

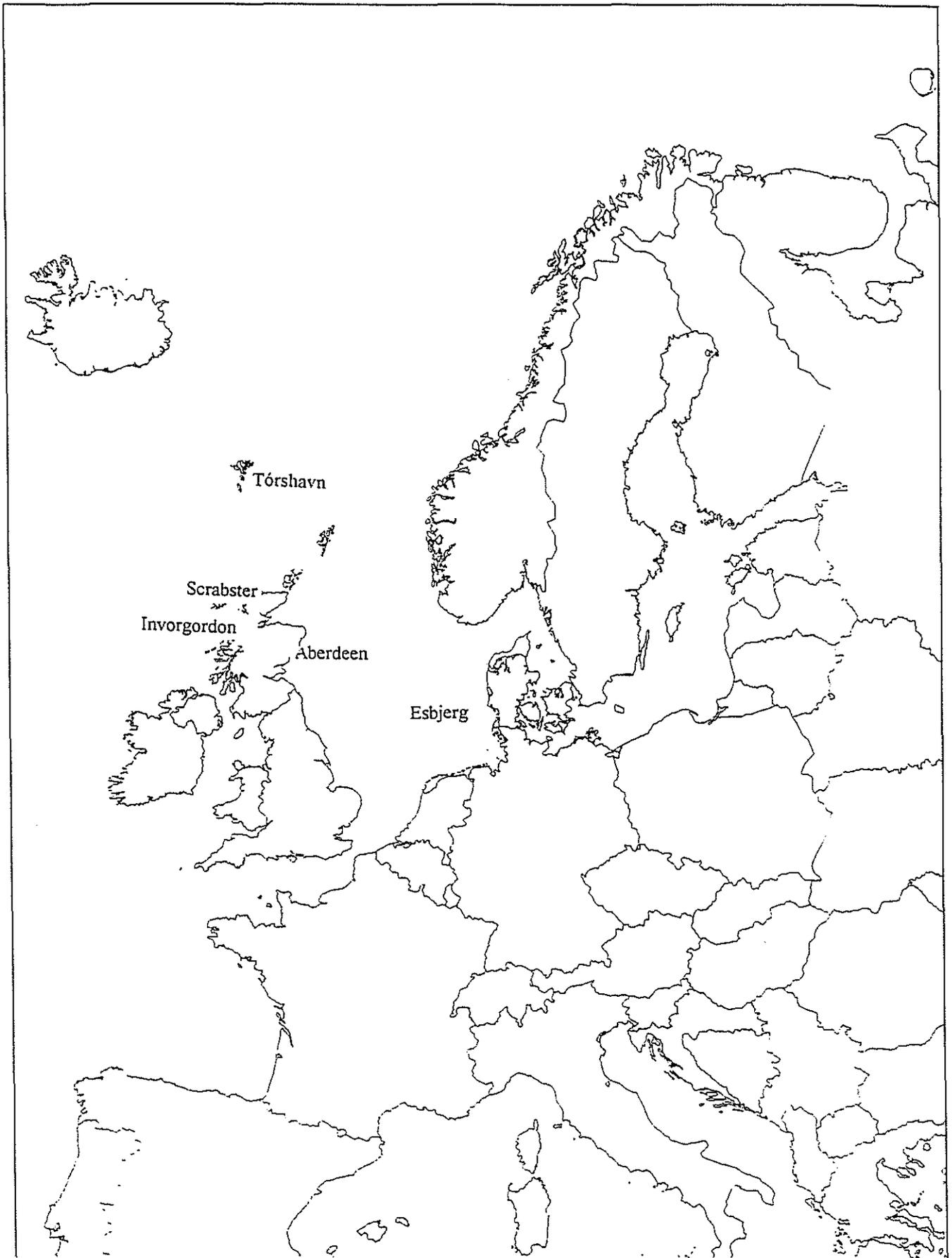
SJÓFARLEIÐ

TIL

SKOTLANDS

Frágreiðing til Føroya Landsstýri
til landsstýrismannin í samskiftismálum

Gjörd av Jón Rasmussen, ráðgevandi verkfrøðingi



Innihaldsvirlit

ARBEIÐSSETNINGUR.....	4
NIDURSTØÐA	5
SAMANDRÁTTUR.....	6
ÚTFLUTNINGUR OG FARMANØGDIR	10
LOND.....	10
NØGDIRNAR	10
KRØV TIL TÍÐIR OG DYGD	12
INNFLUTNINGURIN	13
VERANDI FLUTNINGSTILBOÐ.....	14
FLOGFLUTNINGUR.....	15
FERÐAMANNAFLUTNINGUR	16
MØGULEIKAR OG HÓTTANIR.....	17
ÍSLENSKU FELOGINI.....	17
SKOTLAND	18
KOYRING VIÐ LASTBILUM Í EU-LONDUM.....	19
FERJUR HJÁ STRANÐFARASKIP LANDSINS.....	20
NÚVERANDI SKIPAN VIÐ EYKA FERJUM.....	20
KOMANDI SKIPAN VIÐ FERJUM OG EYKA FERJUM	20
MØGULEIKAR FYRI VAL AV SKIPUM.....	22
MØGULIGIR LOYSNIR	24
VERANDI SKIPAN.....	24
A - ÚTBYGGING AV VERANDI FARLEIÐ TIL TÓRSHAVN-ABERDEEN-ESBJERG.....	24
<i>Sjónarmið</i>	27
B - TÓRSHAVN-SUÐUROY-SCRABSTER	28
<i>Vetur</i>	28
<i>Summar</i>	29
<i>Viðurskipti í Skotlandi</i>	29
<i>Smyril</i>	30
<i>Skipafelagið</i>	30
<i>Sjónarmið</i>	30
C - FRAMHALD AV VERANDI FARLEIÐ	31
<i>Sjónarmið</i>	31
D - VERANDI FARLEIÐ VERÐUR NIDURLOGD OG ONKI SETT Í STAÐIN	32
<i>Sjónarmið</i>	32
ADRIÐ MØGULEIKAR	33
KELDUR.....	34
FYLGISKJØL.....	35

Arbeiðssetningur

Við grundarlagi í tí flutningi, sum hevur tikið seg upp um Skotland, verður kannað, hvørjir móguleikar eru fyri at seta á stovn eitt sjálvstøðugt felag á vinnuligum grundarlagi at hava um hendi eina regluliga farleið millum Føroyar og Skotland við farmi og ferðafólki alt árið.

Kannaðir eiga at verða móguleikar fyri stovnseting av felagnum við einum hóskaði lutfalli millum almennar og privatar íløgur.

Umframt sjálvt sambandið millum Føroyar og Skotland eigur at verða kannaðir móguleikar fyri nýtslu av skipinum í avlopstíð og móguleikarnir fyri samstarv við verandi flutningsfeløg.

Niðurstøða

Tað er í hesari frágreiðing lagdur dentur á at lýsa ymsar móguleikar fyri at loysa spurningin um siglingina til Skotlands.

Tað er somuleiðis í arbeiðnum við hesari frágreiðing tosað við Skipafelagið Føroyar og Smyril Line um móguleikarnir á vinnuligum grundarlag at seta á stovn eina farleið við ferðafólki og farmi til Skotlands. Tað hevur ikki vist seg at verið móguligt at funnið eina slíka loysn.

Sum støðan sær út í lötuni, eru 3 móguleikar hjá Føroya Landsstýri. Valt kann verða at útseta avgerðina fyri at gera nágreinligari kanningar, valt kann verða at niðurleggja almennu farleiðina og valt kann verða ein loysn, har Strandfaraskip Landsins siglir til Scrabster.

Tað eru lítil útlit fyri at víðari kanningar koma nærri einari loysn, har privata vinnan verður við at seta pening í eitt partafelag, sum Føroya Landsstýri eisini setur pening í.

Verður verandi sigling niðurløgd, fer Skipafelagið at royna at taka yvir tann uppbygda farmamarknaðin, men teir leggja ikki í at røkja ferðafólkaflutningin.

Verður vald ein loysn, har Strandfaraskip Landsins siglir til Scrabster, heldur sambandið til Skotlands fram. Farleiðin verður umløgð, men fyri bæði ferðafólk, útflytarar og innflytarar er framvegis ferjusamband til Skotland. Rakstrarhalli hjá Strandfaraskip Landsins minkar við umleið 8 mió. kr. við umleggingini.

Samanlagt er hendan loysnin eisini tann næstbiligasta, og lítil munur í kostnaðinum í mun til at niðurleggja farleiðina.

Fyri føroyska samfelagið er eisini nytta í ferjusambandi til Skotlands.

Mælt verður til loysnina, har Strandfaraskip Landsins siglir til Scrabster.

Samandráttur

Í hesum kanningararbeiðnum er lagdur dentur á at finna ymsar mátar, hvussu siglingin ímillum Føroyar og Skotland kann skipast.

Kanningin hevur verið skipað við fundum og samrøðum við fakfólk innan ymsar partar og við umboðum fyri flutningsvinnuna.

Afturat fundum og samrøðum eru gjørdar neyðugar kanningar av hagtølum og roknskapartølum, umframt at kannað er annað tilfar.

Í samband við arbeiðið varð gjørd stutt kanningarferð til Skotlands - niður til Scrabster við Saga, koyring haðani um Inverness til Aberdeen og uppáftur við Smyrli.

Sjálvt um tað eru innan hetta økið fleiri partar, sum av kappingarávum ikki kunna greiða frá øllum viðurskiftum, hava fundir og samrøður verði sera opnar, og móguleiki hevur verið at umrøtt fleiri móguleikar.

Tað er ikki funnin ein loysn, sum er eftir samgonguskjalinum:

Samferðslan við útheimin má vera skipað soleiðis at hon - á privatum hondum - tryggjar útflutningsvinnuni best mógulig kor

ella serliga sum meira beinleiðs samsvarar ætlanini nevnda í løgmansrøðuni:

Ætlanin er at leggja uttanlandasiglingina hjá Strandferðsluni í egið partafelag.

Fleiri innan útflutningsvinnuna hava tað sjónarmið, at verandi farleið má ikki verða niðurløgd, uttan at annað verður sett í staðin.

Út frá hesum hevur verið roynt at funnið móguligar loysnir, sum kundu fingið fyrst og fremst verandi flutningsfeløg Skipafelagið Føroyar og Smyril Line at sett pening í.

Føroyar hava samhandil við nærum øll lond. Størsta útflutningsnøgdin er til Bretlands. Mesti innflutningur og næststørsti útflutningurin er til Danmark.

Samlaðu útflutningsnøgdirnar eru 230.000 tons, harav 226.000 tons er fiskur. Stórir partur av hesum er sild, makrelur og ídnaðarfiskur, sum verður siglt við serligum skipum til marknað. Eftir er til farmafarleiðir uml. 100.000 tons.

Innflutningur er 366.000, harav er olja, ídnaðarfiskur, frystur heilur fiskur, salt og annað sum náttúrliga verður flutt við serligum skipum so mikið nógv, at eisini her er bert ein partur - umleið 90.000 tons eftir til farmaleiðir at flyta.

Íalt eru nøgdin av ísaðum fiski og ísaðum fiskavørur vaksandi. Nøgdin av sild og makreli, sum er við í yvirlitinum yvir ísaðan fisk er vaksin frá 94 til 95 frá 15.000 tons til 54.000 tons. Hin parturin av ísaðum fiski er vaksi frá 11.000 til 28.000. Harafturat eru ísaður laksur, ísað fiskafلاك og ísað sil við tilsaman umleið 10.000 tons.

Krøvini til flutning eru ymisk eftir, hvør vøra verður flutt. Fyri størsta partin av útflutninginum - saltfisk og frystan fisk - er tíðin ikki avgerandi fyri útflytarin. tí góðskan verður ikki ávirka av muninum í flutningstíð. Fyri ísaðar vøru er tíðin avgerandi. Vøran skal verða so fersk sum gjørligt og skal helst verða frammi á marknaði mánamorgun.

Fyri innflutning er sami munur millum vøru. Stórir partar av vørunum verða ikki ávirkaðar av flutningstíð. men kølivørurnar skulu hava so stutta flutningstíð sum gjørligt og skulu somuleiðis verða útflyggjaðar føroysku keyparunum mánadag.

Tað er stór kapping um føroyska farmin í løtuni. Tað er tvey føroysk reiðari - Skipafelagið Føroyar og Strandfaraskip Landsins, sum sigla farmaleiðir, umframt at minni skip átaka sær viðhvørt at flyta minni nøgdir til skotska marknaðin. Harafturat eru bæði íslensku reiðariini komin eftir, at tað er skilagott hjá teimum at leggja at í Føroyum bæði á veg úr Íslandi og á veg til Ísland.

Strandfaraskip Landsins hevur bjóða útflytarnum at fáa serliga ísaðar vøru fram skjótt og trygt, og hevur á tann hátt fingið stóran part av marknaðinum av ísaðum vørum.

Skipafelagið Føroyar átekur sær allan flutning, og hava teir eisini sjálvst við íslensku kappingini mesta flutningin. Teirra veika punkt er heilt greitt tann ísaði fiskurin, tí teirra skip verða lætt seinkaði í vána veðri.

Farmaprísirnir verða ávirkaðir av hvussu nógv arbeiði er av flutninginum og av kappingini. Prísirnir eru ymiskir eftir vørusløgum alt eftir, hvørji krøv eru til flutningsfelagið. Fyri bíligar vøru er prísurin niðan fyri 200 kr. pr. tons, meðan prísurin er omanfyri 1.000 kr. tonsi fyri tær dýrari vørunar - t.d. ísaðan fisk, har krøvini til flutningin eru størri.

