

# HAGFRÆÐISTOFNUN HÁSKÓLA ÍSLANDS

---

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands

Odda v/Sturlugötu

Sími: 525-4500/525-4553

Fax nr. 552-6806

Heimasíða: [www.hag.hi.is](http://www.hag.hi.is)

Tölvufang: [ioes@hag.hi.is](mailto:ioes@hag.hi.is)

Skýrsla nr. C08:03

## **Fjárhagsleg staða hafna**

Apríl 2008

## Efnisyfirlit

1.	Inngangur .....	7
2.	Flutningar og rekstrarform .....	8
2.1	Sjóflutningar .....	8
2.2	Hafnir og umsvif þeirra .....	11
2.3	Hafnir, stærð og verðmæti .....	17
2.3	Rekstrarform .....	20
2.4	Samkeppni á milli hafna .....	26
3.	Fjárhagur og horfur .....	32
3.1	Tekjur, gjöld, framlegð og hagnaður .....	32
3.2	Skuldir .....	42
3.3	Ríkisframlög og fjárförf .....	50
4.	Íbúafjöldi og atvinnulíf .....	60
4.1	Íbúapróun .....	60
4.2	Atvinnuskipting .....	63
4.3	Hagvöxtur og framleiðni .....	64
4.4	Samþjöppun í sjávarútvegi .....	67
4.5	Breytingar á lönduðum botnfiskafla og flutningum .....	70
4.6	Niðurskurður í þorskveiðum .....	73
5.	Niðurstöður .....	75
5.1	Atvinnu- og búsetuþróun .....	75
5.2	Horfur næstu árin .....	76
5.3	Hlutverk hafna og gjaldtaka .....	82
5.4	Viðbótarfjárförf og aðkoma ríkissjóðs .....	84
	Hærri gjöld .....	86
	Hagkvæmni .....	87
	Aukið samstarf .....	87

Fyrsta leið – Óbreytt hafnalög.....	88
Önnur leið – auknir ríkisstyrkir.....	88
Þriðja leið - Málamiðlun .....	89

## **Töfluskrá**

Tafla 2.1 Fjöldi hafna á Íslandi árið 2007 eftir landshlutum.....	11
Tafla 2.2 Flokkun fiskihafna árið 2007.....	12
Tafla 2.3 Hluttur stærstu hafna landsins í heildarflutningum.....	13
Tafla 2.4 Hafnir flokkaðar eftir flutningamagni.....	13
Tafla 2.5 Stærð og áætlað virði mannvirkja í íslenskum höfnum í árslok 2007.....	18
Tafla 2.6 Rekstraraðilar hafna á Íslandi árið 2007.....	22
Tafla 2.7 Lestagjald, bryggjugjald og mánaðargjald í september 2007.....	26
Tafla 2.8 Lesta- og bryggjugjöld í höfnum landsins í september 2007 og hækkun frá maí 2003.....	27
Tafla 2.9 Samantekt á vörugjöldum í september 2007.....	28
Tafla 2.10 Vörugjöld í íslenskum höfnum í september 2007.....	29
Tafla 3.1 Rekstrartekjur hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. .	33
Tafla 3.2 Rekstrargjöld hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. .	35
Tafla 3.3 Framlegð hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. .	37
Tafla 3.4 Framlegð hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 sem hlutfall af rekstrartekjum hvers árs.....	39
Tafla 3.5 Hagnaður (tap) hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006.....	41
Tafla 3.6 Skuldastaða hafna eða hafnasamlaga í árslok 2006.....	43
Tafla 3.7 Skammtímaskuldir, lífeyrissjóðsskuldbindingar og langtímaskuldir sem hlutfall af heildarskuld hveftrar hafnar eða hafnasamlags í árslok 2006.....	45
Tafla 3.8 Framlegð hafna árið 2006 og skammtímaskuldir í lok þess árs.....	47
Tafla 3.9 Framlegð og langtímaskuldir hafna árið 2006 og fjöldi ára sem tæki að greiða upp langtímaskuldir miðað við framlegð ársins.....	49

Tafla 3.10 Framlegð, endurbyggingar og viðhald og nettóskuld í árslok 2006. ....	51
Tafla 3.11 Framlegð, endurbyggingar og viðhald, nettóskuld í árslok 2006 og framlög ríkisins. ....	53
Tafla 3.12 Framlegð, endurbyggingar og viðhald og nettóskuld í árslok 2006. Hafnaflokkar.....	54
Tafla 3.13 Framlegð, endurbygging og viðhald, nettóskuld í árslok 2006 og framlög ríkisins. Hafnaflokkar.....	55
Tafla 3.14 Heildarskuldir sveitarfélaga og hafnarsjóða í árslok 2006.. ....	57
Tafla 4.1 Fjöldi íbúa á Íslandi eftir landshlutum árin 1990 og 2006.....	61
Tafla 4.2 Fjöldi íbúa í sveitarfélögum með hafnir árin 1900 og 2006. ....	62
Tafla 4.3 Hlutfallsleg skipting starfa eftir atvinnugreinum og landshlutum árið 2005.....	63
Tafla 4.4 Fjölda starfa í sjávarútvegi eftir landshlutum árin 1998 og 2005. ....	64
Tafla 4.5 Hagvöxtur eftir landshlutum á Íslandi 1998-2005.....	65
Tafla 4.6 Hagvöxtur eftir landshlutum og atvinnugreinum 1998-2005. ....	66
Tafla 4.7 Meðalvöxtur framleiðni vinnuafls eftir atvinnugreinum árin 1991-2006.....	67
Tafla 4.8 Áætlaður samdráttur afgangsjalds á fiskveiðiári.....	74
Tafla 5.1 Flutningar að og frá einstökum höfnum árin 2003-2006 og spá fyrir árið 2020. ....	78
Tafla 5.2 Meðalbotnfiskafli árána 2002-2006 og spá fyrir árið 2020. ....	80
Tafla 5.3 Meðaluppsjávarfiskafli árána 2003-2006 og spá fyrir árið 2020. ....	82
Tafla 5.4 Viðbótarfjárförf hafnarsjóða í milljónum kr. og sem hlutfall af tekjum ársins 2006. ....	85

## **Myndaskrá**

Mynd 2.1 Sjóflutningar að og frá íslenskum höfnum eftir helstu vöruflokkum. Þúsund tonn. ....	8
Mynd 2.2 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla árið 2006. ....	14
Mynd 2.3 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla árið 2006. ....	15
Mynd 2.4 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla árið 2006. ....	15
Mynd 2.5 Aflagjald eftir landshlutum haustið 2007. ....	30
Mynd 3.1 Aflagjöld, aðrar rekstrartekjur og rekstrargjöld allra hafna árin 1990-2006. ....	56
Mynd 3.2 Skuldir hafnarsjóða sem hlutfall af skuldum sveitarfélaga í árslok 2006. ....	58
Mynd 3.3 Hlutfall tekna og skulda hjá hafnarsjóðum og sveitarfélögum í árslok 2006. ....	59
Mynd 4.1 Hlutfall botnfiskaflans sem var sjófryst, flutt með gámum með skipum, ísað í flug eða siglt með til erlendra hafna árin 1986-2006. ....	68
Mynd 4.2 Hlutfall þeirra 10 staða þar sem mest var unnið af þorskafurðum árin 1992–2005. ....	69
Mynd 4.3 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. ....	71
Mynd 4.4 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. ....	71
Mynd 4.5 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. ....	72
Mynd 4.6 Breytingar á flutningum og uppsjávarafla 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. ....	73

## Aðfaraorð

Í þessari skýrslu er fjallað um stöðu hafna og þann fjárhagslega vanda sem við mörgum þeirra blasir. Skýrslan er unnin að beiðni Siglingastofnunar Íslands og hafði Sveinn Agnarsson, fræðimaður við Hagfræðistofnun, umsjón með verkinu. Steinn Kárason aðstoðaði við gagnavinnslu og starfsfólk Siglingastofnunar veitti einnig ómetanlega aðstoð. Eru þessum aðilum færðar bestu þakkir.



Gunnar Haraldsson

forstöðumaður Hagfræðistofnunar Háskólans

# 1. Inngangur

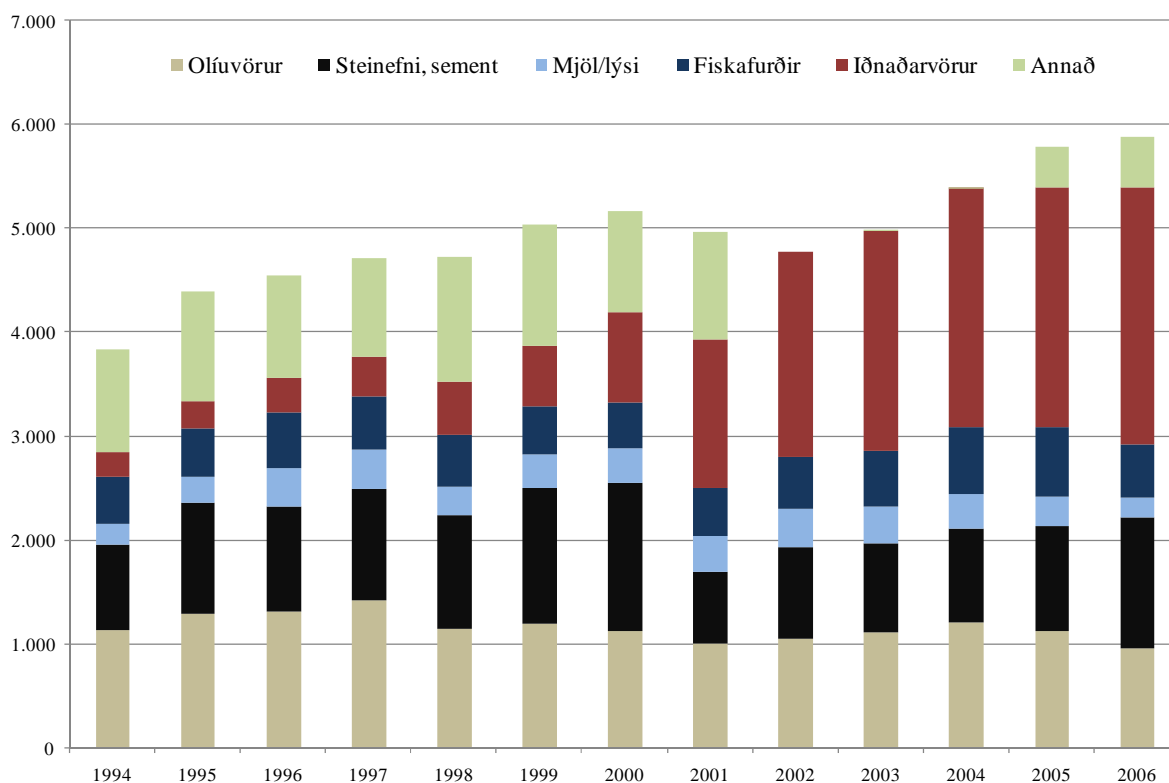
Árið 2006 töldust 64 hafnir á landinu, flestar fiskihafnir. Umsvif þessara hafna eru misjöfn og fjárhagsleg staða ólík. Á meðan stærstu hafnir landsins búa margar við góðan fjárhag eiga flestar aðrar undir högg að sækja. Í þessari skýrslu er sjónum beint að þeim vanda er við höfnum landsins blasir. Fyrst er fjallað um sjóflutninga og hafnir almennt, umsvif einstakra hafna, rekstrarform þeirra og þá samkeppni er þær eiga í. Þá er greint frá fjárhagsstöðu þeirra, tekjum, gjöldum, framlegð og skuldum og borin saman þau framlög sem hafnir fengu samkvæmt hafnalögum nr. 23/1994 og þau sem hafnir eiga að fá þegar öll ákvæði hafnalaga nr. 61/2003 verða að fullu komin til framkvæmda. Í fjórða kafla er rætt um íbúapróun og atvinnulíf, sérstaklega stöðu sjávarútvegs og niðurstöður dregnar saman í lokakafla.



