hafrannsóknunum. Hér er hún við störf á Hafrannsóknastofnun en sérsvið hennar voru rannsóknir á smáþörungum við Ísland.

HAFNIR DALVÍKURBYGGÐAR



Frábær þjónusta við skip og báta
Löndunarþjónusta
Fiskmarkaður
Vélsmiðjur
Ísstöð
Flutningaþjónusta
Karaframleiðsla
Karaviðgerðir
Góð þjónusta við áhafnir



■ Hafrannsóknaskipinu Þórunni Þórðardóttur HF-300 verður hleypt af stokkunum í Vigo á Spáni þann 15. desember. Skipið er væntanlegt til Íslands undir lok næsta árs.

rannsóknastofnun sama veg og hvað varðar fyrri rannsóknaskip stofnunarinnar, þ.e. að nefna þau eftir einstaklingum sem hafa verið í fararbroddi í sögu íslenskra haf- og fiskirannsókna. Þórunn Þórðardóttir var slíkur frumkvöðull.

Hún vann við sitt sérsvið allan sinn starfsaldur hjá stofnuninni, lengst af sem deildarstjóri á þörungadeild. Þórunn tók virkan þátt í að efla starf Hafrannsóknastofnunar og ekki síður með því að laða til sín ungt og áhugasamt fólk sem hún hafði leiðbeint við nám um frumframleiðendur hafsins.

Þórunn var vandvirk í sínum rannsóknum og hafði mjög góða yfirsýn yfir fræðasviðið, að því er segir í samantekt Hafrannsóknastofnunar. „Hún skildi líka betur en flest önnur þörfina á að efla þekkingu á undirstöðum lífsins í sjónum. Þórunn var virk í alþjóðlegu samstarfi og deildi þar sinni mikilvægu þekkingu. Eitt helsta afrek Þórunnar var rannsóknir og mat á heildarfrumframleiðni svifþörungum á Íslandsmiðum enda eru svifþörungur undirstaða fæðukeðju hafsins. Hún var jafnframt á meðal fyrstu sjávarlíffræðinga til að nota geislakolsaðferð til að meta framleiðni í sjónum. Þórunn aðlagði geislakolsaðferðina að íslenskum að-

stæðum og enn í dag eru mælingar hennar í fullu gildi. Niðurstöður um ársframléiðni svifþörungum á hafsvæðinu birti hún í vísindagreinum ásamt upplýsingum um framvindu gróðurs á svæðinu.“

Áhersla á orkusparnað

Vel fer á því að nýja hafrannsóknaskipið beri nafn frumkvöðuls í hafrannsóknunum því við hönnun þess var meðal annars lögð áhersla á nýjustu tækni til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis við notkun þess.

Til að mynda verður hægt að brenna lífdísil á borð við t.d. repjuolíu. Innan skips er leitað allra leiða til að spara orku, til að mynda með því að nota LED tækni til lýsingar, spilbúnaður skipsins er rafdrifinn, til upphitunar er notuð afgangsorka frá kælivatni aðalvéla og vistarverum skipt upp þannig að einungis eru loftræstar þær sem eru í notkun hverju sinni. Skipið verður tengt við landrafmagn og gert er ráð fyrir að settir verði upp varmaskiptar í heimahöfn skipsins þannig að skipið verði hitað upp með vatni frá hitaveitu.

Hönnun skipsins var í höndum Skipasýnar ehf. Við undirritun samnings var áætlaður kostnaður við smíði þess tæpir fimm milljarðar króna.



Kynntu þér hvernig **RARIK** tekst á við áskoranir framtíðarinnar

RARIK hefur endurmótað hlutverk sitt með nýrri stefnumótun sem unnin var síðasta vetur. Markmið breytinganna er að semja RARIK að breyttu starfs- umhverfi og væntingum hagaðila.

Með nýju skipulagi leggur RARIK aukna áherslu á skilvirka þjónustu, stafrænar breytingar og mikilvægt hlutverk fyrirtækisins í þriðju orkuskiptunum.

Ný gildi RARIK eru **hugrekki**, **árangur** og **virðing** en við ætlum okkur að hafa **hugrekki** til að breyta rétt og horfa til framtíðar, ná **árangri** með drifkrafti og öruggum rekstri og loks leggjum við ríka áherslu á að bera **virðingu** hvert fyrir öðru, viðskiptavinum okkar og náttúrunni. **Kynntu þér framtíðarsýn RARIK og mátaðu hana við þína.**



Kynntu þér
nýtt skipulag
RARIK



Kynntu þér
landsbyggðar-
fyrirtækið RARIK

Fjölbreytnin ræður ríkjum hjá Fjarðabyggðarhöfnum

Fjarðabyggðarhafnir eru annar stærsti hafnarsjóður landsins með rekstrartekjur upp á ríflega 1.300 milljónir króna á liðnu ári. Hafnirnar eru átta talsins og dreifast um byggðakjarna sveitarfélagsins; Mjóafjarðarhöfn, Norðfjarðarhöfn, Eskifjarðarhöfn, Mjóeyrarhöfn, Reyðarfjarðarhöfn, Fáskrúðsfjarðarhöfn, Stöðvarfjarðarhöfn og Breiðdalsvíkurhöfn. Umsvifin eru mikil alla daga og starfsemin er fjölbreytt og alltaf eitthvað í gangi á hverjum stað.

Fimm aflaghestu hafnirnar undir sama hatti

„Hér er alltaf mikið um að vera, enda höfum við yfir að ráða mörgum höfnum og þær eru fjölbreyttar, sinna margvíslegum hópi viðskiptavina, allt frá smábátaumferð upp í umferð stórra súrálsskipa sem eru allt að 230 metrar að lengd og með flutningsgetu upp á 85 þúsund tonn. Þannig að hjá okkur ræður fjölbreytnin ríkjum,“ segir Birgitta Rúnarsdóttir verkefnastjóri hafna hjá Fjarðabyggð. „Það er alltaf lífligt hjá okkur og mjög skemmtilegt að vinna hjá Fjarðabyggðarhöfnum. Í mörg horn að líta alla daga.“

Birgitta segir að hafnir innan Fjarðabyggðarhafna séu margvíslegar og hver og ein gegni sínu hlutverki. Sem dæmi er Norðfjarðarhöfn stærsta fiskihöfn landsins og af fimm aflaghestu höfnum landsins eru þrjár innan Fjarðabyggðarhafna, Norðfjarðarhöfn sem trónir á toppnum, einnig Eskifjarðar- og Fáskrúðsfjarðarhafnir þar sem að jafnaði er miklum afla landað á ári hverju. Árið 2022 var landað rúmlega 469 þúsund tonnum af sjávarafli í Fjarðabyggðarhöfnum og segir Birgitta það mikla aukningu frá fyrra ári. Uppsjávarafli vegur þungt í þessum tölum en hann nam í fyrra alls 444 þúsund tonnum.

Skiptir máli hvernig vertiðin gengur

„Aflinn sveiflast alltaf mikið á milli ára og þar skiptir mestu hver úthlutaður kvóti uppsjávartegunda er og hvernig gengur að ná þeim afla. Það hefur mest um það að segja hver heildartala landaðs afla er hjá okkur,“ segir Birgitta. Hún nefnir sem dæmi að munur á lönduðum uppsjávarafli milli ára 2021 og 2022 hafi verið mikill, eða rúmlega 113 þúsund tonn, „en sá munur liggur í umtalsvert stærri lönduvertið á síðasta ári en var árið 2021.“

Hún segir að annar afli sem barst að landi í Fjarðabyggðarhöfnum hafi aukist lítillega milli ára og þar sé helsta skýringin sú að þegar mikil fiskgengd er úti fyrir Austurlandi leiði það til þess að fleiri línubátar og ísfisktogarar landi þar sínum afla. „Þegar fiskurinn heldur sig á miðunum hér fyrir utan er það ótvíræður kostur hve stutt er frá okkar höfnum út á gjöful fiskimið. Umferðin um hafnirnar er þá tíðum



■ Höfnin á Breiðdalsvík.



■ Stöðug umferð flutningaskipa er um Mjóeyrarhöfn og næsta stóra framkvæmd Fjarðabyggðarhafna er lenging hafnarkantsins.



■ Mjóafjarðarhöfn er sú minnsta af höfnum átta sem eru innan Fjarðabyggðarhafna.



■ Birgitta Rúnarsdóttir, verkefnastjóri Fjarðabyggðarhafna.

þannig að þetta virkar eins og bátar og skip séu í áætlunarsiglingum milli hafnar og veiðislóða,“ segir Birgitta.

Farmskip eru tíðir gestir í Fjarðabyggðarhöfnum en á síðastliðnu ári voru komur þeirra í allt 315 talsins. Fluttu skipin

vörur til og frá Fjarðabyggðarhöfnum bæði í gámum og í lausu. „Mest er um að ræða sjávarafurðir, frosinn fisk, mjöl og lýsi, auk áls, sem flutt er frá höfnum, en það sem mest er flutt að er súrál, olía, áburður og salt,“ segir hún.

Lenging hafnarkants við Mjóeyrarhöfn næsta stóra framkvæmd

Talsverðar framkvæmdir eru við svo margar og stórar hafnir og segir Birgitta að nú sé verið að ljúka smíði nýrrar bryggju á Eskifirði við nýlegt uppsjávarfrystihús og frystigeymslu Eskju. „Áður en hafist var handa við nýju frystihús bryggjuna á Eskifirði var brugðist við mikilli umferð stækkandi báta í minni höfnum Fjarðabyggðarhafna með byggingu trébryggja á þremur stöðum, við Breiðdalsvík, Stöðvarfjörð og Fáskrúðsfjörð,“ segir hún.

Þá verður hafist handa fyrir lok þessa árs við framkvæmdir við lengingu Strandarbryggju



■ Þrjár af fimm aflaghestu höfnum landsins eru í Fjarðabyggð og Eskifjarðarhöfn er ein þeirra. Þar er verið að ljúka framkvæmdum við bryggju í tengslum við nýtt uppsjávarhús og frystigeymslu Eskju.



■ Horft yfir athafnasvæði Sildarvinnslunnar í Neskaupstað og smábátahöfnina. Höfnin í Neskaupstað tekur á móti mestum fiskafli allra hafna landsins.



■ Uppsjávarskip við bryggju á Reyðarfirði. Gangur í uppsjávarveiðum skiptir miklu fyrir rekstur stærstu hafnanna í Fjarðabyggð.

sem er við fiskimjölsverksmiðju og frystigeymslu Loðnuvinnslunnar á Fáskrúðsfirði. Birgitta segir að meðfram framkvæmdum sem eru í gangi á Eskifirði og Fáskrúðsfirði, sem báðar eru steyptar staurabryggjur, haldi þróun hafnarsvæðisins á Mjóeyrarhöfn áfram, en næsta stóra framkvæmd á hafnasviðinu er lenging núverandi kants þar. „Þetta er næsta stóra verkefni sem fyrirhugað er á vegum Fjarðabyggðarhafna og helgast af því að núverandi höfn er þétt setin farmskipum flesta daga vikunnar allan ársins hring, þannig að brýnt er að bæta aðstöðu þar.“

Rafmagnssala ekki hluti af kjarnastarfsemi

Birgitta segir að Fjarðabyggðarhafnir hugi að orkuskiptum og hafi spennahús verið reist við Mjóeyrarhöfn sem fyrsta skref í þá átt að hægt verði að koma upp landtengingum í höfninni. Landtenging sé í notkun á Norðfirði og var hún sett upp af Sildarvinnslu

unni og nýttist þeirra skipum við löndun í uppsjávarvinnsluna. „Það eru uppi fyrirætlanir um að reisa rafeldsneytisverksmiðju í Fjarðabyggð og er hugsunin sú að afurðir þeirrar framleiðslu verði nýttar til innlendrar notkunar og útflutnings,“ segir Birgitta. Orkuskiptin séu framtíðin, „en í mínum huga er þó margt óljóst varðandi það hvernig innviðaupbyggingu skuli háttað. Það er skortur á stöðlum í þessum málum en tengingar og búnaður skipanna eru enn mjög mismunandi. Það er mjög kostnaðarsamt að setja upp landtengingar og fyrir hendi þarf að vera sérfræðipækning ef hafnirnar eiga að sjá um svo stórar tengingar. Rafmagnssala er ekki hluti af kjarnastarfsemi hafna þannig að við veltum því fyrir okkur hér hjá Fjarðabyggðarhöfnum hvar eignarhald og rekstur slíkra tenginga eigi að vera.“



Ferskleiki fisksins skiptir öllu máli

Fiskikassarnir frá Tempru eru hannaðir út frá vísindalegum rannsóknum með það að markmiði að viðhalda ferskleika fisksins lengur en sambærilegar umbúðir.

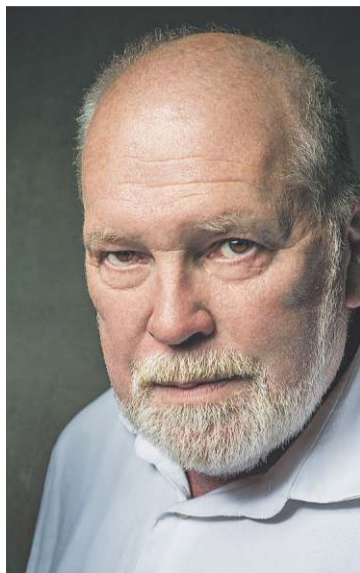
Temprukassarnir sjá til þess að íslenskur fiskur kemst ferskur á borð neytenda um allan heim.



„Samstaða smábátæigenda hefur sjaldan verið meiri“

segir Arthur Bogason, formaður LS, um umræður og ályktanir á nýafstöðnum aðalfundi félagsins

„Samstaða smábátasjómana innan Landssambands smábátæigenda er meiri en líkast til hefur nokkru sinni verið frá því félagið var stofnað fyrir 38 árum. Það eru sú tilfinning sem ég hef eftir þennan aðalfund og eru að mínu mati gleðilegustu skilaboðin frá fundinum, því svo sannarlega er reynt að reka fleyg á milli manna af hendi stjórnvalda og annarra hagsmunaaðila. Þó menn greini á um ákveðna hluti þá eru þeir samála um að lýðræðislegt fyrirkomulag í félaginu er það sem ræður för,“ segir Arthur Bogason, formaður Landssambands smábátæigenda, um nýafstaðinn aðalfund félagsins. Arthur var á fundinum endurkjörinn til formennsku.



■ Arthur Bogason, formaður Landssambands smábátæigenda.



■ Góður handfæraafli. Arthur segir samstöðuna líkast til aldrei hafa verið meiri í röðum smábátæigenda frá stofnun LS fyrir 38 árum

Mynd: Baldur Guðmundsson

Strandveiðarnar brýnasta baráttumálið

Sem fyrr ályktuðu smábátæigendur um fjölmörg málefni á aðalfundi sínum en það sem stendur upp úr eru strandveiðarnar. Sem fyrr var sú krafa ítrekuð að strandveiðileyfi hafi að lágmarki 48 róðardaga og að heimild Fiskistofu til að stöðva strandveiðar, líkt og gerst hefur undanfarin ár, verði afnumin.

