



Útveitan av sjóvegis farleiðunum

*Frágreiðing um möguleikarnar fyri útveitan av sjóvegis
farleiðunum hjá Strandfaraskipum Landsins*

Innihaldsyvirlit

Samandráttur.....	4
Inngangur.....	5
Arbeiðssetningur	5
Arbeiðstilgond og fortreytir.....	6
Stutt lýsing av virkseminum hjá SSL	7
Gongdin á SSL seinastu árinum.....	7
SSL – bygnaður og virkisøki.....	8
Bygnaður.....	8
Heimildir at útveita.....	10
Stutt ástøðilig gjøgnumgongd	10
Hví útveita?.....	11
Treytir fyri væleydnaðari útveiting.....	13
Sáttmálaviðurskifti.....	14
Innihaldið í sáttmálanum.....	15
Longdin á sáttmálanum	16
Eftirlit og stýring	16
Royndir í grannalondum okkara	18
Royndir í Álandi	19
Kanningarúrslit av royndum í øðrum londum	21
Søguligt afturlit í mun til útveitingartilgongdina	23
Útveitingarroyndir innan samferðslu í Føroyum	24
Mykinesleiðin.....	24
Útbjóðingartilfar- og sáttmáli	25
Rakstrarkostnaður	26
Eftirmeting.....	27
Niðurstøða	30

Bygdaleiðir	31
Sáttmálarnir	32
Eftirmeting	33
Niðurstøða	37
Greining av farleiðunum	40
Tórshavn - Tvøroyri	40
Støðumeting	41
Starvsfólk	42
Fíggjarviðurskipti	42
Flutningur	43
Atlit í.s.v. eina møguliga útveiting	44
Skopun - Gamlarætt	45
Støðumeting	45
Fíggjarviðurskipti	46
Flutningur	47
Atlit í sambandi við møguliga útveiting	47
Klaksvík - Syðradalur	48
Støðumeting	48
Fíggjarviðurskipti	49
Flutningur	50
Hvannasund – Svínoy/Fugloy	51
Støðumeting	52
Fíggjarviðurskipti	52
Flutningur	53
Atlit í.s.v. møguliga útveiting – Kalsoyarleiðin og Fugloyðarleiðin	53
Skúvoy - Sandur	55
Fíggjarviðurskipti	55
Flutningur	56
Atlit í.s.v. eina møguliga útveiting	57
Tórshavn – Nólsoy	58
Støðumeting	59
Fíggjarviðurskipti	59

Atlit í.s.v. möguliga útveiting	60
Týðandi atlit í sambandi við eina möguliga útveiting.....	61
Leikluturinn hjá Strandferðsluni	61
Kontrollboð.....	62
Starvsfólkaviðurskipti	63
Sektorpolitisk og samfelagslig atlit	65
Møguleikar fyri útveiting av sjóvegis farleiðunum	66
Ad. 1. Allar farleiðir verða útveittar undir einum	67
Ad. 2. Farleiðirnar verða bólkaðar í pakkar, sum verða útveittir undir einum.....	68
Ad. 3. Hvør einstøk farleið verður útveitt fyri seg	68
Ad. 4. Bara tænanstan verður útveitt.....	69
Ad. 5. Einstakir partar av tænanstuni verða útveittir	69
Er grundarlag fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar?	70
Kapping	70
Royndir	72
Sáttmálastýring.....	74
Niðurstøða	75
Tilmæli	80
Bókmentalisti:.....	82

Samandráttur

- Fortreytin fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar hjá SSL eru sambært lógini um fólka- og farmaflutning, at “tað er til fyrimuns fyri farleiðirnar fíggarliga og tænaðstuliga, herundir, at túratalið ikki lækkar, og miðal ferðaseðlaprísurin ikki hækkar.”
- Ein onnur fortreyt fyri eini væl eydnaðari útveiting er, at verulig kapping er um at vinna farleiðirnar, tá tær verða útveittar.
- Ein triðja fortreyt er, at neyðuga orkan verður sett av til bæði fyrireiking av útboðstilfari og sáttmálum og til regluligt eftirlit og uppfylging.
- Arbeidsbólkurin metir, at tað verður ein stór avbjóðing at skapa veruliga kapping á føroyska ferjumarknaðinum. Kappingargrundarlagið broytist tó munandi, um latið verður upp fyri útlenskari luttøku í útbjóðingini. Til tess at staðfesta kappingargrundarlagið er tó neyðugt við fleiri kanningum, somuleiðis sum tað kann vísa seg neyðugt at kanna kappingargrundarlagið við at kappingarútseta farleiðirnar hjá SSL. Hetta metir arbeidsbólkurin er einasti háttur, at til ber at staðfesta, um grundarlag í roynd og veru er at skapa kapping í samband við eitt útboðsumfar.
- Arbeidsbólkurin metir tað vera ivasamt, í hvønn mun tað ber til at spara í rakstrinum í samband við eina útveitan. Orsøkin er m.a., at tað er avmarkað, hvørjar móguleikar privatir veitarar hava at tillaga raksturinn innan sjóvegis farleiðirnar. Sbrt. lógini skal túratalið og ferðaseðlaprísurin ikki broytast, lønarsáttmálar geva ikki móguleika fyri stórvegis tillagingum og valla verður móguligt hjá privatum arbeidstakara at keypa munandi bilingari olju. Harafturat missir SSL stórrakstrarfyrirminir um einstakar farleiðir verða útveittar og verður raksturinn av eftirverandi farleiðum sostatt hægri uppá seg. At enda kemur fyrisitingarligi kostnaðurin til stýring og eftirlit av sáttmálum o.ø. (transaktiónskostnaðurin) at økjast.
- Eftirmetingin av teimum útveitingum sum eru framdar innan samferðslu í Føroyum, t.e. Bygdaleiðir og Mykinesleiðin, vísir ein stóran útreiðsluvøkstur, síðani farleiðirnar eru útveittar, serliga innan Bygdaleiðir. Eftirmetingin vísir eisini, at tað hava verið avbjóðingar við at skapa kapping ísv. undanfari útboðsumfør.
- Eftirmetingin vísir, at galdandi sáttmálar hava stórar veikleikar, eins og sáttmálastýringin hevur verið alt ov veik. Neyðugt er at gera eina neyvari eftirmeting av útveittu farleiðunum, bæði fyri at finna fram til ítøkiligu orsøkirnar til kostnaðarøkingarnar og vantandi kappingina, men eisini til tess at gera neyðugu tillagingarnar í útbjóðingartreytunum og sáttmálunum í samband við komandi útboðsumfør.
- Arbeidsbólkurin mælir til, at bygnaðarbroytingar verða framdar innan SSL, sum kunnu føra til ein meiri úrslitagóðan og skynsaman rakstur.

Inngangur

9. mai 2014 samtykti Løgtingið løgtingsmál nr. 100/2013: "Uppskot til løgtingslóg um broyting í løgtingslóg um fólka- og farmaflutning."

Lógarbroytingin snúði seg í stuttum um at taka burtur forðingarnar fyri útveiting av sjóvegis farleiðum, sum vóru nevndar í § 4, stk. 2, og sum sostatt var eitt undantak frá yvirskipaðu heimildini í § 5 í lógini um útveiting av farleiðum.

Eftir drúgva nevndarviðgerð í vinnunevndini, varð avgjørt at broyta orðingina í § 4, stk. 2 soleiðis, at nýggja ásetingin er soljóðandi:

"§ 4, stk. 2. Sjóvegis farleiðirnar millum: Tvøroyri-Tórshavn, Skúvoy-Sandoy, Skopun-Gomlurætt, Skopun-Hest, Hest-Gomlurætt, Nólsoy-Tórshavn, Klaksvík-Kalsoy, Hvannasund-Fugloy, Hvannasund-Svínoy, kunnu, treytað av, at tað er til fyrimuns fyri farleiðirnar fíggarliga og tænaðstuliga, herundir, at túratalið ikki lækkar, og miðal ferðaseðlaprísurin ikki hækkar, bjóðast út."

Í sambandi við viðgerðina av lógarbroytingini, sum tók burtur forðingina fyri útveiting av sjóvegis farleiðum hjá Strandferðsluni, gjørði landsstýrismaðurin í vinnumálum í skrivi til Vinnunevndina somuleiðis greitt, at vinnulívið eigur at fáa móguleika at virka á samferðsluøkinum, tó undir teirri fortreyt, at privatir veitarar kunnu veita eina eins góða ella betri tænaðst, fyri ein bíligari prís enn Strandferðslan megnar í dag. Somuleiðis førði landsstýrismaðurin fram, at lógin skal lata upp fyri kapping á samferðsluøkinum, sum kann føra til ein meiri effektivan og rationellan rakstur.

Sostatt er tað sbrt. galdandi lóg ein grundleggjandi fortreyt fyri eini móguligari útveiting av sjóvegis farleiðunum, at privatir veitarar kunnu veita eina betri tænaðst fyri ein lægri prís.

Í kjalarvørrinum av lógarsamtyktini, hevur landsstýrismaðurin í vinnumálum gjørt av, at allar farleiðir skulu útgreinast nærri við serligum atliti at móguleikunum fyri útveiting.

Útgreiningararbeiðið skal síðani vera grundarlag undir politiskari støðutakan, um farleiðirnar skulu bjóðast út til privat at reka ella ikki.

Arbeiðssetningur

Til tess at útgreina grundarlagið fyri útveiting av teimum í lógini nevndu farleiðunum, gjørði landsstýrismaðurin í vinnumálum av at seta ein arbeiðsbólk, hvørs uppgáva er at fáa til vega neyðuga grundarlagið til betri at kunna meta um, hvørt tað kann vera ein fyrimunur fyri sjóvegis farleiðirnar at útveita tær.

Sambært arbeiðssetninginum skal arbeiðsbólkurin:

- Útgreina allar sjóvegis farleiðir í mun til fíggarviðurskifti, tænaðstustøði, starvsfólka viðurskifti, støðumeting o.a.
- Lýsa, hvussu ein útveitingartilgongd kann skipast.

- Meta um, hvørjir útveitingarhættir kunnu nýtast í sambandi við eina móguliga útveiting.
 - Meta um, hvørjar avleiðingar tað kann hava við sær, at einstakar ella fleiri farleiðir verða útveittar.
 - Lýsa, hvussu umsiting og eftirlit við privatum veitarum skal skipast, m.a. soleiðis at tað verður tryggjað, at tænaustøðið, viðlíkahald o.a. eru nøktandi.
- Meta um, hvørt tað er grundarlag fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar, t.e. soleiðis at tað er ein fyrimunur fyri landið tænaustuliga og fíggarliga.

Arbeidsbólkurin varð settur saman við 4 umboðum:

- Jóhan Pauli Helgason, Vinnumálaráðið (skrivari)
- Hilmar Eliassen, Standfaraskip Landsins
- Petur Alberg Lamhauge, Fíggaráráðið
- Niels Harald Michelsen, Strandfaraskip Landsins

Arbeidstilgongd og fortreytir

Av tí at arbeidsbólkurin er lutfalsliga smalur í síni umboðan, hevur arbeiðið verðið lagt soleiðis til rættis, at bólkurin í arbeidstilgongdini hevur biðið um ískoyti og metingar frá uttanhýsis pørtum, m.a. Kappingareftirlitinum, umframt at arbeidsbólkurin hevur umrøtt móguleikarnar fyri útveiting av sjóvegis farleiðum við Vinnuhúsið og Smyril Line. At enda er frágreiðingin góðskutryggjað við innanhýsis hoyring hjá m.a. búskaparfrøðingum í Vinnumálaráðnum, Fíggaráráðnum og hjá Strandferðsluni.

Hetta er gjørt bæði fyri at undirbyggja tær metingar og niðurstøður, sum arbeidsbólkurin kemur fram til, men eisini fyri at tryggja, at fleiri hugsjónir og so nógvir vinklar koma til sjóndar sum gjørligt, soleiðis at grundarlagið undir tilmælunum er so gott sum til ber.

Tað kann tó vera trupult at meta um, hvørt grundarlag er fyri eini útveiting, eftirsum tað í veruleikanum ikki verður sjónligt, um effektiviseringar eru at heinta innan raksturinn av ávísari farleið, fyrr enn eitt útveitingarumfar hevur verið. Tástani sæst, um ein privat veitari megnar at reka eina farleið bíligari, í mun til verandi rakstrarkostnað. Kjakið um útveiting og metingin av móguleikum fyri fleiri útveitingum innan sjóvegis farleiðirnar er tískil oftani eyðkent av pástandum, ið stundum eru meiri ideologiskt enn rationelt grundaðir.

Til tess at gera eina so uttanveltaða og sakliga meting av grundarlagnum fyri útveiting av sjóvegis farleiðunum sum gjørligt, hevur arbeidsbólkurin valt at leggja arbeiðið soleiðis til rættis, at støði verður tikið í ástøðiligum bókmentum, útlendskum og føroyskum frágreiðingum o.ø. Somuleiðis verður ástøðiliga grundarlagið stuðlað við eftirmetingum av teimum útveitingum, sum eru framdar innan samferðslu í Føroyum. At enda verður eisini hugt at nøkrum av teimum royndum, sum grannalond okkara hava fingið til vega ísv. útveitanir.

Arbeidsbólkurin skal tó gera vart við, at talan er um eina forkanning, sum byggir á eina støðumynd. Niðurstøðurnar í frágreiðingini eru grundaðar á ta vitan og tær royndir, sum arbeidsbólkurin hevur

tilgnað sær í tíðarskeiðinum, arbeiðið er gjørt og tað kann hugsast, at fortreytirnar komandi árinum broytast so mikið nógv, t.d. um ferðavinnan veksur nógv, at grundarlagið at útveita farleiðirnar hjá SSL kann broytast, um sama kanning verður gjørd seinni.

Um farið verður víðari við ætlanum at útveita farleiðir hjá SSL, er undir øllum umstøðum neyðugt við fleiri og meiri ítökiligum kanningum av fortreytunum, sum eru galdandi fyri ta farleið, sum móguligar ætlanir savna seg um.

Stutt lýsing av virkseminum hjá SSL

Virksemið hjá SSL er skipað eftir lógtingslóg nr. 82 frá 15. mai 2001 um fólka- og farmaflutning og eftir reglugerð fyri SSL, dagfest 22. januar 1997.

Sambært § 2, nr. 1 og 2 í lógini um fólka- og farmaflutning, hevur landið skyldu at skipa fyri “nøktandi sjóvegis fólkaflutningi, farmaflutningi og/ella flutningi av akførum og nøktandi landvegis flutningi á teimum farleiðum, har tað hevur stóran samfelagsligan týdning, at skipað verður fyri slíkum flutningi.”

Tað er ongastaðni nágreinað greitt, hvat liggur í hesi flutningsskyldu, ið so oftani hevur verið umrødd, tá virksemið hjá Strandferðsluni er til viðgerðar. Heldur ikki er tað viðgjørt, hvat leggjast skal í orðingina um “stóran samfelagsligan týdning.” Somuleiðis hevur orðingin í § 2 í reglugerðini fyri Strandfaraskip Landsins um, at “fyrirtekkan skal í so stóran mun sum gjørligt rekast á handilsligum støði” elvt til kjak, tí tað heldur ikki er nágreinað, hvussu hetta handilsliga grundarlagið skal tulkast.

Ásetingarnar um flutningsskylduna og handilsliga grundarlagið eru grundreglur, ið hava avgerandi týdning fyri virksemið hjá Strandferðsluni, hóast tær kunnu sigast at stríða ímóti hvørji aðrari. Hetta er ivaleyst eisini orsøkin til, at kjakast hevur verið um hesar ásetingar í nógv ár.

Arbeidsbólkurin metir tað hava stóran týdning fyri virksemið hjá Strandferðsluni, at hesi viðurskipti verða greitt skilmarkað, soleiðis at semja er um grundleggjandi fortreytirnar, sum SSL skal virka undir, ikki minst um fleiri partar av virkseminum verða útveittir.

Gongdin á SSL seinastu árinum

Alla ta tíð, sum SSL hevur verið virkið, hevur uppgávuøkið verið skiftandi. Høvuðsuppgávuøkið hjá SSL hevur tó frá byrjan verið sjóvegis flutningur (ferjur). Seinastu nógvu árinum hevur uppgávuøkið eisini verið flutningur landvegis (bussar og farmabilar), og eitt skifti røkti SSL loftvegis fólkaflutning (tyrluflúgvung)¹ og millumlandasigling.

So hvørt menningin á samferðsluøkinum er farin fram við betri vegum, brúm, byrgingum og tunlum, hevur landvegis ferðslan og flutningur í síni heild fingið munandi betri kor.

Hetta hevur ávirkað virksemið hjá SSL, hvat viðvíkur sjóvegis flutningi. Eitt nú varð Skálafjarðarleiðin endaliga niðurløgd í 2002.

¹ SSL ger í dag sáttmála við Atlantsflog um ferðafólkaflúgvungina

Politisk ynski um at útveita og/ella einskilja partar av virkseminum hjá SSL hava ávirkað virkseimið hjá SSL. Eitt nú vórðu bussarnir, ið SSL yvirtók frá privatum felagi í 1992, útveittir aftur í 2002.

Seinastu 15 árin hava broytingarnar í virkseminum hjá SSL verið serliga umfatandi. Hetta er í sambandi við, at undirsjóvartunlarnir um Vestmannasund og Leirvíksfjørð vórðu tiknir í nýtslu í ávikavist 2002 og 2006, og at Farmaleiðir vórðu einskildar í 2006 umframt at Mykinesleiðin varð útveitt, somuleiðis í 2006. Í hesum tíðarskeiði er talið av ársverkum minkað úr 180 (2001) niður í umleið 120. Samstundis varð stovnurin, t.e. fyrisitingin hjá SSL, fluttur úr Tórshavn til Tvøroyri í 2007 og hevur hetta eisini havt við sær stórar umsitingarligar og starvsfólkaligar broytingar fyri stovnin.

SSL - bygnaður og virkisøki

SSL er skipað sum “landsfyrirøka” undir Vinnuáráðnum og fær á hvørjum ári tillutað eina nettorastrarjáttan á fíggjarlógini. Tillutaða nettojáttanin í 2014 var 145,5 mió. kr.

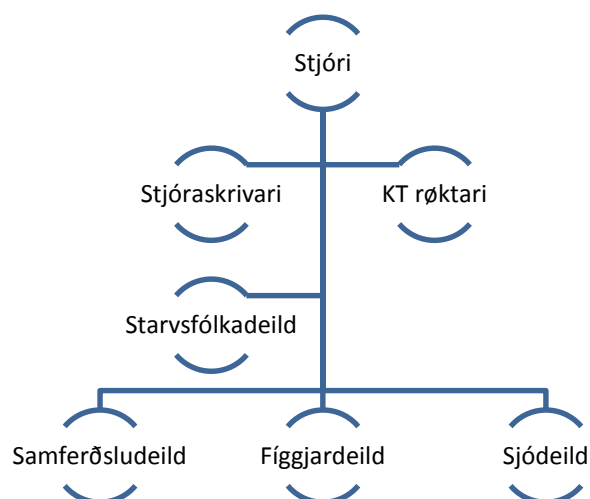
- SSL flutti í 2014, sjóvegis og landvegis, íalt 1,06 millón ferðafólk og gott 145 túsund akfør.
- Sjóvegis vórðu flutt 540 túsund ferðafólk við 6 ferjum (íroknað Mykinesleiðin).
- Landvegis flutti SSL 522 túsund ferðafólk við 38 bussum.

Á farmaflutningsøkinum hevur SSL síðani einskiljingina av Farmaleiðum havt farmaflutningsskyldu sjóvegis, umframt landvegis á Sandoyinni og á Kalsoynni.

Til hesa tænastu hevur SSL 5 lastbilar og farmastøðir í Tórshavn, Klaksvík og á Tvøroyri. Har ið ferjurnar leggja at, stendur SSL fyri skipaavgreiðsluni.

Bygnaður

Innanhýsis er SSL skipað við stjóra, sum vísir til Vinnuáráðið, og fimm deildum: Samferðsludeild, sjódeild, fíggjardeild, starvsfólkadeild og KT-deild.



Í leiðsluni eru 1 stjóri og 4 deildarleiðarar. Á fíggjardeildini starvast 5 starvsfólk, á samferðsludeildini starvast 3 starvsfólk og á sjódeildini starvast 2 starvsfólk. Harumframt er settur ein stjóraskrivari og ein KT røktari. Tilsamans eru 16 starvsfólk í umsitingini hjá SSL.

SSL stendur fyri øllum rakstri av strandfaraskipunum (Oyggjaleiðir) gjøgnum sjódeildina. Raksturin av bussunum hjá Bygdaleiðum er boðin út til privatar (t.e. útveittur).

Útbjóðing og sáttmálastýring (av bussum), ferðaætlan og ferðaseðlasøla verða rikin av SSL gjøgnum samferðsludeildina.

SSL stendur eisini fyri rakstri av farstøðum og farmaavgreiðslustøðum.

Uppgávarnar, sum verða loystar á SSL, kunnu í høvudsheitum lýsast soleiðis:

Sjódeild	Skiparakstur umfatar m.a. viðlíkahald av skipum, leiga av skipum og skipan av manningarviðurskiftum og samskifti við skipini annars. Nógvar formligar ásetingar skulu yvirhaldast, so sum Skipaeftirlitið, Klassin, Solas, vaktarskipan, sjómanslóg, ISM og MLC reglur, uppfylging av sertifikatum o.ø. Aðrar uppgávar eru endurnýggjan av skipum, dokkingar, útbjóðing av viðlíkahaldsuppgávum o.s.fr.
Samferðsludeild	Ferðaætlan fyri skip og bussar, prísskipan, ferðaseðlasøla og ferðslusamskipan (broytingar, seinkingar o.a), sáttmálar við bussarbeiðstakarar/útbjóðing (sáttmálastýring og -eftirlit), samferðslukunning og marknaðarføring, umframt samskipan og stýring av farmaflutningi.
KT-deild	Support til starvsfólk, rakstur av KT-skipanum, planlegging og samskipan í mun til arbeiðsgongdir innanhýsis og við undirveitarar, kundar o.a., broytingar í KT-skipanum, innkeyp av útbúnaði, fíggjarstýring av KT-økinum
Fíggjardeild	Roknskapur, bókhald, fíggjarætlan, játtan, skuldarar, ognarar, lønarumsiting, hagtøl, greiningar, meirvirðisgjald, samskifti innan- og uttanhýsis o.a.
Starvsfólkadeild	Gera langtíðarætlanir og seta mál fyri HR- og samskiftisøkið, ráðgeva og vegleiða starvsfólk um HR og samskifti, ráðgeving innan starvsfólkarætt og sáttmálaviðurskifti, setanir, starvsfólkamening, sáttmálasamráðingar o.a.

Í dag rekur SSL 6 sjóvegis farleiðir (7 ferjur) og 19 landvegis farleiðir (26 bussar + 12 eykabussar). SSL rekur framvegis flestu ferjurnar, ímeðan bussarnir og Mykinesleiðin sum nevnt eru útveittar. Farmaflutningurin er avmarkaður til sjóvegis farmaflutning og landvegis farmaflutning til ávísar oyggjar.

Eisini røkir SSL uppgávuna at skipa almenna samferðsluøkið, t.e. at menna, leggja til rættis, stýra, selja, samskipa og kunna um almennu ferðsluna á sjógvi og á landi.

Roknast kann við fleiri broytingum í framtíðini, eitt nú tá undirsjóvartunnill verður gjørdur millum Streymoyinna og Sandoyinna og um Tangafjørð.

Stóru broytingarnar og útlitini fyri komandi tíðir, herundir eisini móguligar útveitingar av fleiri sjóvegis farleiðum, gera tað neyðugt at endurskoða og eftirmeta skipanina og leiklutin hjá SSL. Fleiri uppskot til bygnaðarbroytingar hava verið gjørd upp gjøgnum tíðirnar, seinast í 2000 og í 2007. Tilmælini í hesum uppskotum eru tó als ikki fylgd. Tørvurin á at fremja tillagingar stendur sostatt við,

og seinni í frágreiðingini viðger arbeidsbólkurin, hvørjar tillagingar eiga at verða umhugsaðar við atlitum at stóru broytingunum, sum stovnurin hevur verið ígjøgnum.

Heimildir at útveita

Í lógini um fólka- og farmaflutning er ásett í § 4, at “raksturin av flutningi, ið kemur undir § 2, kann bara verða skipaður antin soleiðis, at landið sjálvur rekur flutningin, ella at landsstýrismaðurin bjóðar raksturin út fyri í mesta lagi 5 ár í senn. Landsstýrismaðurin hevur heimild til at avtala gjald fyri rakstur, ið verður boðin út.” Síðani er, sum nevnt í innganginum, ásett í § 4, stk. 2, hvørjar treytir eru fyri útveiting av sjóvegis farleiðunum.

Sostatt letur lógin upp fyri, at sjálvur raksturin av flutninginum kann verða boðin út til privat at reka, um hetta er til fyrimuns fyri landið tænað og fíggarliga og í § 5 er ásett, at vanligu reglurnar um útbjóðing í løgtingslóg um útbjóðing v.m. frá 1984 eru galdandi, um so er at ein útbjóðing verður framd.

Tá tað í lógini er ásett, at tað er *raksturin*, sum kann verða boðin út til privat at reka, reisir spurningurin seg, hvussu hetta skal skiljast? Í serligu viðmerkingunum til lógina verður hetta ikki greitt skilmarkað, men tað verður tó viðmerkt, at tað er ein móguleiki sbt. ásetingini at “farleið verður boðin út til aðrar partar at reka” og at tað “er ætlanin, at so stórir partur av rakstrinum sum gjørligt skal bjóðast út, hóast einki krav er í lógini um útbjóðing av farleiðum.”

Sostatt leggur lógin greitt upp til, at ein so stórir partur av rakstrinum sum gjørligt verður útveittur og kann hetta ikki tulkast øðrvísi enn, at lógin heimilar, at allir partar av rakstrinum, t.e. eisini sjálvur skipið, ið verður nýtt til farleiðina, verða útveittir.

Sambært lógini um fólka- og farmaflutning er sum nevnt ásett, at ásetingarnar í lógini um útbjóðing eru galdandi í sambandi við eina móguliga útbjóðing av farleiðum hjá SSL. Harumframt ásetir lógin í § 5, stk. 3, at “landsstýrismaðurin kann áseta nærri reglur um útbjóðing av rakstri av flutningi á farleiðum.”

Lógin inniheldur sostatt heimild til í kunngerð at áseta nærri treytir fyri útbjóðing av farleiðum hjá Strandferðsluni. Hóast lógin er frá 2001, og heimildin í lógini til at útbjóða fleiri ferðir er nýtt, eru nærri reglur fyri útbjóðing enn ikki ásettar í kunngerð.

Stutt ástøðilig gjøgnumgongd

Tað almenna hevur altíð í ávísan mun keypt vørur og tænað frá privatum veitarum, men rákið í flest øllum framkomnum búskapum seinastu 30 árinum hevur greitt verið, at alt fleiri almennar tænað verða útveittar. Rákið stavar í fyrstu syftu frá krøvum um sparingar í almenna geiranum og í aðru syftu frá búskaparligum ástøði innan búskap og almenna fyrisiting. Tó ber til at siga, at rákið í ávísan mun tykist at vera vent hesi seinastu árinum og innan summi øki er ein tilgongd sett í verk at miðsavnar partar av uppgávum, sum áður hava verið útveittar.² Framvegis er tó greiða tilmæli, t.d. frá “det økonomiske

² M.a. innan ferjurakstur í Noregi er útveitingartilgongdin meira ella minni steðgað og stórir partur av almennu samferðsluni verður mett at vera almenn uppgáva burturav (sí m.a. eigarapolitikkin hjá norsku stjórnini). Sí m.a. eisini frágreiðing um ferjuraksturinn innan smærru oyggjarnar í Danmark: Indenrigs- og Justitsministeriet (2011)

råd” og frá “produktivitetskommissionen”, at almennar uppgávur sum egna seg at vera útveittar, í størst møguligan mun verða kappingarúttsett, m.a. so tað kann vera staðfest, um møguligt er at skapa kapping og harvið ein møguligan produktivitetsvøkstur.

Effektiviseringar innan almenna geiran byrjaðu av álvara í Onglandi í seinnu helvt av 1970'unum, tá Thatcher-stjórnin fór undir at privatisera partar av almenna geiranum í Bretlandi.³ Hetta er ein gongd, sum síðani hevur vundið upp á seg og sum hevur spjatt seg til restina av heiminum og líka síðani 1970'ini hevur útveiting verið eitt evni, sum hevur elvt til nógv kjak, ið stundum er meiri ideologiskt, enn teoretiskt grundað.

Í búskaparfrøðini tróta teoriir⁴ ikki, ið á hvør sín hátt kunnu nýtast, tá útveiting skal greinast sum búskaparligt fyribrygdi. Akademiski heimurin, serliga innan búskaparfrøðina, hevur í áratíggju viðgjørt kjakið og virknaðin av útveitingum kring heimin. Arbeidsbólkurin hevur sett seg inn í ein part av umfevnandi bókmentunum um evnið og vit halda, at tað ber til at staðfesta, at tað ikki ber til at gera eina einfalda og yvirskipaða niðurstøðu um, hvørt útveiting er eitt gott hugskot ella ikki. Orsøkin er, at útveiting altíð er eyðkend av stórarí óvissu, sum er knýtt at eini torgreiddari samanseting av m.a. fíggarligum, landafrøðiligum, bygnaðarligum, marknaðarligum og politiskum faktorum.

Útveiting merkir í stuttum, at framleiðslan av almennum tænastrum, ið sum útgangsstøði hevur verið almenn framleiðsla, verður latin privatum at framleiða. Hetta skapar ein tørv á einum útbjóðingarfari, har áhugaðir privatir framleiðarar kappast um at geva eitt boð upp á uppgávuna. Tá eitt tilboð er valt, verður sáttmáli, ið ásetir nærri treytir, gjørdur millum partarnar. Eftir hetta fær privati veitarin, sum verður valdur, vanligu einkarætt upp á at veita tænastruna í eitt tíðarskeið eftir teimum treytum, sum sáttmálin ásetir.⁵

Útveiting av almennari tænastru merkir sostatt í stuttum, at ein almennur myndugleiki, eftir eitt útboð, ger eina sáttmála-líknandi avtalu um gjald til eina privata fyrirøku, fyri at loysa eina nágreinaða uppgávu í eitt ávíst tíðarskeið, meðan eftirlitsskyldan heldur fram at vera almenn.^{6 7}

Hví útveita?

Flestu almennu uppgávnar, tó uttan ávísar myndugleikauppgávur (t.d. at skipa fyri kommunu- og løgtingsvali, eftirlituppgávur v.m.) og uppgávur, sum sambært lóg skulu veitast av tí almenna, kunnu í prinsippinum verða útveittar. Í praksis hevur tað tó serliga verið meiri einfaldar tekniskar uppgávur, ið eru lættar at skilmarka, sum t.d. reingerð, vegagerð, burturbeining av ruski og ymiskt viðlíkahaldsarbeiði, sum eru útveittar, eisini í Føroyum, ímeðan uppgávur innan vælferðar- ella

³ Aage, 2003: 10

⁴ Nakrar av teorionum, ið kunnu nýtast, eru Theory og Core Competencies, Resource Based Theory, Neo Classical Economic Theory, Transaction Cost Theory, Contractual Theory, Agency Theory, Partnership and Alliance Theory, Relational Exchange Theory, Stakeholder Theory, Social Exchange Theory and Theory of Firm Boundaries.

⁵ Det økonomiske råd, 2004: 216

⁶ Andersen, 1996:18; Christensen & Pedersen, 2010

⁷ AKF, 2011: 15

umsorganarøkið, sum t.d. eldrarøkt, endurvenjing og barnaansing, í høvuðsheitum framhaldandi verða loystar av tí almenna.⁸

Tað kann vera ein fyrimunur at lata privatar veitarar standa fyri framleiðslu av almennum tænastrum ella veitingum, um hesir megna at gera hetta fyri ein lægri kostnað enn tað almenna. Málið hjá øllum privatum fyrirkum er at fáa yvirskot av sínum virkseminum. Tað merkir, at fyrirkurnar stremba eftir at lækka framleiðslukostnaðin. Ein týðningarmikil liður í at tryggja so lágan framleiðslukostnað sum til ber, er at endurnýggja framleiðsluháttin. Áeggjanin (incitamentið) fyri at avmarka kostnaðin, og harvið eisini vera nýhugsandi, er ikki í sama mun til staðar fyri leiðarar í almenna geiranum, m.a. tí teir ikki fáa part í ágóðanum av at lækka framleiðslukostnaðin.⁹

Tað, sum gongur aftur sum fremsta endamál ella grundgeving fyri at fremja eina útveiting, er heilt einfalt, at hetta er eitt amboð til effektivisering ella sparing í almenna rakstrinum. Somuleiðis meta fleiri, at privati geirin megnar at skipa virkseminum á ein slíkan hátt, at góðskan í minsta lagi er eins góð og hjá tí almenna. Av hesum sama kemur ofta nýtt leiðarorðið fyri útveiting: “best og bíligast”. Hetta ger seg kanska serliga galdandi, tá talan er um handilsliga tænastru, t.e. sølu av vørum og tænastrum, móttvegis beinleiðis myndugleika-handhevan.

Royndir hava víst, at ein útveiting kann styrkja um góðskuna og tænastru til borgaran, tí at veitararnir eru undir trústi til stóðugt at betra um tænastru. Fortreytin er tó, at verulig kapping er um at “vinna” uppgávarnar. Somuleiðis kann ein útveiting hava við sær eitt størri fjølbroytni í mun til tænastruveitingarnar, sum tað almenna veitir borgaranum við tað, at fleiri veitarar koma á ein marknað og at borgarin fær størri frælsi at velja eitthvørt tilboð ella tænastru, sum hóskar best til viðkomandi. Hetta ger seg kanska serliga galdandi, tá talan er um tænastru, har fleiri veitarar, oftani eisini ein almennur veitari, kappast um “kundarnar” á sama marknaði, tær sonevndu “frítt-val”-skipanirnar¹⁰ eru eitt dømi um tað.

Royndir vísa harumframt, at sjálv útveitingartilgongdin (ella ein kappingarútsetan) hevur við sær, at tað verður sjónligt, hvat landið fær fyri tann pening, sum verður játtaður til ávísa tænastru. Ein kappingarútsetan kann soleiðis vera eitt høvi at meta um tænastrustøðið og tey krøv, sum verða sett teimum, sum skulu loysa uppgávuna. Á henda hátt verður møguligt at fáa eitt betri samsvar millum tænastrustøðið, sum politiska skipanin ynskir, og tænastru, sum í roynd og veru verður veitt.¹¹

Politikarar kunnu sjálvsagt hava onnur mál við ávísari almennari tænastru, enn at framleiða tænastru ella veitingina so bíliga sum til ber. Eitt gott dømi er kanska Strandferðslan, hvar útjaðarapolitisk atlit kunnu sigast at víga tyngri enn búskaparligu atlitini.¹² Eitt endamál við at útveita kann í einum slíkum føri vera at tryggja, at gagnnýtsla av játtanini er so munadygg sum til ber, samstundis sum

⁸ AKF, 2011: 14

⁹ Det økonomiske råd, 2004: 223

¹⁰ Frítt-val skipanir innibera, at tað almenna hevur skyldu at skapa grundarlag fyri valfrælsi hjá borgaranum, t.d. í mun til val av veitara til ávísa tænastru. Vanliga skulu privatar veitarar góðkennast, so tað verður tryggjað, at teir liva upp til tey krøv um prís og góðsku, sum almenni myndugleikin ásetir. Hetta er ein skipan, sum t.d. verður nýtt innan eldraøkið í Danmark, hvar borgarar kunnu velja millum veitingar (t.d. mattænastru, persónliga røkt og praktiska hjálp) frá kommununi ella frá privatum góðkendum veitara.

