

MARKAÐURINN

Miðvikudagur 29. ágúst 2018

31. tölublað | 12. árgangur

FYLGIRIT FRÉTTABLAÐSINS UM VIÐSKIPTI OG FJÁRMÁL




ROLEX
OYSTER PERPETUAL
DATEJUST 41




MICHELSEN
ÚRSMÍÐIR
Laugavegur 15 - 101 Reykjavík
511 1900 - www.michelsen.is

Flugfélögin á krossgötum

Icelandair mun að óbreyttu brjóta lánaskilmála eftir að afkomuspá félagsins var lækkuð um liðlega þriðjung. Hlutaþræfaferð lækkað um 76 prósent frá hæsta tindi. Pantanabókin í útboði WOW air opnuð í dag og líklegt að félagið gefi út breytanleg skuldaþræfa. Mörg evrópsk flugfélög þurfa nauðsynlega á því að halda að flugfaragjöld hækki.

»2,4,6,7

 Ég trúir áfram að þetta sé góð fjárfesting.

Úlfar Steindórsson,
stjórnarformaður
Icelandair



»2
WOW skoðar útgáfu breytanlegra skuldabréfa

Fjárfestar geta þá breytt bréfunum síðar í hlutafé í flugfélaginu. Pantanabókin verður opnuð í dag og áætlað er að skuldabréfaútboðið klárast á næstu dögum. Nokkrir lífeyrissjóðir útloka ekki þátttöku í útboðinu.

»2
Eaton Vance selur stóran hlut í N1

Sjóðir fyrirtækisins hafa á síðustu vikum selt næri 5 prósentu hlut. Hafa einnig selt stóran hlut í Icelandair og minnkað við sig í tryggingafélagunum.

»4
Stjórnendur Festar fengu 344 milljónir

Sex lykilstjórnendur fengu samlagt um 344 milljónir króna greiddar þegar kaupþrættarsamningar þeirra voru gerðir upp fyrr á árinu í tengslum við sölu á smásölukeðjunni til N1.



**EINSTÖK
BARNAGLERAUGU**



FRÁ LINDBERG

Optical Studio

SMÁRALIND • LEIFSSTÖÐ • KEFLAVÍK





MAZDA



MAZDA CX-5 AWD

ÆVINTÝRIN BÍÐA ÞÍN

Hönnuðir Mazda leggja hjarta sitt og sál í að hanna bíla sem uppfylla ströngustu kröfur þínar um þægindi, akstursupplifun, gæði og öryggi.

Nýr Mazda CX-5 hefur verið endurhannaður að utan sem innan.

Hann er þægilegur jafnt fyrir ökumann sem og farþega.

Mazda CX-5 ber af í sínum flokki og búinn öllu því besta frá Mazda.

**KOMDU, REYNSLUAKTU & UPPLIFÐU
MAZDA CX-5 AWD**

ELSKAÐU AÐ KEYRA MAZDA

VERÐ FRÁ 5.190.000 KR.



Öruggur staður til að vera á

Bíldshöfða 8 S. 515 7040
110 Reykjavík

Tryggvabraut 5 S. 515 7050
600 Akureyri

Nýir og notaðir bílar:
Sölueldir eru opnar virka daga kl. 9-17
og laugardaga kl. 12-16

mazda.is

„Ekki ólíklegt“ að lánaskilmálar brotni

Forstjóri Icelandair Group segir að félagið sé fjárhagslega sterkt og geti auðveldlega unnið úr stöðunni komi hún upp. Stjórn Icelandair Group mun ræða hver ábyrgð hennar sé en félagið hefur birt þrjár afkomuviðvaranir í ár. Forstjórinn sagði starfinu lausu.

Helgi Vífill
Júlíusson
helgivifill@frettabladid.is



Úlfar Steindórsson, stjórnarformaður Icelandair Group, segir að ýmislegt hafi farið í gegnum hugann þegar Björgólfur Jóhannsson, forstjóri fyrirtækisins, sagði upp störfum á mánudag. „Annað væri óeðlilegt,“ segir hann spurður hvort hann hafi leitt hugann að því að víkja úr starfi þegar forstjórinn tilkynnti um uppsögn sína á mánudag.

Icelandair Group hefur birt þrjár afkomuviðvaranir það sem af er ári. Á árunum 2012 til 2016 gekk reksturinn vel og náði markaðsvirðið 187 milljörðum króna vorið 2016. Það segir sína sögu að nú er markaðsvirðið tæplega 34 milljarðar króna. Að teknu tilliti til arðgreiðslna nemur lækkunin 76 prósentum. Félaginu hefur ekki auðnast að fleyta kostnaðarhækkunum út í miðaverð eða sníða stakk eftir vexti samhliða aukinni samkeppni frá laggjaldaflugfélögum. Félagið stendur hins vegar fjárhagslega vel og var með 32 prósent eiginfjárlutfall við lok júní.

Bogi Nils Bogason, sem sestur er tímabundið í stól forstjóra Icelandair Group og fjármálastjóri samstæðunnar í áratug, segir aðspurður að ef fram fari sem horfi sé hins vegar „ekki ólíklegt“ að félagið muni brjóta lánaskilmála. „Félagið er fjárhagslega sterkt og með mikinn sveigjanleika í efnahagsreikningi. Við getum unnið mjög auðveldlega úr því ef á þarf að halda.“ Icelandair Group eigi miklar eignir sem séu að langmestu leyti óveðsettar.

Samkvæmt lánakvöðum mega vaxtaberandi skuldir ekki vera meiri en sem nemur 3,5 sinnum hagnaði fyrir fjármagnsliði og afskriftir (EBITDA) síðustu tólf mánaða. Vaxtaberandi skuldir voru í lok júní 343 milljónir dala. Áætlað er að skuldirnar verði um 393 milljónir dala í árslok 2018 og ef miðað er við að EBITDA ársins verði 90 milljónir dala, sem er meðaltal afkomuspár stjórnenda, verða skuldarnar tæplega 4,4 sinnum EBITDA.

Stjórnin mun ræða ábyrgðina

Úlfar segir að stjórnin muni þurfa að ræða hver ábyrgð hennar sé. „Stjórnin mun ræða það og ræða við hluthafa.“ Úlfar hefur setið hvað lengst í stjórn Icelandair Group af stjórnarmönnum eða frá september 2010. Blaðamaður nefnir að umtalsverðar breytingar hafi átt sér stað á undanengnum árum á stjórn félagsins. „Það er alltaf þannig að sá sem er á staðnum þegar illa gengur situr uppi með það. Óháð því hvort það sé hægt að tengja hann við það með einhverjum hætti eða ekki.“

Að sögn Úlfars mun sá tími sem þarf til að ráða nýjan forstjóra vera nýttur til að vanda valið. „Það þýðir



Snorri Jakobsson, greinandi Capacent, segir vandann í mörgum atvinnugreinum vera ósjálfbær kostnaðaraukning. FRETATABLADIÐ/ERNIR

Hlutabréfaverð féll um 17 prósent

Hlutabréfaverð Icelandair Group féll um 17 prósent í gær í kjölfar afkomuviðvörunar. Afkomuspá stjórnenda Icelandair Group lækkaði hins vegar nokkuð meira eða um 29-33 prósent. Miðlarar á markaði segja að markaðurinn hafi verið búinn að verðleggja lægri afkomu á þessu ári í hlutabréfaverði en félagið gerði ráð fyrir. Stjórnendur Icelandair Group reikna með að hagnaður fyrir afskriftir og fjármagnsliði verði 80-100 milljónir dollara í ár. Til samanburðar var sá hagnaður 220 milljónir dollara árið 2016.

samt ekki að við ætlum að eyða einhverjum mánuðum í verkið. Það liggur ljóst fyrir.“ Hinn 13. ágúst fjárfesti Úlfar, sem á helmingis hlut í Toyota á Íslandi, fyrir 100 milljónir króna í Icelandair Group. Brefin hafa lækkað um 15 prósent frá kaupnum. „Ég trúi áfram að þetta sé góð fjárfest-

Gengi hlutabréfanna er nú hið sama og um miðjan ágúst 2012. Að teknu tilliti til arðgreiðslna nemur gengislækkunin frá hæsta tíndi ársins 2016 76 prósentum. Lífeyrissjóðir eiga um 55 prósent í flugfélaginu, miðað við síðasta opinbera hluthafalista. Lífeyrissjóður verslunarmanna er þeirra stærstur með 14 prósent hlut en vegið kaupgengi eignarhlutar sjóðsins í Icelandair er 3,7. Arðsemin með arðgreiðslum er 149 prósent eða að meðaltali 17 prósent á níu árum.

ing,“ segir hann.

Elvar Möller, sérfræðingur í greiningerdeild Arion banka, segir að samhliða því að enn eina ferðina sé félagið að upplýsa markaðinn um að það sé eitthvað í að meðalfargjöld fari að hækka sé það að víðurkenna að vandinn virðist vera dýpri en svo

að það sé einungis ytri áhrifaþættir sem það þurfi að kljást við. „Afkomuviðvöruninni gengst Icelandair við því að hagræðingaræðir hafi ekki gengið nægilega hratt og vel fyrir sig ásamt því að þær breytingar sem gerðar voru á leiðakerfi félagsins í byrjun þessa árs hafi valdið misvægi á milli flugframboðs til Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar. Það hafi meðal annars leitt til þess að spálikón hafi ekki virkað sem leið til lægri tekjuspár.“

Krefjandi að taka við keflinu

Sveinn Þórarinnsson, sérfræðingur á hagfræðideild Landsbankans, segir að það verði örugglega krefjandi verkefni fyrir nýjan forstjóra Icelandair Group að taka við keflinu. „Það hefur skapast ákveðin fyrirtækjamening og fyrirtækið er stórt. Viðkomandi þarf því að taka erfiðar ákvarðanir og mun eflaust rekast á vegg. Nú reynir enn fremur á stjórn Icelandair Group. Hún ræður nýjan forstjóra. Stjórnin velur hvers lags típu af stjórnanda hún hefur mesta trú á miðað við þær

Ég trúi áfram að þetta sé góð fjárfesting.