„Okkar menn reiða sig meira og meira á strandveiðarnar og því er áherslan enn meiri á þær í umfjöllun innan félagsins. Þetta skein í gegn á aðalfundinum og fundurinn samþykkti fjölda tillagna sem lúta að umgjörð strandveiða. Nú er það okkar í forystu Landssambandsins að fylgja ályktunum fundarins eftir

og munum funda með matvælaráðherra til að koma sjónarmiðum okkar félagsmanna á framfæri. Ég á nú ekki von á skjótum viðbrögðum en hins vegar er það ótæk stjórnsýsla, líkt og verið hefur að undanförunu, að málin hafa verið í óvissu alveg fram á síðustu stundu, líkt og strandveiðimenn þekkja,“ segir Arthur. En þó smábátæigendur leggi til ýmsar breytingar á strandveiðikerfinu hafa þeir sem fyrr uppi þá kröfu að handfæraveiðar verði gefnar frjálssar.

12 dagar í mánuði og svæðaskipting hverfi

Aðalfundur LS samþykkti hörð mótmæli gegn stöðvun strandveiða 11. júlí í sumar og skorar á



■ Strandveiðar eru nú orðið eitt brýnasta baráttumál smábátæigenda. Sem fyrr krefjast þeir þess að veiðar verði í 48 daga á fjögurra mánaða tímabili yfir sumarið, líkt og kveðið sé á um í lögum og að Fiskistofu verði óheimilt að stöðva veiðarnar fyrr, líkt og gerst hefur undanfarin ára.

Mynd: Baldur Guðmundsson

„Auðlindin okkar“ tilraun sem mistókst

Fyrr á árinu voru kynntar tillögur starfshópa í verkefninu „Auðlindin okkar“ sem var verkefni sem stjórnvöld ýttu úr vör í þeim tilgangi að fá fram tillögur sem gætu orðið grunnur að breytingum á sjávarútvegstefnunni og aukði sátt um greinina í samfélaginu. Þegar á leið starfshópa vinnunnar töldu fulltrúar Landssambands smábátæigenda ljóst að sjónarmið þeirra fengju hvergi nærri nægan hljómgrunn í starfshópum „Auðlindarinnar okkar“ og sögðu sig, ásamt Strandveiðifélagi Íslands og Samtökum fiskframleiðenda og útflytjenda, úr hinni svokölluðu Samráðsnefnd í kjölfar þess að tillögur starfshópanna voru kynntar opinberlega 29. ágúst sl. án þess að það væri borið undir nefndina. Þessu fyldi aðalfundur LS eftir á dögnum með ályktun þar sem vinnubrögðin í „Auðlindinni okkar“ voru fordæmd og Arthur telur vinnubrögðin hafa verið enn eitt dæmið um óvandaða stjórnsýslu.

„Ég lít þannig á að ef þetta verkefni hefur átt að vera alvöru tilraun til að lægja öldur í kringum fiskveiðistjórnunina og sjávarútveginn í heild þá hafi hún gjörsamlega mistekist. Svo einfalt er það,“ segir Arthur.

Auðvelt að stórbæta grásleppukerfið

Fyrirkomulag grásleppuveiða var einnig mikið rætt á aðalfundi smábátæigenda en stjórnvöld hafa á allra síðustu árum víðrað hugmyndir um kvótasetningu á grásleppu. Hún hefur mætt verulegri andstöðu meðal margra smábátæigenda. Arthur segir að í þingmálaskrá ríkisstjórnarinnar fyrir yfirstandandi þing sé þó hvergi að finna frumvarp um kvótasetningu grásleppu en þrátt fyrir það sé engin fullvissa um að stjórnvöldi hafi horfið frá þeim hugmyndum.

„Það eru agnár á grásleppukerfinu og hafa verið í langan tíma sem hæðgarleikur er að laga. En það er eins og stjórnvöldum leiðist ekki þó að það sé urgur og óánægja með fyrirkomulag grásleppuveiða eins og það er í dag,“ segir Arthur.

„Ég tel að það eigi að reikna út dagafjöldann miðað við ráðgjöf í stað þess að gefa út takmarkaðan dagafjölda rétt fyrir upphaf vertiðar og bæta síðan við veiðidögum eftir það. Á síðustu vertið gerðist það að bætt var við dögum eftir að menn höfðu tekið upp netin. Afleiðingin af óbreyttu fyrirkomulagi kristallaðist á vertiðinni í vor þegar við vorum talsvert frá því að ná ráðlögðum heildarafa, sem ætti alltaf að vera markmiðið. Svona agnúa er hægt að laga og við teljum líka að það eigi að heimila mönnum að taka netin upp án þess að veiðidagar tapist þegar stefnir í stórar brætur,“ segir Arthur Bogason.

MANITOU

MEST SELDI SKOTBÓMULYFTARINN Á ÍSLANDI!



ÍSLYFT NÝR UMBOÐSAÐILI FYRIR MANITOU Á ÍSLANDI

stjórnvöld að fara að lögum um 12 veiðidaga í fjóra mánuði, þ.e. maí, júní, júlí og ágúst.

„Með því verði strandveiðar óháðar aflamarkskerfinu auk þess sem jafnræði verði náð milli veiðisvæða umhverfis landið. Þannig verða þessar veiðar fyrirsjáanlegar fyrir sjómenn, fiskkaupendur og aðra sem hafa af þeim atvinnu,“ segir í ályktun fundarins.

Strandveiðar sem visindaleg tilraun?

Arthur segir nauðsynlegt að komast út úr þeim átökum sem orðið hafi um strandveiðarnar. Sú hugmynd hafi verið sett fram að sett verði á fót tilraunaverkefni til 3-5 ára þar sem veitt verði í 48 daga og þannig fáiast nákvæm töluleg gögn um veiðarnar, bátafjölda, afla, áhrif veðurfars á veiðarnar og þannig má áfram telja.

„Að mínu mati væri þetta tilraunarinnar virði og myndi svara mörgum fullyrðingum sem menn hafa haft uppi um strandveiðikerfið ef vikið væri frá núverandi stjórnun. Við þurfum að brjótast út úr þeim átökum sem eru um strandveiðarnar og besta leiðin væri sú að gera það á visindalegum grunni,“ segir hann.

Slippurinn
AKUREYRI

BY
BY SLIPPURINN AKUREYRI



Hafðu samband
www.slipp.is | S: 460 2900



Heildarþjónusta
fyrir veiðar og vinnslu

Slippurinn á Akureyri er leiðandi í þjónustu við sjávarútvegsfyrirtæki. Við önnumst hönnun og sinnum breytingum og endurbótum á skipum, auk almenns viðhalds þeirra. Við bjóðum einnig heildarlausnir í hönnun og framleiðslu á vinnslubúnaði fyrir fiskiskip og landvinnslur.





■ Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts.

Sæplast stígur orkuskiptaskrefið til fulls

verður fyrsta hverfissteypuvyrirtæki heims sem alfarið notar raforku við keraframleiðslu

Árið 2012 steig Sæplast á Dalvík sögulegt skref þegar fyrirtækið varð fyrst slíkra í heiminum til að taka í notkun rafknúinn hverfisteypuofn af þeirri stærðargráðu. Öðrum sögulegum áfanga verður náð á næstu vikum hjá Sæplasti og segja má að fyrirtækið sé að stíga orkuskiptaskrefið til fulls með því að taka annan rafknúinn hverfisteypuofn í notkun nú í desember og hætta í kjölfarið brennslu olíu í við keraframleiðslu í hverfisteypuverksmiðju sinni á Dalvík. Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts, segir fyrirtækið með því verða það fyrsta í hverfisteypuframleiðslu í heiminum sem státi af framleiðslu kera án bruna á jarðefnaeldsneyti.

Oliubrennslan heyrir brátt sögunni til

Síðan fyrri rafmagnsofninn var tekinn í notkun árið 2012 hefur Sæplast verið með tvo oliubrennsluofna við hlið hans en annar þeirra var tekinn niður nú í byrjun nóvember og áætla Arnar að uppsetningu á nýja rafmagnsofninum í stað hans verði lokið í desember. Stefnir er að því að hinn oliubrennsluofninn verði aflagður og öll framleiðsla fyrirtækisins verði með rafmagnsofninum tveimur.

„Með nýja ofninum fáum við meiri afköst og það gerir okkur kleift að afleggja báða oliubrennsluofnana. Í þessu felst rekstrarhagkvæmni þar sem raforka er umtalsvert ódýrari en olíu-



■ Frá því Sæplast hóf að framleiða ker sem eru að fullu endurvinnanleg hafa vinsældir þeirra farið hraðvaxandi og eru nú mikill meirihluti keraframleiðslunnar. Fyrirtækið tekur nú við kerum sem lokið hafa sínu hlutverki hjá notendum og eru þau möluð niður og hráefnið notað til framleiðslu á nýjum í verksmiðjunni á Dalvík.

an en aðalatriðið í okkar huga eru hins vegar orkuskiptin og umhverfisáherslurnar. Við höfum nýlokið stefnumótun hjá Sæplasti þar sem við settum okkur markmið um að draga úr olíu-notkun á öllum sviðum í okkar starfsemi og þetta er liður í þeirri í þeirri vegferð,” segir Arnar.

Styrkir samkeppnisstöðuna

Sæplast er einn þekktasti keraframleiðandi heims og hefur í áratugi framleitt ker fyrir sjávarútveg og einnig fyrir aðrar greinar matvælaíðnaðar. Arnar segir viðskiptavinum í vaxandi mæli óska upplýsinga um hvernig varan er framleidd. Það að geta státað af

því að kerin séu framleidd með grænni raforku í stað olíubrennslu skipti miklu máli.

„Viðskiptavinir spyrja um framleiðsluferlið, hvers konar hráefni við notum og við sjáum líka beinlínis kröfur í sumum löndum um að ákveðið hlutfall af vörum komi úr endurunnu hráefni. Þróunin er öll í þessa átt og því var það líka mjög mikilvægt skref sem við stigum fyrir nokkrum árum þegar Sæplast hóf framleiðslu á kerum sem eru að fullu endurvinnanleg. Síðan þá hafa endurvinnanlegu kerin sífellt verið að sækja á og eru í dag mikill meirihluti okkar framleiðslu. Með bæði endurvinnanlegu kerunum og því að geta inn-



■ Verksmiðjuhús Sæplasts á Dalvík.

an tíðar státað af hverfisteypu með grænni raforku setjum við okkur í sterka samkeppnisstöðu á mörkuðum þar sem umhverfismál og orkuskipti vega sífellt þyngra,” segir Arnar.

Endurvinnsluhringnum lokað – gömul ker í endurnýjun lífdaga

Segja má að Sæplast hafi náð einum merki áfanga til viðbótar á síðasta ári þegar fyrirtækið hóf að taka til baka endurvinnanleg Sæplastker sem lokið hafa hlutverki sínu hjá viðskiptavinum. Kerin fara í ákveðinn vinnsluferil, þau eru möluð niður og að lokum verður til hráefni sem Sæplast fær á nýjan leik í sína verksmiðju og nýttir aftur til steypu á nýjum kerum.

„Þannig erum við loka hringnum og gömlu kerin ganga í end-

urnýjun lífdaga. Með þessu erum við að mæta kröfum sem við sjáum vaxandi um að ákveðið hlutfall nýrra framleiðsluvara eins og okkar komi úr endurvinnsluhráefni. Í samræmi við þetta höfum við sett okkur metnaðarfullt markmið um hve hátt hlutfall við ætlum að vera komin með af endurvinnsluhráefni í nýjum vörum á næstu fimm árum,” segir Arnar og bætir við að öll þessi skref í umhverfis- og endurvinnslumálum gefi Sæplasti dýrmæta samkeppnisstöðu í nánustu framtíð.

„Við viljum sýna ábyrgð í verki og vera virkir þátttakendur í umhverfistengdum breytingum og áherslum í iðnaði,” segir Arnar Snorrason.

.....
saeplast.com
.....



HAFNARFJARÐARHÖFN

tengir flutninga um allan heim

Eldsneytisafgreiðsla
 Veiðarfærþjónusta
 Aðstaða til viðgerða
 Siglingatækjþjónusta
 Flotkvíar
 Fiskmarkaður
 Sorphirða
 Gámaþjónusta
 Vörugeymslur
 Kæligeymslur
 Frystigeymslur



HAFNARFJARÐARHÖFN

ÞJÓNUSTUMÍÐSTÖÐ FYRIR
 KAUPSKIPA- OG FISKISKIPAFLOTANN

Óseyrarbraut 4 · 220 Hafnarfirði · Sími 414 2300 · Fax 414 2301
 hofnin@hafnarfjordur.is · www.hafnarfjardarhofn.is

Köfunarþjónustan eykur þjónustu við hafnir

Köfunarþjónustan ehf. hefur á síðustu árum aukið verulega fjölbreytni í vöru- og þjónustuframboði sínu við hafnir. Þetta hefur gerst í kjölfar kaupa fyrirtækisins á annars vegar rekstri Króla sem sérhæfði sig í sölu á flotbryggjum og þjónustu við þær og hins vegar kaupa á fyrirtækinu Skutli sem sérhæfði sig í sölu á mengunarvarnabúnaði og þjónustu við hann. Auk þess að selja flotbryggjur, mengunarvarnabúnað og tengdan búnað fyrir hafnastarfseminna hefur Köfunarþjónustan einnig þróað viðgerðarlausn á tærðum stálpiljum og lengir með því líftíma þeirra til muna. Endurnýjun á stálpiljum er meðal kostnaðarsömstu framkvæmda hafnarsjóða og því er mikill fjárhagslegur ávinningur í því fólgin fyrir eigendur hafnarmannvirkja að lengja endingartíma þeirra sem mest.

Tæringarvarnir spara mikla fjármuni

Helgi Hinriksson, framkvæmda-



■ Köfunarþjónustan hefur náð góðum árangri í viðgerðum á tærðum stálpiljum hafna. Viðgerðarlausn fyrirtækisins sparar hafnasjóðum umtalsverða fjármuni.

stjóri Köfunarþjónustunnar ehf., segir að við kjöraðstæður eigi stálpil að endast í allt að 50 ár en þess séu dæmi að þau hafi verið byrjuð að gefa sig vegna tæringar á innan við 20 árum. Margar

skýringar geti verið á því að tæring sé hraðari í sumum höfnum en öðrum en einmitt þess vegna segir Helgi að miklu skipti fyrir hafnir að leita til sérhæfðra aðila á borð við Köfunarþjónustuna til

að meta ástand stálpilja og vakta tæringu í stálinu. Hún sé mikill skaðvaldur og tjón á hafnarmannvirkjum geti orðið umtalsvert ef göt komi á stálpil því á flóði og fjöru skolist fylling úr bryggjunum og það valdi því að þekja taki að síga og jafnvel komi göt á hana.