## 2. Flutningar og rekstrarform

### 2.1 Sjóflutningar

Árið 2006 voru samtals fluttar nálega 5,9 milljón lestar að eða frá íslenskum höfnum. Þetta er ríflega 50% meira magn en flutt var árið 1994, er magnið nam 3,8 milljónum lesta. Samsetning flutninganna hefur breyst verulega á þessum rúma áratug. Vægi olúflutninga hefur minnkað mjög, eða úr tæpum 30% í 16%, og hlutur sjávarafurða fallið úr 17% í 12%. Á móti hefur innflutningur á iðnaðarvörum aukist gríðarlega undanfarin ár sem fyrst og fremst tengist stórframkvæmdunum við virkjanir og álver á Austurlandi og höfuðborgarsvæðinu.



**Mynd 2.1 Sjóflutningar að og frá íslenskum höfnum eftir helstu vöruflokkum. Þúsund tonn. Heimild: Siglingastofnun Íslands.**

Segja má að eiginlegir strandflutningar með almenna neysluvöru hafi lagst af þegar Kísiliðjan við Mývatn hætti starfsemi sinni árið 2004. Skip frá Eimskip<sup>1</sup> og einnig Samskip hafa þó viðkomu í nokkrum höfnum á leið sinni til útlanda, en allar skipaleiðir þessara félaga liggja suður fyrir land og er ekkert siglt norður fyrir land á leið til útlanda. Skip á siglingaleiðum Eimskipa hafa annars vegar viðkomu á Grundartanga og Reyðarfirði og hins vegar í Vestmannaeyjum og Straumsvík á leið sinni utan. Skip Samskipa koma við í Vestmannaeyjum og á Reyðarfirði og Grundartanga. Þetta eru ekki eiginlegar strandsiglingar en ferðirnar eru nýttar til fragtflutninga eftir atvikum. Fyrirtækið Dregg á Akureyri annast siglingar á milli Íslands og hafna í Danmörku og Lettlandi. Siglt er með vörur á milli Danmerkur og Lettlands og ýmsan varning til og frá Íslandi, s.s. fiskafurðir, byggingarefni og sement. Aðalhöfnin er Akureyri, en einnig er mikið flutt frá Sandgerði. Aðrar viðkomuhafnir eru Ísafjörður, Reykjavík, Vestmannaeyjar, Eskifjörður og Reyðarfjörður, en skipið getur komið við í fleiri höfnum sé þess óskað.<sup>2</sup>

Sement og olía var um árabil að mestu flutt með skipum innanlands, en á undanförunum árum hefur æ stærrí hluta þessara flutninga færst yfir á vegina. Af því ríflega 141 þúsund tonni sem Sementsverksmiðjan á Akranesi seldi árið 2006 voru þannig um 59 þúsund tonn flutt sjóleiðis frá verksmiðjunni. Verksmiðjan á skip sem siglir með sement eftir þörfum frá Akranesi til Reykjavíkur, Akureyrar og Reyðarfjarðar. Auk þess siglir leiguskip nokkrar ferðir á ári til Akureyrar og Reyðarfjarðar.<sup>3</sup> Árið 2002 hóf Aalborg Portland á Íslandi innflutning á sementi og er langmestu af því landað í Helguvík, en afganginum á Reyðarfirði og því síðan dreift um landið í tankbílum. Árið 2002 flutti fyrirtækið inn 37 þúsund tonn, en flutningarnir hafa ríflega þrefaldast síðan og námu um 120 þúsund tonnum fjórum árum síðar.

Dreifing á olíu innanlands hefur breyst nokkuð á undanförunum árum. Áður fyrr voru strandflutningar veigamikill þáttur í olíudreifingu, en nú er Olíudreifing hf. eina fyrirtækið sem sinnir strandflutningum. Olíudreifing er í eigu N1 hf. og Olíuverzlunar Íslands hf. og var fyrirtækið stofnað á árinu 1995 til að sinna dreifingu á eldsneyti fyrir þessi tvö félög og tók til starfa í ársbyrjun 1996. Olíudreifing á olúskipið Keili og olúbátinn Laugarnes og rekur 31 birgðastöð. Þar af er siglt á 21 stöð. Þær stærstu þrjár – Örfirisey, Hvalfjörður og Akureyri – eru megininnflutningshafnir, en svartolúskip, sem eru um 6.000 tonn að stærð, sigla að auki á

---

<sup>1</sup> Samtal við Magnús Svavarsson, framkvæmdastjóra Vörumiðlunar Sauðárkróki.

<sup>2</sup> Gunnlaugur Frimannsson hjá Dregg. Morgunblaðið, 26.maí 2007.

<sup>3</sup> Sementsverksmiðjan, símtal og tölvupóstur frá Guðmundi Einarssyni 2. október 2007.

Siglufjörð, Vopnafjörð, Seyðisfjörð, Neskaupstað, Reyðarfjörð og Fáskrúðsfjörð.<sup>4</sup> Keilir getur að auki siglt beint á allar hafnir, þó mest sé um að hann sigli á Austfjarðahafnir.

Skip Skeljungs hf. sigla beint að utan til Reykjavíkur, Hafnarfjarðar, Akureyrar, Eskifjarðar, Reyðarfjarðar, Vestmannaeyja og Helguvíkur.<sup>5</sup> Fyrirtækið er með eitt skip í strandsiglingum sem siglir til Grundarfjarðar, Bolungarvíkur, Ísafjarðar og Raufarhafnar. Að auki rekur Skeljungur hf. birgðastöðvar á Hvammstanga, Siglufirði, Húsavík, Seyðisfirði og Grindavík, en eldsneyti er flutt þangað með bílum.

Eftir að Áburðarverksmiðjan í Gufunesi hætti rekstri árið 2002 hefur enginn áburður verið framleiddur hérlendis, en hann þess í stað fluttur inn. Árið 2007 var boðið upp á uppskipun á 18 stöðum á landinu.

Fiskimjöl og lýsi er nú að mestu leyti flutt beint frá viðkomandi höfnum til útlanda, en var áður oftast flutt úr um Reykjavíkurhöfn. Svipaða sögu má segja um útflutning á frystum afurðum, svo sem síld og loðnu. Áður fyrr fóru fyrstar afurðir sem voru í gámum með strandflutningum til Reykjavíkurhafnar og þaðan út.

Í skýrslu nefndar um flutningskostnað er bent á nokkrar ástæður þess að hallað hafi á sjóflutninga og vöruflutninga þess í stað færst í auknum mæli á vegina.<sup>6</sup> Þar beri fyrst að nefna auknar kröfur um hraða og sveigjanleika í flutningum sem að hluta til megi rekja til þess að neytendur fara sífellt fram á ferskari vörur. Í öðru lagi hafi byggðaþróun og fækkun íbúa á einstökum svæðum á landsbyggðinni valdið því að flutningsmagn hafi minnkað. Til þess að sjóflutningar geti talist hagkvæmir þurfi hins vegar ákveðið magn flutninga að vera til staðar vegna hins háa fasta kostnaðar við flutningana. Fólksfækkun gerir sjóflutninga því óhagkvæmari. Í þriðja lagi hafi verulega dregið úr birgðahaldi vöru á landsbyggðinni. Seljendur reyni að halda kostnaði við birgðahald í lágmarki með því að hafa birgðir eins litlar og mögulegt er. Til þess að svo sé hægt verður á móti að vera hægt að treysta á hraða flutninga og þar eru skip ekki samkeppnishæf við bifreiðar. Algengt er að flutningabílar aki frá Reykjavík á helstu staði alla virka daga og jafnvel oft á dag til sumra staða. Þannig sé hægt að halda uppi stöðugu flæði vöru á milli staða. Frá Reykjavík er ekið með matvöru, aðra

---

<sup>4</sup> Tölvupóstur frá Grétari Má Steinarssyni, Olúdreifingu hf., 14. febrúar 2008.

<sup>5</sup> Tölvupóstur frá Má Erlingsyni, Skeljungi hf., 14. febrúar 2008.

<sup>6</sup> Skýrsla nefndar um flutningskostnað. Samgönguráðuneytið, 2003.

neysluvöru og hráefni til framleiðslufyrirtækja og til baka með fisk, fiskafurðir og aðra framleiðsluvöru.

## 2.2 Hafnir og umsvif þeirra

Árið 2007 töldust 64 hafnir á landinu, flestar fiskihafnir. Flestar voru á Austfjörðum og Vestfjörðum, 14, en færstar á Suðurlandi, 2. Langflestar hafnir á Íslandi þjóna fyrst og fremst sjávarútveginum, en hafnirnar á Grundartanga, í Helguvík, á Mjóeyri við Reyðarfjörð, Reykhólum og í Straumsvík, eru iðnaðarhafnir og þjóna aðallega tilteknum framleiðslufyrirtækjum.

**Tafla 2.1 Fjöldi hafna á Íslandi árið 2007 eftir landshlutum.**

Reykjanes	8
Vesturland	8
Vestfirðir	14
Norðurland vestra	6
Norðurland eystra	12
Austurland	14
Suðurland	2
Allt landið	64

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Í siglingamálakafla Samgönguáætlunar fyrir árin 2007-2010 er fiskihöfnum skipt í fjóra flokka eftir lengd, breidd og djúpristu þeirra skipa er þar geta athafnað sig.<sup>7</sup> Í fyrsta flokk eru settar stórar fiskihafnir, í þann næsta meðalstórar fiskihafnir, í þann þriðja bátahafnir og þann fjórða smábátahafnir. Hafnir í tveimur fyrsttöldu flokkunum geta bæði tekið á mót fiskiskipum og flutningaskipum, en minni skip geta eingöngu sinnt fiskiskipum. Skiptingu þessa má sjá í töflu 2.2 Stórar fiskishafnir töldust þá 16 og var Reykjavíkurhöfn þeirra stærst, meðalstórar fiskihafnir voru 15, bátahafnir 11 og smábátahafnir 17. Auk þessara 59 hafna eru nokkrir minni löndunarstaðir.