Úlfar Steindórsson, stjórnarformaður Icelandair Group sem fjárfesti fyrir 100 milljónir í félaginu fyrir skömmu



aðstæður sem uppi eru. Þetta verður stór stefnumarkandi ákvörðun.“

Snorri Jakobsson, greinandi hjá Capacent, segir að það hafi verið viðloðandi við íslenskt atvinnulíf að það megi aldrei tala um filin í herberginu. „Fyrir hrun mátti ekki fjalla um fjármögnunarfunda og mikla viðskiptavild í bókum félaga. Í dag hefur verið ósjálfbær kostnaðaraukning í mörgum atvinnugreinum. Það skyldi engan furða að það var hrun hér fyrir 10 árum. Spurning hvað við Íslendingar höfum lært á þessum tíu árum,“ segir hann.

Stjórnendur Festar fengu 340 milljónir við uppgjör á kaupréttum

Sex lykilstjórnendur smásölukeðjunnar Festar, þar á meðal Jón Björnsson forstjóri, fengu samanlagt um 344 milljónir króna greiddar þegar kaupréttarsamningar þeirra voru gerðir upp fyrir á árinu í tengslum við sölu á keðjunni til N1.

Við stofnun Festar, sem hefur meðal annars rekið verslanir undir merkjum Krónunnar og ELKO, árið 2014 voru lykilstjórnendur og forstjóra veittir kaupréttir á allt að 22,4 milljónum hluta í smásölukeðjunni. Var gert

råd fyrir að kaupréttur hvers og eins stjórnanda áynnist í nokkrum afköngum á fjögurra ára tímabili en að kaupréttirnir yrðu gerðir upp ef það kæmi til sölu á félaginu.

Í ársreikningi Festar fyrir síðasta rekstrarár, sem lauk í febrúar á þessu ári, kemur fram að kaupréttarsamningarnir hafi verið gerðir upp í lok tímabilsins með fyrirvara um endanlega sölu á keðjunni. Var virði kaupréttargreiðslnanna 344,5 milljónir króna en umrædd fjárhæð var gjald-



Jón Björnsson, forstjóri Festar

færd í rekstrarreikningi smásölukeðjunnar á rekstrarárinu.

Samkeppnisfirtillitid samþykkti sem kunnugt er kaup N1 á Festi í lok júlímánaðar gegn skilyrðum en sam-einuðu félagi N1 og Festi ber meðal

annars að selja frá sér fimm eldsneytisstöðvar, þar af þrjár stöðvar undir merkjum Dællunnar, og eina dagvöruverslun á Hellu.

Auk Jóns eru helstu stjórnendur Festar meðal annars Gréta María Grétarsdóttir fjármálastjóri, Þórarinn Ingi Ólafsson, framkvæmdastjóri fasteignasviðs, Gestur Hjaltason, framkvæmdastjóri ELKO, og Viðar Örn Hauksson, framkvæmdastjóri Bakkans vóruhótel.

Alls námu laun, hlunnindi, kaup-

aukgreiðslur og greiðslur vegna kaupréttta til stjórnar, forstjóra og annarra lykilstjórnenda Festar um 721 milljón króna á síðasta rekstrarári borðið saman við 340 milljónir króna á fyrra rekstrarári, að því er fram kemur í ársreikningnum.

Eggert Þór Kristófersson, sem hefur starfað sem forstjóri N1 frá byrjun árs 2015, verður forstjóri sameinaðs félags N1 og Festar en Jón Björnsson mun gegna starfi framkvæmdastjóra Krónunnar. – kj

Do you want to be a part of the Össur team?

If you are looking for an opportunity to make a real difference in people's lives, Össur might be the place for you.

LEAD WEB DEVELOPER

Össur seeks an ambitious, positive and organized fast learner who is curious to try the latest technology with the ability to design, develop and deliver high-quality software. This individual will be a part of a team of developers, solution architects and technical leads that will focus on developing and maintaining Össur web applications.

QUALIFICATIONS

- University degree in computer science, engineering or comparable education.
- Experience the design and documentation of software solutions.
- At least 5 years of experience in .NET software development.
- Experience working in software development teams.
- Extensive knowledge of modern Javascript, HTML, CSS.
- Knowledge or experience of CMS or e-commerce systems advantage.
- Drive and passion to design, implement and deliver a solution from an idea to the last detail.
- Innovative mindset and a passion to create great software.
- Highly proficient in spoken and written English.
- Strong communication skills and a team player.

FRONT-END DEVELOPER

Össur seeks a highly motivated and proactive individual that can help us shape our digital future. Össur is working with the latest web technologies and we are looking for a front-end innovator who has a sense for UI/UX interactions and can work with designers and be a part of a global web team.

QUALIFICATIONS

- University degree in computer science, engineering or comparable education.
- Experience working in software development teams.
- At least 3 years of working experience with front-end technologies (AngularJS, ReactJS or equivalent).
- Extensive knowledge of modern JavaScript, HTML, CSS.
- Knowledge or experience of working with structured web platforms (CMS).
- Proficient understanding of UI and general web functions and standards.
- Experience working with latest web technologies.
- Knowledge or experience of MVC design patterns.
- Proficient understanding of cross-browser compatibility issues and ways to work around them.
- Understanding of SEO principles considered an advantage.
- Understanding of web optimization techniques.
- Working knowledge in Illustrator, Photoshop or XD is considered an advantage.
- Highly proficient in spoken and written English.
- Strong communication skills and a team player.

NAV SPECIALIST

Össur seeks, an ambitious, positive and organized individual to work in a powerful team of NAV specialists that are managing the technical roadmap, implementation, updating and coordinating processes globally in Dynamics NAV.

RESPONSIBILITIES

- Programming, maintenance and operation of Microsoft Dynamics NAV.
- Analysis and documentation of requirements and processes.
- Communication with external service providers.

QUALIFICATIONS

- Extensive experience in programming and operations on Microsoft Dynamics NAV.
- University degree in line with responsibilities of the function.
- Self-driven but able to collaborate well within the team.
- Highly proficient in spoken and written English.
- Strong communication skills and a team player.

Application period ends on September 3rd, 2018.

Please apply on our website: ossur.is/mannaudur under the appropriate position.

For further information contact Human Resources +354 515 1300.



Dýr olía þyngir róður evrópskra félaga

Afkoma evrópskra flugfélaga fer versnandi vegna hækkunar á oliuverði og launum. Greinandi segir mörg flugfélög þurfa nauðsynlega á því að halda að flugfargjöld hækki. Fjárfestar og stjórnendur flugfélaga telja sameiningar á evrópskum flugmarkaði óumflýjanlegar.

Kristinn
Ingi Jónsson
kristinn@frettabladid.is



Þúast má fastlega við því að afkoma af rekstri evrópskra flugfélaga versni í ár frá fyrra ári, að mati sérfræðinga greiningarfyrirtækisins Scope Ratings, sem segja erfiða tíma fram undan á flugmarkaði álfunnar. Hækkandi oliuverð, launaskrið, offramboð af flugferðum og verðstríð torvelda öllum nema stærstu flugfélögum í Evrópu að lifa af, að sögn greinendanna, og gæti jafnvel ógnað framtíð þeirra minni flugfélaga sem hafa á undanförunum árum skuldbætt sig verulega til þess að stækka flugflota sinn.

Sigurður Örn Karlsson, greinandi hjá IFS, segist í samtali við Markaðinn búast við því að róðurinn verði áfram þungur hjá evrópskum flugfélögum. Mörg þeirra þurfi nauðsynlega á því að halda að flugfargjöld hækki, það eigi sérstaklega við um þau félög sem verja ekki eldsneytiskaup sín fyrir sveiflum í oliuverði.

„Margir stjórnendur flugfélaga vonuðust eftir því að fargjöldin myndu hækka á þessu ári en það hefur ekki orðið raunin hingað til. Spurningin er hvernær það gerist,“ segir Sigurður Örn.

Fyrir í sumar lækkuðu IATA, alþjóðasamtök flugfélaga, spá sína um afkomu flugfélaga heimsins fyrir yfirstandandi ár um tólf prósent frá fyrrri spá í desember í fyrra. Ástæðurnar voru sagðar hærri verð á flugeldsneyti, en það hefur rokið upp um meira en 40 prósent á síðustu tólf mánuðum, og vaxandi launakostnaður. Alexandre de Juniac, forstjóri IATA, sagði við það tilefni að kostnaðarhækkunar myndu draga „verulega“ úr hagnaði flugfélaga á milli ára. „Við erum sennilega á toppi uppsveiflunnar. Næsta ár verður ekki eins hagstætt,“ nefndi hann.

Verri horfur á evrópskum flugmarkaði hafa meðal annars birst í lækkanði hlutabréfaverði flugfélaga álfunnar en bréf í félögunum hafa fallið að meðaltali um tæp 12 prósent í verði það sem af er árinu, samkvæmt samantekt IATA. Til samanburðar hefur hlutabréfavitatalan Euronext 100 hækkað um 3,8 prósent á árinu.

Sviptivindar leika um félögin
Íslensku flugfélögin Icelandair og WOW air hafa ekki farið varhluta af breyttum markaðsaðstæðum. Hlutabréfi í fyrrnefnda félöginu hafa hriðfallið í verði á undanförunum vikum og mánuðum en stjórnendur Icelandair Group hafa tvicegis í sumar lækkað afkomuspá félagsins fyrir árið, um 30 prósent í hvort skipti. Sagði forstjórinn, Björgólfur Jóhannsson, starfi sínu lausu í kjölfar síðari afkomuviðvörðunarinnar á mánuðag.

Alls tapaði ferðaþjónustufélagið 6,3 milljörðum króna á fyrstu sex mánuðum ársins en væntingar stjórnenda þess um að kostnaðarhækkunar myndu skila sér í formi hærri meðalfargjalda hafa hingað til ekki gengið eftir.

