

Nd.

861. Nefndarálit

[303. mál]

um frv. til l. um heimild fyrir ríkisstjórnina að veita sjálfskuldarábyrgð á lánum til kaupa á ferjuskipi Skallagríms hf.

Frá fjárhags- og viðskiptanefnd.

Nefndin hefur fjallað um málið og til fundar við nefndina hafa komið fulltrúar frá Ríkisábyrgðasjóði og stjórn Skallagríms hf. Hafa nefndinni borist margvísleg gögn.

Nefndin mælir með því, að frv. verði samþykkt.

Nefndin telur hins vegar eðilegt að hlutfé félagsins verði aukið vegna kaupanna, sbr. breytingartillögu á þskj. 862.

Alþingi, 3. maí 1982.

Haldór Ásgrímsson,
form., frsm.
Sighvatur Björgvinsson.

Ingólfur Guðnason,
fundaskr.
Matthías Á. Mathiesen.
Guðrún Hallgrímsdóttir.

Matthías Bjarnason.

Albert Guðmundsson.

Fylgiskjal I.

Siglingamálastofnun ríkisins.

Skallagrímur hf.,
300 Akranesi.

1982-03-29

M/s Betancuria.

Í framhaldi af umsögn Siglingamálastofnunarinnar um innflutning á ofangreindu skipi var að beiðni útgerðar farið til Tenerife og skipið skoðað.

Skipið var á slipp og því byrjað að skoða bolinn. B. B. síða er skemmd milli banda 47 og 61. Skemmdin nær frá tanktoppi upp að þilfari. — Gera þarf við gólfið í salnum, virðist hafa gengið upp vegna áverkans á síðunni. Setja þarf rist í þverskrúfu-tunnelinn og athuga skrúfu hans vegna leka með blöðunum. Að öðru leyti er bolur skipsins í mjög góðu ástandi. — Sett verður í sumar ný B. B. skrúfa á skipið í staðinn fyrir þá, sem nú er á skipinu. — Allar vistarverur áhafnar og farþegasalir líta sérlega vel út og greinilegt er, að umgengni og viðhald er mjög gott, sömuleiðis er umgengni í vélarúmi mjög góð.

Ekki verður annað sagt en að skipið líti í alla staði vel út, ekki er ástæða til að ætla, að vélbúnaður sé ekki í fullkomnu lagi, en hann var ekki hægt að prófa.

Siglingamálastofnunin mælir því með innflutningi á skipinu fyrir sitt leyti. Verði skipið flutt til Íslands þarf að gera nokkrar lagfæringar í sambandi við björgunar- og öryggisbúnað þess.

1. Gúmmibjörgunarbátar uppfylla ekki ísl. reglur, þarf nýja.
2. Yfirfara björgunarhringi og setja á þá endurskinsmerki.
3. Lyfjaskrín samkv. ísl. reglum.
4. Rakettur og blys.
5. Línubýssa og skot.
6. Yfirfara búnað fastra báta.
7. Olíuskilja fyrir austur og setja upp sorageymi.
8. Metrabylgjustöð VHF, sjálfvirkt vekjaratæki fyrir talstöðvar. Radióbaujur í gúmmi-báta.
9. Allar merkingar skulu vera með íslenskum texta.

Virðingarfyllt,
f. h. Siglingamálastofnunar ríkisins.
Páll Hjartarson.

Fylgiskjal II.

Skýrsla um skoðun á ferjunni „Betancuria“.

Farið var frá Reykjavík að morgni hins 20.3. og komið til Tenerife kl. 19.00. Þar tók á móti okkur hr. Thor Lindberg, framkvæmdastjóri útgerðarfélagins Ferry Gomera SA. Daginn eftir var sunnudagur og allt lokað, þó fengum við að fara inn í slippinn og skoða skipið utan. Á mánudag og þriðjudag skoðuðum við svo skipið ítarlega í fylgd með vélstjóranum sem á því var frá byggingu þar til því var lagt í fyrra skiptið, alls 6 ár. Einnig var með okkur rekstrarstjóri félagsins. Frá Tenerife fórum við svo á fimmtudagsmorgun og komum heim um miðnætti.

Skipið var smíðað í Þrándheimi 1974 og hóf þá siglingar á nýrri ferjuleið milli Tenerife og Gomera. Síðla árs 1980 þótti skipið orðið of lítið miðað við umferð og var þá stærra skip sett á leiðina en þessu lagt, og lá það þá í heilt ár. Þá var því skapað nýtt verkefni með opnun ferjuleiðar milli eyjanna Lanzarote og Fuerteventura, en vegna afleitra hafnarskilyrða var skipið í stöðugri hættu og eftir að þrjú skipstjórar höfðu gefist upp var leiðin lögð niður og skipinu lagt í febrúar 1982.