<sup>7</sup> Siglingakafli Samgönguáætlunar 2007-2010. Siglingamálstofnun, 2007.

**Tafla 2.2 Flokkun fiskihafna árið 2007.**

---

<i>Stórar fiskihafnir</i>	<i>Meðalstórar fiskihafnir</i>
Akraneshöfn	Bolungarvíkurhöfn
Akureyrarhöfn	Dalvíkurhöfn
Eskifjarðarhöfn	Djúpavogshöfn
Fáskrúðsfjarðarhöfn	Grundarfjarðarhöfn
Grindavíkurhöfn	Húsavíkurhöfn
Hafnarfjarðarhöfn	Kópavogshöfn
Hornafjarðarhöfn	Ólafsfjarðarhöfn
Ísafjarðarhöfn	Ólafsvíkurhöfn
Neskaupstaðarhöfn	Patreksfjarðarhöfn
Reykjavíkurhöfn	Reyðarfjarðarhöfn
Reykjaneshöfn	Rifshöfn
Sauðárkrókshöfn	Sandgerðishöfn
Seyðisfjarðarhöfn	Skagastrandarhöfn
Siglufjarðarhöfn	Vopnafjarðarhöfn
Vestmannaeyjahöfn	Þórshöfn
Þorlákshöfn	
<i>Bátahafnir</i>	<i>Smábátahafnir</i>
Bíldudalshöfn	Arnarstapahöfn
Flateyrarhöfn	Árskógssandshöfn
Hólmavíkurhöfn	Bakkafjarðarhöfn
Hvammstangahöfn	Blönduóshöfn
Raufarhöfn	Borgarfjarðarhöfn eystri
Stykkishólmshöfn	Breiðdalsvíkurhöfn
Stöðvarfjarðarhöfn	Brjánslækjarhöfn
Suðureyrarhöfn	Drangsneshöfn
Súðavíkurhöfn	Grenivíkurhöfn
Tálknafjarðarhöfn	Grímseyjarhöfn
Þingeyrarhöfn	Hjalteyrarhöfn
	Hofsóshöfn
	Hríseyjarhöfn
	Kópaskershöfn
	Mjóafjarðarhöfn
	Norðurfjarðarhöfn
	Vogahöfn

---

Heimild: Siglingakafli Samgönguáætlunar 2007-2010 (2007).

Reykjavíkurhöfn er langstærsta höfn landsins og árið 2006 fóru um hana nálega 39% af öllum vörum sem lestaðar voru eða losaðar í íslenskum höfnum. Þetta hlutfall hefur þó lækkað

verulega á undanförunum 15 árum. Það var um rúmur helmingur árið 1990, en hefur síðan þokast niður. Flutningar um höfnina hafa haldist lítt breyttir að magni, en aftur á móti hefur hlutur stóriðju í flutningum hefur vaxið verulega, en aðföng og afurðir hennar eru fluttar beint um viðkomandi hafnir. Þá hefur einnig færst í vöxt að afurðir uppsjávarfiskveiða séu fluttar með leiguskipum beint til útlanda í stað þess að fara um Reykjavíkurhöfn. Strandflutningar með almenna neysluvöru hafa einnig lagst af. Þrjár stærstu hafnir landsins – Reykjavíkurhöfn, Grundartangi og Straumsvík – voru til saman með nálega tvo þriðju hluta af sjóflutningum landsins og hefur hlutfall hinna þriggja stærstu haldist nokkuð stöðugt undanfarin ár.

**Tafla 2.3 Hlutur stærstu hafna landsins í heildarflutningum árin 1990, 1995, 2000 og 2006.**

Höfn	1990	1995	2000	2006
Reykjavík	51,1	48,5	41,3	38,6
3 stærstu	66,2	63,5	66,2	65,9
5 stærstu	74,5	74,4	74,3	78,4
10 stærstu	85,7	86,2	86,9	89,1

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Höfnum þar sem eitthvað er losað eða lestað hefur nokkuð fækkað síðustu ár. Árið 1990 voru flutningar skráðir í 54 höfnum, en fimm árum síðar hafði virkum höfnum fækkað í 47 og þær voru 46 árið 2006. Það árið voru 10 hafnir með meira flutningsmagn en 100 þúsund tonn, eða þrjár fleiri en 15 árum fyrr, en fjöldi hafna með meira en 10 þúsund tonna flutninga hefur á hinn bóginn haldist nokkuð stöðugur. Meira er nú flutt á stærri hafnir en áður, en minna á þær smærri.

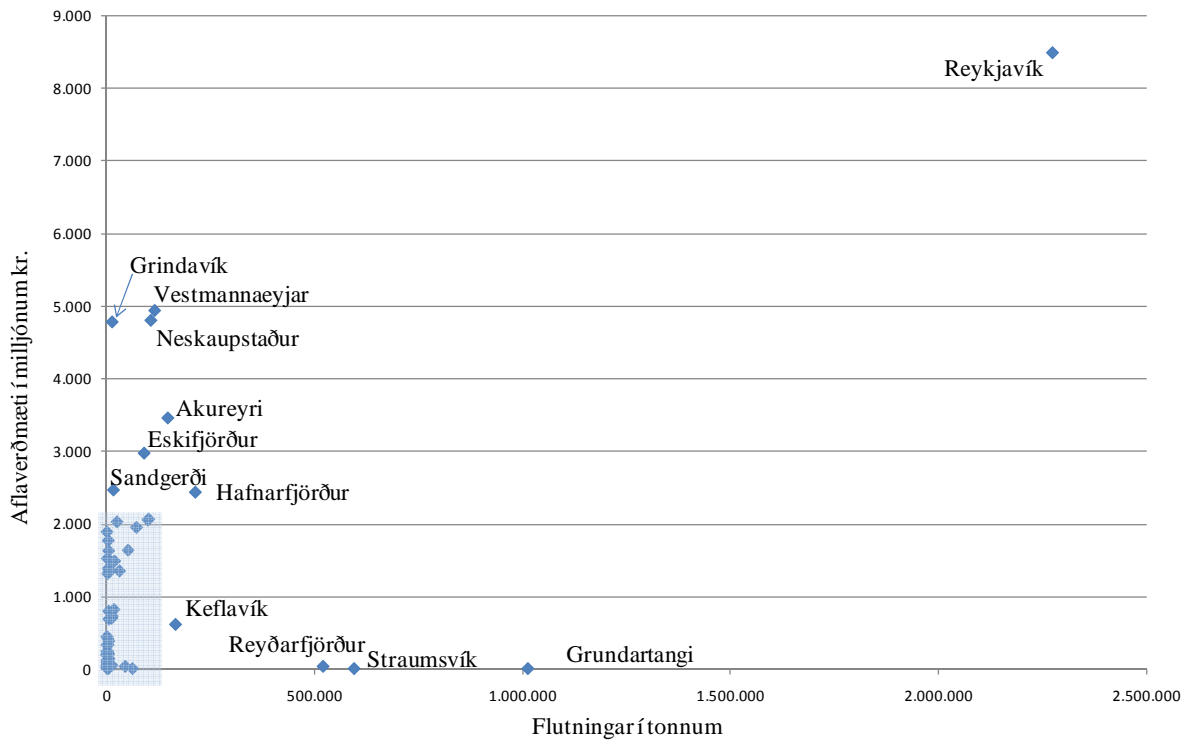
**Tafla 2.4 Hafnir flokkaðar eftir flutningamagni (þúsund tonn) árin 1990, 1995, 2000 og 2006.**

Höfn	1990	1995	2000	2006
Fjöldi hafna > 100 þúsund tonn	7	8	10	10
Fjöldi hafna > 50 þúsund tonn	12	13	12	15
Fjöldi hafna >10 þúsund tonn	26	27	27	25
Földi hafna þar sem eitthvað er flutt	54	47	46	46

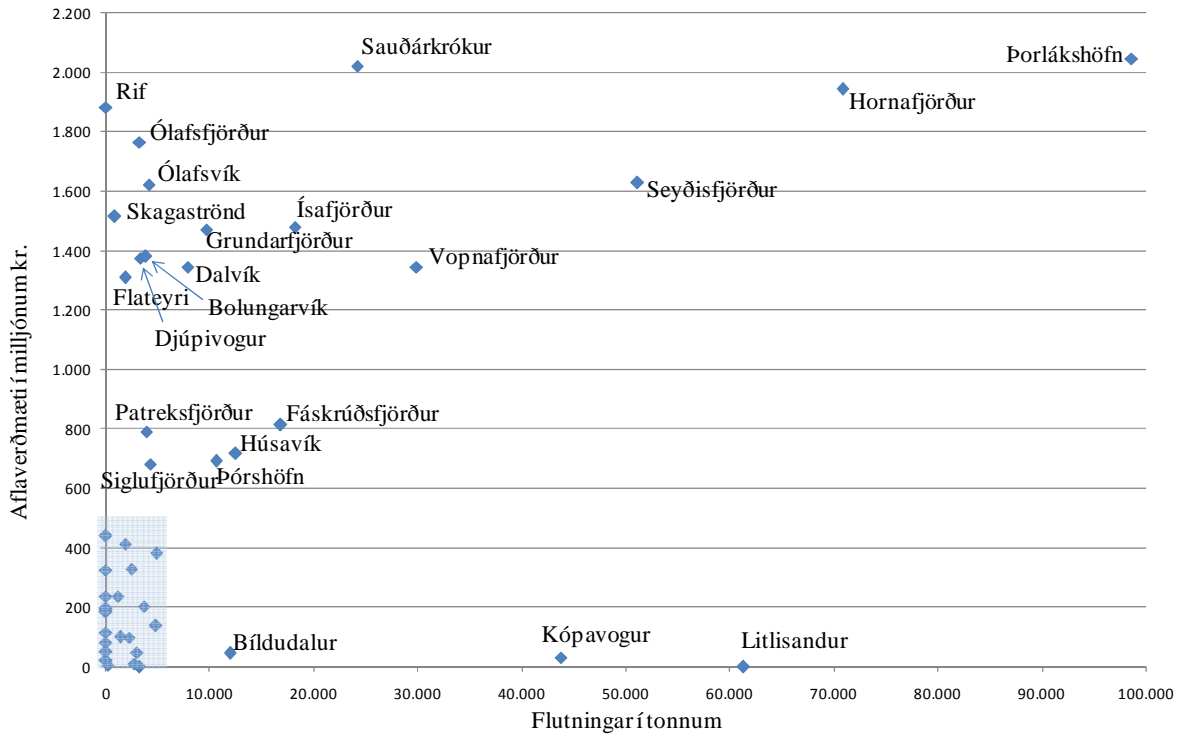
Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Árið 2006 var botnfiskafla landað á 59 stöðum á landinu, uppsjávarafla á 20 stöðum, rækju á sex stöðum og öðrum skelfiski á níu stöðum. Í nokkrum þessara hafna er eingöngu landað