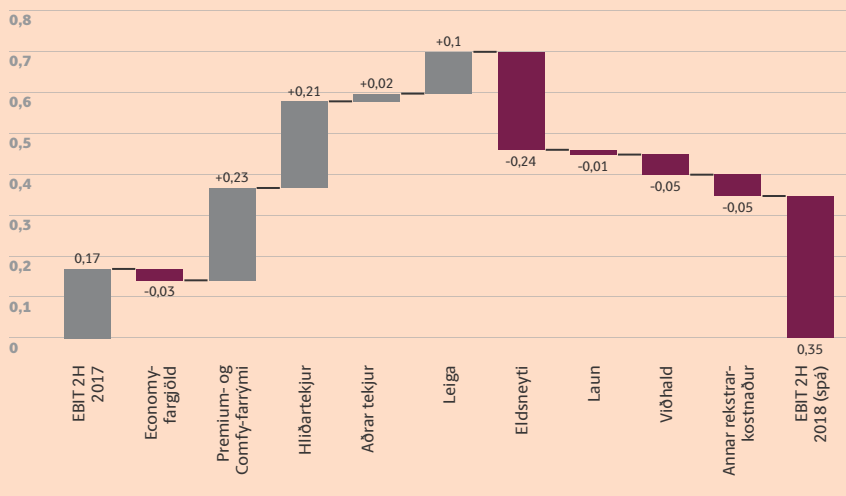
Þá leitir WOW air, með liðsinni norska verðbrefafyrirtækisins Pareto, aukins fjármagns og hyggst afla sér allt að 12 milljarða króna með sölu skuldabréfs til evrópskra fjárfesta. Er skuldabréfaútgáfan hugsuð sem brúarfjármögnun fram að áformuðu útboði WOW air innan 18 mánaða. Rekstrartap flugfélagsins nam ríflega 4,8 milljörðum króna á tímabilinu júlí 2017 til júní 2018 en tapið var um 1,4 milljarðar



Samkeppni í flugi yfir Atlantshafið hefur farið harðnandi á undanförunum árum, einkum fyrir tilstuðlan lággjaldflugfélaga eins og Norwegian og WOW air. Lággjaldflugfélög voru með 0,5 prósetna hlutdeild á Atlantshafsmarkaðinum árið 2013 en í fyrra var hlutfallið komið upp í tæp 10 prósent. FRÉTTABLAÐIÐ/GVA

Þvona hyggst WOW air snúa afkomunni við á síðari helmingi þessa árs

Tekjur og kostnaður WOW air á hvern framboðinn sætiskilómetra



króna allt árið í fyrra. Skúli Mogenssen, forstjóri og stofnandi WOW air, sagði í viðtali við Markaðinn í síðustu viku að til langs tíma væri „æskilegt“ að efla eiginfjárstöðu flugfélagsins en eiginfjárlutfall þess var tæplega 5 prósent í lok júní.

Versnandi arðsemi

Samkvæmt spá greinenda Scope Ratings mun arðsemi evrópskra flugfélaga versna í ár, einkum vegna hækkandi oliuverðs. Í fyrra var EBITDAR félögunna – afkoma fyrir

afskriftir, fjármagnsliði, leigu og skatta – að meðaltali 17,4 prósent af tekjum en hlutfallið var 19,3 prósent þegar það var hvað hæst árið 2015.

„Áframhaldandi hátt eldsneytiserið mun til styttri tíma skaða afkomu fluggeirans,“ skrifaði Daniel Röska, greinandi hjá eignastýringarfyrirtækinu Bernstein, í bréfi til viðskiptavina í sumar en hann telur að aukinn oliukostnaður dregi úr afkomu evrópskra flugfélaga sem nemur allt að þremur milljörðum

evra, jafnvirði 370 milljarða króna, á þessu ári.

Flugfélög nutu meðbyrs á árunum 2015 og 2016 vegna sögulega lágs oliuverðs og ódýrs lánshjálra á fjármálamörkuðum en greinendur Scope Ratings benda á að á þessum tíma hafi mörg veikburða flugfélög fengið ríkulegt svigrúm til þess að skjóta styrkari stoðum undir rekstur sinn. Það svigrúm sé hins vegar ekki lengur fyrir hendi.

Eftir miklar hækkunar á oliuverði síðustu ár er oliukostnaður nú orð-

Margir stjórnendur flugfélaga vonuðust eftir því að fargjöldin myndu hækka á þessu ári en það hefur ekki orðið raunin hingað til.

Sigurður Örn Karlsson, greinandi hjá IFS

inn stærsti kostnaðarliður flugfélaga og vegur að jafnaði um 25 prósent af rekstrarkostnaði félögunna, að sögn IATA. Í greiningu Scope Ratings er hins vegar bent á að vegna stórraukins framboðs og „vægðarlausrar“ samkeppni, sér í lagi í flugi yfir Atlantshafið, hafi flugfélög ekki getað velt oliuverðshækkunum „með fljótlegum hætti“ út í flugfargjöld. Gjöldin hafi af þeim sökum haldist afar lág. „Þessi mikla samkeppni, sem og áform stóru flugfélögunna um að auka markaðshlutdeild sína, gerir félögunum nær ómögulegt að velta kostnaðinum út verðlag,“ segir í greiningunni.

Þau flugfélög sem nýttu tímabil lágs oliuverðs til þess að skuldbæta sig til að stækka flugflotann eru sérstaklega berskjölduð gagnvart kostnaðarhækkunum, að mati sérfræðinganna. Skuldsetningin komi nú í baklið á þeim. Benda þeir meðal annars á versnandi fjárhagsstöðu Norwegian Air máli sínu til stuðnings en norska lággjaldafélagið þurfti fyrr á árinu að gripa til þeirra ráða að afla aukins hlutafjár og selja

Hlutabréf í Icelandair Group lækkuðu í kjölfar viðtalsins við Skúla

Hlutabréf í Icelandair Group lækkuðu umtalsvert í verði í síðustu viku í kjölfar þess að Skúli Mogensen, forstjóri og stofnandi helsta keppnautarins, WOW air, sagði í viðtali við Markaðinn að fyrirséður afkomubati flugfélagsins á síðari hluta ársins byggði aðallega á auknum hlíðartekjum og sölu á „Premium“-sætum. Hann sagði félagið ekki gera ráð fyrir að meðalfargjöld færri hækkandi eða olliuverð lækandi.

Sömu skilaboð komu fram á fundum Skúla með íslenskum fjárfestum í líðinni viku þar sem skuldabréfaútgáfa félagsins var kynnt.

Sigurður Örn segir að væntingar fjárfesta um að WOW air þyrfti að hækka flugfargjöld til þess að rétta framlegð sína af hafi breyst í kjölfar viðtalsins við Skúla. Fjárfestar horfi nú mögulega til þess að verð hækki ekki eins mikið og áður var reiknað



Sigurður Örn Karlsson, greinandi hjá IFS

með. Það gæti hafa birst í lækkingu hlutabréfaferðir Icelandair Group.

Í viðtalinu sagðist Skúli vinna „alla daga að því markmiði okkar að lækka fargjöld og ætluð við að halda því áfram“.

Viðmælandi Markaðarins á fjármálamarkaði nefna einnig að glæra í fjárfestakynningu WOW air, sem kynnt var á umræddum fjárfestafundum, þar sem fram kom að einingakostnaður flugfélagsins væri helmingi lægri en sami kostnaður Icelandair Group, hefði átt þátt í lækkingu hlutabréfa Icelandair. Glæran var síðar

fjarlægð enda byggðist samanburðurinn á röngum forsendum. Var allur kostnaður samstæður Icelandair Group, meðal annars vegna rekstrar hótela og annarra þátta sem tengjast ekki millilanda-flugi, tekinn ranglega inn í jöfnuna.

Sigurður Örn telur sennilegt að Skúli muni reyna að halda verði eins lágu og kostur er og treysta þess í stað á auknar hlíðartekjur. Fargjöldin fari því vart upp á við nema stóru erlendu félögin, sem stýra verðlagningu í flugi yfir hafið, eins og til dæmis Norwegian Air, ákveði að hækka sín verð.

„Miðað við hvað ollu- og launa-kostnaður hefur hækkað mikið undanfarið tel ég afar ólíklegt að fargjöld muni lækka frekar. Þrýstingurinn verður frekar til hækkunar. En það er erftitt að spá því hvað verður,“ segir Sigurður Örn.

nokkrar flugvélar til þess að bregðast við versnandi afkomu.

Hár oliukostnaður og hærri vextir gætu „ógnað“ Norwegian til skemmiri tíma lítið, að sögn Röska. „Ef þú átt hlutabréf í félaginu, þá verður þú að selja. Ef þú getur skortselt bréfin, skortseldu bréfin,“ segir hann. Fjölmargin fjárfestar eru sama sinnis enda hafa hlutabréf í norska félaginu löngum verið þau mest skortseldu á hlutabréfamarkaðinum í Ósló. Á meðal þeirra sem hafa veðið á að bréfin lækki í verði er vognarsjóður heimsþekktu auðjófursins George Soros.

Óvist um þróun fargjalda

Stjórnendur evrópskra flugfélaga telja þó margir hverjir ólíklegt að flugfargjöld haldist til lengri tíma jafn lág og raun ber vitni. „Það er enginn vafi á því að fargjöld munu hækka,“ sagði Michael O’Leary, forstjóri Ryanair, í samtali við Bloomberg fyrir í sumar. „Spurningin er aðeins hvenær það gerist,“ bætti hann við. Undir þetta tók Rickard Gustafson, forstjóri SAS, í viðtali við sama miðil: „Oliuverðshækkunir munu þrýsta framlegðinni niður, ekki einungis hjá okkur, heldur í öllum fluggeiranum. Ef hækkunirnar halda áfram með þessum hætti munum við þurfa að bæta upp

þennan aukna kostnað.“

Sigurður Örn bendir á að lágfargjaldaflugfélög séu hins vegar ekki á þeirri skoðun að hækka þurfi meðalverði. Þau ætli sér að auka tekjur sínar með sölu á öðrum vörum, líkt og með innritunargjaldi fyrir töskur og vali á sætum. Þá séu mörg erlend fullþjónustuflygfélög farin að bjóða upp á lág fargjöld án friðinda.