„Í okkar þjónustu felst að meta ástand á stálpiljum, þykktarmæla þau og meta þannig ástand og umfang tæringar og gera við þar sem þörf er á. Við höfum þróað aðferð sem felst í að klæða og steypa yfir tæringarskemmdir og koma þannig í veg fyrir að frekara tjón verði. Kosturinn við þessa aðferð er að unnið er á afmörkuðu svæði í einu og því hafa viðgerðirnar lítil sem engin áhrif á rekstur hafnanna meðan á viðgerð stendur. Stærsti kosturinn er hins vegar fjárhagslegi ávinningurinn í samanburði við endurnýjun og styttri líftíma stálpilsins,“ segir Helgi en margar stórar hafnir hér á landi hafa nýtt sér þessa þjónustu með góðum árangri. Helgi segir dæmi um að viðgerðir sem þessar sem séu orðnar um 20 ára gamlar og enn sem nýjar.

Þessu tengt hefur Köfunarþjónustan tekið upp samstarf við stærsta framleiðanda fórnarskauta í Evrópu en með slíkum búnaði er einnig hægt að lengja líftíma stálpilja verulega.

Flotbryggjur og varahlutaþjónusta

Flotbryggjurnar sem Köfunarþjónustan býður upp á eru framleiddar af sænska fyrirtækinu SF Marina en Köfunarþjónustan selur einnig flotbryggjur frá Canadadocks og flotkubba-bryggjur og fleira frá MarineFlo- or. Þá selur Köfunarþjónustan landganga, tenglastólpa, botnfestilausnir og ýmsar sérlausnir sem tengjast flotbryggjum og hafnarmannvirkjum. Helgi segir að á þessu sviði sem öðrum vinni sölumenn Köfunarþjónustunnar þarfagreiningar með hafnastarfmönnum sem leggi grunn að útfærslum á t.d. flotbryggjum.

„Á þennan hátt útfærum við lausnir að því sem best hentar á hverju tilfalli fyrir sig. Að auki bjóðum við upp á eftirlit með búnaðinum ef óskað er eftir því og eigum helstu varahluti á lager. Mikilvægt er að hafa reglubundið eftirlit með flotbryggjum svo að þær bregðist ekki þegar síst skyldi,“ segir Helgi.

100% náttúrulegur mengunarvarnabúnaður

Kröfur eru gerðar í reglugerð um mengunarvarnir hafna og flokkað er eftir stærð hafna hvaða búnað þeim ber að hafa til mengunarvarna. Köfunarþjónustan hefur á boðstólum allar mengunarvarnir og ísogsvörur frá þýska fyrirtækinu Oilex. Ísogsefnið er 100% náttúrulegt, án allra aukafna og brotnar að fullu niður í náttúrunni. Þessar vörur segir Helgi að sé hægt að nota bæði í vatni og á landi.

„Með þennan búnað við höndina geta hafnastarfmenn brugðist við ef mengunaróhapp verður og þörf er á að leggja út girðingar í höfnum og hreinsa olíu úr sjó eða til að hreinsa olíu á bryggjum eða hafnarsvæðum,“ segir Helgi en af öðrum viðbragðsbúnaði sem Köfunarþjónustan selur nefnir hann handhægan slökkvibúnað sem auðveldar hafnastarfmönnum að bregðast við með hraði ef eldur kemur upp.

diving.is

Vestmannaeyjahöfn

Þar sem hjartað slær



Hjarta byggðarinnar er höfnin þar sem boðið er upp á úrvals þjónustu fyrir fiski-, flutninga- og farþegaskip

Sólarhrings þjónusta fyrir skip og báta
Löndunarkrani, rafmagn og vatn

Nánari upplýsingar á vestmannaeyjahofn.is

Vestmannaeyjahöfn

Skildingavegur 5 - 902 Vestmannaeyjar - Sími 488 2540



- Eldsneytisþjónusta
- Ferðaþjónusta
- Fiskmarkaður
- Flutningsþjónusta
- Ísstöð
- Heilsugæsla
- Köfunarþjónusta
- Löndunarþjónusta
- Siglingatækjaþjónusta
- Slippur fyrir minni báta
- Veiðafæraþjónusta
- Vélsmiðjur



■ Flotbryggjur eru meðal nýrra vara sem Köfunarþjónustan selur og þjónustar. Slíkar bryggjur selur fyrirtækið frá tveimur framleiðendum, annars vegar SF Marina í Svíþjóð og hins vegar Canadadocks.

GA

SMÍÐAJÁRN

- STERK Í STÁLINU -

ÁRATUGA REYNSLA
AF INNFLUTNINGI OG SÖLU Á SVÖRTU STÁLI



RYÐFRÍTT STÁL, ÁL & PLAST
ÖRT VAXANDI Á ÍSLENSKUM MARKAÐI



**MIKIÐ ÚRVAL AF EFNI Á LAGERUM OKKAR
ÖFLUG SÉRPÖNTUNARÞJÓNUSTA
VIÐ BYGGJUM Á TRAUSTUM GRUNNI**

AFGREIÐSLUTÍMAR
Mán-Fim 8-17
Fös 8-16

ÍSHELLA 10
221 Hafnarfjörður
Skrifstofa og lager
568 6844

RAUÐHELLA 2
221 Hafnarfjörður
Sölumenn og lager
568 6844

ODDEYRARSKÁLI
600 Akureyri
Söluskrifstofa
568 6824

568 6844
ga@ga.is
www.ga.is

RARIK - framsækið tæknifyrirtæki í orkuskiptum

RARIK hefur undanfarin misseri gengið í gegnum miklar breytingar undir stjórn Magnúsar Þórs Ásmundssonar forstjóra og starfsfólks hans sem hefur leitt stefnubreytingu félagsins. Breytingarnar miða að því að uppfæra RARIK fyrir 21. öldina sem tæknifyrirtæki í orkuskiptum á landsbyggðinni en fram undan eru þýðingarmiklar breytingar fyrir landsbyggðina.

Innan fárra ára verða raforkuverki landsins að hluta orðin dreifstýrð en þau hafa fram að þessu verið miðlæg. Staðan hefur verið sú að raforkan er framleidd í stórum virkjunum sem flutningskerfi Landsnets flytur svo frá framleiðendum til stórnótenda og dreifiveitna, eins og RARIK, sem dreifir svo rafmagn til smærri notenda. Rekjar eru fimm dreifiveitur á landinu en auk RARIK eru það Veitur, Orkubú Vestfjarða, Norðurorka og HS Veitur sem sinna þessu hlutverki.

Gerir orkuskiptin á landsbyggðinni möguleg

Orkuskiptin á Íslandi eru drifin áfram af loftslagsvá, væntingum viðskiptavina og tækniframförum en ekki síður af einstakri stöðu Íslands sem framleiðanda orku með endurnýjanlegum orkugjöfum. Þörf dreifstýringar eykst eftir því sem smávirkjnum og örvirkjunum fjölga á landinu. Vegna þessarar einstöku stöðu hvað endurnýjanlega orku varðar munu sífellt fleiri notendur framleiða eigin endurnýjanlegu orku með smávirkjnum sem þýðir að innan fárra ára munum við sjá fleiri smærri aðila framleiða rafmagn með sólarcellum, vindmyllum og litlum vatnsvirkjunum. Þá munu hleðslubankar ryðja sér til rúms á orkumarkaðnum en þeir stuðla að betri nýtingu orkunnar þar sem hægt er að safna henni upp þegar álag er lítið til að nýta á álagspunktum. Hleðslubankar sporna þannig við offjölfestingu í raforkuverkinu.



■ Alls starfa 200 manns hjá RARIK í dag og 70% þeirra á landsbyggðinni.



■ Fyrirtækið ætlar sér stórt hlutverk í að leiða þýðingarmiklar breytingar í orkuskiptum á landsbyggðinni.



■ Þjónustubíll RARIK á Norðurlandi. Að sjálfsögðu er hann rafknúinn.

Birtingarmynd þessa getur t.d. verið sú að heimili á Húsavík

kaupi hleðslustöð fyrir rafbil sem geti miðlað umframorku af rafbilnum aftur inn á kerfið þegar meiri orku er þörf. Raforkuverð getur þannig orðið hvati til að fullhlaða bil á nóttunni þegar álag á kerfinu er sem minnst og þegar fram líða stundir mun það einnig ýta undir mismunandi raforkuverð til að stýra álagi yfir sólarhringinn. Raforkunotandi verður þannig einnig þátttakandi í rafdreifikerfinu og í orkuskiptunum og það er þetta módel sem RARIK leggur mikla áherslu á að verði virkast sem fyrst.

með sama hætti í kerfinu og smávirkanir.

Undirbúningur þessarar þróunar hófst fyrir mörgum árum, m.a. í breytingum RARIK á loftlinakerfi í jarðstrengjakerfi. Í dag er 75% af raforkuverki RARIK strengvætt og er markmiðið að ljúka strengvæðingu að öllum byggðum bóllum fyrir árið 2030 og öllu dreifikerfi RARIK fyrir árið 2035. Áreiðanleiki kerfisins mun þannig aukast verulega, sem skiptir miklu máli fyrir Íslendinga á tímum loftslagsvá.

Skipulagsbreytingar innleiddar 1. október

Til að undirbúa RARIK undir breytingar á hlutverki dreifiveitnanna var ráðist í skipulagsbreytingar 1. október sl. Þróun og framtíð er nýtt svið hjá RARIK en þar verður fókusinn á orkuskiptin, nýja tilhögun, nýja orkugjafa og framtíðarskipan. Sviðið Viðskiptatækni og skilvirkni mun þróa tæknilegar lausnir sem felast í upplýsingatækni og nýta fjarskipti og sjálfvirkni. Nýtt svið Viðskiptaþjónustu mun takast á við nýtt hlutverk viðskiptavina sem hluta af okkar kerfi og þar verður gríðarleg áhersla lögð á betri þjónustu og samskipti við viðskiptavini.

Í dag starfa um tvö hundruð manns hjá RARIK og yfir 70% þeirra eru starfandi á landsbyggðinni. RARIK auglýsir öll störf sérfræðinga og stjórnenda án staðsetningar, sé þess kostur. Þótt höfuðstöðvar RARIK séu í Reykjavík er um landsbyggðarfyrirtæki að ræða, fyrirtæki sem á í miklum viðskiptasamböndum við höfuðborgarsvæðið þótt notkun á raforku sé annars staðar á landinu.

rarik.is



ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

ALLT Á EINUM STAÐ

www.voot.is

Skarfagörðum 4
104 Reykjavík
s. 581-2222

Ólafsbraut 19
355 Ólafsvík
s. 436 - 1214

Norðurtangi 1
600 Akureyri
s. 841-1322

HJÁ ÍSRÖR FÆRÐU INNTAKSPÉTTI FRÁ KRASO[®]

EINFACH+DICHT



NÝTT

INNTAKSPÉTTI FYRIR
KJARNABORÐ OG RÖR



VERK UNNIÐ Á ÍSLANDI INNTAKSPÉTTI
OPIN OG SETT EFTIRÁ

FJÖLPÉTTI
FYRIR STRENGI.

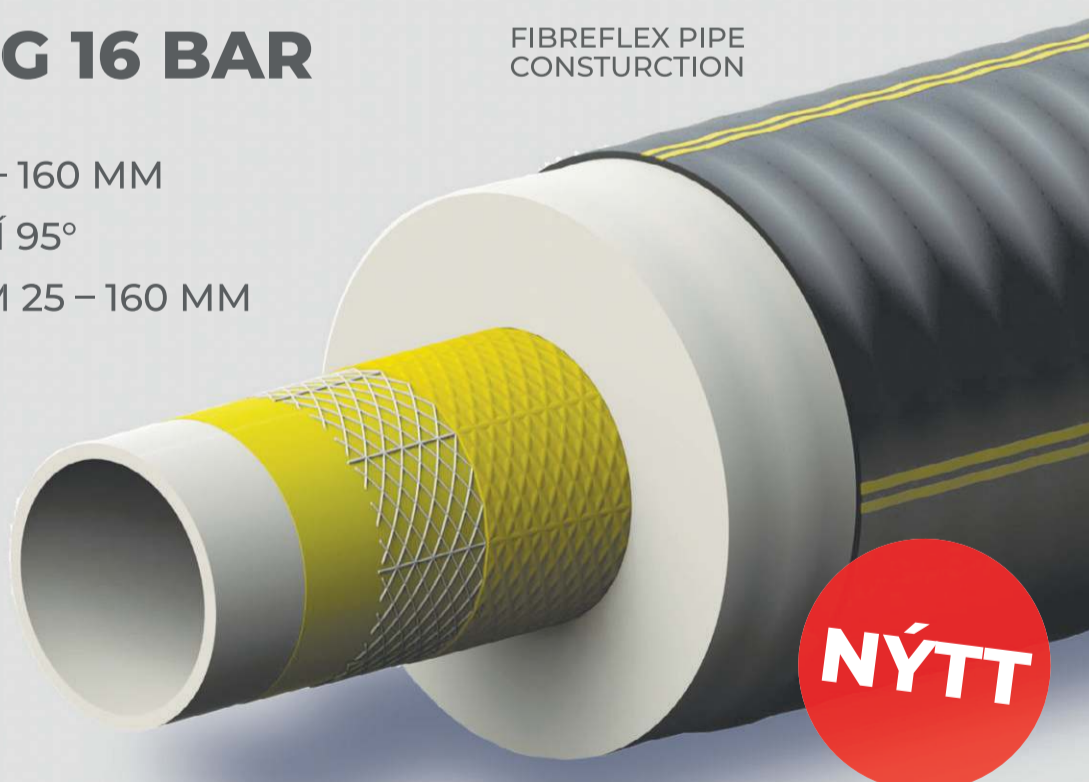
INNTAKSPÉTTI FYRIR BROTIN
EÐA ÓREGLELEG GÖT

NÝ GERÐ HITAVEITURÖRA HJÁ ÍSRÖR FIBREFLEX 10 BAR OG 16 BAR

FIBREFLEX PIPE
CONSTRUCTION

- FIBREFLEX RÖR FÁST Í RÚLLUM 25 – 160 MM
- MEIRA HITAPÓL, VINNSLUHITI UPP Í 95°
- FIBREFLEX NÚ FÁANLEGT Í RÚLLUM 25 – 160 MM
- PE KÁPA RIFFLUÐ

RK Radius - Kelit
Infrastructure



NÝTT

HRINGHELLA 12 | 221 HAFNAFJÖRÐUR | SÍMI 565 1489
FARSÍMI 894 5955 | ISROR@ISROR.IS | WWW.ISROR.IS

ÍSRÖR

Áhugaleysi stjórnvalda vekur furðu

Rætt við Lúðvík Geirsson, formann Hafnasambands Íslands

„Nokkrar af stærstu höfnum landsins hafa sýnt einlægán áhuga á því að fara í orkuskipti og lagt í kostnaðarsamar framkvæmdir þess vegna á síðustu misserum. Með því hafa hafnirnar viljað mæta kröfum almennings og stjórnvalda um að draga úr mengun og stuðla að grænni orkunotkun skipanna. Því miður hafa margir opinberir aðilar ekki sýnt þessu frumkvæði okkar mikinn stuðning og nú síðast hafnaði Orkusjóður umsókn fjögurra hafna um styrk til að efla landtengingar enn frekar. Það er okkur hjá Hafnasambandi Íslands ráðgáta,“ segir Lúðvík Geirsson, hafnarstjóri í Hafnarfirði og formaður sambandsins.