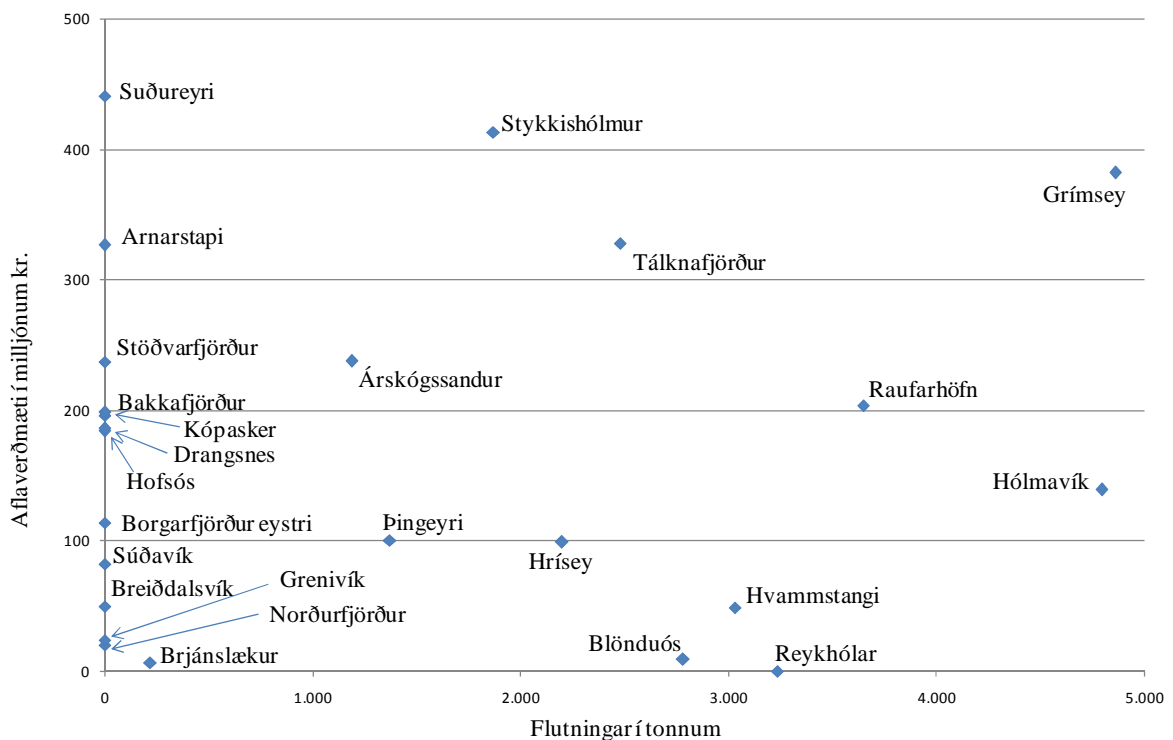
fiski og annars staðar eru flutningar fremur litlir. Umfangi flutninga og landana er nánar lýst á myndum 2.2-2.5 sem sýna samband flutningamagns í tonnum og verðmætis landaðs afla í milljónum kr. árið 2006.



**Mynd 2.2 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla (milljónir kr.) árið 2006. Hafnir á skyggða svæðinu eru sýndar á mynd 2.3. Heimild: Hagstofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**



**Mynd 2.3 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla (milljónir kr.) árið 2006. Hafnir á skyggða svæðinu eru sýndar á mynd 2.4. Heimild: Hagstofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**



**Mynd 2.4 Flutningar (tonn) til og frá höfn og verðmæti landaðs afla (milljónir kr.) árið 2006. Heimild: Hagstofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**



Á mynd 2.4 vantar Haganesvík, Hauganes, Haukabergrsvaðal, Hjalteyri og Mjóafjörð, en verðmæti landaðs afla á herjum þessara staða var undir 10 milljónum kr. árið 2006. Engir flutningar voru þá um þessar hafnir.

### **2.3 Hafnir, stærð og verðmæti**

Að mati Siglingastofnunar var samanlagt virði hafnarmannvirkja 53,7 milljarðar kr. í árslok 2007. Mannvirki Faxaflóahafna voru þá metin á 10,9 milljarða kr., mannvirki hafna í Fjarðabyggð á 4,9 milljarða kr. og hafna í Hafnarfirði og Straumsvík, Ísafjarðarbæ, Vestmannaeyjum og hafna í Hafnsamlagi Norðurlands á 2,9-3,2 milljarða kr. Flotbryggjur eru samtals tæplega 3,3 km. að lengd, steypar bryggjur samtals tæpir 4,4 km og trébryggjur 6,8 km. Samanlögð lengd stálþilja er 24 km. og grjótgardar eru samtals 26,2 km. að lengd. Áætlað er að árlega þurfi að verja tæpum 70 milljónum kr. til dýpkunar í höfnum landsins, þar af 25 milljónum kr. í dýpkun Hornarfjarðarhafnar og 11 milljónir kr. í dýpkun Vestmannaeyjarhafnar.

**Tafla 2.5 Stærð og áætlað virði mannvirkja í íslenskum höfnum í árslok 2007.**

	Flot- bryggjur m	Steypt bryggja m	Stálþil m	Tré- bryggjur m	Grjót- garðar m	Dráttar- bátur	Viðhalds- dýpkun. Árleg þörf m. kr.	Samtals verðmæti mann- virkja m.kr.
Blönduós	0	158	0	0	300			260
Bolungarvík	106	100	220	112	840		1,5	640
Borgarfjörður eystri	0	98	0	116	220			260
Breiðdalsvík	20	0	144	80	125			300
Dalabyggð	18	25	0	0	150			60
Dalvíkurbyggð	34	35	520	141	810		1,0	960
Dalvík	34	0	335	104	600		1,0	600
Árskógsandur	0	35	132	37	70			270
Hauganes	0	0	53	0	140			90
Djúpivogur	75	0	252	65	555			470
Drangsnes	50	41	0	60	260			150
Faxaflóahafnir	100	620	4.606	1.552	1.740	2		10.880
Akranes	50	620	270	12	680			1.330
Borgarnes	0	0	61	0	0			90
Grundartangi	0	0	624	0	0			1.390
Reykjavík	50	0	3.651	1.540	1.060			7.480
Fjallabyggð	75	0	1.047	290	800		4,5	1.790
Ólafsfjörður	45	0	445	114	620		4,5	800
Siglufjörður	30	0	602	176	180			990
Fjarðabyggð	340	114	2.378	467	1.210	1		4.880
Neskaupstaður	176	0	667	139	730			1.190
Eskifjörður	49	0	618	72	160			980
Reyðarfjörður	35	0	788	0	0			1.540
Stöðvarfjörður	43	114	173	0	320			430
Fáskrúðsfjörður	38	0	132	256	0			460
Grímsey	17	71	0	170	310			300
Grindavík	157	0	713	339	900	1		1.600
Grundarfjörður	80	292	264	21	740			870
Hafnarfjörður	233	180	1.440	0	2.150	1		3.000
Hafnarfjörður	233	180	1.115	0	1.900			2.090
Straumsvík			325		250			610
Hafnasamlag Norðurlands	150	35	1.746	529	1.340		0,4	3.070
Akureyri	130	0	1.379	421	520			2.370
Grenivík	20	35	108	0	420			230
Hjalteyri	0	0	55	20	50		0,4	100
Hrísey	0	0	204	68	200			340
Svalbarðseyri	0	0	0	20	150			30
Hornafjörður	90	0	410	243	200	1	25,0	950
Hólmavík	60	0	229	31	180			380
Hvammstangi	18	40	65	111	340			270

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

**Tafla 2.5 framhald Stærð og áætlað virði mannvirkja í íslenskum höfnum í árslok 2007**

	Flot- bryggjur m	Steypt bryggja m	Stálþil m	Tré- bryggjur m	Grjót- garðar m	Dráttar- bátur	Viðhalds- dýpkun. Árleg þörf. m. kr.	Samtals verðmæti mann- virkja m.kr.
Ísafjarðarhafnir	237	105	1.623	227	980	1	2,5	2.860
Flateyri	28	0	294	0	240			420
Ísafjörður	159	30	872	215	280		2,5	1.560
Suðureyri	20	75	247	0	300			460
Þingeyri	30	0	210	12	160			320
Langaneshafnir	74	50	376	184	1.159			920
Bakkafjörður	30	0	0	99	415			140
Þórshöfn	44	50	376	85	744			770
Norðurfjörður	5	55	40	0	240			160
Norðurþing	179	211	811	269	1.340		1,0	2.030
Húsavík	139	0	627	120	760		1,0	1.320
Kópasker	20	119	0	0	340			200
Raufarhöfn	20	92	184	149	240			520
Reykhólar	0	0	110	15	230		1,0	180
Reykjaneshöfn	140	1.011	422	50	1.310	1		2.490
Sandgerði	165	292	264	0	1.040			880
Seyðisfjörður	41	16	377	602	0			1.110
Skagafjörður svf.	58	44	602	77	895		4,5	1.020
Hofsós	20	44	53	30	355			200
Sauðárkrókur	38	0	549	47	540		4,5	820
Snæfellsbær	138	132	737	316	1.617		4,0	1.760
Arnarstapi	0	42	0	8	77		1,0	100
Rifshöfn	38	0	460	98	1.060		1,8	850
Ólafsvík	100	90	277	210	480		1,3	800
Skagaströnd	38	0	283	149	320		2,5	590
Stykkishólmur	66	95	90	269	100			560
Súðavík	60	0	70	97	500		1,0	250
Tálknafjörður	70	30	210	15	150			380
Þorlákshöfn	35	342	849	31	1.305	1	9,0	2.060
Vestmannaeyjar	150	50	1.945	0	0	1	11,0	3.200
Vesturbyggð	100	0	749	120	710			1.230
Bíldudalur	20	0	248	30	220			410
Brjánslækur	40	0	58	20	170			120
Patreksfjörður	40	0	443	70	320			710
Vogar	55	60	0	0	660			150
Vopnafjörður	40	70	372	77	500			780
Samtals	3.270	4.372	23.964	6.824	26.226	10	68,9	53.700

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

## 2.3 Rekstrarform

Málefni hafna voru allmjög til umræðu á síðustu árum liðinnar aldar. Í byrjun febrúar 1999 skipaði samgönguráðherra tvær nefndir og var annarri ætlað að fjalla um framtíðarfyrirkomulag hafnamála, en hinni að gera tillögur um gjaldskrá hafna með hliðsjón af breyttum lögum. Í lok þessa sama árs var skipuð ný nefnd er hafði það hlutverk að undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga. Á grundvelli þess nefndarstarfs var lagt frumvarp fyrir Alþingi vorið 2002, en það var ekki afgreitt. Nýtt frumvarp var síðan lagt fyrir Alþingi að hausti og var það afgreitt sem lög nr. 61/2003.

