

MARKAÐURINN

Miðvikudagur 21. nóvember 2018

43. tölublað | 12. árgangur

FYLGIRIT FRÉTTABLAÐSINS UM VIÐSKIPTI OG FJÁRMÁL



ROLEX
OYSTER PERPETUAL
DATEJUST 36

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



Ef krónan verður á svipudum slóðum og nú til lengri tíma held ég að það sé umhverfi sem öllum ætti að líða vel í.

Bílaheimur á tímamótum

Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdastjóri Öskju, segir að á næstu tíu árum muni bílaheimurinn taka meiri breytingum en á síðustu hundrað árum. Fram undan séu stærra skref varðandi sjálfkeyrandi bíla, eflaust mun deilihagkerfi með bíla ryðja sér til rúms. Bílaumbod verði að sigla með straumnum. » 8-9

FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR



»2 Hátt í 70 milljarða fjárfesting Eaton Vance

Sjóðir í stýringu Eaton Vance áttu ríkisskuldabréf, íslensk hlutabréf og kröfur á íslensk félög fyrir samlagt um 70 milljarða króna í lok júlí. Hlutabréfaeign sjóðanna nam 29 milljörðum króna.

»4 Krónuskortur gæti dregið úr fjárfestingum

Lausafjárhlutfall bankanna í krónum hefur lækkað umtalsvert á síðustu mánuðum. Forstöðumaður greiningardeildar Arion banka segist óttast að krónuskortur geri vart við sig.

»14 Er lífskjarastefnan að líða undir lok?

„Landsframleiðslan er því forsenda lífskjara okkar og vöxtur hennar, hagvöxturinn, besti mælikvarðinn á það hvernig þau þróast,“ segir Halldór Benjamín Þorbergsson, framkvæmdastjóri SA, í aðsendri grein.

Sjónmælingar í Optical Studio

Tímamóttakarinn í síma:

Optical Studio í Smáralind
sími 5288500

Optical Studio í Keflavík
sími 4213811

Optical Studio í Leifsstöð
sími 4250500

Optical Studio
SMÁRALIND • LEIFSSTÖÐ • KEFLAVÍK

Greiðir yfir níu milljarða fyrir hlutinn í HS Orku

Svisneska fjárfestingarfélagið DC Renewable Energy AG, sem er í eigu Bretans Edmunds Tru-ell sem hefur lengi unnið að því að koma á sæstregng á milli Íslands og Bretlands, greiðir allt að rúmlega níu milljarða króna fyrir 12,7 prósent hlut í HS Orku. Hluti greiðslunnar, eða um einn milljarður, er árangurs- tengdur afkomu HS Orku, samkvæmt heimildum Markaðarins. Miðað við kaupverðið er markaðsvirði HS Orku í dag því um 72 milljarðar króna.

Gengið var frá kaupnum í byrjun síðasta mánaðar, eins og fyrst var greint frá í Fréttablaðinu, en seljandi er fagfjárfestisjóðurinn ORK. Meirihluti sóluandvirðisins, eða í kringum fimm milljarðar, fer í að greiða upp skuldabréf sem ORK gaf út 2012 í tengslum við kaup sjóðsins á svonefndu Magma-skuldabréfi af Reykjanesbæ en eftirstöðvarnar – mögulega allt að fjórir milljarðar – falla Reykjanesbæ í skaut. Í árslok 2017 var langtímakrafa Reykjanesbæjar á fagfjárfestisjóðinn ORK metinn á 1.352 milljónir í ársreikningi og því gæti bókfærður hagnaður bæjarsjóðs vegna sölu ORK á hlutum í HS Orku numið um 2.800 milljónum króna.

Tilboð DC Renewable Energy í hlutinn í HS Orku var talsvert hærna en annarra fjárfesta sem gerðu tilboð en það var fyrirtækjaráðgjöf Kvikku banka sem hafði umsjón með sölufélinu. Nafnvirði hlutafjárins sem félagið kaupir er um 997 milljónir og

4 milljarðar gætu farið um það bil til Reykjanesbæjar.

hljóðaði tilboðið upp á rúmlega átta krónur fyrir hvern hlut, án tillits til árangurstengdrar greiðslu. Til samamburðar verðmat Jarðvarmi, samlags- hlutafélag fjórtán lífeyrissjóða sem eiga þriðjungshlut í HS Orku, hlutfé sitt á 6,22 krónur á hlut í árslok 2017.

Stjórn Jarðvarma hefur nú til skoðunar, í samræmi við samþykktir HS Orku, hvort félagið hyggt nýta sér forkaupsrétt og bæta þannig við sig 12,7 prósent hlut. Samkvæmt heimildum Markaðarins er hins vegar ólíklegt að það verði niðurstaðan en félagið hefur frest til að taka afstöðu til forkaupsréttarins fram í byrjun næsta mánaðar.

Þá hefur stærsti hluthafi HS Orku, kanadíska orkufyrirtækið Innergex, boðið til sölu tæplega 54 prósent hlut sinn í fyrirtækinu, eins og upplýst var um í Markaðnum þann 24. október síðastliðinn. Frestur til að skila inn óskuldbindandi tilboðum rann út síðastliðinn föstudag en ráðgjafar Innergex í söluferlinu eru kanadíski bankinn Bank of Montreal og íslenska ráðgjafarfyrirtækið Stöplar Advisory. – hae



Fjárfestingarsjóðir í stýringu Eaton Vance Management hafa mjög látið til sín taka á íslenskum hlutabréfamarkaði á undanförunum þremur árum og eru í hópi tuttugu stærstu hluthafa í fjölmörgum skráðum félögum. FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR

Hátt í sjötíu milljarða fjárfesting Eaton Vance

Sjóðir í stýringu Eaton Vance áttu ríkisskuldabréf, íslensk hlutabréf og kröfur á íslensk félög fyrir samanlagt um 70 milljarða króna í lok júlí. Hlutabréfaeign sjóðanna nam 29 milljörðum króna. Eiga mest í löngum ríkisskuldabréfum.

Fjárfesting sjóða á vegum Eaton Vance á Íslandi
Í milljónum króna

Hlutabréf	28,6
Ríkisskuldabréf	30,6
Lán til leigifélaga	8,3

Þá var eign sjóðanna í hlutabréfum tryggingafélaganna Þriggja – Sjóvar, TM og VÍS – samanlagt tæplega 4 milljarðar króna í júlímánuði. Eign sjóðanna nam á sama tíma um 4,2 milljörðum króna í Högum og 4,1 milljarði króna í Símanum, svo nokkur dæmi séu tekin.

Sjóðir Eaton Vance, sem hóf innreið sína á hertland hlutabréfamarkað fyrir um þremur árum, eiga einnig lítinn hlut í Kvikku banka, sem var skráður á First North markaðinn snemma á þessu ári, en hluturinn var metinn á um 565 þúsund dali, um 70 milljónir króna, í lok júlímánaðar.

Seldu sig út úr Ícelandair
Nokkrar breytingar hafa orðið á eignasafni Eaton Vance hér á landi á síðari hluta ársins. Sem dæmi seldu sjóðir á vegum sjóðastýringarfyrirtækisins ríflega tveggja prósent hlut í Ícelandair Group í september en ætla má að söluverð hlutarins hafi verið rúmlega 900 milljónir króna ef miðað er við gengi hlutabréfa í flugfélaginu á þeim tíma þegar viðskiptin gengu í gegn.

Seldu sig út úr Ícelandair
Nokkrar breytingar hafa orðið á eignasafni Eaton Vance hér á landi á síðari hluta ársins. Sem dæmi seldu sjóðir á vegum sjóðastýringarfyrirtækisins ríflega tveggja prósent hlut í Ícelandair Group í september en ætla má að söluverð hlutarins hafi verið rúmlega 900 milljónir króna ef miðað er við gengi hlutabréfa í flugfélaginu á þeim tíma þegar viðskiptin gengu í gegn.

Sjóðirnir seldu jafnframt fyrir í þessum mánuði um 1,2 prósent hlut í Regin, en verðið var um 435 milljónir sé tekið mið af gengi hlutabréfa í fasteignafélaginu við sölu, og þá hafa þeir einnig minnkað nokkuð við sig í tryggingafélögum á undanförunum mánuðum. Á sama tíma hafa sjóðir Eaton Vance hins vegar bætt við hlut sinn í Arion banka og fara þeir nú með ríflega 2,6 prósent hlut í bankanum. Til samamburðar áttu sjóðirnir um 1,2 prósent hlut í kjölfar skráningar bankans á hlutabréfamarkað í júní.

Stórir í löngum bréfum
Sjóðastýringarfyrirtækið átti ríkisskuldabréf fyrir um 248 milljónir dala, jafnvirði 30,6 milljarða króna, í lok júlí og munaði þar mestu um eign sjóða félagsins í löngum bréfum. Þannig áttu þeir 17 milljarða króna í skuldabréfaflokknum RB31 og ríflega 6 milljarða í flokknum RB28.

Því til viðbótar veittu sjóðir Eaton Vance Almenna leigufélaginu og Heimavöllum lán fyrir á árinu fyrir samanlagt ríflega átta milljarða króna, eins og Markaðurinn hefur áður upplýst um. Sjóðirnir lanuðu fyrrnefnda félaginu 38,4 milljónir dala, jafnvirði 4,7 milljarða króna, og því síðarnefnda 28,7 milljónir dala eða sem jafngildir 3,5 milljörðum króna. Báðar fjárfestingarnar voru fyrir milligöngu Fossa markaða. kristinnig@frettabladid.is

Sjóðstreymið öskrar kaupna

Sjóðstreymið öskrar: Kaupa, segir í verðmati Arion banka á fasteignafélaginu Eik. Greiningin birtist á föstudaginn og var matið, sem er 11,7 krónur á hlut, þá 51 prósent yfir síðasta dagslokagengi. Nú er matið 38 prósentum yfir markaðsvirði. Verðmatið lækkaði lítilllega frá hinu síðasta hinn 21. mars.