Milljarða framkvæmdir

Lúðvík segir að gríðarlegur kostnaður felist í því að koma upp landtengingum fyrir rafmagn í höfnum landsins og alveg ljóst að án stuðnings opinberra aðila sé tómt mál að tala um að þær verði að veruleika í þeirri mynd sem menn hafa séð fyrir sér.

„Þetta eru einfaldlega stærri og kostnaðarsamari verkefni en hafnirnar ráða við. Þær allra stærstu hafa sýnt frumkvæði í



■ Lúðvík Geirsson, formaður Hafnasambands Íslands. „Þetta er auðvitað gróf mismunun á milli atvinnugreina því hafnirnar eru í grimmm samkeppnisrekstri, hafi menn ekki áttað sig á því.“

þessu og lagt út í kostnaðarsamar framkvæmdir fyrir eigin reikning upp á mörg hundruð milljóna.

Stóra myndin er hins vegar sú að ef við ætlum að koma upp háspennutengingum í helstu höfn-

um, m.a. fyrir stóru erlendu farþegaskipin, þá þarf að verja milljörðum króna til verkefnisins

á tiltölulega skömmum tíma. Það er algerlega borin von að hafnirnar ráði við slíkar fjárfestingar



Stólpi Gámar fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar eru með lausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

- Húseiningar
- Salernishús
- Geymslugáma
- Einangraða gáma
- Purrháma
- Hitastýrða gáma

Við bjóðum upp á gæða framleiðslu frá **Containex**, færanlega starfsmannaaðstöðu frá **EuroWagon.dk** og gáma og vöruskemmur frá **BOS**.

Rakaskiljur og blásara frá **Heylo**, rykvarnarkerfi frá **ZIPWALL**, og parket-og vinilklippur frá **BULLET TOOLS**.

www.stolpigamar.is



Stólpi Gámar

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

af eigin aflafé. Stjórnvöld verða einfaldlega að gyrða sig í brók og koma að verkefninu með myndarlegum og víðtækum hætti.”

Lúðvík leggur áherslu á að forsvarsmenn hafnanna séu ekki að biðja um heildarfjármögnun heldur fyrst og fremst fjárhagslegan stuðning og um leið hvatningu í verki til hafnanna um að ná settum markmiðum stjórnvalda um hröð orkuskipti. „Ef þessi háleitu markmið stjórnvaldanna um umhverfismál eiga að ná fram að ganga þurfa menn að snúa saman bökum og samstillta kraftana. Þessi synjun um styrk úr Orkusjóði á dögnum var okkur því gríðarleg vonbrigði og við hreinlega neitum að trúa því að þannig eigi málin áfram að ganga.”

Algjört áhugaleysi orkuveitnanna

„Það er fleira sem hefur valdið okkur hjá höfnunum vonbrigðum, meðal annars algjört áhugaleysi orkuveitufyrirtækjanna á því að taka beinan þátt í þessari háspennuvæðingu líkt og gert hefur verið í Noregi. Hlutverk Landnets og fleiri dreifingarfyirtækja er að tryggja almenningi og atvinnulífinu næga raforku. Hvað hafnirnar varðar er hvorugu til að dreifa víða um land. Þessi fyrirtæki í eigu almennings virðast einnig líta svo á að hafnirnar eigi einar og sér að fjárfesta fyrir milljarða og reka stórfellda innviði rafveitna fyrir allan skipaflotann, bæði innlend fiskiskip og erlend farþegaskip. Og það sem verra er: höfnum landsins er gert að greiða fullt aflgjald í orku til dreifiveitna eins og hver önnur stóriðja með afltoppum sem eru í engu samhengi við stóriðjurekstur. Þetta er auðvitað gróf mismunur á milli atvinnugreina því hafnirnar eru í grimmum samkeppnisrekstri, hafi menn ekki áttað sig á því,” segir Lúðvík.

Tíminn er að renna út

Undanfarin sumur hefur stórum farþegaskipum fjölgað mjög hér á landi og margir haft vaxandi áhyggjur af mengun því samfara. Lúðvík segir að hafnirnar séu vel meðvitaðar um þetta vandamál og vilji því tryggja að umhverfisvænni skip geti lagst að bryggju; skip sem geti slökkt á dísilknúnum aflvélum á meðan þau eru við bryggju og tengst rafmagn úr landi.

„Á síðasta sumri fjölgaði erlendum farþegaskipum um liðlega 40% frá fyrra ári og allt bendir til þess að þessi aukning haldi áfram á næstu árum. Þessi skip fóru til um 30 hafna á strandlengjunni og stuðluðu því mjög að dreifingu ferðamanna og sköpuðu tekjur og atvinnutækifæri vítt og breitt um landið. Það skiptir þessi byggðarlög miklu máli að þeim verði gert kleift að taka á móti grænum skipum inn í framtíðina því öll helstu skipafélögin sem hingað sigla eru að láta smíða ný skip þar sem tenginga við rafmagn í landi er krafist. Þá má einnig minna á kvaðir sem settar hafa verið á hafnir í evrópska flutningsnetinu um að ljúka landtengingum fyrir árið 2030. Klukkan gengur því á okkur í þessum efnu og nú duga því ekki orðin tóm lengur,” segir Lúðvík Geirsson að lokum.

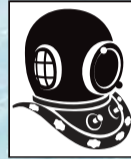


■ Fyrsta háspennutenging við farþegaskip hérlendis var tekin í notkun á sjómannadaginn 2022 þegar farþegaskipið Le Bellot var tengt við háspennukerfið á Suðurbakka í Hafnarfjarðarhöfn.



■ Grænlenstur togari tengdur við rafmagn á Hvalleyrabakka. Tugir skipa hafa nú verið tengd við rafmagn í Hafnarfirði og er nýbyrjað að tengja við Miðbakka í Reykjavík.

KÖFUNAR



ÞJÓNUSTAN

- ▶ **Almenn köfunarþjónusta**
Björgunarverkefni
Hafnarmannvirki
Fráveituútrásir
Skip og útgerðir
o.m.fl.
- ▶ **Flotbryggjur**
Innflutningur, ráðgjöf,
þjónusta og uppsetning
- ▶ **Botnrannsóknir**
Fjölgeislamælingar
Setþykktarmælingar
Kjarnaboranir
í laus jarðlög
- ▶ **Vörusala**
Mengunarvarnir
Loftbólugirðingar
DPOL-ruslasöfnun
í sjó og vatni
Tenglastólpar



ÖFLUGT TEYMI
SEM TEKST Á VIÐ
FJÖLBREYTT VERKEFNI
VIÐ KREFJANDI AÐSTÆÐUR



Vottaðir neðansjárvar suðumenn / viðurkenndir af fjórum flokkunarfélagum
Sími 863 5699 • www.kafari.is



■ Landað úr línuskipinu Páli Jónssyni GK í Grindavíkurhöfn. Afurðaframleiðsla sjávarútvegsfyrirtækjanna í Grindavík nemur hátt í 50 þúsund tonnum á ári.

Grindavíkurhöfn horfir til tækifæra sem vöruflutningahöfn

Hafnaryfirvöld í Grindavík hafa nú til skoðunar hvort skynsamlegt og fýsilegt sé að ráðast í framkvæmdir og breytingar í og við höfnina til að auka þjónustu við vöruflutningaskip og skemmtiferðaskip. Sérstaklega eru það þrjú þættir sem knýja á um þetta mat, þ.e. uppbygging landeldis á Reykjanesi með tilheyrandi þörf fyrir hafnaþjónustu vegna aðfanga og útflutnings afurða, útflutningur á afurðum sjávarútvegsfyrirtækja og annarra fyrirtækja í Grindavík og loks aukinn áhugi skemmtiferðaskipa á að hafa viðdvöl í Grindavík og fara þaðan með farþega í skoðunarferðir um Reykjanes.

Aðstaðan forsenda fyrir áhuga skipafélaganna

Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri í Grindavík, segir að í hafnaþjónustu sem annarri atvinnustarfsemi sé brýnt að vaka yfir tækifærum til að auka tekjur og taka þátt í samkeppninni.

„Í sjálfu sér er það fyrst og fremst okkar eigin ákvörðun hvort við setjum stefnuna á að verða útflutnings- og vöruflutningahöfn. Það er síðan alltaf ákvörðun flutningaskipafélaganna hvar þau vilja hafa viðdvöl en forsendan fyrir því að skipafélagin horfi til okkar er að aðstaða til þjónustu við flutningaskip í og við höfnina sé fyrir



■ Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri í Grindavík. „Við viljum gjarnan sjá að vörur sem hér eru framleiddar fari héðan í útflutning í stað þess að vera fluttar landleiðina til annarra hafna og skipað þaðan út.“

hendi. Við höfum látið vinna fyrir okkur matsskýrslu á möguleikum í þessari þjónustu fyrir Grindavíkurhöfn og niðurstaða hennar er sú að ef aðstaðan er fyrir hendi þá eru yfirgæfandi líkur á að

skipafélög komi í kjölfarið og að þannig byggist vöruflutningaþjónustan upp. Við vitum að við erum vel staðsett hér á Reykjanesinu gagnvart ýmsum þáttum, sem og siglingaleiðum að og frá

landinu, þannig að það eru ýmsir kostir sem við sjáum í hendi okkar,” segir Sigurður.

Afurðaframleiðsla á svæðinu að stórukast

Afurðaframleiðsla sjávarútvegsfyrirtækjanna í Grindavík er um 50 þúsund tonn á ári og miðað við áform í landeldi í nágrenninu gæti sú tala tvöfaldast á komandi árum þegar fiskeldisafurðirnar bætast við. Í dag er sjávarafurðum frá Grindavík skipað út í öðrum höfnum.

„Bara þessar tölur segja okkur að forsendur fyrir uppbyggingu í vöruflutningum á sjó og þjónustu Grindavíkurhafnar við flutningaskip breytast verulega með stóruaukinni afurðaframleiðslu í landeldi. Við viljum gjarnan sjá að vörur sem hér eru framleiddar fari héðan í útflutning í stað þess að vera fluttar landleiðina til annarra hafna og skipað þaðan út,” segir Sigurður.

Ákvörðun á næstu mánuðum

Þær breytingar sem helst þyrfti að ráðast í á mannvirkjum í Grindavíkurhöfn snúa helst að úrbótum á snúningsrými í höfninni, lagfæringum á innsiglingunni og aukningu athafnarýmis á landi.

„Við höfum nú þegar fína bryggjukanta með góðu dýpi og þeir nýtast okkur líka vel fyrir

flutningaskip. Snúningsrými innan hafnar þurfum við að bæta, við þurfum að gera lagfæringar í innsiglingunni og loks þarf fyllingar á landi fyrir athafnasvæði í kringum gámaþjónustu. Allt eru þetta vel framkvæmanleg verkefni. Að öðru leyti erum við með alla innviði til að að byggja upp góða flutningaskipþjónustu. Vissulega fellur nokkur kostnaður til vegna framkvæmda en stóri kosturinn er að aukin þjónusta á þessu sviði útheimtir ekki hækkun rekstrarkostnaðar. Í reynd erum við því að horfa til þess að nýta núverandi hafnarmannvirki betur og auka tekjur af þeim,” segir Sigurður en meðal annars er þessar vikurnar verið að meta framkvæmdaverkefni og útfærslur. Allt er þetta liður í að undirbúa ákvörðun um framtíðarstefnu hafnarinnar.

„Við erum í hægum skrefum að vinna okkur í átt að ákvörðun og ég reikna með að sú stefnumótaandi ákvörðun muni liggja fyrir innan nokkurra mánaða. Ef við stígum skrefið munum við þó alltaf fara í þessa uppbyggingu í takti við aukna eftirspurn, hvort heldur það eru vöruflutningar, þjónusta við skemmtiferðaskip eða annað,” segir Sigurður.

NÝJUNG Í OLÍUHREINSUN

BETRI OLÍA – LENGRI LÍFTÍMI



 **GREENOIL**
STANDARD®



Bjóðum nú öflugan síubúnað frá danska fyrirtækinu GREENOIL fyrir skip og báta.

Síukerfið hefur náð mikilli útbreiðslu á Norðurlöndum á skömmum tíma og kemur í staðinn fyrir olíuskilvindur

Hafðu samband og kynntu þér kosti kosti síukerfisins frá GREENOIL.

- Auðveld og fljótleg síuskipti án olíuleka
- Engin sér verkfæri þarf til að skipta um síu
- Engin snerting við olíu þegar skipt er um síur
- Litill rekstrarkostnaður
- Bætt olíugæði
- Lengri líftími glussa og smurólíu

www.aflhlutir.is

 **AFLHLUTIR**

Selhellu 13 | 221 Hafnarfirði | Sími 544 2045 | aflhlutir@aflhlutir.is

Þekkingin úr sjómennskunni nýtist vel í starfinu

Rætt við Bjarna Pétursson, nýjan sviðsstjóra skipaþjónustu Slippisins Akureyri

„Reynslan úr sjómennskunni nýtist mér afar vel í starfinu. Maður þekkir vinnuna, vinnuuhverfið, og hugtökin sem skipaþjónustunni tengjast. Ég reyni að nýta mér alla þá reynslu sem ég hef, bæði úr fyrri störfum hér hjá Slippnum og úr sjómennskunni en samt sem áður er ég að læra eitthvað nýtt á hverjum einasta degi,” segir Bjarni Pétursson, vélstjóri og vélfræðingur, sem tók nú í októberbyrjun við stöðu sviðsstjóra skipaþjónustu Slippisins Akureyri.

Ekkert toppar loðnuveiðarnar

Bjarni er uppallinn Húsvíkingur og var í iðnnámi sínu á samningi hjá Slippnum á sínum tíma en eftir það fór hann í sjómennsku, fyrst sem háseti og síðar vélstjóri bæði hjá Samherja, DFFU í Þýskalandi en var síðan í 10 ár á uppsjávarskipinu Jónu Eðvalds hjá Skinney Þinganesi á Höfn. Fyrir tveimur árum tók hann svo ákvörðun um að fara í land á ný og hefur síðan starfað sem verkstjóri, verkefnastjóri og nú sviðsstjóri skipaþjónustu hjá Slippnum Akureyri.