¹¹ Udliciteringsrådet (2006): 4

¹² Sí m.a. brotið niðanfyrir um samfelagslig og sektorpolitisk atlit. Tað er ásett beinleiðis í lógina um fólka- og farmaflutning, at tænastrustøði og prísur í minsta lagi skulu varðveitast í.s.v. eina møguliga útveiting

tænastustøðið verður varðveitt. Um politikarar ynskja at taka serlig atlit til ávísar samfelagsbólkar ella serlig øki í landinum, kann hetta vera partur av sáttmálabundnu treytunum, tá privatir veitarar standa fyrri framleiðsluni av almennu tænastunum.

Treytir fyrri væleydnaðari útveiting

Sum nevnt, so hevur tað síðani 1970-árin verið eitt støðugt kjak um virknaðin av útveiting í flestu vesturlendsku londunum.¹³ Heilt yvirskipað verður grundgivið fyrri, at kappingin hevur við sær eina bíligari framleiðslu, ímeðan tað á hinari síðuni verður víst á, at tað kann hugsast, at bíligara framleiðslan hevur við sær eina verri góðsku.

Hetta hevur eisini við sær, at tað er torført at meta um veruligu effektirnar av eini útveiting, bæði tí úrslitini broytast yvir tíð (stutt- og langskygd úrslit) og tí at tað í stóran mun veldst um, hvussu úrslitini verða máld. Serliga er tað góðskusíðan, sum hevur víst seg at vera torfør at máta. Harafturat er torført at siga nakað yvirskipað um møgulig úrslit av eini útveiting, tí tað sum nevnt í stóran mun er tengt at kringumstøðunum, marknaðarstøðuni innan geiran og samfelagnum, útveitingin fer fram í.

Vit hava tí valt at draga tey viðurskifti fram, sum í bókmentunum ganga aftur sum grundleggjandi fortreytir og mannagongdir, til tess at tryggja eina væl eydnaða útveiting, umframt hvørji eyðkenni ella fortreytir eiga at vera til staðar innan ávíst øki, áðrenn avgerð verður tikin um at útveita.

Seinni verður ástøðiliga gjøgnumgongdin m.a. fylgd upp við teimum royndum innan útveiting, sum vit í Føroyum hava innan øki, sum kunnu minna um sjóvegis farleiðirnar hjá SSL. Arbeidsbólkurin metir, at hesar royndir eru virðismiklar, tá umhugsað verður at útveita tænastur í Føroyum, sum er ein lítil marknaður við serligum eyðkennum, ið setir sínar avmarkingar í mun til møguligar útveitingar.

Tað eru fleiri treytir, ið eiga at vera loknar, um ein útveiting skal kunna geva samfelagsbúskaparligan vinning. Til tess at lýsa hesar treytir, kann útveitingartilgongdin býttast upp stigvíst.¹⁴

Fyrsta stig er at eyðmerkja øki, sum egna seg væl til útveiting. Í hesum sambandi er týðningarmikið at meta um, hvørt tað er møguligt at skapa veruliga kapping á avvarðandi marknaði, sum verður útveittur, í hesum føri innanoyggja ferjurakstur í Føroyum. Hetta krevur, at tað eru nóg mikið av áhugaðum pørtum/fyritøkum, og at hesar ikki samstarva við hvørja aðra í.s.v. útbjóðingina.

Um hendan fortreytin ikki er til staðar, verður úrslitið, at ein almennur einkarrættur beinanvegin verður skiftur út við privatán einkarrætt. Hetta er undir vanligum umstøðum ikki ein ynskilig støða, eftirsum ein privatur monopolistur kann útnytta marknaðarstøðuna soleiðis, at tað ikki er skilagott fyrri samlaðu samfelagsnyttuna. Í hvussu stóran mun til ber at útnytta marknaðarstøðuna veldst tó um, hvussu útveitingartreytir og sáttmálarnir verða skrúvaðir saman. Sáttmálaviðurskiftini verða nærri viðgjørd niðanfyrri.

¹³ Aage (2003)

¹⁴ Mortensen (1998)

Um tað almenna ynskir at varðveita góðar móguleikar at fara inn í, hvussu uppgávan verður loyst, er tað sannlíkt lættari, tryggari og minni krevjandi, um framleiðslan fer fram innan tað almenna. Móguleikin ella ynski um at kunna “blanda seg” er sostatt eisini avgerandi fyri, hvørt eitt øki er egnað til útveiting.

Um tørvur er á einum stórum “kapitalapparati”, sum í avmarkaðan mun kann nýtast til aðra nýtslu (sonevndu sunk costs), kann tað avmarka talið av fyrirkomandi/veitarum, ið vilja luttaka í eini útveiting, eftirsum fíggarliga tapið hevði verið stórt, um veitarin seinni missir lisitátiónina. Í einum tílíkum føri kann myndugleikin velja at avmarka útveitingina til t.d. bara at fevna um sjálva tænastráta ella partar av tænastráta, t.d. reingerð. Í mun til Strandferðsluna kann tað soleiðis vera ein móguleiki at lata eina privata fyrirkomu standa fyri t.d. rakstrinum av skipinum, meðan landið framhaldandi eigur skipini. Hinvegin er vansin, um bara tænastráta ella raksturin verður útveittur, at veitarin/fyrirkoman ikki í sama mun verður eggjað til at halda kapitalapparatid við líka, umframt at frástøðan til eiganar kann hava óhepnar avleiðingar fyri tænastráta og starvsfólkin.

Samantikið kann man siga, at teir størstu móguleikarnir fyri einum effektiviseringsvinningi við at flyta ávíst virksema frá tí almenna til tað privata, eru at finna innan øki, har tað er lutfalsliga lætt at nágreina og eftirhyggja/kanna góðskuna av eini ávísari veiting, og har tað ikki er sannlíkt, at tað vera politisk ynski um munandi broytingar í mun til veitingina innan sáttmálaskeiðið. Dømi upp á øki, ið sum útgangsstøði kunnu vera væl egnað til útveiting er samferðsla, viðlíkahald av vegum og bygningum, umframt fyrisingarligar uppgávur sum t.d. roknskap. Hinvegin kann tað vera ynskiligt at varðveita ávísa framleiðslu innan tað almenna, um tað verður mett at vera sera umráðandi at sleppa undan at góðskan versnar og um tað samstundis er soleiðis, at góðskan er torfør at máta. Óvissa um móguleikan hjá privatum framleiðarum at spara við at lækka góðskuna, ger somuleiðis eina útveiting minni freistandi.¹⁵

Tá avgerð er tikin um at útveita ávísa uppgávu, er **næsta stig** at áseta treytirnar fyri útveitingina. Tað inniber m.a., at góðskutreytir fyri veitingini skulu nágreinast og hvørjar treytir skulu ráða, í mun til útveljingina millum privatu veitararnar.

Tá útbjóðingarumfarið er fullført og ein vinnari er funnin, er **triðja stig** at tilevna ein sáttmála. Hvussu fjøltáttaður (kompleksur) sáttmálin er, veldst um slagið av veiting. Sannlíkindini fyri, at útveitingin virkar eftir ætlan, økjast, um tænastráta verður lýst og skilmarkað neyvt, eftirsum hetta ger góðskumetanir í sáttmálatíðarskeiðinum lættari. Vavið av sáttmálanum eigur at vera soleiðis, at tað skapar størst móguliga kapping. Ein ov umfatandi og nágreiniligur sáttmáli kann stýggja bæði verandi og móguligar nýggjar veitarar. Til tess at tryggja, at eisini smærri veitarar hava móguleika at luttaka, er ein móguleiki at býta uppgávuna upp í fleiri partar, sum síðani verða útveittir hvør sær.¹⁶

Sáttmálaviðurskipti

Vanliga verður arbeitt við tveimum hugtøkum innan sáttmálar, nevnliga bruttosáttmáli og nettosáttmáli.

¹⁵ Sørensen (2004); Det Økonomiske Råd (2004): 228

¹⁶ Í mun til SSL hevði ein móguleiki t.d. verið at kanna, um tað ber til at útveita ávísar tænastráta fyri seg, t.d. katering, reingerð, viðlíkahald v.m.

Bruttosáttmálin er eyðkendur við, at veitarin fær fulnað fyri kostnaðin av tænastruni, men ikki inntøkurnar frá ferðafólkunum. Útbjóðarin fær allar ferðaseðlainntøkur, og tað er eisini hann, sum stendur fyri bæði at leggja ætlanir og marknaðarføring.

Fyri útbjóðaran skapar ein tílíkur sáttmáli størri smidleika, serliga tí at tað loyvir honum at gera skjótar og/ella neyðugar tillagingar, uttan at samráðast við veitaran um árin á inntøkugrundarlagið hjá honum.

Vansin við einum bruttosáttmála kann vera, at tænastruveitarin hevur minni orsök til at albøta (optimera) og økja um tænastruna ella talið av ferðafólki, sum nýta tænastruna.

Dømi um bruttosáttmála eru sáttmálarnir, sum eru gjørdir við bussfeløgini, ið røkja farleiðirnar hjá Bygdaleiðum.

Nettosáttmálin er eyðkendur við, at veitarin fær inntøkurnar frá ferðafólkunum. Í tann mun ferðaseðlainntøkurnar ikki rinda útreiðslurnar, fær veitarin harumframt eitt sáttmálagjald frá útbjóðaranum.

Í tílíkum sáttmála stendur veitarin oftast fyri bæði at leggja ætlanir og marknaðarføring, og sáttmálin eggjar veitara til at økja um ferðamannatalið, m.a. við góðari tænastru, lýsingum o.s.fr.

Vansin við einum nettosáttmála kann vera, at hann er meira stirvin fyri útbjóðaran.

Dømi um nettosáttmála er sáttmálin við privat felag um siglingina um Mykinesfjørð.

Til ber at seta bæði sløgini av sáttmálum saman, t.d. bruttosáttmála við skipan, ið eggjar til at hækka ferðamannatal og brúkaranøgdsemi.

Innihaldið í sáttmálanum

Tað er ymiskt frá sáttmála til sáttmála, hvat verður skipað, og hvussu nógv farið verður í smálutir. Og ofta eru tað marknaðartreytirnar, sum hava ávirkan á, hvat verður ásett í sáttmála. Alment er galdandi, at jú meira tænastran krevur av almennari fígging, jú størri og meira nágreinað krøv verða sett í sáttmálanum.

Vanligastu sáttmálaásetingarnar kunnu bítast upp 4 yvirskipaðar yvirskriftir:

1. Ferðaætlan

2. Góðska

a. Kanningar av, um brúkarin er nøgdur, herundir bóonus og bót

b. At ferðaætlanin verður hildin (komu-/fráferð til tíðina)

c. Nøktandi kunning um broytingar í ferðaætlan o.a. (ferðslukunning)

d. Standard og viðlíkahald av amboðunum

3. Kostnaður

4. Áeggjan (Incitament)

Sáttmálin eigur at innihalda eina nágreining av, hvørji broytt viðurskifti kunnu føra til hægri prísir, og bara í teimum førum, sum beinleiðis eru nevnd, eigur at vera møguligt at hækka prísir. Hetta til tess at tryggja, at framleiðararnir ikki koma við órealistiskum boðum, um teir vænta, at prísirnir seinni kunnu broytast.

Tá ið sjálv útveitingin er gjøgnumførd, er smidleikin vorðin minni. Hann, ið fær sáttmálan, stendur sostatt í eini sera sterkari samráðingarstöðu í mun til at tillaga sáttmálan. Tí er fyrireikingararbeiðið áðrenn útveitingina og útgreiningin av krøvum sera týðningarmikil, um úrslitið skal vera gott. Fyreikandi arbeiði eigur ikki at vera undirnett, eins og neyðuga orkan eigur at vera sett av til eftirfylgjandi fyrisitingarlíga arbeiðið, sum liggur í uppgávuni at stýra og hava eftirlit við privatari veitarunum.

Longdin á sáttmálanum

Tað er eitt sindur ymiskt, hvussu lang sáttmálaskeið verða vald ísv. útveitanir av almennum uppgávum.

At byrja við er vanligt í grannalondum okkara við lutfalsliga stuttum sáttmálum, ið eru galdandi í 1-2 ár, tí tað gevur útbjóðaranum møguleika fyri at tillaga og broyta óhepnar ásetingar í sáttmálanum innan rímliga tíð.

Tá ið útbjóðari og veitari hava fingið fleiri og betri royndir við sáttmálastýring, er tað ofta ein fyrimunur at gera sáttmála yvir longri tíðarskeið, tí tað gevur veitaranum betri fortreytir fyri at gera ætlanir fyri virksemd, gera íløgur, seta fólk o.s.fr.

Tað eru tvey viðurskifti, sum hála hvør sín veg, hvat longdini á sáttmálanum viðvíkur. Eitt stutt sáttmálaskeið kann vera ynskiligt, um tað skal vera skjótt og lætt at skifta veitara, um so er, at góðskan ikki verður sum avtalað. Hinvegin er vandin við einum stuttum sáttmálaskeiði, at færri veitarar vilja vera við í útbjóðingini, tí vandin kann vera størri fyri t.d. at missa íløgur, sum eru knýttar at veitingini (t.d. um íløgur skulu gerast í skip, útgerð o.a.). Long sáttmálaskeið kunnu hinvegin eisini merkja, at kappingin ikki verður jøvn, tá ið nýggj útboðsumfør koma, eftirsum tann fyrirtekkan, ið júst hevur havt sáttmálan, hevur stórar fyrimunir í mun til ta vitan, hon hevur fingið í sáttmálaskeiðinum. Til tess at tryggja, at sáttmálin verður hildin, er neyðugt at fremja reglubundið eftirlit, har veruliga góðskan verður sammett við kravið í sáttmálanum.

Eftirlit og stýring

Útveiting er ikki ókeypiss fyri útveitaran. Sannlíkindini fyri eini væleydnaðari útveiting økjast munandi,¹⁷ um fyrireikingararbeiðið er gjørt til lítar, og kann tað í summum førum gerast kostnaðarmikið, alt eftir hvussu umfangandi arbeiðið er. Eftir framda útveiting er neyðugt, at tað

¹⁷ Sullivan W., Ngwenyama K. (2005)

almenna hefur neyvt eftirlit við, hvussu útveittu uppgávnar verða loystar og um veitarin livir upp til tey krøv, ið vórðu avtalað í útveitingarsáttmálanum. Slíkt eftirlit kann eisini gerast dýrt og eigur kostnaðurin av hesum arbeiði at vera tikin við í samlaða roknistrykkið, tá útveitt verður.

Royndir úr Íslandi¹⁸ staðfesta, at tá myndugleikarnir ikki í nóg stóran mun seta orku av til eftirlit, skiftir javnvágin soleiðis, at privatu fyrirkurarnar fáa ein frimun, tá samráðast skal um framtíðar treytir og sáttmálar. Somu trupulleikar tykjast at vera í Føroyum, sum komið verður inn á seinni í frágreiðingini. Trupulleikin gerst serliga stórur, tá avmarkað kapping er um uppgávnar og ein ella fáir veitarar koma sær í sterka samráðingarstöðu.

Umframt at reka beinleiðis eftirlit við útveittu uppgávnunum, er neyðugt hjá tí sum útveitir, alla tíðina at fylgja við í og seta seg inn í tær broytingar, ið fara fram á marknaðinum útveitingin fer fram. Jú størri munurin gerst millum tað, sum almenni útveitarin og privati veitarin hava av upplýsingum, tess størri gerast sannlíkindini fyri eini miseydnadari útveiting. Hetta er trupulleikin við “assymetriskari information”, sum er væl lýstur í búskaparfrøðini, har dømi um bilasølur, sum selja brúktar bilar til kundar, ið ikki vita eins nógv um bilin og seljaran, helst er tað kendasta.

Hugsa vit t.d. um at útveita partar av virkseminum hjá Strandferðsluni, er umráðandi at almennu myndugleikarnir eru førir fyri at meta um, nær tørvur er at umvæla skipini, hvørji krøv eru til starvsfólkið umborð, broytingar í altjóða maritimari lóg, tørvur og nøgdsemi hjá ferðafólki, grundarlagið undir prísum á ferðaselum, oljunýtsla, o.s.v.

Útveitingarsáttmálar kunnu ongantíð gerast fullkomnir, skilt á tann hátt, at ógjørligt er at taka hædd fyri øllum viðurskiftum, sum framtíðin ber. Hóast hetta, so eiga fyrirkur og stovnar, ið útveita, gjølla at umhugsa tær støður, ið kunnu hugsast at taka seg upp, eftir framda útveiting. Jú betri útveitarin hefur sæð fyri sær móguligar framtíðar trupulleikar, tess størri gerast sannlíkindini fyri, at skilagóðar loysnir verða funnar so líðandi, umframt at tað eru størri sannlíkindi fyri, at tað er móguligt at hava tamarhald á fíggarligu viðurskiftunum.¹⁹

Frambrot innan tøkni gera tað nú í nógvum førum lættari hjá útveitarum at hava eftirlit við útveittum uppgávnunum. Talgildar skrásetingarskipanir, vakmyndatól, og onnur framkomin útgerð gera tað í nógvum førum móguligt at føra eftirlit niður í smálutir. Slíkt eftirlit kann tó gerast dýrt, og ein vansi er harumframt, at ov nógv eftirlit við starvsfólki minskar um trivnaðin hjá hesum. Neyðugt er tí at meta um, hvussu eftirlitið verður skipað og hvussu tað ávirkar starvsfólkið, ið skal reka útveittu uppgávnar.

Ein sáttmáli, ið umfatar eina ørgrynnu av smálutum, kann gerast kostnaðarmikil at hava eftirlit við, og kann eisini styggja móguligar veitarar burtur. Tí er umráðandi, at slík viðurskifti verða greinað væl, áðrenn støða verður tikin til, um útveitast skal yvirhøvdur.

Fyrirreikingararbeiðið, sum er knýtt at eini útveiting, umfatar millum annað at velja besta útveitingarleistin og gera av, um øll tænastan ella bert partar av henni skulu útveitast. Eisini er neyðugt at kanna, um nóg mikið av skikkaðum veitarum eru, ið kunnu bjóða upp á uppgávnuna. Finnast má eisini útav, um styttri ella longri sáttmálaskeið er besta loysnin.

¹⁸ Gudmundsson, H. Fjármála- og efnahagsráðuneyti, Ísland.

¹⁹ Donahue, J. D. (1989)

Eftir lokið útboð skal sáttmáli gerast við vinnaran, sum eisini krevur nakað av arbeiði. Her er millum annað longdin á sáttmálanum ein týðandi táttur, ið eigur at verða gjølla viðgjørdur.

Um ikki útveitari myndugleikin megnar at reka nøktandi eftirlit við útveittu uppgávu, økjast sannlíkindini fyri, at einans privati veitarin fær vinning burturúr, samstundis sum samfelagsligi vinningurin minskar ella blívur heilt burtur. Serliga er vandin stórur, um kapping ikki er um útveittu uppgávarnar. Er eingin verulig kapping um at fáa uppgávuna, samstundis sum almenni myndugleikin ikki førir nøktandi eftirlit, eru sannlíkindi fyri samfelagsbúskaparligum tapi stór. Støðan er at líkna við tá eitt privat monopol kemur í staðin fyri eitt alment monopol og her sigur búskaparliga ástøði, at samfelagsbúskaparligt tap er úrslitið.

Tískil er neyðugt, at útveitarin setir neyðugu orkuna av, soleiðis at munagott eftirlit kann rekast. Hesin kostnaðurin er eitt dýrkandi millumlið í samband við eina møguliga útveitan og má hesin kostnaður sum nevnt takast við í samlaða roknistykki, tá mett verður um kostnaðin av at útveita ávísa tænastu.

Royndir í grannalondum okkara

Í “Uppskoti til framtíðarvirksemið hjá Strandfaraskipum Landsins”, sum varð handað landsstýrismanninum í innlendismálum í 2007, verður gjørd ein stutt eftirmeting av teimum útveitingum, sum eru framdar í okkara grannalondum. Niðanfyri eru summar av niðurstøðunum hagani endurgivnar, umframt at nýggjari royndir eru tiknar við.

Samferðsluøkið í grannalondum okkara Danmark, Noregi, Svøríki, Íslandi og Grønlandi hevur verið fyri stórum broytingum seinastu árin, tá tað ræður um ferðamannaflutning við bussi, toki ella ferju. Broytingarnar eru allar framdar eftir sama leisti, hóast tað er ymiskt, hvussu víðgongt farið er til verka frá landi til land.

Høvuðsreglan hevur verið at royna at skilja sundur politiska myndugleikan og sjálvan raksturin. Tá ið politiski myndugleikin og raksturin eru sundurbýtt, er rættuliga ymiskt, hvussu raksturin er skipaður í grannalondunum.

Í Danmark er siglingin til smáar útoyggjar vorðin ein kommunal uppgáva. Kanning gjørd av donskum arbeiðsbólki í 2011 staðfestir, at ferjuraksturin til danskar smáoyggjar í nógvum førum er skipaður í smærri eindum. Hesar eindir megna bert í avmarkaðan mun at byggja upp servitan og nýta ikki gott av stórrakstrar-fyrimunum. Tilmælið hjá danska arbeiðsbólkinum er at seta á stovn eina felags skrivstovu, ið umboðar allar tær fyrirkur, ið røkja ferjusamband til donsku smáoyggjarnar. Endamálið við slíkari skrivstovu er at savna servitan innan ferjurakstur á einum staði, umframt at virka fyri, at veitarar fáa ávísar stórrakstrar-fyrimunir, við til dømis felags innkeypi av olju og felags tyrggingarsáttmálum.²⁰ Sostatt eru tekin innan danska ferjuraksturin um, at stig vera tikin fyri at miðsavna partar av ferjurakstrinum við atliti at samvirkis- og stórrakstrarfyrimunum. Tó skal viðmerkjast, at sjálvur ferjuraksturin framhaldandi í stóran mun verður útveittur og at tað framhaldandi er ein tilmæld loysn, m.a. frá Produktivitetskommissionen, at almennir myndugleikar skapa kapping um allar almennar uppgávar, sum egna seg til kappingarútsetan. Um slík kappingarútsetan ikki vísir seg at hava við sær ein produktivitetsvøkstur, kann landið átaka sær

²⁰ Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2011).

uppgávuna. Tað sum er avgerandi sbrt. Produktivitetskommissionen er, at tað verður skapt kapping um uppgávnar.²¹

Ferjuraksturin til Bornholm er eitt áhugavert dømi fyri føroysk viðurskifti, eftirsum siglingin til Bornholm í ávísan mun minnir um siglingina um Suðuroyarfjørð, bæði tí hetta er ein lutfallsliga fíggarliga tung farleið og orsaka av landafrøðiligu frástøðuni og serliga politiska uppmerkseminum. Farleiðin til Bornholm varð á fyrsta sinni útveitt í 2003. Útbjóðingin varð í fyrstu syftu ikki mett at vera væleydnað, eftirsum ongin kapping var um at vinna farleiðina og bara tað eina boðið, nevniliga frá almenna felagnum "Bornholmstrafikken A/S", var uppá farleiðina. Síðani varð enn eitt útboð framt í 2011, hvar Danska Færger A/S vann útboðið. Tað er torført at meta um, hvussu væl eyndað hendna útveiting hevur verið, men frágreiðing hjá Transportministeriet frá 2014, framgongur, at borgarar sum heild eru væl nøgdir við tænaustøðið á farleiðini. Somuleiðis framgongur, at stuðulin frá danska statinum til privata veitaran er hækkaður úr 50 mió. Kr. í 199 til 200 mió. Kr. í 2012, m.a. orsaka av krøvum til nýggj skip v.m.

Á bussøkinum er útveiting nógv nýtt í Norðurlondum. Tann danski bussraksturin varð inntil 1995 ríkin av tí almenna, tá hann varð lagdur í eitt alment partafelag, samstundis sum raksturin av bussfarleiðum varð boðin út (litasjón). Almenna partafelagið Combus vann tey flestu útboðini, sum tey luttóku í tey fyrstu árin. Seinni kom fram, at felagið hevði bjóðað ov lágt, og kom sær tí í fíggarligar trupulleikar. Tað má ásannast, at henda roynd at leggja raksturin í alment partafelag, ikki var væleydnað. Ein av orsøkunum kann vera, at tíðarskeiðið frá tí, at virkað varð á einum skipaðum monopolmarknaði, til at virkað varð á einum beinhørðum kappingarmarknaði, var ov stutt. Hetta merkti m.a. at felagið ikki hevði umstøður og tíð til at tillaga kostnaðarstøðið til nýggju støðuna.

Á norska ferjumarknaðinum hevur útveiting eisini verið nýtt. Gongdin hevur verið, at tey privatu feløgini, sum hava luttikið í útbjóðingum, gerast færri og færri, tí at ein konsolidering er farin fram, har feløg eru lögð saman. Hetta er ein hóttan móti at tryggja framhaldandi neyðugu kappingina, sum er ein fortreyt fyri væleydnaðum útbjóðingum.

Tað er ymiskt, hvussu hóvliga farið er fram í teimum ymisku londunum. Svøríki fór rættiliga skjótt undir at kappingarútseta raksturin við privatari luttøku. Vansin hevur verið, at tann almenna rakstrarfyrirøkan SJ (Svenska Järnvägar) kom í fíggarligar trupulleikar, sum tó nú eru við at vera loystir.

Royndir í Álandi

Arbeiðsbólkurin hevur verið í samband við álandsku stjórnina, har vit hava spurt okkum fyri um tær royndir, sum stjórnin hevur fingið til vega við at útveita inannoyggja ferjuraksturin í Álandi.

Í 2010 varð farið undir undir tilgongdina at útveita raksturin av innlendis skergarðsferjunum í Álandi. Í 2012 vórðu fyrstu farleiðirnar útveittar og í skrivandi stund verður fyrireikandi arbeiðið til at útveita seinastu farleiðina í Álandi, gjørt. Eftir ætlan verða allar farleiðir í Álandi útveittar til privat at reka í 2016.

Áland er eitt oyggjaland, sum minnir um Føroyar í stódd. Tískil eru royndirnar í Álandi áhugaverdar fyri okkum at hyggja nærri at. Tó er talan um heilt øðrvísi farleiðir í Eystursjónum, og ferjurnar eru í

²¹ Produktivitetskommissionen, 2014

fleiri fòrum sonevndar linjuferjur, t.e. opnar flakakendar bilferjur, sum sigla stuttar teinar. Eisini eru stòrri innilokaðar bilferjur, sum sigla longru teinarnar í Álandi, ið minna meiri um stòrru fòroysku ferjurnar.

Øðrvísi farleiðirnar hava við sær, at álendsku ferjuferðslan ikki er áløgd somu trygdarkrøv o.a. sum í Føroyum, og hevur hetta við sær øðrvísi móguleikar fyri tillagingum, enn vit hava í Føroyum.

Áland hevur nýtt ein heldur øðrvísi útveitingarhátt enn hini norðurlondini. Til tess at skapa ein marknað við kapping millum fleiri veitarar, hevur álendsku stjórnin avgjørt at átaka sær ein stóran part av váðanum, soleiðis at fíggarligi vágini hjá teimum sum bjóða seg fram, verður avmarkaður. Álendsku stjórnin hevur valt ein leist sum inniber, at landið heldur útreiðslurnar til olju og viðlíkahald (tænastu, dokkingar o.a.). Landið keypir sostatt oljuna inn í stórum nøgdum og veitararnir bíleggja oljuna frá landinum. Landið átekur sær sostatt váðan við sveiggjandi oljuútreiðslum. Eftirsum landið hevur neyva vitan um oljunýtsluna á ymsu farleiðunum frá tíðarskeiðinum, tá ið landið rak farleiðirnar, hevur tað verið móguligt at áseta eitt evsta mark fyri, hvussu stóra oljunýtslu landið heldur útreiðslurnar fyri í sáttmálunum við privatu veitararnar.

Sostatt er tað bara sjálv tænastan, t.e. starvsfólk og tænasta umborð á ferjunum, sum verður útveitt, meðan landið (álendsku stjórnin) framvegis eigur skipini, stendur fyri oljuútreiðslunum og tekur avgerð um ferðaætlan og ferðaseðlakostnað o.a.

Grundhugsjónin aftanfyri útveitingini av álendsku skergarðsferðsluni hevur verið, at tann parturin sum kann ávirka fíggarligu fortreytirnar/váðan, skal hava ábyrgdina av váðanum. Tá stjórnin sum "bíleggjari" avger, hvørjar ferjur skulu nýtast til farleiðina (tænastustøðið), hvør tíðarætlan skal vera galdandi og harvið, hvør tænastuferðin skal vera, ávirka hesar treytirnar oljunýtsluna í stòrri mun, enn privati veitarin hevur móguleika fyri. Tankin er tí, at tað er betri, at stjórnin átekur sær tann váðan, sum liggur innbygður í sveiggjandi oljuprísi. Sáttmálaskeiðini eru 4 ár fyri flestu farleiðirnar og 3 ár fyri einstakar farleiðir.

Sambært álendsku stjórnini, hevur endamálið við at átaka sær stóran part av váðanum verið, at fáa so lokkandi sáttmálatreytir sum til ber, soleiðis at ein marknaður verður skaptur og at verulig kapping fæst um at vinna sáttmálarnar. Endamálið hevur verið at fáa so bíligan prís fyri tænastuna sum til ber og royndirnar hesi fyrstu árin, síðani stjórnin fór undir at útveita, hava verið góðar, um hugt verður at fíggarligu gongdini. Kappingarútsettu rakstrarkostnaðirnar eru sbt. álendsku stjórnini lækkaðir við til samans 20-38 % alt tíðarskeiðið, samanborið við kostnaðin, tá tað almenna stóð fyri rakstrinum. Hetta eru samlaðu sparingarnar, tá núverandi rakstur verður sammettur við væntaðu útreiðslurnar, sum tað almenna hevði havt av farleiðunum. Útgangsstøðið hjá teimum hevur verið rakstrarúrslitið áðrenn útveitingina, justerað við einum árligum vøkstri í útreiðslugongdini á 2% um árið. Talan er sostatt um samlaðu sparingarnar í sáttmálaskeiðinum.²² Í forkanningini varð roknað við, at 4-5 starvsfólk frá "reiðarídeildini" í álendsku stjórnini skuldu flytast til "bíleggjara-deildina" til at taka sær av útveitingartilgongdini, sáttmálum o.ø. Eftirsum útveitingin sostatt kravdi eina uppraðfesting innan

²² Fyrisitingarligi kostnaðurin hevur verið 4 % av rakstrinum. Í sambandi við eina útveiting varð lagt upp fyri, at tað eisini er ein fyrisitingarligur kostnaður knýttur at stýring og eftirliti og tí varð útgangsstøðið hjá álendsku stjórnini, at sparingarnar við eini útveiting í minsta lagi skuldu vera 12 %, um hendan loysn skuldi veljast.

uppfylging og eftirlit av sáttmálum o.ø. varð avgjørt, at búskaparliga markið fyri at útveita ferjuraksturin var, at sparingin í minsta lagi skuldi vera 12 %.

Høvuðsorsøkin til at tað hevur verið møguligt at spara so mikið stórar upphæddir við útveitingini eru, at tillagingar eru gjørdar í mun til starvsfólk og lønir. Í summum førum eru nýggj starvsfólk sett, sum fáa eina lægri løn, í øðrum førum eru arbeiðsætlanirnar (vaktir) og ferðaætlanir broyttar, soleiðis at farleiðirnar verða røktar av færri starvsfólkum og at enda verður onkur farleið nú ríkin av estiskum felag, sum hevur móguleika at seta starvsfólk við lægri løn. Andstøðan í álendsku parlamentinum hevur verið sera atfinnandi móttvegis hesum seinasta, t.e. at stjórnin letur upp fyri, at útlenskt arbeiðsmegi rekur farleiðirnar í álendsku skergarðinum og tosað hevur verið um “løndumping” í hesum føri.

Sostatt er talan um heilt øðrvísi útveitingartreytir og krøv til skip og manning, sum tað sannlíkt ikki ber til at nýta í Føroyum. Tí kann tað ikki væntast, at ferjuraksturin hjá SSL kann spara so stórar upphæddir, sum hevur verið møguligt í Álandi, eftirsum stórt sæð øll sparingin stavar frá lækkaðum lønarútreiðslum. Tó kann sjálvur leisturin við váðabýtinum og lutvísari útveiting, sum hevur verið nýttur í Álandi, vera áhugaverdur í Føroyum, sum eisini er ein lítil marknaður við sera avmarkaðum móguleikum fyri at skapa virkna kapping.

Tað er somuleiðis vert at hava í huga, at royndir aðrastaðni hava víst, at tað oftani er ein stuttskygdur vinningur at heinta við eini útveiting, og tað er vanligt, at tað ber til at staðfesta eina sparing fyrstu árin eftir eina útveiting. Sum frá líður vísir tað seg tó oftani, at útreiðslurnar síðani byrja at hækka, og er tað tískil oftani stórir munur á, um tú fremur eina eftirmeting av eini útveiting stutt eftir, at ávís tænasta er útveitt, og um tú síðani fremur somu eftirmeting fleiri ár seinni.²³

Tað er ikki óvanligt, at ein konsolidering fer fram millum smærru feløgini, sum í byrjanini kappast um at vinna útbjóðingarnar. Hetta er ein vansi fyri kappingina á marknaðinum og hevur oftani eina neiliga ávirkan á prísstøðið, sum vanliga hækkar, tá færri leikarar eru virknir á marknaðinum. Eitt dømi um hetta er norski ferjumarknaðurin, har talið av feløgum sum bjóða er vorðið so mikið lítið, at royndin at skapa kapping á marknaðinum partvíst er steðgað.

Tí verður tað áhugavert at fylgja álendsku royndunum og teimum útveitingarumfórunum, sum standa fyri framman, eftirsum tað er ov stutt fráliðið til at kunna staðfesta, hvørt útveitingin hevur verið væl eydnað í Álandi.

Kanningarúrslit av royndum í øðrum londum

Danski granskingarstovnurin AKF (Anvendt Kommunal Forskning) almannakunngjórði í 2011 víðfevnda frágreiðing um útveiting av almennum tænastránum²⁴. Frágreiðingin er ein umfevandi bókméntagransking, hvar ein granskingarbólkur hevur innsavnað knapt 4000 altjóða kanningar um útveiting, hvarav 80 frágreiðingar vórðu útvaldar til nærri eftirkanning. AKF-frágreiðingin fevnir rættiliga vítt, við tað at hon byggir á royndir úr fleiri londum og er hetta allarhelst størsta

²³ AKF (2011); Petersen et. al. (2014)

²⁴ AKF (2011)

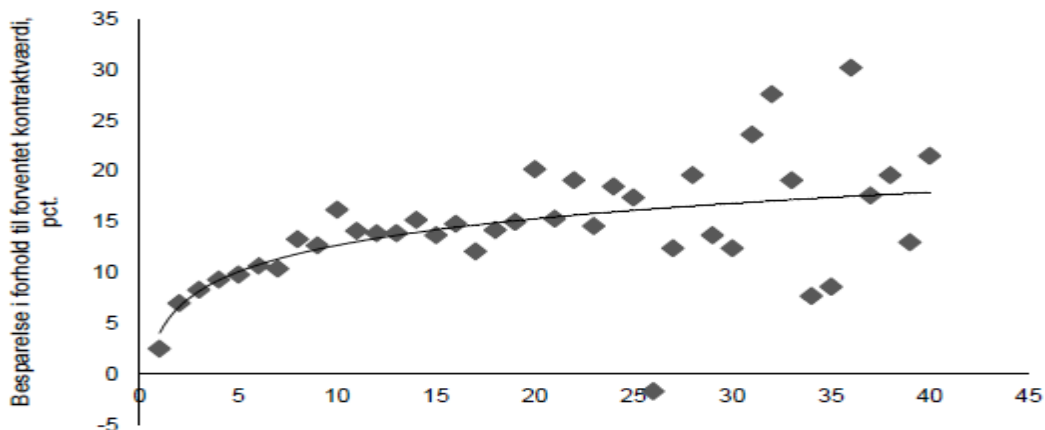
norðurlenska kanningin sum higartil er gjörd um royndirnar av framdum útveitanum ymsastaðni. Niðanfyrri verða nakrar høvuðsniðurstøður endurgivnar:

Nógvar kanningar av útveitan av almennum tænastrum skjálprógva ikki í nóg stóran mun, hvørt sparingar í kjalarvørrinum av útveiting betra ella versna um góðskuna á útveittu tænastruni. Einamest er dentur lagdur á at lýsa ta sparing, ið tað almenna hevur av at útveita. Skulu avleiðingarnar av útveiting lýsast á fullgóðan hátt, er neyðugt eisini at taka atlit at góðskuni og broyting í hesari eftir framda útveiting. Hóast Produktivitetskommissionen í síni frágreiðing mælir til kappingarútsetan, staðfestir frágreiðingin tó eisini, at vitanin um produktivitetsbroytingar ella effektirnar eftir framda útveitan, eru ov avmarkaðar.²⁵

Somuleiðis taka nógvar av kanningunum ikki hædd fyrri ymisku transaktiónskostnaðunum, ið standast av útveiting. Umsitingarligir og juridiskir kostnaðir kunnu gerast stórir og eiga sjálvandi at takast við, tá metast skal um, hvussu ein útveiting hevur eydnast.