„Erftitt er að sjá að markaðurinn sé að verulegja Eik á markaði í dag út frá væntu sjóðstreymi félagsins á næstu árum, jafnvel þótt við drögum upp nokkuð dökka sviðsmýnd þar sem nýtingarhlutfall lækkar á komandi árum samhliða kólnun í hagræfninu og erftitt verður að hækka leigu umfram verðlagsþróun,“ segir í greiningunni.



Garðar Hannes Friðjónsson framkvæmdastjóri Eikar

Umraeda um að lækka álagningarprósentu fasteignaskatta atvinnu- húsnaðis til mótvægis við hækkun fasteignamats virðis loks hafa borið árangur, segir Arion banki. Reykjavíkurborg hefur ekki lækkað álagningarprósentuna fyrir næsta ár en önnur bæjarsfélög á höfuðborgarsvæðinu stefni flest að því að lækka hana. Kópavogur lækkaði hlutfallið um sex prósent, Hafnarfjörður um 11 prósent og Mosfellsbæ um sjö prósent. – hvj

MARKAÐURINN

ÚTGÁFUFLÉLAG 365 miðlar ehf., Kalkofnsvegi 2, 101 Reykjavík, sími 550 5000

Netfang ritstjorn@markadurinn.is | Sími 550 5000

Ritstjóri Hördur Eðgisson hordur@frettabladid.is

Ábyrgðarmaður Kristín Þorsteinsdóttir

Netfang auglýsingaeldar auglysingar@frettabladid.is Veffang frettabladid.is

UBIQUITI NETWORKS
Alhliða netdreifibúnaður
Netsvissar
-tengjum þig við framtíðina
Lagnaskápar
práblauss aðgangspunktur
AIR CUBE
práblauss net aðgangspunktur
Netsnúður
ÖREIND
Aubreyku 3, 200 Kópavogur - www.oreind.is / s. 5641860
yfir 30 ára reynsla

Fá greitt í fasteignasjóðum GAMMA

Víð kaup Kvikku á GAMMA fá hluthafar síðarnefnda fyrirtækisins hluta kaupverðsins greiddan með 535 milljónum króna í hlutdeildarskírteinum í sjóðum GAMMA. Ármann Þorvaldsson, forstjóri Kvikku, segir að um sé að ræða nokkur fjölda sjóða. „Það er enginn einn sjóður áberandi stærstur,“ segir hann. „Megnið er í hlutdeildarskírteinum í fasteignasjóðum.“

GAMMA er með 140 milljarða í stýringu. Ármann bendir á að slík starfsemi bindi ekki mikið eigið fé en GAMMA hafi hins vegar fjárfest í eigin sjóðum. „Kvikka kaupir af GAMMA þessi hlutdeildarskírteini af efnahagsreikningi GAMMA, setur með þeim hætti fjármuni í GAMMA, og nýtir hlutdeildarskírteinin til greiðslu á hluta af kaupverðinu.“

Það er enginn einn sjóður áberandi stærstur.

Ármann Þorvaldsson, forstjóri Kvikku



Stór hluti af kaupverðinu byggist á árangurstengdum þóknunum sem innheimtast þegar sjóðum er slitið. Hve háar þóknunirnar verði geti sveiflast á tímabilinu og Kvikka hafi ekki viljað taka áhættuna af þeim.

Valdimar Ármann, forstjóri GAMMA, segir að nokkurs misskilnings hafi gætt í umræðunni varðandi

kaupverðið. Fram komi í vilja- yfirlýsingu í júní að kaupverðið gæti numið allt að 3.750 milljónum króna miðað við stöðu félagsins árið 2017 og árangurstengdra þóknana sem eigi eftir að bókferja. Í tilkynningu á mánuðag komi fram að kaupverðið nemi 2.890 milljónum króna að teknu tilliti til árangurstengdra tekna sem eigi eftir að tekjufæra. „Þetta eru tölurnar sem bera á saman,“ segir hann og rekur lækkunina á kaupverðinu meðal annars til kólnunar í efnahagslífinu og að markaðurinn hafi átt erftitt uppráttar um skeið.

Greiðslum Kvikku fyrir GAMMA er skipt í þrjá hluta: Hluthafar fá 839 milljónir í reidufé, 535 milljónir í hlutdeildarskírteinum í sjóðum GAMMA og árangurstengdar greiðslur við slit á sjóðum. – hvj

ALVEG NÝR FORD FOCUS



MARKAR NÝJA TÍMA!

Nýr Ford Focus markar nýja tíma hvað varðar tækni, þægindi, innra rými og akstursupplifun í sínum flokki fólksbíla. Hann hefur fengið frábæra dóma um allan heim.

**Ford tekur þig lengra,
komdu, upplifðu og reynsluaktu nýjum Ford Focus**

Staðalbúnaður er sérlega ríkulegur:

Mikill öryggisbúnaður: Ökumannsvaki (Drivers Alert), Árekstravari (Active City Stop), Veglínuskynjari (Lane Keeping Alert). Ford SYNC raddstýrt samskiptakerfi með Bluetooth og neyðarhringingu (112), My Key búnaður (forritanlegur lykill með takmörk á hámarks hraða, hljóðstyrk hljómtækja ofl.), Apple CarPlay og Android Auto, Stillanlegir akstursmátar (Normal/Eco/Sport) o. m. fl.

VERÐ FRÁ AÐEINS: 3.190.000 KR.

Einnig fáanlegur sjálfskiptur og station



**Ford tekur þig lengra
Komdu, reynsluaktu og upplifðu nýjan Ford Focus**



Örugur staður til að vera á

Brimborg Reykjavík
Bíldshöfða 6
Sími 515 7000

Brimborg Akureyri
Tryggvabraut 5
Sími 515 7050

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

ford.is



TVJST SM1705



Hátíðlegt úrval í Sjónvarpi Símans Premium

Sameinaðu fjölskylduna í sófanum um jólin. Bridget Jones, Forrest Gump, Shrek, Penguins of Madagascar eru á meðal þeirra rúmlega 200 kvikmynda og Disney ævintýra sem standa þér til boða yfir hátíðarnar.

Sjónvarp Símans Premium – Svona á sjónvarp að vera

APOTEK

KITCHEN+BAR



JÓLIN Á APOTEKINU

FRÁ KL. 17

7 rétta jólaveisla

FORRÉTTIR

GRAFINN LAX – með fennelkremi, dill-mæjó, stokkrósar-trönuberjum, hrognum og rúgbrauði

ANDABRINGA – með graskers&kardimommu-purée og portvínssósu

ÍSLENSKT LANDSLAG – lambatartar, sýrður rauðlaukur, reyktur rjómaostur, graslauks-mayo, ediksnjó

PÖNNUSTEIKTUR HUMAR – jölatré, beurre noisette og skyr

AÐALRÉTTIR

LYNGHÆNA – epla purée, epli, pikklað fennel og kirsberjasósa,

GRILLUÐ NAUTALUND – steiktar næpur með trönuberjum og heslihetnum, jarðskokka- og hvítsúkkulaði-purée, kaffi-hollandaise

EFTIRRÉTTUR

JÓLAKÚLA – kryddkex, karamelluseruð hvítsúkkulaðímús, epla- og fáfnisgrasfylling

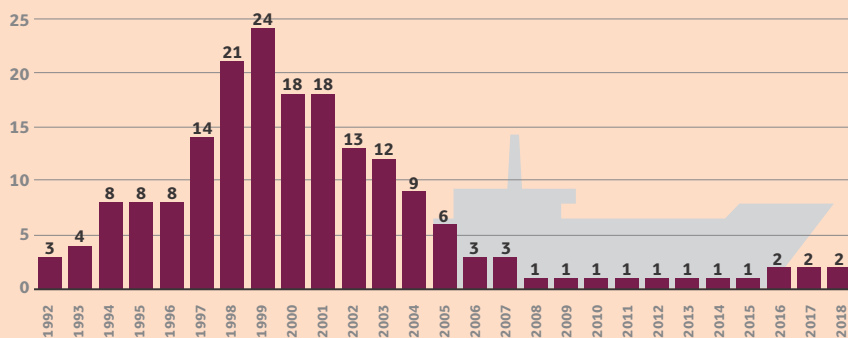
10.900 kr.

Borðapantanir á apotek.is

Aðeins framreitt fyrir allt borðið.

APOTEK KITCHEN+BAR // Austurstræti 16 // Sími 551 0011

Fjöldi skráðra sjávarútvegsfyrirtækja í Kauphöll Íslands



Heimild: Nasdaq OMX Iceland, greiningardeild Arion banka

Sjávarútvegsfyrirtæki eigi erindi á markað

Þolinmótt fjármagn hlutabréfamarkaðarins er vel til þess fallið að styðja við nýsköpun og vöxt í sjávarútvegi, að sögn sérfræðings hjá Arion banka. Á tímum hækkandi vaxta geti fyrirtækin notið góðs af sveigjanlegri fjármögnunarleiðum.

Skráning íslenskra sjávarútvegsfyrirtækja á hlutabréfamarkað getur veitt aðgang að sveigjanlegri fjármögnun á tímum hækkandi lánskjara og þannig skapað greininni frjóan jarðveg til frekari vaxtar og nýsköpunar. Ljóst er að áhugi fjárfesta er til staðar og að fyrirtæki í sjávarútvegi uppfylla kröfur og væntingar fjárfesta.

Þetta segir Ásmundur Gíslason, sérfræðingur hjá fyrirtækjaraðgjöf Arion banka, í samtali við Markaðinn. Á tíunda áratug síðustu aldar fjölgaði sjávarútvegsfyrirtækjum í Kauphöllinni ört. Skráðum sjávarútvegsfyrirtækjum fjölgaði úr þremur í 24 á árunum 1992 til 1999, en árið 1997 var virði hlutafjár skráðra sjávarútvegsfyrirtækja ríflega 40 prósent af heildarstærð hlutabréfamarkaðarins.