„Ég vildi vera meira með fjölskyldunni og ákvað þess vegna að koma í land þó ég hafi kunnað vel við sjómennskuna og fengið að kynna mismunandi fornum útgerðar. Uppsjávarveiðarnar eru skemmtilegar og alveg sérstaklega loðnuveiðarnar. Þær eru rósín í þessum bransa. Það er einhver alveg sérstök stemning og spennan sem fylgir þeim,” segir Bjarni.

Upptökumannvirkin í lykilhutverki

Slippurinn Akureyri hefur yfir að ráða öflugum upptökumannvirki; tveimur dráttarbrautum og flotkví sem getur tekið 5000 tonna skip, allt að 120 metra löng. Fyrirtækið ræður þannig við að taka stærstu fiskiskip landsmanna upp og einmitt nú í október var eitt þeirra, frystitogarinn Sólberg ÓF-1, í slippþjónustu og viðgerð. Bjarni segir verkefni skipaþjónustu Slippisins mjög fjölbreytt og í reynd séu engir tveir dagar eins í þessu starfi.

„Á okkar verkefnasviði er að taka upp skip, hreinsun, málun, almennt viðhald og smærri sem stærri viðgerðir. Þær geta tengst reglubundnu viðhaldi en það koma líka alltaf upp tilvik þar sem verða bilanir og þá getum við þurft að hliðra til í okkar dagskrá til að taka skip upp með skömmum fyrirvara. Þó slíkt geti raskað verkefnum í kringum önnur skip þá sýna útgerðir því almennt mikinn skilning þegar svona lagað gerist. Það vita það allir hversu mikið er í húfi að skip tefjist sem minnst frá veiðum,” segir Bjarni.

Útgerðirnar hugsa vel um skipin

Hefðbundin slippverkefni, sem



■ Flotkví Slippisins getur tekið allt að 5000 tonna skip.



■ Þétt skipað við viðlegukantinn, í dráttarbrautum og flotkví slippisins nú í haust. Mikil verkefni hafa verið hjá fyrirtækinu í ár.



■ Bjarni við skrufublað skips sem er í skipaþjónustu hjá Slippnum. Dráttarbrautir og flotkví eru lykilmannvirki í þessari þjónustu fyrirtækisins.



■ Bjarni Pétursson er nýr sviðsstjóri skipaþjónustu Slippisins Akureyri.

svo eru oftast kölluð þegar um er að ræða botnhreinsanir, málun og almennt viðhald, segir Bjarni að séu eðlilega mest yfir sumarmánuðina.

„Það hefur verið mjög mikið að gera hjá okkur alveg frá í mars og fram á þennan tíma. Veðrið getur auðvitað haft áhrif á þessi málningarverkefni en okkur hefur samt sem áður tekist að vinna stór verkefni bæði í vor og haust. Tímabilið hefur því lengst í skipaþjónustunni,” segir Bjarni en almennt ber hann mikið lof á útgerðir fyrir að sinna reglubundnum slippþökum og hugsa vel um skipin.

„Ég er ekki í nokkrum vafa um að gott viðhald á skipunum borgar sig alltaf þegar upp er staðið og góð regla er að skip séu tekin upp í slippþjónustu á um tveggja ára fresti. Mér finnst útgerðirnar hafa þessa hluti í góðu lagi og skipuleggja sig fram í tímann út frá þessu. Sem dæmi þá er þegar mjög mikið bókað í skipaþjónustunni hjá okkur á næsta ári og sumar útgerðir eru búnar að bóka hjá okkur tíma sumarið 2025,” segir Bjarni. Misjafnt er hvenær útgerðum hentar best að

fara með skip sín í slippþjónustu og nefnir Bjarni sem dæmi að útgerðir uppsjávarskipa vilji gjarnan komast að yfir sumarið þegar loðnu- og kolmunnaveiði er lokið og áður en makrílveiðar og síldveiðar taka við.

Verkefni fjölbreytt

„Okkar þjónustu- og þekkingarsvið hér hjá Slippnum er mjög vítt og auk málningar- og smærri viðhaldsverkefna geta verkefni verið viðamikil, allt upp í vélarupptektir, vinnu við stýrisbúnað, öxla og skrufubúnað, auk verkefna sem snúa að vinnslubúnaðinum um borð. Slippurinn hefur mikla reynslu í framleiðslu á vinnslubúnaði og það getur í mörgum tilfellum hentað útgerðunum mjög vel að taka hjá okkur allan pakkann í einu, þ.e. slippþjónustuna, stærri viðgerðir og breytingar sem snúa að vinnslubúnaði. Þess vegna segi ég að mín vinna frá degi til dags er ákaflega fjölbreytt og skemmtileg og í mörg horn að líta,” segir Bjarni en auk þjónustu við íslenskar útgerðir eru verkefni við erlend skip alltaf í bland og mikið um fyrirspurnir erlendis frá.

Um 130 manns starfa við skipaþjónustu Slippisins Akureyri og vinnudagarnir geta oft verið langir. Heildarfjöldi starfsmanna fyrirtækisins er 150-170 manns að jafnaði.

„Á þessari háönn skipaþjónustunnar á árinu vinnum við yfirleitt lengur á virkum dögum og alltaf á laugardögum. Okkar leiðarljósið er að þjónusta viðskipavini hratt og vel,” segir Bjarni og undirstríkar um leið að brýnt sé að fleira ungt fólk velji að mennta sig á málmíðnaðarsviðinu. „Okkur fer að vanta fleira starfsfólk og þess vegna skiptir máli að verkmenntun eflist enn frekar.”



**VIÐ GERUM
ÚT Á GÓÐA
ÞJÓNUSTU**



Héraðsprent

FJARÐABYGGÐARHAFNIR

- Mjóafjarðarhöfn
- Norðfjarðarhöfn
- Eskifjarðarhöfn
- Mjóeyrarhöfn
- Reyðarfjarðarhöfn
- Fáskrúðsfjarðarhöfn
- Stöðvarfjarðarhöfn
- Breiðdalsvíkurhöfn



FJARÐABYGGÐ
www.fjardabyggd.is

Síubúnaður frá GreenOil leysir olíuskilvindur af hólmi

Fyrirtækið Afhlutir ehf. hefur frá stofnun árið 2006 byggt upp fjölbætta þjónustu í sjávarútvegi, selur vélbúnað, gíra og tengdan búnað í minni báta og annast viðgerðar- og vélbúnaðarþjónustu við uppsjárflotann. Fyrirtækið er nú að hefja sölu á síubúnaði frá danska fyrirtækinu GreenOil en þar er um að ræða kerfi sem kemur í staðinn fyrir skilvindur sem þekktar eru í bátum og skipum til hreinsunar á smurólíu, gasólíu og glussa. Björn J. Björnsson, framkvæmdastjóri Afhluta, segir síubúnaðinn skila góðri hreinsun og þar með umhverfislegum ávinningi, auk þess sem hreinni olíur lengi endingartíma vélbúnaðarins.

Siur úr lambsull

„Síubúnaðurinn frá GreenOil hefur náð miklum vinsældum í bátum og skipum á Norðurlöndunum og við teljum hann eiga mikið erindi á íslenskan markað, bæði í fiskibáta, fiski- og flutningaskip. Bæði fer lítið fyrir þessum búnaði og svo er öll umgengni þrífalegri, aðeins þarf að skipta um síur og sá verkþáttur er einfaldur,“ segir Björn en siurnar sjálfar eru framleiddar úr lambsull og umhverfisvænar eftir því.

Öflug hreinsun – lægri rekstrarkostnaður

„Stærsti ávinningurinn af þessu kerfi er hversu öflug hreinsunin er, ekki síst í glussahreinsuninni því með GreenOil kerfinu verður endingartími glussa mun lengri.



■ Björn J. Björnsson, framkvæmdastjóri Afhluta.

Ávinningurinn skilar sér því fljótt við það að skipta yfir í þetta kerfi,“ segir Björn og bendir á að búnaðurinn hafi t.d. mikið verið seldur í ferjur á Norðurlöndunum.

„Í þeim rekstri líkt og öðrum skiparekstri skiptir hver kostnaðarþáttur máli og reynslan er sú að síubúnaðurinn frá GreenOil lækkar rekstrarkostnað skipafélaga og útgerða,“ bætir Björn við og áréttar að verð á búnaðinum hjá Afhlutum sé hagstætt.

Viðfeðmt þjónustusvið Afhluta

Stöðugur vöxtur hefur verið í rekstri Afhluta frá stofnun fyrirtækisins og nú í sumar varð það í kjölfareigendabreytinga systurfyrirtæki tveggja annarra stórra þjónustufyrirtækja á vélbúnaðarsviðinu, þ.e. PON og VHE. Saman kynntu fyrirtækin starfsemi sína á iðnaðarsýningunni í Laugarðalshöll í lok ágúst og fengu að sögn Björns góðar viðtökur.

Björn segir að sem fyrr leggi



■ Olíusíunin er mjög öflug, sem t.d. lengir líftíma glussans um borð og bætir bruna gasólunnar. Siurnar sjálfar eru úr lambsull.



Öflug hafnaþjónusta í Snæfellsbæ

Hafnarsjóður Snæfellsbæjar rekur þrjár hafnir, þ.e. Ólafsvíkurhöfn, Rifshöfn og Arnarstapahöfn, auk hafnarmannvirkja á Búðum og Hellnum.

Við leggjum metnað í okkar þjónustu við skip og báta og að hafnarsvæði okkar séu aðgengileg og snyrtileg. Það er alltaf líf á bryggjunum í Snæfellsbæ.

Verið velkomin í viðskipti.



**HAFNIR
SNÆFELLSBÆJAR**

Rifshöfn
Sími 433-6924
rifshofn@snb.is

Arnarstapahöfn
Sími 430-3723
olafsvikurhofn@snb.is

Ólafsvíkurhöfn
Sími 433-6921
olafsvikurhofn@snb.is

www.snb.is



■ Síukerfin frá GreenOil eru fánleg í mismunandi útfærslum eftir því hvað hentar hverjum bát eða skipi.

Afhlutir mikla áherslu á sjávarútvegspjónustuna með sölu á t.d. vélbúnaði frá Deutz og John Deere, fiskidælum frá SeaQuest og Twindisc gírum. Þá eru Afhlutir með öflugar varaafstöðvar frá Cummins Power Generation fyrir t.d. fiskeldi og ýmsar aðrar atvinnugreinar sem þurfa á öruggu rafmagni að halda.

„Hér eftir sem hingað til er góð og snögg þjónusta við viðskiptavinum okkar leiðarljós. Hana byggjum við á fagþekkingu í vélbúnaði og frábærum viðskiptatengslum við birgja okkar víða um heim,“ segir Björn.

AUÐLINDIN



Daglegar fréttir af íslenskum sjávarútvegi

audlindin.is

AUÐLINDIN

Auglýsingasími 898 8022 - inga@ritform.is



■ Uppsetning á gámi fyrir varaafstöð. Vélin er af gerðinni Mitsubishi S16R-PTA2 1750 kVA PRP.



■ Í samstarfi við Arctic Auxiliary Systems GmbH bjóða MD Vélar ehf. upp á mikið úrval af varaafstöðvum.

MD Vélar ehf.

Bjóða sérhæfðar varaafstöðvar fyrir norðlægar aðstæður

„Þörf fyrir varaafstöðvar er mikil og vaxandi í atvinnulífinu og það á ekki síst við um t.d. landeldisstöðvar sem nú er víða verið að byggja. Verði landeldisstöðvar fyrir rofi á rafmagni verður stórtjón á stuttum tíma í fiskeldi og þess vegna eru vara-

afstöðvar nauðsynlegur búnaður í slíkum atvinnurekstri. Það sama á við um margar aðrar greinar atvinnulífsins, t.d. gagnaver, heilbrigðisþjónustu, flugvelli og þannig má áfram telja,” segir Kári Jónsson, rekstrarstjóri og einn eigenda

MD Véla ehf. í Reykjavík en fyrirtækið hefur nýverið gert samstarfssamning um sölu og þjónustu varaafstöðva hér á landi frá þýska fyrirtækinu Arctic Auxiliary Systems GmbH. Kári segir framleiðslu fyrirtækisins sérstaklega lagaða að kröfum

og aðstæðum á norðlægum slóðum, líkt og nafn framleiðandans gefur til kynna.

Vélar fyrir norðlægar aðstæður
„Arctic Auxiliary Systems er ungt fyrirtæki en engu að síður er þar mikil þekking innanborðs því að-

aleigendurnir eru reynslumiklir menn á þessu sviði og koma frá Þýskalandi og Svíþjóð. Þarna er mikil þekking á því hvernig byggja skal upp öflugar dieselknúnar aflstöðvar sem standast t.d. veðurfar við erfiðustu aðstæður á norðurslóðum, á Norðurlöndunum og í Norður-Evrópu. Við sáum því fljótt að þetta væri búnaður sem hentar mjög vel fyrir íslenska markaðinn,” segir Kári en þýska varaafstöðvarnar bjóðast í mismunandi stærðum og útfærslum eftir því sem best hentar hverjum viðskiptavini.

„Í gegnum þennan samstarfssamning við Arctic Auxiliary Systems getum við komið okkar áherslum og sérókum á framfæri en það getur verið mjög mismunandi í hvaða aðstæðum búnaðinum er komið fyrir. Hann getur verið innanhúss en er líka fánlegur uppsettur í gámi sem er einfalt að tengja og jafnvel flytja til ef þá þarf að halda. Varaafstöðvar geta þjónustað heilu bæjarfélögin og svo allt niður í einstök fyrirtæki og jafnvel eru margar litlar stöðvar hjá fyrirtækjum á borð við landeldisstöðvarnar og gagnaverin, svo dæmi séu tekin,” segir Kári en Arctic Auxiliary Systems hefur þegar náð mikilli fótfestu í framleiðslu varaafis fyrir fjarskiptanet í Svíþjóð þar sem sendar eru gjarnan staðsettir í fjallandi fjarri mannabyggð.

„Vegna okkar sérþekkingar og áratuga reynslu af sölu og þjónustu Mitsubishi véla höfum við verið að bjóða Mitsubishi vélar sem einnig hafa gefið mjög góða reynslu sem traustur valkostur fyrir meðal annars varaafli. MD



Þjónusta við siglinga- og fjarskiptabúnað skipa og annan rafeindabúnað um borð.

Sérhæfum okkur einnig í línustjórnabúnaði, svo sem LineTec og Captain Hook.

Vönduð vinna og skjót þjónusta

SKIPARADIÓ
MARINE ELECTRONIC SERVICE

Jonni

Sími: 859-8832

Email: Jonni@skiparadio.com

Jói

Sími: 853-8832

Email: Joi@skiparadio.com

Staðarsund 3

240 Grindavík

www.Skiparadio.com



■ Eigendur MD Véla ehf. eru þeir Hjalti Örn Sigfússon, Kári Jónsson og Haraldur Þór Sveinbjörnsson.

Vélar er með umboð á Íslandi fyrir Mitsubishi og því getum við einnig boðið upp á góða varahluta- og viðhaldsþjónustu hvort sem er hjá viðskiptavininum eða á sérhæfðu verkstæði okkar. Um viðhaldið sjá sérhæfðir starfsmenn með vélvirkjamenntun og mikla reynslu.

