



HAFNIR

Alls eru 70 hafnir á Íslandi sem eru aðildarhafnir að Hafnasambandi Íslands en íslenskar hafnir eru iðulega felldar í eftirfarandi flokka: fiskihöfn, stórskipahöfn, skipahöfn, bátahöfn, smábátahöfn, farmhöfn, ferjuhöfn, iðnaðarhöfn, skemmtibátahöfn, o.fl.

Flestar hafnir á Íslandi eru fiskihafnir að stærstum hluta. Meginhöfn fyrir almennan vöruflutning er Reykjavíkurhöfn en áætlunarsiglingar skipafélaga, sem sjá um farmflutning, eru nú reglulega til og frá 10 höfnum á landinu. Straumsvíkurhöfn, Grundartangahöfn, Reyðarfjarðarhöfn og Reykhólahöfn þjóna sérstaklega iðnfyrirtækjum, t.d. stóriðju, og þá er Sundahöfn, sem er í eigu Faxaflóahafna, sérhæfð vöruflutningahöfn. Til viðbótar við þessar hafnir sem hér eru nefndar eru nokkrar minni hafnir víða um land ásamt Landeyjahöfn.

Endurstofnvirði: 100–150 milljarðar króna
Uppsöfnuð viðhaldspörf: 6 milljarðar króna



ÁSTAND



FRAMTÍÐARHORFUR

ÁSTAND

3 ÁSTAND HAFNA

Samkvæmt Viðlagatryggingu er váttryggingarvirði hafnarmannvirkja metið 106 milljarðar króna. Í þeirri tölu eru bryggjur, hafnarbakkar, fastir hafnarkranar og ljósabúnaður, raflagnir, ljósastaurar, tengikassar, vatns- og fráveitulagnir, pollar og bundið slitlag á hafnarbakka. Hins vegar tekur talan ekki til krana á spori, hjóla, belta, annarra lausra tækja og búnaðar, brimbrijóta, grjótgarda, grjóthlífa eða annarra mannvirkja til varnar bryggjum. Hafnir í eigu einkaaðila eru þá ekki váttrygðar hjá Viðlagatryggingu. Í ljósi þessa er sett óvissu-álag á váttryggingarvirði hafnarmannvirkja og endurstofnvirði hafna metið 100–150 milljarðar króna.

Að draga upp heildarmynd af ástandi hafnarmannvirkja á Íslandi er mikið verk. Í ljósi gagnapurðar og umfangs verkefnisins er rétt að taka fram að nokkur óvissa er um ástandið. Við mat á ástands-einkunn var annars vegar notast við gögn frá Vegagerðinni og fyllt í eyðurnar eftir fremsta megni og hins vegar leitað eftir álit frá hafnarsjóðum á Íslandi. Horft er til margra þátta í hverri höfn og er hverjum þætti gefin umsögn á eigindlegum skala. Þættirnir lúta að öryggi og afkastagetu hafna, gæði viðlegu- og löndunarkanta, athafnasvæða á landi, dýpis í höfn og inn-siglingaleið, ástands ytri mannvirkja, s.s. skjólgarða, o.m.fl. Hvert hafnarmannvirki er þá greint niður í mismunandi flokka (aðalhafnargarður, bátabryggja, löndunarbryggja, ferjubryggja o.s.frv). Ástandssumsagnirnar taka til hafna sem samanlagt anna um 70% heildarflutninga um allar hafnir en um 68% ástands-sumsagna fyrir þá þætti sem nefndir voru að ofan eru á bilinu frá gott til ágætt. Leiða má líkum að því að ástandið sé nokkuð gott heilt yfir. Hins vegar verður að líta til þess að hér er öllum höfnum gefið sama vægi en hafnirnar hafa mismunandi þjóðhagslegt mikilvægi og kemur þar margt til, t.d. aflamagn sem landað er, verðmæti aflans, afleidd atvinna, o.s.frv.

FRAMTÍÐARHORFUR



Gert er ráð fyrir mikilli aukningu í heildarvöruflutningum um hafnir landsins til ársins 2027. Búast má t.d. við töluverðri uppbyggingu í tengslum við iðnað eða til að koma til móts við breytingar í fiskiskipafлотanum eða útgerðarháttum. Áskoranirnar eru margar samfara þessari aukningu og víða blasir við mikil uppbyggingarþörf. Á næstu 12 árum verða helstu framkvæmdir í höfnum endurbygging hafnarmann-

virkja, stofndýpkanir og gerð nýrra viðlegu- og hafnarkanta með meira dýpi. Þá eru mörg hafnarmannvirki komin til ára sinna og t.d. töluverð endurbyggingarþörf á trébyggjum og stálpilsköntum.