Í athugasemdum með frumvarpinu voru tiltekin helstu nýmæli þess. Þar er fyrst bent á að gert sé ráð fyrir að afleggja samræmda gjaldskrá hafna en taka þess í staðinn upp sérgjaldskrár fyrir hverja höfn. Ákvæði samkeppnislaga eigi síðan að gilda um gjaldtöku hafna. Í öðru lagi sé gert ráð fyrir að undir hafnalögum verði leyft að reka hafnir undir fleiri rekstrarformum, þ.m.t. hlutafélagiformi. Í þriðja lagi nái frumvarpið til allra hafna landsins. Í því fjórða sé móttökuskylda hafna skilgreind. Þá sé framtíð smærri fiskihafna betur tryggð en í gömlu hafnalögnum. Loks séu gerðar breytingar á afskiptum ríkisins af hafnamálum og önnur stjórnvaldsafskipti af höfnum betur skilgreind.

Í lögum nr. 61/2003 er tiltekið að hægt sé að viðhafa þrenns konar form á rekstri hafnar. Í fyrsta lagi höfn án sérstakrar hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags. Í öðru lagi höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags og í þriðja lagi hlutafélag. Hlutafélagið geti hvort heldur sem er verið í eigu opinberra aðila eða ekki, en hafnir sem reknar eru sem hlutafélag teljast ekki til opinbers rekstrar.

Höfn sem rekin er án hafnarstjórnar skal rekin sem sérstakur málaflokkur undir stjórn sveitarstjórnar viðkomandi sveitarfélags og fer sveitarstjórnin með stjórn hafnarinnar. Sveitarstjórninni er heimilt að kjósa sérstaka hafnarnefnd.

Þegar höfn er rekin sem opinbert fyrirtæki með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags skal kosin sérstök hafnarstjórn sem fer með stjórn hafnar og hafnarsjóðs. Séu eigendur fleiri en einn skal kjósa samkvæmt reglugerð og stofnsamningi hafnar. Hafnarstjórn ræður hafnarstjóra og ákveður verksvið hans, en stjórnin ber ábyrgð gagnvart sveitarstjórn á rekstri og viðhaldi hafnar. Eigendur hafna geta myndað hafnasamlög um rekstur þeirra og skal þá leggja fyrir

ráðherra tillögur að stofnsamningi, skipulagi og nýtingu landsvæða og mannvirkja og rökstuðning fyrir því að samlagið hafi rekstrarhagræði í för með sér. Tekjulitlar hafnir, sem rétt eiga á ríkisstyrk, halda þeim rétti sínum í fimm ár frá því að sameining tekur gildi, þrátt fyrir að hafnirnar falli undir hafnasamlag sem er yfir viðmiðunarmörkum fyrir tekjulitlar hafnir. Hið sama gildir um sömu hafnir ef þær verða hluti af öðrum hafnarsjóði við sameiningu sveitarfélaga. Tekjum og eignum hafnar, sem eru í eigu sveitarfélags, má einungis verja til þágu hafnarinnar. Höfnum, sem reknar eru sem hlutafélag, er aðeins heimilt að greiða arð til eigenda sinna eftir að fé hefur verið lagt til hliðar í fullnægjandi viðhald og endurnýjun hafnarinnar.

Í 18. gr. laga hafnalaganna er tekið fram að rekstrarformi hafnar skuli breytt í höfn í eigu sveitarfélags án sérstakrar hafnarstjórnar þegar hún hefur haft neikvæðan rekstrarafgang í þrjú ár í röð að teknu tilliti til vaxta, en fyrir afskriftir. Sveitarstjórn sé þó heimilt með samþykki samgönguráðherra að veita aukið fjármagn til hafnar til þess að bæta eiginfjárstöðu hennar. Með lögum nr. 28/2007 var framkvæmd þessa lagaákvæðis frestað til 1. janúar 2012.

Árið 2007 voru allar hafnir á Íslandi í opinberri eigu nema tvær og annað hvort reknar sem sérstakur málaflokkur undir stjórn sveitarstjórnar eða sem opinbert fyrirtæki í eigu sveitarfélags. Tvö hafnasamlög voru þá starfrækt; Hafnasamlag Eyjafjarðar og Hafnasamlag Norðurlands, en því fyrrnefnda var slitið árið 2007. Hafnasamlag Eyjafjarðar var stofnað árið 1993 og var fyrsta hafnasamlag landsins. Hafnasamlag Norðurlands var stofnað 1996 og Hafnasamlag Suðurnesja árið eftir, en því var slitið árið 2003. Stutt saga hafnasamlaga gefur vart tilefni til að ætla að þetta samvinnuform hafna henti ætíð vel. Eitt sameignarfyrirtæki er rekið um hafnir, Faxaflóahafnir sf., og er það í eigu Reykjavíkurborgar, Akraneskaupstaðar, Hvalfjarðarsveitar, Skorradalshrepps og Borgarfjarðarsveitar.

**Tafla 2.6 Rekstraraðilar hafna á Íslandi árið 2007.**

Höfn	Rekstraraðili	Höfn	Rekstraraðili
<i>Reykjanes</i>		<i>Norðurland vestra</i>	
Grindavík	Grindavíkurhöfn	Hvammstangi	Hvammstangahöfn
Sandgerði	Sandgerðishöfn	Blönduós	Blönduóshöfn
Keflavík	Reykjaneshöfn	Skagaströnd	Skagastrandarhöfn
Njarðvík	Reykjaneshöfn	Sauðárkrókur	Skagafjarðarhafnir
Hafnir	Reykjaneshöfn	Hofsós	Skagafjarðarhafnir
Helguvík	Reykjaneshöfn	Haganesvík	Skagafjarðarhafnir
Vogar	Vogahöfn	Siglufjörður	Hafnarsjóður Fjallabyggðar
Straumsvík	Hafnarfjarðarhöfn		
Hafnarfjörður	Hafnarfjarðarhöfn	<i>Norðurland eystra</i>	
Kópavogur	Kópavogshöfn	Ólafsfjörður	Hafnarsjóður Fjallabyggðar
		Dalvík	Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar
<i>Vesturland</i>		Árskógssandur	Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar
Reykjavík	Faxaflóahafnir	Hauganes	Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar
Grundartangi	Faxaflóahafnir	Hjalteyri	Hafnasamlag Norðurlands
Akranes	Faxaflóahafnir	Akureyri	Hafnasamlag Norðurlands
Borgarnes	Faxaflóahafnir	Hrísey	Hafnasamlag Norðurlands
Arnarstapi	Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	Svalbarðseyri	Hafnasamlag Norðurlands
Rif	Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	Grenivík	Hafnasamlag Norðurlands
Ólafsvík	Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	Grímsey	Grímseyjarhöfn
Grundarfjörður	Grundarfjarðarhöfn	Flatey á Skjálfanda	Hafnir Norðurlands
Stykkishólmur	Stykkishólmsöfn	Húsavík	Hafnir Norðurlands
		Kópasker	Hafnir Norðurlands
<i>Vestfirðir</i>		Raufarhöfn	Hafnir Norðurlands
Reykholmar	Reykholmahöfn	Þórshöfn	Langaneshafnir
Brjánslækur	Hafnir Vesturbyggðar		
Patreksfjörður	Hafnir Vesturbyggðar	<i>Austurland</i>	
Tálknafjörður	Tálknafjarðarhöfn	Bakkafjörður	Langaneshafnir
Bíldudalur	Hafnir Vesturbyggðar	Vopnafjörður	Vopnafjarðarhöfn
Þingeyri	Hafnir Ísafjarðarbæjar	Borgarfjörður	Borgarfjarðarhöfn
Flateyri	Hafnir Ísafjarðarbæjar	Seyðisfjörður	Seyðisfjarðarhöfn
Suðureyri	Hafnir Ísafjarðarbæjar	Mjóifjörður	Hafnir Fjarðabyggðar
Bolungarvík	Bolungarvíkurhöfn	Neskaupstaður	Hafnir Fjarðabyggðar
Ísafjörður	Hafnir Ísafjarðarbæjar	Eskifjörður	Hafnir Fjarðabyggðar
Súðavík	Súðavíkurhöfn	Reyðarfjörður	Hafnir Fjarðabyggðar
Norðurfjörður	Norðurfjarðarhöfn	Fáskrúðsfjörður	Hafnir Fjarðabyggðar
Dranganes	Drangnesshöfn	Stöðvarfjörður	Hafnir Fjarðabyggðar
Hólmavík	Hólmavíkurhöfn	Breiðdalsvík	Breiðdalshöfn
		Djúpivogur	Djúpavogshöfn
<i>Suðurland</i>		Hornafjörður	Hornafjarðarhöfn
Vestmannaeyjar	Vestmannaeyjahöfn		
Þorlákshöfn	Þorlákshöfn		

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Framlögum ríkissjóðs til hafnamála má skipta í tvennt. Annars vegar greiðslur á kostnaði við frumrannsóknir og hins vegar styrki til framkvæmda við hafnir. Ríkissjóður greiðir að fullu kostnað við frumrannsóknir, en með þeim er m.a. átt við kostnað við gerð grunnkorta af hafnarsvæðum, dýptarmælingar og jarðvegsathuganir (þó ekki á framkvæmdastigi), straumfræðirannsóknir, sjávarborðsmælingar, undirstöðurannsóknir á sjólagi, sjávarflóðum og strandbreytingum, líkanatilraunir og hagkvæmniathuganir. Siglingastofnun Íslands hefur

umsjón með frumrannsóknnum sem eru kostaðar af ríkissjóði og samráð við viðkomandi hafnarstjórnir eftir því sem við á.

Samkvæmt 24 gr. hafnalaga nr. 61/2003 er ríkissjóði heimilt að styrkja:

a. Endurbyggingu, endurbætur og lagfæringar á skjólgörðum í höfnum þar sem erfiðar náttúrulegar aðstæður valda því að lítið skjól er fyrir úthafsöldu og dýpkun í innsiglingu þar sem reglulegrar viðhaldsdýpkunar er þörf á minnst fimm ára fresti. Stofnkostnað við hafnsögubáta á stöðum þar sem aðstæður í höfn og nágrenni hennar kalla á slíkt öryggistæki. Greiðsluþátttaka ríkisins getur þó aldrei orðið hærri en 75% og er ákvörðuð hverju sinni í samgönguáætlun.

b. Framkvæmdir á vegum lítils hafnarsjóðs innan skilgreinds byggðasvæðis samkvæmt ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) með tekjur undir 20 milljónir kr. og þar sem verðmæti meðalafla síðustu þriggja ára er undir 600 milljónum kr.<sup>8</sup> Ríkissjóði er heimilt að víkja frá þessum viðmiðunarmörkum við sérstakar aðstæður, m.a. þegar aflaverðmæti viðkomandi hafnar gefur sannanlega ekki rétta mynd af eðlilegum tekjum hennar miðað við aðrar hafnir. Ríkisstyrktar framkvæmdir skulu takmarkast við merkingu innsiglingar, dýpi, varnarmannvirki og viðlegu. Greiðsluþátttaka ríkisins samkvæmt þessum lið skal vera allt að 90% og er ákvörðuð hverju sinni í samgönguáætlun sem samþykkt er af Alþingi.

c. Framkvæmdir á vegum hafnarsjóðs innan skilgreinds byggðasvæðis samkvæmt ákvörðunum ESA með heildartekjur undir 40 milljónum kr. og þar sem verðmæti meðalafla síðustu þriggja ára er undir 1.500 milljónum kr. og vöruflutningar sem um höfnina fara eru undir 50 þúsund tonnnum. Ríkissjóði er heimilt að víkja frá þessum viðmiðunarmörkum við sérstakar aðstæður, enda liggi fyrir staðfesting frá Samkeppnisstofnun um að styrkurinn skekki ekki samkeppnisstöðu hafna. Greiðsluþátttaka ríkisins samkvæmt þessum lið getur aldrei orðið meiri en 60% vegna dýpkana og 40% vegna viðlegumannvirkja sem unnið er við árið 2007 eða síðar. Þessu ákvæði var frestað með lögum nr. 145/2007 til ársloka 2010.