Raforkuöryggið skiptir öllu máli

Kári segir að í stöðugt vaxandi þjónustu MD Véla á þessu sviði felist bæði í ráðgjöf um val á búnaði, sala og síðan eftirlits- og viðhaldsþjónusta með búnaðinum.

„Við finnum aukinn áhuga í atvinnulífinu á varaafli. Sérþekking okkar hjá MD vélum er á dieselvélum og öllu sem þeim tengist, til dæmis í sjávarútvegi og öðrum stórum atvinnugreinum. Því lá beint við að breikka svið okkar með þjónustu við þennan ört vaxandi markað hér á landi,“ segir Kári. Í reglubundinni þjónustu við varaaflostöðvarnar felast t.d. ræsiþrófanir og þannig er reglulega gengið úr skugga um að búnaðurinn grípi örugglega inn í ef og þegar á þarf að halda.

„Best er auðvitað að varaafli þurfi að nota sem minnst en við þekkjum það vel hér á Íslandi að þó við búum við nokkuð tryggja framleiðslu á raforku þá getur flutningskerfið brugðist í vöndum veðrum. Þá er mjög mikils virði að hafa varaleið í framleiðslu raforku. En auk þess að hafa eftirlit með höndum felst okkar þjónusta og sérþekking líka í viðhaldi og viðgerðum á vélbúnaðinum,“ segir Kári.

Varaaflostöðvarnar segir Kári að séu þannig útbúnaðar að hægt er að tengjast þeim með fjarbúnaði og þær geti gengið í allt að mánuð eftir ræsi án þess að þurfa eftirlit á staðnum. „Þessi búnaður er þannig útfærður að hann grípur sjálfvirk inn í ef rof verður á rafmagni. Í því felst öryggið fyrir notandann og um leið er komið í veg fyrir bæði óþægindi og í mörgum tilfellum mikið tjón sem annars hlytist af rafmagnsleysi. Í atvinnulífi nútímans sem treystir mjög á rafbúnað í öllum kerfum þá verður varafl sífellt mikilvægara. Það skynjum við vel. Meðal okkar viðskiptavina er ný landeldisstöð í uppbyggingu sem þarf ekki eina heldur margar varaaflvélar og við erum nú þegar með í þjónustu varaflvélar frá 4kW upp í yfir 2.300 kW þannig að sviðið er mjög stórt,“ segir Kári Jónsson, rekstrarstjóri MD Véla ehf.

Grundarfjarðarhöfn

Meginþjónustuhöfn Vesturlands



Metár hjá höfnum Snæfellsbæjar í fyrra

„Við fórum upp í 120 landanir á dag þegar mest var á strandveiðinni í sumar og mjög marga daga voru strandveiðilandanir yfir 100 talsins. Það hjálpaði okkur mikið að landanirnar dreifðust vel yfir daginn svo að þetta gekk vel þó álagið væri mikið. Við vorum með um 18% af öllum lönduðum standveiðiafla sumarið 2022 hér í höfnum Snæfellsbæjar og ég gæti trúað við höfum aftur verið nálægt því hlutfalli í ár,“ segir Björn Arnaldsson, hafnarstjóri Snæfellsbæjar, aðspurður hvernig sumarið hafi gengið í hafnastarfseminni. Hafnir Snæfellsbæjar eru með þrjár hafnir undir, þ.e. í Ólafsvík, á Rífi og á Arnarstapa.

Björn segir að þegar nýtt fiskveiðiar gangi í garð 1. september færir meira líf í útgerð stærri bátanna en háannatími bátaflotans er þó þegar kemur fram yfir áramót og vetrarvertíðin hefst. Hvað strandveiðiaflann varðar segir Björn að hann fari að langstærstum hluta á fiskmarkað.

„Mörg fiskvinnslufyrirtæki hér á svæðinu loka yfir hásumarið vegna sumarleyfa og kvótaleysis eigin báta. Flestir strandveiðibátar nýta því fiskmarkaðina,“ segir Björn.

Metár í fyrra

Árið 2022 var stærsta ár í sögu hafna Snæfellsbæjar. Það ár var landaður afli í heild tæp 40 þúsund tonn.

„Hafnasjóður Snæfellsbæjar

varð til við sameiningu sveitarfélaganna hér á utanverðu nesinu árið 1994 og árið í fyrra var það besta síðan þá, bæði hvað varðar magn af lönduðum fiskafli og tekjur. Þegar fiskverð er hátt, eins og var allt árið í fyrra, þá skilar það sér beint til okkar í tekjum. Fyrir hafnir eins og okkar, sem byggja að stærstum hluta á tekjum af lönduðum fiskafli þá skiptir fiskverðið mjög miklu máli. Fiskverð hefur áfram haldist gott í ár en ýsan hefur þó lækkað í kjölfar þess að kvótinn var aukinn. Það er yfirleitt gangurinn í þessu að fiskverðið gefur eftir í tegundum ef aflamarkið eykst,“ segir Björn en nú á haustmánuðum hafa nokkrir heima bátar frá Snæfellsbæ einmitt á ýsuveiðum fyrir norðan land og landað í norðlenskum höfnum.

Arnarstapi vekur áhuga skemmtiferðaskipaútgerðanna
Fáein lítil skemmtiferðaskip höfðu viðdvöl fyrir utan Arnarstapa í sumar og voru farþegar ferjaðir í land. Björn segir Snæfellsjökulsþjóðgarð og Arnarstapa vekja áhuga útgerða skemmtiferðaskipa.

„Það höfðu nokkrar útgerðir skemmtiferðaskipa samband við okkur og vildu prófa þennan viðkomustað. Tíminn verður svo að leiða í ljós hvernig þetta þróast í framtíðinni,“ segir Björn.

Um árabil hefur verið í boði hvalaskoðun frá Ólafsvík og þúsundir farþega á hverju ári sem



■ Björn Arnaldsson, hafnarstjóri Snæfellsbæjar.



■ Rífhöfn. Þar er verið að ljúka stóru endurnýjunarverkefni á 200 meta hafnargarði.

MARÁS

FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

YANMAR aðalvélar
FINNOY niðurfærslugirar
VULKAN ástengi
NORIS vélaeftirlitskerfi
STAMFORD rafalar
SCANTROL autotroll



Áskell PH48

SIMRAD sjálfstýring
OLEX þrívíddarplotter
SAILOR fjarskiptatæki
PHONTECH kallkerfi

YANMAR aðalvélar
FINNOY niðurfærslugirar
VULKAN ástengi
NORIS vélaeftirlitskerfi
STAMFORD rafalar
SCANTROL autotroll



Bergey VE144

SIMRAD sjálfstýring
OLEX þrívíddarplotter
SAILOR fjarskiptatæki
PHONTECH kallkerfi

YANMAR aðalvélar
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugirar
BERG skiptiskrúfa
STAMFORD ásráfali
SCANTROL autotroll



Kaldbakur EA1



Rafdrifnar vindur
Togvindur
Netavindur
Grandaravindur
Kapalvindur
Akkerisvindur

IBERCISA
DECK MACHINERY

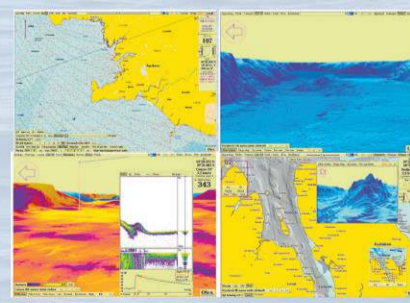


SIMRAD



Simrad AP70 Sjálfstýring
NF80, FU80 og QS80
útstýri (fjarstýringar)

Olex



OLEX Þrívíddarkortaplotter
Siglingaplotter, dýpisgrunnur, AIS siglingaferlar,
botnhörkuskráning, straumupplýsingar.

Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
www.maras.is / www.faj.is
S:555 6444 / 552 2111

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta.
Bjóðum eingöngu vandaðan og viðurkenndan búnað.



■ Höfnin á Arnarstapa er sú minnsta af höfnum Snæfellsbæjar en mikilvæg fyrir smábátatútgæðina. Nokkur skemmtiferðaskip höfðu viðdvöl við Arnarstapa í sumar og ferjuðu farþega í land.



■ Í Ólafsvíkurhöfn verður aðstaða bætt í vetur fyrir smábátalandanir en einnig er hafin hönnun á endurbótum og lengingu Norðurgarðs.

fara með því fyrirtæki til að berja hvalina augum. „Líkt og farþega-skipin eykur þessi starfsemi á fjölbreytnina hjá okkur,“ segir Björn.

Stöðugar hafnarframkvæmdir

Miklar framkvæmdir hafa staðið yfir og standa yfir hjá höfnum Snæfellsbæjar.

„Við vorum að ljúka við endurbýggingu stálþils og steypu nýrrar þekju á 130 metra löngum kanti í Ólafsvík. Síðan eru byrjaðar framkvæmdir við stækkun trébyggju fyrir löndun smábáta í Ólafsvík þar sem verður bætt við öðrum löndunarkrana og þannig aukin þjónusta við smábátaflo-ann. Þeirri framkvæmd ætlum við að ljúka fyrir upphaf strandveiða í vor. Þessu til viðbótar er verið að hanna endurbýggingu og lengingu Norðurgarðs í Ólafsvík en þar komum við til með að endurbýggja fremstu 50 metrana og lengja bryggjuna um aðra 55 metra. Með þessu fáum við verulega bót á aðstöðunni, yfir 100 metra bryggju með góðu dýpi,“ segir Björn sem vonast til að þessi framkvæmd verði í fullum gangi næstu tvö ár.

Í Rifshöfn er reiknað með að ljúka á næstu mánuðum dýpkun í innsiglingu hafnarinnar en dýpkunarpramminn í því verki sökk í fyrra og því varð töf á. „Við lukum fyrir skömmu við endurbýggingu um 200 metra bryggju á Rifi þannig að dýpkunin í innsiglingunni þar er lokahnykkurinn á miklum framkvæmdum í Rifshöfn. Almennt má segja að hafnarframkvæmdum ljúki aldrei því það eru alltaf verkefni fyrir stafni, bæði nýframkvæmdir og viðhaldsverkefni. En þetta tekur allt sinn tíma, enda mjög kostnaðarsamt.“

Stór í raforkusölu

Öll skip og bátar í þjónustu hjá höfnum Snæfellsbæjar hafa aðgang að landrafmagni. Björn segir þessa þjónustu mikilsverða fyrir útgerðirnar.

„Í fyrra seldum við hjá höfnum Snæfellsbæjar yfir 1,3 milljónir kílóvattsstunda af rafmagni og vorum fjórði söluhæsti hafnar-sjóður landsins í raforkusölu. Það segir mikið um fjölda þeirra báta sem eru í þjónustu hjá okkur. Við, líkt og aðrar hafnir, leggjum mikla áherslu á orkuskipti hafnarstarfseminni og að taka þannig virkan þátt í baráttunni gegn loftslagsbreytingum,“ segir Björn.

KLÁRIR Í BÁTANA



Tudor rafgeymar • Traust gæði í 40 ár



Lokaðir Síru

12 eða 24v í mörgum stærðum

Purrir AGM

TUDOR  **SKORRI**
SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM **TUDOR**

Skorri ehf • 577-1515 • **NÝTT** Vefverslun: www.skorri.is

Kraftur í stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn

„Markmið okkar er að skipuleggja höfnina þannig að við nýtum hafnarkantana sem best og að getum þannig þjónustað sem flesta. Hafnarstarfsemin hjá okkur hefur breyst á undanförunum árum úr því að vera aðallega hefðbundnin löndunarhöfn fyrir fiskafla yfir í vöruflutningahöfn, þó löndun á fiski sé áfram umtalsverð,“ segir Benjamín Ómar Þorvaldsson, hafnarstjóri í Þorlákshöfn. Óhætt er að segja Benjamín og hans starfsmenn hafi í mörg horn að líta í uppbyggingu hafnarinnar þessa dagana og í reynd fyrirsjáanlega um mörg komandi ári. Umfangsmiklar framkvæmdir standa yfir í höfninni til að mæta stöðugt vaxandi vöruflutningum og allt bendir til þess að með stóráukinni framleiðslu á eldisafurðum í fiskeldisstöðvum í Ölfusi innan fárra ára verði knýjandi að ráðast í enn frekari stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn. Vaxandi áhugi er einnig meðal fyrirtækja á að byggja upp starfsemi á hafnarsvæðinu sem nýti höfnina.

Vöxtur í vöruflutningum kallaði á stækkun

Líkast til hefur engin höfn vaxið jafn hratt hér á landi í vöruflutningum á síðustu árum og höfnin í Þorlákshöfn og ekkert lát er á Smyril Line hóf reglubundar



■ Benjamín Ómar Þorvaldsson, hafnarstjóri í Þorlákshöfn.

fraktsiglingar með einu skipi milli Þorlákshafnar og meginlands Evrópu árið 2016 en nú eru skip félagsins orðin þrjú og þrjár brottfarir í viku frá Þorlákshöfn.

„Við stefnum á að ljúka við stækkun hafnarinnar eftir um eitt ár, þ.e. þeim hluta verksins sem snýr að endurnýjun og byggingu nýrra hafnarkanta. Við erum

að ljúka við að skipta um járnþil á 230 metra kanti, það er verið að byrja að reka niður stálþil fyrir nýjan 165 metra hafnarkant sem verður tilbúinn næsta sumar og loks við erum að rífa eldri bryggju til að auka snúningsrými í höfninni. Eftir þetta tekur svo við dýpkun á öllu hafnarsvæðinu sem í sjálfu sér er líka stækkun á

höfninni því með auknu dýpi getum við tekið á móti stærri skipum. Á þann hátt skilar dýpkunin sér í möguleikum til enn meiri umsvifa,“ útskýrir Benjamín.

Smyril Line stórhuga í uppbyggingunni

Til að fylgja eftir aukningu í vöruflutningum Smyril Line hefur fyr-

irtækinu verið úthlutað stærra athafnarými á hafnarsvæðinu en Benjamín segir að Smyril Line sé einnig með í bígerð byggingu á stórrí vöruskemmu við höfnina.

„Þessi uppbygging er í takt við vöxtinn hjá Smyril Line í bæði útflutningi og ekki síður í vöruflutningum til landsins. Fyrirtækið hefur skýr markmið um uppbygg-





■ Þarna sést nýi garðurinn gegn úthafsöldunni.



■ Séð yfir hafnarsvæðið sem tekur nú hröðum breytingum eftir því sem framkvæmdum vindur fram.

ingu í sinni þjónustu hér og það birtist líka í áætlunum um byggingu á nýjum flutningaskipum fyrirtækisins sem koma til með að verða útfærð með aðstöðuna hér í Þorlákshöfn í huga," segir Benjamín.