Samanlagt verður mett, at tann farmur, sum kann fara við farmaleiðum, rindar í meðal gott 500 kr. fyri tonsi ella íalt 100 mió. kr. fyri tey 190.000 tonsini av útflutningi og innflutningi, sum fara við farmaleiðum.

Tað ferðast umleið 12.000 fólk árliga við Smyrli til Skotland. har mesti parturin ferðast um summarið. Somuleiðis ferðast við flogfari umleið 2.000 fólk til Skotland. Alt í alt er ferðafólkatalið til og frá Skotlandi umleið 11% av samlaða ferðafólkatalinum.

Atlantsflog umhugsar at byrja flúgvung til Skotlands. Teir byrja tó ikki fyrr enn fíggarligt grundarlag er. Eisini er trupulleiki hjá teimum sjálvst um stutt er at flúgva at seta eina ella tvær ferðir inn afturat í teirra um summarið rættiliga trongu ferðaætlan.

Okkara nærmasti granni er Skotland. Úr Skotlandi er vegasamband til Europeiska meginlandi. Í Skotlandi eru útbúgvingarstovnar. alternativir vinnumøguleikar og stórir møguleikar fyri samhandli.

Tað er tó trupult at seta neyv tøl á ávirkan av betri sambandi við Skotland; men tað er givið, at gott samskifti við Skotlandi hevur positiva ávirkan fyri føroyska samfelagið á tann hátt. at móguligt er at fáa hægri prís fyri partar av útflutningsvøruni, at móguligt er at fáa bíligari innflutningsvøru. Harafturat gevur samskifti menningarmøguleikar bæði fyri vinnuni og fyri føroysku mentanina.

Føroya Landsstýri hevur fingið tilsøgn um at fáa loyvi til hjá føroysku feløgum at koyra við lastbilum við góðsi í EU móti at lata teimum somu rættindi. Tað er greitt, at nøkur føroysk feløg vilja brúka hendan móguleikan, um tey samstundis fáa móguleikan at flyta bilar og bilførarar millum lond.

Tað eru beinleiðis kannaðir 4 móguleikar fyri at greiða sambandið til Skotlands, og eru teir út frá, hvat verður gjørt við verandi leið til Aberdeen.

Teir 4 móguleikarnir eru rættiliga ymiskir.

A: Hugt verður eftir einari útbygging av verandi farleið í egnum felag við einum nógv betri skipi, har eisini verður siglt til Esbjerg.

B: Hugt verður eftir einari rationalisering av verandi skipan. har raksturin framvegis verður hjá Strandfaraskipum Landsins. Siglt verður við Suðuroyarskipinum til Scrabster.

C: Hugt verður eftir, hvussu verandi skipan hevði verið, um betri skip var á farleiðini. og nýtt varð FAS-skipan.

D: Hugt verður eftir, hvat hendir, um verandi farleið verður niðurløgd.

E: Tankar um aðrar móguleikar

***** A *****

Kannað hevur verið ein loysn, har siglt við einum roro-skipið - 60 trailerar, 250 ferðafólk, har 80 í kømrum - úr Føroyum til Aberdeen og Esbjerg.

Kanningar vísa, at skipið hevur móguleika at vinna umleið 50 mió. kr. og útreiðslurnar íalt verða eisini umleið 50 mió. kr.

Tað er eisini týðuligt út frá kanningum, at skipið skal vinna ein stóran marknaðarpart av flutninginum frá Skipafelagnum Føroyar - yvir 18 mió. kr. - við at koma upp á ein samlaðan marknaðarpart yvir 30% av salt- og frystum fiski.

Harafturat skal skipið vinna pening á farleiðini millum Aberdeen og Esbjerg, umframt at peningur verður vunnin alt árið við ferðafólkaflutningi.

Loysnin er lögð fram fyri umboð fyri Skipafelagið og umboð fyri Smyril Line. soleiðis at metingarnar eru rættaðar til eftir viðmerkingum frá teimum.

Metingarnar vísa, at tað verður ikki lætt at vinna neyðuga peningin, og samlaðu kostnaðirnir eru ov høgir til at nóg mikið verður eftir til rentur og avskrivning.

Smyril Line er ikki áhuga, tí móguleikarnir fyri lönandi vinnu eru ov lítlir.

Skipafelagið Føroyar er ikki áhuga av somu orsök, og tí farleiðin kappast ov nógv við farmaleiðirnar hjá Skipafelagnum.

Um Landsstýrið velur hesa loysnina er neyðugt at fáa serliga heimildarlóg fyri at seta pening í eitt partafelag umframt, at neyðugt er við serligari játtan á fíggjarlóg at inngjalda partapeningin.

***** B *****

Suðuroyarskipið siglir til Scrabster. Onnur skip røkja Suðuroyafarleiðina leygardag.

Eftir hesari loysnini átekur landið sær framhaldandi skylduna at røkja ferjusamband við størstu ferjuni til Skotlands á ein skilaligan hátt uttan, at tænaustøðið til Suðuroynna verður skert.

Fyri útflytarar er móguligt at veita teimum eins góða tænaustu við at sigla til Scrabster eins og til Aberdeen. Vøran verður eins tíðliga á marknaðinum.

Innflytarar fáa vøruna fyrr heim higar sunnudag - t.v.s. í praksis mánamorgun, og verður tað fyri ferskar vørur roknað sum besta tíðin.

Suðuroyarsiglingin leygardag verður røkt við Dúgvuni um veturin, um summarið partvíst við Dúgvuni og við Pride um ikki katamaranur verður keyptur.

Tænastustøðið sunnudag verður hinvegin munandi betri, enn tað er nú.

Inntøkurnar verða minni enn av sigling til Aberdeen. men hinvegin so er kostnaðurin til rakstur munandi minni, soleiðis at samanlagt er eitt rakstraravlop, sum nærum greiður allar útreiðslur til uttanlands farma- og ferðamannadeild.

Rakstrarútreiðslurnar hjá Strandfarskip Landsins minka við umleið 8 mió. kr. árliga í mun til verandi skipan.

***** C *****

Hugsandi er eisini ein loysn, har eitt privat felag heldur fram við verandi sigling upp á Aberdeen við einum meira hókandi skipi, sum t.d. tekur 25 trailerar, 220 ferðafólk. har 100 kunnu fáa koyggju.

Eitt slíkt skip vil hava møguleikar at vinna meira bæði á farmaækinum og innan ferðafólkaflutning. Inntøkurnar kunnu metast at vaksa við 5 mió. kr. til 21 mió. kr. árliga.

Samstundis fer at verða gjørligt at hava nakað lægri kostnað. tí skipið kann verða knýtt at FAS-skipanini og á tann hátt minka útreiðslurnar.

Sjálvt um bæði inntøkur vaksa og útreiðslurnar minka, so sær ikki út til, at skipið uttan at tað eisini hevur aðrar vinnumøguleikar kann vinna nóg mikið til at peningur eisini er til rentur og avskrivning.

Hværki Skipafelagið ella Smyril Line hava víst áhuga t.d. at yvirtikið verandi farleið óbroytta.

***** D *****

Ein møguleiki er, at farleiðin til Aberdeen verður niðurløgd og onki verður sett í staðin. Skipafelagið hevur í dag sigling við Saga til Scrabster, og teir hava boðað frá, at teir vilja útbyggja hesa siglingina, soleiðis at serliga útflutningur fær størri gagn av hesum. Teir hava ikki ætlanir um at røkja ferðafólkaflutning. Kanska vilja teir seta skip inn við plássi til 12 ferðafólk.

***** Aðrir møguleikar *****

Ynski er nevnt um, at eitt felags føroyskt farmaflutningsfelag var, sum kundi kappast við útlensku farmaflutningsfeløginu um farmaflutningin til og frá Føroyum.

Hesin møguleikin er bert nevndur, men ikki viðgjørdur, tí tá er neyðugt við einum stórum tíðarkrevjandi arbeiði fyri at samansjóva áhugamál, mentan og finna tær røttu fíggarligu og teknisku loysnirnar.

Landsstýrið kann eisini velja at lata stuðul til feløg fyri at røkja ávísa rutu. Hetta er trupult. tí í útboði mugu fastsetast fastsett treytir, og hesar vilja skjótt stríða móti møguleikunum hjá flutningsfyrirtekuni at reka farleiðina handilsliga so langt sum gjørligt.

Útflutningur og farmanøgdir

Lond

Uppruna/nýtsluland	Innflutningur	Útflutningur
Bretland	149	523
Danmark	608	449
Týskland	138	196
Frakland	44	168
Noreg	279	126
Spania	16	98
Japan	53	77
onnur lond	480	389
Tilsamans	1.767	2.026

*Útanríkishandil í 1995 í mió kr. flokkaður eftir virði av útflutningi til ymsu londini. -
kelda: Hagstova Føroya*

Í peningi fer mesti útflutningur til Bretland. Størsti innflutningur er úr Danmark. sum er næststørsti móttakari av okkara útflutningi.

Í yvirlitinum hjá Hagstovuni eru fleiri lond nevnd, t.d. er útflutningurin til Ísland, Svøríki, USA og Háland millum 54 og 34 mió. kr.

Nøgdirnar

Í 1995 var samlaði útflutningurin 230.386 tons. Av hesum vóru 2.665 tons skip og 828 tons annað enn fiskur og skip. T.v.s., at 226.893 tons av útflutninginum er fiskur.

Tað er ikki tøk nøkur uppgerð yvir, hvussu flutningsnøgðin er býtt millum flutningshættir og millum skipafeløg.

Útflutningurin av ídnaðarfiski, sild og makreli er yvirhøvur við serliga leigaðum skipum.

Annar útflutningur er býttur millum, at fiskiskipini sjálvi sigla til marknaðin, at útflytarin leigar serlig farmaskip, og at útflutningur er við skipaðum farmaleiðum.

Innflutningurin er tilsaman 366.000 tons, harav er olja beint yvir 200.000 tons, ídnaðarfiskur 39.000 tons, frystur heilur fiskur 7.500 tons, salt 22.000 tons, so omanfyri 250.000 tons eru slík vøra, sum náttúrliga verður flutt við serligum skipum - oljubátum, fiskiskipunum ella leigaðum serskipi.

Skipafelagið metir, at eftir til farmaleiðirnar eru umleið 90.000 tons, og samsvarar hetta væl við tøluni frá Hagstovuni.

Stórur partur av innflutninginum er olja, fóður, cement og annar bíligur farmur; men annars er innflutningurin í størri mun enn útflutningurin heilt dýrur farmur av ymsum liðnum vörum so sum húsarhaldstólum, amboðum, bilum o.l.

Nakað av innflutninginum er av slíkum slag, at best er at serlig farmaskip heinta vørna: men heilt stórur partur av innflutningin kemur við farmaleiðunum. Størsti parturin kemur úr Danmark.

Skipafelagið Føroyar hevur eina samlaða sølu upp á 151 mió kr., harav 105 mió kr. er sèlan hjá móðufelagnum; Strandfaraskip Landsins hevur samlaða sølu upp á 10 mió kr. Eimskip upplýsir í sínum roknskapi, at orsakað av serligum kappingarumstøðum er nettosèlan ikki upplýst, við tað at upphæddirnar ikki fara upp um markið, sum ásett er í grein 25 í ársroknskaparlógini.

Nøgðin av útfluttum fiski hevur verið uml. 180.000 tons í 90, 91 og 92; í 1993 var fiskaútflutningur 168.000 tons, í 1994 161.000 tons.

Størsta orsøkin til økingina. er vøksturin í útflutningi av sild og makrel, sum frá 94 til 95 er vaksið við 39.000 tonsum.

Tað er eisini vøkstur í útflutningi av ísaðum fiski, men av tí at sildin og makrelurin verða ísað. eru tey tøluni við millum ísaðan fisk. Eftir er tó ein vøkstur upp á 16.700 tons av ísaðum fiski býtt millum serliga svartkjaft, torsk, hýsu, kongafisk og brosmu.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ísaður fiskur	23.077	32.996	26.287	27.023	27.233	82.988
Ísað sild og makrelur					15.512	54.513
Ísaður fiskur uttan sild og makrelur					11.721	28.475
Ísað fiskatlak	2.445	3.331	6.224	5.193	5.831	4.511
Ísaður laksur	9.458	12.514	13.281	14.118	11.428	5.328
Ísað sil	0	166	373	700	38	14

Hagtøl um útflutning av ísaðum fiski. - kelda: Hagstova Føroya

Smyril hevur sum størsta partin av sínum flutningi havt flutning av ísaðum fiski. Nøgðin hevur í 1995 verið 10.751 tons ella uml. 28% av teimum íalt 38.328 tonsum av ísaðum fiski, tá ikki er tikið við sild og makrelur; men hinvegin eisini er tikið við flak og laksur.

Hin parturin av ísaða fiskinum kemur á marknaðin fluttur við Skipafelagnum Føroyar, við Eimskip og bátarnir sigla sjálvir á marknaðin. Tað er her ikki kannað, hvussu býtið er millum hesar triggjar hættirnar.