„JetBlue tilkynnti nýlega að það hefði hækkað verð á farangursheimildum um 15 til 20 prósent til að mæta auknum kostnaði í stað þess að breyta flugfargjöldinu. Því er óvist hvort eða hversu miklar hækkunir verða á flugfargjöldum á næsta ári eða hvort hækkunin muni í meiri mæli koma fram í verði á farangursheimildum, sætisvali, mat og þess háttar,“ segir Sigurður Örn.

Hann nefnir að forstjóri Delta Air Lines hafi sagt í sumar að flugfélagið þyrfti að hækka verð seinna á þessu ári vegna hækkunar á olliuverði. „Talið er að flugfargjöld séu nú 25 til 35 prósent lægri frá New York til Lundúna eða Parísar en þau voru í fyrra. Luftþansa ákvað síðastliðið vor að auka vöruframboð sitt með því að laga sig að samkeppninni, það er í anda lágfargjaldaflugfélaga, og bjóða upp á lágt verð á milli Evrópu og Bandaríkjanna einungis með handfarangi og þurfa við-

skiptavinir því að borga fyrir innritaðan farangur og sætaval, líkt og hjá lágfargjaldaflugfélögum,“ segir Sigurður Örn.

Fleiri flugfélög hafa fylgt í fótspor lágfargjaldaflugfélaganna, að sögn Sigurðar Arnar, og boðið upp á lægra verð án friðinda, líkt og British Airways, Air France, American Airlines og Delta sem hefur auknið framboðið á lágfargjöldum undanfarið misseri.

Sameiningar „óumflýjanlegar“

Greinendur Scope Ratings segja í skýrslu sinni að sameiningar á meðal evrópskra flugfélaga séu „óumflýjanlegar“ nema olliuverð lækki á ný. Spyrja megi hvort öll þau minni félög í álfunni, sem fljúga með færri en 15 milljón farþega á ári, muni geta lifað af í breyttu umhverfi eða hvort stærri félög taki þau yfir.

Samkvæmt samantekt Financial Times er samanlögð markaðshlutdeild sex stærstu flugfélaga í Evrópu aðeins 43 prósent á meðan hlutdeild sex stærstu flugfélaga Bandaríkjanna er um 90 prósent. Í fréttaskýringu blaðsins er bent á að samrunabylgja hafi á sínum tíma gengið yfir bandaríska markaðinn og ekki sé ólíklegt að slíkt hið sama gerist í Evrópu, sér í lagi ef olliukostnaður helst áfram hár. Sam-

Frekari launahækkunir ógna rekstri flugfélaganna

Frekari launahækkunir í fluggeiranum gætu stefnt framtiðarrekstri íslensku flugfélaganna í hættu, að mati Gylfa Zoëga, hagfræðiprófessors og nefndarmanns í peningastefnu nefnd Seðlabanka Íslands. Í skýrslu Gylfa um stöðu efnahagsmála, sem birt var í síðustu viku, segir að ljóst sé að hluti starfsfólks flugfélaga hafi þegar „fengið miklar launahækkunir í krafti stöðu sinnar sem hefur dregið úr samkeppnishæfni félaganna sem nú keppa við lágfargjaldafélög á leiðum frá Íslandi“.

Hann segir þessi áhrif bæstast við áhrif af hækkun olliuverðs sem hafi dregið úr hagnaði flugfélaganna undanfarna mánuði. „Of miklar launahækkunir geta því valdið verulegum rekstrarvandum hjá útflytningsfyrirtækjum og veikt gengi krónunnar sem aftur eykur verðbólgu,“ skrifar Gylfi. Launakostnaður Icelandair Group og WOW air hefur aukist talsvert umfram tekjur félaganna síðustu misseri. Þannig var hlutfall kostnaðarinnar af tekjum fyrrnefnda félagsins 31,4 prósent í fyrra en 24,6 prósent árið 2015 en eins og Fréttablaðið greindi frá fyrr í sumar er hlutfallið umtalsvert hærra en sama hlutfall helstu keppinauta flugfélagsins í Evrópu. Til samanburðar var hlutfallið 21,6



Gylfi Zoëga hagfræðiprófessor

prósent hjá norræna flugfélaginu SAS og 20,9 prósent hjá breska flugfélaginu British Airways á síðasta rekstrarári félaganna.

Þá nam launakostnaður WOW air tæplega 20 prósentum af tekjum flugfélagsins frá júlí 2017 til júní 2018 en hlutfallið var aðeins 15 prósent árið 2016. Er það nokkuð hærra en tíðkast á meðal evrópskra lággjaldaflugfélaga.

Gylfi segir í skýrslu sinni að hugsanleg verkfallsátök geti gengið nærri einstökum fyrirtækjum eins og stóru flugfélögum tveimur og valdið miklu tjóni á eiginfeli þeirra og viðskiptavil ef fella þarf niður flugferir.

„Þótt ekki þurfi að óttast hrún eins og varð árið 2008 geta áföll í þessum geira efnahagslífsins orðið veruleg. Slík áföll myndu draga dikl á eftir sér vegna þess að mikil fjárfesting liggur í rekstri þessara fyrirtækja, skipulagningu flugleiða og allri markaðssetningu. Þessari fjárfestingu er teft í tví-sýnu ef verkfallsáðgerðir lama flug til og frá landinu,“ skrifar Gylfi.

einingar vestanhafs hafi leitt til þess að arðsemi bandarískra félaga sé að jafnaði mun betri en á meðal evrópskra félaga.

Sigurður Örn segir viðbúð að evrópsk flugfélög muni leita leiða til þess að sameinast og ná fram hagregðingu í rekstri. Uppstokkun sé í vændum. Hann bendir á að nokkur félög hafi sýnt Norwegian Air áhuga síðustu mánuði og þá hafi sumir stjórnendur, til dæmis forstjóri Luftþansa, talað skýrt um að frekari sameininga sé að vænta.

„Allir eru að tala við alla þessa stundina. Þetta er litil heimsálf, sagði forstjórinn, Carsten Spohr, á fundi með fjárfestum í sumar.

Michael O’Leary, forstjóri Ryanair, hefur jafnframt sagt „engan vafa“ leika á því að Evrópumarkaðurinn verði í framtíðinni byggður upp á samberilegan hátt og sá þannig

riski. „Sameiningar munu gera það að verkum að það verða fjögur eða fimm mjög stór flugfélög í Evrópu,“ segir hann. Hærra olliuverð muni „þurrka út“ veikburða félög.

Skýr merki er um að flugfélög í álfunni séu þegar farin að huga að sameiningum. Má segja að sú þróun hafi hafist á síðasta ári í kjölfar greiðslubrots flugfélaganna Alitalia, Monarch og Air Berlin.

Erfitt er að segja til um það, að mati Sigurðar Arnar, hvort íslensku flugfélögin séu „inni í myndinni“ hjá stærri flugfélögum. „Vissulega bjóða íslensku félögin upp á áhugaverða flugleggi sem hafa verið að koma vel út en á mötu vegur til dæmis mikill kostnaður félaganna. Launakostnaður Icelandair Group hefur sem dæmi aukist verulega og vegur þungur í rekstri félagsins,“ nefnir Sigurður Örn.

TRYGGÐU ÞÉR CITROËN SENDIBÍL Á FRÁBÆRU TILBOÐI! ALLT AÐ 500.000 KR. AFSLÁTTUR

VERDDÆMI:

CITROËN BERLINGO STUTTUR 1,6 dísil beinsk. VERDLISTAVERÐ MED AUKABÚNAÐI: 2.600.000 KR. MED VSK.

AFSLÁTTUR 300.000 KR.

TILBOÐSVERÐ: 2.300.000 KR. M. VSK
1.854.000 KR. ÁN VSK.

CITROËN JUMPY VAN LANGUR 1,6 dísil beinsk. VERDLISTAVERÐ MED AUKABÚNAÐI: 4.145.000 KR. MED VSK.

AFSLÁTTUR 500.000 KR.

TILBOÐSVERÐ: 3.645.000 KR. M. VSK
2.939.000 KR. ÁN VSK.



Komdu og nýttu þér frábært tilboð! Gildir til 8. sept.

brimborg
Óruggur staður til að vera á

Brimborg Reykjavík
Bíldshóla 8
Sími 515 7040

Brimborg Akureyri
Tryggvabraut 5
Sími 515 7050

Nýir og notaðir bílar:
Söludeildir opnar virka daga kl. 9-17 og laugardaga kl. 12-16

citroen.is



Telja líkur á samruna þýskra bankarisa

Innherjar á þýska fjármálamarkaðinum og hluthafar í Deutsche Bank telja líkur á að bankinn sameinist Commerzbank á endanum. Ekki sé spurning um hvort heldur hvenær. Bankarnir hafa áður átt í viðræðum um samruna sem gæti falið í sér margvíslegan ávinning.

Þorsteinn Friðrik
Halldórsson
tfh@frettbladid.is



Samruni þýsku fjármálarisanna Deutsche Bank og Commerzbank er sagður timaspursmál en Deutsche þarf þó að koma fjárfestingarbankastarfsemi sinni í lag áður en af honum getur orðið.

Financial Times greinir frá því að innherjar á þýska fjármálamarkaðinum og stórir hluthafar í Deutsche telji líklegt að fyrirtækin tvö sameinist. Með heildareignir upp á 1.900 milljarða evra yrði sameinadur banki sá þriðji stærsti í Evrópu á eftir HSBC og BNP Paribas.