Sífelld stærri skip

Sú mikla uppbygging sem nú er að hefjast hjá fyrirtækjum í landeldi í næsta nágrenni Þorlákshafnar segir Benjamín að sé líkleg til að auka útflutning um höfnina umtalsvert í framtíðinni.

„Þessi fyrirtæki eru á fyrstu metrnum í sinni uppbyggingu en allar áætlanir sýna að framleiðsla þeirra verður mjög mikil og líklegt að fyrirtækin nýti þá flutningsleið sem þegar er til staðar frá Þorlákshöfn til meginlands Evrópu. Við sjáum því ekkert annað en vöxt í vöruflutningum í framtíðinni og þurfum að búa okkur undir hann á komandi árum. Allt kallar þetta á stærri flutningaskip og einmitt þess vegna erum við að stækka höfnina. Hvort heldur það eru vöruflutningar Smyril Line, jarðefnaflutningarnar sem líka fara hér um höfnina eða annað þá horfa allir til þess að ná fram hagræði í flutningum á sjó með færri og stærri skipum. Þetta er þróunin og hún gildir líka um fiskveiðarnar. Þar hafa stærri togarar tekið við af vertíðarbátaflotanum sem var áður ráðandi.“

Skemmtiferðaskip meðal framtíðartækifæranna

Tækifæri í þjónustu við skemmtiferðaskip eru einn þáttur í framtíðarmöguleikum hafnarinnar í Þorlákshöfn og í reynd er höfnin þannig í sveit sett að í kringum hana er mikið landrými sem gefur færi á bæði mikilli stækkun hafnarinnar sjálfar og mikilli þjónustuuppbyggingu á landi.

„Við skynjum að það horfa margir til okkar vegna þeirra möguleika sem stækkun hafnarinnar opnar en hvort heldur er enn frekari stækkun á bryggjum eða fjölgun lóða þá gerist ekkert fyrr en við sjáum ákvarðanir teknar um verkefni fyrirtækja hér við höfnina. Það eru allir að horfa til flutningstíma, kolefnisspors og í reynd er alltaf að verða styttra og styttra milli okkar og höfuðborgarsvæðisins. Við erum því vel í sveit sett hvað varðar tækifæri til uppbyggingar í framtíðinni," segir Benjamín.

olfus.is

ECA lausn – hreinlætisbylting í matvælaíðnaði



Nú geta allir framleitt sitt eigið sóttreinsi- og þvottaefni á staðnum, með rafgreiningu úr ferskvatni eða sjó og lítilsháttar salti.

Hjá Ísblik fæst ECA framleiðslubúnaður í mörgum stærðum allt frá handhægum einingum fyrir heimilið upp í einingar sem þjónað geta stærstu matvælavinnslum og fiskiskipum.

Fjöldi klínískra rannsókna og vottana staðfesta virkni og öryggi ECA vatns.

Með því að framleiða ECA vatn á staðnum má losa sig við kemísk efni og plássfrekar umbúðir sem þarf að farga. Minkaðu kolefnisspor þinnar starfsemi og gangtu í lið með náttúrunni. Það er öllum til hagsbóta.

www.isblik.is

ÍSBLIK

Ísblik ehf. - Sími 537 3331 - isblik@isblik.is

Skemmtiferðaskipin skiluðu Grundarfjarðarhöfn mettekjum í ár

„Tekjur af komum skemmtiferðaskipa til okkar í sumar stefna í að verða um 40% heildartekna á árinu og það er langhæsta hlutfall sem við höfum séð í rekstrinum,” segir Hafsteinn Garðarsson, hafnarstjóri Grundarfjarðarhafnar en í sumar höfðu 63 skemmtiferðaskip viðdvöl í Grundarfirði. Nú þegar hafa yfir 80 skip bókað komu til Grundarfjarðar á næsta sumri og á sjöunda tug hafa bókað fyrir sumarið 2025. Hafsteinn segir alveg ljóst að tekjur af skemmtiferðaskipum skipti verulegu máli fyrir rekstur hafnarinnar og auki getu hennar til nýframkvæmda og annarra verkefna.

Aðstaða fyrir þjónustufyrirtæki bætt

Aðspurður um nýframkvæmdir

segir Hafsteinn að fyrir stuttu hafi verið lokið við lengingu Norðurgarðs fyrir 600 milljónir króna en fyrirbyggjandi sé að ráðast í minni framkvæmdir til að bæta umferðartengingu við höfnina og aðstöðu þeirra sem þjónusta farþega skemmtiferðaskipanna. Þar er meðal annars um að ræða bættu aðstöðu fyrir rútur sem fara með fólk í skoðunarferðir um Snæfellsnes.

„Við státum af mjög góðri aðstöðu til að þjónusta fiskiskipin en það er brýnt fyrir okkur að bæta aðstöðuna fyrir farþega skemmtiferðaskipanna, ferðaþjónustuaðila og auka um leið öryggi gesta skipanna á hafnar- svæðinu. Öryggið þarf alltaf að vera í forgangi,” segir Hafsteinn.

Setja mikinn svip á bæinn

Skemmtiferðaskipin sem hafa viðdvöl í Grundarfirði eru flest í minni kantinum og geta þá lagst að bryggju en fyrir kemur að stærra skip með allt upp undir 3000 farþega koma og liggja þá við festar úti fyrir höfninni og eru farþegarnir ferjaðir á léttabátum í land. Þó hafnargjöldin séu lægri af skipum sem ekki leggjast að bryggju eru þau engu að síður umtalsverðar. Hafsteinn segir oft vissulega mannmargt en ferðafólkið setji mikinn svip á bæinn yfir sumartímann.

„Það fara ekki allir af skipunum í skoðunarferðir og þá fer fólk um bæinn og nýtir sér þá þjónustu sem hér er í boði. Mér hefur sýnst að verslun hjá skipafarþegum færast í aukana frekar en hitt og svo má heldur ekki gleyma því

að starfsfólk skipanna skilur líka talsvert eftir sig í samfélaginu,” segir Hafsteinn.

Liggja vel við fiskimiðum og samgönguæðum

Stærstur hluti landaðs fiskafila er af heimaskipum í Grundarfirði en höfnin nýtur þess líka að vera vel staðsett gagnvart samgöngum og flutningsleiðum með fisk. Því er algengt að aðkomuskip sem eru að veiðum fyrir vestan land komi inn til löndunar í Grundarfirði og að fiskurinn sé síðan fluttur landleiðina til fiskvinnslu eða á fiskmarkaði. Hafsteinn segir landaðan fiskafila í Grundarfirði alla jafna upp undir 20 þúsund tonn á ári en einstaka ár skeri sig úr, líkt og gerðist í fyrra þegar landaður afli fór upp í 27 þúsund tonn.



■ Hafsteinn Garðarsson, hafnarstjóri Grundarfjarðarhafnar.

„Ég reikna með að þegar upp verður staðið í árslok verði landaður fiskafli hjá okkur á hefðbundnu róli, um 18-20 þúsund tonn. Á þessum tíma árs er mikil sókn og löndun hjá okkur en þróunin hefur verið sú síðustu ár að sumrin eru mjög róleg þar sem skipin eru búin með kvótann. Þess vegna skiptir okkur svo miklu máli að fá verkefnið í kringum skemmtiferðaskipin og þær tekjur sem þeim fylgja,” segir hann.

Aðspurður segir Hafsteinn að Grundarfjarðarhöfnin búi vel hvað varðar landtengingar fyrir fiskiskip og undantekningalaust tengi fiskiskipin við landrafmagn þegar þau hafa lengri viðdvöl. „Við komum hins vegar ekki um fyrirjáanlega framtíð til með að geta boðið rafmagnstengingar til skemmtiferðaskipa vegna þess að nægt rafmagn hingað vestur á nes fyrir slíkt er ekki til staðar,” segir Hafsteinn Garðarsson, hafnarstjóri.

grundport.is



■ Erilsamur dagur. Útifyrir höfninni liggur stórt skemmtiferðaskip við festar og farþegar á leið í land á léttabátum til að fara í skoðunarferðir með rútum eða til að ganga um bæinn. Myndir: Tómas Freyr Kristjánsson



■ Lenging Norðurgarðs, sem er nýlega lokið, skiptir hafnarstarfsemi í Grundarfirði miklu máli. Hér eru bæði heimaskip í höfn og aðkomuskip að nýta sér löndunarþjónustu. Grundarfjörður liggur vel við fiskimiðum fyrir vestan land og einnig gagnvart flutningsleiðum með fisk norður í land, suður eða vestur.

Óskum íslenskum sjávarútvegi góðs gengis á fiskveiðiárinu

AGS fiskmarkaður
Grímsey



FRYSTIKERFI
Viðarhöfða 6 - Reykjavík

Simberg ehf

málning
-það segir sig sjálf-

Brimrún
FURUNO

ALVAR



Hvalur hf.
Reykjavíkurvegi 48
220 Hafnarfjörður



MARPORT

FISKMARKAÐUR
SNÆFELLSBÆJAR



SOL
Set ehf • Röraframleiðsla

GPG
SEAFOOD ehf

AUÐLINDIN

Hljóðbylgjufrysting getur færð sjávarútvegi mikinn ávinning

„Það verður mjög áhugavert að sjá hvað þessi laxarannsókn með Odda og Mátis leiðir í ljós. Gefi hún jákvæðar niðurstöður og við verðum þar með enn sannfærðari um að við viljum þróa þessa tækni áfram tel ég að sjávarútvegsfyrirtækin verði fljót að taka við sér. Við hjá Frosti höfum lengi unnið með sjávarútveginum og Mátis að ýmsum lausnum í bæði hvítfiski og uppsjávarfiski og því er til staðar mikil reynsla og traust. Okkar markmið er að gera enn betur fyrir okkar stærstu viðskiptavinum sem eru sjávarútvegsfyrirtækin í landinu,“ segir Sigurður J. Bergsson, tæknistjóri Kælismiðjunnar Frosts, en fyrirtækið hefur á undanförunum árum unnið að þróun á segul- og hljóðbylgjufrystingu í samstarfi við finnska fyrirtækið AEF. Frost kynnti tilraunafrysti á sjávarútvegssýningunni í Kópavogi árið 2022 og hafa prófanir verið gerðar á hvítfiski en framundan er viðamikil prófun á frystingu laxaafurða.

Minni áhrif á fiskholdið

Sigurður fjallaði um þessa tækninýjung í frystingu á Sjávarútvegsráðstefnunni í Reykjavík á dögunum en í frétt frá Frost segir Sigurður veigamikinn mun á hefðbundinni frystingu og hljóðbylgjufrystingu. Við hefðbundna blástursfrystingu geti frumvegirnir í fiskholdinu sprungið og frumvökvinn þannig átt greiða leið út. Við uppþiðingu leki vökvinn út og við það minnki gæði fisksins töluvert. Með segul- og hljóðbylgjufrystingunni sé komið í veg fyrir þetta og þar með haldist ferskleikinn í vörnunni.

„Markaðurinn gerir auknar kröfur um ferska frosna vöru og með þessari frystiaðferð teljum við að sjávarútvegurinn geti mætt þeim með framboði á ferskum sjávarafurðum með mun lengri líftíma en mögulegt er í dag,“ segir Sigurður.

Samanburður við blástursfrystingu metinn

Þessi frystiaðferð er nýjung hér á landi og hún er að mestu óþekkt í Evrópu en lítillaga þekkt í Asíu. Á síðasta ári tók Frost þátt í óformlegri tilraun með frystingu á hvítfiski í ÚA á Akureyri með þessari frystiaðferð og nú er hafin umfangsmikil rannsókn sem að standa Kælismiðjan Frost, Mátis og sjávarútvegsfyrirtækið Oddi á Patreksfirði þar sem gerðar eru tilraunir með frystingu á laxi með segul- og hljóðbylgjufrystingu. Miðað er við að tilraunin taki sex mánuði og því gætu frumniðurstöður legið fyrir um mitt næsta ár. Ætlunin er að fá mynd á hvernig hljóðbylgjufryst laxaflök bregðist við samborið við hefðbundna blástursfrystingu og er þá ekki síst horft til áhrifa af slíkrí frystingu á vöruna til lengri tíma.

Gríðarlegur ávinningur fyrir sjávarútveg

Segul- og hljóðbylgjufrysting er græn tækni með háa orkunýtingu þar sem hljóðbylgjum er beitt til þess að stjórna og draga úr uppbyggingu kristallanna í fisk- og kjötholdi. Sigurður segir að auk þess að bæta frystiferlið og flyta



■ Sigurður Bergsson, tæknistjóri Kælismiðjunnar Frosts.

því skili þessi aðferð einsleitari og smærri ískristöllum, það hægi á oxunarbreytingum og leiði til verulega minni skemmda á matvælunum.

Sigurður segir að segul- og hljóðbylgjufrystingin hafi verið prófuð á ýmsum vörutegundum og frumniðurstöður sýni að vara sem fryst er með þessari aðferð bragðist nánast eins og fersk. Hann segir alveg ljóst í sínum huga að litlir frystiskápar eins og tilraunaskápurinn sem AEF smíðaði fyrir Frost henti vel á t.d. veitingastöðum en hins vegar sé fyrst og fremst horft til þess að útfæra þessa tækni á stóra frysta fyrir sjávarútveginum. „Það er mitt mat að af því yrði gríðarlegur ávinningur fyrir íslenskan sjávarútveg og samfélagið allt,“ segir Sigurður.

MD VÉLAR EHF

Sala - Viðgerðarþjónusta - Reynsla - Þekking - Ráðgjöf

Í þjónustu við útgerðina í rúm 30 ár



MITSUBISHI MARINE ENGINE

Partner for sales & services



MD VÉLAR EHF

Vagnhöfði 12 | 110 Reykjavík | S: 567 2800 | mdvelar@mdvelar.is | www.mdvelar.is



■ Stálþilin eru 95% úr endurunnu stáli. „Framleiðsla stáls með grænni orku hefur aukist og fer vel á því að bjóða upp á endurvinnanlega vöru sem raskar umhverfi og lífríki jafn lítið og stál,“ segir Þorsteinn Arnórsson, framkvæmdastjóri Guðmundar Arasonar ehf.

Sérþekking í stálþiljum

Guðmundur Arason ehf. hefur í yfir 25 ár selt stálþil til mannvirkja, svo sem til hafnargerðar en fyrirtækið hefur yfir hálfar aldar reynslu í sölu á stáli í íslenskum iðnaði. Innflutningur á stálþiljum er vaxandi en sveiflast að stærstum hluta í takt við framkvæmdir opinberra aðila en með stærri skipum hefur þörf á stærri höfnum og öflugri hafnargörðum aukið eftirspurn á stálþiljum. Stálþilin sem Guðmundur Arason ehf. býður viðskiptavinum sínum koma frá Arcelor Mittal og eru framleidd í Lúxemborg.