Skipafelagið Føroyar hevur gjørt metingar av, hvussu bæði innflutningur og útflutningur er býttur millum ymsu vørubólkarnar eftir farmagjöldum

Farmur til Føroya			
Biligur	46.330	263	12.184.790
Vanligt	44.516	938	41.756.008
Tilsamans	90.846		53.940.798

Farmur ur Føroyum			
Ferskt	16.000	800	12.800.000
Laksur	6.013	800	4.810.400
Fryst	37.312	414	15.447.168
Saltað	11.475	400	4.590.000
Slógv	18.820	190	3.575.800
Annað	9.800	500	4.900.000
Tils.	99.420		46.123.368

Farmur tilsaman		
	190.266	100.064.166

Brutto kostnaður 32.020.620

DB I 68.043.546

Metingar hjá Skipafelagnum Føroyar av, hvussu stórir partur av samlaða út- og innflutninginum, sum kunnu flytast við teimum skipaðu farmaleiðunum. Viðmerkt verður, at tað í verunleikanum er ógjørlegt at fáa øll hesi tonsini/inntøkurnar umborð á eitt skip m.a. av geografiskum orsøkum og tí tørvurin á marknaðinum eru mótstriðandi í ávísium fornum.

Krøv til tíðir og dygd

Tað er ikki funnið fram til, hvussu ferski fiskurin í lutfalli fer millum ymsu londini. Strandfaraskip Landsins greiðir frá, at størsti parturin fer til Fraklands, men nakað fer eisini til Bretlands og til Týskland.

Páll Gregersen, PRG Export sigur, at teirra deadline er sunnumorgun í Hollandi. Tann stóri fiskamarknaðardagurin er mánadag í Norðureuropa. Teir flyta til fleiri ymsar kundar, har m.a. ein fastur kundi er í Sveis.

Páll Poulsen á Faroe Seafood Prime greiðir frá, at teirra høvuðsmarknaður er Frakland, har teir selja djúphavsfisk og havtasku og Týskland, har teir selja kongafisk.

Í frágreiðing frá PA consult og frá Faroe Fish Consult verður gjørt vart við, at tað ikki verða sett serlig dygdarkrøv til flutningsskipanina.

Tó er týðuligt, at flutningsskipanin reint handilsliga fyri at verða brúkt skal lúka neyðug krøv um óbrotna køliketu, reinføri og at vera stundislig og álítandi.

Í frágreiðingunum verður gjørt vart við, at um ferskfiskaflutningur skal kunna mennast munandi er neyðugt, at samband er minst 2 ferðir um vikuna.

Tað er heilt týðuligt, at tey stóri krøvini um ávísar flutningstíðir nærum bert eru galdandi fyri kølivørur. Tað er eisini her dygdarkrøvini eru strangast.

Innflutningurin

Farmaleiðin hjá Skipafelagnum kemur til Føroya mánamorgun. Tá er heilt stórur partur av føroyska innflutninginum við.

Tað er ikki kannað gjølla, nær innflytarar ynskja sína vøru, og um tíðin vøran kemur til Føroya hevur stóran týdning.

Skipafelagið metir, at heilt nógvir innflytarar ynskja vøruna her mánamorgun.

Spurt er hjá Føroya Keyppsamtøku, og har metir stjórin Finn Nielsen, at tað er avgjørt neyðugt fyri at teir skulu kunna náa at fáa alla vøruna avgreidda - eftirlit og setta fram - at vøran er her mánamorgun. Teirra skipan er, at ein partur kemur fram á hyllarnar mánadag, síðan meira og meira, soleiðis at alt er frammi hósdag. Trupulleikar eru t.d. í Klaksvík at fáa avgreitt vøruna, tí har kemur hon fram ein dag seinni.

Verandi flutningstilboð

Vikudagur	Hendingar alt árið	Hendingar um summarið
mánadag	Brúðarfossur ella Víkartindur koma úr Fredrikstad á veg til Vestmannaoyggjar og Reykjavík Uranus ella Disarfell fara til Reykjavík Smyril kemur úr Aberdeen	Norrøna kemur úr Esbjerg og fer til Bergen
týsdag		Smyril siglir til Aberdeen
mikudag		Norrøna kemur úr Bergen á veg til Seyðisfjarðar
hósdag		
fríggjdag	Smyril fer til Aberdeen Skógafoss ella Reykjafoss koma úr Eskifirði á veg til Immingham og Rotterdam. Lómur ella Blikur fara til Hirtshals. Aalborg, Fredericia og København Saga fer til Scrabster og í fria sigling	Norrøna kemur úr Seyðisfirði og fer til Esbjerg. Smyril kemur úr Aberdeen.
leygardag	Brúðarfossur ella Víkartindur koma úr Reykjavík og Vestmannaoyggjum á veg Hamburg, Aarhus, København, Helsingborg, Gøteborg og Fredrikstad	
sunnudag	Lómur ella Blikur koma úr Frederica, København og Hirtshals Uranus ella Disarfell koma úr Århus. Varberg og Moss	

Tað er nógv sigling til og frá Tórshavn við skipum í rutusigling. Um summarið er Norrøna í sigling 3 ferðir um vikuna í Tórshavn. Smyril siglir um summarið 2 ferðir - um veturin eina ferð. Farmaskipini sigla alt árið. Ruturnar hava verið nógv broyttar seinastu árin. Serliga íslensku farmaskipini sigla nú konsekvent um Tórshavn á fleiri farleiðum. Fyrr vóru tey meira sjáldan at her.

Tað er týðuligt, at nógvur flutningur er um Tórshavnar havn. Tað sigla fleiri stór farmaskip hendan vegin.

Um summarið siglir eisini Norrøna umframt at Smyril hevur siglt tvær ferðir um vikuna millum Føroyar og Aberdeen.

Skipafelagið Føroyar hevur samstarv við íslenska felagið Samskip, og umskipa hesi bæði feløg farm millum skip í Tórshavn.

Eimskip hevur seinastu árin útbygt sítt virkisøki í Føroyum heilt nógv við egnari skrivstovu, og verður Tórshavn brúkt sum umskipingahavn fyri á tann hátt at kunna bjóða betri og skjótari tænastru fyri síni íslensku viðskiftafólk, umframt at teir eisini hava marknaðarpart av føroyska farmaflutninginum.

Flogflutningur

Flogflutningur er úr Føroyum alt árið. Atlantsflog og Maersk Air flúgva millum Vágar og København minst 12 ferðir um vikuna. Atlantsflog flýgur eisini til onnur støð í Danmark.

Rutuflúgving er eisini er Ísland við Icelandair og við Atlantsflog. Í summum hefur Icelandair eisini flogið til Glasgow í Skotlandi.

Magni Arge, stjóri á Atlantsflog metir, at Atlantsflog fer at flúgva til Skotlands, men teir gera tað ikki fyrr enn fíggarligt grundarlag er fyri hesum. Tað er helst neyðugt at flogið verður minst 2 ferðir um vikuna. Kundarnir handilsfólk og fólk innan oljuvinnuna. Tað varð óiavað ein tørvur, um Smyril gavst, men á longri sikt vildi sigling og flúgving supplerað hvønn annan.

Hann ivast, um nær teir koma at byrja eina slíka flúgving. Tað er jú soleiðis, at teir flúgva so mikið nógv um summarið, at tað ikki er pláss fyri meira flúgving, um rímuligt skal verða lagt upp fyri óregluliga flúgving serliga orsakað av mjørka um summarið.

Ferðamannaflutningur

Størsti parturin - uml. 75% - av ferðafólkaflutninginum millum Føroyar og onnur lond er við flogfari.

við flogfari	19 92		19 93		19 94		19 95	
	koma	fara	koma	fara	koma	fara	koma	fara
Danmark	40.679	42.274	37.478	38.487	40.138	41.657	42.066	44.425
Skotland	520	790	687	786	673	766	824	945
Ísland, Noreg o.a.	4.118	3.332	4.131	4.023	3.441	2.688	5.643	3.313
Íalt við flogfari	45.317	46.396	42.296	43.296	44.252	45.111	48.533	48.683
		91.713		85.592		89.363		97.216

við skipi	19 92		19 93		19 94		19 95	
	koma	fara	koma	fara	koma	fara	koma	fara
Esbjerg	4.893	4.963	4.950	4.835	5.677	5.711	5.638	5.279
Hanstholm	4.210	3.744	376	344				
Scrabster	670	679						
Lerwick	1.201	1.189	464	502				
Aberdeen	2.022	2.249	2.023	2.196	4.857	4.857	5.557	5.557
Bergen	2.077	2.089	2.594	2.856	3.150	3.557	2.985	3.096
Seyðisfjørður	1.273	1.478	893	1.001	702	881	1.077	1.197
onnur	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Íalt við skipi	17.346	17.391	12.300	12.734	15.386	16.006	16.257	16.129
		34.737		25.034		31.392		32.386

	19 92		19 93		19 94		19 95	
Íalt	62.663	63.787	54.596	56.030	59.638	61.117	64.790	64.812
		126.450		110.626		120.755		129.602

Ferðafólkaflutningur til og frá Føroyum - 1992 - 1995. Tað sæst, at talið av ferðafólki bæði loftvegis og sjóvegis hevur verið minni í 93-94 enn 92 og 95. Tað er tí orsøkir til at halda, at ferðafólkatalið nú frameftir veksur.

Yvirhøvur eru metingarnar fyri 1996 vaksandi tøl. Sama tal ferðast tó sjóvegis í 1995 sum í 1992, so lutfallsliga vaksur flúgvingin.

Íalt ferðast umleið fjórðingum - 25% - við skipi. Til Skotlands sæst tó, at her ferðast umleið 85% við skipi

Tað sæst, at tað ferðast til Skotlands umleið triðingur av teimum, sum ferðast við skipið.

Somuleiðis sæst, at umleið 11% av samlaða ferðafólkatalinum til og frá Føroyum ferðast millum Føroyar og Skotland.

Møguleikar og hóttanir

Føroyski útflutningurin verður fluttur til marknað á nógvar ymsar hættir - við fiskiskipum, við farmaskipum á leiguferð og við farmskipum í farmaleið. Marknaðurin hjá farmaskipunum er býttur millum Skipafelag Føroya, Eimskip, Strandfaraskip Landsins og smærri flutningsfyrirtekur.

Tað er nógv ferðsla við farma- og ferðamannaskipum millum Føroyar og útheimin.

Fyri føroysku útflutningsvinnuna gevur hetta møguleikar at velja millum fleiri.

Íslendsku feløgini

Íslendsku fyrirtekurnar sýnast at hava møguleikar at bjóða føroyingum bíligan flutning.

Tórshavn er vorðin ein týðandi umskipanarhavn í samstarvinum millum Skipafelagið og Samskip. Íslenska fyrirtekan Eimskip nýtir eisini Tórshavn sum umskipanarhavn.

Marknaðarpartur hjá íslendsku feløgunum av føroyska flutninginum verður í lötuni ikki mettur at verða stórir; men hinvegin er avgjørt møguleiki fyri at íslendsku feløgini so við og við vinna størri marknaðarpart, og á tann hátt minskar grundarlagið fyri føroysku flutningsvinnuni.

Føroysku flutningsfyrirtekurnar hava ymsan hugburð í mun til møguliga kapping úr Íslandi.

Smyril Line hevur beinleiðis farleið til Íslands og er stórir partur av partapeninginum íslendskur, so felagið er bæði íslandskt og føroyskt.

Skipafelagið hevur samstarv við íslendsku fyrirtekuna Samskip.

Strandfaraskip Landsins hevur í siglingin við roroskipið til Skotlands lagt seg eftir at bjóða eitt øðrvísi produkt enn tað, sum íslendingar bjóða.

Tær íslendsku fyrirtekurnar umskipa í Føroyum, men høvuðsnøgdirnar eru farmur til og frá Íslandi. Tað verður tí mett, at tær lættliga kunna taka farm til og frá Føroyum fyri sera lágur prísir. Tí verður generelt mett, at tað ikki er gjørligt hjá føroyskum felag at fara inn í beinleiðis prískapping. Heldur má kappingin verða í hugburði og dygd.

Smyril Line metur, at stovnað átti at verið eitt sterkari partafelag enn Skipafelagið, sum hevði um hendi allan føroyska farmaflutningin. Landið kann eiga partapening, men skal ikki hava møguleikar at stuðla, tí umráðandi er, at felagið verður rikið á vinnuligum grundarlagi fyri at byrgja fyri dumpingkapping frá íslendsku feløgunum.

Skipafelagið metir, at um tvær føroyskar farmaleiðir fara at kappast um føroyska marknaðin er stórir vandir fyri, at úrslitið verður, at íslendsku fyrirtekurnar skjótari fáa størri marknaðarpart.

Skotland

Okkara nærmasti granni er Skotland, og er harfrá vegasamband viðroknað ferjur og undirsjóvarsambandið undir Kanalina til alt Europa.

Stórir partur av føroyska handlinum er við Bretland.

Um Skotland eru nú í umleið 5 ár fluttir vaksandi partar av føroyska útflutninginum. samstundis sum innflutningur úr Bretland eisini sær út til at vaksa.

Fyri Føroyar hevur innflutningur úr Bretland og Skotlandi stóran týdning, tí fleiri av brúksvørunum eru bíligari at keypa úr Bretlandi. Harafturat er flutningsvegurin styttri.

Generelt er sjálvandi gott, um Føroyar kunnu keypa vørur inn úr fleiri marknaðum. Hetta ávirkar prísleguna á rættan hátt fyri brúkaran, og hevur aftur ávirkan á kostnaðarstöði, tí meira fæst fyri sama pening.