Deutsche Bank hóf mikla endurskipulagningu á rekstrinum í vor, sér í lagi á fjárfestingarbankastarfsemi sem hefur átt erfitt uppdráttar. Aforma forsvarsmenn bankans að draga á næstu átján mánuðum úr kostnaði í fjárfestingarbankastarfsemi um einn milljarð evra. Er talið að ljúka þurfi þeirri endurskipulagningu svo að samruninn verði fýsilegur.

„Að slengja saman tveimur veikum mönnum skapar ekki einn heilbrigðan.“ hefur Financial Times eftir viðmælenda sem stendur nærri áhrifamiklum fjárfesti í Deutsche.

Tvær atburðarásir eru sagðar líklegar. Annars vegar að Deutsche átti sig á því að verulegur viðsnúningur á rekstrinum sé ómögulegur án sameiningar. Hins vegar að tilboð berist í Commerzbank frá erlendum keppinauti sem muni þvinga Christian Sewing forstjóra til að leggja fram tilboð.

Haft er eftir greinanda hjá Barclays að sú kostnaðarhagræðing sem samruni hefði í för með sér gæti numið tveimur milljörðum evra á ári, eða sem nemur 27 prósentum af kostnaði Commerzbank. Þannig gæti sameinadur fyrirtæki náð fram nýu prósentu ávöxtun á áþreifanlegu eigið fé.

Annar viðmælandi, háttsettur starfsmaður hjá alþjóðlegum banka, færir rök fyrir því að bæði fjármála-fyrirtækin þurfi á kostnaðarhagræðingu að halda. „Samruninn þarf að ganga í gegn fyrr en síðar,“ segir hann.

Fleira gæti verið fólgið í ávinningi af samruna bankanna en einungis kostnaðarhagræði. Deutsche hefur reitt sig um of á fjárfestingarbankastarfsemi og hefur Sewing sagst vilja efla stöðugri hluta rekstrans



Höfuðstöðvar Commerzbank í Frankfurt gnæfa yfir byggingu Deutsche í Frankfurt. Deutsche er þó stærri banki miðað við markaðsvirði. NORDICPHOTOS/GETTY



Christian Sewing, forstjóri Deutsche Bank

90

Þúsund munu starfa hjá Deutsche eftir uppsagnir á sjö þúsund á þessu ári.

á borð við viðskiptabankastarfsemi. Í þess konar starfsemi hefur Commerzbank þrettán milljónir viðskiptavina og auk þess hefur bankinn sterka stöðu í lánveitingum til litilla og meðalstórra fyrirtækja.

Þá hefur sú staðreynd, að bandaríski framtaksjóðurinn Cerberus, sem hefur veitt Deutsche ráðgjöf í endurskipulagningu fyrirtækisins, hafi tekið stöðu í báðum fyrirtækjunum, knúði fram vangaveltur um mögulegan samruna.

Róttæk endurskipulagning

Fjárhagsstaða Deutsche Bank hefur verið í sviðsljósinu en í apríl var þjóðverjinn Christian Sewing skipaður bankastjóri. Hét hann því að flýta hagræðingu í rekstri bankans

Að slengja saman tveimur veikum mönnum skapar ekki einn heilbrigðan.

Viðmælandi Financial Times.

ildum vakið máls á möguleikanum við stóra hluthafa og háttsetta embættismenn í stjórnkerfinu. Engar formlegar viðræður hafa þó enn átt sér stað síðan 2016.

Bloomberg greindi jafnframt frá því í þessum mánuði að Deutsche og Commerzbank væru í hætta á að detta út úr DAX-vísitölunni sem samanstendur af 30 stærstu fyrirtækjunum á hlutabréfamarkaðinum í Frankfurt. Talið er að greiðsluþjónustan Wirecard, sem hefur 30-faldast í virði á síðustu tíu árum, muni velta Commerzbank úr sessi þegar samsetning vísitölunnar verður tekin til endurskoðunar í september.

Er nefnt í því samhengi að markaðsvirði beggja banka hefur hrunið frá því að það náði hápunktum fyrir fjármálahrúnið. Til að mynda var gengi bréfa í Deutsche 88,46 evrur á hlut í maí 2007 en það stendur nú í tæpum tíu evrum. Sömu sögu er að segja af gengi bréfa í Commerzbank sem skagadi upp í 257 evrur vorið 2007 en gengi síðan þá lækkað niður í 8,4 evrur.

og ráðast í róttækari endurskipulagningu. Hluthafar höfðu fengið nóg af forvera hans, Bretnum John Cryan, eftir þriggja ára taprekstur. Skömmu eftir ráðningu Sewing var tilkynnt um stórfelldar fjölda-upsagnir sem yrðu til þess að fækka starfsmönnum bankans úr 97 þúsund í 90 þúsund fyrir árslok. Mesti niðurskurðurinn verður í fjárfestingarbankastarfsemi bankans en einum af hverjum fjórum starfsmönnum á markaðsviðskiptum verður sagt um störfum.

Þrátt fyrir að afkoma Deutsche á öðrum ársfjórðungi hafi versnað á

milli ára var hún vel umfram væntingar markaðsgreinenda. Bankinn skilaði hagnaði upp á 401 milljón evra eftir skatt á fjórðungi en að jafnaði höfðu spár gert ráð fyrir 159 milljóna evra hagnaði.

Hafa áður átt í viðræðum

Deutsche og Commerzbank áttu í viðræðum sumarið 2016 um mögulegan samruna en niðurstaðan varð sú að hann væri ekki tímabær. Fréttastofa Bloomberg greindi síðan frá því í júní síðastliðnum að Paul Achleitner, stjórnarformaður Deutsche, hefði samkvæmt heim-

Bjartsýni í átján ára hámarki

Mælikvarði á tiltrú neytenda í Bandaríkjunum náði nærri átján ára hámarki í ágúst og fór langt fram úr spám hagræðinga, að því er Wall Street Journal greinir frá.

Um er að ræða vísitölu sem mælir efnahagslega bjartsýni bandarískra heimila en hún hefur ekki verið hærri síðan í október árið 2000. Er hækkun vísitölunnar rakin til uppsveiflu á vinnumarkaði og hækkunar launa.

Svarendur höfðu bæði meiri trú á núverandi stöðu efnahagsmála sem og framtíðarhorfum. Þá sögðust margir huga að stórkaupum á næstu mánuðum.

„Heilt yfir mun þessi sögulega mikla bjartsýni renna stóðum undir heilbrigðan vöxt í einkaneyslu til skemmri tíma,“ segir Lynn Franco, forstöðumaður hagravisa hjá rannsóknarstofnuninni Conference Board sem heldur utan um vísitöluna.



Bjartsýnir neytendur á götum New York-borgar. NORDICPHOTOS/GETTY

Aukin bjartsýni á efnahagsástandið gefur hins vegar til kynna að neytendur séu fullir efasemda um að tollastríð, verðbólga eða aðrir þættir muni veða þungt í hagkerfinu á næstu misserum að mati Jims Baird, fjárfestingastjóra hjá fjármálaáráðgjafarfyrirtækinu Plante Moran. „Það gæti komið neytendum á óvart ef þessir þættir þróast í stór vandamál.“ – tfh

Knattspyrnumenn verjast gjalddeyrissveiflum

Knattspyrnumenn í ensku úrvalsdeildinni reyna eftir fremsta megni að verja háar tekjur sínar gegn áhrifum Brexit, að því er Financial Times greinir frá.

Yfirvofandi úrsögn Breta úr Evrópusambandinu hefur áhrif á fjárhagslegar ákvarðanir leikmanna, sem og knattspyrnufélaga.

Fyrirtækið Argentex, sem sérhæfir sig í gjalddeyrsviðskiptum fyrir íþróttafélög og íþróttamenn, segir að eftirspurn eftir gjalddeyrsvörnum hafi aukist um 43 prósent frá því að koskið var um Brexit.

Þjónustan sem Argentex býður upp á er að lesa gengi gjaldmiðils í nokkra mánuði til á meðal viðskiptavina fyrirtækisins eru leikmenn ríkjandi Englandsmeistarar, Manchester City.

Umfang gjalddeyrisvarna hjá Argentex frá árinu 2016 nemur meira en 100 milljónum punda. Jon Goss, forstöðumaður hjá fyrirtækinu, segir í samtali við Financial



Leikmaður Manchester City með sigurskjöld. NORDICPHOTOS/GETTY

Times að 70 prósent leikmanna í ensku úrvalsdeildinni séu af erlendum uppruna. Það þýði að margir sendi hluta af launum sínum til heimalandsins eða kaupir vörur og þjónustu erlendis. Það sé undirstaða eftirspurnar eftir þjónustunni.

Stór knattspyrnuhljóði á Englandi eru varin fyrir gengissveiflum að því leytnu til að þau fá tekjur í evrum fyrir að keppa á Evrópumótum og í Bandaríkjadólu og gegnum samninga við alþjóðlega styrktaraðila. Smærri félög, sem eru með einleitari tekjurgrunna, eru hins vegar ekki jafn vel varin. Breska pundíð hefur fallið um 14 prósent frá kosningunni um Brexit, þar af um þrjú prósent á síðustu þremur mánuðum.

Manchester United, ríkasta knattspyrnufélag heims, gaf út á síðasta ári að nýir leikmenn hefðu beðið um að fá greitt í evrum frekar en pundum. Þeim beiðnum var hafnað þar sem félagið hafði ekki nægar evrur til ráðstöfunar. – tfh

Bilabúð Benna áskilur sér rétt til breytinga án fyrirvara á verði og búnaði.