Eisini bera nógvar kanningar brá av, at bert ein lötumynd verður lýst, har stöðan verður greinað aftaná, at tænastran er útveitt fyrstu ferð. Fyri at fá betri yvirlit yvir, um ein útveiting er samfelagsbúskaparliga gagnlig ella ikki, er helst neyðugt at eygleiða fleiri útveitingarumfør. Gongdin tykist í nógvum førum vera tann, at fíggjarligir fyrimunir serliga eru sjónligir í fyrsta útveitingarumfari, men hesir minka so líðandi, tá fleiri útveitingarumfør hava verið.

AKF-frágreiðingin kemur eisini til ta niðurstöðu, at tað ikki eru privatu veitararnir í sjálvum sær, ið skapa sparingar. Heldur er tað kappingarstöðan sum er avgerandi. Frágreiðingin staðfestir, at munandi sparingar eru framdar á økjum, har tað almenna sjálvst hevur verið inni við kontrollboðum. Serliga verður ávarað um stöðuna, har eitt alment monopol verður útskift við eitt privat monopol.



Kelda: Produktivitetskommissionen 2014. Analyserapport 6. Offentligt Privat samarbejde.

Myndin omanfyri lýsir sambandið millum ta sparing, sum fæst í mun til væntaða sáttmálavirðið og talið av innkomnum boðum. Tað sæst týðiliga, at jú fleiri eru um boðið, tess sannlíkari gerst tað, at munandi sparingar kunnu fáast til vega. Niðurstöðan er sostatt, at um endamálið við útveiting av

²⁵ Produktivitetskommissionen, 2014 (gerast skal vart við, at kappingarútsetan og útveitan ikki eru tað sama – sí meiri um hetta seinni í frágreiðingini)

almennum tænastrum er at minka um kostnaðin av hesum, er ein grundleggjandi fyrirtreyt, at verulig kapping er á marknaðinum, har útveitingin fer fram.

Søguligt afturlit í mun til útveitingartilgongdina

Samgonguskjalið frá 9. mai 1998 kann sigast at vera byrjanin upp á tilgongdina til at gera tað møguligt at útveita virkseimið hjá Strandferðsluni. Í samgonguskjalinum verður m.a. ásett, at “Kannað verður, um rationaliseringar kunnu gerast í samferðslukervinum. Uppgávur kunnu bjóðast út til privatar at røkja, har hetta gevur fíggjarligan og tænastruligan fyrimun.”

Um sama mundið varð arbeiði sett í verk í táverandi Vinnumálastýrinum og í SSL at endurskoða virkseimið hjá SSL við serligum atliti at rationalisera og effektivisera virkseimið og varð stórt greiningararbeiði gjørt í hesum sambandi, serliga hvat Bygdaleiðum og Farmaleiðum viðvíkur. Onki slíkt greiningararbeiði varð tó gjørt um framtíðar virkseimið hjá Oyggealeiðum.

Í hesum sambandi boðaði Vinnumálastýrið SSL frá í brævi, dagf. 1. sept. 2000, at framtíðar virkseimi stovnsins skuldi skipast soleiðis:

1. Virkseimið hjá SSL - tað veri seg Oyggealeiðir, Bygdaleiðir ella Farmaleiðir - skal í mest møguligan mun bjóðast út til privat at reka.
2. SSL skal eiga minst møgulig flutningstól - skip, bussar og lastbilar - eftir at virkseimið er boðið út.
3. SSL verður skipað sum ein samferðslueind, sum hevur ábyrgdina av at gera og røkja allar sáttmálar, sum landið ger við privat um keyp av flutningstænastrum, tað veri seg fólkaflutning ella farmaflutning.
4. Samferðslueindin hevur um hendi rakstur av tænastrum, sum ikki kunnu bjóðast út. Hesin parturin av virkseiminum hjá samferðslueindini eigur at vera so lítil sum gjørligt.
5. Samferðslueindin samskipar ferðaætlanir o.l. soleiðis, at innanlands sambandið verður so gott sum til ber.

Brævið var liður í arbeiðinum at fyrireika nýggju lógina fyri fólka- og farmaflutning, sum kom í gildi í 2001. Í viðmerkingunum til lógina, sum eisini fekk heitið “útveitingarlógin”, verður tað ásett sum beinleiðis endamál við lógini, “at fortreytir verða skaptar fyri kapping...”.

Víðari stendur at lesa í almennu viðmerkingunum til lógaruppskotið, at “Ein fortreyt fyri at røkka hesum endamáli er, at privatar fyrirtøkur og einstaklingar í størri mun enn í dag fáa møguleika at bjóða sínar tænastrur fram, antin hesin flutningur verður skipaður av landinum ella av øðrum pørtum.”

Sostatt var tað eitt beinleiðis endamál við galdandi lóg um fólka- og farmaflutning, at lata upp fyri kapping innan fólka- og farmaflutning í Føroyum og at lata privatar veitarar fáa høvi at bjóða sínar tænastrur fram innan tey øki, har privatur áhugi var til tess.

Í upprunaliga lógaruppskotinum varð lagt upp til, at allar farleiðir, eisini sjóvegis farleiðirnar, kunnu útveitast. Í sambandi við viðgerðina av lógaruppskotinum avgjórði Vinnunevndin tó at fremja broytingar í lógini, sum høvdu við sær, at almenn flutningsskylda varð ásett fyri sjóvegis farleiðirnar, umframt at forboð varð sett inn í lógina, hvat útveiting av hesum farleiðunum viðvíkur, tó undantikið farleiðirnar millum Mykines-Sørvág og Skálafjørð-Tórshavn. Ikki fyrr enn seinastu lógarbroyting í 2014, sum varð umrødd í innganginum, varð hetta forboð strikað, soleiðis at generella heimildin í lógini um útveiting nú eisini fevnir um sjóvegis farleiðirnar.

Tað framgongur ikki í álitinum frá Vinnunevndini, hví avgjört varð at áseta hetta undantak, men í skrivi frá Strandferðsluni til Vinnumálastýrið, dagf. 10. sept. 2001, framgongur, at “SL halda, at tænaustøðið, sum er á báðum farleiðum (t.e. Mykines-Sørvág og Skálafjørð-Tórshavn, red.), sum ætlanin er at bjóða út, er á einum sera lágum støði.” Sostatt kann hugsast, at endamálið við útveitingini var at betra um tænaustøðið við at lata privat gera íløgur í nýggj skip, afturfyri rættin at reka farleiðina. Tað kann eisini vera ein orsök, at nettupp hesar farleiðir hava eitt so mikið gott handilsligt grundarlag, at tað er møguligt hjá privatum at reka farleiðirnar við vinningi. Í Mykinesi, tí talan er um summarsigling í 4 mánaðir við rímliga høgum ferðafólkatali og á Skálafjørðinum, tí ferðafólkatalið var høgt.

Útveitingarroyndir innan samferðslu í Føroyum

Vísandi til lýsingina av virkseminum hjá Strandfaraskipum Landsins omanfyri, er SSL ein almennur stovnur (ella landsfyrirøkka), sum fyri nøkrum árum síðani hevði ábyrgdina og raksturin av stórt sæð øllum innanoyggja ferða- og farmaflutningi. Í 2002 vórðu Bygdaleiðir útveittar, í 2006 vórðu farmaleiðir einskildar og í 2006 varð Mykinesleiðin útveitt. Sostatt er SSL ein “fyrirøkka”, sum hevur verið í eini stórari broytingartilgongd seinastu 10 árin og hevur Strandferðslan í dag einans ábyrgdina av sjóvegis ferðafólkaflutningi (undantikið á Mykinesleiðini), farmaflutningi til útoyggjar, umframt samskipandi samferðsluleiklutin, hvat rakstri av fólka- og farmaflutninginum í Føroyum viðvíkur.

Arbeidsbólkurin metir, at tað er týðningarmikið at eftirmeta tær útveitingar, sum eru framdar, soleiðis at vit kunnu læra av royndunum á økinum. Tað er ongin skipað skrivlig eftirmeting gjørd, og er tað eitt rættiliga umfevandi arbeiði at fremja eina gjølliga eftirmeting av gongdini seinastu árin. Hetta liggur eisini uttan fyri arbeiðssetningin.

Arbeidsbólkurin metir tó sum nevnt, at virðismikil vitan er at heinta, við at hyggja nærri at teimum royndum, sum eru komnar burturúr undanfarnu útveitingum og er hetta, saman við teoretiskum tilvísingum og royndum aðrastaðni, ein týðandi partur av eini meting, um tað kann sigast at vera grundarlag fyri at útveita fleiri sjóvegis farleiðir í Føroyum.

Mykinesleiðin

Beinanvegin eftir at lógin um fólka- og farmaflutning varð samtykt í 2001, varð farið undir fyrireikingarnar at útveita Mykinesleiðina. Í mars 2002 varð leiðin send í alment útboð fyri fyrstu ferð. Ógreiða tók seg tó upp í sambandi við fyrsta útbjóðingarumfar, m.a. viðv. vantandi góðkenning frá Skipaefirlitum av glastrevjabátum til farleiðina, sum lægsti “tilboðsgevarin” hevði ætlanir um at byggja. Endin varð, at útbjóðingin varð ógildað, áðrenn avtala varð gjørd. Ætlanin var at senda

farleiðina í nýtt útboð, tá neyðuga reglugerðin, sum heimilar glastrevjabátum til farleiðina, var liðug. Av ymiskum orsökum kom tað ongantíð til eina nýggja útbjóðing í fyrstu syftu.

Í 2004 varð aftur farið undir at fyrireika nýtt útboð av farleiðini. Grundgevingarnar fyri at útveita farleiðina vóru tá, at ein útveiting varð mett at kunna økja um tænastustøðið á Mykinesleiðini, uttan at kostnaðurin hjá SSL (landinum) øktist í mun til væntaðu útreiðslurnar av at røkja farleiðina við Súluni. Somuleiðis var ein grundgeving, at táverandi skip, Súlun, sum røkti farleiðina, ikki varð mett at vera tíðarhóskandi.

Upprunaliga var ætlanin, at tað skuldi vera ein royndarskipan at lata privat reka farleiðina um Mykinesfjørð, sum síðani skuldi eftirmetast. Ein tílík eftirmeting er tó sum nevnt ongantíð framd, og í roynd og veru kann staðfestast, at royndarskipanin gjørdist ein varandi loysn, nú knapt 10 ár eru liðin síðani fyrsta útveitingarumfar.

Ikki fyrr enn í 2006 varð farleiðin á fyrsta sinni send í alment útboð, og varð leiðin fram til 2011 rikin av Sp/f Mykines við bátinum "M/S Brynhild". Í 2012 varð sáttmáli gjørdur við Sp/f Skúvadal, sum einans rak farleiðina hetta eina árið. Orsøkin til hetta stutta sáttmálaskeiðið var, at prísirnir hetta útveitingarumfarið gjørdust ov høgir, og tí varð avgjørt at havna báðum innkomnu tilboðunum. Ístaðin varð gjørd ein fyribilsavtala um raksturin við Sp/f Skúvadal, sum varð mett at vera betra boðið upp á eina fyribilsavtalu fyri 2012. Prísmunurin á báðum tilboðum var lítil, men m.a. av tí, at komforturin var betri umborð á Silju Star enn á Brynhild, varð hetta niðurstøðan.

Triðja útbjóðingarumfar var longu árið eftir, og var tað Sp/f Mykines, sum aftur vann útboðið, hesaferð við nýggja skipinum "M/S Jósup". Sáttmálin við Sp/f Mykines er galdandi í eitt 5-ára skeið við møguleika fyri at leingja sáttmálan í 2 ár, t.e. til og við 2019. Grundgevingin fyri at hava 5-7 ára sáttmálar er sbert. útveitingartreytunum at tryggja, at veitarin hevur møguleika at gera nøktandi íløgu í skip at røkja leiðina, sum tryggjar eitt so gott tænastustøði sum til ber. Tað skal í hesum sambandi viðmerkjast, at hendan ásetingin í sáttmálanum í veruleikanum ikki er í tráð við áðurnevndu áseting í lógini um fólka- og farmaflutning, sum heimilar landsstýrismanninum at bjóða raksturin út fyri í mesta lagi 5 ár í senn.

Útbjóðingartilfar- og sáttmáli

Sáttmálin við Sp/f Mykines er ein sonevndur nettosáttmáli. Tað vil siga, at veitarin fær allar farma- og ferðaseðlaintøkurnar, umframt árliga sáttmálagjaldið frá SSL, sum í dag er 850.000 kr. um árið. Fram til 2011 var sáttmálagjaldið 600.000 kr.

Um tørvur er á eykatúrum, verða hesir sigldir í samráð við SSL fyri ein kostnað áljóðandi 4.000 kr. pr. túr., umframt ferðaseðlaintøkurnar, sum fella til veitaran. Arbeidstakarin kann ikki frásiga sær at sigla hesar túrar, um teir eru fráboðaðir 36 tímar frammanundan.

Møguleiki skal vera fyri at flyta vanligar smærri farmaeindir hvønn túr. Størri farmur, so sum neyt ella oljutunnur, eru ikki partur av sáttmálanum.

Siglt verður við støði í ferðaaetlan, sum í nógv ár hevur verið tann sama á farleiðini, t.e. 2 túrar um dagin 4 mánaðir um árið, frá 1. mai til 31. august. Umframt hetta, skal veitarin sbert. sáttmálanum eisini sigla í heystfrítíðini. Restina av árinum hevur SSL flutningsskyldu á leiðini, og verður farleiðin tá røkt

við tyrluflúgving burturav. Í fíggarlógini fyri 2015 er peningur tó settur av til at víðka um siglingina, soleiðis at Jósup eisini kemur at sigla í tíðarskeiðinum millum summerferiuna og heystfrítíðina. Enn er ikki greitt, hvussu nógv hendan eykasigling kemur at kosta landinum, eftirsum avtala enn ikki er gjørd millum SSL og Sp/f Mykines um hesa sigling.

Harafturat ásetir sáttmálin treytir um tænaustøði, skips- og manningarkrøv (ISM, vinnubrøv, siglingarloyvi), trygging, bankaábyrgd, manningarbúna, viðlíkahald, tænaustuferð, force majeure, mannagongdir viðv. bílegging, fráboðan, ferðaseðlar, billetteringsskipan og misrøkt av sáttmála o.a.

Í mun til val av tilboði, verður í útbjóðingartilfarinum ásett, at boðini í høvuðsheitum verða mett út frá tænaustøði, sáttmálakostnaði og “øðrum, ið er mennandi fyri farleiðina.” Endamálið við siglingini er sbrt. útveitingartilfarinum at veita eina “góða og komfortabla siglingarfarleið til og úr Mykinesi.” Tí verður sagt, at tænaustøðið telur meiri enn kostnaðurin í metingini av innkomnu tilboðunum. Í metingini telur tænaustøðið 55 %, sáttmálakostnaður 40 %, annað 5 %.

Rakstrarkostnaður

Sum nevnt omanfyri fær Sp/f Mykines 850.000 kr. árliga frá SSL fyri at røkja farleiðina undir givnu fortreytunum. Hetta gjald verður hægri, um eykatúrar verða sigldir.

Afturat hesum inntøkunum fær felagið allar farma- og ferðaseðlainntøkur. Hóast avsláttarskipan við sonevndu borgarakortum er galdandi, fær Sp/f Mykines endurrindað írestandi upphædd frá SSL, soleiðis at felagið fær fullan ferðaseðlaprís fyri allar seldar ferðaseðlar.

Kostnaðurin í dag er 60 kr./túr á Mykinesleiðini. Ferðafólkatalið í 2014 var á Mykinesleiðini 12.704 ferðafólk (einvegis). Tað vil siga, at mettu inntøknar hjá Sp/f Mykines í 2014 vóru $60 \times 12.704 = 762$ tús. kr. Eftirsum pensjónistar og børn ikki rinda fullan prís²⁶, er talið nakað lægri enn hetta, so ein varlig inntøkumeting sigur, at felagið í 2014 hevði ferðaseðlainntøkur á uml. 650 tús. kr. Um hetta verður lagt aftur at árliga sáttmálagjaldinum, fekk felagið uml. 1,5 mió. kr. fyri at røkja siglingina. Aftur at hesum koma farmainntøknar, sum vóru hægri í 2014 enn undanfarin ár, orsakað av eini seravtalu millum SSL og arbeidstakaran um, at Sp/f Mykines siglir farm fyri ein kostnað áljóðandi 141 tús. kr. í 2014.²⁷ Um flutningsavtalan verður tald við, er sostatt talan um inntøkur hjá Sp/f Mykines á uml. 1,64 mió. kr. í 2014.

Sambært sáttmálanum frá 2013 við Sp/f Mykines varð Jósup keyptur fyri eina samlaða upphædd á 6,7 mió. kr. í 2012. Avskrivningarnar upp á skipið eru uml. 300 tús. kr. um árið.

Sambært teirri rakstrarætlan, sum Sp/f Mykines lat inn í 2012 í sambandi við, at felagið gav boð upp á farleiðina, eru samlaðu rakstrarútreiðslurnar hjá felagnum mettar at vera 288 tús. kr. um árið aftur at

²⁶ Pensjónistar og børn rinda 30 kr. og lesandi rinda 48 kr.

²⁷ Tað er fyrstu ferð ein slík avtala er gjørd og hevur hon við sær, at SSL ikki fær upphæddina á 141 tús. kr. endurrindaða umvegis útoyggjastuðulin, sum man annars hevur undanfarin ár. Orsøkin er, at treytirnar við farmabrævi o.ø., ið er ein treyt fyri at fáa flutningskostnaðin endurgoldnan umvegis útoyggjastuðulin, ikki vóru loknar. Hetta fer at verða broytt frameftir.

teimum 300 tús. kr. í árligum gjaldi fyri rentur og avdráttir. Sostatt eru samlaðu útreiðslurnar hjá felagnum av at reka farleiðina uml. 588 tús. kr. um árið.²⁸

Við støði í tølunum omanfyri er ein leyslig meting sostatt, at Sp/f Mykines í 2014 hevði eitt árligt avlop av at reka farleiðina áljóðandi umleið 1 mió. kr.

Tað skal í hesum sambandi skoytast uppí, at inntøkurnar hjá felagnum eru hækkaðar munandi seinastu árin, orsakað av vøkstri í ferðafólkatali (sí ferðafólkahagtøl niðanfyri). Orsøkin til hækkingu ferðafólkatalið skal bæði síggjast í ljósinum av, at ferðavinnan hevur gjørt nógv burtur úr at marknaðarføra Mykines sum eitt áhugavert ferðafólkamál, umframt at skipið Jósup er eitt betri skip enn hini, ið hava siglt á leiðini. Økta orkuførið (kapasitetur) og betri tænaða, umframt betri marknaðarføring av leiðini, bæði av ferðavinnuni og Sp/f Mykines, sum vegna nettosáttmálan hevur góða áeggjan at skapa øktar inntøkur, kunnu teljast millum orsøkurnar til betraða inntøkugrundarlagið.

Eftirmeting

Um vit skulu meta um, hvørt talan er um eina væleydnaða útveiting ella ikki, kunnu vit sum útgangsstøði brúka tær treytir fyri útveiting, sum eru ásettar í lóg um fólk- og farmaflutning, har tað er ásett, at “sjóvegis farleiðirnar (...) kunnu, treytað av, at tað er til fyrimuns fyri farleiðirnar fíggarliga og tænaðuliga, herundir, at túratalið ikki lækkar og miðal ferðaseðlaprísurin ikki hækkar, bjóðast út.”

Tænastustøði

Í mun til tænastustøðið ber til at staðfesta, at farleiðin hevur sama túratal sum áðrenn útveitingina. Tað er beinleiðis ásett í sáttmálanum, hvussu nógv túrar privati veitarin bindur seg til at sigla, og hevur útgangsstøðið frá byrjan verið sama siglingarmynstur og túratal sum áðrenn útveitingina. Sostatt er ongin broyting í ferðatítteleikanum áðrenn og eftir útveitingina.

M/S Brynhild røkti farleiðina fyrsta sáttmálaskeiðið fram til 2011. Brynhild var ein umbygdur útróðrarbátur uttan stórvegis ferðafólkahentleikar, og kundi sostatt ikki sigast at vera stórvegis betri enn Súlan, hvat komforti viðvíkur. Heldur ikki var siglingartíðin stórvegis skjótari enn við Súluni. Í mun til Súluna hevði Brynhild heldur ikki krana umborð og var skipið sostatt verri útgjørt til farmaflutning, enn Súlan var. Samanumtikið ber ikki til at siga, at tænastustøðið hækkaði við fyrstu útbjóðingarrundu.

Í 2012 rak Sp/f Skúvadal sum nevnt farleiðina við ferðafólkaskippingunum Silju Star og Froyi. Í skrivi frá Útoyggjafelagnum til Vinnumálaráðið, dagf. 29. februar 2012, heitir felagið á Vinnumálaráðið um at taka útveitingina aftur og í staðin nýta eitt skip sum Silju Star til siglingina, sum sbrt. teimum var

²⁸ Tað ber ikki til at fáa yvirtil yvir reella rakstrarkostnaðin av at reka farleiðina við at hyggja í roknskap felagsins. Annað virksemi hjá felagnum er gjørt upp saman við rakstrinum av Mykinesleiðini, og tað er sostatt ikki greitt, hvussu raksturin av Mykinesleiðini sær út einsamallur. SSL hevur ikki tryggjað sær at fáa árligu rakstrarætlanina og roknskapin við fíggarstøðu, hóast hetta upprunaliga var ein treyt í útbjóðingartilfarinum. Sostatt er rakstrarætlanin frá 2012 besta boð upp á rakstrarkostnaðin, sum arbeiðsbólkurin hevur atgongd til. Arbeiðsbólkurin hevur verið í samband við Sp/f Mykines um at fáa útgreinaðan roknskap fyri farleiðina útvegaðan, men felagið hevði ikki slíkan roknskap tøkkan og kundi ikki útvega arbeiðsbólkinum hetta innan tíðarfreistina.

væleydnað. Grundgevingin hjá felagnum er m.a. “at komfortin má ikki koma niður aftur á tað støðið, ið var, áðrenn Silja Star kom í sigling.”

Á borgarafundi í Mykinesi í sept. 2011 varð siglingin um Mykinesfjørð umrødd. Í fundarfrásøgn frá fundinum kemur greitt til sjóndar, at Mykinesborgarar ikki vóru nøgdir við siglingina fyrsta sáttmálaskeið, hvat tænaðstuni viðvíkur. Ivaleyst er skrivið frá Útoyggjafelagnum m.a. grundað á tað, sum kom fram á hesum borgarafundi.

Síðani 2011 hevur ongin eftirmeting ella hoyring verið um siglingina til Mykinesar. Arbeidsbólkurin hevur tískil ikki vitan um, hvussu borgarar og ferðandi, sum sigla um Mykinesfjørð við nýggja bátinum, eru nøgd við Jósup. Til ber tó at staðfesta, at talan er um eitt munandi betri skip enn Brynhild og Súlan, bæði hvat komforti og siglingartíð viðvíkur. Í so máta minnir Jósup meira um Silju Star, sum borgarar í Mykinesi tykjast at hava verið nøgdir við, í hvussu er hvat ferðafólkaflutninginum viðvíkur. Hvat farmi viðvíkur er tað at siga, at Jósup heldur ikki hevur krana, sum ger tað møguligt hjá skipinum at flyta størri farm út til oynna. Tað var ikki krav í útboðstilfarinum, at skipið skal kunna flyta stóran farm. Sostatt eru Mykinesborgarar bundnir av serligum famátúrum, sum verða sigldir uml. 2 ferðir um árið, umframt tyrluflúgvina.

Hóast fyrsta sáttmálaskeið ikki kann sigast at hava havt við sær eina betri tænaðst, so metir arbeidsbólkurin samanumtikið, at tænaðstøðið á farleiðini sum frálíður er batnað munandi, síðani farleiðin varð útveitt. Betraða tænaðstøðið, hvat ferðafólkatali, komforti og skjótleika viðvíkur, er týðiligt, um vit samanbera siglingina við Súloni, sum rak farleiðina áðrenn útveitingina, við núverandi skip, Jósup, sum sigst at vera eitt væl eignað skip til farleiðina.

Fíggjarlig eftirmeting

Sum tað framgongur av rakstartølunum omanfyri, gevur raksturin av Mykinesleiðini eitt heilt gott avkast fyri Sp/f Mykines í dag. Tað er sum nevnt serliga grundað á øktu inntøkurnar, sum vaksandi ferðafólkatalið hevur havt við sær.

Sum yvirlitið niðanfyri vísir, so er ferðafólkatalið meiri enn tvífaldað síðani 2009. Seinastu 2 árin er ferðafólkatalið á farleiðini hækkað við knøppum 3.000 ferðafólkum um árið.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	12.704	10.028	7.935	6.605	8.062	5.631

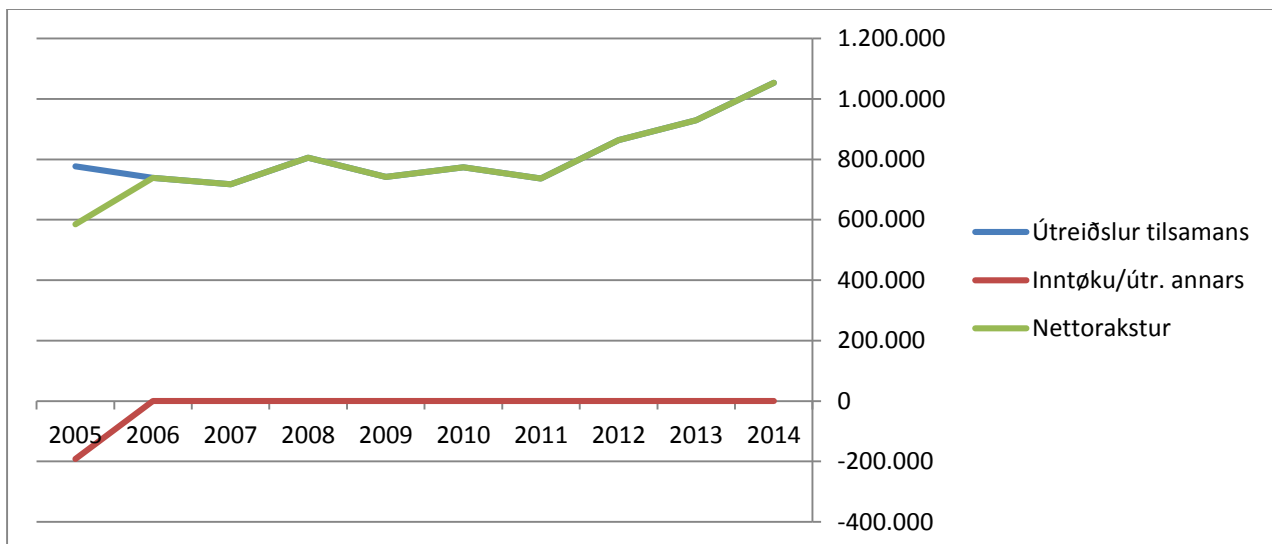
Tá Súlan rak farleiðina áðrenn útveitingina, var rakstrarkostnaðurin uml. 600 tús. kr. fyri Strandferðsluna. Inntøkurnar fyri ferðaseðlaprísir vóru tá munandi lægri enn í dag, serliga tí at ferðafólkatalið var nógv lægri enn í dag. Ferðaseðlaprísirnir vórðu lækkaðir á øllum farleiðum hjá Oygjaleiðum í 2007 við umleið 50%, tó ikki á Mykinesleiðini, við teirri grundgeving, at tað einamest eru ferðafólk, sum nýta farleiðina, og tí at skipanin við borgarakortum gevur teimum, sum hava tilknýti til oynna, ein bíligari ferðaseðlaprís. Sostatt eru ferðaseðlaprísirnir á Mykinesleiðini uml. tvífalt so høgir, sammett við aðrar líknandi farleiðir.

Tá farleiðin varð útveitt, var árlega sáttmálagjaldið 600 tús. kr. fyrsta sáttmálaskeiðið umframt endurgjaldið fyri ferðaseðlasølu til borgarar við borgarakorti. Tá seinna útbjóðingarumfar varð gjøgnumført, hækkaði sáttmálagjaldið og hevur síðani ligið á 850 tús. kr. umframt gjald fyri eykatúrur, farm og endurgjald fyri avsláttarskipanina við borgarakortum.

Sum myndin niðanfyri vísir, eru netto útreiðslurnar hjá landinum av Mykinesleiðini hækkaðar stigvíst úr 584 tús. kr. í 2005 – t.e. seinasta árið, ið SSL rak farleiðina - til 1,05 mió. kr. í 2014, t.e. ein útreiðsluvøkstur á 468 tús. kr. Kostnaðurin av farleiðini er sostatt nærum tvífaldaður upp á 8 ár.

Ein partur av útreiðslunum er ikki knýttur at sjálvari útveitingini, t.d. føstu lønarútreiðslurnar til avgreiðslumannin í Mykinesi, áljóðandi 102 tús. kr. um árið, men hetta arbeiðið er neyðugt, fyri at leiðin kann virka.²⁹ Somuleiðis er neyðugt at hava atlit at broyttum oljuútreiðslum og øðrum rakstrarkostnaðum í tíðarskeiðinum, sum ivaleyst eisini høvdu havt við sær ein útreiðsluvøkstur, um landið framhaldandi rak farleiðina. Tað er tó ógreitt, hvussu stórir hesin hevði verið.

Útreiðslugongd 2006-2014 – Mykinesleiðin



Samanumtikið kann sigast, at Mykinesleiðin er vorðin dýrari at reka fyri landið, síðani hon varð útveitt. Hetta skal sjálvsagt haldast upp ímóti teirri íløgu, sum landið hevði skulað hildið kostnaði fyri, um so var, at farleiðin ikki var útveitt, og SSL skuldi gera íløguna í nýtt skip. Um støði verður tikið í íløguni hjá Sp/f Mykines fyri nýggja skipið, er tó talan um eina lutfalsliga líttla íløgu, sum við verandi rakstri letur seg avskriva eftir fáum árum, eisini tí rentan hevði verið lægri, um landið gjørði íløguna. Hinvegin hevur Sp/f Mykines móguleika at nýta skipið til onnur endamál, serliga teir knapt 8 mánaðirnar av árinum, skipið ikki er bundið at Mykines-siglingini, og eigur hetta at betra um rakstrarfortreytirnar hjá einum privatum arbeiðstakara, sum landið ikki í sama mun kann fáa. Tó er móguligt, at landið kundi leigað skipið út, tá tað ikki er í sigling ella nýtt skipið sum eykaskip, tá brek e.t. eru á øðrum skipum og harvið spart tílíkar leiguútreiðslur, sum SSL í dag hevur.

Tað er eisini neyðugt at leggja upp fyri, at Sp/f Mykines við verandi rakstri hevur eitt so mikið gott avlop, at hetta eisini kemur at síggjast aftur í einum vaksandi partafelagsskatti og móguliga eisini skatti

²⁹ Lønarsamsýning fyri at taka ímóti endanum, avgreiða farm o.a.

av vinningsbýtinum. Tað er ilt at siga, hvussu stórar hesar inntøkur koma at vera, eftirsum hetta m.a. veldst um, hvussu felagið (ella onnur møgulig feløg) koma at skipa sín samlaða rakstur. Seinasti grannskoðaði roknskapurin hjá Sp/f Mykines vísir, at felagið í 2013 rindaði skatt áljóðandi 26.775 kr. av ársúrslitinum. Felagið hevur enn ikki latið roknskapin fyri 2014 inn, so tað er ógreitt, hvussu stórar hesar inntøkurnar vóru í fjør. Roknast kann tó við, at skattainntøkurnar koma at vaksa í tráð við at yvirskotið hjá felagnum økist.

Niðurstøða

Tað eru ongar ásetingar í sáttmálanum, sum lata upp fyri at gera tillagingar í sáttmálagjaldinum e.t, um inntøkugrundarlagið broytist. Tað einasta, sum er ásett í útveitingartreytunum er, at “SSL kann ikki ábyrgdast fyri, at inntøkugrundarlagið kann broytast innan hetta útbjóðaða tíðarskeiðið.” Sostatt tekur arbeiðstakarin allan váðan á seg í mun til eitt møguligt fall í ferðafólkatali og harvið inntøkum. Hinvegin fær arbeiðstakarin allan vinningin, um ferðafólkatalið hækkar. Ásetingin í útveitingartilfarinum kann undra, tá tað samstundis er ásett í sama broti, at “inntøkugrundarlagið ... hevur seinastu árin verið vaksandi.” Tað er ein greiður veikleiki við verandi sáttmála, at ongir klausular eru við um møguliga endursamráðing, um fortreytirnar fyri rakstrinum broytast munandi.

Ein annar veikleiki er, at tað ongastaðni í sáttmálanum er ásett, at felagið skal lata inn útgreinaðan roknskap fyri siglingina. Hetta varð bara ásett í útveitingartilfarinum. Sostatt fær SSL í dag ongar upplýsingar um, hvussu raksturinn gongur e.t. Einastu upplýsingar, ið SSL skrásetir, er ferðafólkatalið. Sostatt er tað ikki gjøgnumskygt, hvussu reelli raksturinn av farleiðini sær út. Harvið hevur útveitarin eina munandi verri vitan um rakstrarviðurskiftini á farleiðini og stendur munandi veikari enn mótparturin, tá ein nýggjur sáttmáli skal gerast. Hesin veikleiki verður uppافتur størri, tá havt verður í huga, at kappingin um farleiðina er avmarkað og at tað hevur verið sami veitari, sum hevur rikið farleiðina øll árin, undantikið ta eina árið.³⁰

Ein triði veikleiki við verandi útveiting - og hetta er í roynd og veru galdandi fyri allar tær útveitingar, sum SSL hevur staðið fyri, er, at SSL ikki hevur givið nakað kontrollboð í.s.v. útveitingarnar. Sí meira um kontrollboð o.a. niðanfyrir.

Tvørt at siga, kann verandi avsláttarskipan við borgarakortum innibera, at vit í dag hava eina skipan, sum og í roynd og veru verður dýrari fyri landið, jú fleiri ferðafólk sigla við farleiðini. Í dag eru heili 320 borgarar, sum hava sonevnda borgarakortið. Hetta skal haldast upp ímóti, at einans 13 borgarar eru skrásettir at búgva í Mykinesi. Treytirnar fyri at fáa borgarakort útvegað tykjast at hava verið sera lagaligar. Tað vil siga, at borgarar, sum eiga eitt sindur av jørð og/ella eiga lut í einum summarhúsi ella á annan hátt kunnu hava smávegis tilknýti til oynna, kunnu fáa borgarakort.