Í stað þess að veita styrki samkvæmt c-lið hér að ofan er samgönguráðherra heimilt að stofna þróunardeild Hafnabótasjóðs sem yrði fjármögnuð með framlagi af fjárlögum samkvæmt ákvörðun Alþingis. Þróunardeild Hafnabótasjóðs er heimilt að veita styrki til hafnarsjóða óháð rekstrarformi vegna framkvæmda við dýpkanir, skjólgarða, viðlegumannvirki og merkingu innsiglingar sem nema allt að 50% kostnaðar. Þó geta litlar byggðahafnir, sbr. b-lið

---

<sup>8</sup> Allar fjárhæðir í lögnum miðast við árið 2003 og taka breytingum í tak við vísitölu neysluverðs.



hér að ofan, sótt um styrk sem nemur allt að 90% kostnaðar við framkvæmdir. Hafnir skulu senda inn umsóknir um styrki þar sem lögð er fram viðskiptaáætlun hafnar, upplýsingar um viðkomandi framkvæmdir, fjármögnun framkvæmda og aðrar þær upplýsingar sem stjórn sjóðsins ákveður að leggja skuli fram. Ákveði ráðherra að nýta þetta ákvæði er ekki skylt að sundurliða framkvæmdir í samgönguáætlun.

Til að auðvelda höfnum að laga sig að hafnalögum nr 61/2003 var sett inn bráðabirgðaákvæði um að þrátt fyrir 24. gr. laganna væri ríkissjóði heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum samkvæmt samþykktri hafnaáætlun 2001-2004, sbr. hafnalög nr. 23/1994 með síðari breytingum. Jafnframt væri heimilt að styrkja framkvæmdir í siglingamálakafla samgönguáætlunar 2003-2006 á grundvelli eldri hafnalaga. Með lögum nr. 11/2006 var þetta bráðabirgðaákvæði síðan framlengt og látið ná til ársloka 2008 og síðan til ársloka 2010 með lögum nr. 145/2007. Skyldi þessi framlenging eiga við um framkvæmdir sem skilgreindar væru í siglingamálakafla samgönguáætlunar 2005-2008 og þær framkvæmdir sem kæmu inn í siglingamálakafla samgönguáætlunar 2007-2010 vegna endurskoðunar á áformum samgönguyfirvalda um að hafnir skuli jafnsettar á aðlögunartíma hinna nýju hafnarlaga.

Í bráðabirgðaákvæði laga nr. 11/2006 var einnig gert ráð fyrir að þrátt fyrir ákvæði 26. gr. laga væri Hafnabótasjóði heimilt að veita lán eða styrk skv. 3. tölulið 1. mgr. 28. gr. laga nr. 23/1994 fram til 1. janúar 2007. Í 28. mgr. er kveðið á um að heimilt sé að gera sérstakar ráðstafanir til að létta greiðslubyrði þeirra hafnarsjóða sem ekki hafi nægar tekjur til að standa undir fjárhagslegum skuldbindingum vegna styrkhæfra hafnarframkvæmda. Með lögum nr. 11/2006 var þetta ákvæði framlengt til 1. janúar 2009 og síðan framlengt til 1. janúar 2011 með lögum nr. 145/2007.

Í lögum nr. 28/2007 er tilgreint að hafnir í eigu sveitarfélaga geti innheimt eftirfarandi gjöld:

1. Hafnargjald sem nánar sundurliðast á eftirfarandi hátt:

- a. Skipagjöld sem skiptast í bryggjugjöld og lestargjöld og eru lögð á skip og báta er nota viðkomandi höfn og miðast við stærð skipa, dvalartíma á hafnarsvæðinu og veitta aðstöðu.
- b. Vörugjöld, þ.m.t. aflagjald, af vörum sem umskipað er, lestaðar eru eða losaðar í höfn.
- c. Hafnsögugjöld og gjöld fyrir þjónustu hafnarbáta.
- d. Leigugjald fyrir svæði til lestunar og losunar á vöru.

Hafnargjaldi er ætlað að standa undir kostnaði við að byggja, reka, viðhalda og endurnýja viðlegumannvirki, dýpkanir og legu í höfn, aðstöðu við bryggjur og á hafnarbakka, hafnarbáta og hafnsögu þar sem það á við.

2. Farþegagjald og gjald fyrir bifreiðar sem ekið er um borð eða frá borði í ferju og skal gjald þetta standa straum af kostnaði við uppbyggingu á aðstöðu og búnaði fyrir farþega og bifreiðar sem og kostnaði við rekstur og viðhald.
3. Geymslugjald fyrir geymslu vöru og gáma á hafnarsvæði, hvort sem er innan húss eða utan, og skal gjald þetta standa straum af kostnaði við uppbyggingu, viðhald, endurnýjun og rekstur á geymsluaðstöðunni.
4. Leigugjald fyrir afnot af mannvirkjum eða tækjum hafnarinnar, þ.m.t. upptökumannvirkjum og löndunarkrönum. Gjaldið skal standa undir kostnaði við uppbyggingu, rekstur, viðhald og endurnýjun mannvirkjanna.
5. Leyfisgjald fyrir bryggjur og önnur mannvirki sem gerð hafa verið skv. 5. gr. Gjaldið skal standa straum af undirbúningskostnaði veittra leyfa.
6. Lóðargjald og lóðarleigu fyrir leigu á svæðum innan hafnarinnar.
7. Festargjald sem nota skal til að greiða kostnað við festarþjónustu sem höfnin veitir.
8. Gjöld fyrir endursölu á vatni og rafmagni og kostnaði er því fylgir.
9. Sorpgjöld sem skulu standa straum af kostnaði við sorphirðu frá skipum og fyrirtækjum á hafnarsvæði, sem og eyðingu sorpsins.
10. Vigtar- og skráningargjald sem skal standa straum af kostnaði við rekstur, viðhald og endurnýjun hafnarvogar.
11. Umsýslugjald til þess að standa straum af kostnaði við umsýslu og yfirstjórn, t.d. laun og skrifstofuhald.

Samkeppnislög gilda um verðlagningu hafna og skal gjaldtaka þeirra miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er, ásamt hlutdeild í sameiginlegum rekstri, stofnkostnaði og kostnaði við viðhald hennar. Að auki er heimilt að taka tillit til arðsemi á endurmetnu eigin fé. Notendur geta krafist hafnarstjórn um upplýsingar um kostnað þann er hlýst af að veita tiltekna þjónustu. Þessi ákvæði laganna eru í anda samkeppnislaga og er ætlunin að koma í veg fyrir að hlutafélagahafnir geti fært fé á milli þjónustuliða og niðurgreitt suma þætti þjónustunnar með tekjum af öðrum. Engin höfn á Íslandi er þó í dag rekin í hlutafélagiformi.

Í hafnalögum nr 61/2003 er gert ráð fyrir að ráðherra skuli í síðasta lagi að þremur árum liðnum frá gildistöku laganna skipa sérstaka endurskoðunarnefnd er hafi það hlutverk að meta hvernig til hefur tekist við framkvæmd þeirra og gera tillögur til ráðherra um nauðsynlegar breytingar eftir því sem þurfa þykir. Með lögum nr. 28/2007 var ákveðið að þessa nefnd yrði í síðasta lagi að skipa árið 2010 og skyldi hlutverk hennar vera að meta hvort breyta þyrfti þeim tölulegu viðmiðum sem sett eru fram í 24. gr. sem skilyrði fyrir greiðslubátttöku ríkissjóðs í hafnaframkvæmdum.

## 2.4 Samkeppni á milli hafna

Í núgildandi hafnalögum er gert ráð fyrir að hver höfn setji sína gjaldskrá og geta hafnir því keppt sín á milli í verði ekki síður en þjónustu. Verðskrár hafna greinast í höfuðdráttum í tvennt; vörugjöld og önnur hafnargjöld sem sundurliða má í lestagjald, bryggjugjald og mánaðargjald. Vörugjöld eru ólík eftir flokkum og er greint á milli fjögurra flokka auk aflagjalds.

**Tafla 2.7 Lestagjald, bryggjugjald og mánaðargjald í september 2007. Kr.**

	Meðaltal	Staðal- frávik	Hæsta	Lægsta
Lestagjald á tonn háam. X 2	8,6	1,1	10,5	5,9
Bryggjugjald 24 tímar	4,4	0,6	5,9	3,6
Mánaðargjald	56,6	7,4	69,0	48,4
Mánaðargjald lágmark	6.114,8	893,1	7.810,0	4.229,0
Báta minni en 20 brl.	3.873,9	489,7	4.992,0	2.767,0

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Í viðauka með frumvarpi til hafnalaga er lagt var fram á Alþingi haustið 2003 var gert ráð fyrir að bryggjugjald myndi hækka um 110 milljónir kr og aflagjald hækka úr 1,03% +- 0,02% í 1,6%. Í töflu 2.8 er sýnt hver bryggju- og lestagjöld voru í september 2007 og hver hækkun þeirra var frá maí 2003. Á þessum fjórum árum hafði lestagjald hækkað um 16,2% að meðaltali, en þó staðið í stað eða lækkað hjá átta höfnum og hækkað um minna en 5% í öðrum 11. Bryggjugjöld á hvern sólarhring höfðu hækkað um 21% að meðaltali, mánaðargjöld um 17%, en lágmarksmánaðargjöld og mánaðargjöld smábáta minna.