Cayenne E-Hybrid - staðalbúnaður: Fjórhlöðadrif, stillanleg fjöðrun, 8-gíra Tiptronic S sjálfskipting með skiptingu í stýri, leðurinnrétting, leiðsögukerfi með Íslandskorti, LED aðalljós, LED afturljós, 19" álfelgur með loftþrýstingsskyngjum, Sport Chrono pakki, fjarlægðarvari að framan og aftan, rafdrifin framsæti með 8 stilingum, hágæða 150w hljóðkerfi með 10 hátölurum, stafrænt mælaborð, 12" háskerpu stjórnborð með snertiskjá, skriðstillir (Cruise Control), sjálfvirk opnun/lokun á afturhlera, tvískipt sjálfvirk miðstöð með loftkælingu, Porsche stöðuleikakerfi (PSM), leðurklætt Sport aðgerðastýri, lykjalaus ræsing, Porsche ferðahleðslustöð, PCM (Porsche Communication Management), Connect Plus, vindskeið á afturhlera, aðfellanlegir hljóarspeglar, litaðar hitaeinangraðar rúður. Sjá meiri staðalbúnað á benni.is

Takmarkalaus snilld.

Nýr rafmagns Porsche

Porsche Cayenne E-Hybrid
476 hestöfl | 700 Nm tog
Hröðun 0-100: 5,0 sek



PORSCHE

**Bilabúð
Benna**

Porsche á Íslandi | Bilabúð Benna:
Vagnhöfða 23 | 110 Reykjavík | S: 590 2000
www.benni.is | www.porsche.is

Opnunartími:
Virka daga frá 9:00 til 18:00
Laugardaga frá 12:00 til 16:00

Skotsilfur



Orðaður við stólinn



Einn af þeim sem eru orðaðir við forstjórastól Icelandair Group, eftir að Björgólfur Jóhannsson sagði starfi sínu lausu á mánudag, er **Jón Björnsson**, forstjóri smásölukeðjunnar Festar. Að sögn kunnugra er nokkuð síðan stjórnarmenn í ferðaþjónustufyrirtækinu fóru, með óformlegum hætti þó, að líta í kringum sig eftir nýjum forstjóra, enda var vitað að Björgólfur hefði hug á því að hætta störfum á næsta ári. Er nafn Jóns sagt vera ofarlega á blaði stjórnarinnar. Jón hefur töluverða reynslu af því að endurskipuleggja rekstur fyrirtækja en hann býti meðal annars rekstri stórverslananna Magasin du Nord og Steen & Ström.

Okurleiga?

Heimavellir greindu frá því í síðustu viku að íbúðaleigufélagið hefði tapað 235 milljónum króna á öðrum fjórðungi ársins. Þetta sama félag hefur margtreað verið sakað um að stunda okurleigu en sem dæmi sagði **Ragnar Þór Ingólfsson**, forstjóri VR, fyrir í sumar að hækkanir leigufélagssins lýstu „bara taumlausri græðgi“.



Lýsing Ragnars og kollega hans kemur ekki heim og saman við þann viðvarandi taprekstur sem hefur verið af leigustarfémi Heimavalla undanfarið. Raunar er arðsemin af leigunni það dræm að fjárfestar værdmeta Heimavelli langt undir bókfærðu virði þess. Markaðsvirðið er meira en fimm milljörðum króna hærra en eigið fé félagsins.

Blæs ekki byrlega

Það blæs ekki byrlega fyrir félögum **Guðbjargar Matthíasdóttur** um þessar mundir. Flest félög í hennar eigu eiga það sameiginlegt að standa höllum fæti en þannig skiluðu heildsalan Íslensk-ameríska, Oddi prentun og umbúðir og Þórmörk, sem er eigandi Árvakurs, öll tapi á síðasta ári, að því er fram kemur í ársreikningi Fram, fjárfestingarfélags Guðbjargar. Guðbjörg er helsti eigandi fyrnefndu félaganna tveggja en á 16,5 prósentu hlut í Þórmörk. Því til viðbótar dróst hagnaður Ísfélags Vestmannaeyja saman um 80 prósent í fyrra. Langbestu afkomunni skilaði hins vegar fasteignafélagið Korputorg.



Fyrsta verslun IKEA á Inndlandi fær góðar viðtökur



Sala í fyrstu verslun IKEA á Inndlandi fer af stað með krafti en verslunin, sem var opnuð fyrir í mánuðinum í borginni Hyderabad í suðurhluta landsins, hefur fengið góðar viðtökur. Stjórnendur sænska húsgagnarísans hyggjast fjárfesta á næstu árum fyrir 1,5 milljarða dala í Inndlandi og er stefnt að opnun fjölmargra verslana. Mikil vaxtartækifæri eru talin vera fyrir hendi í landinu enda fer indversk millistétt sístækkandi. NORDICPHOTOS/GETTY

Ein leið að lægri vöxtum



Ásdís Kristjánsdóttir forstöðumaður efnahagssviðs Samtaka atvinnulífsins

Það eru ýmsar leiðir til að bæta lífskjör almennings og á það bendir Gyflí Zoëga, prófessor í hagfræði, í skýrslu sem hann skrifaði fyrir fyrir stjórnvöld nýverið. Bendir Gyflí réttlæga á að til að bæta lífskjör þurfi að taka tillit til fleiri þátta en fjölda króna í launaumslagi og nefnir sem dæmi að vaxtakjör sem almenningi býðst skipti ekki síður máli. Reinar telur hann ástæðu til að tekin sé til skoðunar þau kjör sem almenningi býðst í viðskiptabönkum hér á landi og kanna hvort hagræða megi í bankakerfinu til að bæta kjör almennings.

Upplegg Gyfla er nokkuð áhugavert í ljósi þess að Gyflí er nefndarmaður í peningastefnunefnd Seðlabankans sem ákvarðar stýrivexti í landinu og beitingu hinna svokölluðu innflæðishafta, sem hafa stöðvað fjárfestingu erlendra aðila í innlendum skuldabréfum frá því

þau voru sett á sumarið 2016. Innflæðishöftin kveða á um að 40% bindiskylda er lögð á fjárfestingar í íslensku skuldabréfum fyrir nýjan erlenda gjaldeyri og svipar þeim til þeirra hafta sem voru í Síle 1991 til 1998 þótt útfærslan sé talsvert stífar hér á landi. Tveir erlendir ráðgjafar sem störfuðu fyrir starfshópnin um endurskoðun peningastefnunnar, Kristin Forbes og Sebastian Edwards, draga fram í sinni skýrslu niðurstöður úr erlendum rannsóknum af reynslu Síle af sínum höftum. Ein af meginniðurstöðunum er að höftin í Síle hafi veitt seðlabankanum skjól til að viðhalda herra vaxtastigi en ella. Þá benda þau einnig á að rannsóknir hafi sýnt fram á að höftin í Síle hafi hækkað fjármögnunarkostnað minni og meðalstóra fyrirtækja vegna þess að höftin drögu úr framboði lánsfjármagns og takmörkuðu þar með aðgengi að lánsfé.

Nú flokkast flest íslensk fyrirtæki sem litil og meðalstór fyrirtæki, þar á meðal viðskiptabankarnir þrír. Því má færa heim sanninn um að íslensku innflæðishöftin ein og sér leiða til lakari vaxtakjara til bæði heimila og fyrirtækja. Tilkoma haftanna hefur gert Seðlabankanum kleift að viðhalda herra vaxtastigi og um leið dregið úr framboði af

Innflæðishöftin ganga þvert gegn ráðleggingum erlendra sérfræðinga og stofnana.

lánsfé. Frá því í lok árs 2016 hafa stýrivextir Seðlabankans hækkað um eitt prósent en á sama tíma hefur vaxtagrunnur fastvaxta íbúðalána hækkað umtalsvert þrátt fyrir vaxtalækkanir Seðlabankans. Fastir vextir verðtryggðra lána hjá bönkum og lífeyrissjóðum hafa staðið í stað á meðan raunvextir ríkistryggðra bréfa til sambærilegs tíma, hafa næstum helmingast.

Seðlabankastjóri og aðrir fulltrúar peningastefnunefndar hafa verið helstu talsmenn íslensku innflæðishaftanna og virðast höftin eiga sér mjög fáa aðra meðmælandur. Innflæðishöftin ganga þvert gegn ráðleggingum erlendra sérfræðinga og stofnana. Þannig hefur Alþjóðagjald-eyrissjóðurinn verið aðfráttarlaus í sinni andstöðu gegn íslensku innflæðishöftunum. Að mati sjóðsins á að beita höftum aðeins í neyð, þau eiga að vera tímabundin og á

engan hátt að gegna lykilhutverki í almennri hagstjórn. Fyrirnefndir ráðgjafar starfshópsins um endurskoðun peningastefnunnar taka í sama streng og telja raunar að innflæði erlends fjármagns til Íslands fyrir tilkomu haftanna hafi aldrei verið af þeirri stærðargráðu að það hafi vegið að fjármálastöðugleika – hvað þá nú tveimur árum seinna þegar vaxtamunur við útlönd hefur minnkað ólsvert og útlæðishöftum á innlenda fjármagnseigendur hefur verið aflétt.

Staða Íslands er eftirsóknarverð í alþjóðlegum samanburði. Hér hefur verið viðvarandi viðskiptaafgangur, skuldir hafa verið greiddar niður og hrein erlend skuldastaða aldrei verið sterkari. Þá hefur verðbólga verið stöðug og lág, afgangur hefur verið af rekstri ríkissjóðs og lánsþæfi Íslands á uppleið. Við slíkar aðstæður ættu vextir í fjármagnsmarkaði að styðja við íslensk heimili og fyrirtæki en ekki ófugt eins og staðan er í skjóli stífra innflæðishafta og fjármagnsskorts. Íslenski fjármálamarkaðurinn er þunnur og smár og beiting innflæðishafta því mjög skæð. Það er spurning hvort ekki sé fyrsta skrefið til bæta vaxtakjör til heimila og fyrirtækja að hleypa öðrum erlendum fjárfestum að borðinu.