Tað er givið, at tað er trupult við handilssambandi, um ikki eisini er eitt ferðamannasamband, tí nógvar av smáu føroysku fyrítøkunum megna ikki handilssamskiftið, um ferðasambandið er dýrt og trupult.

Royndirnar vísa, at fleiri handilslig sambond verða knýtt millum Føroyar og Skotland.

Eisini eru onnur sambond farin at virka. Føroyingar lesa nú meira t.d. í Skotlandi, eins og fleiri føroyingar hava fingið sær arbeiði í Skotlandi innan oljuvinnuna og ferðast ímillum.

Alt í alt, er eitt samband til Skotland, sum eisini hevur ferðafólk við av týdning fyri Føroyar. Tað mennir handilssamskiftið, arbeiðssamskiftið og mentunarligt samskifti: samstundis vil tað ávirka at broyta mentanina her frá at alt samskifti eigur at ganga um Danmark til, at onnur lond og aðrir móguleikar eru.

Eitt ferjusamband um Skotland vil seta Føroyar, í fleiri førum at verða betur fyri enn grannalandið Ísland.

Møguleiki er fyri, at flogsamband verður sett á stovn til Skotlands; men trúliga er tíðin ikki enn búgvin til hetta, og tað sær út til, at áðrenn flogfeløg kunnu bjóða betri flogsamband, er neyðugt at marknaðurin mennist nakað afturat.

Tað er trupult at seta neyv tøl á ymsu ávirkaninar. Tað er givið, at ávirkanirnar eru, og tær hava stóran týdning, eisini týdning sum kann málást positivt fyri føroyska samferlagið beinleiðis á prísnum á vørum í Føroyum og á prísnum á vørum út frá Føroyum.

Koyring við lastbilum í EU-londum

Generelt er neyðugt við loyvi fyri at koyra við farmi í EU-landi. Loyvini verða nevnd CEMT-loyvir.

Fyrispurningar hava verið til landsstýrið um at virka fyri at útvega feroyskum lastbilaeigarum slík CEMT-loyvi, og hefur ein feroyskur lastbilaeigari, sum fyri størsta partin hefur sítt virkisøki út frá Bretlandi, eitt CEMT-loyvi.

Málið hefur verið viðgjørt á fundum millum feroyska landstýrismannin í samferðslumálum og danska trafikministeren.

Á seinasta fundi 6. sept. 1996 varð avtalað, at Føroyar skal reisa málið generelt. Hugsað varð um, at Føroyar fyrst fáa meira vitan frá danska ferðslumálaráðnum og síðan orða konkreta umsókn um neyðugt tal av loyvum.

Danmark hefur 166 loyvi. Væntað verður, at talið hækkar. Møguleikar eru hjá Føroyum at fáa 4-5 loyvi burturav.

Sum treyt fyri at Føroyar fær loyvi, verður mett, at tað er nóg mikið at Føroyar eisini loyvir lastbilaeigarum frá hinum londunum at koyra í Føroyum.

Viðvíkjandi CEMT-loyvum er positivur vilji í danska ferðslumálaráðnum fyri at Føroyum fáa nøkur CEMT-loyvi.

- ◊ Landsstýrið skal góðkenna, at afturfyri at fáa loyvi at koyra í Europa, skulu vognmenn í EU eisini fáa loyvi.
- ◊ Landsstýrið skal við samskifti við trafikministeriet fáa meira nágreinliga vitan um møguleikar og treytir.
- ◊ Landsstýrið skal orða konkreta umsókn fyri at fáa gongd í aftur málið.

Ferjur hjá Strandfaraskip Landsins

Strandfaraskip Landsins røkir eina uttanlands ferjufarleið og 5 innanlands ferjufarleiðir við íalt 7 ferjum.

Farleiðirnar eru um Vestmannasund, inn á Skálafjørðin, um Leirvíksfjørð, um Skopunarfjørð, til/frá Suðuroynni og Aberdeen-leiðin.

Ferjurnar eru Sam, Ternan I, Ternan, Tróndur, Dúgván, Teistin og Smyril.

Núverandi skipan við eykaferjum

Smyril og Teistin hava verið brúkt sum eykaskip fyri hvønn annan. Tá Teistin ikki hevur verið tøkur, hevur Smyril røkt siglingina frá mánakvøldi til fríggjamorgun. Tá ið Smyril hevur verið í dokk, hevur Teistin í staðin siglt til Scrabster í vikuskiftinum.

Dúgván hevur verið brúkt sum eykaskip á leiðini um Leirvíksfjørð um summarið og um Suðuroyarfjørð, tá hvørki Teistin ella Smyril hava verið tøkir, tí annar hevur verið í dokk og hin hevur verið uttanlands.

Tá Dúgván hevur siglt um Leirvíksfjørð, hava neyðugar dokkingar verið gjørdar á ferjunum Sam, Ternuni og Trónda. Ternan hevur síðan siglt um Vestmannasund stóran part av sumrinum. Tá Tróndur hevur verið í dokk hevur Sam siglt um Skopunarfjørð.

Tá Ternan I hevur verið í dokk, hevur Pride siglt.

Komandi skipan við ferjum og eykaferjum

Tað verður framhaldandi neyðugt við ferju, sum er í nýtslu, tá ferjurnar eru í dokk.

Samanlagt kann tí stutt verða sagt, at neyðugt er við fylgjandi ferjum eftir stødd:

1. Suðuroyarskip - nú Smyril - fastari sigling Suðuroy-Tórshavn
2. Eykaskip - nú Dúgván - móguleika at avloysa um Suðuroyarfjørð várið og heystið og um summarið um Leirvíksfjørð. Fyri betri nýtslu kann skipið verða í regluligari sigling aðrastaðni, tá tað ikki avloysir Suðuroyarfjørð
3. Leirvíksfjørð - nú Ternan - fastari sigling um Leirvíksfjørð og skal kunna avloysa um Vestmannasund um summarið móguliga eisini part av vetrinum
4. Vestmannasund - nú Sam - fastari sigling um Vestmannasund og skal kunna avloysa um Skopunarfjørð um summarið
5. Skopunarfjørð - nú Tróndur - fastari sigling um Skopunarfjørð

Til siglingina inn á Skálafjørðin er ikki neyðugt við einari ferju. Her verður umhugsa at útvega ein katamaran, sum samstundis eisini skal kunna røkja siglingina til Nólsoyar. Um katamaranurin rimuliga regluliga kann røkja bæði Skálafjarðarsigling og sigling til Nólsoyar er tað trúliga møguligt at fáa ein samanlagdan skilagóðum rakstur. Sigling við katamaranið kann ikki verða álit til Suðuroynna um veturin; tí ofta verður neyðugt at avlýsa; men mett verður, at um summarið verður siglingin sera reglulig.

Tað er neyðugt rættiliga skjótt - innan 10 til 15 ár - at endurnýggja allar ferjurnar. Tær eru allar gamlar, Ternan er bygt í 1980, Sam í 1976, hinar eru frá 69 og eldri. Møguleikar eru at umbyggja ferjurnar, men í flestu førum eru krøvini so stór, at tað er nógv betri at byggja ella keypa aðrar ferjur.

Tað er tí mest sannlíkt, at tær 5 ferjurnar Smyril, Dúgván, Ternan, Sam og Tróndur verður útskiftar við aðrar ferjur innan 10 til 15 ár.

Innan fyri somu tíð, er neyðugt at selja ella leggja Ternuna-1, og tað kann her hugsast at katamaranur ella annað skjóttgangandi skip verður sett í sigling í staðin.

Møguleikar fyri val av skipum

Val av skipi er eftir, hvør loysn verður vald.

Umframt møguleikan at byggja skip, eru møguleikar at keypa nýggj ella eldri skip, og møguleikin at leiga skip fyri styttri ella longri tíð.

Hugsað verður um skip, sum hava møguleikar at flyta trailerar og bingjur. Tá trailerar verða fluttir, er vanligt ynski eisini at kunna flyta trailerachaufførar, og tí skal skipið helst hava loyvi til at taka nøkur ferðafólk. Í stóran mun er mynstrið fyri roro-skip at nógv av teimum verða bygd til eisini at taka ferðafólk.

Plus 2 Ferryconsultation útgevur bók um skipsdesign - í bókini Design 95 skrivar Philip Dawson í grein um Design Trend Report

Ro-ro økið heldur týðuliga á at vaksa og uppbyggir umstøður so við og við sum fleiri bilførarar ynskja at fylgja við sínum lastbilum heldur enn senda teir avstað fyri seg. Við hesum kemur, at betri trygdarviðurskiptini yvirhøvur verða galdandi so at nógv nýggj ro-ro-skip nú hava galdandi somu IMO reglur sum ferðafólkaskip.

Í 1995 eru bygd 2 Armas skip til sigling millum Canarisku oyggjarnar. Í Plus2 Ferryconsultation Design 95 - síða 252 og 253 - eru data um skip, sum er nakað minni enn Norrøna, nógv færri ferðafólk 250 í mun til 1050, tekur 62 trailerar - 1020 linemetrar í mun til 540 linemetur hjá Norrønu. Ferðin er 15.2 fj./tíma og skipini hava stabilisatorar. Sáttmálabyggikostnaðurin var 22 mió. USD og er tað umleið 126 mió. kr. Ferðafólkið býr í 19 x 4 koyggju-kømrur og 174 flúgvára-setur. Manningin telur 29 mans.

Til sigling millum Portsmouth og Kanaloyggjarnar eru somuleiðis í 1995 bygt 2 roro-skip. Tey eru 126 m long, men hava bert pláss fyri 12 ferðafólkum. Hinvegin taka tey 95 trailerar á trimum dekkum við fríhædd ovast 5,0 m, høvuðsdekk 6,20 m og niðast ein fríhædd upp á 5,0 m.

Byggikostnaðurin er 18 mió.£ - t.v.s. umleið 160 mió. kr. Manningin telur 19 mans.

Caledonian MacBryne bygdi í 94 fyri 15 mill £ - uml. 134 mió. kr. - eina ferju 99 metra langa ferju til 138 bilar og 1000 ferðafólk, sum skal sigla 18.0 fj./tíma.

Ørskov skipsverftið í Fredrikshavn lat í juni 95 fyri 67 mió. kr. byggja eina bilferju til Samsø-linjuna. Ferjan er 53,8 m long við pláss fyri 67 bilum, harav 40 á høvuðsdekki, sum hevur íalt 111 linemetrar. Manningin er 10 fólk.

Søfartsstyrelsen metir í frágreiðing um minni ferjur, at byggikostnaður fyri ferjur á stødd við Ternuna er umleið 40 mió. kr.

Samanlagt kann leysliga metast fylgjandi útveganarkostnaður fyri nýggj skip

ferja stødd sum Ternan	uml. 40 mió. kr.
ferja stødd sum Dúgván	uml. 55 mió. kr.
80 metra long ferja til Suðuroyarsigling - 95 bílar/800 pax	uml. 80 mió. kr.
90 m ferja (sum Teistin og Smyril) - 110 bílar/800 pax	uml. 95 mió. kr.
100 m ferja til Suðuroyarsigling og Skotlandssigling 120 bílar/800 pax, harav 100 í kømrum.....	uml. 110 mió. kr.
trailerflutningskip til 60 trailarar/12 pax	uml. 120 mió. kr.
trailara og ferðafólk - 62 trailarar/250 pax.....	uml. 140 mió. kr.

Tað skal undirstrikast, at prísirnir eru **bert umleið**. Kanningar av prísnum er út frá 2 katalogum og einari frágreiðing frá danska Søfartsstyrelse. Eisini hevur verið neyðugt at mett millum ymsar støddir.

Tað er tó týðuligt, at tey størri skipini eru lutfallsliga bíligari.

Ferjumarknaðurin er nógv ávirkaður av nýggju krøvunum um m.a. betri stabilitet eftir leka. Neyðugt er at umbyggja gamlar ferjur við at gera vatntættar uppdeilingar av casing og bildekki. Slíkar umbyggingar kunnu vera sera kostnaðarmiklar fyri gamlar ferjur.

Nógv ro-ro-skip hava ofta so mikið av plássi til ferðafólk - chaufførar á trailarum, at skipini koma undir somu treytir sum ferðafólkaskip.

Eftir eru tey ro-ro-skip, sum ikki taka meira enn 12 ferðafólk. Tey eru undir somu treytum sum farmaskip.

Tað hevur verið roynt stutt at fingið lýst munin millum treytirnar til farmaskip og ferðafólkaskip.

Tað er ikki stórur munur, tá sjálvt grundleggjandi treytirnar til skipið verða nevndar. men á Strandfaraskip Landsins nevnir Kjartan Johansen. tekniskur stjóri

- ◊ at fyri ferðamannaskip verða sett eyka krøv um vatntætta inndeiling og yvirlivilsievni hjá skipinum
- ◊ fyri ferðamannaskip eru strangari krøv viðv. brandi
- ◊ ISM-krøvini eru strangari fyri ferðamannaskip fyri management á landi og strangari ISM-krøv til manningar
- ◊ tað eru somuleiðis størri krøv til útgerð.

Heilt stutt kann verða drigið samanum, at munur er á prísinum millum rein farmaskip og ferðamannaskip. Munurin serliga fyri nýbygningar er tó ikki størri, enn at fleiri reiðari velja at hava ein rímuligan ferðafólkakapacitet, so chaufførar á trailarum og bilum kunnu fylgja við ro-ro-skipinum.