Það er samdóma álit okkar að skipið sé í sérflokki hvað varðar ástand og útbúnað allan. Ekkert hefur verið til sparað við smíði þess og eftir að það kom í rekstur hefur verið stóraukið við flestan útbúnað og allt, sem betur mátti fara, fært til betra horfs. Geysimikill lager varahluta í allar vélar og tæki er um borð, t. d. varatjakkar í stefni og skut, afgastúr-bína, gangráður og loftkælir í aðalvélar, rafmótorar, dælur og varahlutir ýmiss konar í ótrúlegu úrvali, allt er miðað við að skipið þurfi aldrei að stoppa vegna bilana. Verðmæti þessa lagers skiptir milljónum króna. Mjög góð regla er á skráningu varahluta, listi er til yfir allt, hvar geymt og hvenær endurnýjað og alltaf séð um að fylla í skörðin þegar af var tekið. Áður en skipið hóf ferðir að nýju haustið 1981 var það yfirfarið stafna á milli og allt endurnýjað sem með þurfti. Skipið hefur hreint blað hjá flokkunarfélaginu (NV).

Fyrirkomulag í skipinu er hliðstætt því sem er í m/s Akraborg. Farþegaþilfari er skipt í fremri sal og aftari og skiptir veitingasalan þar á milli. Ný teppi eru á gólfum og hvergi sér á áklæði sæta. Salur er undir bílaþilfari, þar er fullkomin veitingaaðstaða. Teppi á gólfi neðri salar eru jafngömum skipinu en vel útlítandi. Allir eru salirnir einstaklega smekklega innréttaðir. Litasjónvarpstæki eru í neðri sal og aftari sal uppi, einnig í matsölum undir- og yfir-manna.

Íbúðir skipverja eru áþekkar því sem er í Akraborg. Eldhús er vel tækjum búíð, þar var sett ný eldavél þar sem sú upprunalega þótti of lítil.

Bílaþilfar er mjög vel nýtt. Samkvæmt upplýsingum útgerðarstjóra og vélstjóra hafa þar mest verið fluttir 85 bílar, en þá er þess að geta, að minna er þar um stærri gerðir fólksbíla en á Íslandi. Færanlegt millipilfar tekur 12 meðalstóra fólksbíla, en 15 af minni gerðum. Ekki sýndist okkur nein vandkvæði fylgja upp- og niðurakstri. Séu hengidekk ekki í notkun má hafa tvöfalda röð flutningabíla eftir endilöngu skipinu. Nærri mun láta að flutningsgeta skipsins sé 80—100% meiri en Akraborgar.

Stjórnvallur er vel tækjum búinn. Stjórnstöðvar eru þrjár, ein í aðalstjórnborði inni og ein á hvorum brúarvæng. Settur hefur verið í skipið gýróáttaviti og sjálfstýring tengd honum. Fjarskipta- og siglingatæki eru í samræmi við fyllstu kröfur og öryggisútbúnaður til fyrirmyndar, t. d. er skipinu neðan þilja skipt í 6 vatnspétt hólf og er skilrúmum milli þeirra lokað frá brú. Brunavarnakerfi skipsins hefur verið tvöfaldað að kröfu spænskra yfirvalda, einnig settir kranar til að auðvelda fötluðu fólki að komast í björgunarbáta. Að öðru leyti vísast til skýrslu hr. Páls Hjartarsonar um búnað skipsins.

Skipið er búíð uggum til að draga úr veltu (Denny Brown stabilizers), og sagði vélstjóri þá vinna frábærlega vel.

Skipið er búíð 2×1155 HA Nohab aðalvélum, sem knýja Liaaen skiptiskrúfur gegnum niðurfærslugir. Ljósavélar eru þrjár Mercedes Benz, 147 HÖ hver. Sett hefur verið að auki 90 HA Perkins vél á bílaþilfar, sú getur dælt úr vélarúmi þótt skipið sé án rafmagns. Í vélarúmi er viðgerðaverkstæði með fullkomnum rennibekk, rafsuðu og logsuðutækjum og úrvali verkfæra. Hliðarskrúfa er í skipinu að framan, 300 HÖ. Miðstöðvarketill er 20 m², helmingi stærri en í Akraborg og er meira en nógu stór til upphitunar, einnig er loftkælikerfi.