Minni kolefnislosun með endurunnu stáli

Stálþilin eru framleidd með



■ Þorsteinn Arnórsson, framkvæmdastjóri Guðmundar Arasonar ehf.

grænni orku og eru yfir 95% úr endurunnu stáli. Gæði þeirra skipta miklu máli líkt og framleiðsluferlið sjálft en stálþilin eru með læsingakerfi þannig að þegar þau eru sett saman styðja þau hvert annað. Kolefnisspor við framleiðslu þiljanna er á bilinu 370-540 kg Co2 en munur er á framleiðsluáferðinni og geta kaupendur út frá þessum upplýsingum reiknað kolefnisspor sinna framkvæmda. Til samanburðar þá er kolefnisspor þar sem ekki er notast við endurunnið efni og hreina orkugjafa allt upp í 3,2 tonn Co2.

Framleiðsluferlið er vottað og einnig er upprunavottun á efninu sem notað er í framleiðsluna.

Með lífríki sjávar og umhverfis að leiðarljósi

„Það er okkur mikilvægt að horfa til sjálfbærni og umhverfisþáttar í mannvirkjagerð eins og hafnargerð. Framleiðsla stáls með grænni orku hefur aukist og fer vel á því að bjóða upp á endurvinnanlega vöru sem raskar umhverfi og lífríki jafn lítið og stál. Það er því mikilvægt að ákvarðanir í framkvæmdum séu teknar með lífríki sjávar og umhverfis að leiðarljósi,“ segir Þorsteinn Arnórsson, framkvæmdastjóri Guðmundar Arasonar ehf. sem þekkt er í dag sem GA Smíðajárn en Guðmundur Arason járnsmiður stofnaði fyrirtækið árið 1970.

Verktakar og opinber fyrirtæki eru stærstu kaupendur á stálþiljum en þau eru notuð sem skammtímalausn við t.d. húsbýggingar, brúarsmiði og í langtímanotkun eins og í hafnargerð. Erlendis er þekkt að stálþil séu notuð í smíði á varanlegum brúm en kosturinn við það er að smíðatíminn er styttri og mannvirkið ódýrara en sambærileg brú úr steinsteypu.

ga.is



■ Stálþil frá Guðmundi Arasyni ehf. rekið niður á Ísafirði. Fyrirtækið hefur selt stálþil til íslenskra hafna í yfir aldarfjórðung.

RAFTÍÐNI EHF

Sími 552 8710

raftidni@raftidni.is

rafvélaverkstæði - vindingar
skipaþjónusta - raflagnir - viðhald

Grandagarður 16 · 101 Reykjavík

Björgunar- skipinu Jóhannesi Briem fagnað í Reykjavík

Nú á haustdögum var björgunar-
sveitinni Ársæli í Reykjavík afhent
nýtt björgunarskip sem er það
þriðja í röð nýrra björgunarskipa
Slysavarnafélagsins Landsbjargar.
Nýja skipið ber nafnið Jóhannes
Briem og var smíðað hjá KewaTec
skipasmíðastöðinni í Finnlandi.
Slysavarnafélagið Landsbjörg á og
rekur alls 13 stór björgunarskip
sem staðsett eru hringinn í kring-
um landið og er markmiðið að end-
urnýja þau öll á komandi árum
enda skipin komin til ára sinna,
smíðuð á árunum 1987 til 1990.

Smíði frá Finnlandi

Í kjölfar samnings við dómsmála-
ráðuneytið árið 2021 um stuðning
við fjármögnun á fyrstu björgun-
arskipunum í endurnýjunaráætl-
uninni var aflað tilboða í smíði
þriggja sams konar skipa og sam-
ið í kjölfarið við KewaTec í Finn-
landi. Fyrsta björgunarskipið kom
til Vestmannaeyja fyrir rösku ári
og fékk nafnið Þór. Tekið var á
móti næsta skipi á Siglufirði í vor
og fékk það nafnið Sigurvin og
þriðja skipið er Jóhannes Briem í
Reykjavík. Við móttökuathöfn
skipsins í Reykjavíkurhöfn til-
kynnti Slysavarnafélagið Lands-
björg að lögd hafi verið inn pöntun
á fjórða skipinu frá KewaTec og
kemur það til með að verða stað-
sett á Rífi á Snæfellsnesi.

Öflug skip með mikinn ganghraða

Skipin frá KewaTec eru sérútbúin
björgunarskip enda fyrirtækið
með yfir 20 ára reynslu í slíkri
framleiðslu. Þau eru 16 metrar að
heildarlengd, fjögurra metra breið
og er aðstaða fyrir sex manna
áhöfn í fjaðrandi sætum. Þau hafa
fjögurra tonna dráttargetu og eru
búin tveimur Scania aðalvélum
sem eru 551 kW. Þegar um er að
ræða björgunarskip skiptir gang-
hraði vitanlega hvað mestu máli
og skila aðalvélarnar þeim á allt
að 32 hnúta hraða sem samsvarar
60 kílómetrum.

Rými er fyrir 40 manns innan
skips og um 60 manns í ítrustu
neyð. Skipin eru búin öllum bestu
siglinga- og leitartækjum og öðr-
um búnaði til björgunarstarfa.

Hvert skip kostar um 300 mill-
ónir króna og því ljóst að um mill-
jarða verkefni er að ræða í heild.
Íslenska ríkið leggur til 1,4 mill-
jarða króna til smíði fyrstu 10 skip-
anna, um helming kostnaðar.

landsbjorg.is



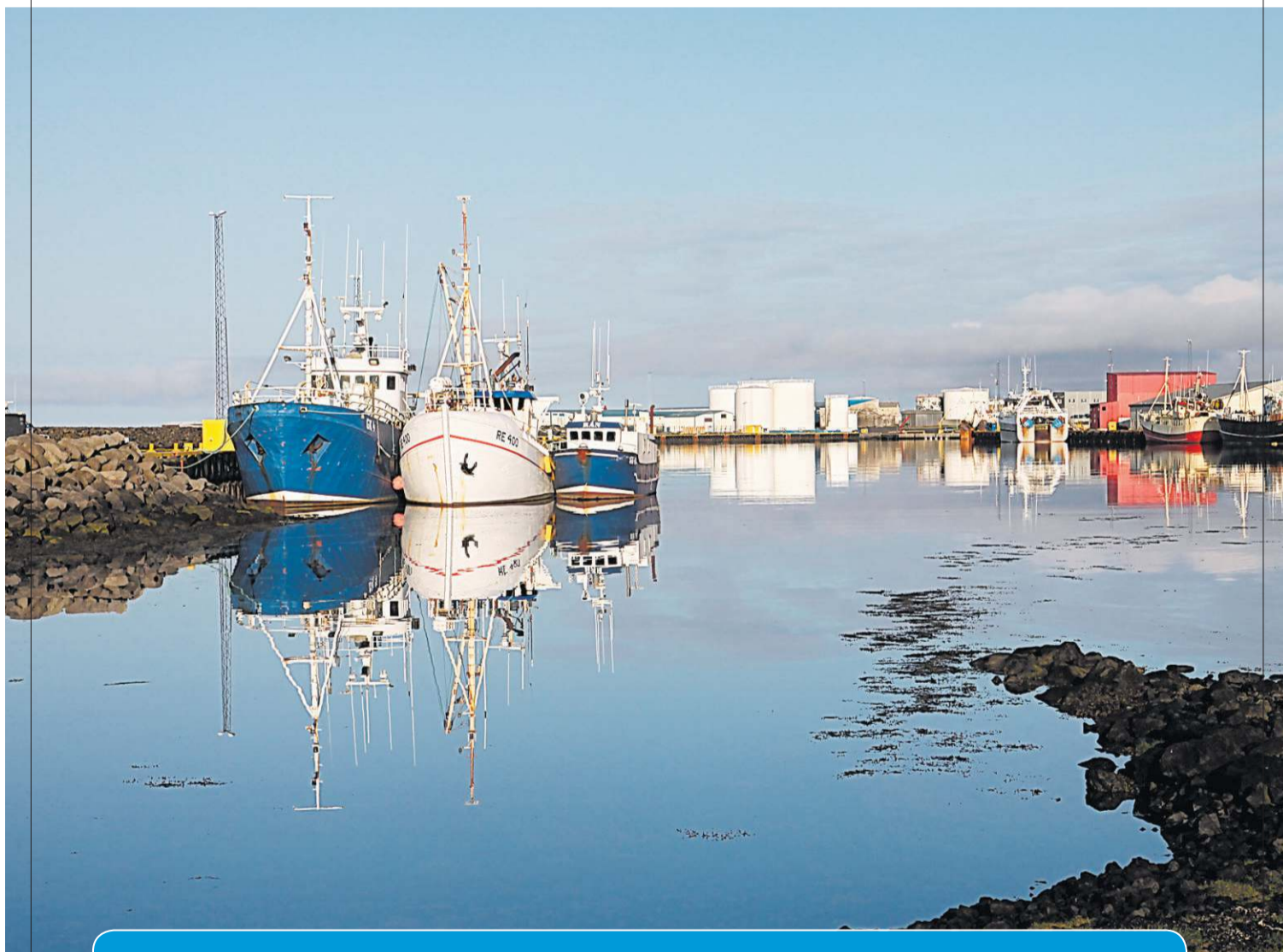
■ Strax eftir afhendingu
skipsins til björgunarsveitar-
innar Ársæls í Reykjavík hófst
þjálfun áhafnar.

Mynd: Björgunarsveitin Ársæll



■ Jóhannes Briem er öflugt, lipurt og vel búið björgunarskip.

Hlutverk okkar er að veita skipum öryggi og þjónustu



Velkomin til Grindavíkur!

Grindavíkurhöfn



Seljabót 2a, 240 Grindavík
Sími 426 8046 (hafnarvog)
GSM 660 7306 (Múli 08-20)
ghofn@grindavik.is
www.grindavik.is/hofnin

Fiskur og ferðamenn í Dalvíkurbyggðarhöfnum

Sveitarfélagið Dalvíkurbyggð rekur hafnirnar á Dalvík, Árskógssandi og Hauganesi og er hafnastarfsemin fjölbreytt. Umfangsmestar eru landanir á fiskafila og þá sér í lagi togaralandanir í tengslum við fiskiðjuver Samherja á Dalvík. Þess utan er þjónusta við smærri heimabáta

árið um kring, auk grásleppu- og strandveiðibáta yfir vor- og sumarmánuðina. Loks ber að nefna aðkomuskip og -báta sem róa á miðum úti fyrir Norðurlandi og nýta sér þjónustu Dalvíkurhafnar og Fiskmarkaðs Dalvíkur.

Hvalaskoðun hefur vaxið jafnt og þétt í Dalvíkurbyggð og nú í

sumar var hún í fyrsta sinn í boði frá öllum áður nefndum höfnum. Á Hauganesi er elsta hvalaskoðunar fyrirtæki landsins og þaðan fer mestur fjöldi fólks í skoðunarsiglingar en um 30 þúsund manns fara á ári í hvalaskoðun samanlagt frá höfnunum þremur í Dalvíkurbyggð.



■ Togaralandanir eru á Dalvík í hverri viku fyrir fiskiðjuver Samherja auk þess sem aðkomubátar og -skip sem veiða fyrir Norðurlandi nýta sér höfnina og þjónustu fiskmarkaðarins.



■ Árskógsshöfn er tengihöfn Hríseyjarferjunnar Sævars. Þörf er á að hækka grjótgarda í báðum höfnunum á Árskogsströnd.

Og hér er þó ekki allt upp talið í starfsemi hafnanna því tvær þeirra, á Dalvík og Hauganesi, eru tengihafnir fyrir ferjurnar sem sigla til Hríseyjar og Grímseyjar.

Stærra hlutverk en sýnist

„Mörgum finnst kannski ekki að það sé mikið að gerast í höfnunum en þegar betur er að gáð sést hversu fjölbreytt þjónusta þeirra er og hversu stóru hlutverki hafnirnar gegna í samfélaginu í Dalvíkurbyggð,“ segir Eyrún Ingi-björg Sigþórsdóttir, sveitarstjóri í Dalvíkurbyggð sem jafnframt er yfirmaður hafnanna þriggja.

Nýlegt fiskiðjuver Samherja á Norðurgarði hafnarinnar á Dalvík er kjarninn í athafnalífina við höfnina og landa togarar í hverri viku í tengslum við hana.

Framkvæmdaverkefni fyrir stafni

Eyrún segir alltaf brýnt að bæta aðstöðu hafnanna og halda þeim við.

„Meðal verkefna sem við þurfum að ráðast í er að bæta umferðaröryggi við Dalvíkurhöfn þar sem er bæði flutningabílaumferð og vaxandi umferð fólks sem tengist hvalaskoðun og Grímseyjarferjunni. Með sama hætti þurfum við að huga að bættu umferðaröryggi við afgreiðslu Hríseyjarferjunnar í höfninni á Árskógssandi,“ segir Eyrún en stærsta verkefnið í sjónmáli er endurnýjun á stálþili á 80 metra kafla á Norðurgarði og verður það verkefni unnið á næsta ári.

Þá kom berlega í ljós í norðan óveðri sem gekk yfir Norðurland fyrr í haust að mikil þörf er á að hækka grjótgardana í höfnunum á Árskógssandi og Hauganesi og segist Eyrún vonast þess að hægt verði að ráðast í þá framkvæmd sem fyrst.

dalvik.is



■ Höfnin á Hauganesi. Þar er elsta hvalaskoðunar fyrirtæki landsins og mikill fjöldi ferðafólks fer þaðan í í hvalaskoðun á hverju ári.

KGK.is **KGK**

Ísvélar

1-50
tonn/sólarhring



Framleiddu eigin ís



Tryggðu gæðin



Umhverfisvænir kælimiðlar



Hagkvæm framleiðsla



KGK

Kristján G. Gíslason - 552-0000 - kgg@kgg.is

Heildverslun Kristján G. Gíslasonar ehf - gæði síðan 1941



ÖRYGGI



VEIÐAR



FISKELDI



HÍFIBÚNAÐUR



REKSTRARVÖRUR

ALLT TIL FISKVEIÐA

Ísfell er leiðandi fyrirtæki í hönnun, þjónustu og sölu á veiðarfærum, útgerðarvörum, björgunarvörum, bindivörum, hífilausnum og ýmsum rekstrarvörum. Þjónusta fyrirtækisins markast af góðu úrvali af gæðavörum, áreiðanleika gagnvart viðskiptavinum og starfsfólki með víðataeka þekkingu.

Ísfell hjálpar viðskiptavinum að ná árangri með því að veita framúrskarandi þjónustu og lausnir. Hafðu samband og kynntu þér vöruúrval fyrirtækisins.

isfell.is • Sími 520 0500

PEKking • ÞJÓNUSTA • GÆÐI

Fjölbreyttar reimalausnir fyrir alla flutninga



Sterkbyggðu M5085 böndin eru einstaklega þrifavæn



Lestarbönd í miklu úrvali

Erum sterk í öllum matvælaböndum hvort sem er á sjó eða landi



Þéttilistar fyrir lestarlúgur og vatnspétt skilrúm



**GÚMMÍSTEYPA
Þ. LÁRUSSON EHF.**