Møguligir loysnir

Verandi skipan

Smyril hevur siglt hesa farleiðini síðan mars 1992.

Útflytarar taka væl undir við farleiðini, og er stóran part av árinum ikki gjørligt at taka við umbidnar vørur.

Í 1995 varð útflutt um Aberdeen 10.670 tons og innflutningur var 3.150 tons - Íalt flutningsinntøka til skipið upp á 10.330.000 kr.

Í 1995 ferðaðust 11.120 ferðafólk við, og var inntøkan av hesum 6.180.000 kr.

Rakstrarútreiðslurnar av skipinum vóru í 1995 - viðroknað havnapeningur, avgreiðslur uttanlanda o.l. 22.592.000 kr.

Harafturat eru útreiðslur av farma- og ferðamannadeild, felags umsitingarútreiðslur og útreiðslur av pakkhúsleigu og handfaring í Tórshavn.

Við í uppgerðini eru als ikki tær útreiðslur, sum viðskiftafólkið hevur, tí vøran skal longri enn til Aberdeen. Hesin peningur tekur avgreiðslan í Tórshavn inn og flytur beinleiðis til samstarvsfelaganum BlueWater.

Um heystið, veturin og várið er vanligt, at Smyril ikki tekur tær farmanøgdir, sum útflytarar vilja senda við. Smyril tekur 14-15 trailerar, sum hvør aftur tekur umleið 15 tons. Harafturat er hæddin á Smyrli 4 metrar, meðan nýggir trailerar eru 4,3 m.

Smyril er frá 1969 og er tí dýrur í rakstri í mun til nyttulastaevni.

A - útbygging av verandi farleið til Tórshavn-Aberdeen-Esbjerg

Verandi farleið til Aberdeen verður røkt við einum skipi, sum bert verður brúkt til hesa farleiðina, og íalt er í nýtslu uml. 50 tímar um vikuna.

Umhugsa er tí at víðkað siglingina. Ymsir móguleikar eru.

Hugsandi kundi verið, at skipið eisini sigldi úr Íslandi ella at skipið eisini sigldi til Noregs. Sigling úr Íslandi vil verða beinleiðis kapping við íslensku reiðaríni, sum sigla hendanvegin, so tað verður mett sera trupult. Viðvíkjandi sigling til Noregs, verður ikki mett, at marknaðurin er nóg áhugaverdur fyri einari skipaðari farleið.

Ein annar umhugsaður móguleiki er, at siglingin verður víðkað til at røkka nærri útflutningsmarknaðinum í Týsklandi og innflutningsmarknaðinum úr Danmark.

Klaksvík-Tórshavn-Aberdeen-Esbjerg-Aberdeen-Tórshavn-Klaksvík

		tið sigling	koma	tið í havn	íraferð
Klaksvík	friggjadag				07.00
Tórshavn	friggjadag	01.15	08.15	03.45	12.00
Drelnes	friggjadag	02.15	14.15	00.45	15.00
Aberdeen	leygardag	21.00	12.00	04.00	16.00
Esbjerg	sunnudag	23.00	15.00	04.00	19.00
Aberdeen	manadag	23.00	18.00	04.00	22.00
Tórshavn	týsdag	22.00	20.00	02.00	22.00
Klaksvík	týsdag	01.15	23.15		

Møgulig ferðætlan hjá farleið Føroyar-Aberdeen-Esbjerg

Umhugsað er at skipa eina farleið úr Føroyum til Aberdeen í Skotlandi og til Esbjerg í Danmark.

Kanningar vísa, at tað er gjørligt at útvega nýtt ro-ro-skip til 60 trailarar, sum eisini tekur uml. 250 ferðafólk fyri umleið 140 mió. kr.

Eisini er kannað, um møguligt er at keypa eitt hóskað eldri skip. Møguligt er at fáa skip, sum nærum uppfyllir omanfyri nevndu treytir - bygt í 1983 - 65 trailarar og 50 ferðafólk - fyri 65 mió. kr.

Tað er eisini funnið skip, sum kundi verið chartrað við manning fyri 40.000 kr. pr. dag. Her var møguleikin at flyta 50 trailarar og 12 ferðandi.

Mest sannlíkt er, at besta úrslitið fæst við at keypa nýtt ella rímuliga nýtt skip; men meira gjølligar kanningar av hesum eiga ikki at verða gjørdar fyrr enn nóg stórus áhugi er at stovna felagið. Tað er eisini trúligt at iløgufólk fyrst vil royndu farleiðina við chartraðum skipi, áðrenn endalig avgerð verður tikin um keyp ella at byggja skip.

Flutningsmarknaðir eru

- ◊ millum Tórshavn og Aberdeen fyri flutning av isaðum fiski til bretska og franska marknaðin og aftur við landbúnaðarvørum, detailvørum og íðnaðarvørum.
- ◊ Farmaflutningur millum oljuvinnur í Aberdeen og í Føroyum. Ferðafólk í oljuvinnu, handilssamskipti, trailerachaufførar og frítíðarferðir.
- ◊ millum Tórshavn og Esbjerg fyri flutning av isaðum fiski til danska og týska marknaðin og aftur við ymsu vanligum innflutningsvørum frá Danmark og Týsklandi.
- ◊ millum Aberdeen og Esbjerg eru møguleikar at vinna pening við at bjóða linemetur til ymsar flutningsfyrirtekur, sum hava samskipti millum Skotland og Danmark primert og á tann hátt stytta koyring og minka útreiðslur. Samstundis at vera ein flutningsfarleið millum tvær oljumiðstöðir.

Samanlagt sær farleiðin út til at verða sera áhugaverd fyri okkum - serliga fyri útflutningin. Farleiðin vil eisini verða áhugaverd fyri part av innflutninginum og fyri ferðandi, sum heldur vilja sigla enn flúgva. Eitt skipað ferða- og farmasamskipti millum Føroyar og teir báðu oljumiðdeplarnar Aberdeen og Esbjerg hevur nógvar mennandi móguleikar fyri føroysk vinnulív.

Tað er onki samband frá Aberdeen yvir móti Europeiska meginlandinum og er hetta ein stórur saknur fyri teir. Nærmasta ro-ro-samband er úr Immingham, sum tað tekur 8 tímar at koyra til.

Við sambandi frá Tórshavn og ávikavist Aberdeen og Esbjerg røkkur farleiðin tætt til okkara mest týðandi marknaðir fyri bæði útflutning og innflutning.

Ein slík skipað farleið vil verða einsamøll á farleiðini millum Føroyar og Aberdeen og millum Aberdeen og Esbjerg og vil á báðum hesum farleiðum kappast við aðrar farleiðir sum eru longri burturi - t.d. farleiðina hjá Eimskip til Immingham og farleiðirnar hjá P&O Hull-Rotterdam/Zeebrugge og hjá DFDS Newcastle-Hamburg ella Harwich-Esbjerg.

Men fyri tað samlaða strekki millum Tórshavn og Esbjerg verður farleiðin í kapping við Eimskip til Bremerhafen, við farleiðina hjá Skipafelagnum til Hirtshals og partvíst eisini við farleiðina hjá Norrønu millum Tórshavn og Esbjerg.

Metingar vísa, at samlaðu árligu kostnaðirnir verða umleið 50 mió. kr., og at móguleiki er at vinna hendan pening á hesari farleiðini.

Tað er tó eisini greitt, at fyri at rækka hesum málið, er neyðugt at vunnin verður ein stórur marknaðarpartur av flutninginum millum Føroyar og Danmark - 36% av tí parti av útflutningi av fiski, sum kann fara við farmaleiðum og 32% av innflutninginum.

Neyðugt er at farleiðin vinnur hendan marknaðarpartin í stóran mun frá marknaðarpartinum hjá Skipafelagnum - í inntøku kann verða sagt, at leiðin skal vinna 18.3 mió. kr. av tí farmi, sum Skipafelagið flytur í dag.

Metingarnar vísa eisini, at neyðugt er við kapitali at byggja farleiðina upp, tí farleiðin kemur at geva hall 2-3 tey fyrstu árin.

Tað er eisini týðuligt út frá metingunum, at avlopið frá rakstrinum er ov lítið til at fíggja rímuliga íløgu í neyðugt skip. Tað er avgjørt neyðugt áðrenn byrjað verður upp á farleiðina, at meira gjølligar kanningar verða gjørdar serliga av kostnaðum fyri ymisk skip.

Tað er í metingunum roknað við nettoprísum til skipið - t.v.s. at útflytarar og innflytarar afturat sjófrakt eisini skulu rinda fyri koyring í Føroyum og í útlandunum eftir teimum avtalum, sum reiðariíð vil hava við stevedorfelag í Føroyum og við flutningsfeløg uttanlands.

Metingarnar eru gjøgnumgingnar saman við umboði fyri Skipafelagið, við umboðum fyri Smyril Line og við umboðum fyri Strandfaraskip Landsin.

Endalig meting er tilevnað út frá samrøðunum.

Skipafelagið sigur frá, at hendan farleiðin liggur so nær at teirra farleiðum, at teir kunnu ikki verða við í einum felag, sum røkir hesa farleiðina, men teir vilja heldur taka upp kappingina við felagið.

Skipafelagið metur, at tað vil verða trupult at røkka so stórum marknaðarparti, sum neyðugt er.

Smyril Line ger vart við, at farleiðin ikki røkkur avskrivning av skipinum eins og tað als ikki er tikið hædd fyri teimum útreiðslum, sum Strandfaraskip Landsins hevur av at koyra farm til skipið eins og tað ikki er tikið hædd fyri útreiðslunum av at lasta skipið, taka ímóti vøru og aðrar stevedore uppgávur í Føroyum.

Neyðugt er hjá Føroya Landsstýri, um eitt felag skal verða stovna, antin einsamalt at tekna partapening ella fara út um Skipafelagið og Smyril Line eftir partapeningi.

Tað er neyðugt hjá Føroya Landsstýri bæði at hava heimild at tekna partapening í serliga lóg, eins og neyðugu fíggjarligu heimildirnar skulu verða á antin fíggjarlóg ella eykafíggjarlóg.

Sjónarmið

A: Føroyar-Aberdeen-Esbjerg

- ◇ Farleiðin styrkir útflutningsvinnu.
- ◇ Farleiðin styrkir Føroyar innan oljuvinnuna.
- ◇ Farleiðin hevur gott potentiali eisini á internationalari farleið.
- ◇ Farleiðin kappast við bæði Smyril Line og Skipafelagið.
- ◇ Tað er neyðugt við stórum kapitali fyri at byrja farleiðina.
- ◇ Metingar nú vísa, at farleiðin hevur trupult við at standa seg í kappingini.
- ◇ Stendur farleiðin seg ikki í kappingini, verður stórir missur, tá farleiðin steðgar.

B - Tórshavn-Suðuroy-Scrabster

Siglingin til Aberdeen hevur verið røkt við einum skipi, sum hevur verið í nýtslu umleið 50 tímar um vikuna. Samstundis hevur siglingin til Suðuroynna verið røkt við nærum sama slag av skipi, og hevur hetta skipið bert verið í nýtslu umleið 45 tímar um vikuna. Bæði skipini tilsamans eru í sigling knapliga 100 tímar um vikuna.

Tað er ikki møguligt at nýta sama skip til siglingina til Suðuroynna og siglingina til Aberdeen. Høvuðstørvurin á báðum leiðum er vikuskifti. Um skipið skal sigla til Aberdeen, er skipið ov longi burturi til bæði at kunna sigla fríggjadag og sunnudag seinnapart til Suðuroynna.

Tað er møguligt at sigla til Scrabster uttan at hetta nerver høvuðsferðirnar til Suðuroynna.

Størsti fyrimunur við at brúka besta innannoyggja skipið eisini til sigling eina ferð um vikuna til Scrabster er, er at samlaði kostnaðurin og samlaða íløgan til sigling til Suðuroynna og til Skotlands verður minst møguligt.

Vansarnir eru, at Smyril í vissan mun skal nýtast í senn á báðum farleiðum, soleiðis at neyðugt er við einari prioritering av, nær skipið kann nýtast í uttanlandasigling uttan at nerva innannoyggjasiglingina.

Tað er í stóran mun neyðugt at skifta øll skipini hjá Strandfaraskip Landsins út. Sjálvt um hetta verður gjørt yvir 10-15 ár, so eigur altíð at verða roknað við, at skip eru burtur úr sigling til árligt eftirlit 2-4 vikur um árið. Tað er neyðugt at hava eykaskip, sum eins trygt sum høvuðsskipið røkja farleiðina, tá eftirlitstíðin er. Samanlagt vil ein eykaferja verða í nýtslu 2-4 mánaðir um árið.

Vetur

Um veturin - t.v.s. frá september til mai mánaða - er hugsað um eina loysn. har Smyril siglir úr Tórshavn 17.30 fríggjakvøld eins og nú. Smyril hevur frammanundan silgt norður kl. 7.00, suður kl. 10 og norður kl. 13. Miðtúrurin nakað broyttur í mun til nú: men hetta fyrri at tað skal verða meira vist. at tíðin 17.30 verður hildin.

Um veturin eru ikki nógv ferðafólk við uttanlands. so fráferðin suður verður fyrri suðroyingar sum vanlig fráferð. Við eru trailarar, sum skulu til Scrabster; men í flestu forum vil verða ríkiligt pláss á bildekkinum til bilar til Suðuroynna.