Samfélagsleg ábyrgð fyrirtækja



Ingrid Kuhlman framkvæmdastjóri Þekkingarmiðlunar og FKA-félagskona

Baráttan við loftslagsbreytingar af mannavöldum er það víðfangsefni sem nú ber hæst. Afleiðingar loftslagsbreytinga hafa verið mjög sýnilegar í sumar; hitastigið á jörðinni hækkar stöðugt, gróurbelti eru að færast til, yfir-

borð sjávar hækkar vegna bráðunar jökla og flóðahætta eykst á ýmsum frjósömum og þéttbýlum svæðum. Auk þess eru sýnilegar breytingar á líffskilyrðum í sjó vegna breytinga á straumum, sýrustigi og seltu. Að óbreyttu er ekkert annað fram undan en náttúruhamfarir af óþekktri stærðargráðu. Spurningin sem við eigum öll að ræða er: Hvað getum við Íslendingar gert til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda?

Í skýrslu Hagfræðistofnunar um Ísland og loftslagsmál frá febrúar 2017 kemur fram að áætlaður

útblástur frá framreistu votlendi sé langstærsti einstaki losunarpáttur gróðurhúsalofttegunda á Íslandi eða um 70% af heildarlosuninni. Á árum áður voru grafnir um 34.000 km af skurðum sem hafa raskað um 4.200 ferkílómetrum lands. Áætlað er að aðeins um 15% framræsts lands sé nýtt til jarðræktar. Samkvæmt stuðlum IPCC (Vísindarnefndar loftslagsáætlana) og innlendum rannsóknum losar hver hektari um 20 tonn af gróðurhúsalofttegundum á ári. Það er því til mikils að vinna með endurheimt votlendis.

Votlendissvæði eru einnig mikilvæg í öðru samhengi því þau eru búsvæði ýmissa lífvera (plantna, fugla, fiska og smádyra) og gegna hlutverki í vatns- og efnabúskap lands. Endurheimt getur aukið úti- vinstargildi svæða. Þau verða áhugaverðari til fuglaköðunar og skilyrði geta skapast til veiða á fugli og fiski. Því felst margt konar ávinningur í að nýta þá áhrifaríku en jafnframt hagkvæmu loftslagsaðgerð sem endurheimt votlendis er.

Votlendissjóðurinn, sem var stofnaður sl. vor, hefur efnt til þjóðaráttaks í nafni samfélagslegrar

ábyrgðar til að stöðva losun gróðurhúsalofttegunda frá framræstum mýrum. Sjóðurinn vinnur að endurheimt votlendis í samstarfi við landeigendur, ríki, sveitarfélög, fyrirtæki, félagssamtök og einstaklinga.

Fjölmörg fyrirtæki hafa lagt verkefninu lið, bæði með því að gerast stofnaðilar en einnig með því að leggja til fé til endurheimtar votlendis. Það er ómetanlegt að eiga að traust fyrirtæki til að styðja við bakíð á þessu stóra samfélagsverkefni. Eg hvet öll fyrirtæki landsins til að kynna sér málið á votlendi.is og leggja verkefninu lið.

Prentiðnaðurinn mun ekki hverfa

Svipmynd

Kristján Geir Gunnarsson

Kristján Geir Gunnarsson var ráðinn framkvæmdastjóri prentsmiðjunnar Odda í vor á tímum mikilla umbreytinga hjá fyrirtækinu. Hann segir að prentiðnaðurinn hafi átt undir högg að sækja en hann muni ekki hverfa heldur ná jafnvægi.

Hver eru þin helstu áhugamál?
Ég hef áhuga á fótbolta og fylgist vel með Manchester United, einnig með körfubolta og hef fylgt Lakers síðan ég man eftir mér. Áhugaljósmyndari og finnst rosalega gaman að spila golf en hef ekki alveg náð að sinna því undanfarin ár. Svo finnst okkur gaman að ferðast saman bæði innanlands sem erlendis. Þá má ekki gleyma gríðarlegum kaffiahuga sem ég sinni af miklum metnaði.

Hvaða ráðstefnu eða fyrirlestur sýndu síðast?

Síðasta ráðstefnan sem ég sótti var LEAN Island 2018.

Hver er bókin sem þú ert að lesa eða last síðast?

Er venjulega með nokkrar í gangi í einu, kiki reglulega á Good to Great eftir Jim Collins og er einnig að lesa Negotiating the Impossible eftir Deepak Malhotra. Svo er ég líka að hlusta á Normina eftir Camillu Läckberg sem er snilldarlega lesin af Selmu Björnsdóttur. Síðasta bókin sem ég kláraði var The Cardinal of the Kremlin eftir Tom Clancy.

Hverjar eru helstu áskoranirnar í starfinu?

Það vantar ekki áskoranir í starfinu, við erum í miðju umbreytingaferli og fjölmörg verkefni sem því fylgja. Innan Odda er mesta áskorunin fyrir mig að uppþylla það hlutverk sem mér er ætlað og það er að vera fyrirmynd fyrir aðra og leiða með gjörðum en ekki orðum. Utan Odda er okkar stærsta áskoranin að viðhalda trausti okkar góðu viðskiptavina og leiða þá með okkur í gegnum breyt-



Kristján segir að ytra umhverfi fyrirtækja eins og Odda hafi ekki hjálpað rekstrinum undanfarin ár. FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR

Helstu drættir

Nám:

- Iðnrekstrarfræðingur og alþjóðamarkaðsfræðingur frá Háskólanum í Reykjavík.
- MBA með áherslu á leiðtoga-stjórnun og frumkvöðlastarf frá Copenhagen Business School.

Störf:

- Deildarstjóri markaðsdeildar SS

2001.

- Framkvæmdastjóri Ferskra kjötvara 2002.
- Vörumerkjastjóri hjá Ölgerðinni 2003.
- Markaðsráðgjafi hjá Íslensku auglýsingastofunni frá 2004 – 2008.
- Framkvæmdastjóri markaðs- og sölusviðs hjá Nóa Sírius frá 2008 – 2016.

- Framkvæmdastjóri sölu- og markaðssviðs hjá Odda 2016 – 2017.
- Framkvæmdastjóri Odda 2018.

Fjölskylduhagir:

Giftur Kristbjörgu Hjaltadóttur ræðgjafarproskabjálfa hjá fjölskyldusviði Mosfellsbæjar. Eignum þrjú börn á aldrinum 15 til 25 ára.

ingafasann án þess að það komi niður á þjónustu eða gæðum.

Hverjar eru helstu áskoranirnar í rekstrarumhverfinu?

Ytra umhverfi fyrirtækja eins og

Odda hefur ekki hjálpað til við rekstrurinn undanfarin ár og má þar nefna vaxtastíð, launaprónum og ekki sist skattaumhverfi fyrirtækja sem hefur dregið verulega úr samkeppnishæfni

íslenskra iðnfyrirtækja. Það má velta því fyrir sér hvort það sé raunveruleg framtíð fyrir íslenskan iðnað ef fram heldur sem horfir og ekki er brugðist við.

Eftir tíu ár þætti mér gaman að vera

kominn í þá stöðu að geta deilt þekkingu minni og reynslu með öðrum og þá hugsanlega í gegnum kennslu eða ráðgjafarstörf.

Hvaða breytingar séru fyrir þér í atvinnugreininni á næstu árum?

Oddi vinnur í tveimur greinum, annars vegar í prentiðnaði sem hefur átt undir högg að sækja undanfarin ár. Okkar sýn er sú að prentið muni ekki hverfa heldur muni það ná jafnvægi í ákveðnum punkti og okkar aðgerðir snúa að því að vera markaðsaðili til lengri tíma. Hins vegar er í umbúðahlutanum mikil þróun í átt að umhverfisvænni lausnum og gaman að fylgjast með og taka þátt í þeirri þróun þar sem eru mikil tækifæri.

Ef þú þyrftir að velja allt annan starfsframa, hver yrði hann?

Ég stefndi alltaf á að verða atvinnumaður í körfubolta, spurning hvort sá gluggi sé lokaður! En án grins þá tel ég mig svo gæfusaman að vinna við það sem mér finnst gaman að gera og get ekki séð mig velja aðra leið en ég hef gert.

Hvar séru þig eftir tíu ár?

Eftir tíu ár þætti mér gaman að vera kominn í þá stöðu að geta deilt þekkingu minni og reynslu með öðrum og þá hugsanlega í gegnum kennslu eða ráðgjafarstörf.

Almannaréttur og harmur hægri manna



Ögmundur Jónasson fyrrverandi þingmaður og ráðherra

bærri nýtingu auðlindar heldur en eigandi hennar", svo enn sé vitnað í greinarhöfundum.

Samfélag er ekki hugarburður

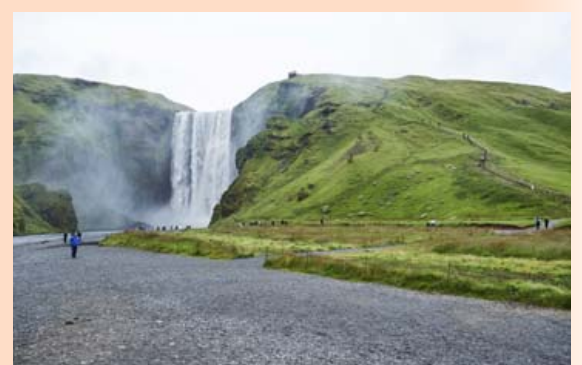
Ein athugasemd hér: Samfélag er ekki óhlutbundinn aðili heldur raunverulegur og áþreifanlegur eins og Halldór Benjamin reyndar bendir á hvað varðar stýringu ríkisins á nýtingu auðlinda. Land í eigu allra er því raunverulega í eigu allra. Og sagan kennir að samfélagið er líklegra til að hugsa til lengri tíma en dauðlegir einstaklingar sem hættir einmitt til skammtímahugsunar þegar afvakinn er gróðavon. Þá er ekki að sökum að spyrja. Þetta er hins vegar alls ekki einhlitt og tek ég undir með framkvæmdastjóra SA að barna beri að varast alhæfingar. Aðhaldslauss alræðisríki hafa þannig sýnt sig vera haldin skammtíma-hugsun og hirta lítt um umhverfisvernd, nokkuð sem minnir okkur á hve mikilvægt það er að hlusta á gæslufólk náttúru og umhverfis og taka rökum þess. Framkvæmdastjóri SA segir að í ellefu hundruð ár, allar götur frá landnámi, hafi „auðlindir verið í eigu einstaklinga og nýttar af þeim“ og að þetta hafi gefið góða raun.