Samkvæmt upplýsingum frá Hafnasambandinu er töluverð þörf á framkvæmdum í höfnum, bæði til viðhalds og nýframkvæmda á næstu árum. Metið er að þörf sé á viðhaldi sem nemur um 5,5 milljörðum króna og nýframkvæmdum sem nema um 23 milljörðum króna fram til 2020 eða um 4,7 milljarðar króna alls á ári skv. áætluninni sem gerð var fyrir árin 2015–2020. Ekki liggja þó fyrir upplýsingar um hvort þetta fullnægi allri uppsafnaðri þörf eða hvort þetta endurspeglir eingöngu þær aðgerðir sem teljast mest aðkallandi. Þegar tölurnar eru skoðaðar með hliðsjón af fjárhagsstöðu hafnasjóða má sjá að heildarframlegð þeirra var um 3,3 milljarðar króna árið 2015 en nettóskuldir um 9,6 milljarðar króna. Sé gert ráð fyrir að láni séu að meðaltali greidd upp með 5% jafngreiðslu-láni til 20 ára má ætla að árleg viðbótarfjárför sé um 2,2 milljarðar króna á næstu árum ef standa á undir áætlaðri viðhalds- og framkvæmdaþörf. Árleg framlög á tímabilinu til 2027 eru rétt yfir milljarður króna. skv. Samgönguáætlun 2015–2016. Það er því ljóst að þegar þessar kostnaðartölur eru skoðaðar með hliðsjón af fjárhagsstöðu hafnasjóða þá eiga flestar hafnirnar erfitt með að standa undir viðhaldi og þeim framkvæmdum sem nauðsynlegar eru á næstu árum.

Hafnarsjóðirnir standa þó missterkum fótum en Blönduóshöfn, Hafnir Norðurlings, Hvammstangahöfn, Kópavogshöfn, Reykjaneshöfn, Vogahöfn, Hólmavíkurhöfn, Reykhólahöfn og Sandgerðishöfn voru með neikvætt veltufé frá rekstri á árinu 2015. Þá er hlutfallslega mjög mikil viðhaldsþörf hjá Reykhólahöfn, Djúpavogshöfn og Þorlákshöfn.

HVERNIG KOMUM VIÐ Á BREYTINGUM?

Til að stuðla að uppbyggingu hafna með tilliti til hagkvæmstu lausna er æskilegt að:

- Kanna hagkvæmni og hagræðingu í tengslum við frekari sameiningu hafna með það að markmiði að efla starfsemina í breyttu umhverfi, auka framleiðni og styrkja hafnirnar sem mikilvæga undirstöðu atvinnulífs. Líklegt er að unnt sé að ná fram enn betri landnýtingu og verkaskiptingu með þeim hætti, t.d. með stofnun sameignarfélags um fleiri hafnir líkt og gert var á sínum tíma um rekstur Faxaflóahafna. Komið hafa fram hugmyndir um sameiningu hafna, m.a. á Snæfellsnesi, Vestfjörðum, í Eyjafirði og á

Suðurnesjum. Frekari sameining og stækkun sveitarfélaga gæti þá gefið möguleika á forgangsröðun hafntengdra verkefna/fjárfestinga og betri verkaskiptingu milli hafna á hverju svæði.

- Horfa til framtíðar. Þá er líklegt að þörf verði á nýjum eða endurbættum hafnarmannvirkjum fyrir notendur með sérstakar þarfir, svo sem ýmiss konar iðnaðarframleiðslu. Slíkur rekstur verður að vera sjálfbær, þ.e. án aðkomu opinberrar fjármögnunar. Til að stuðla að því verður að koma á langtímasamningum um örugga greiðslu hafnargjalda, áhættuskiptingu milli aðila og kostnaðarskiptingu.
- Efla rannsóknarstarf. Stuðla í meiri mæli að grunnrannsóknnum og líkanatilraunum, m.a. um orkuskipti og orkusparnað í skipum, umhverfissvæna og endurnýjanlega orkugjafa, öldufarsrannsóknir og gerð öldukorta, birtingu rauntímaupplýsinga um öldur, sjólag og ölduspár, ofl.
- Leggja áherslu á frekari eflingu rafræna lausna og sjálfvirkni, t.d. þegar kemur að upplýsingagjöf um ferðir skipa, farm og áhafnir. Slíkt getur flýtt fyrir afgreiðslu í höfnum, sérstaklega afgreiðslu millilandaskipa.