**Tafla 2.8 Lesta- og bryggjugjöld í höfnum landsins í september 2007 og hækkun frá maí 2003.**

Höfn	Lestagjald		Bryggjugjald á sólarhring		Mánaðargjald		Mánaðargjald, lágmark		Mánaðargjald, báta minni en 20 brl.	
	Gjald	Hækkun í %	Gjald	Hækkun í %	Gjald	Hækkun í %	Gjald	Hækkun í %	Gjald	Hækkun í %
Hafnarfjörður	10,22	38,1	4,66	29,4	67,35	39,2	7.293	38,0	4.330	25,2
Kópavogshöfn	8,16	10,3	3,75	4,2	60	24,0	6.500	23,0	3.850	11,3
Faxaflóahafnir	10,5	41,9	4,85	34,7	68	40,5	7.500	41,9	4.400	27,2
Snæfellsbær	7,4	0,0	4,32	20,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Grundarfjörður	8,9	20,3	4	11,1	58,5	20,9	7.810	47,7	4.200	21,4
Stykkishólmur	8,5	14,9	4,1	13,9	48,4	0,0	6.150	16,3	4.000	15,6
Vesturbyggð	8,5	14,9	4,2	16,7	55,7	15,1	5.950	12,6	3.975	14,9
Tálknafjörður	7,4	0,0	3,6	0,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Bolungarvík	8,75	18,2	4,3	19,4	57	17,8	6.120	15,8	4.095	18,4
Ísafjörður	10,33	39,6	4,92	36,7	68,59	41,7	7.653	44,8	4.992	44,3
Súðavík	7,7	4,1	3,8	5,6	50	3,3	5.498	4,0	3.597	4,0
Dranganes	7,4	0,0	3,6	0,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Hvammstangi	7,65	3,4	3,8	5,6	50	3,3	5.470	3,5	3.580	3,5
Blöðuós	5,92	-20,0	5,76	60,0	0		4.229	-20,0	2.767	-20,0
Skagatrönd	9,5	28,4	4,3	19,4	51,3	6,0	5.600	5,9	4.000	15,6
Skagafjörður	10,2	37,8	4,65	29,2	62,14	28,4	4.881	-7,7	3.010	-13,0
Siglufjörður	9,57	29,3	4,65	29,2	62,7	29,5	6.843	29,5	4.477	29,4
Hafnasamlag Eyjafjarðar	9	21,6	4,5	25,0	0		6.000	13,5	3.600	4,1
Grímsey	7,4	0,0	4,32	20,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Hafnasamlag Norðurlands	10,4	40,5	5	38,9	68	40,5	7.265	37,4	4.640	34,1
Norðurþing	10	35,1	4,7	30,6	55,7	15,1	7.000	32,4	4.500	30,1
Langanesbyggð	7,4	0,0	3,6	0,0	48,4	0,0	5.500	4,0	3.500	1,2
Vopnafjörður	7,4	0,0	3,6	0,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Borgarfjörður	7,4	0,0	3,6	0,0	48,4	0,0	5.286	0,0	3.459	0,0
Seyðisfjörður	8,8	18,9	4,3	19,4	57	17,8	0		3.960	14,5
Fjarðabyggð	8,2	10,8	3,98	10,6	53,71	11,0	5.865	11,0	3.838	11,0
Breiðdalsvík	7,62	3,0	3,9	8,3	49,85	3,0	5.445	3,0	3.872	11,9
Djúpivogur	8,2	10,8	3,98	10,6	53,71	11,0	5.865	11,0	3.838	11,0
Hornafjörður	8,81	19,1	3,92	8,9	55,1	13,8	6.019	13,9	3.938	13,8
Vestmannaeyjar	8,54	15,4	4,84	34,4	56,03	15,8	6.119	15,8	4.005	15,8
Þorlákshöfn	8,8	18,9	5,2	44,4	67,6	39,7	6.320	19,6	4.180	20,8
Grindavík	8,92	20,5	4,58	27,2	62,92	30,0	6.864	29,9	4.290	24,0
Sandgerði	8,45	14,2	4,9	36,1	63,78	31,8	6.879	30,1	4.445	28,5
Reykjaneshöfn	10,5	41,9	5,9	63,9	69	42,6	7.435	40,7	3.080	-11,0
Meðalhækkun		16,2		21,0		16,9		15,7		12,0
Minnsta hækkun		-20,0		0,0		0,0		-20,0		-20,0
Mesta hækkun		41,9		63,9		42,6		47,7		44,3

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Vörugjöldum er skipt í fimm flokka og er hinn fimmti aflagjald og sá eini þar sem gjöld er ekki reiknuð sem kr. á hvert tonn, heldur hlutfall af virði. Þó er á aflagjaldinu bæði hámark og lágmark.

**Tafla 2.9 Samantekt á vörugjöldum í september 2007. Kr.**

	Meðaltal	Staðal- frávik	Hæsta	Lægsta
1. fl. hvert tonn	171,6	24,9	205,0	117,0
2. fl. hvert tonn	309,3	54,5	386,6	185,0
3. fl. hvert tonn	360,4	42,7	417,5	288,5
4. fl. hvert tonn	922,6	261,9	1.118,2	410,0
5. fl. aflagjald %	1,4%	0,2%	1,6%	1,3%
Hámark pr. tonn	3.574,5	636,9	4.800,0	2.600,0
Lágmark pr. tonn	132,3	17,3	160,0	109,0

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Árið 2006 voru vörur í fyrsta flokki fluttar um 26 hafnir, vörur í 2. flokki um 11 hafnir, vörur í 3. flokki um 25 hafnir og vörur í 4. flokki um 13 hafnir. Ekki er að sjá sem neitt samræmi sé á milli umfangs flutninga í hverri tegund og gjaldskrár. Þær hafnir sem flytja mest af vörum í 1. flokki, Hafnarfjörður og Faxaflóahafnir, bjóða báðar verð sem er heldur hærra en meðaltal, en þær hafnir sem eru með hæst verð, Hafnasamlag Norðurlands og Vestmannaeyjar, eru í 5. og 8. sæti yfir þær hafnir þar sem mest var flutt af vörum í þessum flokki árið 2006. Mest var flutt af vörum í 2. flokki um hafnirnar í Fjarðabyggð, Vestmannaeyjum og Vopnafirði. Gjald fyrir þennan flokk var heldur undir meðaltali í Fjarðabyggð, hæst í Vestmannaeyjum og nokkuð yfir meðaltali í Vopnafjarðarhöfn. Mest var lestað og losað af vörum í 3. flokki í Faxaflóahöfnum, Hafnarfjarðarhöfn og höfnum Fjarðabyggðar. Vörugjald fyrir þennan flokk var þá fjórða hæst hjá Faxaflóahöfnum og einnig vel yfir meðallagi í Hafnarfirði, en undir meðaltali í Fjarðabyggð. Mestir flutningar með vörur í 4. flokki fóru um Faxaflóahafnir og, Reykjaneshöfn, en gjaldskrá var þá næsthæst í fyrrnefndu höfninni og þriðja hæst í hinni. Hér er miðað við uppgefna taxa, en trúlegt er að stórir viðskiptavinir njóti sérkjara.

**Tafla 2.10 Vörugjöld í íslenskum höfnum í september 2007. Kr.**

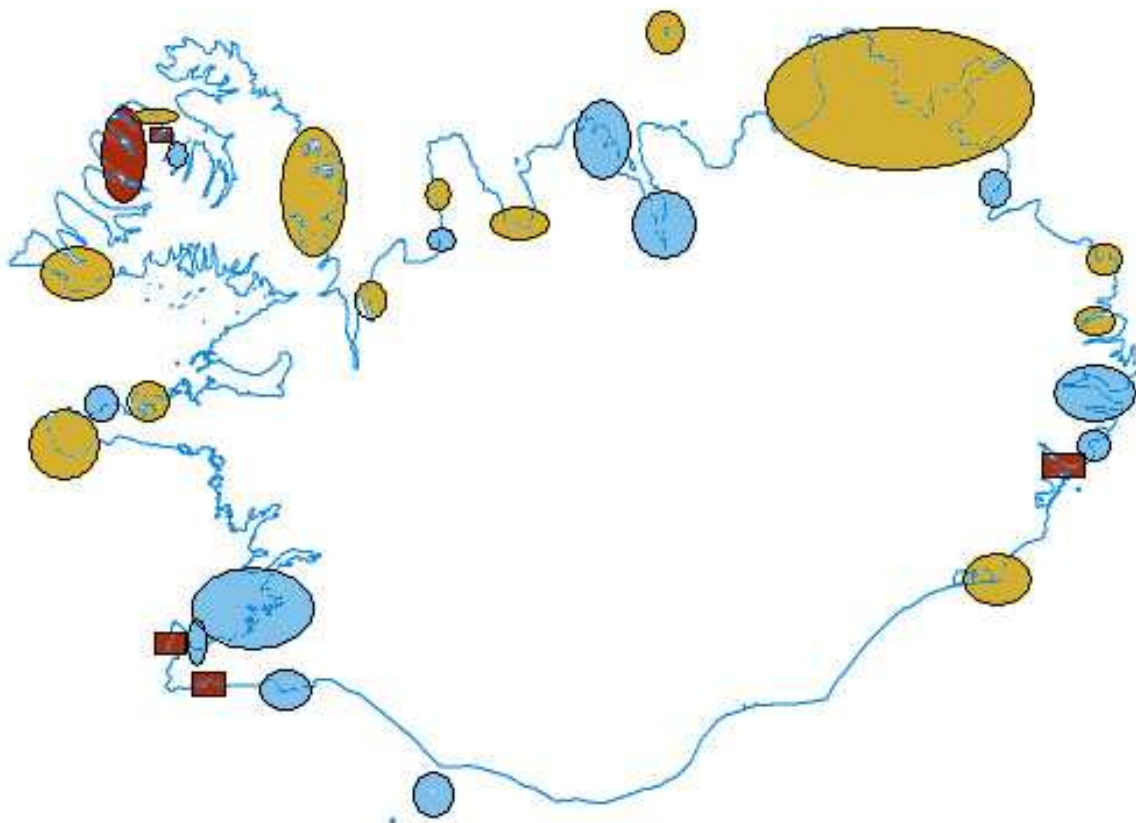
Höfn	1. fl. hvert tonn	2. fl. hvert tonn	3. fl. hvert tonn	4. fl. hvert tonn	5. fl. aflagjald %	Hámark pr. tonn	Lágmark pr. tonn
Hafnarfjörður	191,0	0,0	398,0	1.100,0	1,28	4.000,0	150,0
Kópavogshöfn	152,0	185,0	317,0	869,0	1,28	4.000,0	135,0
Faxaflóahafnir	194,9	238,5	405,0	1.116,4	1,27	4.500,0	153,0
Snæfellsbær	138,8	267,2	288,5	0,0	1,60	3.000,0	109,0
Grundarfjörður	185,0	355,0	384,0	1.000,0	1,28	3.000,0	120,0
Stykkishólmur	185,0	227,0	385,0	0,0	1,60	3.470,0	126,0
Vesturbyggð	173,0	330,0	355,0	0,0	1,60	4.000,0	130,0
Tálknafjörður	138,8	267,2	288,5	0,0	1,60	0,0	0,0
Bolungarvík	187,0	360,0	389,0	0,0	1,60	3.931,0	142,0
Ísafjörður	194,6	374,6	404,5	1.020,0	1,40	4.206,0	152,0
Súðavík	144,0	278,0	300,0	0,0	1,28	3.105,0	113,0
Drangnes	0,0	0,0	0,0	0,0	1,60	0,0	0,0
Hvammstangi	143,6	276,5	298,6	0,0	1,60	3.105,0	112,0
Blöðuós	138,8	267,2	288,5	0,0	1,28	0,0	0,0
Skagaströnd	175,0	320,0	360,0	0,0	1,60	0,0	140,0
Skagafjörður	187,6	343,9	389,9	1.118,2	1,60	4.455,0	130,0
Siglufjörður	196,1	345,6	373,4	0,0	1,28	3.017,0	115,0
Hafnasamlag Eyjafjarðar	170,0	321,0	350,0	0,0	1,28	3.000,0	0,0
Grímsey	138,8	267,2	288,5	0,0	1,60	3.000,0	109,0
Hafnasamlag Norðurlands	205,0	260,0	398,0	1.091,0	1,28	0,0	150,0
Norðurþing	200,0	380,0	410,0	0,0	1,60	3.300,0	150,0
Langanesbyggð	190,0	367,0	397,0	0,0	1,60	3.000,0	109,0
Vopnafjörður	173,5	334,0	360,6	0,0	1,30	3.000,0	109,0
Borgarfjörður	138,8	0,0	0,0	0,0	1,60	0,0	0,0
Seyðisfjörður	160,0	310,0	332,0	0,0	1,60	0,0	0,0
Fjarðabyggð	154,0	296,5	320,1	643,2	1,28	3.329,0	120,9
Breiðdalsvík	178,7	344,0	371,4	0,0	1,28	3.000,0	112,3
Djúpivogur	154,0	296,5	320,1	0,0	1,40	3.329,0	120,9
Hornafjörður	177,4	341,6	368,8	0,0	1,60	3.835,0	139,3
Vestmannaeyjar	202,0	386,6	417,5	0,0	1,28	2.600,0	156,0
Þorlákshöfn	117,0	234,0	375,0	486,0	1,28	0,0	142,0
Grindavík	198,6	382,1	413,0	1.104,0	1,40	4.576,0	150,0
Sandgerði	201,9	247,3	380,4	410,0	1,40	4.380,0	147,8
Reykjaneshöfn	199,8	385,4	405,0	1.113,0	1,28	4.800,0	160,0