Breytingar, sem gera þarf á skipinu, eru sem hér segir:

- 1) Setja þil í aftari sal, 6×2 m, má vera úr vatnsheldum krossviði.
- 2) Setja inngöngudyr á bb síðu í aðalþilfarshæð. Nægilegt rými í gangi er fyrir hendi. Annar kostur er að nota lengri landgang.
- 3) Setja á skut skipsins sliskjur fyrir flotbrú í Reykjavík. Nota mætti þær sem eru á Akraborg.
- 4) Setja austursskilju í vélarúm. Tankur er fyrir hendi til að taka við sora úr austri.
- 5) Vegna flóðmunar hér þarf að gera smávægilegar breytingar á áfyllingu brennsluolíu og neysluvatns.

Á bb síðu skipsins er beygla eftir núning við bryggju. Ekki er kvöð á viðgerð frá NV, en SR mundi æskja viðgerðar fyrr eða síðar. Á bb skrófu eru koparblöð eftir að skipið tók niðri í höfn, en stálblöð greidd af tryggingum skipsins eru í pöntun og eiga skv. NV að vera komin í fyrir nóv. 1982.

Á endastöð í Reykjavík þarf alls enga breytingu að gera, en á Akranesi þarf að brjóta úr stöpli við fremri enda brúar fjær bryggju, að öðrum kosti þyrfti að færa ökuhrúna fram um 1 metra.

Við mælum eindregið með því, að skipið verði keypt, teljum það hæfa einstaklega vel á leiðinni Akranes-Reykjavík og geta afkastað tvöföldum flutningi Akraborgar með svipuðum tilkostnaði. Skipið er í sérflokki hvað ásigkomulag allt varðar og mun þurfa mun minna viðhald en Akraborg. Skipið er flokkað hjá Norsk Veritas og er í „continuous survey“, sem þýðir að hver hlutur í því skal skoðaður samkvæmt ákveðinni tímatöflu, sem gengur upp á 4 árum, en ekki þarf að fara gegnum stórviðgerðir á fjögurra ára fresti. Sjá má af bókum skipsins að allir hlutir hafa verið yfirfarnir reglulega og að ekkert hefur verið til sparað af hálfu útgerðar í viðhaldi þess. Ötrúlegt má teljast að annað skip finnist, sem þoli samanburð við þetta eða nálgist það að henta jafnvel og geti gengið beint inn í núverandi aðstöðu án þess að gera þurfi á henni kostnaðarsamar breytingar. Að lokum má geta þess, að fyrirliggjandi eru teikningar af lengingu skipsins um 10 m.

Porvaldur Guðmundsson, skipstjóri.
Hreggviður Hendriksson, vélstjóri.

Fylgiskjal III.

Umsögn um M/s „Betancuria“ spænska bílaferju, vegna óska Skallagríms hf., Borgarnesi, um innflutning á skipinu.

- Innlögð gögn:** — Smíðalýsing.
— Fyrirkomulagsteikning.
— Stöðugleikaútreikningar.
— Töflur yfir særýmisgildi.
— Teikning af bóg- og skutlúgu.
— Skoðunarskýrsla norskra aðila frá 12. mars 1981 vegna fyrirhugaðra kaupa á skipinu til Noregs.

Almenn lýsing:

Skipið er bíla- og farþegaferja, tveggja þilfara með færanlegu bílaþilfari á milli aðalþilfars og efra þilfars. Undir aðalþilfari er vélarúm, farþegasalur með 88 sætum, eldhús og vistarverur áhafnar. — Ekið er inn á aðalþilfar um skut og stefni. Á aðalþilfari miðskips eru tveggja hæða reisinir í sitt hvorri síðu, þar sem eru stigagangar, salerni, sjúkraklefi, klefar fyrir loftræstikerfi og loftþjökkur og vélaeisnir. Milli þessara reisna er færanlegt þilfar, sem tekur 12 bíla.

Í yfirbyggingu á efra þilfari eru tveir farþegasalir með samtals 245 sætum, einnig salerni og veitingaaðstaða. — Stýrishús er á yfirbyggingunni og íbúðir fyrir skipstjóra og vélstjóra þar fyrir aftan. — Björgunarbátar í dæðum eru á efra þilfari aftan við yfirbyggingu. Gúmmbjörgunarbátar eru á brúarþilfari aftan við stýrishús.