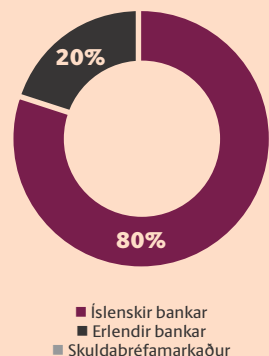
„Það lætur nærri að í hverjum fríð að hverri vik hafi verið skráð sjávarútvegsfyrirtæki. Kauphöll Íslands var nokkurs konar sjávarútvegskauphöll. Á þessum tíma nýttu félög í sjávarútvegi og tengdri starfsemi kosti kauphallar við innri og ytri vöxt og skráð félög leiddu yfir tókur í greininni,“ segir Ásmundur. Þróunin snerist við um aldamótin og var fjöldi félaga skráður af markaði á næstu árum. Ásmundur nefnir nokkrar ástæður sem geta hafa legið að baki.

„Svo virðist sem áhugi fjárfesta á sjávarútvegsfyrirtækjum hafi dvinnað á árunum eftir aldamótin og markaðsgreininum gáfu þeim minni gæm. Sjávarútvegsfyrirtækin féllu í skuggann af fyrirtækjum í öðrum atvinnugreinum, eins og fjármála-geiranum, sem sýndu betri ávöxtun,“ segir Ásmundur. Hann bætir við að lítil velta hafi verið með bref í félögum og verðmyndunin því mögulega verri en skyldi. Gott aðgengi að lánsfjármagni hafi síðan greitt götuuna fyrir yfirtökur og afskráningar af markaði.

Sem stendur eru tvö íslensk sjávarútvegsfyrirtæki skráð á hlutabréfamarkað; HB Grandi og Iceland Seafood International. Sé horft til félaga sem stunda veiðar og vinnslu þá er HB Grandi þó eina félagið sem stendur almennum fjárfestum til boða sem fjárfestingarkostur. Hlutdeild félagsins í heildarflamarki er um 10 prósent og þannig má segja að það hlutfall endurspeglir tækifæri almennra fjárfesta til að taka þátt í fjárfestingum í félögum sem stunda veiðar og vinnslu á Íslandi.

Hlutdeild sjávarútvegsins í heildar EBITDA-framlögð íslenskra fyrirtækja hefur breyst samhlíða aukinni

Fjármögnun langtímaskulda



Það má segja að þátttaka fjárfesta í dag sé í litlu sambengi við mikilvægi greinarinnar og stærð.

Ásmundur Gíslason

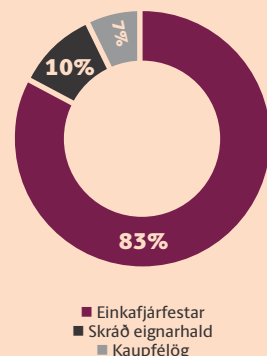


fjölbreytni í íslensku atvinnulífi. Árið 2017 nam þessi hlutdeild tæpum 10 prósentum en árið 2002 var þetta sama hlutfall um 27 prósent.

„Hvað sem tímabundnum sveiflum í afkomu liður og breyttri hlutdeild greinarinnar í útflutningstekjum þá er fyrirséð að hlutdeild greinarinnar verður alltaf veruleg og mikilvæg fyrir íslenskt efnahagslífi. Það má segja að þátttaka fjárfesta í fjármögnun greinarinnar í dag sé í litlu sambengi við mikilvægi greinarinnar og stærð.“

Öll fjármögnun frá bönkum komin Íslensku bankarnir eru langsamlega stærsti fjármögnunaraðili langtímaskulda greinarinnar með um 80 prósent hlutdeild á móti erlendum bönkum sem eru með um 20 prósent hlutdeild. Íslenskur skuldaþing hlutabréfamarkaður hefur ekki að neinu marki verið nýttur sem fjármögnunarleið fyrir greinina. Sjávarútvegsfyrirtækin hafa notið hagstæðra kjara hjá lánastofnunum vegna góðrar afkomu greinarinnar en rekstrar-tölur frá síðasta ári benda hins vegar til þess að rekstrarumhverfið sé að versna. Þá geta aðrir fjármögnunar-

Eignarhald fyrirtækjanna



kostir orðið ákjósanlegir.

„Það eru miklar fjárfestingar að baki í greininni og skuldsetning hefur hækkad. Skráning á markaði skapar tækifæri til að renna styrkari stoðum undir reksturinn í umhverfi hækkandi lánskjara,“ segir hann.

Ásmundur nefnir einnig að nýleg kaup Iceland Seafood International á Solo Seafood, sem voru fjármögnuð með útgáfu nýrra hluta í Iceland Seafood International, sé gott dæmi um hvernig hlutabréfamarkaðurinn geri félögum kleift að vaxa.

„Hlutabréfamarkaðurinn getur veitt aðgang að sveigjanlegri fjármögnun og það má segja að þolinmótt fjármagn hlutabréfamarkaðarins sé vel til þess fallið að styðja við nýsköpun og vöxt innan greinarinnar.“

Hækka megi kvótapak

Aukin samþjöppun hefur einkennt sjávarútvegin á síðustu árum. Hlutfall af heildar þorskgildum í eigu 20 stærstu útgerðanna er 71 prósent í dag, samanborið við 58 prósent um síðustu aldamót, en sjávarútvegsfyrirtæki mega þó að hámarki aðeins eiga 12 prósent af samantöldu heildarverðmæti aflahlutdeilda. Ásmundur segir að krafa um dreifðara eignarhald geti farið saman með aukinni samþjöppun.

„Það má færa rök fyrir því að hækka megi kvótapakíð ef samhlíða verður gert að krafa um dreift almennt eignarhald þeirra sjávarútvegsfyrirtækja sem í hlut eiga. Slíkt dreift eignarhald er best tryggt með skráningu félaga á almennum hlutabréfamarkaði,“ segir Ásmundur. Þá geti dreift eignarhald einnig leitt af sér meiri og almennari sátt um gjaldtöku af nýtingu auðlindarinnar. thorsteinn@frettabladid.is

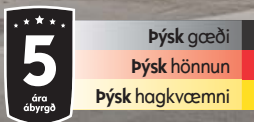


Opel Crossland X
er öruggasti bíllinn árið 2017
í sínum flokki, samkvæmt
EURO NCAP.

OPEL CROSSLAND X

FRAMÚRSKARANDI BÍLL Á FRÁBÆRU TILBOÐSVERÐI

Við eigum ennþá nokkur eintök af beinskiptum Opel Crossland X Enjoy á þessu ótrúlega verði. Opel Crossland X kemur þér hvert á land sem er, allt í senn rúmgóður, sparsamur og þægilegur.



Crossland X Enjoy
Verð: 3.190.000 kr.

Tilboðsverð
2.890.000 kr.



THE FUTURE IS EVERYONE'S

Kynntu þér Opel Crossland X og bókaðu
reynsluakstur á crossland.opel.is

Sýningarsalir
Krókháls 9, Reykjavík, 590 2000
Njarðarbraut 9, Reykjanesbæ, 420 3330

Opunartímar
Virka daga 9-18
Laugardaga 12-16

Bíllitö
Benna



„Það er mikilvægt að launahækkunar verði hóflegar og í takt við getu fyrirtækja til að standa undir þeim,“ segir Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdastjóri Óskju. FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR EYJÓLFSSON

Stórtækar breytingar á næstu tíu árum

Framkvæmdastjóri Óskju segir að bílaumboð verði að sigla með straumnum. Tekjur Óskju áttfölduðust frá árinu 2010 til 2017. Askja er að fjárfesta fyrir á annan milljarð í uppbyggingu fasteigna. Telur að bilasala muni dragast saman um 15 prósent í ár. Stöðugleiki í vendum.

Helgi Vífill
Júlíusson
helgivi@frettabladid.is



Á næstu tíu árum mun bílaheimurinn taka meiri breytingum en á síðustu hundráð árum,“ segir Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdastjóri Óskju og formaður Bilgreinasambandsins frá árinu 2013. „Fram undan eru stærri skref varðandi sjálfkeyrandi bíla, eflaust mun deilihagkerfi með bíla ryðja sér til rúms, bílar verða knúnir vistvænni orkugjöfum eins og rafmagn og vetni og hægt verður að tala við þá í gegnum forrit í símunum. Þetta eru frábærir tímar til að vera uppi á og stórkostlegt að starfa hjá fyrirtæki í hringi þessara breytinga,“ segir hann.

Nú er sannarlega tími breytinga. Bílaumboð standa frammi fyrir tveimur áskorunum. Annars vegar er reiknað með að það muni draga úr bílaeign og fólk muni í meiri mæli taka bíla á leigu til skemmri tíma þegar á þarf að halda. Hins vegar að þjónustutekjur muni minnka vegna rafbilavæðingar en rafbílar þurfa ekki jafn mikið viðhald enda sam-

settir úr færri hlutum og slitna því minna.

Deilihagkerfið breytir myndinni

„Bílaumboð og bílasölur verða að sigla með straumnum. Mögulega munum við þurfa að færa okkur í að leigja bíla til skemmri tíma og vera virkir þátttakendur í deilihagkerfinu. Bílasölur í Evrópu og framleiðendur eru að skoða þann valkost gaumgæfilega. Bilaframleiðendur eins og til dæmis Daimler, sem á Mercedes Benz, á til að mynda að fullu deilibilafyrirtækið car2go sem býður upp á að leigja bíl í klukkustund í senn. Bilaframleiðendur eru því langt á veg komnir í þessari þróun. Við hjá Óskju erum að vinna að þessari framtíðarsýn og horfum þá auðvitað til okkar birgja, sem eru Daimler og Kia. Öll viriðisdeðjan þarf að aðlagast breyttum tímum, hvort umhverfið á Íslandi er móttækilegt fyrir þessum breytingum er okkar að finna út úr.

Rafbílar kalla á aðra þjónustu en bensín- og dísilbílar. Bílaumboð þurfa því að veita heildarþjónustu eins og til dæmis hvað varðar dekk, þríf, rúðuvíðgerðir og fleira. Þessi þróun er þegar hafin og mun eflaust færast í aukana þegar fram líða stundir.