Sbrt. ferðafólkahagtølunum hjá SSL vóru 1.522 ferðandi við borgarakorti í 2014, og rinda borgarar við einum slíkum avsláttarkorti einans 40 kr. fyri vaksin og 20 kr. fyri børn og pensjónistar aftur/fram. Samlaði endurgjaldskostnaðurin fyri SSL av skipanini við borgarakorti var 62 tús. kr. í 2014. Í 2013 var endurgjaldskostnaðurin 59 tús. kr., í 2012: 46 tús. kr. og í 2011: 32 tús. kr. Tað vil siga at endurgjaldskostnaðurin vegna avsláttur til borgarakort nærum er tvífaldaður upp á 3 ár.

³⁰ Tað hava frá byrjan verið 2 ella 3 veitarar, sum hava givið boð upp á farleiðina.

Arbeidsbólkurinn mælir til, at avsláttarskipanin verður dagförd, t.d. soleiðis at tað einans eru borgarar við bústaði í Mykinesi, sum fáa sonevnda borgarakortið.

Samanumtikið ber til at siga, at tænaustøðið innan ferðafólkaflutningin við nýggja skipinum, Jósup, er vorðið betri sammett við tænaustuna, sum landið veitti við Súluni. Hinvegin, tá hetta verður hildið upp ímóti fíggjarliga partinum og teimum veikleikum við verandi skipan, sum vit hava víst á omanfyri, metir arbeidsbólkurinn, at hesir veikleikar eru so mikið stórir, at vit ikki kunnu tosa um eina útveiting, sum er væl eydnað. Grundgevingin er heilt einfalt, at talan er um eina farleið í dag, sum kostar landinum um 1 mió. kr. árliga, meðan privati veitarin hevur yvirskot av farleiðini, áljóðandi umleið somu upphædd. Um farleiðin ikki varð boðin út, og landið hevði gjørt íløgu í eitt sama slag skip, hevði talan sannlíkt verið um eina farleið, sum í dag gav yvirskot fyri landið, ella sum í minsta lagi var útreiðsluneutral. Hetta er tó ein leyslig meting og tað er torført at siga, hvussu raksturinn hevði sæð út, um landið rak farleiðina, eftirsum hetta m.a. veldst um, hvat skip landið hevði fingið til vega.

Um farleiðin framhaldandi skal rekast av privatum, mælir arbeidsbólkurinn til, at galdandi útveitingartreytir og sáttmálar verða endurskoðað, og at verandi skipan sum heild verður eftirmett og endurskoðað við munandi broytingum fyri eyga.

Umframt óhepnu avsláttarskipanina við borgarakortum, skeiva útreiðslu-/inntøkubýtið millum arbeidstakara og útveitarar, útreiðslur til umsiting og teir veikleikar við sáttmálanum, sum verða nevndar omanfyri, og sum eiga at vera endurskoðaðir í sáttmálatreytunum, metir arbeidsbólkurinn, at SSL eigur at gera kontrollboð, tá farleiðin verður boðin út og at útboðstilfarið eigur at innihalda møguleikan fyri at havna innkomnum tilboðum, um innkomnu tilboðini eru ov høg, sammett við kontrollboðið.

Um kappingarparturin er burtur, eigur tað somuleiðis at verða gjørd ein meting av, hvørt grundarlagið fyri eini útveiting eisini er horvið. Víst verður í hesum sambandi til ástøðiliga partin av frágreiðingini.

At enda kann spurnartekin verða sett við, um Mykinesleiðin skal vera fevnd av somu lógarásettu treytum fyri útveiting, sum varð áløgd øllum hinum sjóvegis farleiðum í.s.v. seinastu lógarbroyting.

Arbeidsbólkurinn mælir til, at tað í sambandi við komandi útbjóðingarumfar verða gjørdar gjølligari kanningar av grundarlagnum at útveita Mykinesleiðina, so tað greitt kann staðfestast, um tað er ein fíggjarligur og tænaustuligur fyrimunur fyri landið, at farleiðin verður útveitt, sum lógin ásetur fyri hinar farleiðirnar.

Bygdaleiðir

Sum áður nevnt, vórðu Bygdaleiðir á fyrsta sinni útveittar í 2002. Trý útveitingarumfør hava verið, síðani farið varð undir at útveita farleiðirnar. Seinasta útveitingarumfar var í 2013, og sáttmálarnir eru galdandi til apríl í 2018.

Farleiðirnar verða bodnar út í pakkum, sum kunnu fevna um fleiri farleiðir undir einum, og kunnu veitararnir geva boð upp á fleiri pakkar í hvørjum umfari.

Boð kann tó ikki verða givið upp á meir enn tveir pakkar undir einum (og trúggjar pakkar, har leið 410 er við), men samansetingin av pakkum og hvussu nógv boð, ið tann einstaki arbeiðstakarin letur inn, er upp til tann, ið bjóðar.

Sáttmálarnir

Talan er um bruttosáttmálar. Tað merkir, at SSL ásetir treytirnar fyri koyringina, m.a. leiðirnar sum skulu koyrast og tær ferðaætlanir, sum skulu vera galdandi í sáttmálaskeiðinum. Arbeiðstakararnir fáa eitt sáttmálagjald fyri at reka farleiðina, sum verður gjørt upp av kostnaði pr. ferðaætlanartíma, gjald fyri eykatúrar o.a. Í tilboðsskjalinum skal arbeiðstakarin út frá tímaprís og ferðaætlanarkostnaði geva eitt tilboð uppá, hvussu stórir samlaði sáttmálakostnaðurin er fyri hvørt ár. Av tí at talan er um bruttosáttmála, fella allar ferðaseðlaintøkurnar til SSL.

Sáttmálarnir og útveitingartreytirnar innihalda rættiliga nágreinilig krøv til bussarnar (busstypu, aldur o.a.), tænaustuððið umborð (komfort), krøv til billettering o.m.a. Í heila tikið kann sigast, at talan er um rímliga nágreiniligar sáttmálar, hvat tænaustuðði, gjaldi og øllum tí praktiska kring busskoyringina viðvíkur.

Sáttmálarnir eru orðaðir soleiðis, at SSL ikki hevur skyldu til at yvirtaka bussar hjá arbeiðstakaranum, tá ið sáttmálaskeiðið endar. Tað eru arbeiðstakararnir, sum eiga bussarnar og sum trygd fyri, at arbeiðstakarin lýkur sínar skyldur samsvarandi sáttmálanum, verður í útveitingartreytunum kravd bankaábyrgd á 70 tús. kr. fyri hvønn buss.

Tá ið eitt útveitingarumfar er av, og SSL skal meta um innkomnu tilboðini, er meginreglan, at tað búskaparliga besta boðið verður valt, og verður í tí sambandi m.a. støða tikin til fylgjandi metingarstøði:

- prís, t.e. samlaði boðsprísurin pr. ár og pr. ferðaætlanartíma (vigar 70 %)
- góðska av rakstrinum, t.e. fyriskipan, búskapur, tænaustuðði, førleika, royndir o.a. (vigar 10 %) og
- góðskan av rakstartólunum, t.e. busstypa, aldur o.a. (vigar 20 %)

Í útveitingartreytunum er ásett, at "SSL tilskilar sær rætt til at taka aftur útboðið, heilt ella lutvíst, um tað fyriliggur ein saklig grundgeving fyri tí. SSL hevur rætt til at velja ímillum øll innkomnu boðini ella at havna tey."

Sáttmálin er bindandi, og fyri báðar partar er galdandi, at teir einans kunnu uppsiga sáttmálan, um so er, at hin parturin ger seg skyldugan í grovum broti ella ferð eftir ferð brýtur ásetingar í sáttmálunum í sáttmálatíðarskeiðinum.

SSL kann somuleiðis uppsiga sáttmálan, um arbeiðstakarin verður tikin undir konkursviðgerð, steðgar sínum gjaldingum og um samráðingar um tvangsakkord byrja. Somuleiðis kann sáttmálin verða uppsagdur undir serligum umstøðum, sum t.d. um arbeiðstakarin doyir. Í sambandi við eina uppsøgn av sáttmálanum, hevur arbeiðstakarin rætt til at leggja uppsøgnina fyri gerðarrættin.

SSL kann seta fíggarlig revsiltæk í verk í sambandi við góðskubrek, sum verða staðfest av SSL í sambandi við eftirlit í ella uttan á bussinum ella onnur góðskubrek, sum verða skjalfest. SSL hevur rætt til at móttrokna burtur fyri hvørt staðfest brek í sáttmálagjaldinum.

Um arbeiðstakarin uttan skrivligt loyvi frá SSL nýtir bussar í verri standi enn avtalað, fellur gjaldið av busstengdum útreiðslum burtur í tíðarskeiðinum, tá hesir bussar verða nýttir.

SSL hevur rætt til at innseta ferðaseðlaútgerð, bussradio, teljiútgerð, KT-útgerð, útgerð til samskipti millum bussin og gøtuskeltskipanir og aðra líknandi útgerð í bussarnar hjá arbeiðstakararnum. SSL rindar fyri útgerð og uppseting, meðan dagliga viðlíkahaldið av útgerðini áliggur arbeiðstakararnum. Eykalutir til m.a. KT-útgerð verða latnir av SSL og annað viðlíkahald verður røkt og goldið av SSL uttan so, at umvælingin er av arbeiðstakarans ávum. Somuleiðis rindar SSL 1/3 av kostnaðinum fyri starvsbúnað hjá bussførarunum. Møguligar útreiðslur í sambandi við steðgipláss við farstøðir og aðrar útreiðslur í sambandi við nýtslu av steðgistöðum o.ø. verða somuleiðis goldnar av SSL. SSL rindar at enda eisini fyri tunnislsgjöld á túrum sambært ferðaætlan.

Eftirmeting

Tænastustøði

Ongin skipað eftirmeting er gjørd, síðan farið varð undir at útveita landvegis farleiðirnar, og hevur arbeiðsbólkurin sostatt ikki neyva vitan um, hvussu tænastustøðið á ymsu farleiðunum er í dag. Til tess at fáa eina meira neyva vitan um hesi viðurskipti, er neyðugt at gera skipaðar góðskukanningar av sjálvum bussunum, umframt góðskukanningar millum ferðafólk, sum nýta bussleiðirnar. Sáttmálin letur upp fyri, at SSL kann gera slíkar kanningar, men arbeiðsbólkurin er ikki vitandi um, at slíkar kanningar eru gjørdar seinastu nógvu árinum, um nakrantíð.

Tað einasta arbeiðsbólkurin hevur at halda seg til í so máta, eru tær klagur, sum verða sendar Strandferðsluni viðvíkjandi busskoyringini og tað kann í hesum sambandi staðfestast, at SSL fær nógvur klagur frá borgarum á ávísingum farleiðum, meðan støðan er munandi betri á øðrum farleiðum. Tað er sostatt nógv sum bendir á, at tænastustøðið er ójavnt millum farleiðirnar. Hinvegin verða í sáttmálanum sett krøv til komfort o.a. í bussunum og eru nógvir nýggir bussar keyptir til at røkja farleiðirnar, soleiðis at tænastustøðið í so máta ivaleyst er hækkað á fleiri farleiðum. Tað ber tó ikki til, út frá hesum, at gera nakra niðurstøðu um, hvørt samlaða tænastustøðið á bussleiðunum er øðrvísi eftir eina útveiting, sammett við áðrenn. Til tess at gera eina slíka meting, er sum nevnt neyðugt at gera skipaðar kanningar, sum verða endurtiknar við ára millumbili, so tað ber til at ávísa eina gongd.

Fíggarviðurskipti

Um vit hyggja at útreiðsluvøkstrinum hjá landinum (SSL) av at reka Bygdaleiðir (myndin niðanfyrir), síggja vit ein týðiligan og rímiliga stóran útreiðsluvøkstur seinastu knapt 10 árinum. Nettorakstururin var í 2005 áljóðandi 11,8 mió. kr., og í 2014 var nettorakstururin góðar 29,6 mió. kr. Talan er sostatt um ein útreiðsluvøkstur á gott 150% í eitt 9-ára skeið, ella ein trífalding av útreiðslunum.

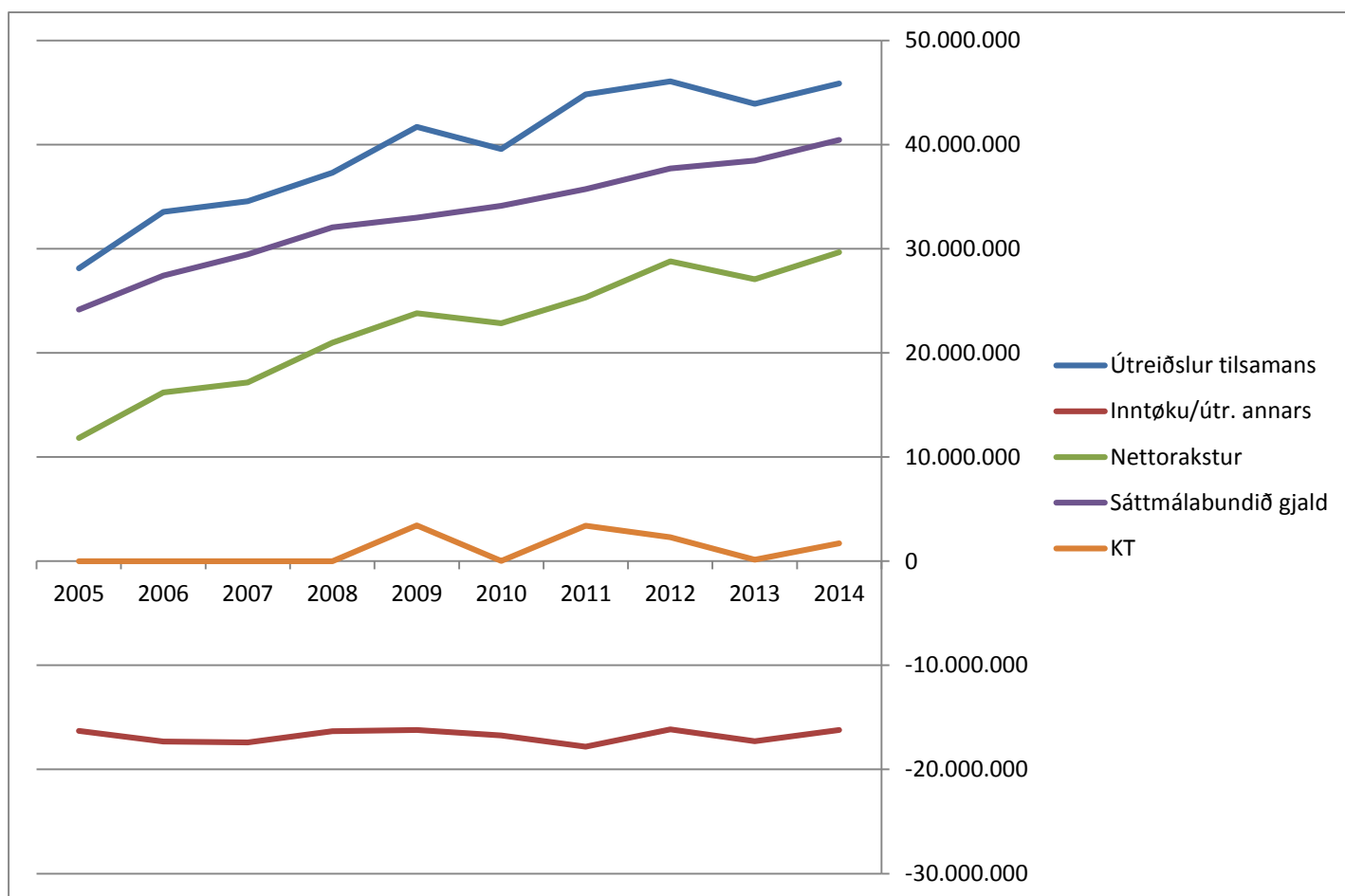
Ógvusligi útreiðsluvøkstururin hevur serliga gjørt seg galdandi seinna útveitingarskeið.

Útreiðsluvøkstururin fyrsta sáttmálaskeiðið (frá 2002-2006) var ikki eins stórur (4,9 mió. kr. ella 16,8

%), men hetta sama tíðarskeið hækkaðu inntøkurnar eisini munandi (4,9 mió kr. ella 40 %), soleiðis at samlaði játtanartørvurin (nettorakstur) lækkaði 100 tús. kr. í sáttmálaskeiðinum.³¹ Tað er ógreitt, hví stígur síðani er komin í inntøkurnar (sí tó meiri um hetta niðanfyrri).

Tað er sostatt mangt sum bendir á, at tað serliga eru broytingar í sáttmálunum, umframt kappingarviðurskifti, tunnilsgjöld, tryggingar o.a., sum hava elvt til stóra vøksturinum í útreiðslunum. Hesar royndir vísa eisini, at royndirnar fyrsta útveitingarskeið oftani eru meiri jaligar, enn tær royndir sum frálíður vísa seg og talar hetta fyri, at eftirmetingar, sum verða gjørdar eftir fyrsta sáttmálaskeið, mugu takast við einum fyrivarni.³²

Útreiðslugongd – Bygdaleiðir 2005-2014



Sum myndin vísir, so er talan um ein støðugan útreiðsluvøkstur hvørt ár seinastu 9 árin. Hetta er serliga orsakað av vøkstrinum í sáttmálabundna gjaldinum, sum er hækkað frá knøppum 24,2 mió. kr. í 2005 til góðar 40,4 mió. kr. í 2014, t.e. ein vøkstur á góðar 16 mió. kr. ella uml. 1,8 mió. kr. um árið í miðal. Millum hinar keldurnar til útreiðsluvøksturinum kunnu nevnast fløgur og viðlíkahald av KT-skipanum umborð á bussunum, eykakoyring, tunnilsgjöld o.a. Umsitingarligi kostnaðurin av at

³¹ Strandfaraskip Landsins (2007): 20-21

³² AKF (2011)

samskipa bussraksturin, tilevna útbjóðingartilfar og sáttmálar, handfara klagur og ósemjur millum bussfeløg, seinkingar o.a. er ikki tikin við í yvirlitinum omanfyri.

Orsøkin til, at sáttmálabundna gjaldið hækkar støðugt er, at tað í sáttmálunum við arbeiðstakararnar er ásett, at sáttmálatengdi tímaprísurin skal prístalsviðgerast tvær ferðir árliga. Prístalsjavningin er grundað á eitt vígað indeks, ið verður gjørt upp av 4 ymsum indeksum:

1. Lønarindeks, sum telur 62% av reguleringini. Hetta verður roknað við grundarlagi í broytingum í lønarsatsi, ið verður avtalaður millum Føroya Arbeiðsgevarafelag og Føroya Arbeiðarafelag.
2. Oljuindeks, ið telur 20% av reguleringini. Í undanfarna sáttmálaskeiði taldi hetta 17 % av reguleringini.
3. Viðlíkahaldsindex, ið telur fyri 13% av reguleringini. Í undanfarna sáttmálaskeiði taldi hetta 10 %.
4. Fíggjarindeks, ið telur fyri 5% av reguleringini. Í undanfarna sáttmála taldi hetta 11 %.

Olju-, viðlíkahalds- og fíggjarindeksið verður roknað við støði í hagstølum, sum verða gjørd upp av Hagstovu Føroya.

Í undanfarna sáttmálaskeiði (frá januar 2008 til mars 2013) hækkar hetta prístalið við 21%, serliga orsakað av einum stórum vøkstri í fíggjarindeksinum, sum stendur fyri 9%-stig av hesum vøkstrinum. Lønarindeksið telur 5%-stig av vøkstrinum í sáttmálaskeiðinum, oljuindeksið 6%-stig og viðlíkahaldsindexið 1%-stig.

Hetta er ein prísjavning, sum varð sett inn í sáttmálarnar í 2008 og tykist orsøkin at hava verið, at busseigararnir hava verið ónøgdir við ein fíggjarligan miss, tá oljuprísurin hækkaði. Áðrenn hetta vígaða indexið varð sett inn í sáttmálarnar, varð støði tikið í vanliga brúkaraprístalinum, sum Hagstovan ger upp. Um vit hyggja eftir vøkstrinum í brúkaraprístalinum fyri sama tíðarskeið (te. 2008-2013), hækkar hetta bara knapt 2%, samanborið við vøksturinn á 21% í sáttmálagjaldinum sama tíðarskeið.

Arbeiðsbólkurin hevur spurt seg fyri hjá Hagstovuni, hvat ið ymsu indeksini vísa. Tey 3 indeksini (brennievni, viðlíkahald- og fíggjarindeksið) eru einstakir lutir av tí, sum verður brúkt til at gera upp brúkaraprístalið, ið fortelur okkum gongdina í kostnaðarstøðinum í samfelagnum. Lønarindeksið verður roknað við støði í gongdini í viðkomandi almennum lønarsáttmálum.

Um ikki gongdin í brúkaraprístalinum gevur eina nøktandi mynd av vøkstrinum í rakstrarútreiðslunum hjá bussfeløgnum, eigur ein annar háttur sjálvsagt at verða funnin, soleiðis at sáttmálagjaldið svarar til rakstrarútreiðslurnar, so væl sum til ber, og tað er ivaleyst eisini orsøkin til, at prísjavningin varð broytt. Tað gevur kanska meining at brúka oljuindeksið og lønarindeksið sum grundarlag fyri eini prís-gongd á hesum økinum, men sambært Hagstovuni verður ikki mett, at viðlíkahaldsindexið og fíggjarindeksið siga okkum nakað um bussraksturinn. Hesi indeks vísa eina prís-gongd hjá vanliga húsarhaldinum í Føroyum og hava ikki neyðturviliga nakað við vinnuligan rakstur at gera. Sum nevnt stavar knapt helvtin av vøkstrinum í tíðarskeiðinum (9 %) frá eini ógvusligari hækking í fíggjarindeksinum. Fíggjarindeksið fortelur okkum, hvussu nógv ómaksgjöld, avgreiðsla o.a. í bankum, posthúsum og aðrastaðni broytast. Hetta sigur onki um rentugongdina, lániútreiðslur ella onnur viðurskifti, sum meira beinleiðis hava við vinnuligt virksemi at gera. Sambært

Hagstovuni er fíggarindeksið ekki eignað sum grundarlag fyri at meta um útreiðslugongdina av at reka vinnuligt virksemi.

Í nýggjasta sáttmálanum er vektingin broytt, soleiðis at fíggarindeksið frameftir telur 5% og ikki 11%, sum í undanfarna sáttmálaskeiði. Tað er tí ikki sannlíkt, at vit koma at síggja sama ógvusliga vøkstur á hesum økinum í inniverandi sáttmálaskeiði. Hinvegin er torført at meta um, hvussu hini indeksini koma at broytast komandi tíðina.

Arbeiðsbólkurin metir ikki, at hetta vektaða indeksið, sum verður nýtt til at javna sáttmálagjaldið, er rættvísandi. Tað er ósannlíkt, at veruligu útreiðslurnar av at reka bussarnar, eru hækkaðar við 21% ella 16 mió. kr. í eitt 5-ára skeið. Harafturat er rentan í umrødda tíðarskeiðið nógv lækkað, soleiðis at lániútreiðslurnar hjá feløgnum eiga at vera lækkaðar hjá feløgnum í umrødda tíðarskeiðinum, meðan tær fyri landið eru hækkaðar munandi.

Tað er ein stórur veikleiki við bussásáttmálanum, at arbeiðstakararnir verða samsýndir eftir einum leisti, sum ikki í nóg stóran mun tekur støði í veruligu rakstrarútreiðslunum. Eftirsum javningarhátturin er grundleggjandi í mun til útreiðslugongdina innan Bygdaleiðir, mælir arbeiðsbólkurin til, at hesi viðurskipti verða endurskoðað, soleiðis at funnin verður ein leistur, sum meiri álitandi og ítøkiliga kann vísa okkum veruligu útreiðslugongdina innan Bygdaleiðir.

Mangt bendir á, at verandi útreiðslustøði er vorðið ov høgt, kanska serliga orsakað av tí javningarhátti, sum hevur verið nýttur, og tí er tað neyðugt í sambandi við eina endurskoðan at rokna seg fram til eitt nýtt útgangsstøði fyri eini javning, soleiðis at tað frameftir ikki verður tikið útgangsstøði í einum útreiðslustøði, ið er ov høgt sett.

Um vit síðani hyggja at inntøkusiðuni, kann tað undra, hvussu jøvn gongdin í inntøkunum hevur verið øll árin. Inntøkurnar hava støðugt ligið millum 16-17 mió. kr. frá 2005 til 2014.

Tað er ógreitt, hví inntøkurnar eru so støðugar. Tað kann sjálvsagt vera orsakað av tí, at ferðafólkatalið ikki er broytt seinastu nógvu árin, sum yvirlitið yvir ferðafólk niðanfyrir vísir. Ein onnur mógulig frágreiðing er, at talan er um bruttosáttmála, har ið allar inntøkurnar fella til SSL. Inntøkurnar hjá arbeiðstakarunum eru sostatt ikki treytaðar av, hvussu nógvir ferðaseðlar verða seldir og áeggjanin hjá arbeiðstakaranum at fáa so nógv ferðafólk sum gjørligt at ferðast, er sostatt ikki eins stór og hon kanska hevði verið, um sáttmálagjaldið var tengt at talinum av ferðafólki. Hetta er ein grundleggjandi veikleiki við verandi sáttmálanum, sum somuleiðis eigur at verða endurskoðaður.

Ferðafólkatöl Bygdaleiðir 2011 – 2014

Leið		2014	2013	2012	2011
100/300	Tórshavn – Vestmanna	35.569	37.208	38.907	38.714
101	Tórshavn – Gamlarætt	18.816	20.906	21.276	21.251
200	Oyrarbakki – Eiði	9.746	12.060	11.495	10.472
201/205	Oyrarbakki - Gjógv - Funningur	901	2.079	2.074	1.633
202	Oyrarbakki – Tjørnuvík	3.674	3.688	4.190	5.068
300	Tórshavn - Flogvøllur – Sørvágur	87.377	85.860	98.390	94.093
400	Tórshavn – Klaksvík	147.774	150.051	157.915	161.051
401	Toftir – Tórshavn	7.647	6.037	4.617	3.890
410	Fuglafjørður - Gøtudalur – Klaksvík	68.872	61.549	63.051	55.550
442	Glyvrrar - Æðuvík - Rituvík	602	1.049	1.440	1.512
440/480	Skálafjarðarleiðin	57.474	55.537	76.427	75.412
481	Skálabotnur - Oyndarfjørður	1.578	1.783	1.734	1.927
500	Klaksvík – Viðareiði	6.519	8.477	7.582	6.790
504	Klaksvík – Kunoy	132	483	554	599
506	Syðradalur – Trøllanes	4.412	4.804	3.964	5.009
600	Skopun – Skálavík	28.441	29.442	46.850	46.883
601	(Skopun) - Sandur - Dalur	5.030	5.318	5.634	6.085
700	Tvøroyri – Sumba	25.497	26.370	25.538	25.443
701	Fámjin – Sandvík	10.065	11.254	9.050	12.597
Íalt		522.140	523.955	580.688	573.979

Tað kann eisini undra, at arbeiðstakararnir lítla ella onga útreiðslu hava av neyðugari tekniskari útgerð, sum skal brúkast umborð á bussunum, at teir fáa fult endurgjald fyri útreiðslur til tunnilsgjald, endurgjald fyri part av starvsfólkabúnum og ongar útreiðslur hava av umsiting, t.d. viðgerð av klagum o.ø. Í veruleikanum fevna útreiðslurnar hjá bussfeløgunum einans um lönir, brennievni og útreiðslur, knýttar at sjálvum bussinum (viðlíkahald, avskrivningar, trygging o.a.).

Niðurstøða

Verandi útbjóðingarskipan innan Bygdaleiðir er, eins og m.a. lógin ásetir, grundað á grundleggjandi meginregluna, at ein útbjóðing skal hava við sær eina betri og bíligari tænaðu í mun til, at landið sjálvt rekur bussarnar.

Sum greiningin omanfyri vísir, er tað púra greitt, at Bygdaleiðir hevir verið fyri einum støðugum og rættiliga ógvusligum útreiðsluvøkstri, síðani farleiðirnar vórðu útveittar. Tað er ikki sannlíkt, at vit høvdu sæð sama útreiðsluvøkstur, um farleiðirnar ikki vórðu útveittar eftir tí leisti, sum er brúktur.

Umframt vøksturin í sáttmálagjaldinum orsakað av prístalinum, er ein av høvuðsorsøkunum til stóra vøksturin í útreiðslunum eisini, at tað er lítil og ongin kapping um at vinna farleiðirnar. Í sambandi við seinasta útveitingarumfar vóru ávikavist ein ella tveir arbeiðstakarar, sum góvu boð upp á pakkarnar. Í trimum av 7 pakkum (pakki nr. 100, t.e. Streymoy/Vágar – pakki nr. 200, t.e. um Streymin og pakki nr. 440, t.e. Skálafjørðurin) var bara ein arbeiðstakari, sum gav boð upp á farleiðina. Á øllum hinum farleiðunum vóru einans tvinnir arbeiðstakarar, sum góvu boð upp á farleiðirnar.

Vit kunnu sostatt staðfesta, at kappingin er lítil fyri ikki at siga ongin í.s.v. útveitingina av Bygdaleiðum. Hetta setir arbeiðsgevaran í eina sera vánaliga samráðingarstøðu og økir munandi um sannlíkindini fyri, at sáttmálarnir verða dýrari enn neyðugt.

Eftirsum ongar eftirmetingar ella kanningar eru gjørdar viðvíkjandi tænaustøðinum, ber ikki til at meta um, hvørt hetta er broytt til tað betra ella verra í sambandi við útveitingina. Um vit taka støði í teimum klagum, sum SSL fær frá borgarum, ber sum nevnt til at staðfesta, at munur er á tænaustøðinum frá farleið til farleið. Orsakað av nýggjum og betri bussum, er tænaustøðið hvat komfort viðvíkur sannlíkt vorðið betri á nógvum farleiðum seinastu árin.

Ein av stóru veikleikunum við útveitingini av Bygdaleiðum eru sjálvir sáttmálarnir og sáttmálastýringin.

Tað krevur stóra arbeiðsorku at fremja regluligt og skipað eftirlit við sáttmálunum á einstøku leiðunum, og somuleiðis er tað ein tung umsitingarlig mannagongd fyri SSL at fylgja kærnum frá borgarum upp. Tað tykist greitt, at útreiðslur og tilfeingi til stýring og eftirlit við arbeiðstakarunum er ein partur, sum er vorðin undirmettur í sambandi við avgerðina at útveita farleiðinar.

SSL hevir eina tunga próvbyrðu, um SSL í gerðarrættinum skal prógva, at ávísur arbeiðstakari ikki lýkur treytirnar í sáttmálanum, og tað skal sostatt nógv til, áðrenn valt verður at áleggja bøtur ella í seinasta enda at uppsiga ein sáttmála. Oftani verður tað orð ímóti orði, og tá SSL hevir mist grundleggjandi vitan um rakstrarviðurskiftini og nøgdsemið millum borgarar o.a, krevur tað nógv, áðrenn farið verður víðari við einum máli. Eitt smámál (t.d. endurgjald á 10 tús. kr.) er í so máta líka tungt at føra sum eitt stórt mál (t.d. endurgjald á 1 mió. kr. ella uppsøgn av sáttmála).

Arbeidsbólkurin mælir til, at munandi dagføringar verða gjørdar í verandi útveitingarskipan innan Bygdaleiðir. Mælt verður til, at SSL frameftir nýtir heimildina í útveitingartilfarinum at havna innkomnu tilboðunum, um bara eitt felag bjóðar upp á farleiðina. Í øðrum lagi verður mælt til, at SSL gevur kontrollboð upp á allar farleiðir, soleiðis at eitt metingarstøði fæst til vega, sum gevur arbeiðsgevaranum møguleika at meta um, hvørt innkomnu tilboðini eru ov dýr. Um hetta vísir seg at vera so, eiga tilboðini at verða havnað, og SSL eigur aftur at átaka sær uppgávuna at reka bussleiðirnar fyri ein lægri kostnað.

Somuleiðis er neyðugt at byggja upp eina skipaða eftirlitsskipan við sáttmálunum, at áseta meiri ítøkilig góðskumál, sum arbeiðstakararnir skulu liva upp til, og sum kann vera við til at tryggja eina

betri og bÍligari tænaŝtu, t.d. eisini við at seta inn rætta áeggjanarbygnaðin í sáttmálarnar, soleiðis at inntøkugrundarlagið verður betri. Somuleiðis er neyðugt at skipa fyri regluligum kundakanningum, soleiðis at tað verður greitt, um arbeiðstakararnir liva upp til ásetta tænaŝtustøðið. At enda er eisini neyðugt at áseta krøv um regluligar fÍggjarligar frágreiðingar. Hesi viðurskifti tilsamans hØvdu betrað munandi um førleikarnar hjá SSL at meta um raksturinn, tænaŝtustøðið og mØguleikan fyri at gera tillagingar í sáttmálaviðurskiftunum. Hetta krevur tÓ sannlíkt, at tað er neyðugt at uppraðfesta sáttmálastýringina við fleiri starvsfólkkum ella at peningur verður nýttur til at gera slÍkar kanningar av uttanveltaðum.

Í samband við eina dagføring av verandi skipan, eigur eisini at verða tikið atlit at flutningsmØguleikunum og tørvinum á flutningi á ymsu farleiðunum. Tað er mangt, sum bendir á, at verandi flutningsskipan á mangan hátt er afturútsígl. FlutningsmØguleikarnir, bústaðarmynstrið og fortreytirnar fyri flutningi á landi eru broytt so mikið nÓgv seinastu árini, at tað er tørvur á at eftirmeta og dagføra alla koyringina hjá Bygdaleiðum. Millum annað er flutningurinn í summum økjum so avmarkaður, at tað kann setast spurnartekin við, hvørt tað í heila tikið er skynsamt at hava fasta rutukoyring. Tað kann hugsast, at tað onkustaðni er nÓgv mikið við eini tilkalliskipan og at tað eru smærri bussar ella rutubÍlar, sum røkja ferðafólkaflutningin.

Arbeidsbólkurinn mælir til, at verandi flutningsskipan á landi verður dagfØrd við atlit at tillagingum, sum í størri mun enn í dag, borga fyri einum burðardyggum rakstri, sum tÓ sjálvsagt eisini tekur atlit til almennu flutningsskylduna. Ein partur av eini slÍkari dagføring eigur at vera at skilmarka greiðari, hvat flutningsskyldan hjá SSL fevnir um og at allýsa flutningsuppgávurnar hjá Bygdaleiðum greiðari.

Samanumtikið metir arbeidsbólkurinn, at talan er um eina útveiting við vánaligum royndum, serliga hvat fÍggjarligu viðurskiftunum viðvíkur. Tað eru serliga óhepnu sáttmálaásetingarnar, vánalig sáttmálastýring og vantandi kapping á økinum, sum elva til stÓran útreiðsluvøkstur á økinum. Galdandi sáttmálar hava við sær, at arbeiðstakararnir í veruleikanum ongan váða taka á seg við at bjóða upp á farleiðirnar, meðan SSL ber allan váðan, allar útreiðslur og alla umsiting.

Um viðurskiftini ikki broytast munandi, kann spurnartekin verða sett við, um tað framhaldandi er grundarlag fyri at útveita Bygdaleiðir.