Helstu stærðir:

Lengd, mesta	68,00 m
Lengd m/lóðlína	60,00 m
Breidd, mótuð	11,00 m
Dýpt að aðalþilfari	4,50 m
Djúprista, mest	3,10 m
Fríborð að aðalþilfari	1,40 m
Rúmlestir	887 Brl. 360 Ntl.
Ganghraði	14,5 hnútar
Farþegar	399
Bílar	67

Smíði og flokkun:

Skipið er smíðað hjá Trondhjems Mek. Verksted A/S Noregi, sem nýsmíði nr. 712 og afhent í júní 1974. Það er smíðað undir eftirliti DnV og er í flokki + 1A1 K „Partly Sheltered“, Car Ferry A.

Samkvæmt skipaskrá DnV hafa aðalskoðanir farið fram sem hér segir: Fjögra ára bol-, vél- og öxulskoðun í júlí 1978; síðasta botnskoðun í júní 1978. — Átta ára aðalskoðun á samkv. þessu að fara fram í sumar. — Samkvæmt klassatilnefningum hefur skipið takmarkað farsvið við 15 sjómílar frá næstu höfn.

Vélbúnaður:

Aðalvélar eru tvær NOHAB SF16RS-F 1155 BHÖ við 825 sn/mín, sem knýja sitt hvora skrúfunu í gegnum LIAAEN, niðurfærslugíra, 384 sn/mín.

Hjálparvélar eru þrjár Mercedes Benz 147 HÖ með 120 KVA rafal hver. Þá mun vera 90 HÖ hafnarljósavél í skipinu, sem var ekki við afhendingu þessa.

Samkv. skoðunarskýrslu höfðu aðalvélar verið keyrðar um 20 000 tíma hvor á fyrstu sjö árunum og ljósavélar um 8000 tíma hver.

Brennsluolíunotkun aðalvéla er um 8,6 tonn á sólarhring miðað við 80% keyrslu. — Vökvaknúin bógskrúfa 300 HÖ, Ulstein. — Stöðugleikauggar, 1,5 m² hvor, eru miðskips.

Tækjabúnaður:

Talstöð SAIAN sendir SSB-T 122/32 400W
Móttakari SSB-R 106
Ratsjá DECCA RM 916
Dýptarmælir SIMRAD EP 2BN
Veg- og hraðamælir SAGEM
Áttaviti
Sjálfstýring

Samkvæmt reglum um fjarskipti á íslenskum skipum eiga auk ofangreinds búnaðar að vera eftirtalin tæki:

Metrabylgjustöð VHF

Vaktmóttakari 2182 KHZ

Sjálfvirkt vekjaratæki fyrir talstöðvar.

Neyðartalstöð fyrir gúmmibáta.

Radíóbaujur í gúmmibjörgunarbáta.

Björgunarbúnaður:

Samkvæmt skoðunarskýrslu hinna norsku aðila hefur upphaflegum björgunarbúnaði verið skipt út með spænskum búnaði. Sá búnaður er ekki viðurkenndur hér á landi og þyrfti því að skipta um allan björgunarbúnaðinn. — Samkvæmt reglum um öryggisbúnað á íslenskum skipum þyrftu að vera um borð gúmmibjörgunarbátar fyrir alla, þ. e. 399 farþega og áhöfn, og auk þess fastir björgunarbátar eða slönguléttbátar.

Vistarverur:

Svefnklefar eru fyrir 14 manns, þar af fjórir yfirmannaklefar og 5 tveggja manna klefar. Fataskápar, borð, bekkir, skúffur og handlaug eru í öllum klefum. — Hvílu eru 1950 × 760 mm.

Tveir borðsalir eru fyrir áhöfn. — Klæðning á þil og loft í vistarverum er klædd eldtefjandi plasti. — Einangrun í vistarverum eru 75 mm Rockwool mottur. — Farþegasalir á efra þilfari eru einangraðir með 50 mm Rockwool mottum. — Gangar eru úr 22 mm óbrennanlegu efni.

Farþegasalur undir aðalþilfari er hljóðeinangraður frá vélarúmi. — Aftari farþegasalur á efra þilfari er opinn og þarf að loka honum með föstum þiljum.

Eldvarnarbúnaður:

— CO₂ slökkvikerfi er í vélarúmi.

— Handslökkvitæki eru af gerðinni Nuswift og Skutena og eru þau viðurkennd hér á landi.

— Viðvörðunarkerfi er í vistarverum og göngum.