Það er nefnilega að rísa upp ný kynslóð sem hefur allt aðra sýn á bílaeign en þeir sem hafa verið í viðskiptum við okkur í mörg ár. Svo kann það að vera að framleiðslukostnaður bíla muni lækka umtalsvert og þá skapast aðstæður fyrir því að þessi hópur festi kaup á bílum í meiri mæli og aki um landið.“

Tekjurnar áttfölduðust

Askja hefur vaxið hratt á undanfönum árum. Tekjurnar áttfölduðust frá árinu 2010 til 2017 sem var stærsta árið í bílasölu á Íslandi, úr tveimur milljörðum í 16 milljarða. Á sama tíma jókst fjöldi starfsmanna úr 50 í rúmlega 130, þar af eru um 50 bifvélavirklar. „Markaðshlutdeild Kia var 11,5 prósent í fyrra og Mercedes Benz var með rúmlega tvö prósent ef lítið er fram hjá atvinnubílum sem

Ísland „í dauðafæri“ til að vera með grænasta bílaflokkinn

Bilgreinasambandið hefur um nokkra hrið barist fyrir því að vörugjöld bíla muni ekki hækka samhliða breyttum mengunarmælingum frá bílum. Sú vinna hefur nú borið ávöxt og tollar á bíla muni ekki hækka ef frumvarp efnahags- og viðskiptanefndar nær fram að ganga. Reiknað var með að breytingarnar gætu þýtt fimm til tíu prósent hækkan á verði bíla. „Vegna þess hve mikið bílar vigta í vísitölu neyslumanna hækkað um 6,2 milljarða í kjölfarið,“ segir Jón Trausti.

„Evrópusambandið setti nýjar reglur sem mæla á betri hátt mengun, eyðslu og drægi bíla. Við fögnum breytingunni því hún gefur nýttendur réttari mynd af því hvað hver bill eyðir. Söllumenn sögðu áður að mælingar sýndu að tiltekinn bill eyddi fjórum lítrum á hundradíð en líklegast eyddi hann fimm til sjö lítrum. Nú segja söllumenn að mælingar sýni að hann eyði sex lítrum á hundradíð og að það sé hin raunverulega eyðsla, enda nýja WLTP-mælingin miklu fullkomnari en fyrri mælingin sem var áður notuð.

Það er einkum á Íslandi og í Danmörku þar sem bílar eru tolllagðir eftir því hve mikið koltvívíxið vélnarar leysa. Því minna sem vélnarar menga því lægri er tollurinn. Af þeim sökum hefði breyting

við seljum líka,“ segir Jón Trausti og nefnir að sex ár í röð hafi Mercedes Benz verið mest seldi bíllinn af þýsku lúxusbílamarkjunum. Hín eru Audi, BMW og Porsche.

Að hans sögn má rekja vöxtinn, sem er umfram vöxt markaðarins, til vaxandi vinsælda Kia-bíla. „Það má segja að Kia sé nýtt merki á Íslandi jafnvel þótt það hafi verið til sölu í áratugi. Kia var lengi með tveggja til

Evrópusambandsins sjálfkrafa hækkað verð bíla hérlendis. Bílar sem menga minna munu áfram bera lægri tolla,“ segir Jón Trausti.

Eru bílar hátt tolllagðir á Íslandi miðað við önnur lönd?

„Bílar sem menga mikið eru sérstaklega hátt tolllagðir. En bensín- og dísilbílar sem menga lítið bera lægri vörugjöld. Það er mikill stuðningur við umhverfisvænni bíla hér á landi. Rafbílar sem kosta minna en sex milljónir bera hvorki virðisaukaskatt né vörugjöld. Það hefur sýnt sig að meðalmengun nýskráðra bíla hefur lækkað um meira en 50 prósent á áratug. Ísland er eitt þeirra landa þar sem útblástur koltvívíxið hefur lækkað hvað mest. Þessi leið hefur því haft jákvæð áhrif á Íslandi,“ segir Jón Trausti.

Hvernig horfir við þér markmið stjórnvalda um að banna skráningu bensín- og dísilbíla eftir árið 2030?

„Það er að minnu mati ekki þörf á banninu. Markaðurinn hefði sjálfkrafa hagað sér með þessum hætti. Reiknað er með að frá árinu 2025 verði framleiðslukostnaður rafmagnsbíla líklega sá sami og bensín- eða dísilbíla. Það þýðir að verð bílanna yrði enn betra. Ísland er frábært land fyrir rafbíla og tengiltvinnbíla. Ég er á því að við séum í dauðafæri til að vera með grænasta bílaflokkinn innan nokkurra ára.“

Þriggja prósent markaðshlutdeild en undanfarnir þrjú ár hafa bílar frá Kia verið næstmest selda tegundin á eftir Toyota,“ segir Jón Trausti og veur athygli á að markaðshlutdeild Kia sé mun meiri hérlendis en annars staðar í Evrópu þar sem hún sé um þrjú prósent.

Um helmingur sölu Kia hafi verið til bílaeiga sem sé í takt við umsvif bílaeiganna en um 10 til 15 prósent

Mögulega munum við þurfa að færa okkur í að leigja bíla til skemmri tíma og vera virkir þátttakendur í deilihagkerfinu.

af sölu Mercedes Benz fari til bílaeiga.

Sóttu lykilmenn til Þýskalands

„Velgengi Kia á undanfönum árum má meðal annars rekja til þess að forsvarsmenn fyrirtækisins hafa verið óhræddir við að sækja þekkingu út fyrir landsteinna Suður-Kóreu. Þeir réðu til að mynda þjóðverjann Peter Schreyer árið 2006 sem yfirhönnuð. Hann hafði áður starfað hjá Audi og hannaði til dæmis Audi TT. Eftir það urðu bílarnir þeirra ákaflega flottir. Að sama skapi réðu þeir þýska verkfræðinginn Albert Biermann og við það urðu bílarnir jafnframt tæknilega góðir. Þetta teymi, auk þekkingar Suður-Kóreubúa á framleiðslu og sjö ára ábyrgðar hefur verið lykillinn að góðum árangri á undanfönum árum,“ segir hann.

„Árið í fyrra var gott hjá Óskju, og hagnaðist félagið um 370 milljónir króna. Undanfarnir ár hafa gengið upp í rekstri fyrirtækisins. Við höfum nýtt góðu árin til að styrkja innviðina, meðal annars með því að tvöfalda starfsmiða með því byggja tvö vegleg húsnæði. Samanlagt eru nýju byggingarnar fimm þúsund fermetrar. Annars vegar er um að ræða nýtt 3.800 fm húsnæði fyrir Kia, við hlöðna á starfsemi Óskju á Krókshálsi sem verður opnað í desember. Hins vegar verkstæði fyrir Mercedes Bens, atvinnubíla, en þeirri framkvæmd verður lokið á fyrsta ársfjórðungi næsta árs.“

Fjöldi folksbílalýfta á verkstæði Óskju mun því aukast úr 16 í 35, lyftur fyrir sendibíla úr þremur í átta og aðstoða fyrir trukka og rútur verður fyrir 12. Við erum því meira en að tvöfalda afkastagetu verkstæðanna okkar,“ segir hann.

Fjárfesting á annan milljarð

Aðspurður segir hann að fjárfestingin muni samanlagt kosta á annan milljarð króna. „Það eru sterkir eigendur sem standa að félaginu. Nánast sami hópurinn hefur átt Öskju frá upphafi árið 2004. Þeir þekkja því vel til sveiflna í bilasölu og vönduðu sig vel við ákvörðunina,“ segir hann.

Askja er í eigu hjónanna Hjörleifs Jakobssonar og Hjördisar Ásberg fjárfesta. Frosti Bergssonar, aðal-eiganda Opinna kerfa, Jóns Trausta framkvæmdastjóra, Berts Hanson, fyrrverandi eiganda og stofnanda heildsölnunnar ÍSAM, og Egils Ágústssonar, fyrrverandi forstjóra ÍSAM og hluthafa í heildsölnunni.

„Það sem miklu skipti þegar ákveðið var að ráðast í þessa uppbyggingu var að bílarnir sem við ætluðum að þjónusta væru komnir á götuna og að við myndum halda þessari markaðshlutdeild. Það hefur okkur tekist. Við erum ekki að tjalda til einnar nætur heldur horfum til langs tíma. Skammtímasveiflur hafa ekki áhrif á þá ákvörðun.“

Við höfum mikla trú á að Kia og Mercedes Benz muni vegna vel hér á landi á næstu árum. Framleiðendurnir eru framarlega í rafbilavæðingu og tengiltvinnbilum. Eg geri ráð fyrir því að á næstu þremur til fjórum árum munum við hjá Öskju kynna fimm til sjö nýja rafbíl frá Mercedes Benz og Kia verður einnig framarlega á þessu sviði. Kia hefur til dæmis gefið út að árið 2025 verði boðið upp á 16 mismunandi rafbíl; fimm hreina rafbíl, fimm tengiltvinnbíl og einn vetnisbíl. Þetta mun allt gerast á sjö árum. Við hjá Öskju stefnum á að verða leiðandi í rafbilum.“

Það hefur hins vegar verið töluvert bið þegar rafbílur eru pantaðir. Til að mynda er þriggja til fjögurra mánaða bið eftir nýja rafbilnum

Kia Niro EV sem væntanlegur er til landsins í vor. „Biðina má rekja til þess að framleiðslugetan er ekki orðin nægilega mikil. Flóskuhálsinn er framleiðsla á rafhlöðum en reiknað er með að árið 2020 verði búið að ryðja þeim hindrunum úr vegini,“ segir Jón Trausti.