Í tann mun plásstrot er, verða bilar tiknir við, tá Dúgván siglir kl. 20.

Afturat fráferðini suður fríggjakvøld, siglir Dúgván norður leygarmorgun, suður leygarkvøld og norður aftur sunnumorgun.

Smyril fer av Drelnesi til Scrabster fríggjakvøld og er inni í Scrabster leygarmorgun 9.30. Hetta er meira enn ein tíma fyrr enn Smyril er í Aberdeen í dag. Við nýggjum hægri skipið verður ikki neyðugt við umlossing í Skotlandi, og kunnu trailararnir beinanvegin koyra víðari. Umlasting seinkar millum 2 og 3 tímar, so tá koyritíðin er

umleið 4 tímar longri úr Scrabster enn úr Aberdeen, vil útflutningsvøran verða umleið somu tíð á marknaðnum.

Dúgván er sett at sigla úr Suðuroynni sunnumorgun 6.10 nóg tíðliga til at náa flogfarið. Smyril er settur at koma nakað seinni úr Scrabster og síðan at sigla úr Suðuroynni kl. 10.

Smyril vil sigla sama tal av ferðum sum frammanundan. Hann siglir ikki leygardag, men í staðin siglir hann 2 ferðir sunnudag.

Tær báðar ferðirnar hjá Dúgvuni eru afturat sama tali av ferðum hjá Smyrli.

Summar

Í summarmánaðunum - juni, juli og august - er ikki nógvur útflutningur av ferskum fiski. Hinvegin er hetta tíðin, tá fólk ferðast nógv til onnur lond.

Tað er um summarið ikki gjørligt at sigla úr Tórshavn fríggjadag við ferðandi bæði til Skotland og Suðuroynna á somu fráferð.

Hugsa er tá um, at Smyril siglir úr Suðuroynni 6.10, suður 10.00, norður 13.00 og suður 16.00 við flestu vikuskiftisferðandi og norður aftur 19.00.

Smyril kann tá sigla úr Tórshavn til Scrabster 22.30 og verða frammi í Scrabster 12.30 leygardag. Hetta er 3 tímar seinni enn um veturin, og eru móguleikarnir at røkka marknaðirnar tí nakað verri; men hinvegin nøgdin eru smærri.

Um katamaranur er keyptur, verður hesin settur at sigla úr Tórshavn kl. 20. Leygardag kann katamaranurin sigla tvær ferðir aftur og fram og sunnumorgun siglir hann norður so mikið tíðliga, at suðroyingar náa flogrutu.

Er katamaranurin ikki keyptur, er náttúrligt at Dúgván fríggjakvøld verður tikin úr siglingini um Leirvíksfjørð so mikið tíðliga, at hon kann sigla til Suðuroynna t.d. kl. 21.00, og norður aftur leygarmorgun. Gamla Terna kann tá røkja siglingina um Leirvíksfjørð fríggjakvøld og leygardag fyrrapart.

Smyril vil verða aftur úr Scrabster nóg tíðliga til at røkja samband til Suðuroynna úr Tórshavn kl. 9.45 sunnumorgun.

Móguleikarnir fyri at skipa sambandið til Suðuroynna leygardag hava nú seinastu sumrini verið, at Pride hevur siglt millum Sand og Hvalba. Um katamaranur ikki verður keyptur ella leigaður er náttúrligt at hendan loysnin heldur fram, og verður víðka til eisini at galda sambandið suður leygarkvøld og norður sunnumorgun.

Tænastustøðið upp á Suðuroynna verður samband 12 ferðir um vikuna - 9 ferðir við Smyrli; 3 ferðir við katamarani ella 1 ferð við Dúgvuni og 2 ferðir við Pride.

Viðurskipti í Skotlandi

Vegirnir frá Scrabster suður móti Invorgordon er góður dupultur vegur umleið 6 metrar breiður við fáum knøppum svingum og ikki brattar brekkur. Tað er tó ein dalur nevndur Berriesdale, har halli er 13%, og tað er nógv, um hált ella kavi er. Vegurin har oman er nýggjur og í sera góðum standi.

Frá Invorgordon eru vegirnir enn betri - flestu strekki eru 4 sporaðir motorvegir.

Havnin í Scrabster er sera góð. Siglingin móti Scrabster vestan fyri Orkneyar, kann verða sera óslætt í nógvum vindi av útsuðri. Tá er vanliga rættast í staðin at sigla eystanfyri Orkneyar. Siglingartíðin tá verður nakrar tímar longri. Nærmasta havn longri suðri, sum Smyril kann leggja at, er Invorgordon - 5 tímar sigling og 3 tímar

koyring longri suðri. Neyðugar avtalur eiga at verða gjørdar um at nýta Invorgordon sum alternativa havn í hesi ætlan. Tað er náúrligt at brúka alternativu havnina, tá neyðugt er at sigla eystanfyri, og tað passar soleiðis við streymi, at sera longi er at sigla gjøgnum Pentland Firth til Scrabster. Somuleiðis er náúrligt at brúka alternativu havnina, tá koyrilíkindi eru sera vánalig, fyri á tann hátt at koma beinleiðis á teir góðu vegirnar.

Við at sigla til Invorgordon, vil Smyril verða so mikið longi burtur, at hann ikki er aftur sunnumorgun; men hann vil vera aftur nóg tíðliga til at røkja sambandið úr Suðuroynni sunnukvøld.

Tað verður ikki mett, at ofta verður neyðugt at sigla til Invorgordon.

Smyril

Smyril má skjótast gjørligt skiftast um við meira hóskaði skip. Tá skipið eisini skal brúkast til uttanlandasigling, verður neyðugt at bildekkið er nakað størri enn á núverandi Smyril.

Nøkur kømur við koyggjum muga verða fyri serliga at nøkta kravið til góðan flutning fyri 20-50 ferðafólk á Scrabster-farleiðini. Restina av ferðafólki til/frá Scrabster eigur at fáa møguleika fyri hvíld antin í couchettum ella í parti av salongunum.

Fyri nýtslu innanoyggja kann skipið tí hava góðar og rúmligar salongir.

Alt í alt ber sera væl til at samskipa bæði endamálini í einum skipi.

Skipafelagið

Skipafelagið siglir nú til Scrabster við Saga. Hendan siglingin vil verða nervað av siglingini hjá Smyril til Scrabster. Men í mun til siglingina til Aberdeen er lættari at byggja upp eitt samarbeiði, har Skipafelagið eisini røkir farleiðina. T.d. er hugsandi eitt samstarv, har Skipafelagið eisini siglir tá nógv er at flyta, at Skipafelagið siglir eina aðra tíð, soleiðis at útflutningsvinnan fær tveir møguleikar at velja millum. Harafturat er eisini møguleiki at Skipafelagið siglir farleiðina tær 2-4 vikurnar, tá Smyril er til árliga eftirlitið.

Sjónarmið

B: Føroyar-Scrabster

- ◊ Góð farleið fyri fiskaútflytarar
- ◊ Innflytarar hava vøruna her mánamorgun
- ◊ Farleiðin verður rikin av Strandfaraskip Landsins
- ◊ Ferjufarleið til Europeiska meginlandi alt árið
- ◊ Farleiðin er bílig at reka - landsins ferjur verða nýttar effektivari.
- ◊ Meira nytta fæst av íløguni til nýtt skip, tí skipið røkir 2 farleiðir
- ◊ Betri samband til Shetland og Orkneyar
- ◊ Vegirnir í Norðurskotlandi er vorðnir betri.
- ◊ Suðroyingar muga verða uttan høvuðsferjuna meira enn eitt samdøgur
- ◊ Suðroyingar verða 1-3 dagar árliga uttan samband orsaka av seinkingum

C - Framhald av verandi farleið

Við at halda fram við verandi leið, verða royndirnar í verandi sigling nýttar, og tað verður ikki byrjað við einari móguligari vandamiklari roynd at roynd nýggja leið.

Tað verður her roknað við, at ikki verður funnin nakar annar móguleiki fyri nýtslu av tí neyðuga skipinum til aðra farleið.

Við betri skipið fær verandi farleið móguleika at mennast. Tað kann tí metast vøkstur í bæði nøgd av farmi og inntøkurnar av ferðafólkaflutningi.

Samanlagt verður mett, at farmainntøkurnar økjast frá 10,3 mió kr. til 13,5 mió kr.. Ferðafólkainntøkurnar verða settar at vaksa frá 6,2 mió. kr. til 8,1 mió kr.

Rakstarútreiðslurnar av einum betri hóskaði skipi, sum tekur fleiri um 250 ferðandi og hevur móguleikar at flyta 25-30 trailarar vilja verða umleið tær somu sum fyri Smyril. Um skipið verður rikið í privatum partafelag, verður móguleiki at nýta FAS-skipanina, og á tann hátt minka lønarútreiðslur.

Alt í alt við úrslitið verða eitt rakstraravlop upp á umleið 2,7 mió kr. Hetta er ein munandi minking frá rakstrarhalli upp á 6,0 mió kr. Úrslitið er tó ikki nóg gott til at greiða at rinda útreiðslur av tí neyðugu umsitingini og av kapitalútreiðslurnum av einum skipi.

Nýtt skip til hesa sigling við kosta umleið 120 mió. kr. Eldri skip vilja fáast biligari; men tá verða útreiðslurnar av umbygging at leggja afturat.

Út frá mettum kapitalútreiðslum upp á 12 mió. kr. og 2 mió. kr. til umsiting, verður hallið 11,3 mió. kr.

Sjónarmið

C: Føroyar-Aberdeen

- ◇ Góð farleið fyri fiskaútflytarar
- ◇ Ferjufarleið til Europeiska meginlandi alt árið
- ◇ Farleiðin er gevur bert lítið rakstraravlop - samanlagt verður hall
- ◇ Sambindur Føroyar við oljumiðdepil í Skotlandi
- ◇ Neyðugt er at nýta skip, sum ikki skilaliga fær røkt aðrar uppgávur
- ◇ Sera lítil áhugi millum privatar at reka farleiðin

D - Verandi farleið verður niðurløgd og onki sett í staðin

Um verandi farleið til Skotlands verður niðurløgd, er mest sannlíkt at aðrir vilja troyta marknaðin.

Hværki Skipafelagið ella Eimskip hava móguleikar við teirra skipum at flyta meira enn 12 ferðafólk, so tað er ikki trúligt, at tey vilja royna ferðafólkaflutningin.

Skipafelagið hevur greitt frá, at um Smyril gevst, so vilja teir fegnir taka yvir flutningin av farmi. Teir vilja ikki átaka sær ferðafólkaflutningin.

Skipafelagið hevur í løtuni Saga í sigling til Scrabster. Farið verður úr Føroyum fríggjakvøld. Skipið er í Scrabster leygardag seinnapart.

Um Smyril gevst hevur Skipafelagið ætlanir um at útbyggja hesa farleiðina við móguliga einum betri egnaðum skipi.

Sjónarmið

D: almenna siglingin til Skotlands heldur uppat

- ◇ Sambinding við onnur lond er privat vinna
- ◇ Farmaflutningurin fyri útflutningin verður røktur av privatum
- ◇ Ferðamannaflutningur heldur uppat
- ◇ Sera trupult at royna móguleikan við roro-sambandið til Skotlands aftur
- ◇ Afturstig fyri samskipti - handil og mentan - við Skotland og Bretland

Aðrir móguleikar

Umboð fyri flutningsvinnuni nevna afturat móguleikunum at stovna felag at røkja serliga farleið móguleikan, at Landsstýrið tekur stig til at stovna eitt stórt og sterkt felag, sum hevur um hendi allan farmaflutning til og frá Føroyum.

Tað verður í hesum sambandi ikki beinleiðis sagt, hvørjar farleiðir felagið skal røkja, men tá felagið verður stovna, kann verða avgjørt, hvørjar farleiðir byrjað verður við. Tað er tó umráðandi, at felagið ikki er bundið av at røkja farleiðir, sum felagið metur ikki hava ein skilaligan rakstur.

Eitt slíkt felag má sjálvandi í stóran mun verða bygt upp á aktivini og vitanina hjá Skipafelagnum.

Føroya Landsstýri og Smyril Line kunnu seta pening í felagið.

Neyðugt er síðan við gjølligari samráðingum millum partarnar og við aðrar áhugabólkar - serstakliga figgingarstovnar - fyri at fáa uppbyggt eitt slíkt felag.

Hesin móguleikin er bert nevndur, men ikki viðgjørður, tí tá er neyðugt við einum stórum tíðarkrevjandi arbeiði fyri at samansjóva áhugamál. mentan og finna tær røttu figgjartilgøngu og teknisku loysnirnar. Hetta er drúgt og arbeiðskrevjandi arbeiðið. Tað verður ikki mett náttúrligt at taka hendan tóttin upp á núverandi støði.

Smyril Line hevur beinleiðis sagt, at teir kunnu bert átaka sær eina sigling til Skotlands, um landið letur stuðul til hetta.

Tað er avgjørt hugsandi, at Skipafelagið Føroyar eisini hevur sama sjónarmið.

Landsstýrið kann tí seta upp ynski til eina farleið - frekvens, tíðir, supplerandi tænastr og komfort - og síðan t.d. biðja privatú feløgini um tilboð.

Trupulleikin við einari slíkari skipan er, at um flutningsfelagið skal hava neyðuga flexibilitetin, skal ikki ov nógv verða læst fast í tilboðstreytum.