— Slökkvimannsbúnaður er í stýrishúsi.

— Vatnsstýringarkerfi er á bilapilfari samkv. skoðunarskýrslu.

Mæling:

Eins og áður hefur komið fram, mælist skipið 888 Brl. Eftir að aftari farþegasal hefur verið lokað stækkar skipið um 105 Brl., þar sem sá salur er ekki innifalinn í mælingunni nú. Skipið kemur til með að mælast rúmlega 990 Brl.

Stöðugleiki:

Innlögð stöðugleikagögn eru bráðabirgðaútreikningar, sem gerðir voru á byggingartíma skipsins. Á fyrirkomulagsteikningu, þar sem fram koma upplýsingar um mælingu skipsins, hleðsluplan o. fl., er léttskipspungi gefinn upp mun meiri en í stöðugleikaútreikningunum, þ. e. 923 tonn í stað 693 tonna. Særymi skipsins að sumarhleðsluborði er um 1230 tonn, og burðargeta skipsins því um 307 tonn.

Þar sem veruleg frávik eru á léttskipspunga skipsins í ofangreindum gögnum, er ekki hægt að leggja mat á stöðugleika skipsins út frá þessum gögnum.

Lokaorð:

Samkvæmt smíðalýsingu hefur skipið verið smíðað eftir ákvæðum norskra reglna fyrir ferjur í innanfjarðarsiglingum. Allur frágangur í skipinu mun vera góður, og segir jafnvel í skoðunarskýrslu hinna norsku aðila, „að þrátt fyrir að skipið sé 7 ára gamalt, þá eru gæðin sambærileg og í nýju skipi í Noregi í dag“.

Færanlega bílaþilfarið eru þeir ekki ánægðir með og telja upp- og niðurkeyrslu ekki góða hönnun. Við skoðun á skipinu þarf sérstaklega að gæta að öryggis- og viðvörunarbúnaði við þilfar.

Þá þarf jafnframt að skoða vel lúgur og lokunarbúnað þeirra. Stöðugleikagögn þarf að skoða og athuga hvort takmarkanir eru á fjölda stórra bíla (flutningabíla) og hvort nauðsyn er á sjókjölfestu til að uppfylla stöðugleikaákvæði.

Eins og fram kom hér að framan mun þurfa að endurnýja allan björgunarbúnað skipsins, einnig þarf að bæta í skipið ýmsum talstöðvarbúnaði o. fl. Þá þarf að loka farþegasal og athuga sérstaklega með möguleika á notkun loftkælikerfis til upphitunar á vistarverum. Athuga þarf einnig mengunarbúnað í skipinu, en það þarf að hafa austurskilvindu auk tilheyrandi búnaðar.

Í reglum DnV eiga skip, sem flokkuð eru CAR FERRY-A, að hafa veðurþétt þil innan við lúguna í stefni, sem tryggir það, að sjór komi ekki inn á þilfar, ef stefnislúgan bílar. Ekkert slíkt þil er í þessu skipi, þrátt fyrir að það sé í þessum flokki.

Geta má þess, að ekkert slíkt þil er heldur í m/s AKRABORG.

Eftir að skoðun fulltrúa Siglingamálastofnunar ríkisins hefur farið fram á skipinu mun siglingamálastjóri ákveða, hvort hann mæli með innflutningi skipsins.

Ekkert hefur komið fram við skoðun á innlögðum gögnum, sem bendi til þess, að mælt verði gegn innflutningi skipsins.

Reykjavík, 15. mars 1982.

Frimann Sturluson.

Fylgiskjal IV.

Apríl 1982.

Hagkvæmnisathugun á nýju skipi (Betancuria) í stað m/s Akraborgar.

Tekjur:

Rekstrartekjur Akraborgar 1981 voru kr. 11 359 602.00 (án styrkja) (Skipið í slipp í 23 daga í febr. 1981. Ferðir því 6% færri en ef í rekstri allt árið. Reikna má með 3—4% meiri tekjum nýrra skips á ársgrundvelli miðað við minni slipp tíma. Þetta er **ekki** endurmetið hér.) og reynast þegar færðar eru til verðlags/tekjugrunns 12/2 1982 kr. 13 783 000.00.

Ef gert er ráð fyrir 6% hækkun til viðbótar fyrir tímabilið frá 12. febrúar til dags í dag eru tekjurnar 1981 á ársgrundvelli í dag **kr. 14 600 000.00**.