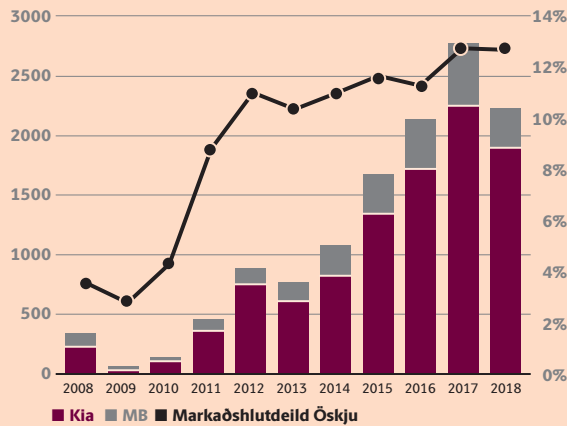
Þarf að „gefa í“ varðandi innviði

Hann segir að það þurfi að „gefa í“ við uppbyggingu á innviðum til að skapa betra umhverfi til að setja orku í umhverfisvænni bíla. „Stjórnvöld þurfa að koma að uppbyggingunni, til dæmis með því að setja hraðhleðslustöðvar víðar, það þarf hleðslutæki í kringum almenningsstaði eins og sundlaugar og skóla. Og það er með ólíkindum að í byggingarreglugerðum sé ekki löngu búið að gera kröfu um hleðslustöðvar við nýbyggingar, en sem betur fer var sú krafa gerð á þessu ári að nýbyggingar séu með bilastæði sem eru undir það búin að vera með hleðslumöguleika. Það er enn fremur afar mikilvægt að það séu hleðslustöðvar við vinnustaði. Kannanir sýna að séu þær fyrir hendi aukist líkur um 80-90 prósent á að fólk kaupi sér rafbil. Til að bíla-leigur geti leigt úr rafbíl þurfa að vera hleðslustöðvar á gististöðum úti á landi fyrir viðskiptavinum, við Keflavíkurflugvöll og öflugar hraðhleðslustöðvar víða um landið.“

15 prósentu samdráttur

Jón Trausti vikur talinu að gangi mála í bilasölu í ár. „Árið í ár verður líklega eitt af þremur stærstu árum í bilasölu á Íslandi. Árið í fyrra var það langbesta hingað til sem getur skekkst samanburðinn. Árið í ár fór vel af stað en það fór að hægja á sölnunni á seinni hlutanum. Eg hef ekki áhyggju af því, það eru tímabundnar aðstæður sem rekja má til komandi

Sala og markaðshlutdeild fólksbíla Öskju



Til að bíla-leigur geti leigt úr rafbíl þurfa að vera hleðslustöðvar á gististöðum úti á landi fyrir viðskiptavinum, við Keflavíkurflugvöll og öflugar hraðhleðslustöðvar víða um landið.

kjaraviðræðna. Margir vilja sjá hver lendingin verður áður en lagt er af stað í bilakaup en ég er bjartsýnn á framhaldið.

Eg geri ráð fyrir því að bilasala muni dragast saman um 15 prósent

á milli ára í ár og að við taki tímabil þar sem seldir verði 15 til 18 þúsund bílar á ári. Það er sjá fjöldi sem þarf til að viðhalda flotanum. Að minun dómi er stöðugleiki fram undan. Þegar krónan tók að veikjast jukust tekjur útlutningsgreina sem höfðu glímt við erfiðleika þegar krónan var sterkari. Við merktum það í okkar rekstri í haust að hagar útflytjenda hafði vænkast. Slík fyrirtæki höfðu haldið að sér höndum fyrir hluta árs en forsvarsmenn þeirra sjá nú fram á betri afkomu og hafa fjárfest í bílum í ríkari mæli. Eflaust er krónan í ágætu jafnvægi núna þegar evra kostar á bílinu 135 til 142 krónur. Eg er því viss um að ef krónan verður á svipuðum slóðum og nú til lengri tíma – stöðugleiki er hér lykilsforsenda – held ég að það sé umhverfi sem öllum ætti að

líða vel í, hvort sem það er útlutningur, innflutningur eða neytendur.

En til þess að tryggja stöðugleika þarf að ljúka kjarasamningum með farsælum hætti. Það er mikilvægt að launahækkarnir verði hóflegar og í takt við getu fyrirtækja til að standa undir þeim. Það mun ekki koma neinum til góða ef fyrirtæki þurfa að fleyta kostnaðarhækkunum út í verðlag og jafnvel gripa til uppsagna. Mun betra er að tryggja stöðugleika og viðhalda þeim mikla kaupmætti sem orðið hefur á síðustu árum. Blessunarlega þykir mér tóninn í verkalýðsforystunni orðinn mildari. Ég vonast til að það náist góðir samningar á milli launþega og atvinnurekenda,“ segir Jón Trausti.

Ísland er til að keyra um og skoða

Hann telur að bíla-leigur muni endurnýja bílaflofan í svipuðum mæli og undanfarnin ár og að þær muni kaupa til sex til átta þúsund bíla á ári. Það væri um 40 til 44 prósent af markaðnum. „Árið í ár og í fyrra hafa reynst ferðabjónustunni erfið. En hún hefur að einhverju leyti notið góðs af gengisveikningunni að undanförmu. Ferðamönnum hingað til lands mun halda áfram að fjölga. Við faum nú yfir tveir milljónir ferðamanna á hverju ári. Ísland er land til að keyra um og skoða, það mun ekki breytast, bíla-leigur gegna lykilhlutverki í því að dreifa ferðamönnum um landið“ segir Jón Trausti.

Mögulega munum við þurfa að færa okkur í að leigja bíla til skemmi tíma og vera virkir þátttakendur í deiliahagkerfinu.

Til að bíla-leigur geti leigt úr rafbíl þurfa að vera hleðslustöðvar á gististöðum úti á landi fyrir viðskiptavinum, við Keflavíkurflugvöll og að það verði öflugar hraðhleðslustöðvar víða um land.

Margrét Ásta Jónsdóttir, prentsmiður og hestakona

Ísafold er ein stærsta prentsmiðja landsins og þjónustar daglega stóran hóp viðskiptavina. Verkefni okkar eru jafn fjölbreytt og viðskiptavinir okkar eru margir. Allt frá einföldum nafnspjöldum til bæklinga sem dreift er í öll heimili landsins. Bækur, tímarit, bæklingar og umbúðir. Við komum hugmyndum þínum í framkvæmd.

Hafðu samband og við klárum þetta saman.



Suðurhrauni 1 | 210 Garðabæ | Sími: 59 50 300 | www.isafold.is

Ísafoldarprentsmiðja er umhverfsvottuð prentsmiðja af Svaninum, norræna umhverfismerkinnu. Við erum aðilar að Rammasamningi Ríkiskaupa og Rammasamningi Reykjavíkurborgar. Við framleiðum dagblöð, bækur, tímarit, bæklinga, umbúðir, veggspjöld, bréfsfni, umslög, nafnspjöld, fjölpóst og margt fleira.

Óvissa um framtíð bílabandalagsins

Handtaka Carlos Ghosn, stjórnarformanns Nissan, Renault og Mitsubishi, getur veikt 20 ára bandalag bílaframleiðendanna þriggja. Ghosn er grunaður um misferli í störfum sínum fyrir Nissan. Fyrirverandi stjórnandi segir fyrirtækin ekki treysta hvert öðru.

Óvissa ríkir um framtíð bandalags Renault, Nissan og Mitsubishi eftir að Carlos Ghosn, forsprakki þess og leiðtogi, var handtekinn á mánudaginn.

Carlos Ghosn er stjórnarformaður Nissan, stjórnarformaður og forstjóri Renault og stjórnarformaður Mitsubishi. Hann er auk þess forstjóri og stjórnarformaður bandalagsins sem fyrirtækin þrjú mynda.

Tilkynnt var um handtöku Ghosn á mánudaginn en hann er grunaður um fjármálamisferli. Nissan gaf út að því að Ghosn hefði gefið ranga mynd af tekjum sínum í því skyni að fríða hluthafa, að því er Wall Street Journal greinir frá.

Samkvæmt japönskum fjölmiðlum þénaði hann 88,7 milljónir Bandaríkjadala yfir fimm ára tímabil en gaf aðeins helminginn upp í fjárhagsskýrslum fyrirtækisins. Það mun vera brot á japönskum verðbréfalögum. Þá hafi Ghosn notað eignir fyrirtækisins með óeðlilegum hætti utan vinnutíma.

Launakjör Ghosn hafa vakið athygli allt frá því að hann varð launahæsti stjórnandi Japans árið 2010 en laun stjórnenda þar í landi eru hlutfallslega lág í alþjóðlegum samanburði. Nissan og Mitsubishi hétu því á mánudag að reka Ghosn úr stjórninni. Renault sagðist myndu boða til stjórnarfundar og er búist við að hann verði haldinn í þessari viku.

Hlutabréf í Nissan og Mitsubishi hafa verið ósattir við stjórn Ghosn og byrjaðir að breyta stefnunni. „Í Bandaríkjunum einblindi Ghosn á að ná markaðshlutdeild á kostnað arðsemi. Nissan hefur tekið U-beygju í þessum efnunum,“ sagði hún.

Nissan fordæmis Ghosn

Bandalag Renault, Nissan og Mitsubishi byggir á krosssegnatengslum og samstarfsverkefnum sem miða að kostnaðarhagræði og samlegðarhæfirum. Til að mynda stefna fyrirtækin að því að sameina bílaframleiðsluna árið 2022. Saman eru fyrirtækin annar stærsti bílaframleiðandi heims á eftir Volkswagen.

Ghosn átti stærstan þátt í því að koma á samstarfinu fyrir um 20 árum en nýlega hefur það einkennst af metingi á milli fyrirtækjanna og deilum um notkun á tækninýjungum. Hafa hluthafar Nissan lýst yfir



Carlos Ghosn átti stærstan þátt í því að koma á samstarfi bílaframleiðendanna og hefur notið mikillar hylfi fyrir vikið. NORDICPHOTOS/GETTY

áhyggjum af því að fyrirtækið verði tekið yfir af Renault en Hiroto Saikawa, forstjóri Nissan, er þó alfarið mótfallinn samruna bílaframleiðendanna.

Saikawa kom í stað Ghosn sem forstjóri Nissan fyrir um ári. Á blaðamannafundi varði hann miklum tíma í að fordæma Ghosn sem hefur notið mikillar hylfi fyrir að hafa bjargað Nissan frá gjaldþroti rétt fyrir aldamótin. Saikawa sagði að völd Ghosn sem stjórnarformanns bæði Nissan og Renault hefðu átt þátt í því að gera honum kleift að brjóta af sér.

„Þetta er neikvæða hliðin á langri stjórnartíð Ghosn,“ sagði Saikawa á blaðamannafundi, að því er Financial Times greinir frá. „Það er staðreynd sem við þurfum að horf-

Þetta er neikvæða hliðin á langri stjórnartíð Ghosn. Í framtíðinni munum við sjá til þess að við reidum okkur ekki á einn einstakling.