Hinvegin skal landið, sum letur studningin, hava neyðugu trygdina fyri at fáa ta tænastru, sum ynski er um at játta pening til, má so nógv sum gjørligt verða læst fast í tilboðstreytunum.

Keldur

Hagstova Føroya & Føroya Skúlabókagrunnur	Árbók fyri Føroyar 1996
Hagstova Føroya - Bjarni Olsen	telefax við Útgreinan av útflutningi
Hagstova Føroya - Bjarni Olsen	telefax við Útgreinan av innflutningi
Faroe Fish Consult	Kortlegging av tí føroyska útvegarakervinum
PA -	Forudsætningar og muligheder
frágreiðing til Føroya Landsstýri	for færøsk eksport af ferske fiskeprodukter
P/F Skipafelagið Føroyar	Konsern- og Ársroknskapur 1995
P/F Eimskip í Føroyum	Ársroknskapur 1995
P/F Smyril Line	Ársroknskapur 1994
Plus 2 ferryconsultation - Halmstad - Sweden	Design 95
Plus 2 ferryconsultation - Halmstad - Sweden	Guide 94
Grønlands Hjemmestyre	Infrastruktur Redegørelse

Fundir

Skipafelagið Føroyar	Árni Joensen, stjóri
	Rúni Hansen, fíggarligur ráðgevi
Smyril Line	Óla Hammer, stjóri
	Jóannis á Váli, fíggarstjóri
	Claus Rasmussen, grannskoðari
Strandfaraskip Landsins	Thomas Arabo, stjóri
	Kjartan Johansen, tekniskur stjóri
	Hanus Lassen, skipari
	Andrias Hansen, deildarleiðari
Ferðaráð Føroya	Jan Mortensen, stjóri
Menningarstovan	Kjartan Kristiansen, stjóri
Arbeiðsgevarafeløgini	Arne Poulsen, stjóri
Føroya Keyppssamtøka	Finn Nielsen, stjóri
Skipaeftirlitið	Torleif Hoydal, stjóri
	Sjúrdur Samuelson
Sjóvinnufyriritingin	Eyðun Berth Jacobsen
Sendistovan í Aberdeen	Sofus Poulsen

Telefónsamrøður við

Faroe Seafod Prime	Páll Poulsen, sølustjóri
Prg Export	Páll Gregersen, stjóri
pf Marr /Bretskur konsul	Johan Mortensen, stjóri
pf. Poul Hansen	Jens Petur Egholm
Atlantic Airways	Magni Arge
Arbeiðsloysisskipanin	Pauli Einarson, ráðgevi innan oljuvinnu

Fylgiskjøl

1. Meting Íalt - sammeting av útreiðslum og inntøkum ymsar loysnir
2. Inntøku-yvirlit - sammeting av inntøkumøguleikum ymsar loysnir
3. Núverandi sigling - útreiðslur og inntøkur
4. Meting A - Føroyar-Aberdeen-Esbjerg í egnum felag
5. Inntøka A - Føroyar-Aberdeen-Esbjerg - inntøkumøguleikar
6. Meting B - Tórshavn-Suðuroy-Scrabster - rakstur hjá Strandfaraskip Landsins
7. Alt B summar - Møgulig ferðaætlan um summarið til Scrabster og til Suðuroynna
8. Alt B vetur - Møgulig ferðaætlan um veturin til Scrabster og til Suðuroynna
9. Meting C - Framhald verandi leið í egnum felag
10. Meting D - verandi leið verður niðurløgd og onki sett í staðin

Meting ÍALT

	A
farleið	Tórshavn Drelnes Aberdeen Eshjerg Aberdeen Tórshavn
ferðafólk í koyggju	80
ferðafólk - hvíldarmøguleiki	170
ferðafólk - ialt	250
trailerar	60
Fastar útreiðslur av skipi	5.000.000
Lónarútreiðslur	11.162.200
olja, havnagjald, pantry, avgreiðslugj.	23.324.000
Raksturútreiðslur av skipi	39.486.200
Høvuðsskrivstova	4.000.000
Útreiðshir áðrenn rentur og avskrivning	44.486.200
<i>Farmainntokur</i>	
Tórshavn-Aberdeen - báðar vegir	11.110.000
Aberdeen-Eshjerg - báðar vegir	8.232.000
Tórshavn-Eshjerg - báðar vegir	18.300.000
Íalt farmainntokur	37.642.000
fórtreytin er marknaðarpartur	36%
<i>Ferðamannainntokur</i>	
Tórshavn-Aberdeen - báðar vegir	9.065.000
Aberdeen-Eshjerg - báðar vegir	1.592.500
Tórshavn-Eshjerg - báðar vegir	2.940.000
Íalt ferðamannainntokur	13.597.500
Inntokur	51.239.500
Eftir til rentur og avskrivning av skipi	6.753.300
árligar kapitalútreiðslur - umleið	14.000.000
Hall	7.246.700

	nú	B	C	D
	Klaksvík Tórshavn Drelnes Aberdeen Tórshavn Klaksvík	Tórshavn Drelnes Scrabster Drelnes Tórshavn	Klaksvík Tórshavn Drelnes Aberdeen Tórshavn Klaksvík	landið hevur ikki um hendi nakra sigling til Skotlands
	80 100 500 15	30 120 800 25	120 100 500 25	
Fastar útreiðslur av skipum	3.832.000	821.143	3.832.000	0
Raksturútreiðslur av skipum	18.665.147	9.922.256	14.968.472	0
Uttanlanda farma- og ferðamannadeil	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0
Raksturútreiðslur ialt	24.497.147	12.743.399	20.800.472	0
Inntokur Skotlandssigling	16.469.000			
Inntokur við meira hóskandi skipum		12.109.500	21.515.000	
Hall við verandi skipum	8.028.147			0
Hall við meira hóskandi skipum		633.899	-714.528	
Árligar kapitalútreiðslur - uml.	11.000.000	2.400.000	12.000.000	0
Ávirkun á hall á Suduroyarsigling	0	-407.913	0	0
Samlað hall	19.028.147	2.625.986	11.285.472	0

Inntøku-yvirlit

NÚ	minimum	maximum	1995	Smyril95	lutfall	sjófrakt	inntøka
	tons	tons	tons	tons		kr./kg	tús. kr.
Ísaður laksur	5.000	12.000	5.000	1.500	30%	0,88	1.320
Heilur fiskur	10.000	28.000	28.000	4.500	16%	0,88	3.960
Fersk flök	4.000	6.000	4.500	3.000	67%	0,88	2.640
Saltfiskur	7.000	13.000	11.000	570	5%	0,50	285
Frystur fiskur	30.000	44.000	30.000	1.100	4%	0,50	550
<i>íalt - útflutningur</i>			78.500	10.670	14%	0,82	8.755
Innflutningur			50.000	3.150	6%	0,50	1.575
<i>íalt - flutningur</i>			128.500	13.820	11%	0,75	10.330

Núverandi Smyrlasigling - inntøkubýtið og markaðarpartur í 1995

A	minimum	maximum	íalt 99	við 99	lutfall	sjófrakt	inntøka
	tons	tons	tons	tons		kr./kg	tús. kr.
Ísaður laksur	5.000	12.000	8.000	5.000	63%	0,93	4.640
Heilur fiskur	10.000	28.000	20.000	4.000	20%	0,90	3.580
Fersk flök	4.000	6.000	7.500	5.000	67%	1,05	5.240
Saltfiskur	7.000	13.000	11.000	4.500	41%	0,59	2.650
Frystur fiskur	30.000	44.000	32.000	10.000	31%	0,58	5.800
<i>íalt</i>			78.500	28.500	36%	0,77	21.910
Innflutningur			50.000	13.000	26%	0,58	7.500
<i>íalt - til/frá Føroyum</i>			128.500	41.500	32%	0,71	29.410
Aberdeen-Esbjerg-Aberdeen							8.232
<i>íalt - farmainntøkur</i>							37.642

RORO-skip - Tórshavn-Drelnes-Aberdeen-Esbjerg - mettar farmainntøkur og markaðarpartur

B	minimum	maximum	íalt 99	við 99	lutfall	sjófrakt	inntøka
	tons	tons	tons	tons		kr./kg	tús. kr.
Ísaður laksur	5.000	12.000	8.000	2.500	31%	0,53	1.325
Heilur fiskur	10.000	28.000	20.000	4.000	20%	0,53	2.120
Fersk flök	4.000	6.000	7.500	3.500	47%	0,53	1.855
Saltfiskur	7.000	13.000	11.000	570	5%	0,35	200
Frystur fiskur	30.000	44.000	32.000	1.100	3%	0,35	385
<i>íalt</i>			78.500	11.670	15%	0,50	5.885
Innflutningur			50.000	3.500	7%	0,35	1.225
<i>íalt - flutningur</i>			128.500	15.170	12%	0,47	7.110

Ferja - Tórshavn-Drelnes-Scrabster - mettar farmainntøkur og markaðarpartur

C	minimum	maximum	íalt 99	við 99	lutfall	sjófrakt	inntøka
	tons	tons	tons	tons		kr./kg	tús. kr.
Ísaður laksur	5.000	12.000	8.000	2.500	31%	0,88	2.200
Heilur fiskur	10.000	28.000	20.000	4.000	20%	0,88	3.520
Fersk flök	4.000	6.000	7.500	5.000	67%	0,88	4.400
Saltfiskur	7.000	13.000	11.000	570	5%	0,50	285
Frystur fiskur	30.000	44.000	32.000	1.100	3%	0,50	550
<i>íalt</i>			78.500	13.170	17%	0,83	10.955
Innflutningur			50.000	5.000	10%	0,50	2.500
<i>íalt - flutningur</i>			128.500	18.170	14%	0,74	13.455

Betri RORO-skip - Tórshavn-Drelnes-Aberdeen -mettar farmainntøkur og markaðarpartur

Núverandi sigling - 1995

Fastir árligir kostnaðir fyri bæði sigling til Suðuroynna og til Skotlands	árligur kostnaður	lutfall Suðuroy	lutfall Skotland	Suðuroy-Tórshavn kostnaður	Skotlandssigling kostnaður
Smyril - fastur árligur kostnaður	3.832.000		100%		3.832.000
Teistin - fastur árligur kostnaður	3.832.000	100%		3.832.000	0
Dúgván - sum avloysaraferja til Suðuroynna mett 1/4 av föstu útreiðslunum	1.910.000	25%		477.500	0

Suðuroy-Tórshavn - aftur og fram	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum	árligur kostnaður	árligur kostnaður
Teistin ella Smyril	28.270	10	23	6.502.100	
		9	26	6.615.180	
		7	3	593.670	
Dúgván	15.000	3	3	135.000	

Tórshavn-Skotland	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum		
til/frá Aberdeen	301.051	2	11		6.623.117
		1	40		12.042.030

Útreiðslur til Smyril, Teistan og Dúgvuna		
Skotland og Suðuroy - Samanteljing - árligar útreiðslur	18.155.450	22.497.147

Inntokur

	árligar inntokur	árligar inntokur
Suðuroyarsigling mett sama inntøka sum i 1995	11.300.000	

Skotlandssigling ferðafólkinntøkur	inntøkur pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum		
Farmur					10.289.000
Ferðatølk til/frá Aberdeen - kr.	99.677	2	11		4.399.000
		1	40		1.781.000
Inntøkur ferðafólk					6.180.000
Inntøkur Skotlandssigling					16.469.000

Inntøkur - Suðuroyarsigling og Skotlandssigling	11.300.000	16.469.000
---	------------	------------

Hall av rakstri av leiðunum til Suðuroynna og til Skotlands	6.855.450	6.028.147
---	-----------	-----------

Viðmerking: við er ikki partur av umsiting og lastbilum
við skal eisini verða roknaður kapitalkostnaður av Smyrli og Teistanum

Meting A

A: Tórshavn - Aberdeen - Esbjerg

FYRIBILS meting av útreiðslum og inntøkum av sigling Tórshavn-Aberdeen-Esbjerg

Fastar útreiðslur til skipið - viðlíkahald og trygging	5.000.000
--	-----------

lónarútreiðslur	pr. ferð	ferðir	
Tórshavn-Aberdeen	113.900	49	5.581.100
Aberdeen-Esbjerg	113.900	49	5.581.100
korreksión - manningartal	29 móti 24 við Smyrli		
korreksión - FAS	72% av lónarútreiðslum		
korreksión - betri nýtsla av manning	85% av lónarútreiðslum		11.162.200

Rakstur av skipi	kostnaður	vikur	
olja, havnapeningur - avgreiðsla og rakstur	pr. ferð	/ferðum	
Tórshavn-Aberdeen	238.000	49	11.662.000
Aberdeen-Esbjerg	238.000	49	11.662.000
korreksión - generelt í mun til Smyril	1,3		23.324.000

Samanteljing - raskstrarútreiðslur	39.486.200
Hovudskrivstova - farma- og ferðamannadeild	4.000.000
Pakkhúisleiga - avgreiðsla av skipi	1.000.000
útreiðslur áðrenn avskrivning	44.486.200

Farmainntøkur	trailarar pr. ferð	trailarar við umborð	tómir trailarar	nøgd pr. ferð	inntøkur pr. ferð	i tal av vikum	nøgd	árligar farmainntøka
Tórshavn-Aberdeen	16	38	0	245	196.122	49	12.000	9.610.000
Tórshavn-Esbjerg	22			337	251.020	49	16.500	12.300.000
Aberdeen-Esbjerg	12	34	0	180	84.000	49	8.820	4.116.000
Esbjerg-Aberdeen	12	26	8	180	84.000	49	8.820	4.116.000
Esbjerg-Tórshavn	14			204	122.449	49	10.000	6.000.000
Aberdeen-Tórshavn	4	18	20	61	30.612	49	3.000	1.500.000

meðalnøgd netto í trailara 15 tons

meðalprisur trailari - Aberdeen-Esbjerg 7000 kr.