Greining av farleiðunum

Tórshavn - Tvøroyri

Skip:	M/S Smyril Suðuroy - Tórshavn
Byggiár:	2005
Ferðafólk/Passengers:	800/975
Akfør/Vehicles	200 bilar ella 30 trailerar
Arbeiðsferð:	21 míl
Siglingartíð:	1 tími 55 min.
Túratál einvegis:	4-6 ferðir um dagin
Koyggjur/Cabins:	24 / 96 (manning / ferðafólk)
Longd p.p.:	123 m
Longd <i>overall</i> :	135 m
Breidd:	22,7 m
Dýpd:	5,60 m
BRT:	12.320 GT
NRT:	3.816 NT
Høvuðsmotorur:	MAN B&W og Wartsila
Klassi:	DNV



Smyril er nýggjasta ferjan í flotanum hjá SSL og orkuføri er framtíðartryggað bæði viðvíkjandi ferðafólki, akførum og maskinorku³³. Ferjan er 10 ára gomul og nøktar ríkiliga flutningstørvin á Suðuroyarleiðini, og er tað nærum bara á t.d. jóansøku, at orkuførið veruliga stendur sína roynd. Smyril er so mikið nýggjur, at útskipting ikki er neyðug komandi nógvu árin.

Atløguviðurskiptini bæði í Tórshavn og á Krambatanga eru nøktandi í vanligum veðurlíkindum, men skipið verður ov ofta órógvað í Tórshavn, tá ið onnur størri skip leggja at har, og má tí skifta atløgupláss ávísar dagar í vikuni. Á Krambatanga kann vera trupult hjá Smyrli at liggja undir farstøðini, tá lágætt (og serliga útsynningur) er. Tí er tað eisini upp á tal at bota um atløguviðurskiptini á Krambatanga við at leingja annan molan, so atløguviðurskiptini verða tryggari.

³³ Tó kann sigast, at bóvskrúvurnar, sum eru 3000 hk tilsamans, eru í minna lagi, tá illveður er. Serliga er hetta galdandi, tá Smyril skal manerera innan fyri molan í Havn. Hetta er orsøkin til uml. 70-80 % av samlaðu avlýsingunum hjá Smyrli.

Í illveðri vísir tað seg oftani eisini at vera trupult at leggja at í Tórshavn og møguleikarnir fyri at nýta aðra havn óveðursdagar, t.d. á Oyrareingjum, eiga at verða kannaðir.

Støðumeting

Tað hava verið ein røð av trupulleikum við Smyrli, síðani hann varð tikin í nýtslu, kanska serliga tí at ein stórir partur av teknisku útgerðini umborð longu var útgingin, áðrenn Smyril varð avhendaður. Nógvur peningur og orka eru brúkt seinastu árin fyri at bøta um viðurskiftini og er hetta arbeiði nú komið væl áleiðis. Í 2015 skulu tó gerast tvinnar tillagingar afturat. Talan er um eitt sonevnt "flow system" til oljunýtsluna og ein dagføring av ávaringarskipanini.

Smyril er í dag í rímiliga góðum standi. Tó eru nakrar dagføringar, ið skulu gerast árin frameftir. Til dømis eru ketlarnir, ið verða nýttir til at halda skip og olju heita, í ringum standi og mugu hesir helst skiftast við næstu dokking. Peiliskipanin riggar illa og somuleiðis eru høvuðsmotorarnir framvegis ein avbjóðing, eftirsum eingin í veruleikanum vil kennast við hesar motorar, sum eru framleiddir upp á eitt serligt loyvi í Spania. Ein høvðusmotorur er skiftur til annað merki. Eisini eru fortoyngarspølini slitin og ikki av bestu góðsku. Eitt spæl á afturdekknum varð skift út við eitt betri spæl í 2010.

Smyril skal í dokk í 2016/2017 og eru tað stórar umvælingar, sum standa fyri framman tá. M.a. skal nakað av stáli í skrokkinum skiftast, akslarnir skulu út og róðrini skulu takast niður og allir búsingar skiftast.

Starvsfólk

Sum talvan niðanfyri vísir, telur manningin umborð á Smyrli 50 fólk, sum sigla í vaktum. Á hvørjari vakt eru 25 starvsfólk.³⁴ Manningartalið er fastsett m.a. eftir altjóða trygdarkrøvum (í.s.v. møguligar vanlukkur, hvílutíðarreglur o.a.). Sostatt ber ikki til at gera tillagingar í manningartalinum, um so er at farleiðin varð útveitt. Tó kann ein umlegging til sjóvaktir hava við sær eina møguliga tillaging.³⁵ Starvsfólkini ið starvast innan katering eru tó ikki øll partur av altjóða krøvunum, so tað ber møguliga eisini til at gera tillagingar í talinum á starvsfólkum, hvat hesum viðvíkur. Hetta er tó ein spurningur um tænaustøðið umborð.

Manning		Felag
Brúgvín	6	Skipara- og Navigatørfelagið
Maskinan	12	Maskinmeistarafelagið
Dekkið	10	Starvsmannafelagið
Handyman	2	Starvsmannafelagið
Katering	20 ³⁶	Starvsmannafelagið
Manning íalt	50	
Vakt	3	Verkamannafelagið

Fíggjarviðurskipti

Á myndini og talvuni niðanfyri sæst rakstrargongdin hjá Smyrli seinastu 5 árinum. Nettorakstururin hevur seinastu árinum ligið omanfyri 60 mió. kr. Í 2014 var fíggjartørvurin munandi lægri, serliga orsakað av lægri oljuútreiðslum, øktum inntøkum og lægri viðlíkahaldskostnaði, tí trupulleikar vóru við játtanini og neyðugt var at halda aftur við viðlíkahaldi. Útreiðslurnar hava sveiggjað rímiliga nógv, serliga orsakað av oljuútreiðslunum og viðlíkahaldsarbeiði. Tá Smyril var nýggjur (í 2006) var nettorakstururin munandi lægri (39 mió. kr.), í 2007 vaks nettorakstururin við 12 mió. kr. til 51 mió. kr., serliga orsakað av størri manning og øktari orkunýtslu.

³⁴ Brúgvín: 3, Maskinan: 6, Dekkið: 5, Handyman: 1, Katering: 10.

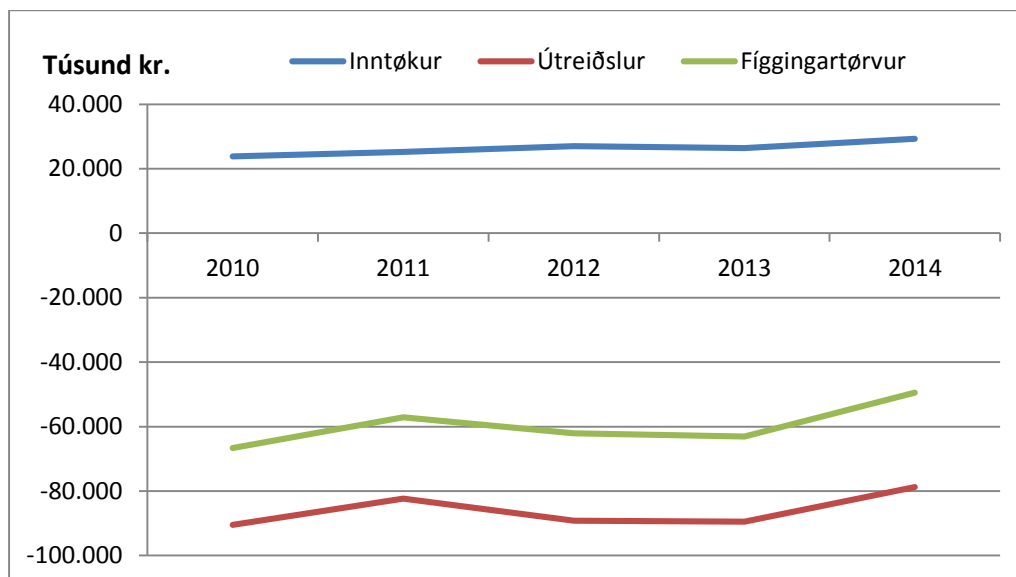
³⁵ Tað er ivasamt, um hetta ber til og verða møguleikarnir í løtuni kannaðir. Ein slík loysn hevði havt við sær, at tað ikki í sama mun ber til hjá ferðafólki at gista umborð, eftirsum ein størri partur av kømurunum umborð skulu brúkast til manningina. Sostatt hevði ein umlegging til sjóvakt í ávisan mun havt avleiðingar á tænaustøðið.

³⁶ Manningartalið til katering er skiftandi: 7 fólk vanligar dagar og 10 í vikuskiftinum (í 2 vaktum – tí 20 tils.)

Rakstur – Smyril

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	23.850	25.221	27.046	26.424	29.259
Olja	-28.291	-35.000	-44.268	-34.855	-30.562
Lønir	-29.567	-28.500	-27.910	-30.366	-28.642
Annað	-32.672	-24.268	-24.268	-24.268	-19.513
Fíggingartørvur	-66.681	-62.547	-69.400	-63.065	-49.458
Túratal	32 / 34	32 / 34	32 / 34	32	32

Í fylgiskjali 2 eru tøluni omanfyri indekserað.



Flutningur

Smyril flytur uml. 40% av samlaðu sjóvegis ferðafólkunum hjá SSL og 61% av akførunum. Á talvuni niðanfyri síggja vit, at ferðafólkatalið seinastu árin hevur verið stigvíst hækkandi. Serliga í 2014 sæst ein stórus vøkstur í mun til árið fyri, og stavar hetta fyri ein stóran part frá nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri. Tað er tó torført at meta um flutningstørvin komandi árin.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	219.506	215.608	224.668	211.878	206.338	207.416
Akfør	89.378	80.828	83.830	81.996	80.120	79.292

Atlit í.s.v. eina møguliga útveiting

Tað er torført at meta um, hvørt tað er grundarlag fyri at útveita Suðuroyarleiðina sum sjálvstøðuga farleið. Sum nevnt er ein væleydnað útveiting tengd at møguleikanum at skapa kapping um at vinna útboðsumførini, umframt einum væl skipaðum og nágreiniligum fyrireikingararbeiði, soleiðis at útveitingartilfarið og sáttmálarnir verða so skynsamir, sum til ber.

Tað eru ivaleyst fá feløg í Føroyum, sum hava neyðugu fíggjarligu og bygnaðarligu tyngdina til at kunna taka yvir raksturin av skipinum, sum seinastu árin hevur ligið um 60 mió. kr. um árið. Harvið er ivasamt, um tað er møguleiki fyri at fáa veruliga kapping um at vinna farleiðina.

Sum nevnt eru summar tillagingar, sum møguliga kunnu gerast á starvsfólkaøkinum og ein privatur veitari hevði ivaleyst havt betri møguleikar at fremja umrøddu tillagingarnar við vaktarskipan, tali av starvsfólki o.ø., m.a. orsakað av færri sáttmálatengdum bindingum. Tað er tó torført at meta um, hvussu stórar tillagingar (og harvið sparingar) møguleiki er fyri at fremja á starvsfólkaøkinum, uttan at hetta fær avleiðingar fyri tænaustøðið.

Í sambandi við arbeiðið at tilevna útveitingartilfar og sáttmálar, er avbjóðingin ivaleyst størst, hvat Smyrli viðvíkur, bæði tí at tænaustan er meiri fjølbroytt og tí at skiparaksturin í heila tikið er so mikið stórir, at tað setur onnur krøv til sáttmálar og stýring, enn hinar farleiðirnar krevja.

Ein onnur avbjóðing eru ognarviðurskiftini og viðlíkahald, tí spurningurin er, um ein privatur veitari skal keypa skipið, leiga skipið ella leasa skipið, møguliga við eini “keypsóptión.” Harafturat má spurningurin viðgerast, hvussu tað verður tryggjað, at ein privatur arbeiðstakari hevur annað skip at seta í sigling, um Smyril t.d. fær motorbrek ella á annan hátt má takast úr sigling. Somuleiðis er spurningurin, alt eftir hvør ognarskapur kemur at vera galdandi, hvussu tað verður tryggjað, at viðlíkahaldsskyldurnar verða røktar. Hetta eru grundleggjandi spurningar, sum eru neyðugir at útgreina nærri, um farið verður víðari við ætlanunum at skipa fyri eini útboðsrundu.

Skopun - Gamlarætt

Skip	M/S Teistin
Siglingarleið	Opið hav
Byggiár	2001/2012
Ferðafólk	288
Akfør	33 pers. akfær ella 2 trailara + 12 pers. akfær
Arbeidsferð	11 míl
Siglingartíð	20 min. (15 min. út í Hest)
Túratál einvegis:	16-18 ferðir um dagin
Longd p.p.	40,00 m
Longd overall	45,00 m
Breidd	12,50 m
Dýpd	3,10 m
GT	1260
Hövuðsmotorar	Volvo Penta 5 x D15 MG og 1 x D7 MG
Klassi	Det Norske Veritas



Teistin er bygdur í 2001, og er sostatt eitt av nýggjaru skipunum hjá SSL. Mett verður, at Teistin nøktar nútíðar tørvin á ferðafólka- og akfarsflutningi á hesi farleiðini. Ferðatíðin er stutt og túrarnir eru nógvir í tali. Talan er um 122 túrar aftur og fram um Skopunarfjørð um vikuna.

Støðumeting

Teistin hevur, síðani hann varð settur í sigling, haft nakað av tekniskum trupulleikum. Í 2012 varð gjørt av at skifta orkukervið á Teistanum út, og hevur hetta loyst nógvar av teimum teknisku trupulleikunum, ið áður vóru. Mett verður, at Teistin í dag er í góðum standi, og at skipið kann sigla í nógv ár frameftir. Somuleiðis hevur Teistin enn eitt gott sòlúvirði.

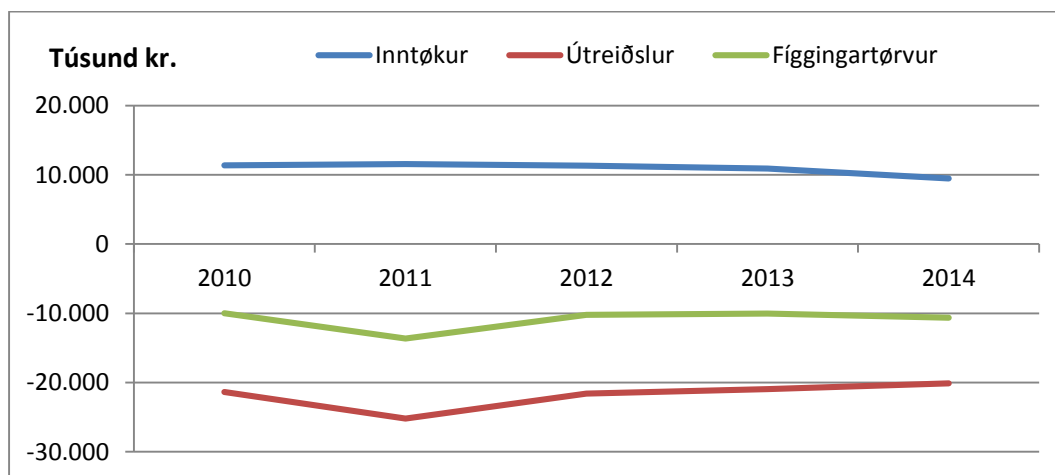
Fígjarviðurskipti

Nettorakstrarhallið av Teistanum hevur seinastu 5 árinum ligið um 10 mió. kr. um árið. Sum talvan niðanfyrir vísir, hevur talan verið um rímliga støðugan rakstur, bæði hvat inntøkum og útreiðslum viðvíkur, og mett verður, at raksturinn kemur at liggja á sama støði komandi árinum. Tó er sjálvsagt møguligt, at sveiggj verða at síggja, orsakað av tekniskum brekum, broytingum í oljuprísnum ella broyttum ferðafólkamynstri.

Rakstur - Teistin

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	11.375	11.533	11.333	10.899	9.479
Olja	-3.291	-4.678	-4.859	-4.678	-3.578
Lønir	-11.452	-10.264	-10.513	-10.264	-11.851
Annað	-6.636	-6.008	-6.008	-6.008	-4.671
Fíggingartørvur	-10.005	-9.416	-10.046	-10.050	-10.621
Túratal	122	122	122	122	122

Á fylgiskajli 2 eru tøluni indekserað.



Manning	Tal	Fakfelag
Brúgvín	9	Skipara- og Navigatørfelagið
Maskinan	6	Maskinmeistarafelagið
Dekkið	3	Starvsmannafelagið
Katering (køkkar)	2	Starvsmannafelagið
Í alt	20	
Vakt	2	Verkamannafelagið

Flutningur

Ferðafólkaflutningurin hevur verið rættiliga støðugur síðani 2009. Øll árin hevur ferðafólkatalið ligið um 180.000 ferðandi um árið. Hinvegin síggjast stór sveiggj í mun til flutningin av akførum, sum í 2009 taldi gott 63.000 akfør. Hetta talið er lækkað niður í gott 46.000 kr. í 2014. Ein partur av frágreiðingini kann vera minkandi fólkatal í oynni. Við árslok 2009 búðu 1.357 fólk í oynni og við árslok 2014 var talið 1.225. Talan er um eina lækking á 132 fólk ella knøpp 10 % hesi 5 árin. Ein sær eisini, at sveiggið í talinum av akførum er ymiskt frá ári til ár. Frá 2009 til 2010 lækkaði talið við 8.000 túsund akførum og árið eftir var ein minking upp á 5.000 akfør afturat. Frá 2012 til 2013 lækkaði talið við 10.000 akførum, og so hækkaði tað aftur við 6.500 akførum í 2014.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	184.385	175.714	180.536	176.058	183.362	183.282
Akfør	46.409	39.976	49.660	49.622	54.954	63.194

Atlit í sambandi við møguliga útveiting

Í 2014 varð løgtingslóg samtykt um at stovna partafelag til at byggja undirsjóvartunnil til Sandoyinna. Sambært lógini, skal vera farið undir at bora Sandoyartunnilin í seinasta lagi í 2018. Tað liggur sostatt í kortunum, at tað um lutfalsliga fá ár verður ein undirsjóvartunnil til Sandoyinna.

Hetta máar partvíst grundarlagið undir eini møguligari útveiting av farleiðini burtur. Partvíst, tí tað enn er ógreitt, hvussu flutningssambandið til Hest skal røkjast, tá tunnilin kemur.

Tað er greitt, at Hestur ikki verður knýttur í undirsjóvartunnilin. Sostatt er neyðugt at viðgera nærri, hvussu ferðafólka- og farmaflutningurin til Hest skal røkjast í framtíðini. Sannlíkt verður neyðugt at útvega eitt minni skip at røkja hesa farleið. Í hesum sambandi eigur møguleikin at nýta somu ferju til Hest, Skúvoy og møguliga Koltur at vera kannaður í einum slíkum føri.

Tá greiða er fingin á framtíðar flutningsviðurskiftum til Hest, kann spurningurin um útveiting sjálvandi verða reistur og møguleikin at t.d. bjóða farleiðina til Hest og Koltur út saman, kann kannast nærri. Tað er torført at meta um, hvørt tað er grundarlag fyri kapping um eina slíka farleið, eftirsum hetta veldst um framtíðar flutningstørv, ein møguligan vøkstur í ferðavinnuni, umframt hvørji krøv verða sett til ein nýtt skip at reka eina slíka farleið. Somuleiðis er torført at meta um, hvørt tað er møguligt hjá privatum veitara at røkja farleiðina bíligari og betri enn SSL. Hetta veldst í stóran mun um íløguvíðurskifti, starvsfólka- og onnur rakstrarvíðurskifti, trygdarkrøv o.a., sum eitt møguligt nýtt skip kemur at krevja.

Klaksvík - Syðradalur

Skip	M/S Sam
Slag av fari	Opin ferja
Byggiár	1975
Ferðafólk	115
Akfør	17
Arbeidsferð	9,7 míl/t
Siglingartíð	20 min.
Túratal einvegis:	8-16 ferðir um dagin
Longd p.p. Longd overall	30,24 m
Breidd	9,40 m
Dýpd	2,7 m
BRT	216,54
Høvudsmotorur	2 6-syl., 4 takt
Byggiár	1981
Megi á høvuðsmotori	2 x 330 HK
Klassi	Det Norske Veritas



Støðumeting

41Sam er bygdur í 1975 og er sostatt 40 ára gamal og slitin. Tað er rættiliga gamalt fyri eitt stálskip og Sam kann ikki longur sigast at vera tíðarhóskandi til ferðafólkaflutning og eigur at verða skiftur út. Tó er skipið væl egnað til farm.

Orkuførið av ferjuni er nøktandi, og kanska er hon heldur í størra lagi í mun til flutningstørvin á Kalsoyarleiðini. Í ruskutum veðri kemur tað eisini onkuntíð fyri, at hon má avlýsa.

Sam er tekniskt í góðum standi. Ein partur av stálinum er skift. Skipið varð tjúkdarmált í 2014 í sambandi við 40 ára klassingina. Tá kom fram, at partar av dekkinum vóru so mikið slitnir, at tað er neyðugt at skifta hesar partar í.s.v. næstu dokking. Sam fer í dokk seinni í 2015.

Í sambandi við MLC, Marine Labor Convention, skuldu gerast nakrar ljóðroyndir, ið vístu, at tað er ov nógv óljóð í upphaldsrúminum hjá manningini, meðan siglt verður. Kannað verður, um fremra salongin, sum ikki hevur verið brúkt til ferðafólk seinastu árin, kann brúkast til hetta endamál. Um ikki tað ber til, er neyðugt at ljóðisolera manningarrúmini.

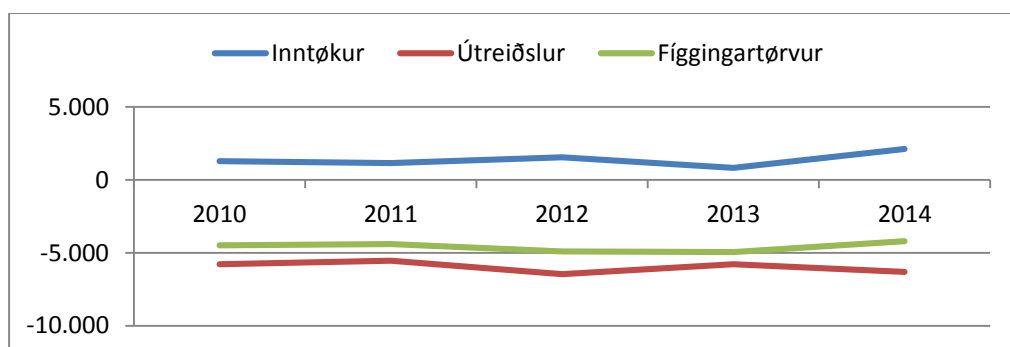
Fíggjarviðurskipti

Sam er munandi dýrari í rakstri enn Barskor, ið rak farleiðina áðrenn Sam varð settur í sigling. Í 2014 er nettokostnaðurin uml. 4.2 mió. kr. og hevur rakstururin sveiggjað nakað bæði á inntøku- og útreiðslusíðuni, men hevur tó flestu árin, síðani Sam varð settur í sigling, ligið um 4-5 mió. kr.

Rakstur

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	1.293	1.153	1.542	816	2.109
Olja	-679	-827	-1.172	-980	-877
Lønir	-4.052	-3.461	-3.888	-4.557	-4.163
Annað	-1.044	-238	-238	-238	-1.277
Fíggjartørvur	-4.482	-3.373	-3.756	-4.959	-4.208
Túratál	84	84	84	84/94	84/94

Sí fylgiskjal 2, hvar rakstrartølini eru indekserað.



Manning	Tal	Felag
Brúgvín	4	Skipara- og Navigatørfelagið
Maskinan	2	Maskinmeistarafelagið
Dekkið	4	Starvsmannafelagið
Í alt	10	

Avgreiðslufólk í Kalsoy: 730.000 kr.³⁷

Flutningur

Flutningurin av ferðafólki og akførum vaks nógv, tá ið Sam varð settur í sigling fyrri Barskor í apríl 2005, nærum 100% frá 2004 til 2006. Hetta stendst serliga av betraða flutningssambandinum, men eisini tað, at Barskor ikki flutti akfør, hevur stóran týdning fyrri flutningin. Sam flutti í 2014 38.335 ferðafólk og 5.854 akfør.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	38.335	36.678	38.615	37.186	37.791	40.450
Akfør	5.854	6.108	7.187	6.094	6.343	6.573

³⁷ Fólk í oynni, ið taka ímóti endanum og standa fyrri avgreiðslu av farmi o.ø. Hesar lønarútreiðslur eru ikki við í lønarútreiðslunum omanfyri.

Hvannasund – Svínoy/Fugloy

Skip	Ritan
Slag av fari	Ferðmannaskip
Siglingarleið	Vart farvatn
Byggiár	1971
Ferðafólk	125/100/75
Arbeidsferð	10,5 míl
Siglingartíð	55 min. (Hvannasund-Hattarvík um Svínoy)
Túratal einvegis	4-6 ferðir um dagin
Longd p.p.	20 m
Longd overall	22,05 m
Breidd	6,90 m
Dýpd	4,35 m
BRT	80,80
Hövuðsmotorur	2 6-syl., 4 takt
Byggiár	1991
Megi á hövuðsmotori	562 kW
Klassi	Det Norske Veritas



Ritan, ið røkir leiðina millum Hvannasund – Svínoy og Fugloy, er bygd í 1971 og er sostatt 44 ára gomul, ið, eins og fyri Sam, er sera gamalt fyri eitt stálskip.

Ritan varð upprunaliga bygd til Sandoyarleiðina. Seinni varð hon flutt á Nólsoyarleiðina til hon í 2010 varð sett inn á Fugloyarleiðina, har hon avloysti Másan. Skrokkurin er meira útsettur á hesi farleið, tí havnaumstøðurnar á útoyggj eru munandi verri, enn á hinum farleiðunum. Ætlanin við at nýta Rituna á hesi farleið var at fáa royndir til vega í.s.v. eitt nýtt skip, eftirsum spurningurin hevur reist seg um, hvørt eitt stálskip kann brúkast á farleiðini.

Ritan riggar væl á farleiðini, tí talan er um sjógott skip og eru manning og ferðandi sum heild væl nøgd við skipið. Men orsakað av høgum aldrinum kundi komforturin umborð verið betri.

Ferjan er ikki egnað til rørslutarnað ferðafólk og siglingarferðin átti at verið munandi hægri.

Í dag er stundum neyðugt at gera eykatúrar við Sam, tá ið størri akfør og tungur farmur skulu flytast til Svínøyar og Fugloyar.

Støðumeting

Í 2012 gjørdist SSL varug við stóra tering í botninum á Rituni. Uppmátningar vórðu gjørdar og nógv stál varð skift undir mannskapsrúminum og undir upphaldsrúminum, umframt í maskinrúminum. Í 2014 vórðu bæði girini (til framdrátt) skift. Í 2015 verða báðir hævusmotorarnir og annar hjálpimotorurin skiftir. Samstundis verður alt skipið tjúkdarmált fyri at eftirkanna stáltjúkdinarnar.

Eftir dokkingina seinni í ár, er Ritan í góðum standi tekniskt, men stálið er gamalt og fær harða viðferð á farleiðini, so tað er óvist, hvussu leingi skipið heldur sær afturat til siglingina á hesi farleið.

SSL metir seg hava gjørt sær tær neyðugu royndirnar á farleiðini og hevur í dag eina greiða fatan av, hvørjir krøv eitt nýtt skip á farleiðini eigur at lúka. SSL metir, at eitt nýtt skip eigur at verða sett á skrá, so hetta kann avloysa Rituna so skjótt til ber.

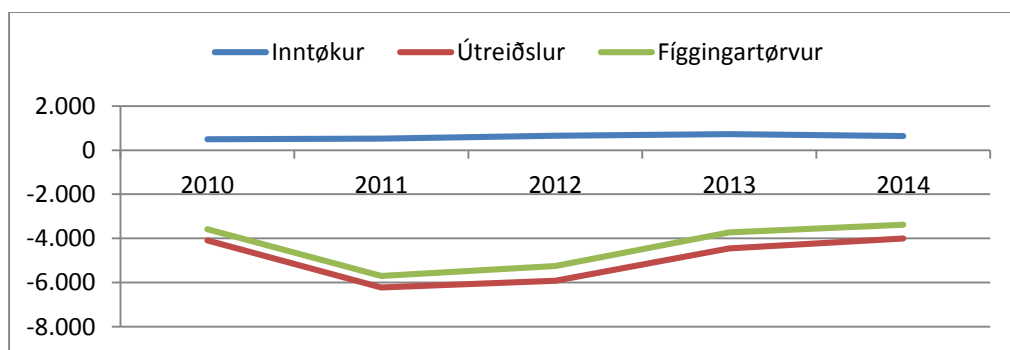
Fíggarviðurskipti

“Ritan” hevur í netto rakstri kostað í miðal 3,8 mió. kr. seinastu fimm árinum.

Rakstur – Ritan

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	498	518	656	720	633
Olja	-415	-759	-863	-1.050	-717
Lønir	-2.599	-2.400	-2.842	-2.591	-2.387
Annað	-1.067	-809	-809	-809	-901
Fíggingartørvur	-3.584	-3.450	-3.858	-3.730	-3.372
Túratal	26/36	26/36	26/36	26/36	26/36

Á fylgiskjali 2 eru tøluni indekserað



Manning	Tal	Fakfelag
Brúgvín	4	Skipara- og Navigatørfelagið
Maskinan	2	Maskinmeistarafelagið
Í alt	6	

Avgreiðslufólk: Fugloy (168.000 kr.) og Svínoy (456.000 kr.)

Flutningur

Sum talvan niðanfyri vísir, hevur verið eitt ávíst sveiggj í ferðafólkatalinum seinastu 6 árin. Frá 2009 – 2014 er ein rímiliga støðug hækking í ferðafólkatalinum, úr góðum 9000 ferðafólkum í 2009 upp í góð 16.000 ferðafólk í 2014.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	16.231	15.272	12.416	13.434	11.100	9.468
Akfør	12	14	16	14	14	2

Íbúgvaratalið í Svínoy og í Fugloy var í desember 2014 ávikavist 27 í Svínoy og 40 í Fugloy. Tað er torført at meta um, hvussu íbúgvaratalið kemur at broytast komandi árin, men tað er sannlíkt, at tað kemur at lækka. Hinvegin kann hugsast, at ferðafólkaflutningurin hóast hetta kann økjast, orsakað av eini vaksandi ferðavinnu.

Atlit í.s.v. møguliga útveiting – Kalsoyarleiðin og Fugloyðarleiðin

Sum gjøgnumgongdin omanfyri vísir, er talan um sera gomul skip á báðum farleiðum. Ritan er 44 ára gomul og Sam er 41 ára gamal. Í langtíðar samferðsluætlanunum³⁸, sum Landsverk hevur latið úr hondum, verður mælt til at útvega nýggj skip/bátar til hesar farleiðir skjótast til ber. Umframt lutfalsliga vánaligan komfort og lága tænastruferð, er talan um gomul skip, sum við árunum verða dýrari í viðlíkahaldi og rakstri.

Í samferðsluætlanini verður mælt til at byggja ella útvega skjóttgangandi tíðarhóskandi ferjur úr stáli (ella hørðum glastrevjum) til hesar ofta harðbalnu leiðir. Við slíkum sergjørðum bátum/ferjum, sum eisini eiga at taka lættan farm, skuldi borið til at betra munandi um tænastruferð og reglusemið.

Samstundis átti at verið útvegaður ein farmabátur at siglt til útoyggjarnar við tungum farmi 1-2 ferðir um vikuna. Møguliga kundi Sam verið nýttur til hetta endamál fleiri ár afturat.

³⁸ Landsverk (2007), fylgiskjal 4: 13-16

Í sambandi við eina möguliga útveiting, eigur tað at vera eitt krav, at arbeiðstakarin útvegar nýggj skip til farleiðirnar, sum lúka øll neyðug krøv til siglingina. Í einum möguligum sáttmála eigur tað at vera greitt nágreinað, hvørji hesi krøv eru.

Tað er annars eingin loyna, at talið av búfólkum á serliga útoyggjunum hevur verið í støðugari minking seinastu árinum. Íløgur í nýggj skip/økt tænaustøði kundi verið við til at steðga hesi gongd og í øðrum føri slóða fyri umstøðum fyri ferða- og smávinnu á hesum plássum.

Tað er torført at meta um, hvørt fortreytirnar eru til staðar til at útveita hesar farleiðir. Farleiðirnar eru báðar í somu støðu í tann mun at skipini eiga at verða skift út. Í sambandi við eina möguliga útveiting kann tað vera ein móguleiki, at farleiðirnar verða útveittar sum ein samlaður pakki, soleiðis at sami arbeiðstakari fær ábyrgd av at útvega 2 nýggj skip til farleiðina. Hetta kann borga fyri betri smidleika í rakstrinum, um annað skipið skal til umvælingar og neyðugt er at seta inn annað skip/bát í eitt tíðarskeið.

Um farleiðirnar verða útveittar hvør sær, eigur tað at vera eitt krav í sáttmálunum, at arbeiðstakarin kann tryggja støðugan rakstur við at fáa til vega eitt annað skip til back-up, um skipið í eitt tíðarskeið verður óvirkið. Hetta er eitt krav, sum eigur at vera galdandi á øllum farleiðum í.s.v. eina möguliga útveiting.

Tað er trupult at meta um, hvørt móguleikar eru fyri rationaliseringum á slíkum farleiðum, eftirsum hetta veldst um, hvørji skip kunnu fáa góðkenning til slíka sigling, um talan verður um bilferjur og hvørji trygdarkrøv o.a. verða sett av Sjóvinnustýrinum og Klassa.

Hesi viðurskifti mugu kannast meira nágreiniliga, um valt verður at fara víðari við eini móguligari ætlan um at útveita farleiðinar.

Skúvoy - Sandur

Skip Sildberin

Byggiár 1994

Ferðafólk 30/44

Arbeiðsferð 12 míl

Túratal einvegis: 6-8 ferðir um dagin

Longd overall 16 m

Breidd 5 m

Dýpd 2,2 m

BRT 19,9t

Høvuðsmotorur Volvo

Byggiár 2014

Klassi Det Norske Veritas



“Nýggi” Sildberin varð settur í sigling á Skúvoyarleiðini í august 2014. Sildberin er bygður í 1994 og SSL keypti bátin úr Hollandi í 2013. Hann varð síðani umbygður og dagfórður til at kunna sigla á Skúvoyarleiðini.

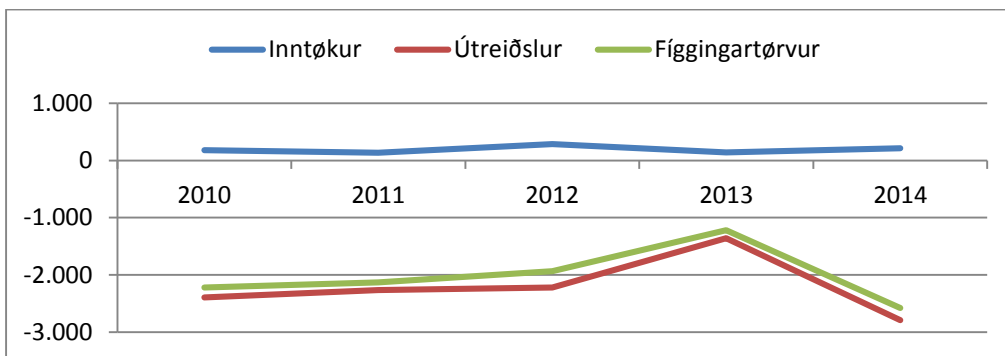
Royndirnar við nýggja Sildberanum higartil hava verið jaligar. Talan er um sjógott skip, sum hevur roynst væl á farleiðini og ferðafólkini tykjast at vera væl nøgd. Roknast kann við, at Sildberin kann nøkta tørvin á Skúvoyarleiðini í nógv ár afturat.

Fíggjarviðurskipti

Nettoraksturin av Skúvoyarleiðini lá ímillum 1,2 og 2 mió. kr., áðrenn nýggi Sildberin varð settur í sigling. Serliga hevur tað verið viðlíkahaldskostnaður, trygging o.a., sum hevur elvt til sveiggj í rakstrinum. Vanligu rakstrarpostarnir hava verið rímiliga støðugir. Nýggi Sildberin kemur væntandi at kosta uml. 3 mió. kr. í rakstri um árið.