Hiroto Saikawa, forstjóri Nissan

ast í augu við. Í framtíðinni munum við sjá til þess að við reidum okkur ekki á einn einstakling. Við þurfum að finna sjálfærara skipulag.“

Treysta ekki hver öðrum

Övænt starfslok Ghosn eru sögð skapa tómarúm í bandalaginu og eru efasemdir um hvort einhver innan fyrirtækjanna þriggja hafi

burðina sem þarf til taka við keflinu og halda bandalaginu saman.

„Þau treysta ekki hver öðrum,“ sagði einn fyrirverandi stjórnandi hjá Renault í samtali við Financial Times. „Fyrirtækjamenning þeirra er ólík og þau eru mjög stolt af sínum eigin rötgrönu vörumerkjum.“

„Brottvikning Ghosn úr stjórn Renault eða Nissan yrði áfall fyrir undirstöður hlutabréfaverðs í Renault, það er, aðgerðir sem taka á núverandi skipulagi bandalagsins,“ sagði bílamerkaðsgreinandinn Arndt Ellinghorts við Financial Times.

Bílamerkaðsgreinandinn Julie Boote sagði í samtali við The Wall Street Journal að vafi léki á um framtíð aðgerða bandalagsins sem snúa

ad kostnaðarhagræði. Stjórnendur Nissan hafi verið ósattir við stjórn Ghosn og byrjaðir að breyta stefnunni. „Í Bandaríkjunum einblindi Ghosn á að ná markaðshlutdeild á kostnað arðsemi. Nissan hefur tekið U-beygju í þessum efnunum,“ sagði hún.

Markmiðið með stofnun bandalagsins var stærðarhagkvæmni en síðan þá hefur markaðurinn tekið miklum breytingum. Greinandinn Max Warburton sagði við WSJ að kostnaðarhagræðið sem fælist í samstarfi fyrirtækjanna væri „furðu lítið“. Stærðarhagkvæmni væri ekki endilega besta leiðin til að takast á við áskoranirnar sem fyrirtækin standa frammi fyrir í dag, eins og sjálfvirknivæðingu.

thorsteinn@frettabladid.is

Deutsche Bank flæktur í sama peningabvættishneyksli og Danske

Barðabirgðarannsókn bendir til að um 150 milljarðar Bandaríkjadollara hafi farið um Deutsche Bank í tengslum við peningabvætti sem Danske Bank er flæktur í. Þetta herma heimildir The Wall Street Journal.

Talsmaður Deutsche Bank sagði að hlutverk bankans í viðskiptunum hefði verið að annast milli-færslur fyrir Danske Bank. Samstarfinu hefði verið slitið árið 2015 þegar viðskiptavinir höguðu sér með grunsamlegum hætti.

Niðurstöðurnar eru hvorki endanlegar né hafa þær verið gerðar opinberar. Bankinn hefur verið að reyna að leggja mat á með hvaða hætti hann tengdist peningabvættinu.

Málið varðar fjármagn sem Danske Bank, stærsti banki Danmerkur, tók þátt í að þvætta frá Rússlandi. Bandarísk lögæsluyfirvöld eru að rannsaka útibú Danske



Deutsche segir að samstarfinu við Danske hafi verið slitið árið 2015 þegar viðskiptavinir höguðu sér með grunsamlegum hætti. NORDICPHOTOS/GETTY

Bank í Eistlandi þar sem yfir 230 milljarðar runnu um reikninga þeirra sem ekki eru eistneskir.

Fjárfestar hafa áhyggjur af afleiðingum hneykslisins á rekstur

Danske Bank og hafa bréfin lækkað um helming á þessu ári. Burt séð frá þeim vanda hafa þeir enn fremur áhyggjur af arðsemi bankans í við-ara samhengi. – hvj

Spáir áframhaldandi truflunum á áætlunarflugi

Forstjóri læggjaldaflugfélagsins easyJet spáir því að truflanir á áætlunarflugi verði jafn slæmar á næsta ári og þær hafa verið í ár en félagið hefur þurft að aflýsa 6.800 flugferðum.

„Við gerum ekki ráð fyrir að ástandið batni,“ sagði Johan Lundgren forstjóri í kynningu á uppgjöri félagsins, að því er Financial Times greinir frá. Hann sagði að flugfélagið hefði litið fyrir þætti sem það hefði ekki stjórnað eins og verkföll og „óhagkvæma nýtingu á loft-helgi“.

„Ég hittu sam-

gönguráðherra Evrópu sem ætla að setja betrubætur í forgang en við treystum ekki á það,“ sagði Lundgren.

Samkvæmt uppgjöri easyJet fyrir rekstrarárið sem er að baki og nær frá október til september nam hagnaður fyrir skatta 578 milljónum punda, jafnvirði 92 milljarða íslenskra króna og jókst hann um 42 prósent á milli ára. Tekjur flugfélagsins jukust um 17 prósent.

Uppgjörið var í takt við spár félagsins en seinnipartinn í gær hófu hlutabréf í félaginu lækkað um 5,9 prósent. Afkomuspáin fyrir fyrri helming næsta árs er óbreytt sem og spá félagsins um að tekjur á hvert farþegasæti lækki um eitt til fimm prósent. – tff





21.520 kr. á mán.*

Tilboð

SKODA OCTAVIA
Raðnúmer 444742
Nýskráður: '11 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 112.000 km.
Verð: 1.890.000 kr.

Tilboð: 1.650.000 kr.



21.520 kr. á mán.*

Tilboð

CITROEN C4 CACTUS
Raðnúmer 700262
Nýskráður: '16 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 32.000 km.
Verð: 1.890.000 kr.

Tilboð: 1.650.000 kr.



25.923 kr. á mán.*

Tilboð

CHEVROLET CAPTIVA
Raðnúmer 700165
Nýskráður: '12 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 154.000 km.
Verð: 2.290.000 kr.

Tilboð: 1.990.000 kr.



14.267. á mán.*

Tilboð

CHEVROLET CAPTIVA
Raðnúmer 445262
Nýskráður: '11 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 151.000 km.
Verð: 1.490.000 kr.

Tilboð: 1.090.000 kr.



22.815 kr. á mán.*

Tilboð

FORD FOCUS
Raðnúmer 150019
Nýskráður: '15 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 99.000 km.
Verð: 1.590.000 kr.

Tilboð: 1.290.000 kr.



9.540 kr. á mán.*

Tilboð

TOYOTA AURIS
Raðnúmer 444850
Nýskráður: '10 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 105.000 km.
Verð: 890.000 kr.

Tilboð: 730.000 kr.



19.447 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL ASTRA
Raðnúmer 445263
Nýskráður: '16 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 60.000 km.
Verð: 1.990.000 kr.

Tilboð: 1.490.000 kr.



38.873 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL VIVARO TOURER 9 MANNA
Raðnúmer 640779
Nýskráður: '16 / Dísel
Beinskíptur / Ekinn: 85.000 km.
Verð: 3.590.000 kr.

Tilboð: 2.990.000 kr.



29.572 kr. á mán.*

Tilboð

MERCEDES-BENZ M ML350
Raðnúmer 640717
Nýskráður: '06 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 117.000 km.
Verð: 1.990.000 kr.

Tilboð: 1.690.000 kr.



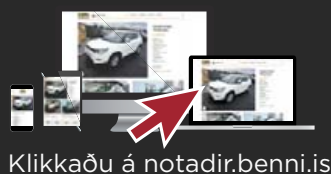
20.019 kr. á mán.*

Tilboð

SSANGYONG REXTON HLX
Raðnúmer 720017
Nýskráður: '14 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 112.000 km.
Verð: 3.190.000 kr.

Tilboð: 2.790.000 kr.

Klikkuð Black Friday tilboð frá 21. til 24. nóv.



Klikkaðu á notadir.benni.is



15.562 kr. á mán.*

Tilboð

CHEVROLET CRUZE
Raðnúmer 444747
Nýskráður: '14 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 76.000 km.
Verð: 1.490.000 kr.

Tilboð: 1.190.000 kr.



15.562 kr. á mán.*

Tilboð

CHEVROLET CRUZE LTZ DIESEL
Raðnúmer 640484
Nýskráður: '11 / Dísel
Beinskíptur / Ekinn: 78.000 km.
Verð: 1.390.000 kr.

Tilboð: 1.190.000 kr.



22.038 kr. á mán.*

Tilboð

CHEVROLET TRAX
Raðnúmer 720007
Nýskráður: '14 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 128.000 km.
Verð: 1.890.000 kr.

Tilboð: 1.690.000 kr.



34.211 kr. á mán.*

Tilboð

SSANGYONG TIVOLI DLX
Raðnúmer 445202
Nýskráður: '17 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 26.000 km.
Verð: 2.990.000 kr.

Tilboð: 2.630.000 kr.



46.643 kr. á mán.*

Tilboð

SSANGYONG TIVOLI HLX
Raðnúmer 444819
Nýskráður: '17 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 49.000 km.
Verð: 2.990.000 kr.

Tilboð: 2.630.000 kr.



29.808 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL NOKKA
Raðnúmer 340190
Nýskráður: '17 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 29.000 km.
Verð: 2.990.000 kr.

Tilboð: 2.670.000 kr.



25.923 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL ZAFIRA TOURER
Raðnúmer 444782
Nýskráður: '12 / Dísel
Sjálfskiptur / Ekinn: 82.000 km.
Verð: 2.190.000 kr.

Tilboð: 1.790.000 kr.



28.513 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL ASTRA-G-CARAVAN
Raðnúmer 150129
Nýskráður: '02 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 211.000 km.
Verð: 290.000 kr.

Tilboð: 200.000 kr.



28.513 kr. á mán.*

Tilboð

TOYOTA YARIS
Raðnúmer 445252
Nýskráður: '18 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 25.000 km.
Verð: 2.590.000 kr.

Tilboð: 2.190.000 kr.



22.038 kr. á mán.*

Tilboð

TOYOTA YARIS
Raðnúmer 445212
Nýskráður: '18 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 30.000 km.
Verð: 1.990.000 kr.