Þarna erum við kominn að kjarna málsins, nefnilega þeirri eðlisbreytingu sem nú er að verða á eignarhaldi á landi, hvaða þýðingu sú breyting hefur. Hverjar skyldu hafa verið auðlindir Íslands í ellefu hundruð ár? Það voru vissulega jarðvarmi og vatn sem framan af öldum var nýtt til neyslu og í einhverjum en takmörkuðum mæli þó

Hvar skyldi þetta enda, kann einhver að spyrja, í Norður-Kóreu? Nei, frekar Alaska þar sem nánast allt land er í samfélagseign.

til baða og þvotta. Síðan voru það veiðihlunnindi í ám og vötnum sem voru og eru á hendi jarðeigenda en í báðum tilvikum var almannaréttur til þessara gæða mikill samkvæmt lögum til forna og fram eftir öldum. Síðast en ekki sist var landið verðmætt sem ræktar- og beitarlund. Hin miklu afreitarlönd snrust um nýtingu til beitar en síður um eignarhald í nútímamerkingu. Um allt þetta hafa verið skrifaðar lærdar greinar en mér þykir mikilvægt að menn láti samt þrönga sýn á ríkjandi lagabókstaf ekki valla um fyrir sér. Horfa þarf til heildarsamhengis og hvernig við viljum líta á rétt almenningis til auðlinda jarðarinnar.

Nú er allt annað uppi á teningnum en áður var hvað eignarhald áhrærir. Landið er farið að hafa þýðingu til beitar en síður um eignarhald í nútímamerkingu. Um allt þetta hafa verið skrifaðar lærdar greinar en mér þykir mikilvægt að menn láti samt þrönga sýn á ríkjandi lagabókstaf ekki valla um fyrir sér. Horfa þarf til heildarsamhengis og hvernig við viljum líta á rétt almenningis til auðlinda jarðarinnar.



landi þarfnast nýrra skilgreininga í ljósi gerbreytts umhverfis og gerbreyttra hagsmuna samfélagsins. En hér vil ég staldra við og fagna sérstaklega því viðhorfi Halldórs Benjamins Þorbergssonar, framkvæmdastjóra SA, þegar hann segir að sér hugnist ekki sú tilhugsun að erlendir fjárfestar eignist drjúgan hluta Íslands. „...nokkra tug þúsenta. Ég get ekki sætt mig við að landið verði í erlendra eigu“, segir hann.

Þá er spurningin hvað sé til ráða. Í mínum huga þarf að endurskoða auðlindalöggjöfina og vatnalögin og styrkja þar almannarétt og að sjálfsögðu breyta auðlindaákvæði stjórnarskrárinnar. Þá þarf að setja lög sem banna samþjöppun í eignarhaldi jarðnaðis, krefjast búsetu á Íslandi vilji menn eiga hér land og síðan tryggja sveitarfélögum forkaupsrétt á landi með bakstuðningi

ríkisins. Hvar skyldi þetta enda, kann einhver að spyrja, í Norður-Kóreu? Nei, frekar í Alaska þar sem nánast allt land er í samfélagseign, og hefur þó enginn komið auga á nokkurn harmleik þar.

Þingeyjarsýslan öll

Framkvæmdastjóri SA býður í kaffi til frekari umræðu um einkaeignarétt og almannahag. Ég þigg það boð. Við gætum stýtt okkur leið að umræðunni að því leyti að báðir erum við því hlynntir, gef ég mér, að íslenski bóndinn eigi sitt land og nýti það sér til hagsbóta. En spurning síðan hvernig sporna megi gegn því að fjárfestingarspekúlarar komist yfir umtalsvert land hér og auðlindir. Þar er við að eiga mannskap sem í ófáum tilvikum hagnast um heila Þingeyjarsýslu í kauphöllinni fyrir hádegi á góðum degi.

Stjórnar- maðurinn



@stjornarmadur

Ókyrrð í lofti

Icelandair birti aðra afkomuviðvörðun sína á örfáum vikum eftir lokun markaða í fyrradag. Bréf félagsins hrundu í kjölfarið. Ekki er algengt að afkomuviðvörðun fylgi afkomuviðvörðun eins og gerðist í þessu tilfalli. Sú fyrri, sem birt var þann 8. júlí, vakti athygli fyrir það hve margar ástæður voru tindar til fyrir slægu gengi. Það var ekki bara eitt sem var að, heldur allt.

Sú seinni er nokkuð markvissari. Meðalverð á markaði séu lægri en gert var ráð fyrir og tekjumodel félagsins röng. Rekstrarniðurstaða verði því allt að 40% lakari en gert var ráð fyrir í nýbirtri (og lagfærðri) afkomuspá. Forstjórinn, Björgólfur Jóhannsson, axlaði sína ábyrgð og tilkynnti að hann hygðist stiga til hliðar. Stórmannlegt af honum.

Icelandair er, eins og nánast öll íslensk skráð félög, í eigu lífeyrissjóðanna. Í stjórn sitja fulltrúar þeirra, og félagið eigendalaust eftir því. Icelandair hefur um árabíl verið í tilvistarkreppu. Flugvélaflotinn kominn til ára sinna. Laggjaldflugfélag í gervi flaggskipisflugfélags. Misheppnuð hliðarskref í hótél- og veitingarekstri. Keppinautar, innlendir og erlendir, hafa skotið félaginu ref fyrir rass. Ekki er hægt að kenna forstjóranum einum um hvernig fyrir félaginu er komið.

Spyrja má, fyrst forsvarsmenn lífeyrissjóðanna hafa slíka trú á flugrekstri, hvers vegna voru öll eggin sett í sömu körfu? Hefði ekki verið eðlilegra að dreifa áhættunni og fjárfesta í keppinautum Icelandair einnig, bæði innlendum og erlendum? Svarið er líklega hið sama og venjulega. Icelandair varð vettvangur fyrir skjólstaðinga lífeyrissjóðanna. Þeir vildu öðlast völd í rótróna íslenska flugrisanum. Réttu tengslin réðu svo meiru en vit og reynsla af flugrekstri.

Þessu þarf að vinna ofan af áður en það verður um seinan. Ólíklegt er að jafnvel svo stórlöskuð rekstrarniðurstaða komi niður á fjármögnun félagsins til skamms tíma. Icelandair er enn sem komið er nokkuð ríkt af reiðufé og eignum. Það er hægt að greiða úr flækjunni en til þess þarf nýtt blóð, bæði á forstjórnarstofunni og í stjórnarherberginu. Eða kannski er lausnin einfaldlega sú að hringja í Skúla, sameina flugfélögin tvö en viðhalda vörumerkjunum, og láta eldmód Skula keyra þetta áfram?

Hagnaður Lex jókst um ríflega þriðjung

Hagnaður Lex, einnar stærstu lögmannsstofu landsins, nam 225 milljónum á síðasta ári, samkvæmt nýbirtum ársreikningi stofunnar, og jókst um 36 prósent frá fyrra ári þegar hann var 166 milljónir króna.

Rekstrartekjur lögmannsstofunnar námu líðlega 1.165 milljónum króna í fyrra og jukust um 10 prósent frá árinu 2016 þegar þær voru 1.051 milljón. Rekstrar-



Arnar Þór Stefánsson, einn eigenda Lex

gjöldin voru ríflega 893 milljónir og hækkuðu um 57 milljónir króna á milli ára. Þar af námu laun og launatengd gjöld 665 milljónum króna, sem er 11 milljóna aukning frá fyrra ári, en 45 manns störfuðu á lögmannsstofunni á síðasta ári.

Í hópi eigenda Lex eru meðal annars hæstaréttarlögmennirnir Arnar Þór Stefánsson, Helgi Jóhannesson og Kristín Edwald. – kj

27.08.2018

Þó að vissulega sé búið að taka á fyrrnefndum vandamálum þá er það ábyrgðarhluti að hafa ekki fylgt breytingunum eftir með fullnægjandi hætti og brugðist fyrir við.

Björgólfur Jóhannsson, fyrrverandi forstjóri Icelandair Group



Jafnlaunavottun hjá PwC

Sanngjörn laun fyrir sömu vinnu

Margvislegur ávinningur hlýst af því að jafna stöðu og kjör kynja fyrir vinnustaði og vinnumarkaðinn í heild. PwC býður upp á heildstæða þjónustu í launamálum og jafnlaunavottun. Við búum yfir áralangri reynslu og lausnum sem virka.

Jafnlaunavottun

Aðstoð og ráðgjöf vegna umsókna fyrirtækja og stofnana um Jafnlaunavottun skv. ÍST 85.

Launastefna og starfaflokkun

Ráðgjöf um launafyrirkomulag og uppbyggingu kaupaukakerfis. Útfærsla á launastefnu og starfaflokkun eftir inntaki starfa.

Jafnlaunaúttekt og Réttlænalíkan

Mæling á launamuni karla og kvenna. Frávika greining á launum innan starfaflokka. Ráðgjöf um launabreytingar.

Markaðslaunavöktun

Árlegt launaviðmið fyrir markaðslaun á Íslandi. Gögn um 150 tegundir starfa hjá 20.000 launþegum. Launaviðmið eftir atvinnugreinum og sérsníðnum forsendum.



PwC | Skógarhlíð 12 | 105 Reykjavík | Sími 550 5300 | www.pwc.is

PwC á Íslandi er framskið og traust fyrirtæki sem veitir sérfræðiþjónustu á sviði fyrirtækja- skatta- og lögræðiráðgjafar, endurskoðunar og reikningsskila. Fyrirtækið er íslenskt og er hluti af alþjóðlegu neti sjálfstæðra fyrirtækja sem skilgreinir sig sem þekkingarfyrirtæki sem aðstoðar viðskiptavinum sínum við að auka verðmæti, stjórna áhættu og bæta árangur sinn.