Rakstur

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	177	136	284	141	212
Olja	-177	-153	-206	-251	-249
Lønir	-1.342	-1.248	-1.371	-1.148	-1.504
Annað	-878	41	41	41	-1.040
Fíggingartørvur	-2.219	-1.225	-1.252	-1.218	-2.581
Túratál	56	56	56	56	56



Manning	Tal	Fakfelag
Brúgvín	3	Skipara- og Navigatørfelagið
Í alt	3	

Avgreiðslufólk Skúvoy: 420.000 kr.³⁹

Flutningur

Flutningurin av ferðafólkum til Skúvoyar hevur seinastu árinum ligið um 4.000-4.500 fólk.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	3.968	3.466	4.047	3.568	4.190	4.462

³⁹ Hesar útreiðslur eru ikki við í yvirlitinum yvir raksturinn omanfyri

Atlit í.s.v. eina mögulega útveiting

Eins og við öllum hinum farleiðunum, er það galdandi á Skúvoyarleiðinni, at það kann vera torført at meta um, hvørt það er grundarlag fyrri at útveita farleiðina, antin sum einstök farleið, ella sum partur av einum pakka, ið t.d. eisini kundi fevnt um siglingina til Hest og mögulega Koltur.

Tað veldst í fyrsta lagi um, hvørt það er mögulegt at skapa kapping um at vinna sáttmálan um farleiðina, men það veldst eisini um möguleikarnar fyrri rationaliseringum, samstundis sum tænaustøðið verður varðveitt.

Eftirsum Sildberin er eitt “nýtt” skip, kemur það valla upp á tal at útvega nýtt skip til farleiðina í.s.v. eina útveiting. Hinvegin hevði talan ivaleyst verið um, at ein privatur arbeiddstakari í fyrstu syftu kundi leigað ella leasað skipið, mögulega við eina “keypsóptión”.

Tá fortreytin fyrri at útveita er, at það skal vera til fyrimuns fyrri landið tænaustuliga og fíggarliga, er ivasamt, hvussu ein privatur arbeiddstakari hevði kunnað framt neyðugar sparingar, serliga tá hugsað verður um, at ein privatur arbeiddstakari helst skal hava vinning av at reka farleiðina, samstundis sum það er ein eyka kostnaður knýttur at arbeiddinum at tilevna útbjóðingartilfar og sáttmálar og síðani loypandi at fylgja sáttmálanum upp og at fremja neyðuga eftirlitið.

Túratalið er støðugt, oljunýtslan er meira ella minni støðug, tó at það altíð kann væntast, at sveiggj eru í oljuprísunum og at það mögulega kunnu gerast smærri tillagingar í siglingini ella við motorin, so orkunýtslan kann lækka nakað. Viðlíkahaldskostnaðurin kemur væntandi eisini at vera støðugur komandi árinum og lønarútreiðslurnar vera meira ella minni tær somu, eftirsum manningartalið er so avmarkað og at það eru trygdarkrøv o.a., sum áseta krøv til manning, sum skulu fylgjast.

Samanumtikið verður ikki mett, at möguleikarnir fyrri útveiting av farleiðinni eru góðir, eftirsum möguleikarnir fyrri tillagingum í rakstrinum og harvið rationaliseringum eru so avmarkaðir. Tað sama er galdandi á fleiri øðrum farleiðum.

Tórshavn – Nólsoy

Skip	Ternan
Byggiár	1980
Byggistaður	Tórshavn
Ferðafólk	95
Akfør	32
Arbeidsferð	12 míl
Siglingartíð	20 min.
Túratal einvegis	10-12 ferðir um dagin
Longd overall	39,73 m
Breidd	11,00 m
Dýpd	2,93 m
BRT	427,90
Høvudsmotorur	2 6-syl., 4 takt
Byggiár	2000
Klassi	Det Norske Veritas



Ternan er bygd í 1980 og hon er væl eignað til farmabilar, farm og sjúkraflutning. Ferjan varð upprunaliga bygd til Leirvíksfjarðarleiðina. Seinni varð ferjan sett at røkja ferðafólkaflutningin millum Vestmanna og Oyrargjógv. Tá Vágatunnilin varð tikin í nýtslu, lá Ternan nøkur ár á Vestmanna, inntil tað í 2009 varð gjørt av at seta ferjuna í stand, so hon kundi roynast til siglingina um Nólsoyarfjørð.

Síðani 2010 hevur Ternan røkt farleiðina um Nólsoyarfjørð og royndirnar av skipinum á hesi farleið hava verið rættiliga góðar, hóast hon kanska er nakað stór til endamálið. Ein fyrimunur við Ternuni er, at hon tekur bilar og tí er talið av akførum hækkað heilt munandi, sum talvan niðanfyri vísir. Ein vansi er, at hon kostar nakað meira í rakstri. Av tí, at Ternan er 35 ár, er neyðugt at gera nakrar dagføringar, sum, alt eftir hvussu nógv ein velur at brúka upp á eitt so gamalt skip, kann gerast bíligari.

Sum vit síggja á flutningstølunum niðanfyri, hava vit eisini sæð ein støðugan vøkstur í ferðafólkatalinum, serliga síðani 2010, tá Ternan varð sett í sigling.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Ferðafólk	73.905	73.150	91.790	71.501	62.839	65.806
Akför	4.220	4.012	3.602	4.951	1.128	74

Stöðumeting

Ternan er ógvuliga slitin; nógvar teringar í rørskipanunum og hjálpimotorarnir og bóvskrúvumotorarnir eru í ringum standi. Tó er Ternan í dag í góðum standi tekniskt. Í 2015 verða 1 hjálpimotorur og bóvskrúvumotorurinn skiftir. Somuleiðis verður neyðugt at skifta nakað av rørskipanunum í ár.

Játtan er sett av á lógukarminum til at byggja nýtt Nólsoyarskip. Eftir ætlan verður útbjóðing til projektering av nýggjum skipi send út í juni.

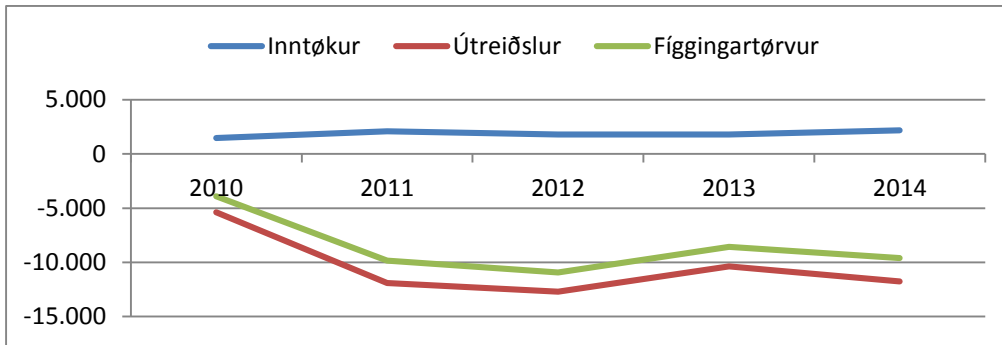
Fíggjarviðurskipti

Sum talvan niðanfyri vísir, so hækkaði fíggingartørvurin á farleiðini munandi frá 2010 til 2011. Hetta er serliga orsakað av, at Ternan varð sett í sigling um Nólsoyarfjørð í 2010 í staðin fyri Rituna, sum er eitt minni og bíligari skip at reka. Síðani 2011 hava vanligu rakstrarútreiðslurnar ligið um 11 mió. kr. Sveiggini í fíggingartørvinum standast serliga av lógujáttanini til farleiðina. Í 2014 vóru 3.5 mió. kr. bókaðar sum lógur.

Rakstur

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	1.472	2.079	1.782	1.799	2.171
Olja	-2.062	-2.905	-3.379	-2.640	-1.650
Lønir	-3.504	-5.655	-5.327	-6.939	-6.996
Annað	181	-781	-781	-781	-3.124
Fíggingartørvur	-3.914	-7.262	-7.706	-8.561	-9.599
Túratal	92/84 ⁴⁰	84	84	84	84

⁴⁰ Ritan sigldi til juli 2010 – Ternan frá August (84 túrar)



Manning	Tal	Fakfelag
Brúgvín	6	Skipara- og Navigatørfelagið
Maskinan	4	Maskinmeistarafelagið
Í alt	10	
Vakt	2	

Atlit í.s.v. møguliga útveiting

Sum nevnt, so er ætlanin at byggja nýggja ferju til Nólsoyarleiðina og verður projekteringin av nýggjari ferju send í alment útboð í næstum. Hetta treytar møguleikarnar fyri eini útveiting av farleiðini í stóran mun, eftirsum tað hevði verið ein grundleggjandi spurningur, hvussu ognarviðurskifti, lániútreiðslur o.a. skulu handfarast í.s.v. eina møguliga útveiting.

Somuleiðis kemur raksturin, manningartal, trygdarkrøv o.a., sum verða sett nýggja skipinum, at skapa fortreytirnar fyri, hvørji krøv verða sett í einum møguligum sáttmála.

Vísandi til gjøgnumgongdina av hinum farleiðunum, er tað eisini í hesum føri torført at meta um, hvørt grundarlag kann sigast at vera fyri at útveita farleiðina. Mett verður, at somu yvirskipaðu atlit gera seg galdandi á hesi farleið, sum m.a. vórðu umrødd undir greiningini av Skúvoyarleiðini omanfyri.

Víst verður annars til samlaðu niðurstøðurnar niðanfyri.

Týðandi atlit í sambandi við eina mögulega útveiting

Leikluturinn hjá Strandferðsluni

Ein grundleggjandi spurningur, sum neyðugt er at fáa greiðu á, áðrenn farið verður undir at útveita fleiri farleiðir hjá Strandferðsluni, er hvønn leiklut SSL skal hava í sambandi við eina útveitingartilgongd.

Spurningurinn er grundleggjandi, um SSL, sum framhaldandi skal hava samskipandi leiklut í mun til samlaða føroyska infrakervið, skal javnsetast privatu veitarunum og fáa møguleikan at bjóða upp á egnar farleiðir, ella um SSL hinvegin skal standa uttan fyri og burturav virka sum bíleggjari í útveitingartilgongdini.

Tað eru fyrimunir og vansar knýttir at báðum leistum:

Fyrimunurin við at lata SSL standa uttanfyri eina útveiting og burturav hava leiklutin sum bíleggjari er, at leiklutirnir sum bíleggjari og útvegari ikki verða samantvinnaðir. Hóast reglur eiga at verða ásettar um bygnaðarligan skilnað í tí føri at SSL er við í útbjóðingini, er tað torført at sleppa undan eini ávísari samantvinnan ella ógegni, eftirsum vitanin og førleikin, sum skal vera grundarlag undir eini útveiting, liggur í Strandferðsluni.

Hinvegin, so eru fleiri vansar við at SSL, sum størsti veitari á økinum, verður uttan fyri eina útveiting. SSL hevur í dag viðkomandi fakliga førleikan, tøkniligu serfrøðina og kann ganga á mæti umfevnanandi tøkniligu og trygdarligu krøvini, sum verða sett nútíðar ferða- og farmaflutningi. Harafturat hevur SSL ein bygnað, sum er egnaður til skiparakstur. Harvið er ikki sagt, at bygnaðarligar tillagingar kunnu vera framdar soleiðis, at stovnurin verður betur egnaður til uppgávuna. At enda kann SSL, sum virkin luttakrari í eini útveitingartilgongd, tryggja, at latið verður upp fyri nakað av kapping um uppgávuna, sum hevur víst seg at vera ein avbjóðing ísv. undanfarnar útveitanir.

Samanumtikið metir arbeidsbólkurin, at týðandi atlit verða avskorin við at halda SSL uttan fyri eina útveiting, ikki minst teir stórrakstrarfyrimunir - starvsfólkaliga, tøkniliga og búskaparliga - sum liggja í at hava ein veitara, sum hevur fleiri ella flestu farleiðir um hendur.

Tað eru tó fleiri avbjóðingar knýttar at valinum at lata SSL vera virkin partur í eini útveitingartilgongd. Sum komið var inn á omanfyri, er neyðugt við ávísari bygnaðarligari sundurskiljing, soleiðis at SSL ikki bæði hevur leiklutin sum útvegari og sum bíleggjari.

Um SSL skal kunna bjóða upp á egnar farleiðir á jøvnum føti við privatar veitarar, er mögulega neyðugt fyrst at fremja ávísar bygnaðarligar broytingar í SSL, t.d. við at umskipa landsfyrirøkuna til alment partafelag ella við at lata "fyrirøkuni" eina "rullandi játtan" á t.d. 3-5 ár, soleiðis at SSL ikki longur er fevnt av teimum bindingum, sum almennir stovnar (ella landsfyrirøka sum SSL), er undirlagdir og sum er ein forðing fyri einum meira effektivum rakstri. Her verður serliga hugsað um tær bindingar, sum liggja í játtanarlóggávuni. Somuleiðis er ein almennur stovnur meira bundin á starvsfólkaøkinum, enn privatar fyrirøkur, so tað kann hugsast, at tillagingar eisini eiga at verða framdar á hesum økinum í.s.v. eina mögulega umskipan, um SSL skal kunna virka undir somu fortreytum í einum útbjóðingarfari, eftirsum tað einamest er á starvsfólkaøkinum, at möguleikar fyri rationaliseringum eru at heinta (sí m.a. brotið um Áland).

Niðanfyri verður komið nærri inn á, hvørjar forðingar liggja í verandi bygnaði og hvørjar bygnaðarligar broytingar eiga at verða framdar, treytaleyst av møguligum útveitingum.

Kontrollboð

Sum áður nevnt, metir arbeiðsbólkurin, at SSL eigur at geva kontrollboð í sambandi við allar tær útveitingar, ið verða framdar.

Tað er vanlig mannagongd í øðrum londum, at landsfyrirøkur ella stovnar, sum útveita ávísa tænastu, tilevna kontrollboð í sambandi við útbjóðingarumfør. Tað eru fastar mannagongdir, ið eru galdandi hesum viðvíkjandi.⁴¹

Yvirskipaða endamálið við at tilevna kontrollboð er at tryggja, at ein almennur stovnur ikki átekur sær ein øktan kostnað í.s.v. eina útveiting, sammett við um stovnurin sjálvur loysir uppgávuna. Eftir sum útveitandi myndugleikin ikki hevur nakra “kontraheringsskyldu”, kann myndugleikin ógilda eitt útboð, um innkomnu tilboðini ikki eru nøktandi. Ein slík ógilding krevur sjálvsagt sakligar grundgevingar og útveitandi myndugleikin hevur altíð próvbyrðuna í einum slíkum føri.

Kontrollboð kunnu tæna tvínum málum. Í fyrsta lagi kann tað vera skynsamt at tilevna kontrollboð, tá man hevur lítla vitan um ein marknað. Eitt kontrollboð kann í einum slíkum føri tæna sum sammetingargrundarlag og kann tryggja, at ein myndugleiki hevur møguleikan framhaldandi sjálvur at loysa uppgávuna, um tað út frá eini heildarmeting verður mettt mest skynsamt.

Í øðrum lagi kann kontrollboð nýtast, um mettt verður, at uppgávan longu verður loyst á skynsaman hátt innanhýsis, men at man hóast hetta hevur eitt ynski um at “testa” hetta við einum útboðsumfari. Tað er tó týðningarmikið, at eitt og hvørt útboð er grundað á ein veruligan vilja at útveita uppgávuna. Við øðrum orðum má ein útveiting ikki verða gjørd “upp á kvamsvís”.

Ein týðandi partur av grundarlagnum fyri at tilevna kontrollboð er, at tað er møguligt at gera eina realistiska meting av, hvat tað kostar at loysa ávísa uppgávu. Kontrollboð eru tí bara viðkomandi, um ein uppgáva frammanundan verður loyst innanhýsis og/ella at stovnurin (landsfyrirøkan) hevur kapasitet til at loysa uppgávuna. Tað er einans í slíkum førum, at tað ber til at sammeta kostnaðin við uttanveltaðar veitarar.

Tilgongdin, ið er knýtt at tilevningini av einum kontrollboði, kann bítast í 2 stig:

1. Uppgávan ella tænastan, sum skal útveitast, verður skild sundur roknskaparliga og leiðsluliga frá rakstrinum hjá myndugleikanum. Í summum førum, serliga um talan er um størri uppgávur, er neyðugt at skilja uppgávuna bygnaðarliga frá restini av rakstrinum.
2. Kontrollboð verður tilevnað grundað á eina útrokning av langskygda kostnaðinum av at loysa ávísa uppgávu.⁴²

Í teimum førum, har eitt útboðsumfar vísir, at tað loysir seg betur fíggarliga at varðveita uppgávuna innanhýsis, skal ein formlig ógilding av útboðnum gerast. Síðani eigur ein innanhýsis samarbeiðsavtala

⁴¹ Sí m.a. cirkulære om udbud af statslige drifts- og anlægsopgaver (udbudscirkulæret): <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=129894>

⁴² Udbud og Udlicitering – en vejledning i gennemførelse af udbudsforretninger (1996): kap. 5. (<http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=13789&repreid=0&filid=1&iarkiv=1>)

at verða tilevnað (ella ein avtala millum VMR og SSL í hesum føri) um framhaldandi at loysa uppgávuna innanhýsis. Tað er síðani uppgávan hjá leiðsluni at tryggja, at ein møguligur effektiviseringsvinningur, sum hevur víst seg í sambandi við tilevningina av kontrollboðnum, verður rokkin við hesi innanhýsis samarbeiðsavtaluni.

Arbeiðsbólkurin mælir til, at Strandfaraskip Landsins tilevnar kontrollboð eftir tí leisti, sum yvirskipað er lýstur oman fyri í sambandi við allar nýggjar útveitingar og nýggj útboðsumfør av teimum uppgávum, ið longu eru útveittar, soleiðis at tað verður tryggt, at ein útveiting ikki hevur við sær ein óneyðugan øktan kostnað. Um tað vísir seg, at tað ikki er fíggarliga skynsamt at útveita, mælir arbeiðsbólkurin til, at útboðið verður ógildað og SSL átekur sær at reka uppgávuna.

Starvsfólkaviðurskipti

Ógreið starvsfólkaviðurskipti í sambandi við eina møguliga útveiting, verður mett at vera ein hin størsti váðin í mun til eina væl eydnaða tilgongd. Tað er neyðugt beinanvegin at gera sær greitt, hvør hevur ábyrgdina av at handfara hendan váðan.

Altjóða royndir vísa, at útveiting hevur lyndi til at ávirka løn og arbeiðstreytir neiliga. Somuleiðis førir ein útveiting oftani við sær, at ein privatur veitari vil broyta starvsfólkasamansetingina og hevur lyndi til at nýta yngri, minni roynda arbeiðsmegi. Altjóða kanningar, sum eru gjørdar av starvsfólki, sum verða fevnd av eini útveiting, vísa harafturat at starvsfólkini hava eina fatan av, at arbeiðsferðin er skjótari, nøgdsemið við starvið er lægri, arbeiðstryggleikin er lægri og sannlíkindini fyri strongd eru hægri. Donsku royndirnar eru tó nakað jaligari enn royndirnar í øðrum londum um hesi viðurskipti.⁴³ Spurnartekin kann tó sjálvsagt setast við, um somu viðurskipti gera seg galdandi í Føroyum. Eyðvitað er tó, at tað er neyðugt at taka serlig atlit at starvsfólkaviðurskiptunum og teimum samfelagsøkonomisku avleiðingunum, sum uppsagnir, niðursliting, lægri arbeiðstrygd o.a. hava við sær.

Í sambandi við eina møguliga útveiting av sjóvegis farleiðum hjá SSL reisir spurningurin seg, hvørt privatir veitarar skulu verða álagdir at yvirtaka verandi starvsfólk saman við teimum sáttmálum, tey í dag eru sett undir, ella um teir skulu vera leysir at gera nýggjar starvsfólka- og lønaravtalur, sum vanligt er, tá talan er um yvirtøku. Vanligi leisturin eftir “virksomhedsoverdragelsesloven” er, at ein nýggjur arbeiðsgevari yvirtekur tey starvsfólk og teir sáttmálar, sum eru knýttir at “fyrirøkuni”, men at nýggi arbeiðsgevarin bara er bundin at hesum, til sáttmálaskeiðið er útrunnið. Hesin leistur er tíðum brúktur í Føroyum í.s.v. privatiseringar, yvirtøkur og útveitingar av almennum virksemi. Mest upplagda loysnin er, at hesin leistur eisini verður nýttur í.s.v. eina møguliga útveiting av sjóvegis farleiðum hjá SSL.

Síðani er spurningurin, sum komið varð inn á omanfyri, hvørt SSL skal hava sama møguleika, um SSL skal fáa høvi at bjóða upp á egnar farleiðir. Um ikki, er talan um sera ójavnar kappingartreytir, tí lítið er at ivast í, at lønarviðurskiptini eru ein avgerandi variabul, hvat rakstrinum viðvíkur. Aðrar rakstrarútreiðslur, so sum olja og viðlíkahald, eru í eini rættiliga fastari legu og eru útreiðslurnar til

⁴³ Petersen et.al. (2011): Effekter ved udlicitering af offentlige opgaver. En forskningsbaseret gennemgang af danske og internationale undersøgelser fra 2000-2011. AKF

hesar postar yvirhøvur tengdar at teimum prísveiggjum, sum marknaðurin ásetir.⁴⁴

Lønarútreiðslurnar eru kanska hin mest týðandi rakstrarposturin, sum er “variabul” og sum til ber at broyta í sambandi við eina útveiting. Um tað skal bera til at útveita eina farleið undir teirri fortreyt, at tænanstan verður betri fyri ein lægri kostnað, er tað undirskilt, at lønarútreiðslurnar mugu tillagast, so ella so.

Í sambandi við eina útveiting av sjóvegis farleiðunum hjá Strandfaraskipum Landsins, verða privatu arbeiðstakararnir fevndir av teimum ásetingum um trygd og hvílutíð, sum eru ásettar sbrt. lóggávuni á økinum. Á flestu farleiðum ber sostatt ikki til at tillaga manningartalið, um somu skip sum í dag reka farleiðirnar, framhaldandi verða nýtt av privatum veitara. Hesi skip sigla í dag við teirri manning, sum lóggávan ásetir og ein útveiting hevði ikki havt við sær stórvegis móguleikar fyri tillagingum í manningartalinum. Tó er tað móguligt, at øðrvísi manningarkrøv høvdu verið galdandi, um nýggj og øðrvísi skip vórðu sett í sigling á ymsu farleiðunum. Hetta kann sum nevnt t.d. koma upp á tal á farleiðunum í Norðoyggjum, hvar tørvurin á at skifta skipini út er størstur.

Við verandi skipum er tað einans umborð á Smyrli og móguliga Teistanum, at tað kann koma upp á tal at tillaga manningarviðurskiftini, m.a. við at leggja um til sjóvaktir ella við at fremja tillagingar í manningarviðurskiftunum, serliga umborð á Smyrli, hvar ein partur av manningini tekur sær av “catering” og aðrari tænanstu. Somuleiðis ber til at steingja ein part av skipinum (Smyrli), soleiðis at tað kann sigla við einum lægri manningartali ein part av árinum. Tó høvdu slíkar tillagingar sannlíkt havt ávirkan á tænanstustøðið, sum sbrt. lóggávuni skal verða betri, um tað skal koma upp á tal at útveita. Sostatt er tað ivaleyst avmarkað, hvørjar tillagingar eru móguligar at fremja í manningarviðurskiftunum í sambandi við eina útveiting.

Tað er týðningarmikið at hava í huga, at tær flestu farleiðirnar í føroyska ferjurakstrinum, hava síni sereyðkenni í mun til veður, streymviðurskifti og atløguviðurskifti. Tann vitan og royndir, sum verandi skiparar og manning hava tilgnað sær við at reka farleiðirnar, kann sostatt ikki undirmetast og tað er av stórum týðningi, at hendan vitan ikki fellur burtur í sambandi við eina útveiting, eftirsum hetta kann hava avleiðingar fyri trygdina.

Í sambandi við eina móguliga útveiting, mælir arbeiðsbólkurin til, at tey starvsfólk, sum í dag manna skipini á ymsu farleiðunum, fylgja við skipinum og verða sett hjá privata arbeiðsgevaranum eftir somu sáttmálatreytum sum í dag. Tó skal ein privatur arbeiðstakari hava móguleika at gera nýggjar sáttmálar, tá galdandi sáttmálaskeið er útrunnið. Mælt verður til, at leisturin, sum “virksomhedsoverdragelsesloven” leggur upp til í sambandi við ognarskifti, verður nýttur í sambandi við eina útveiting av rakstrinum.

⁴⁴ Sjálvsagt er gjørligt at fremja effektiviseringar innan vanliga raksturin, t.d. við tillagingum í motorum, meiri skynsomum siglingarmynstri, “hedging” av oljuinkeypi, meiri effektivum viðlíkahaldsarbeiði o.ø. og eru hetta viðurskifti, sum SSL longu í dag leggur seg eftir at fremja. Seinastu árinu eru stórar sparingar framdar við slíkum umskipanum. Ein mógulig sparing í orkunýtsluni á einari farleið skal eisini haldast upp ímóti einum hægri oljuprísi, orsakað av, at stórrakstrarfyrirmunir (hedging av oljuinkeypi) hvørva.

Sektorpolitisk og samfelagslig atlit

Umframt búskaparlig atlit, kunnu landsstýrismenn hava skyldu at røkja nøkur sektorpolitisk áhugamál. Tílíkar skyldur eru vanliga at finna í rættarkeldum (lógum, lógarviðmerkingum ella viðgerðum í Løgtinginum.) Um ikki ber til at vísa á, at Løgtingið hevur ávísan vilja, sum kann staðfestast við at vísa til rættarkeldurnar, so kann heldur ikki sigast, at landsstýrismaðurin kann ella skal taka sektorpolitisk atlit.

Sektorpolitisk atlit kunnu, sambært frágreiðing hjá Landsgrannskoðanini⁴⁵, takast í sambandi við, at landið eigur í eini virkiseind, men tað kann eisini gerast við, at landið hevur ávísar myndugleikauppgávur ella skyldur innan ávíst virkisøki.

Tá vit tosa um eina møguliga útveiting av virkseminum hjá Strandferðsluni, reisir spurningurin seg um tey sektorpolitisku atlitini, sum greitt eru at finna í lógini um fólka- og farmaflutning, hvar tað er ásett, at landið hevur skyldu at skipa fyri nøktandi fólka- og farmaflutningi sjóvegis og landvegis. Sjóvegis farleiðirnar eru beinleiðis ásettar í lógini.

Skulu ávís sektorpolitisk atlit takast, mugu tey sbrt. frágreiðing frá landsgrannskoðanini í 2014, “greitt síggjast í reglum ella øðrum rættarkeldum, sum eru bindandi fyri landsstýrismannin og virkiseindina – havandi í huga, at tílík atlit sum oftast ikki eru í tráð við meginregluna um at bera seg hóskaði fíggjarliga at.”⁴⁶

Sektorpolitiska atlitid um flutningsskyldu hongur saman við einum politiskum ynski um at veita útjaðaranum í Føroyum tilboð um fólka- og farmaflutning. Í lógini um fólka- og farmaflutning verður einki beinleiðis ásett um búskaparlig atlit, tó at tað í reglugerðini um SSL er ásett, at “fyrirøkan” skal rekast á handilsligum grundarlagi. Sostatt er greitt, at tað eru sektorpolitisku atlitini, sum viga tyngst í mun til raksturin av samferðsluni í Føroyum.

Tá greið sektorpolitisk atlit eru ásett í lóg, viga hesi tyngst, tá avgerðir innan ávíst øki skulu takast, t.d. hvussu virksemini skal skipast. Í hesum sambandi er viðkomandi hjá landinum at hava ein eigarapolitikk, sum m.a. ásetir, hvussu grundleggjandi samfelagsuppgávur og ognir eiga at verða røktar og hvussu almenn virki (tað veri seg almenn partafeløg ella landsfyrirøkur) skulu skipast og rekast. Ein arbeidbólkur undir Vinnuáráðnum arbeiðir í lóttuni við at orða ein almennan eigarapolitikk, sum bæði kemur at fevna um almenn partafeløg og landsfyrirøkur. Eigarapolitikkurin verður eftir ætlan liðugur seinni í 2015.

Í eigarapolitikkinum hjá norsku stjórnini stendur m.a., at “regjeringen mener at enkelte opgaver er så grundlæggende vigtige å ivareta at disse bør utføres av offentlige organer som ikke styres av kommersielle interesser. Dette omfatter blant annet sektorpolitiske opgaver knyttet til helsesektoren, samferdselssektoren og annen samfunnskritisk infrastruktur. Selv om statslige selskaber med sektorpolitiske mål ikke skal styres av kommersielle interesser er det viktig at virksomheterne drives effektivt.”⁴⁷

⁴⁵ Landsgrannskoðanin (2014)

⁴⁶ Landsgrannskoðanin (2014): 37

⁴⁷ Nærings- og Handelsdepartementet (2012): 7 og 9

Arbeidsbólkurin er av teirri greiðu fatan, at tað eisini í Føroyum eru týðandi samfelagslig atlit knýtt at rakstrinum av samferðsluni í Føroyum og arbeidsbólkurin mælir til, at sektorpolitisku og breiðaru samfelagsligu atlitini verða umrødd og viðgjørd meiri neyvt, áðrenn farið verður undir at útveita fleiri farleiðir.

At taka samfelagslig ella sektorpolitisk atlit merkir tó ikki, at tað kann vera skynsam at lata privatar arbeidstakarar røkja ein part av uppgávuni, ið er knýtt at samferðsluni í Føroyum, tó undir teirri fortreyt, at tað er neyvt ásett í sáttmála v.m., hvussu tænanstan skal røkjast, soleiðis at tað verður lagt upp fyri samfelagsligu atlitunum, bæði búskaparlíga og tænanstulíga. Tað, sum er grundleggjandi, er, at tað eru almennir myndugleikar, sum leggja karmarnar, seta treytirnar og til eina og hvørja tíð hava evsta avgerðarrætt í mun til uppgávur, sum verða mettar at hava avgerandi samfelagsligan týðning. Tað er tó týðningarmikið at taka politiska avgerð um, hvar hetta markið skal ganga.

Sum nevnt í brotinum um ástøðiligu fortreytirnar, er tað í sambandi við eina meting um, hvørt ávís uppgáva er egnað til útveiting, týðningarmikið at gera sær greitt, um almenni myndugleikin vil varðveita móguleikan at tillaga virkseimið. Royndirnar hava víst okkum, at tað er stórt politiskt uppmerksemi kring raksturin av sjóvegis farleiðunum, og stundum verða broytingar og tillagingar framdar í m.a. ferðaætlanum o.ø. Um politiski myndugleikin ikki vil frásiga sær móguleikan at gera tillagingar í rakstrinum, m.a. av sektorpolitiskum atlitum ella við at varðveita móguleikan smidliga at kunna tillaga raksturin eftir tørvi, sum kann koma knapplíga, er tað sannlíkt lættari, tryggari og minni krevjandi, um framleiðslan fer fram innan tað almenna.

Um ynskið hinvegin er at gera upp við politisku neyvstýringina, sum stundum hevur eyðkent raksturin hjá SSL, er ein av loysnunum at útveita farleiðirnar, soleiðis at tað verður størri politisk frástøða og móguleikin fyri “politiskum” tillagingum er avmarkaður til útveitingarrundurnar, t.d. 5. hvørt ár. Sum komið verður inn á síðst í frágreiðingini, eru tó eisini aðrar tillagingar, sum kunnu loysa hendan trupulleikan.

Móguleikar fyri útveiting av sjóvegis farleiðunum

Arbeidsbólkurin hevur við støði í arbeidssetninginum mett um, hvørjir móguleikar eru, tá talan verður um eina útveiting av sjóvegis farleiðunum hjá SSL.

Sum nevnt undir lýsingini av virkseminum hjá SSL, ásetir lógin um fólka- og farmaflutning yvirskipaðu karmarnar fyri eini móguligari útveiting av sjóvegis farleiðunum. Í fyrsta lagi er ásett, at tað einans er raksturin av farleiðunum, sum kann bjóðast út fyri í mesta lagi 5 ár í senn. Í øðrum lagi er tað ein fortreyt fyri útveiting, at raksturin av flutninginum einans kann verða boðin út til privat at reka, um hetta er til fyrimuns fyri landið tænanstulíga og fíggjarlíga.

Við støði í yvirskipaðu heimildini í lógini, kunnu 5 ymiskir útveitingarhættir koma upp á tal:

- 1: Allar farleiðirnar verða útveittar undir einum sum ein samlaður pakki
- 2: Farleiðirnar verða bólkaðar í fleiri pakkar (við 2-3 farleiðum hvør), sum verða útveittar undir einum

3: Hvør einstøk farleið verður útveitt fyri seg

4: Bara tænastan (t.e. raksturin og starvsfólkini) av hvørjari einstakari farleið verður útveitt (antin sum 1, 2 ella 3), meðan landið framhaldandi eigur skipini og stendur fyri m.a. viðlíkahaldi o.ø.

5: Bara einstakir partar av ávísnum farleiðum verða útveittir (t.d. catering umborð á Smyrli ella landing/lossing o.a.)

Niðanfryi verða hesir 5 møguleikarnir yvirskipað lýstir.

Ad. 1. Allar farleiðir verða útveittar undir einum

Fyrirminurin við at fremja eina samlaða útveiting av øllum farleiðunum hjá SSL er, at arbeiddstakarinn varðveittir smidleikan við at hava fleiri farleiðir og skip, sum kunnu borga fyri einum meiri tryggum og samhangandi samferðslukervi. Arbeiddstakarinn verður minni sárbærur, um óhapp og rakstrarbrek ella tilíkt koma fyri, eftirsum arbeiddstakarinn m.a. hevur ræðisrættin á fleiri skipum, sum kunnu avloysa hvørt annað. Somuleiðis er tað ein fyrirminur, at teir stórrakstrarfyrirminur, sum eyðkenna eina miðsavnaða stýring, m.a. hvat innkeypi, KT o.ø. viðvíkur, verða varðveittir.

Uppgávan hjá almennu fyrisitingini er sostatt avmarkað til at tilevna útboðstilfar og sáttmála, at fremja regluligt eftirlit hjá arbeiddstakaranum og at stinga út í kortið yvirskipaðu karmar og politikkin fyri felagsferðsluna í Føroyum. Tað hevði sostatt verið neyðugt at varðveitt ein part av verandi umsiting og teknisku førleikunum í almennu fyrisitingini, m.a. til at tilevna nøktandi eftirlit, útboðstilfar og sáttmálar.

Vansin við eini slíkari loysn er hinvegin, at tað er ein váði knýttur at eini slíkari loysn, har ein privatur arbeiddstakari yvirtekur allar farleiðirnar. Um hesin arbeiddstakari t.d. kemur í fíggarligar trupulleikar, kann tað hava stórar avleiðingar, ikki bara fyri almenna flutningin, men eisini ein stóran fíggarligan miss fyri tað almenna, sum í síðsta enda má taka um endan í einum slíkum føri. Somuleiðis er tað ein váði, hvat viðlíkahaldi o.ø. viðvíkur, um so er, at skipini verða leigað ella “leasað” arbeiddstakaranum í sáttmálaskeiðinum, eftirsum áeggjanin at halda skipini í góðum standi kann vera minni. Í sambandi við eina tilíka samlaða útveiting vildi tað ivaleyst verið talan um eina samanseting av móguleikum, har privati arbeiddstakarinn í summum førum leigar ella keypir skipini hjá SSL, meðan tað í øðrum førum vildi verið neyðugt hjá arbeiddstakaranum at gjørt íløgur í nýtt skip, kanska serliga hvat farleiðunum í Norðoyggjum viðvíkur.