Tilboð: 1.690.000 kr.



VW POLO COMFORTLINE

Raðnúmer 150175

Nýskráður: '06 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 139.000 km.
Verð: 420.000 kr.

Tilboð: 330.000 kr.



TOYOTA YARIS SOL 1,3

Raðnúmer 150088

Nýskráður: '05 / Bensín
Beinskíptur / Ekinn: 149.000 km.
Verð: 420.000 kr.

Tilboð: 330.000 kr.



28.513 kr. á mán.*

Tilboð

OPEL CORSA-E
Raðnúmer 445261
Nýskráður: '18 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 40.000 km.
Verð: 2.490.000 kr.

Tilboð: 2.190.000 kr.

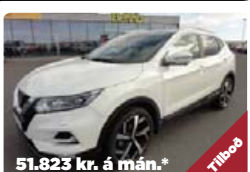


22.815 kr. á mán.*

Tilboð

HYUNDAI IX35 GLS
Raðnúmer 103626
Nýskráður: '12 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 144.000 km.
Verð: 1.990.000 kr.

Tilboð: 1.750.000 kr.



51.823 kr. á mán.*

Tilboð

NISSAN QASHQAI TEKNA
Raðnúmer 340396
Nýskráður: '18 / Bensín
Sjálfskiptur / Ekinn: 24.000 km.
Verð: 4.690.000 kr.

Tilboð: 3.990.000 kr.

Bíla
Benni

NOTAÐIR BÍLAR
Skoðuðu úrvalið á notadir.benni.is

Reykjavík
Krókáls 9 | Sími: 590 2035

Reykjanesbær
Njarðarbraut 9
Sími: 420 3330

Opnunartímar:
Virka daga 10-18
Laugardaga 12-16

* Birt með fyrirvara um mynd og textabrengl. Útreikningur miðaður við 20% útborgun og 84 mánaðarlegar greiðslur.

GLAMOUR

Komið í allar helstu verslanir

GLAMOUR

Hátíðarblað

Ísland
desember '18/ janúar '19

Tíska, förðun og heimilið.

Glitrandi fatnaður, förðunarráð
og jólaskeytingar.

JÓLIN KOMA

þó að allt sé ekki 100%
Þekktir fagurkerar gefa ráð og segja
frá sínu jólahaldi.



Jólagjafahandbók *Glamour*

yfir **250** JÓLAGJAFAR
HUGMYNDIR

Glamour auðveldar þér lífið fyrir jólin!

Íslenskt tískutímarit

Skotsilfur



Jákvætt innlegg

Stjórn Eimskips og Gylfi Sigfússon hafa sem kunnugt er komist að samkomulagi um að Gylfi láti af störfum sem forstjóri flutningafélagsins um næstu áramót. Bjartsýnir menn telja að brottþvarf forstjórans geti verið jákvætt innlegg í annars erfiðar kjaraviðræður vetrarins enda hefur hann um nokkurt skeið verið skotsþónn nýrra leiðtoga verkafélagsshreyfingarinnar. Formenn VR og Eflingar og fyrsti varaforseti ASÍ skrifuðu til að mynda sameiginlega grein fyrr á árinu þar sem þau sögðu launagreiðslur til Gylfa, sem námu ríflega 100 milljónum króna í fyrra, dæmi um „trylta firringu“ þeirra sem stjórna fyrirtækjum á Íslandi.



Stjórnin í Lundúnum

Hrist var upp í stjórn Klakka, móðurfélags Lykils, í síðustu viku þegar þeir Kristján B. Thorlacius og Pétur J. Eiríksson viku sæti og Joy McAdam, fyrverandi stjórnandi hjá Royal Bank Of Scotland, settist á ný í stjórnina. Um leið tók Matt Hinds við stjórnarformennskunni. Það kemur nokkuð spáskt fyrir sjónir, í ljósi þess að eina eign Klakka er íslenskt eignaleigufyrirtæki, að í nýrri stjórn Klakka eru fjórir af fimm stjórnarmönnum búsettir í Lundúnum. **Jeremy Lowe**, sem stýrir starfsemi vögunarsjóðsins Davidson Kempner, stærsta hluthafa Klakka, hér á landi vill greinilega hafa stjórnina í kallfæri.



Óánægðir

Það er engin launung á því að Samherjamenn eru ósáttir við framgöngu Seðlabankans í máli bankans gegn útgerðar-fyrirtækinu. Þeir undirbúa nú bótamál á hendur bankanum og þá hefur **Þorsteinn Már Baldvinsson** sagt að seðlabankastjóra sé ekki sætt í embætti. Vitað er að óánægja Samherjamanna beinist mjög að bankaráðinu og þá sérstaklega fulltrúum Sjálfstæðisflokksins þar, Sigurði Kára Kristjánssyni og Þórunni Guðmundsdóttur, en þeim þykir þau ekki hafa gripið í taumana heldur látið málið hreinlega afskiptalaust.



Sakar Danske Bank um að reyna að kaupa þögn



Bankamanninum Howard Wilkinson, sem varaði stjórnendur Danske Bank við umfangsmiklu peningabætti í bankanum, voru boðnar fulgur fjár fyrir að þega um brotin. Þetta kom fram í máli Wilkinson, fyrverandi yfirmanns í útibúi bankans í Eistlandi, þegar hann kom fyrir danska þingi á mánudag. Hann sagðist fyrir fundinum fúða sig á því hve lítið hefði gerst í málinu síðustu ár. Fjármálaeftirlitið hefði brugðist. NORDICPHOTOS/GETTY

Er lífskjarastefnan að líða undir lok á Íslandi?



Halldór Benjamin Þorbergsson framkvæmdastjóri Samtaka atvinnulífsins

Landsframleiðslan er því forsenda allra lífskjara okkar og hagvöxtur besti mælikvarðinn á það hvernig þau þróast.

Katrín Jakobsdóttir forsætisráðherra sagði á fundi Vinstri grænna og verkafélagsshreyfingarinnar á laugardaginn: „Sú hagfræðikennning sem hefur mótað efnahagsstefnu 20. aldarinnar, efnahagsstefnu sem byggir fyrst og fremst á því að halda áfram hagvexti út í eitt, sú efnahagsstefna er að líða undir lok.“

Hagvöxtur er vöxtur landsframleiðslunnar á föstu verðlagi á ársgrundvelli. Verg landsframleiðsla er verðmæti allrar vöru og þjónustu sem við framleiðum á einu ári. Sú framleiðsla er grundvöllur allra launa sem eru greidd í landinu, allra skatttekna hins opinbera og þar með allrar þjónustu hins opinbera og bóta sem það greiðir.

Landsframleiðslan er því forsenda lífskjara okkar og vöxtur hennar, hagvöxturinn, besti mælikvarðinn á það hvernig þau þróast. Ekki eini mælikvarðinn, en samt besti mælikvarðinn.

Besti mælikvarðinn

Þegar vel gengur gleyma menn oft uppsprettu verðmætatskópunar. Það er hættuleg þróun. Efnahagsleg lífskjör eru mikilvæg en auðvitað vega aðrir þættir þungt. Ekkert verður

til úr engu og það eyðist sem af er tekið. Miðað við 1% árlegan hagvöxt tekur 70 ár að tvöfalda efnahagsleg lífsgæði þjóðarinnar. Miðað við 6% hagvöxt tvöfaldað efnahagsleg lífsgæði á 12 árum.

Landsframleiðslan er besti mælikvarðinn vegna fylgni á milli hennar og nær allra annarra mælikvarða á lífsgæði. Í löndum þar sem landsframleiðslan er mikil er alla jafna meira jafnrétti, meiri fjöfnuð, minna atvinnuleysi, minni fátækt, betri heilsa, minni spilling og færri glæpir. Hagvöxtur gerir þjóðfélögum fært að bjóða upp á ódýra eða ókeypis heilbrigðisþjónustu og menntun og stöðja við þá sem á þurfa að halda, svo sem öryrkja, atvinnulausa og eldri borgara.

Hvorki úrelt né gamaldags

Til lengri tíma helst hagvöxtur í hendur við framleiðni þjóðarins. Meðalhagvöxtur á mann var um 3% á 20. öldinni og það sem af er 21. öldinni hefur hann verið ríflega 2%. Það er mikill vöxtur í alþjóðlegum samanburði, enda eru efnahags-

leg lífskjör á Íslandi ein þau bestu í heimi. Hvergi er meiri tekjujöfnuður en á Íslandi og atvinnuleysi óvída minna. Meðallaun eru ein þau hæstu í heimi og lágmarlaun einnig – jafnvel þó leiðrétt sé fyrir háum verðlagi á Íslandi. Það blasir við að sú efnahagsstefna sem við viljum áfram framfylgja er einmitt sú að tryggja sem mestan hagvöxt landsmönnum öllum til hagbóta. Forgangsverkefni stjórnvalda er því að tryggja samkeppnishæft rekstrarumhverfi sem stuðlar að aukinni framleiðni í þjóðarþáttum með langtímasýn að leiðarljósi þar sem sköttum og íþyngjandi regluverki er haldið í lágmarki. Sú efnahagsstefna mun tryggja Íslandi áfram sæti í fremstu röð.

Það ætti að vera sameiginlegt verkefni stjórnvalda og aðila vinnuamarkaðarins að bæta lífskjör allra sem allra mest til langs tíma. Með öðrum orðum, að auka hagvöxt sem mest. Það kann að vera gömul hugmynd, en hún er svo sannarlega hvorki úrelt né gamaldags.

Hallar á fyrstu kaupendum



Linda Lyngmo vörustjóri hjá Íslandsbanka

Aldrei hefur verið jafn erftitt fyrir einstaklinga að kaupa sína fyrstu fasteign miðað við laun. Hlutfall launa fólks á algengum fyrstu kaupum aldri og verðs á smærri eignum var um 31% yfir langtíma-

meðaltali á síðastliðnu ári og hefur það aldrei verið hærra.