Hér eru tekjur settar fram án þess að endurmeta þjóðhagslegt mikilvægi (sparnaður vegna minna vegaslits o. fl.).

Viðbótartekjur verða því eftirfarandi og er miðað við svipaða samsetningu farþega og bíla og í dag:

10% meiri flutningar = viðbótartekjur á ári:	kr.	1 460 000.00
20% — „ —	—	2 920 000.00
30% — „ —	—	4 380 000.00
40% — „ —	—	5 840 000.00
50% — „ —	—	7 300 000.00
60% — „ —	—	8 220 000.00
70% — „ —	—	10 730 000.00
80% — „ —	—	11 680 000.00
90% — „ —	—	13 140 000.00
100% — „ —	—	14 600 000.00

Rekstrarkostnaður:

ÁHAFNAKOSTNAÐUR:

Gengið er út frá sömu áhafnastærð. Sama gildir um ferðatíðni. Auknir flutningar kalla líklegast á aukningu fólks við þjónustustörf um borð. Viðbótarkostnaður vegna þessa ætti að vegast upp af auknum tekjum af sölu um borð.

Ekki eru hér teknar með í dæmið hugsanlegar tekjur af meiri þjónustu um borð en möguleikar eru fyrir hendi (stærri skip/salir o. fl.).

Ræsting skips:

Aukinn flötur ætti að kalla á viðbótarkostnað vegna ræstingafólks úr landi. Ca. kr. 50 000 00 á ári.

Oliur:

Nýja skipið brennir gasolíu en Akraborg í dag svartolíu. Ekki er fyrirhugað að breyta vélum nýja skipsins strax. Kostnaðarauki vegna nýja skipsins reiknast því kr. 1 350 000.00 á ári, en yrði um það bil kr. 400 000.00 ef nýja skipinu væri breytt.

Viðhald skips og búnaðar:

Akraborg:

Aðkeypt viðhald 1981 var ca. 2,6 milljónir á verðlagi í dag og 1980 ca. 2,1 milljón. Fyrirsjáanlegt er verulegt viðhald á þessu ári svo og 1983.

Betancuria:

Skipið er í góðu standi. Vélar tiltölulega lítið keyrðar. Mikill varahlutalager fylgir með, mun meiri en er Akraborgin var keypt á sínum tíma.

Mjög erfitt er að meta sparnað í viðhaldi vegna nýja skipsins. Hins vegar má hugsa sér tölu á borð við kr. 500 000.00 á ári að minnsta kosti.

Vátryggingar:

Búast má við helmings kostnaðarauka eða um \$ 30 000.00 á ári, ísl. kr. 300 000.00.

Hafnargjöld:

Búast má við auknum hafnargjöldum, kr. 100 000 á ári, þar sem skipið er stærra.

Aðrir rekstrarkostnaðarliðir:

Ekki er gert ráð fyrir viðbótarkostnaði.

Fjármögnun:**Nýtt lán.**

Vextir áætlaðir 15%.

Lánstími 12 ár.

Kostnaðarverð 3.0 m US \$.

15% vextir af kaupverði á ári	á 1 ári	US \$ 450 000.00
afborgun	„	242 000.00
		Samtals fyrsta árið	„ 692 000.00

sem jafngildir 7.2 milljónum samsvarandi 49% flutningsaukningu. Fyrir annað árið 6.8 milljónir samsvarandi 46% flutningsaukningu. Miðað við 10% vexti þarf 38% flutningsaukningu til þess að standa undir vöxtum og afborgunum á fyrsta árinu en 36% fyrir annað árið.

Niðurstöður:

Sé miðað við að nýja skipið nái 58% tekjuaukningu stendur það undir viðbótarrekstrarkostnaði, sem leiðir af nýrra og stærra skipi, og stendur jafnframt undir greiðslum afborgana og vaxta eins og þeir verða fyrsta árið, miðað við 15% ársvexti. Á öðru ári þarf miðað við sömu forsendur 55% tekjuaukningu.

Náist hagkvæmari lán, t. d. með 10% vöxtum, þarf 47% tekjuaukningu fyrsta árið og 45% annað árið.

Rétt er að geta þess, að svo virðist sem breyting á nýja skipinu yfir í svartolíubrennslu sé afar hagkvæm og skili sér á einu og hálfu til tveimur árum. Í framangreindum niðurstöðum er ekki reiknað með brennslu svartolíu, en þar munar um 5% af tekjum 1981.

Reykjavík, 15. apríl 1982.

Hilmar Guðmundsson
viðskiptafræðingur.