RÁÐLEGGINGAR

Huga þarf að breyttum þörfum við gerð framtíðaráætla. Áskoranir til framtíðar eru helst tengdar eftirfarandi þáttum.

ÞRÓUN FISKVEIÐA

Við nútímafiskveiðar er stöðugt verið að takast á við breytt ytri og innri skilyrði sem leiða af sér breytingu á samsetningu fiskiskipafлотans, vali löndunarstaða, o.fl. Hraðfrystibátar veiða t.d. álíka mikið magn á ári eins og litlir skuttogarar gerðu fyrir rúmum 15 árum. Breytt neyslumynstur neytenda samfara aukinni velsæld, t.d. krafa um ferskt hráefni, mun líklega valda því að veiðiferðir stytast og umferð um hafnir eykst. Einnig er talið að uppsjávarveiðiskip muni fara stækkandi.

ÞRÓUN SIGLINGALEIÐA

Gera ætti ítarlega hagsmunagreiningu fyrir aðkomu Íslands að norðaustursiglingaleiðinni ef hún opnast og skoða sérstaklega forsendur og hagkvæmni þess að koma upp umskipunar- og þjónustuhöfn fyrir svæðið. Áskoranirnar eru bæði efnahagslegs og pólitíks eðlis en tækifæri gætu verið í þjónustu við hugsanlega jarðefnavinnslu á NA-hafsvæðinu en líklegt er að í lögsögu svæðisins finnist mikið af gasi, olíu og ýmsum verðmætum.

ÞRÓUN FERÐAÞJÓNUSTU

Skoða ætti hagkvæmni þess að bæta aðstöðu til móttöku skemmtiferðaskipa á landsbyggðinni m.t.t. viðlegu, aukins

dýpis og aðstöðu í landi. Þó ber að forgangsraða fjárfestingum á þann hátt að eingöngu stærri hafnir taki á móti skemmtiferðaskipum. Treysta ætti landtengingar minni byggða við þá höfn. Þá verður að huga að sanngjarnri gjaldtöku m.t.t. þess kostnaðar sem skemmtiferðaskip valda gagnvart umhverfi og innviðum.

ÞRÓUN OG ÁHRIF LOFTSLAGSBREYTINGA

Hnatræn hlýnun mun hafa veruleg áhrif á sjávarhæð, hitaþenslu, o.fl. til framtíðar. Mikilvægt er að taka upp og framfylgja alþjóðlegum reglum um lágmarkun umhverfisáhrifa vegna siglinga á umhverfið og skoða beitingu þvingunarúrræða, sekta, o.fl. til að leiðrétta þann markaðsbrest er lýtur að umhverfiskostnaði sem skip valda.

RÝNI

Kaflinn gefur yfirlit yfir fjölda, mismunandi hlutverk og ástand hafna landsins. Á grundvelli fyrirbyggjandi þá fá hafnarmannvirki ástandseinkunnina 3. Ljóst er að margar hafnir þurfa verulegur endurbætur og viðhald til að geta þjónað sínu hlutverki til framtíðar. Jafnframt blasir við að margar hafnir standa illa fjárhagslega. Í kaflanum er bent á nokkrar leiðir til framfara og úrbóta. Meðal annars með endurskipulagningu í gegnum stofnun svæðisbundinna sameignarfélaga um hafnir, sem gæti t.d. gerst við frekari sameiningu sveitarfélaga.

Jónas Þór Snæbjörnsson, prófessor, tækni- og verkfræðideild Háskólans í Reykjavík.

HEIMILDIR

- Samgönguáætlun 2015–2026.
- Ástand hafna – Vegagerðin.
- Viðlagatrygging Íslands.
- Viðhalds- og framkvæmdaþörf – Hafnasambandið.
- Úttekt og greining á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2015 – Hafnasambandið.