Frá árinu 2010 hefur raunverð íbúða hækkað um 56%. Á sama tíma hefur hlutfall íbúða undir 110 m² lækkað úr 60% í 54,5%. Þessi þróun sýnir að undanfarin ár hefur hlutfallslega verið meira byggt af stærri eignum en minni, sem er í raun þvert á þarfir markaðarins en sökum lýðfræðilegrar þróunar (hækkandi meðalaldurs, minnkandi fjölskyldustærðar og lækkandi fæðingartíðni) hefur eftirspurn eftir minni íbúðum aukist.

Ef horft er til enn smærri eigna

hefur raunverð íbúða undir 70 m² hækkað mest hvort sem horft er einn (73%) eða tvo (89%) áratugi aftur í tímann. Raunverð smærri íbúða er í sögulegu hámarki og er raunverð íbúða undir 70 m² um þessar mundir 17% yfir því sem það var hæst í síðustu uppsveiflu. Hver fermetri íbúða undir 70 m² er rúmlega þriðjungu dýrari (34%) en í eignum yfir 70 m² að meðaltali um þessar mundir.

Samhliða hækkunum á fasteignaverði hefur leiguverð einnig hækkað og fyrir ungt fólk á leigumarkaði getur reynst afar erftitt að safna fyrir útborgun í íbúð samhliða því að

greiða húsaleigu. Þrátt fyrir þetta fer hlutfall fyrstu kaupna af heildarfjölda kaupsamninga vaxandi og hefur hlutfallið ekki mælst jafn hátt og það gerir nú.

Einnig er áhugavert að á sama tíma og hlutfall fyrstu kaupenda af heildarfjölda kaupsamninga fer vaxandi er ekki merki um aukna skuldfestingu fyrstu kaupenda heldur hefur skuldfesting þeirra þvert á móti þróast með jákvæðum hætti.

Ríkisstjórn landsins hefur lagt sitt af mörkum til að aðstoða þá sem hyggjast kaupa sína fyrstu fasteign. Meðal annars með sérstöku fyrstu

kaupa úrræði tengdu séreignarsparnaði og með afnámi ýmissa kostnaðarliða við kaup. Þetta hefur stutt við eftirspurn eftir íbúðarhúsnæði og þá aðallega minni íbúðum. Fasteignaverð hefur hins vegar hækkað og vegna þess að framboð á smærri eignum hefur ekki aukist í takt við eftirspurn, meðal annars vegna þess að byggingartími nýbygginga er nokkuð langur. Til að ná jafnvægi á markaðinum þyrfti ríkisstjórnin eft til vill að auka aðkomu sína á framboðshliðinni eða að minnsta kosti setja saman heildræna stefnumótun í húsnæðismálum landsins.

Miklu meira en bara ódýrt



ViAir 12V loftdælur í miklu úrvali

frá 4.995

Hjólafesting á bíl



8.995

Loftdæla OMEGA 12V 30L

frá 1.999



Álskóflur



4.895

Viðgerðarbretti

Sonax hreinsivörur á frábæru verði



Öflugar háþrýstidælur 165Bör 1800W

19.999



Háþrýstidæla 1650W

9.999



Hjólátjakkur 2T m/tösku

3.795



6T Búkkar 605mm Par

9.999



frá 1.495

Startkaplar



4.995

Hleðslutæki 12V 6A

Fjöltengi í miklu úrvali, 1.5M/3M/5M 3/4/5/6/8 tengla



Ruslapokar 10,20,50stk

frá 395

Hjólbörur 100kg



3.995

Frábært úrval af dragböndum/ströppum



Laufahrifur

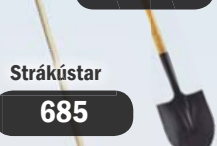


frá 999

frá 395 Ruslatínur



frá 995 Skóflur



685 Strákústar



Myndlistavörur í miklu úrvali



Mikið úrval af verkfæratöskum

frá 795



34.995

Verkfæraskápur á hjólum

79.995

Verkfæraskápur á hjólum m/verkfærum

Steðjar í miklu úrvali



7.995

1/2 Toppasett



3.995

1/4 Toppasett



Vice Multi angle

6.985



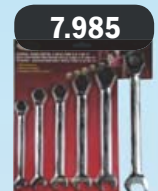
14.995

1/2+1/4 Toppasett Kraftmann 94stk



5.995

Verkfærasett 108 stk



7.985

Skrall-lyklar 8-17



13.995

Flísa sög 80mm

Scanslib Hverfisteinn

frá 19.995



9.999

Silverline LI-ion 18V hleðsluborvél 13mm

Fjolsög Höffttech



5.999



Rafmagnsvirtaliur í miklu úrvali



14.999

Hjolsög GMC 1200W



19.995

Súluborvél 350W (m/skrúfstykki)



16.995

Metabo KS216 bútsög



14.999

SDS Lofthöggvél GMC SDS vélar frá 9.999,-

Verkfæralagerinn

Smáratorgi 1, 201 Kópavogi, sími 588 6090, vl@simnet.is
Mán.-fim. kl. 9-18, fös. kl. 9-18:30, lau. kl. 10-18, sun. kl. 12-17

Stjórnar- maðurinn



Augun á boltanum

Fyrir liggur úttekt Innri endurskoðunar Reykjavíkurborgar á starfsmannamálum Orkuveitu Reykjavíkur. Niðurstaðan er eitt, og umfjöllunin sem hún hefur fengið innan og utan Orkuveitunnar allt annað. Eðlilegt er að spurt sé hvort stjórnendur hafi getað einbeitt sér að því sem mestu máli hlýtur að skipta undanfarna mánuði. Sjálfum rekstrinum. Stjórn OR tók lán á síðustu dögum 2016 á óhagstæðari kjörum en félaginu almennt býðst til þess að uppfylla skilyrði um veltu-fjárhlutfall svo greiða mætti arð út úr félaginu. Þótt félagið hafi lækkað skuldir sínar talsvert hefur það verið gert með því að velja enn frekari byrðum yfir á borgarbúa; hækkan gjaldskrár, frestun innviðafjarfestinga og lántökum úr borgarsjóði.

Stjórn félagsins, með formann bankaráðs Seðlabankans fremstan í flokki, hefur verið dugleg að hrósa sjálfri sér og stjórnendum fyrir fádæma afrek í rekstri. Ef önnur fyrirtæki byggju við þann lúxus að geta endalaust sótt sér fé í vasa viðskiptavinanna, væri staðan önnur. Sú er ekki raunin, og því lenda fyrirtæki í rekstrarvandráðum. Sannleikurinn er að eina tiltektin sem átti sér stað í Orkuveitunni eftir hrun var að pina borgarbúa enn frekar. Engin sérstök tilraun til rekstrarhagræðis var gerð. Stöðugildum hefur fjölgað og meðallaun starfsfólks eru áfram með því hæsta sem gerist. Nú þegar eitthvert svigrúm virðist vera að skapast í rekstrinum á að sólunda því og greiða stjórnmalamönnum arð í stað þess að lækka gjaldskrár.

Með þetta að leiðarljósi var athyglisvert að heyra bráðabirgðaforstjóra OR gefa rekstri félagsins hæstu ein-kunn örfáum klukkustundum eftir að hún tók við störfum. Við blasir að á þeim tíma hafði hún annaðhvort ekki kynnt sér reksturinn eða hún hafi hreinlega ekki meiri rekstrarreynslu en ummælin gáfu til kynna. Raunar benda ummæli hennar í kjölfar útgáfu skýrslunnar góðu til þess siðarnefnda. Nú síðast sakaði hún eiginmann fyrrverandi starfsmanns félagsins um að hafa gert tilraun til að kúga félagið með því að gera ytrustu kröfur fyrir hönd eigin konunnar. Forstjórinn hefur miðað við það ekki mikla reynslu af viðskiptum, en þar er daglegt brauð að menn fari fram með slíkar kröfur, sem gagnaólanum er einfaldlega frjálst að hafna.

Liggur ekki í augum uppi að bráðabirgðaforstjóranum var falið að kæfa mál í fæðingu sem var borgarstjórnarmeirihlutanum erfitt? Kannski tókst henni það hvað varðar vinnustaðameninguna. Reksturinn talar hins vegar fyrir sig sjálfur. Þar er víða pottur brotinn.

Meniga velti 1,8 milljörðum króna

Íslenska hugbúnaðarfyrirtækið Meniga velti 12,6 milljónum evra, jafnvirði um 1.770 milljóna króna, á síðasta rekstrarári frá apríl í fyrra til mars síðastliðins. Tekjurnar jukust um 55 prósent frá fyrra rekstrarári þegar þær voru um 8,2 milljónir evra.

Þetta kemur fram í ársreikningi Meniga Limited sem skilað var til bresku fyrirtækja-skráningarinnar fyrr í mánuðinum.

Rekstrartap íslenska hugbúnaðarfyrirtækisins nam 0,5 milljónum evra, sem jafngildir um 70 milljónum króna, á síðasta rekstrarári



Georg Lúðvíksson, forstjóri Meniga.

borið saman við rekstrartap upp á ríflega 3,8 milljónir evra á rekstrarárinu 2016 til 2017. Fram kemur í skýrslu stjórnar, sem fylgir ársreikningnum, að tap síðasta rekstrarárs hafi einkum skýrst af áframhaldandi fjárfestingum í markaðs- og greiningarlausnum. Rekstrargjöld Meniga námu 13,1 milljón evra á síðasta rekstrarári og jukust um 9 prósent frá fyrra rekstrarári. Um eitt hundrað manns starfa hjá hugbúnaðarfyrirtækinu á skrifstofum þess hér á landi, í Bretlandi, Póllandi og Svíþjóð. – kj

15.11.2018

Um 65 prósent af verðmæta-sköpun fyrirtækja fara í launakostnað og af þeim kostnaði er það ekki nema önnur hver króna sem skilar sér í vasa launþegans.

Ásta Sigríður Fjeldsted, framkvæmdastjóri Viðskiptaráðs



Hámarkaðu árangurinn þinn og verðmæti með því að nýta þér fjölbreytta þekkingu og víðtæka reynslu PwC á öllum sviðum rekstrar

Hafðu samband því þinn árangur er mikils virði.

PwC | Sími 550 5300 | www.pwc.is

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

Reykjavík | Akureyri | Reykjanesbær | Húsavík | Selfoss | Hvolsvöllur