Farmainntøkur	37.642.000
---------------	------------

Ferðafólkainntøkur	ferðafólk pr. ferð	ferðafólk við umborð		inntøkur pr. ferð	i tal av vikum	ferðafólka- inntøkur
Tórshavn-Aberdeen	100	125		65.000	49	3.185.000
Tórshavn-Esbjerg	25			30.000	49	1.470.000
Aberdeen-Esbjerg	25	50		16.250	49	796.250
Esbjerg-Aberdeen	25	50		16.250	49	796.250
Esbjerg-Tórshavn	25			30.000	49	1.470.000
Aberdeen-Tórshavn	100	125		120.000	49	5.880.000

innt. pr. ferðandi Tórshavn-Aberdeen 650

innt. pr. ferðandi Aberdeen-Esbjerg 650

innt. pr. ferðandi Tórshavn-Esbjerg 1200

Ferðafólkainntøkur	13.597.500
--------------------	------------

Árligar inntøkur - sigling Tórshavn-Aberdeen-Esbjerg	51.239.500
--	------------

Avlop áðrenn rentur og avskrivning	
Eftir til rentur og avskrivning av skipi	6.753.300

Inntoka A

A	Útflutningur/Innflutningur			Tórshavn-Aberdeen			Tórshavn-Esbjerg			ÍALT			
	minimum	maximum	íalt 99	nogd	sjófrakt	inntoka	nogd	sjófrakt	inntoka	við 99	marknaðarpartur	sjófrakt	inntoka
	tons	tons	tons	tons	kr./kg	tús. kr.	tons	kr./kg	tús. kr.	tons		kr./kg	tús. kr.
Ísaður laksur	5.000	12.000	8.000	3.000	0,88	2.640	2.000	1,00	2.000	5.000	63%	0,93	4.640
Heilur fiskur	10.000	28.000	20.000	3.500	0,88	3.080	500	1,00	500	4.000	20%	0,90	3.580
Fersk fløk	4.000	6.000	7.500	3.000	0,88	2.640	2.000	1,30	2.600	5.000	67%	1,05	5.240
Saltfiskur	7.000	13.000	11.000	500	0,50	250	4.000	0,60	2.400	4.500	41%	0,59	2.650
Frystur fiskur	30.000	44.000	32.000	2.000	0,50	1.000	8.000	0,60	4.800	10.000	31%	0,58	5.800
<i>íalt</i>			78.500	12.000	0,80	9.610	16.500	0,75	12.300	28.500	36%	0,77	21.910
Innflutningur			50.000	3.000	0,50	1.500	10.000	0,60	6.000	13.000	26%	0,58	7.500
<i>íalt - farmur til/frá Føroyum</i>			128.500		0,09	11.110	26.500	0,69	18.300	41.500	32%	0,71	29.410
harafturat Aberdeen-Esbjerg													8.232
<i>Íalt inntøkur av farmi</i>													37.642

RORO-skip - Tórshavn-Drelnes-Aberdeen-Esbjerg - mettar farmainntøkur og marknaðarpartar

- tøk hava verið tol yvir útflutningin í tonsum; men innflutningsnogdin er bert mett

Meting B

B: Tórshavn-Suðuroy-Scrabster

Fastir árligir kostnaðir fyri bæði sigling til Suðuroynna og til Skotlands				Suðuroy-Tórshavn kostnaður	Skotlandssigling kostnaður
Felagsskip Smyril ella nýggjur Smyril	3.832.000	lutfall til Suðuroy 79%	lutfall til Skotlands 21%	3.010.857	821.143
Avloysaraferja Dúgván ella nýggj Dúgva	1.910.000	lutfall til Suðuroy 25%		477.500	0

Suðuroy-Tórshavn - aftur og fram	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum	árligur kostnaður	árligur kostnaður
Smyril/nýggjur Smyril	28.270	9	50	12.721.500	0
Dúgván	15.000	2	34	1.020.000	
katamaranur - 16 vikur um summarið	5.160	9	2	270.000	
		3	16	247.680	

Tórshavn-Skotland	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum		
til/frá Scrabster	198.445	1	50		9.922.256

Rakstrarútreiðslur av sigling til Suðuroynna og til Skotlands Skotland og Suðuroy - Samanteljing - árligar útreiðslur	17.747.537	10.743.399
--	------------	------------

Inntøkur

	árligar inntøkur	árligar inntøkur
Suðuroyarsigling mett sama inntøka sum í 1995	11.300.000	

Skotlandssigling	inntøkur pr. ferð	ferðir pr. viku	i tal av vikum		
Farmaflutningur	142.190	1	50		7.109.500
Ferðafólkaflutningur	100.000	1	50		5.000.000
ferðandi pr. ferð hvønn vegin	100				
sola pr. ferðandi - ferðaseðil og matur o.l.	500				
Ialt inntøkur - Skotlandssigling					12.109.500

Inntøkur til Suðuroyarsigling og Skotlandssigling	11.300.000	12.109.500
---	------------	------------

Hall av rakstri av sigling til Suðuroynna	6.447.537	
Avlop av rakstri av sigling til Skotlands		1.366.101
Sammeting - hall 1995	6.855.450	6.028.147
minking av rakstrarhalli	407.913	7.394.248

Viðmerking: við er ikki partur av umsiting og lastbilum
við skal eisini verða roknaður kapitalkostnaður av skipi til Suðuroy og Skotlandssigling

Alt B summar

	Suðuroy-Tórshavn Scrabster-Drelnes-Tórshavn					Ferjan Smyril ella katamaran	Tórshavn-Suðuroy Tórshavn-Drelnes-Scrabster				
	úr Scrabster	úr Vági	á Drelnesi	av Drelnesi	í Tórshavn		úr Tórshavn	á Drelnesi	í Vági	av Drelnesi	í Scrabster
mánadag				06.10	08.25	Smyril	17.30	19.45			
týsdag				07.00	09.15	Smyril	17.30	19.45			
mikudag		15.00		07.00	09.15 17.30	Smyril Smyril	09.45 18.30		12.15		
hósdag				07.00	09.15	Smyril	17.30	19.45			
fríggjadag				06.10 13.00 19.00	08.25 15.15 21.15	Smyril Smyril Smyril katamaran Smyril	10.00 16.00 20.00 22.30	12.15 18.15 21.15			
leygardag		17.00		08.00 18.00	09.15 19.15	Smyril katamaran katamaran Smyril	10.30 20.00	11.45 21.15			12.30
sunnudag				08.00 17.15	07.00 09.15 19.30	Smyril katamaran Smyril	09.45 20.00	12.00 22.15			

B - um summarið er møgult at hava hesa ferðaætlanina

Nýggj ferja, sum er størri enn Smyril, verður keypt fyri verandi Smyril skjótast gjørligt

Roknað er í hesari uppseting við katamarani, sum tekur umleið 120 fólk og siglir umleið 25 fj./tíman, sum umhugsað verður at keypa.

Verður hesin ikki keyptur, verður í staðin skipan, har Dúgvuna siglir suður fríggjakvöld og norður leygarmorgun, Pride siglir síðan sum nú av Sandi leygarmorgun og norður seinnapartin, suður aftur leygarkvöldið og norður sunnumorgun. Gamla Ternan verður so nýtt í sigling um Leirviksfjørð fríggjakvöld og leygardag fyrrapart.

Alt B vetur

	Suðuroy-Tórshavn Scrabster-Drelnes-Tórshavn					Ferja	Tórshavn-Suðuroy Tórshavn-Drelnes-Scrabster				
	úr Scrabster	úr Vági	á Drelnesi	av Drelnesi	í Tórshavn		úr Tórshavn	á Drelnesi	í Vági	av Drelnesi	í Scrabster
mánadag				06.10	08.25	Smyril	17.30	19.45			
týsdag				07.00	09.15	Smyril	17.30	19.45			
mikudag		15.00		07.00	09.15 17.30	Smyril Smyril	09.45 18.30		12.15		
hósdag				07.00	09.15	Smyril	17.30	19.45			
friggjadag				07.00 13.00	09.15 15.15	Smyril Smyril Dúgván	10.00 17.30 20.00	12.15 19.45 23.00		20.30	
leygardag				06.10	09.10	Smyril Dúgván Smyril	20.00	23.00			09.30
sunnudag			08.00	06.10 10.00 17.15	09.10 12.15 19.30	Dúgván Smyril Smyril		14.00 16.15 20.00			

B - um veturin er møguligt at hava hesa ferðætlanina

Tað verður roknað við, at Smyril verður skiftur út við størri og betri egnað skip rættiliga skjótt. Viðvíkjandi Dúgvuni verður mettt, at hon verður skift út við skip av áleið somu stødd, men gjørt til kombinátiónina eykaferja um Leirvíksfjørð og til sigling um Suðuroyarfjørð - tað vil siga við stabilisatorum og møguliga eisini við síðuportri..

Meting C

C: Framhald av verandi leið við betri skipi í FAS-skipan

Fastir árligir kostnaðir fyri bæði sigling til Suðuroynna og til Skotlands	Suðuroy-Tórshavn kostnaður		Skotlandssigling kostnaður
	árligur kostnaður	lutfall Suðuroy lutfall Skotland	
Smyril - fastur árligur kostnaður	3.832.000	100%	3.832.000
Teistin - fastur árligur kostnaður	3.832.000	100%	3.832.000
Dúgván - sum avloysaraferja til Suðuroynna mett 1/4 av fastu útreiðslunum	1.910.000	25%	477.500

Suðuroy-Tórshavn - aftur og fram	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	í tal av vikum	árligur kostnaður	árligur kostnaður
Teistin ella Smyril	28.270	10	23	6.502.100	
		9	26	6.615.180	
		7	3	593.670	
Dúgván	15.000	3	3	135.000	

Tórshavn-Skotland	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	í tal av vikum		
til/frá Aberdeen	147.381	2	11		3.242.386
olja, havnapeningur, avgreiðslur og rakstur		1	40		5.895.247
				olja, havnapeningur o.l.	9.137.633

til/frá Aberdeen	94.046	2	11		2.069.007
lønarkostnaður		1	40		3.761.831
FAS-skipan	72%				
Effektivari lønarskipan	85%			íalt løn	5.830.838

Útreiðslur til Smyril, Teistan og Dúgvuna					
Skotland og Suðurov - Samanteljing - árligar útreiðslur				18.155.450	18.800.472

Inntøkur

	árligar inntøkur	árligar inntøkur		
Suðuroyarsigling mett sama inntøka sum í 1995	11.300.000			
Skotlandssigling				
Ferðafólkainntøkur	inntøkur pr. ferð	ferðir pr. viku		
Farmur		í tal av vikum		
			13.455.000	
Ferðafólk til/frá Aberdeen - kr.	130.000	2	11	2.860.000
		1	40	5.200.000
ferðandi pr. ferð hvønn vegin	100			8.060.000
sola pr. ferðandi - ferðaseðil og matur o.l.	650			21.515.000
Inntøkur - Suðuroyarsigling og Skotlandssigling	11.300.000			21.515.000

Hall av rakstri av ferjum+A14 til Suðuroynna	6.855.450	
Avlop av rakstri av Skotlandssigling		2.714.528
Sammeting - hall 1995	6.855.450	6.028.147
minking av rakstrarhalli	0	8.742.675

Viðmerking: við er ikki partur av umsiting og lastbilum
við skal eisini verða roknaður kapitalkostnaður av Suðuroyarskipið og Skotlandsskipið

Meting D

D: Verandi farleið verður niðurløgd og onki sett í staðin

Fastir árligir kostnaðir fyri teirra sigling til Suðuroynna			árligur kostnaður
Suðuroyarskip - fastur árligur kostnaður	3.832.000	siglur	3.832.000
Dúgván - sum avloysaraferja til Suðuroynna mett 1/4 av føstu útreiðslunum	477.500	siglur	477.500

Suðuroy-Tórshavn - aftur og fram	kostnaður pr. ferð	ferðir pr. viku	í tal av vikum	árligur kostnaður
Teistin ella Smyril	28.270	10	23	6.502.100
		9	26	6.615.180
Dúgván	15.000	9	3	405.000

Útreiðslur til Suðuroyarsigling Suðuroy - Samanteljing - árligar útreiðslur	17.831.780
--	------------

Inntøkur

árligar inntøkur

Suðuroyarsigling mett sama inntøka sum í 1995	11.300.000
--	------------

Hall av sigling til Suðuroynna	6.531.780
--------------------------------	-----------

sammeting - hall 1995 - sigling til Suðuroynna	6.855.450
sammeting - hall 1995 - sigling til Aberdeen	6.028.147
íalt - hall 95 - Skotland og Suðuroy	12.883.597
minking av rakstrarhalli	6.351.817

Viðmerking: við er ikki partur av umsiting og lastbilum
við skal eisini verða roknaður kapitalkostnaður av Smyrli