Ein vansi er eisini, at tað ivaleyst er avmarkað, hvussu nógvir arbeiddstakarar í Føroyum hava neyðugu stóddina fyrisitingarlíga og fíggarlígá, umframt neyðugu royndirnar, til at kunna gera seg galdandi í einum slíkum útboði. Sostatt eru sannlíkindini fyri, at verulig kapping verður um at vinna sáttmálan, lítil og vandin er tá, at ein almennur einkarættur verður loystur av við einum privatum einkarætti.

Ad. 2. Farleiðirnar verða bólkaðar í pakkar, sum verða útveittir undir einum

Her verður hugsað um eina loysn, sum minnir um útveitingarháttin, sum verður brúktur til Bygdaleiðir, har farleiðir verða bólkaðar saman í hóskaði pakkar, sum síðani verða útveittir hvør sær.

Ein loysn er í einum slíkum føri, at farleiðirnar í Norðoyggjum (Sam og Ritan) verða útveittar sum ein samlaður pakki, farleiðirnar um Mykines, til Skúvoyanna og Nólsoy (og møguliga Hest) sum ein annar pakki og Suðuroyar- og Sandoyarleiðin sum ein pakki.

Ein onnur loysn er, at allar smærru leiðirnar verða bólkaðar saman sum ein stórir pakki, meðan Suðuroyar- og Sandoyarleiðin verða bólkaðar saman í annan pakka.

Ein triðja loysn er eisini, at farleiðirnar verða býttar í smærri bólkar á 2 farleiðir hvør, sum síðani verða útveittar undir einum.

Fyrimunurin við eini slíkari loysn er, at fleiri arbeiðstakarar kunnu gera seg galdandi. T.d. kann hugsast, at lokal feløg, t.d. í Norðoyggjum høvdu havt áhuga í at reka farleiðirnar til Kalsoyanna, Svínøynna og Fugloyanna, meðan størri feløg, sum t.d. Smyril Line, Skipafelagið o.t. kunnu gera seg galdandi, tá tað kemur til størri, kapital- og rakstrarkrevjandi skipini, sum Smyril og Teistin. Somuleiðis er fyrimunurin, sammett við loysn 3, at ávísur smidleiki verður varðveittur í rakstrinum, tá tú hevur fleiri enn eitt skip og manning at nýta.

Sí meira um vansar o.a. undir Ad. 3 og í niðurstøðuni niðanfyri.

Ad. 3. Hvør einstøk farleið verður útveitt fyri seg

Hetta er ivaleyst tann leistur, sum hjá teimum flestu liggur fremstur í huga, tá tosað verður um møguleikan at útveita sjóvegis farleiðirnar hjá SSL. Talan er um sama útveitingarhátt, sum er nýttur til Mykinesleiðina, har raksturinn av farleiðini er boðin út í eitt 5-ára skeið í senn (møguliga minni, um tað verður mettt meiri hóskaði).

Fyrimunurin við hesum útveitingarhátti er, at sannlíkindini fyri ávísari kapping um at vinna útbjóðingarnar, ivaleyst eru størri, enn við loysn 1 og 2 og harvið átti møguleikin at verið størri, fyri at fáa ein betri prís, orsakað av kappingini. Tað er tó ilt at meta um, hvørt tað er møguligt at skapa veruliga kapping, hóast hesin leistur verður nýttur. Royndirnar tala í so máta ímóti tí (sí eisini niðanfyri). Tað hava tó verið 2-3 arbeiðstakarar, sum hava bjóðað upp á Mykinesleiðina, men tað er ein farleið, sum á mangan hátt skilur seg burturúr, eftirsum talan er um summarsigling við ferðafólki 4 mánaðir um árið og við hægri ferðaseðlaprísi enn á hinum farleiðunum. Sostatt er torført at sammeta møguleikarnar fyri kapping við at hyggja at Mykinesleiðini. Tó kann tað vísa seg, at fortreytirnar koma at broytast á øðrum farleiðum, um t.d. ferðavinnan vindur meira upp á seg og at ferðavinnan í øðrum oyggjum verður marknaðarførd í størri mun.

Vansin, hinvegin, er, at farleiðirnar verða skildar sundur og at stórrakstrarfyrimunir, smidleikin í rakstrinum og tryggleikin við at hava fleiri skip at ráða yvir, er burtur. Spurnartekin kann tá eisini setast við, hvønn leiklut SSL skal hava? Sí meira um hetta undir greiningini av ymsu farleiðunum og í samlaðu niðurstøðuni niðanfyri.

Ad. 4. Bara tænanstan verður útveitt

Her verður hugsað um ein leist, sum minnir um ta loysn, sum er nýtt í Álandi (sí omanfyri). Útveitingarleisturin inniber, at tað einans er sjálvur raksturinn ella tænanstan (t.e. starvsfólk og tænansta umborð), ið verður bjóðað út. Landið eigur framvegis øll skipini, stendur fyri viðlíkahaldinum og oljuútreiðslunum. Sum greitt varð frá undir brotinum um royndirnar í Álandi, er fyrimunurin við eini slíkari loysn, at landið, ið setur treytirnar fyri siglingina (t.e. m.a. ferðseðlaprís og ferðaætlan), ber størsta partin av váðanum, sum liggur í sveiggjandi oljuprísunum og viðlíkahaldskostnaðinum.

Vansin hinvegin er, at smidleikin í rakstrinum lækkar, eftirsum tað vera fleiri arbeiðsgevarar, ið koma at hava eitt avmarkað tal av starvsfólkum, sum kunnu vera gagnnýtt á ymsum farleiðum, um tað er neyðugt.

Starvsfólkatryggin verður sannlíkt lægri, eftirsum kappingin um at vinna farleiðirnar hevur við sær, at tað bara er lønarkostnaðurin, sum kann føra til ein lægri prís. Manningartalið er, sum nevnt, í stóran mun lagt fast við teimum krøvum, sum lóggávan ásetir um trygd o.a. Harafturat er tað ivasamt, hvussu stórar sparingar kunnu fremjast á lønarsíðuni, eftirsum privatu arbeiðstakararnir sannlíkt í minsta lagi verða noyddir at liva upp til sáttmálatengdu lønirnar á arbeiðsmarknaðinum.

Tí er ikki sannlíkt, at tað ber til at spara stórvegis av peningi við eini slíkari útveiting og tað er eisini ein vandi, at tænanstustøðið kann lækka, eftirsum starvsfólkatryggin verður lægri og at hetta kann elva til, at starvsfólk við royndum finna aðra starvsleið.

Harafturat metir arbeiðsbólkurin, at tað verður ein størri avbjóðing at tryggja eitt samhangandi og álitandi samferðslukervi, um raksturinn og ognarskapurin verður sundurliðaður í nógvar smærri eindir, eins og hetta sannlíkt samlað sæð kemur at elva til ein hægri kostnað, bæði umsitingarliga og rakstrarliga, bæði tí stórrakstrarfyrimunir hvørva og tí at eftirlits- og umsitingarkostnaðurin hækkar.

Ad. 5. Einstakir partar av tænanstuni verða útveittir

Hetta er ein leistur, sum í veruleikanum liggur uttan fyri arbeiðssetningin, eftirsum talan í einum slíkum føri ikki er um eina útveiting av sjóvegis farleiðunum sum so. Talan er hinvegin um eina lutvísa útveiting av einstøkum pørtum av rakstrinum, sum kunnu útveitast, um tað verður mett skynsamt tænanstuliga og fíggjarliga. Í einum slíkum føri er talan um eina víðkan av teimum útveitingum, sum SSL longu fremur, m.a. viðlíkahaldsuppgávur, KT-loysnir og reingerð.

Tað er einamest umborð á Smyrli, sum hevur kantínu, kiosk og kømur, at slík útveiting innan skiparaksturinn kann koma upp á tal. Til dømis kann tað vísa seg skynsamt, at kantínan og kioskin verða útveitt fyri seg og reingerðin umborð fyri seg. Her er talan um avmarkaðar uppgávur, sum eru lættar at skilmarka og góðskumeta. Sostatt livir tað sum útgangsstøði upp til treytirnar um uppgávur, sum eru væl egnuðar til útveiting.

Tað kann eisini hugast, at tað ber til at útveita lasting/lossing av skipunum, ið somuleiðis er ein avmarkað teknisk uppgáva, um hetta hevur ein fíggjarligan fyrimun.

Tað er ilt at siga, um tað er ein skynsam loysn at útveita slíkar partar av rakstrinum hjá SSL, men arbeiðsbólkurin metir, at hetta er ein loysn, ið eigur at verða kannað nærri. Tað er væl møguligt, at partar av rakstrinum eiga at verða “kappingarútsettir” og, um tað vísir seg at vera ein fíggjarligur og tænaustuligur fyrimunur fyri landið at útveita fleiri partar av rakstrinum, eigur hetta at verða fram.

Í tilmælinum hjá arbeiðsbólkinum seinast í frágreiðingini, verður vent aftur til teir ymsu útveitingarhættirnar. Fyrst verður gjørd ein yvirskipað meting av, hvørt tað er grundarlag fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar við støði í tí, sum er lagt fram higartil.

Er grundarlag fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar?

Yvirskipaði arbeiðssetningurin hjá arbeiðsbólkinum er at meta um, hvørt tað er grundarlag fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar hjá SSL, antin sum einstakar farleiðir, sum pakkar ella undir einum (sí lýsing av móguleikunum omanfyri).

Tað ber ikki til at koma við einum einføldum svari ella niðurstøðu upp á hendan spurningin. Einasti veruligi máti at finna útav, um grundarlag er fyri at útveita ávísa tænaustu, er við at roynd tað í verki. Tað er einans í sambandi við eitt útboðsumfar at tað ber til at staðfesta, um kapping er um at vinna útboðið og um tað ber til at fáa ávísa tænaustu fyri ein lægri kostnað enn áður, ið sum nevnt er ein lógarássett fortreyt fyri útveitan av sjóvegis farleiðunum.

Einasta veruliga grundarlag arbeiðsbólkurin hevur at halda seg til í.s.v. eina slíka meting, eru ástøðiligar bókmentir um útveiting, royndir í øðrum londum og ikki minst, tær royndir vit hava gjørt okkum í Føroyum, sum á mangan hátt er ein serstakur marknaður, sum ger tað torført at flyta royndir í øðrum londum beinleiðis til føroysk viðurskipti.

Kapping

Um vit í fyrsta lagi hyggja eftir teimum fortreytum, sum verða nevndar í bókmentum, frágreiðingum o.ø., so snýr tað seg í fyrsta lagi um at meta um, hvørt tað er møguligt at skapa eina veruliga kappingarstøðu í sambandi við eitt útboðsumfar. Í roynd og veru liggur tað í sjálvum heitinum “útveiting”, at ávís tænausta verður boðin út í fría kapping. Og tað er sjálvur kappingarparturinn í útboðsstøðuni, sum ger tað møguligt at fáa frægasta kostnaðin fyri tænaustuna, ið verður útveitt. Sí í hesum sambandi m.a. ástøðiliga partin í frágreiðingini og brotið um royndir í øðrum londum.

Eftir útbjóðingarumfarið og tá sáttmáli er undirskrivaður, er kappingarstøðan burtur. Útveitingar kunnu tí í veruleikanum kallast skeiðbundnar (periodiskar) privatiseringar.

Sostatt kann sigast, at *kappingin* í útboðsstøðuni er mest grundleggjandi fortreytin, sum skal vera til staðar, um tað skal vera grundarlag fyri at útveita.

Tað er sjálvsagt torført at meta um, hvørt tað ber til at skapa kapping í sambandi við eina útveiting av sjóvegis farleiðunum. Tað veldst um, hvør útveitingarháttur verður valdur, hvussu nágreiniligt og krevjandi útveitingartilfarið og sáttmálarnir eru og hvussu langt sáttmálaskeiðið er.

Arbeidsbólkurin hevur í frágreiðingini valt at taka støði í verandi ferðamynstri og flutningskrøvum í síni meting av grundarlagnum fyri kapping. Um latið verður upp fyri øðrum móguleikum og tillagingum í tænaustøði og prísi, eru fortreytirnar og móguleikarnir sjálvsagt heilt aðrir. Til dømis kann hugsast, at tað er ein móguleiki at skilja ferðafólkaflutning og farmaflutning til útoyggjar at í samband við eina útveitan. Á henda hátt kundi verið móguligt at útveitt ferðafólkaflutningin fyri seg og hævdu krøvini til skipini verið heilt onnur, t.e. um krøv ikki vóru sett til farmaflutning (eins og vit partvíst hava sæð við Mykinesleiðini) og hevði kappingargrundarlagið ivaleyst verið betri við eini slíkari loysn. Um ein slík loysn varð vald, so kundi annað skip verið útvega, sum burturav rak farmaflutningin til allar útoyggjar og kundi tað eisini komið uppá tal at útveitt hendan farmaflutning fyri seg.

Arbeidsbólkurin hevur havt fundir við Vinnuhúsið og Smyril Line til tess at kanna grundarlagið at útveita farleiðirnar hjá SSL. Somuleiðis hevur arbeidsbólkurin biðið Vinnuhúsið kanna, um áhugi er millum privatar fyrirkur at bjóða upp á farleiðir hjá SSL. Vinnuhúsið hevur tikið spurningin upp við Reiðarafelagið fyri Farmaskip, sum segði, at *“áhugi kann vera hjá onkrum at bjóða seg fram, men at áhugin er treytaður av útbjóðingargrundarlagnum, tá raksturin verður bjóðaður út. Sjálvandi er áhugin størstur hjá teimum, sum frammanundan reka ferðafólkasigling, men tað kann ikki avvísast, at onkur av hinum feløgnum, sum ikki í dag reka ferðafólkaflutning, eisini kundi verið áhugaði at bjóða seg fram, evt. í samstarvi við samstarvsfelagar uttanlands.”*

Arbeidsbólkurin hevur eisini biðið Kappingareftirlitið meta um, hvørt tað kann sigast at vera grundarlag fyri kapping um sjóvegis farleiðirnar hjá Strandferðsluni. Í svari frá Kappingareftirlitinum,⁴⁸ dagf. 3. mars 2015, sigur Kappingareftirlitið soleiðis:

“Kappingareftirlitið metir ikki, at grundarlag er fyri kapping á nøkrum innanoyggja farleiðum í Føroyum. Havandi í huga lága ferðafólkatálið, umframt at størsti partur av kostnaðinum, at reka eina farleið eru avskrivningar og brennievni, umframt starvsfólkakostnaður, so er hvør farleið uttan iva at meta sum eitt natúrligt monopol⁴⁹, og at effektivasta loysnin fyri samfelagið er, at bert tann eini veitari verður á hvørjari farleið. Helst er størsti fyrimunur við einum felagi fyri allar farleiðirnar, sum kann samskipa farleiðirnar, og at kunna loysa teir trupulleikar sum stinga seg upp við millumbilum í sambandi við at skipa mugu takast úr sigling av tøkniligum orsökum.”

Kappingareftirlitið sipar her til kapping um innanoyggja ferjurakstur, skilt á tann hátt, at tað eru fleiri reiðarí, sum kappast um at reka somu farleið samstundis.

Í mun til eitt útboðsumfar sigur Kappingareftirlitið, at “samfelagsligi vinningurin er treytaður av eini væl eydnaðari útbjóðing, tí kapping verður bert í samband við sjálva útbjóðingina ... Treytin fyri eini væl eydnaðari útveitan eru góðskan á teimum sáttmálum sum verða gjørdir við teir privatú veitararnar, sum skulu reka hesar farleiðir.”

⁴⁸ Sí fylgiskjal 1

⁴⁹ Talan er um natúrligt monopol, tá tað, m.a. av tekniskum ávum bara kann vera ein fyrirkur á einum marknaði. Hetta kemur til dømis fyri, tá talan er um vaksandi “skalaavkast”, t.e. at tað verður lutfalsliga bíligari at framleiða í størri mongdum. Talan kann eisini vera um natúrligt monopol, tá sera stórar fastar útreiðslur eru knýttar at tí at seta fyrirkuruna í gongd.

Kappingareftirlitið tekur ikki støðu til, um tað kann sigast at vera grundarlag fyri kapping í samband við eitt útboðsumfar við eini tilvísing til, at hetta er treytað av, hvussu útbjóðingin verður skipað, hvat verður útveitt og hvussu sáttmálarnir eru settir saman.

Kappingareftirlitið sigur m.a. um hetta, at “tað er rættiliga stórir munur á teimum skipum sum røkja flutningsleiðirnar í Føroyum, tí kann eisini vera munur á hvørjir móguleikar eru fyri útveitan, um ætlanin ikki er at útveita allar farleiðir undir einum (...) Um so er, at virksemini sum her er talan um er so nágreinað í minsta lut, kann vera ivasamt, um stórvegis vinningur er fyri samfelagið í samband við eina útveiting og privatisering.”

Sostatt kann samanumtikið sigast, at bæði Vinnuhúsið og Kappingareftirlitið meta at útbjóðingin og grundarlagið fyri kapping er treytað av, hvussu útveitingin er skipað og hvørjar sáttmálatengdar treytir verða ásettar ísv. eina móguliga útveitan. Um vit so hyggja eftir teimum royndum, sum vit hava fingið til vega við útveitingunum av Mykinesleiðini og Bygdaleiðum, vísa royndirnar okkum, at vit ikki í nóg stóran mun hava megnað at skapt marknaðir, sum er í veruligari kapping um at vinna farleiðirnar. Royndirnar á øðrum fíggjarkrevjandi marknaðum í Føroyum staðfesta eisini, at tað innan aðrar geirar, eru stórar avbjóðingar við at skapa kapping á føroyska marknaðinum.

Tað er tó ein støða, sum kann broyta munandi um kappingargrundarlagið innan innanoyggja ferjurakstur í Føroyum ísv. eitt útboðsumfar. Tað er, um latið verður upp fyri útlenskari luttøku í útbjóðingarstøðuni, soleiðis at eisini útlensk reiðarí, á jøvnum føti við føroysku feløgini, kunnu kappast um sáttmálarnar. Ein slík støða kann av álvara lata upp fyri kapping og harvið eru stórri sannlíkindi fyri, at ein útveiting kann hava við sær ein lægri rakstrarkostnað. Hetta er tó ein móguleiki, sum arbeiðsbólkurin ikki hevur kannað nærri. Tað er í síðsta enda ein politiskur spurningur, sum eigur at vera viðgjørður nærri, um landið eigur at lata upp fyri útlenskari luttøku í samband við móguligar framtíðar útveitanir, bæði av verandi eins væl og móguligum nýggjum farleiðum.

Arbeiðsbólkinum metir, at tað eru stórar avbjóðingar við at skapa veruliga kapping á føroyska ferjumarknaðinum. Kappingargrundarlagið broytist tó munandi, um latið verður upp fyri útlenskari luttøku í útbjóðingini. Til tess at staðfesta kappingargrundarlagið er tó neyðugt við fleiri kanningum, somuleiðis sum tað kann vísa seg neyðugt at kanna kappingargrundarlagið við at kappingarútseta farleiðirnar hjá SSL. Hetta metir arbeiðsbólkurin er einasti háttur, hvar tað veruliga ber til at staðfesta, um grundarlag er fyri kapping og harvið eisini einum móguligum fíggjarligum vinningi.

Útlitini til kapping í samband við eina útveitan er í stóran mun treytað av, hvør útveitingarháttur verður valdur, útveitingar- og sáttmálatreytir og onnur viðurskifti. Somuleiðis kunnu fortreytirnar fyri kapping broytast, t.d. við eini vaksandi ferðavinnu.

Royndir

Vísandi til gjøgnumgongdina omanfyri av teimum royndum, vit higartil hava fingið til vega við at útveita samferðsluuppgávur í Føroyum, ber til at staðfesta, at royndirnar eru misjavnar fyri ikki at siga neiligar.

Við støði í fíggjarligu gongdini seinastu 8-9 árin ber til at staðfesta, at Mykinesleiðin er vorðin munandi dýrari fyri landskassan, síðan farleiðin varð útveitt. Ein partur av orsøkini til

útreiðsluvæksturinn og hækkaða sáttmálagjaldið er sjálvsagt ein vækstur í oljuútreiðslum, lönnum og öðrum rakstrarkostnaðum. Somuleiðis er sáttmálagjaldið hækkað, av tí at tað er vorðið eitt krav, at siglingin er víðkað til eisini at fevna um heystfrítíðina, umframt at arbeiðstakarin hevur fingið eitt sáttmálatengt endurgjald fyri eykatúrarnar.

Talan er tó í dag um eina farleið, sum hevur sera góðar rakstrarfortreytir við høgum ferðafólkatali og einum ferðaseðlaprísi, sum er tvífalt so høgur sum á hinum farleiðunum. Eftirsum arbeiðstakarin fær allar ferðaseðlainntøkurnar, vísa metingarnar hjá arbeiðsbólkinum, at talan er um eina farleið, sum kastar rímiliga væl av sær fyri arbeiðstakaran. Í veruleikanum er raksturinn so mikið góður, at arbeiðstakarin kann reka farleiðina uttan árligt sáttmálagjald og framvegis hava ein vinning av at reka farleiðina. Um landið rak skipið við somu fortreytum sum Sp/f Mykines (t.e. somu inntøkum), hevði tað sannlíkt verið ein farleið, sum gav yvirskot fyri landið og ikki ein kostnað á gott 1 mió. kr. (í 2014).

Sum raksturinn sær út í lötuni, metir arbeiðsbólkurinn, at tað hevði verið ein størri fíggjarligur fyrimunur fyri landið, um farleiðin varð fullkomiliga privatiserað heldur enn at halda fram við verandi útveitingartreytum. Á henda hátt hevði landið sloppið undan árliga sáttmálagjaldinum, rakstrarútreiðslum og teimum umsitingarligu skyldum og kostnaðum, sum í dag eru knýttir at farleiðini, ímeðan ein privatur veitari hevði allar skyldur og inntøkur av at reka farleiðina, sum í dag sær út til at kasta av sær, hóast landið ikki letur nakað sáttmálagjald. Til tess at tryggja tænaustøðið, trygdina, eitt sámlígt kostnaðarstøði v.m., kundi ein loysn verið, at landið gjørdi avtalu við privata veitaran um tær skyldur og treytir sum fylgja við rættinum at reka farleiðina. Tó er hetta sjálvsagt ein móguleiki, sum eigur at vera kannaður nærri, um arbeiðast skal víðari við einum slíkum móguleika.

Um vit so hyggja at Bygdaleiðum, er myndin meiri álvarsom, eftirsum talan er um stórar upphæddir fyri landskassan, samanborið við Mykinesleiðina. Sum eftirmetingin vísir, so hevur talan verið um ein støðugan útreiðsluvækstur síðani farleiðirnar vórðu útveittar, og seinastu 9 árinum er talan um ein útreiðsluvækstur á gott 150 %. Útreiðsluvæksturinn er m.a. grundaður á prísjavningarháttin, sum sáttmálarnir áseta. Harumframt er lítil ella ongin kapping um at vinna sáttmálarnar og hevur hetta ivaleyst eisini ført til ein ov høgan sáttmálakostnað. Ein partur av vaksandi útreiðslunum er sjálvsagt eisini, at tað hevur verið partur av sáttmálunum, at bussarnir skulu liva upp til ávísan standard og hevur hetta havt við sær, at neyðugt hevur verið at gera íløgur í nýggjar bussar, sum skulu avskrivast við sáttmálagjaldinum frá SSL.

Samanumtikið kann staðfestast, at talan er um eina tænaustu, sum er vorðin munandi dýrari undir verandi rakstrarviðurskiftum. Tað ber ikki til at siga, hvussu raksturinn hevði sæð út, um SSL rak farleiðirnar, men metingin er, at útreiðsluvæksturinn ikki hevði verið eins stórur. Ein týðandi orsök til vánaligu royndirnar er at finna í útbjóðingartreytunum, sáttmálunum og vantandi sáttmálastýring.

Fortreytirnar fyri eini væl eydnaðari útveitan kunnu sigast at vera munandi betri fyri Bygdaleiðir og fyri Mykinesleiðina í mun til flest allar hinar sjóvegis farleiðirnar. Innan Bygdaleiðir, tí talan er um ein marknað við lutfallsliga nógvum móguligum arbeiðstakarum, einum meiri einfaldum raksturi enn ferjurakstur, sera lönandi sáttmálatreytum og harvið einum betri kappingargrundarlagi. Á Mykinesleiðini, tí talan er um avmarkaða sigling, sum bara fevnir um 4 mánaðir um árið við høgum ferðafólkatali og hægri ferðaseðlaprísum. Í so máta er Mykinesleiðin heilt serstøk og torfør at sammeta við hinar farleiðirnar. Men tá tað kann staðfestast, at fíggjarliga úrsletið av útveitanunum bæði innan

Bygdaleiðir og á Mykinesleiðini, hóast góðu fortreytirnar, er so mikið vánaligt fyri landskassan, so kann ein spyrja, hvussu úrslitið verður á hinum sjóvegis farleiðunum, hvar grundleggjandi fortreytirnar fyri eini væl eydnaðari útveitan kunnu sigast at vera meiri avmarkaðar?

Eftirmetingin av teimum útveitingum, sum eru framdar innan samferðslu í Føroyum, t.e. Bygdaleiðir og Mykinesleiðin, vísir ein stóran útreiðsluvøkstur, síðani farleiðirnar vóru útveittar, serliga innan Bygdaleiðir. Somuleiðis vísa royndirnar, at tað hevur verið avbjóðingar við at skapa veruliga kapping um sáttmálarnar.

Ivasomu royndirnar av teimum útveitingum, sum eru framdar innan samferðsluna í Føroyum, tala ikki beinleiðis fyri, at tað í lýtuni er grundarlag fyri at útveita fleiri sjóvegis farleiðir hjá SSL við tí endamáli at veita eina betri tænastu fyri ein lægri kostnað, sum lógin ásetir. Tó kann hugsast, at úrslitið fyri landið hevði batnað munandi við betri sáttmálum.

Royndirnar staðfesta, at tað er neyðugt at uppræðfesta sáttmálastýringina og at seta neyðuga orku av til fyrireiking av útbjóðingartilfari og sáttmálatreytum og til eftirfylgjandi stýring og eftirlit av sáttmálunum.

Somuleiðis metir arbeðsbólkurin, at tørvur er á munandi tillagingum í útbjóðingartilfari og sáttmálum fyri Mykinesleiðina og fyri Bygdaleiðir, um útveitingin skal halda á fram.

Sáttmálastýring

Arbeðsbólkurin metir sum nevnt, at tað hevur verið ein stórir veikleiki við undanfarnu útveitingum, at sáttmálastýringin er vorðin undirmett. Tað er í fyrstu syftu ikki sett nóg mikið av orku av til at tilevna meira nágreiniligt útveitingartilfar og sáttmálaásetingar. Í aðru syftu er sjálv sáttmálastýringin undirmett, soleiðis at vit í dag ikki hava nóg gott innlit í raksturin av teimum farleiðum, sum eru útveittar. Í triðja lagi er neyðugt at eftirmeta “incitamentsbygnaðin” í sáttmálunum, soleiðis at tað verður tryggjað, at betri javnvág verður millum útreiðslur og inntøkur og í fjórða lagi er neyðugt, at SSL tilevna kontrollboð tá útveitingarumfør eru, soleiðis at tað fæst innlit í, um innkomin tilboð eru ov høg. Um hetta vísir seg at vera so, eigur SSL at havna teimum innkomnu tilboðunum og standa fyri rakstrinum.

Sum áður nevnt, metir arbeðsbólkurin, at tað er neyðugt at endurskoða sáttmálarnar og sáttmálastýringina higartil. Við ávísum tillagingum í útboðstilfarinum og í galdandi sáttmálum, umframt eina neyvari sáttmálastýring og uppfylging, ber til at fáa betri tamarhald á útreiðsluvøkstrinum, umframt eina betri vitan um tænastustøðið, sum arbeðstakarin veitir.

Tað er ein grundleggjandi avbjóðing í sambandi við eina og hvørja útveiting at nágreina tænastustøðið nøktandi, soleiðis at tað verður lagt upp fyri, at tænastan ikki versnar í mun til sáttmálagjaldið. Vandin við einum sáttmála, ið ikki er nóg ítøkiligur í mun til kravfestingarnar er sbt. Kappingareftirlitinum, at arbeðstakarin kann leggja seg eftir einans at liva upp til tær treytir, sum sáttmálin ásetir, meðan onnur viðurskifti, sum ikki eru ásett í sáttmálanum, ikki verða røkt, ella at tað hevur við sær eina eyka

útreiðslu fyri arbeiðsgevaran, tá tað seinni vísir seg, at arbeiðstakarin skal røkja skyldur, sum ikki eru nágreinaðar í sáttmálanum.⁵⁰

Sjóvegis ferða- og framflutningur er ein lutfalsliga einføld og ítøkilig uppgáva at nágreina og tað er ikki ein so torfør uppgáva at eftirmeta, um útveitta tænastan hevur ta dygd, sum sáttmálin ásetir. Tó er tað neyðugt at fremja skipaðar kanningar av dygdini, soleiðis at arbeiðsgevarin hevur skjalfest tilfar og kanningar at halda seg til, tá nýggjar útbjóðingarrundur og sáttmálasamráðingar verða framdar.

Í sambandi við eina møguliga útveiting av fleiri farleiðum, eigur tað at verða lagt upp fyri, at økt tilfeingi skal setast av til uppfylging og eftirmeting av sáttmálanum. Somuleiðis eigur tað at verða lagt út við einum styttri sáttmálaskeiði fyrstu útveitingarrundurnar, soleiðis at tað ber til at tillaga tey viðurskifti í sáttmálanum, sum vísa seg at vera neyðug, til tess at fáa eina so góða stýring sum gjørligt. Sum frálíður ber síðani til at leingja sáttmálaskeiðini til 5 ár, tá partarnir meta, at sáttmálarnir lúka tær treytir og krøv, sum báðir partar kunnu liva við og sum í størst møguligan mun lata upp fyri kapping um at vinna sáttmálarnar.

Ein lýtaleykur sáttmáli og neyðuga fyrisitingin, m.a. við røttu teknisku førleikunum til at fremja neyðugu uppfylgingina av sáttmálanum, kann í hvuðsheitum borga fyri eini væl eydnaðari útveiting. Tað er tó neyðugt at taka eyka kostnaðin til eina nøktandi sáttmálastýring við í roknistykkið, tá mett verður um møguliga vinningin av at útveita farleiðir. Kappingareftirlitið sigur um hetta, at “fyrireikingararbeiðið við at náa besta úrslitið í samband við eina útbjóðing, kann hava við sær lutfalsliga høgan kostnað í samband við einstaka útboðið. Høgu transaktiónskostnaðirnir skulu føra til lægri prísir í longdini, fyri at útbjóðing loysir seg.”

Tað kann vera torført at meta um, hvussu stórir veruligi kostnaðurin til fyrireiking, stýring og eftirlit ísv. útveitanir, sum í bókmentunum verður nevndur “transaktións- og monitoreringskostnaður” verður. Arbeiðsbólkruin metir, at tað í minsta lagi er neyðugt at nýta 2 ársverk til hetta arbeiði, um tað í størri mun skal tryggjast, at møguligar framtíðar útveitanir verða væl eydnaðar. Ein varlig meting er, at ein slík væl skikkað eftirlits- og stýringseind í minsta lagi kostar 1 mió. kr. árliga og er hetta ein kostnaður ið sum nevnt skal mótroknast møguliga vinninginum av at lata privat reka farleiðirnar.

Niðurstøða

Vísandi til tær fortreytir, sum sbrt. útveitingarástøðinum sum minstamark eiga at vera til staðar, um talan skal vera um eina væl eydnaða útveiting, umframt tær útveitingarroyndir, sum vit higartil hava fingið til vega innan samferðlukervið í Føroyum, ber til at staðfesta, at tað ivaleyst verða stórar avbjóðingar at borga fyri eini væl eydnaðari útveiting av sjóvegis farleiðunum í Føroyum við tí fyri eyga at fáa eina betri tænastu fyri ein lægri kostnað, sum er eitt krav sbrt. lógarásetingini um útveiting í lógini um fólka- og farmaflutning. Um hetta skal bera til, skulu ein røð av fortreytum verða til staðar, sum í løtuni kunnu vera torførar at fáa eyga á.

Tað ber tó ikki til at vísa tí fullkomiliga aftur, at tað er møguligt at fáa ein fíggarligan og tænastuligan vinning við at útveita sjóvegis ferða- og farmaflutningin. Einasti háttur at fáa eina greiða og ítøkiliga meting um ein møguligan vinning í sambandi við eina útveiting, er at royna tað í verki.

⁵⁰ Sí fylgiskjal 1

Um vit vanda okkum til teir 5 útveitingarhættirnar, sum vórðu lýstir omanfyri, metir arbeðsbólkurin, at skynsamasta loysnin í mun til eina møguliga útveiting, er loysn 1, har allar farleiðir verða útveittar undir einum.

Orsøkin er, at tað liggur ein innbygdur vandi í at útveita einstakar farleiðir og harvið sundurliða samferðslukervið og ognarskapin innan almennu samferðsluna. Vansin er, at tað verður ein munandi størri avbjóðing at tryggja eitt trygt og samhangandi samferðslukervi, samstundis sum týðandi vitan og førleikar um m.a. rakstrarviðurskifti verða spjadd og harvið í síðsta enda kunnu fara fyri skeyti. Heldur ikki verður mett, at tað er fíggjarliga skynsamt at liða raksturinn sundur í fleiri rakstrareindir, sum verða ríknar sjálvstøðugt. Samvirkisfyrirminir við at hava raksturinn samlaðan á einum staði, bæði hvat innkeypi (eykalutir, olja, KT, tryggingar o.a.) hvørva og tað er sostatt torført at ímynda sær, at tað hevði havt ein fíggjarligan vinning við sær, um farleiðirnar vóru útveittar hvør sær. Meira sannlíkt er, at samlaði kostnaðurin av at reka samferðsluna í Føroyum hevði hækkað, eins og royndirnar á Mykinesleiðini og innan Bygdaleiðir hava prógvað. Samstundis hevði ein útveiting av einstøkum farleiðum (ella 2-3 farleiðum í pakkum) havt við sær ein hægri kostnað til eftirlit og stýring (transaktións- og monitoreringskostnað), sammett við eina loysn, har allar farleiðir verða útveittar fyri seg. At enda er tað eitt týðandi atlit, at tann smidleikin, sum í dag eyðkennir raksturinn og sum ger tað møguligt at flyta skip og manning, tá tørvur er á tí, m.a. orsakað av veðri, breki ella serligum umstøðum, hvørvur.

Um arbeitt verður víðari við at útveita farleiðirnar hjá SSL, mælir arbeðsbólkurin sostatt til, at allar farleiðir verða útveittar undir einum. Hetta er tann loysnin, sum hevur størsta møguleika fyri rationaliseringum, eftir sum privati arbeðstakarin yvirtekur skiparakstur, sum í dag hevur ein samlaðan fíggjartørv (nettorakstur) á uml. 80 mió. kr.⁵¹ Við at varðveita raksturinn á einum stað, yvirtekur arbeðstakarin skiparakstur, ið hevur so mikið av "volumen", at tað møguliga er gjørligt at økja um samvirkis- og stórrakstrarfyrirminirnar, m.a. tí at privatar fyrítøkur ikki eru fevndar av somu bindingum, sum ein almennur stovnur (m.a. játtanarlóggávan), samstundis sum tað er møguligt at tryggja ein liðiligan rakstur, sum eins og í dag kann borga fyri støðugum og álítandi rakstri.

Royndirnar í okkara grannalondum (t.d. Danmark og Noregi) stuðla hesi niðurstøðu. Í áðurnevndu kanning hjá Indenrigs- og Sundhedsministeriet⁵², er ein av niðurstøðunum t.d., at stórrakstrarfyrirminir eru við at samskipa partar av ferjurakstrinum, t.d. innkeyp av brennievni og umsiting, soleiðis at samvirkisfyrirminir fáast til vega av at savna vitanina á einum stað. Í somu frágreiðing verður eisini víst til royndirnar í Noregi, har tað m.a. stendur, at "Statens vegvesen mener, at det er vigtigt at organisere færgeselskabet i store enheder, som kan høste stordriftsfordele knyttet til konkurrenceudsætning og også med henblik på at samle viden om løn- og administrations- og brændstofomkostninger m.v."⁵³

Tað er tó neyðugt at útgreina viðurskiftini meiri ítøkiliga, um valt verður at fara víðari við eini slíkari loysn. Serliga er tað grundleggjandi at taka avgerð um, hvussu ognarviðurskiftini skulu handfarast í sambandi við eina slíka umfatandi útveiting, t.e. um nýggj skip skulu byggjast og fíggjast av privatum

⁵¹ Samlaðu lønarútreiðslurnar eru um 55 mió. kr./árið, viðlíkahaldskostnaðurin er um 11 mió. kr./árið (í miðal seinastu 5 árinum) og inntøkurnar hava ligið um 33 mió. kr. Í hesum tølum er tað bara sjálvur skiparaksturinn, sum er tikin við. Útreiðslur til Bygdaleiðir, fyrising o.a. eru ikki tiknar við.

⁵² Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2011

⁵³ Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2001: 31

arbeiðstakara, um skip móguliga skulu leigast ella “leasast” ella um skip skulu seljast privatum arbeiðstakarum. Somuleiðis er neyðugt at útgreina, hvussu smidleikin í skipanini kann varðveitast, soleiðis at sáttmálarnir ikki verða ov dýrir fyri landið, um serligar hendingar krevja tillagingar í rakstrinum. Hetta er kanska ein hin størsta avbjóðingin, tá ein slíkur samferðslusáttmáli skal tilevnast.

Sum nevnt eru tó fleiri vandar við eini samlaðari útveiting, sum serliga eru knýttir at samfelagsligu og sektorpolitisku atlitunum, sum eru nevnd omanfyri. Tað er ein grundleggjandi politiskur spurningur, sum eigur at vera viðgjørður nærri, hvønn týdning og hvønn leiklut samferðslan í Føroyum í roynd og veru hevur? Tað er neyðugt frá politikari síðu at viðgera nærri prinsipiellar spurningarnar um flutningsskylduna, handilsliga grundarlagið undir rakstrinum hjá SSL, verandi flutningsmynstur í mun til flutningstørvin og harvið grundleggjandi grundarlagið undir framtíðar rakstrinum hjá SSL. Hesir spurningar hava avgerandi týdning og treyta í stóran mun, hvussu væl egnaðar sjóvegis farleiðirnar hjá SSL í roynd og veru eru at útveita. Tað er somuleiðis ein innbygdur fíggjarligur váði at lata *einum* privatum arbeiðstakara allar farleiðirnar at reka. Um hesin arbeiðstakari t.d. kemur í fíggjarligar trupulleikar, kann tað hava stórar fíggjarligar avleiðingar, eins væl og avleiðingar fyri tænastruna.

At enda krevur ein samlað útveiting nóg av arbeiðstakaranum, sum má hava eina ávísa stódd bygnaðarlaga og fíggjarliga, soleiðis at hann megnar at yvirtaka eina slíka uppgávu. Ivaleyst eru fáir arbeiðstakarar, sum hava neyðugu førleikarnar og er hetta ein trupulleiki í mun til móguleikan fyri kapping um útbjóðingina, ið sum nevnt er eitt minstakrav, um veruligt grundarlag skal vera fyri at útveita. Tað er sostatt ivasamt, um tað er grundarlag fyri eini samlaðari útveiting.

Arbeidsbólkurin metir samanumtikið, at tað er ivasamt, um tað ber til at fáa ein bíligari og betri rakstur av sjóvegis farleiðunum við at útveita tær. Tað er avmarkað, hvørjar móguleikar ein privatur arbeiðstakari hevur at fremja rationaliseringar, eftirsum flestu týðandi rakstrarpostar liggja rímiliga fastir. Her verður hugsað um túratal, ferðaseðlaprís, lønarútreiðslur, oljuútreiðslur og viðlíkahald, sum á flestu farleiðum eru tengdar at lógarásettum krøvum, hvat manning viðvíkur. Suðuroyarleiðin er tó heldur øðrvísi enn hinar leiðirnar, eftir sum tað er móguligt, at tað ber til at fremja lønartillagingar, t.d. innan catering. Í mun til yvirmenn (maskinmeistarar, skiparar og stýrimenn) er lønarlagið heldur hægri innan tað privata.

Tað er tó neyðugt við meiri ítøkiligum greiningum hesum viðvíkjandi, um tað skal kunna staðfestast, hvar og hvussu ein privatur arbeiðstakari kann fremja sparingar, uttan avleiðingar fyri tænastruna. Harafturat hevur ein útveiting við sær øktar “transaktións”- og eftirlitskostnaðir, sum skulu leggjast afturat og sum hava við sær ein eyka kostnað av at reka farleiðirnar. Sostatt kann ein móguligur rationaliseringsvinningur (umframt kravið um avkast í privatum fyrirkum) uppvigast við øktum kostnaði til fyrising og eftirlit.

Arbeidsbólkurin metir, at teir móguleikar fyri rationaliseringum, sum ein privatur arbeiðstakari móguliga kann borga fyri, men sum SSL undir verandi bygnaði ikki kann fremja, eru móguligir við neyðugu bygnaðarbroytingunum í SSL.

Tørvur á bygnaðarbroytingum

Tað er fleiri ferðir staðfest, at verandi bygnaður á Strandferðsluni hevur fleiri veikleikar og hava fleiri uppskot verið frammi seinastu 10-15 árinum um bygnaðarbroytingar og framtíðarvirksemið hjá SSL. Tað

er tó ein trupulleiki at tey tilmæli, sum álit og frágreiðingar hava lagt upp til, ikki eru tikin til eftirtektar.

Í 2000 gjørði SSL í frágreiðingini “Karmar fyri framtíðarvirkseminum” eina meting av, hvør skipanarháttur - ímillum seks ymiskar - var tann best egnaði fyri SSL. Úrslitið var eitt tilmæli um at leggja virkseimið í eitt alment partafelag. Í hesi somu meting var núverandi skipan, landsfyritøka, mett at vera tann minst hóskandi skipanin.

Í 2007 varð onnur frágreiðing lögð fyri politiska myndugleikan við einum tilmæli um at skipa eina serstaka samferðslueind í aðalráðnum (táverandi Innlendismálaráðnum), t.e. eitt slag av millumliði millum tað politiska og SSL, sum hevði til uppgávu at standa fyri yvirskipaðu samferðsluplanleggingini, umsita sáttmálar, tilevna samferðslupolitikk o.a. Tilmælini í álitinum vórðu ikki fylgd.

Fleiri ferðir, m.a. í frágreiðingini frá 2007, er m.a. víst á avbjóðingarnar fyri SSL, sum standast av galdandi játtanarskipan og ógreiðu linjunum millum politiska myndugleikan og SSL.

Játtanarskipanin og SSL

Galdandi játtanarskipan inniber í stuttum, at SSL á hvørjum ári fær eina nettojáttan á Løgtingsins fíggjarlóg. Nettojáttanin svarar til munin millum rakstrarútreiðslurnar og rakstrarinntøkurnar hjá fyrítøkuni. Nettojáttanin skal haldast og er tað uppgávan hjá leiðsluni at fáa munin millum útreiðslur og inntøkur at svara neyvt til játtanina.

Ein slík játtanarskipan eignar seg illa til skiparakstur, sum er eyðkendur av stórari óvissu og stórum sveiggjum, bæði í inntøkum og útreiðslum, sum tað kann vera torført ella nærum ómøguligt at leggja upp fyri.

Játtanarskipanin hevur við sær, at tað er ein stuttskygd fíggjarstýring, sum eyðkennir leiðsluna. Leiðslan má stilla inn á eitt ár í senn og leggja ætlanir eftir teimum kørmum, sum fíggjarlógin gevur eitt ár í senn. Tað longra mennandi arbeiði fyri at fáa effektivari rakstur, má tískil raðfestast lægri.

Hetta er ein íbygdur vansi við játtanarskipanini, har tað t.d. ikki ber til at flyta mógulig yvir- ella undirskot millum ár, og at tað samstundis kann fáa víðfevndar avleiðingar, um nýtslan við ársenda er størri enn játtanin.

Sum dømi um omanfyri nevnda trupulleika kann nevast, at ymiskar ábøtur, serliga á skipini, kunnu verða raðfestar aftarlaga – og kanska ikki verða gjørdar í inniverandi ári - tí óvist er, um játtanin kemur at halda ella ikki. Ikki fyrr enn árið er næstan runnið, ber til at staðfesta, hvørjar ábøtur ráð eru til. Tá skipini síðani eru komin í dokk, vísir tað seg ofta, at tað er tørvur á at fremja aðrar ella fleiri ábøtur enn tær, sum eru ætlaðar, men hetta ber ofta ikki til, tí peningur ikki er settur av til slíkt meirarbeiði. Tískil er neyðugt at útseta slíkt arbeiði, sum hevði verið skynsam, bæði rakstrarliga og fíggjarliga, at fremja beinanvegin.

Ein annar vansi við játtanarskipanini og verandi bygnaði er, at viðlíkhaldsuppgávur, sum verða bodnar út, kunnu gerast dýrari enn ætlað, eftir sum tað verður alment kent, hvussu nógvur peningur er settur av til ávísa uppgávu, áðrenn hon verður framd. Tað er sostatt ein vandi, at tilboðini upp á at fremja uppgávuna nærum altíð verða áljóðandi tann pening, sum er settur av til endamálið.

Í aðrar mátar kann það koma fyri, at fleiri óvæntaðar útreiðslur koma seint út á árið, har það kanska er í seinna lagi at søkja um eykajáttan. Hesin møguleikin kann tó brúkast, um grundgevingarnar eru nóg góðar, men það er kortini altíð trupult at skula søkja um eykajáttan, tá ið langt er liðið út á árið.

SSL er tætt knýtt at politiska myndugleikanum. Játtanin verður veitt, uttan at nøkur útgreinað avtala ella skylda, onnur enn lógarásetta flutningsskyldan, er um, hvørja veiting politiski myndugleikin vil hava fyri peningin. Um játtanin ikki heldur, kunnu eykajáttanir tó sum nevnt verða veittar. Slíkar óvæntaðar eykajáttanir, sum vit javnan síggja innan SSL, kunnu skapa trupulleikar í sambandinum partanna millum.

Umskipan av SSL sum fyrsta stig

Tætta tilknýtið millum politiska myndugleikan og SSL merkir, at ikki nóg greiður skilnaður er millum henda myndugleika og tænastrætingina. Hetta merkir, at tænastrætingin í mongum førum umboðar bæði tænastrækingar og tænastrækingar, og at politiski myndugleikin ávirkar dagligu tænastrækingina og avgerðir ov nóg.

Sum eina loysn upp á trupulleikarnar við játtanarskipanini og politisku neyvstýringini, mælti áðurnevnda álit sum nevnt til, at SSL verður umskipað til alment partafelag.⁵⁴

Eitt av høvuðsendamálunum við at leggja virkseimið í eitt partafelag, sum annars er skipað í almennum høpi, er at fremja effektivitet, samstundis sum það almenna sleppur undan ov nóg eitt eftirliti.

Tað eru tó fleiri fortreytir, sum eiga at vera til staðar, um ávíst virkseimi skal skipast sum partafelag. Týðningarmesta fortreytin er, at það er eitt handilsligt grundarlag til staðar, og at tænastrætingin verður seld til privatan brúkarar.

Tað er ásett í reglugerðini fyri SSL, at fyrirøkan skal virka á handilsligum grundarlagi, men það er greitt, at sektorpolitisku atlitini til m.a. flutningsskylduna viga tyngri enn handilsliga grundarlagið. Sostatt er SSL ein fyrirøka, sum bæði skal taka vinnulig og samfelagslig atlit. Tá hesi kunnu stríða ímóti hvørjum øðrum, er neyðugt í lóggávu (ella sáttmála) at áseta tær treytir og karmar, sum partafelagið skal virka undir.

Ein fyrimunur við at leggja alment virkseimi í partafelagsformin er, at greiður skilnaður verður millum málini hjá partafelagnum, ið vanligu eru effektivitetur og virðisskapan, og málini hjá tí almenna, ið ofta eru merkt av nóg eitt ymiskum politiskum áhugamálum. Við at nýta partafelagsformin, verður størri dentur lagdur á handilsliga grundarlagið í mun til politisku atlitini, tá ið hesi viðvíkja smálutum. Eitt alment partafelag virkar tó altíð við útgangsstøði í teimum ynskjunum og politikki, sum almenni eigarin ásetir.

Partafelagsformurin gevur eisini munandi fríari fíggingarkarmar at reka eitt virki innan fyri karmarnar í ársroknskaparlóg og partafelagslóg í mun til almennu játtanarskipanina, ið gongur frá ári til ár. Møguleiki er t.d. fyri lántøku til at fíggingariløgur, ið bera seg.

⁵⁴ Strandfaraskip Landsins (2000); "Uppskot um framtíðarvirkseimið hjá Strandfaraskipum Landsins" (2007)

Partafelagsformurin betrar eisini munandi um móguleikarnar fyri at gagnnýta serliga handilsligu førleikarnar í privatu vinnuni, tá umræður manning av nevndini.

Fyrimunirnir við at leggja alment virksemin í partafelagsformin eru avgerandi fortreytir fyri, um eitt virksemin yvirhøvur skal leggjast í eitt partafelag. Ber ikki til at skilja greitt millum málini hjá partafelagnum og politisku málini, er ivasamt, um partafelagsformurin er rætta loysnin, tí tað gevur ikki leiðsluni neyðuga rásarúmið at fremja effektiviseringar og virðisskapan.

Tað setur krøv til politiska myndugleikan at vera til reiðar at lata partafelagnum ábyrgdina av at reka virkið á einum handilsligum grundarlagi, og einans arbeiða við at áseta tænaustøðið. Hetta verður gjørt umvegis samferðslusáttmálan.

Fyri tað almenna, sum eigari av partafelagnum og ognu tess, er tað umráðandi at tryggja, at virðið á felagnum verður ríkið/umsitið á tryggan og nøktandi hátt. Eisini er neyðugt hjá nevnd og leiðslu í felagnum at hava nøktandi karmar at reka virkið undir.

Tað setur stór krøv til viðtøkurnar hjá felagnum, til samferðslusáttmálan, ið liggur til grund fyri virkseminum, og til umboðanina í nevndini, serliga viðvíkjandi fakliga førleikanum.

Arbeidsbólkurin mælir til, at móguleikarnir fyri bygnaðarbroytingum í SSL verða kannaðir nærri, Mett verður, at partafelagsformurin kann vera ein skilagóð umskipan fyri virksemin hjá SSL, sum kann loysa fleiri av áðurnevndu trupulleikum. Tað eru tó fleiri ivamál og ógreidleikar, sum eiga at verða kannaðir nærri, áðrenn farið verður víðari við eini slíkari loysn. Um partafelagsformurin verður valdur, mælir arbeidsbólkurin sum útgangsstøði til, at serligar ásetingar um løn og samsýning til nevnd og stjórn verða ásettar í stovningarlógini, eins og ásetingar um innlit eiga at vera galdandi.

Ein annar háttur at loysa avbjóðingarnar við játtanarskipanini er at umskipa játtanina til SSL soleiðis, at landsfyrirøkan t.d. fær eina 5-ára játtan at arbeiða við. Hetta hevði m.a. betrað um fortreytirnar fyri eini skynsamari fíggarstýring og einum effektivari rakstri.

Tilmæli

Fortreytin fyri at útveita sjóvegis farleiðirnar er, sum áður nevnt, sambært lógini, *“at tað er til fyrimuns fyri farleiðirnar fíggarliga og tænaustuliga, herundir, at túratalið ikki lækkar, og miðal ferðaseðlaprísurin ikki hækkar.”*

Arbeidsbólkurin metir ikki, at tað er sannlíkt, at ein privatur arbeiðsgevari hevur móguleika at reka farleiðirnar bæði bíligari og betri, um rakstrarfortreytirnar nærum skulu vera neyvt tær somu sum í dag, eins og lógin ásetur.

Afturat hesum verður mettt, at tað eru stórar avbjóðingar við at skapa virkna kapping á økinum og er hetta enn ein grundleggjandi fortreyt fyri eini væl eydnaðari útveiting, sum er sera ivasom. Einasti móguleiki fyri veruliga at staðfesta hetta er, sum nevnt, við at roynd eina útveiting í verki.

At enda tala útveitingarroyndirnar innan samferðslu í Føroyum ímóti, at ein privatur arbeiðstakari megnar at reka farleiðirnar bæði bíligari og betri enn SSL.

Við støði í teimum greiningum, sum liggja í hesi frágreiðing, er arbeiðsbólkurin av teirri yvirskipaðu sannføring, at grundarlagið at útveita sjóvegis farleiðirnar hjá SSL við galdnadi fortreytum er ivasamt.

Tó er neyðugt við fleiri greiningum, neyvri eftirmetingum og meiri nágreiniligari politiskari viðgerð, áðrenn tað ber til at staðfesta greitt, um grundarlag er fyri at útveita farleiðir hjá SSL ella møguliga partar av rakstrinum.

Metingin er grundað á eina støðumynd og tað er hugsandi, at fortreytirnar fyri útveitan kunnu broytast í framtíðini, m.a. ísv. eina vaksandi ferðavinnu og øðrvísi lógarkarmar.

Arbeiðsbólkurin mælir til, at grundarlagið fyri at útveita einstakar tænauppartar sbrt. áðurnevndu loysn 5, verða kannað nærri. Talan kann sum nevnt vera um uppgávur, sum eru lættar at nágreina og avmarka, og sum sostatt egna seg væl at vera útveittar. Smærri og avmarkaðar uppgávur, so sum viðlíkahald, umvælingar, reingerð, catering o.a. kunnu vísa seg at vera væl egnaðar at útveita, um tað vísir seg, at grundarlagið er til staðar.

Somuleiðis mælir arbeiðsbólkurin til, at galdandi útveitingartreytir og sáttmálar á Mykinesleiðini og serliga innan Bygdaleiðir verða endurskoðaðar, við týðandi tillagingum fyri eyga, eins og tað er neyðugt at endurskoða og tillaga sáttmálastýringina í SSL.

Arbeiðsbólkurin er eisini av teirri sannføring, at tørvur er á umskipanum innan SSL og at tað eru fleiri viðurskifti, sum ikki eru skynsom við verandi bygnaði. Tí mælir arbeiðsbólkurin til, at farið verður undir at umskipa virksemi hjá SSL, m.a. við støði í teimum loysnum, sum verða umrøddar oman fyri og sum tilmælini um bygnaðarbroytingar, m.a. í álitunum frá 2000 og 2007, mæla til. Arbeiðsbólkurin metir, at neyðugu bygnaðarbroytingarnar kundu skapt eitt munandi betri grundarlag fyri einum skynsomum og úrslitagóðum rakstri.

Sum nevnt verður mett, at bygnaðarbroytingar eisini eru ein fortreyt, um farið skal vera undir at útveita fleiri farleiðir, eftir sum arbeiðsbólkurin metir, at týðandi atlit tala fyri, at SSL skal kunna bjóða upp á egnaðar farleiðir í.s.v. eina møguliga útveiting. Um SSL skal kunna virka undir somu fortreytum sum privatir veitarar í eini slíkari støðu, er tørvur á ávísingum bygnaðarbroytingum.

Tað er tó neyðugt at kanna hesi viðurskiftini nærri, áðrenn avgerð verður tikin um, hvør umskipan er hin skynsamasta. Tað sum er grundleggjandi í hesum sambandi er, at støða verður tikin til, hvønn leiklut landsstýrið ynskir at SSL skal røkja, ella meiri yvirskipað, hvønn týdning samferðslan hevur fyri føroyska undirstøðukervið, útjaðaran og menningarmøguleikarnar í Føroyum sum heild. Hesi viðurskifti hava avgerandi týdning fyri, hvussu samferðslan í Føroyum eigur at verða skipað.

Bókmentalisti:

Aage, Hans, 2003: Privatisering, i Bregn, Kirsten (red.): *Økonomiske incitament og markeder – i offentlig organisation og regulering*. Jurist og økonomiforbundets forlag, København.

AKF v. Petersen, O. H., U. Hjelmar, K. Vrangbæk & L. la Cour (2011): *Effekter ved udlicitering af offentlige opgaver – En forskningsbaseret gennemgang af danske og internationale undersøgelser fra 2000-2011*. København. AKF.

Andersen, N. Å. (1996): *Udlicitering – når det private bliver politisk*. København. Samfundslaget.

Christensen, L. R. & O. H. Pedersen (2010): Regulering af udlicitering og offentlig-private partnerskaber i de danske kommuner. *Politica* 42(2): 235-257.

Cirkulære om udbud af statslige drifts- og anlægsopgaver (udbudscirkulæret):
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=129894>

Det Økonomiske Råd (2004): *Effektivitet og kvalitet i den offentlige sektor*. København: Schultz.

Donahue, J.D (1989): *The Privatisation Decision: Public Ends, Private Means*. Basic Book Publishers (Harper Collins)

Gudmundsson, H. Fjármála- og efnahagsráðuneyti, Ísland.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2011): *Undersøgelse af den fremtidige organisering af færgedriften til de danske småøer*. Udvalgsrapport

Landsverk (2007): *Samferðsluætlan 2008-2020*

Landsverk (2012): *Samferðsluætlan 2012-2024*

Strandfaraskip Landsins (2000): *Karmar fyri framtíðar virkseminum – ein frágreiðing um fortreytir, móguleikar og avmarkingar*.

Strandfaraskip Landsins (2007): *Projektætlan – útbjóðing av busskoyring. Projektformulering og stöðulýsing*.

Sullivan

Landsgrannskoðanin (2014): *Frágreiðing um leiklutin hjá landinum í partafeløgum, grunnum og øðrum virkiseindum*.

Mortensen, J. (1998): Udlicitering og effektivisering af den offentlige sektor. Í Bregn, K.K *Omstilling i den offentlige sektor i et økonomisk perspektiv*. Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København.

Nærings- og handelsdepartementet (2012): *Regjeringens eierpolitikk*
(https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/nhd/statenseierberetning2013/pdf/regjeringens_eierpolitikk_2012.pdf)

Petersen, Ole Helby, Ulf Hjelmar, Karsten Vrangbæk og Patricia Thor Larsen (2014): *Effekter ved udlicitering af offentlige opgaver – En forskningsoversigt over danske og internationale studier fra 2011-2014*. Forskningsprojekt ledet af RUC.

Produktivitetskommissionen (2014): *Viden og anbefalinger omkring offentlig-privat samarbejde*. Analyserapport nr. 6

Sullivan W., Ngwenyama K. (2005); *How are public organizations managing IS outsourcing risks*. The Journal of Information Systems. 2005; 45,3.

Transportministeriet (2014): *Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm*

Udbud og Udlicitering – en vejledning i gennemførelse af udbudsforretninger (1996): kap. 5. (<http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=13789&repid=0&filid=1&iarkiv=1>)

Udliciteringsrådet (2006): *Hvorfor ikke udbyde? Inspiration til kommunalbestyrelsens arbejde med udbud*. Finansministeriet

“Uppskot um framtíðarvirksemið hjá Strandfaraskipum Landsins (2007). Frágreiðing handað landsstýrismanninum í Innledismálum í januar 2007.

Vinnumálaráðið (2012): *innkeyps- og útboðspolitikkurin hjá landinum fyri keyp av vørum og tænastrum*.

Vinnumálaráðið
Postsmoga 377
FO-110 Tórshavn

Fylgiskjal 1

Att: Jóhan Pauli Helgason, fulltrúi

3. mars 2015
Okkara mál nr. 15/00006
Tykkara mál nr. 14-00271

Viðv. møguleikanum fyri kapping innan sjóvegis ferða- og farmaflutning í Føroyum

Vinnumálaráðið hevur í skrivi dagfest 17. desember 2014 heitt á Kappingareftirlitið um, at gera eina lýsing av grundarlagnum fyri kapping innan sjóvegis ferða- og farmaflutning í Føroyum, tí Vinnumálaráðið hevur í umbúna at útveita farleiðirnar hjá Strandferðsluni. Sagt verður, at ein grundleggjandi fyritleyting fyri at útveitingin verður væleydnað er, at grundarlag er fyri kapping á viðkomandi marknaði.

Kappingareftirlitið lat 14. Januar VMR eitt fyribils svar. Síðan hevur ein fundur verið 30. Januar 2015 millum arbeiðsbólkin, sum er settur at kanna grundarlagið fyri møguligari útveitan av sjóvegis farleiðunum, og Kappingareftirlitið.

Kappingareftirlitið metir ikki, at grundarlag er fyri kapping á nøkrum innanoyggja farleiðum í Føroyum. Havandi í huga lága ferðafólkatalið, umframt at størsti partur av kostnaðinum, at reka eina farleið eru avskrivningar og brennievnið, umframt starvsfólkakostnaður, so er hvør farleið uttan iva at meta sum eitt natúrligt monopol, og at effektivasta loysnin fyri samfelagið er, at bert tann eini veitari verður á hvørjari farleið. Helst er størsti fyrimumur við einum felagi fyri allar farleiðirnar, sum kann samskipa farleiðirnar, og at kunna loysa teir trupuleikar sum stinga seg upp við millumbilum í sambandi við at skip mugu takast úr sigling av tøkniligum orsökum.

Um valt verður at útveita farleiðirnar, metir Kappingareftirlitið, at samfelagsligi vinningurin er treytaður av eini væleydnaðari útbjóðing, tí kapping verður bert í sambandi við sjálva útbjóðingina. Fyritleytingin fyri, at útveitingin verður væleydnað er, at tær avtalur/sáttmálar sum verða gjørdar við privatu veitararnar eru gjørdir soleiðis, at privatu veitararnir verða eggjaðir til at reka farleiðirnar á mest samfelagsliga gagnliga hátt.

Sum sagt meta vit ikki, at fáast kann kapping um at røkja flutningsskylduna millum oyggjarnar, so í sambandi við útveitan verður talan um at útveita eina tænastu sum fær einkarætt. Hesum viðvíkjandi skulu vit vísa til donsku lógin um ferjuleiðir (lov om færgefart). LBK nr 915 af 27/08/2008:

“§ 3, Stk. 2. “Når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, kan transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse, når der indgås kontrakt med en operatør om varetagelsen af fær- Igedriften som offentlig tjeneste, i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen give en operatør eneret til at drive en færgerute.

Stk. 3. Eneret efter stk. 1 indebærer, at ingen andre må drive færgefart på den pågældende færgerute”

Hugsandi er at tilsvarendi ásetingar vildu verið í reglum ella sáttmála í smb. við møguliga útveiting í Føroyum.

Vit hava ikki ítøkiligán kunnleika til tær lógir og reglur, sum eru viðvíkjandi ferðafólkaflutningi sjóvegis, t.d viðv. trygd, til manningar og til skip. Sostatt kunnu vit ikki metu um hvørt hesi krøv mátti verið ein forðing ella ein meinbogi í sambandi við ætlaða útveiting. Hugsast kann, at hetta ikki kann samanberast við t.d. flutningsleiðir uppi á landi við bussi, har fleiri privatir aktørar virka á marknaðum í kapping. Tað er rættiliga stórir munur á teimum skipum sum røkja flutningsleiðirnar í Føroyum, tí kann eisini verða munur á hvørjir móguleikar eru fyri útveitan, um ætlanin ikki er at útveita allar leiðirnar undir einum.

Vanliga fatanin er, at tá tað kemur til sølu av tænastrum og vørum hevur privata vinnulívið størri hegni enn almennar fyrirkur. Tær duga betur enn almenni geirin til kostnaðarminimering og innovatión. Um so er, at virksema sum her er talan um er so nágreinað í minsta lut, kann verða ivasamt, um stórvegis vinningur er fyri samfelagið í sambandi við eina útveiting og privatisering.

Ein avbjóðing í sambandi við útveitan, er at nágreinað útveittu tænastruna nøktandi. Verður hetta ikki nóg væl frágingið er vandi fyri, at privati veitarin bert leggur seg eftir at veita tað sum er nágreina í avtaluni við tað almenna, meðan tað sum ikki er nágreinað verður als ikki røkt. Í tílíkum føri kann brúkarin fáa eina verri tænastru fyri sama skattapening, í mun til at tað almenna røkir uppgávuna.

Í sambandi við útveitan av farleiðum, tykist avbjóðingin við at nágreina tænastruna ikki at verði so trupul, tí talan er um eina ítøkiliga tænastru, har fólk og farmur trygt skulu flytast frá A til B rættstundis. Her skal tó havast í huga, at serlig krøv eru til skip og manning í sambandi við hesa tænastru.

Ein vanlig avbjóðing í sambandi við útveitan er, at tað kann verða torført at eftirmeta um útveitta tænastran hevur tað dygd sum er avtalað. Hesin trupulleikin er kanska ikki so stórir í hesum føri, tí tænastran er so ítøkilig, at bæði borgarar og myndugleikar lættliga kunna staðfesta, um dygdin á tænastruni er í lagi.

Hvør leistur ið skal nýtast í sambandi við útveitingina er treyta av búskaparligu fortreytunum fyri rakstur av hesum farleiðum. Neyðugt er tískil at kenna búskaparliga grundarlagið undir einstøku farleiðunum, herundir ferðafólka og farma tøl, umframt tøl fyri rakstrarkostnað.

Fyrireikngararbeiðið við at náa besta úrslitið í sambandi við útbjóðing, kann hava við sær lutfalsliga stórar kostnaðir í sambandi við einstaka útboðið. Høgu transaktións kostnaðirnar skulu føra til lægri prísir í longdini, fyri at útbjóðing loysir seg.

Samanumtikið kann sigast, at Kappingareftirlitið metir ikki, at kapping kann skapast á nøkrum innanoyggja farleiðum í Føroyum. Treytin fyri eini væleydnaðari útveitan eru góðskan á teimum sáttmálum sum verða gjørdir við tær privatu veitararnar, sum skula reka hesar farleiðir.

Í Danmark eru nógvur oyggjaleiðir og ymiskir háttir at skipa raksturinn av teimum. Indenrigs-og Sundhedsministeriet stóð fyri eini kanning av rakstrinum av ferjuleiðunum í 2011“*Undersøgelse af den fremtidige organisering af færgedriften til de danske småøer. Udvalgsrapport*”. Hendan kanningin kemur eisini inn á spurningin, um farleiðirnar skulu rekast hvør sær ella í eini størri eind. Fyri at fáa ein so skynsaman rakstur sum gjørligt, mælir kanningin til, at um raksturinn skal verða spjaddur, so kunnu stórir fyrimunir verða av at samskipa innkeypið til eindirnar. Dentur verður lagdur á at munandi sparingar kunnu fáast, við at samskipa t.d. innkeyp av brennievni.

Við m.a. stóði í hesum, er rættiliga ivasamt hvørjir fyrimunir verða av at útveita farleiðirnar hvør sær, havandi í huga, at nýtast skulu t.d. somu skip, og ferðaætlan og tænastru annars er nágreinað frammanundan.

Spurningur er so, um ein privatur tænastrøkjari megnar at fáa økt inntøkurnar á annan hátt við nýggjum tiltøkum, t.d. øktum virkseml, t.d. útferðum ella víðkaðum tænastrum. Og harumframt um hetta kann verða við til at gjalda partar av kostnaðinum fyri farleiðina.

Í somu frágreiðing verður víst til royndirnar í Noreg. “Statens vegvesen mener, at det er vigtigt at organisere færgevirksomheden i store enheder, som kan høste stordriftsfordelene knyttet til konkurrenceudsætning og også med henblik på at samle viden om løn- og administrations-, og brændstofomkostninger mv.” S. 31.

Kappingareftirlitið hevur ikki grundarlag fyri at siga nakað um, hvør leistur skal veljast í sambandi við møguliga útveiting. Neyðugt er fyrst, at greiningar verður gjørdar sum staðfesta búskaparliga grundarlagið undir einstøku farleiðunum.

Kappingareftirlitið fer tí at mæla arbeiðsbólkinum til at fáa hesar greiningar gjørdar, síðani kann støðast takast til hvør leistur skal brúkast í sambandi við útveitingina.

Vinarliga

Terje Sigurðsson
deildarstjóri

Fylgiskjal 2

Suðuroyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	23.850	25.221	27.046	26.424	29.259
Olja	-28.291	-35.000	-44.268	-34.855	-30.562
Lønir	-29.567	-28.500	-27.910	-30.366	-28.642
Annað	-32.672	-24.268	-24.268	-24.268	-19.513
Fíggingartø	-66.681	-62.547	-69.400	-63.065	-49.458

Index

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	106	113	111	123
Olja	100	124	156	123	108
Lønir	100	96	94	103	97
Annað	100	74	74	74	60
Fíggingartørvur	100	94	104	95	74

Sandoyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	11374,87	11533,18	11332,95	10898,93	9479
Olja	-3291,25	-4678,18	-4859,04	-4678,18	-3578
Lønir	-11452,4	-10263,5	-10512,5	-10263,5	-11851
Annað	-6635,8	-6007,69	-6007,69	-6007,69	-4671
Fíggingartø	-10004,6	-9416,2	-10046,3	-10050,5	-10621

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	101	100	96	83
Olja	100	142	148	142	109
Lønir	100	90	92	90	103
Annað	100	91	91	91	70
Fíggingartørvur	100	94	100	100	106

Skúvoyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	177,226	136,159	283,69	141,166	212
Olja	-176,957	-153,425	-205,575	-251,385	-249
Lønir	-1341,62	-1247,98	-1370,97	-1148,15	-1504
Annað	-877,678	40,594	40,594	40,594	-1040
Fíggingartø	-2219,03	-1224,65	-1252,26	-1217,77	-2581

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	77	160	80	120
Olja	100	87	116	142	141
Lønir	100	93	102	86	112
Annað	100	-5	-5	-5	118
Fíggingartørvur	100	55	56	55	116

Nólsoyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	1471,823	2078,973	1781,958	1799,254	2171
Olja	-2062,36	-2904,55	-3379,32	-2639,57	-1650
Lønir	-3504,39	-5655,15	-5327,12	-6939,11	-6996
Annað	181,218	-781,239	-781,239	-781,239	-3124
Fíggingartø	-3913,71	-7261,96	-7705,72	-8560,66	-9599

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	141	121	122	148
Olja	100	141	164	128	80
Lønir	100	161	152	198	200
Annað	100	-431	-431	-431	-1724
Fíggingartørvur	100	186	197	219	245

Kalsoyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	1292,905	1153,211	1541,766	816,452	2109
Olja	-678,857	-826,946	-1171,85	-980,138	-877
Lønir	-4052	-3461,32	-3888,39	-4557,38	-4163
Annað	-1044,18	-237,94	-237,94	-237,94	-1277
Fíggingartø	-4482,14	-3372,99	-3756,42	-4959,01	-4208

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	89	119	63	163
Olja	100	122	173	144	129
Lønir	100	85	96	112	103
Annað	100	23	23	23	122
Fíggingartørvur	100	75	84	111	94

Fugloyarleiðin

	Talva x.x				
	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	497,978	517,762	655,761	720,283	633
Olja	-415,444	-759,364	-862,688	-1050,33	-717
Lønir	-2599,44	-3399,71	-2841,92	-2590,66	-2387
Annað	-1067,47	-808,854	-808,854	-808,854	-901
Fíggingartø	-3584,37	-4450,17	-3857,7	-3729,56	-3372

	2010	2011	2012	2013	2014
Inntøkur	100	104	132	145	127
Olja	100	183	208	253	173
Lønir	100	131	109	100	92
Annað	100	76	76	76	84
Fíggingartørvur	100	124	108	104	94