Heimild: Siglingastofnun Íslands.

Af því sem hér hefur verið sagt má ráða að samkeppni á milli hafna um flutninga er afar takmörkuð. Flutningar um hafnir ráðast fyrst og fremst af getu hafna til að taka á móti stórum skipum, þeirri aðstöðu sem þar er að finna og tengingu við aðra hluta samgöngukerfisins. Í

mörgum tilvikum eru flutningar nátengdir atvinnustarfsemi í sveitarfélaginu, t.d. flutningar á aðföngum og afurðum stóriðju og ýmis konar smærri iðnaðar og í þeim tilvikum er vart við því að búast að aðrar hafnir geti verið samkeppnishæfar. Hafnir hafa því í raun tiltölulega takmarkaða möguleika til að keppa um flutninga.

Víkjum þá að aflagjaldi. Haustið 2007 var aflagjald lægst á suðvesturhorninu, þar sem engin höfn er með herra gjald en 1,4%, á norðanverðum Vestfjörðum, Eyjafjarðarsvæðinu og Mið-Austurlandi. Staðbundin samkeppni ræður töluverðu um aflagjald, en það er þó ekki algilt. Á Grundarfirði er aflagjald t.d. 1,28%, en 1,6% í Snæfellsbæ og Stykkishólmi. Á Bolungarvík er aflagjald 1,6%, en 1,4% á Ísafirði og í 1,28% í Súðavík. Blönduós býður lægra aflagjald en aðrar hafnir á Norðurlandi vestra. Annars staðar er aflagjald yfirleitt svipað innan sama landshluta. Sums staðar hefur aflagjald verið lækkað til samræmis við gjald í stórum, nálægum höfnum. Á Vopnafirði, Breiðdalsvík og Djúpavogi var aflagjald t.d. lækkað á árunum 2006 og 2007 til samræmis við gjaldskrá hafna Fjarðabyggðar.



**Mynd 2.5 Aflagjald eftir landshlutum haustið 2007. Aflagjald var á bilinu 1,27-1,3% hjá höfnum sem litaðar eru með bláu, 1,4% hjá höfnum litaðar með rauðu og 1,6% hjá gulum höfnum. Heimild: Siglingastofnun Íslands.**

Kortið á mynd 2.5 sýnir glögglega að aflagjald er lægst í stóru flutningahöfnunum og það gefur tilefni til að ætla að þær nýti yfirburði sína í flutningum til að halda aflagjaldi niðri. Smærri hafnir á sama svæði, sem eiga svo til allt undir aflagjaldi, neyðast fyrir vikið til að halda sambærilegum aflagjöldum og stóru hafnirnar. Án þess að nokkuð verði fullyrt um það að svo stöddu er hugsanlegt að sums staðar séu vöruflutningar jafnvel notaðir til að niðurgreiða aflagjald. Slík hegðun stangast bæði á við anda núverandi hafnalaga og samkeppnislög. Þá er einnig hugsanlegt að önnur aðstaða við hafnirnar skipt meira máli en aflagjald, svo sem birgðageymslur, olíuafgreiðsla, netaverkstæði og nálægð við fiskmarkaði. Mikilvægt er að hafnarstjórnir séu sjálfstæðar og gæti hagsmuna hafnarsjóðs.

Til að kanna hvort sambandi væri á milli aflaverðmætis og aflagjalds var gjald í 53 höfnum haustið 2007 borið saman við landaðan afla árið 2006. Í tveimur þessara hafna var aflagjaldið þá 1,27%, í 22 var það 1,28%, í einni 1,30%, í sjö 1,40% og 1,60% í 21 höfn. Reiknuð raðfylgni á milli aflagjalds og verðmætis var 0,13 sem gefur til kynna að ekki sé tölfræðilega marktækt samband á milli þessara tveggja stærða. Verðmæti landaðs afla skýrir því ekki aflagjaldsstefnu einstakra hafna. Þetta kemur ekki á óvart, þar sem margar helstu fiskihafnir landsins eru jafnframt stórar flutningahafnir.

Í greinargerð samgönguráðuneytis, sem fylgdi frumvarpi til laga um hafnalaga í mars 2003, er sýnt hvernig fjárstreymi hafna gæti breyst með hinum nýju lögum.<sup>9</sup> Þar er m.a. miðað við þær forsendur að aflagjald hækki í 1,6% og að bryggjugjald hækki um 110 milljónir kr. Svo sem ofangreindur samanburður á aflagjaldi ber með sér fer því fjarri að þessar forsendur hafi staðist. Í september 2007 var aflagjald 1,6% hjá 21 höfn, en töluvert lægra í öðrum 32 höfnum.

Í september 2007 voru Snæfellsbær, Dranganes og Blönduós enn með sömu gjaldskrár í gildi og settar voru 1. júlí 2003. Bolungarvík, Djúpivogur og Vestmannaeyjar voru aftur á móti með gjaldskrár frá 1. febrúar 2007 og voru það nýjustu gjaldskrárnar. Nokkrar hafnir, þar á meðal Faxaflóahafnir og hafnir Fjarðabyggðar, voru með gjaldskrár er tóku gildi í ársbyrjun 2007.

---

<sup>9</sup> Sjá þingskjal nr. 1075, 661 mál á löggjafarþinginu 2002-2003.



### 3. Fjárhagur og horfur

Í þessum kafla er fyrst fjallað um fjárhagslega stöðu hafna á tímabilinu 1990-2006, en höfuðáhersla er lögð á stöðuna í árslok 2006. Athugunin nær til 36 hafna eða hafnasamlaga sem starfrækt voru í árslok 2006 og er fjárhagsstaða þeirra þá borin saman við stöðuna árin 1990, 1995 og 2000. Í mörgum tilfellum hafa orðið verulegar breytingar á þeim sveitarfélögum er reka hafnirnar og er tillit tekið til þeirra sameininga er átt hafa sér stað.<sup>10</sup>

#### 3.1 Tekjur, gjöld, framlegð og hagnaður

Árið 1990 námu rekstrartekjur hafna samtals 2,5 milljörðum kr. og áratug síðar höfðu tekjurnar vaxið í 3,2 milljarða kr. Undanfarin sex ár hafa rekstrartekjur hins vegar vaxið mjög hratt og voru 4,7 milljarðar kr. árið 2006. Rekstrartekjur Faxaflóahafna voru þá 2,5 milljarðar kr. eða rúmur helmingur af heildartekjum, en tekjulægstu hafnirnar voru með um og yfir eina milljón kr. í tekjur. Að jafnaði voru hafnir með um 130 milljónir kr. í tekjur þetta árið, en meðaltekjurnar voru 70 milljónir kr. árið 1990.

Árið 2006 voru 11 hafnir með minna en 10 milljónir kr. í rekstrartekjur og aðrar 10 með á bilinu 10-50 milljónir kr. í tekjur.<sup>11</sup> Sjö hafnir voru þá með meira en 100 milljónir kr. í tekjur.

Tekjur 12 hafna drógust saman á þessum 16 árum og tekjur Ísafjarðarhafna og Norðurfjarðar nær stóðu í stað. Mestur var samdrátturinn hjá Siglufjarðarhöfn og höfnum Norðurþings, eða rúmar 16 milljónir kr.

---

<sup>10</sup> Reikningar hafnarsjóðs á Borðarfirði eystra lágu ekki fyrir og eru hér notaðar tölur fyrir árið 2005 fyrir þann sjóð.

<sup>11</sup> Rekstrartekjur Tálknafjarðarhafnar voru 16 milljónir kr. árið 2006 samkvæmt ársreikningi en þar af voru 7,6 milljónir kr. framlag frá sveitarfélaginu sem hér er dregið frá enda ekki um eiginlegar rekstrartekjur að ræða.

**Tafla 3.1 Rekstrartekjur hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. Milljónir kr.**

	1990	1995	2000	2006	Breyting
Norðurfjörður	0,5	0,0	0,0	0,7	0,2
Blönduós	2,3	3,5	3,1	1,1	-1,2
Breiðdalsvík	5,1	1,7	0,6	1,3	-3,8
Borgarfjörður eystri	1,1	0,9	2,1	2,2	1,1
Súðavík	5,1	6,8	4,1	2,4	-2,8
Húnaþing vestra	7,7	7,1	2,8	2,8	-5,0
Reykhólar	1,3	1,2	2,6	3,2	1,9
Drangsnes	1,4	1,9	2,5	4,8	3,4
Hólmavík	6,3	6,6	4,3	4,8	-1,5
Grímsey	2,3	1,9	2,4	6,9	4,6
Tálknafjörður	9,2	9,3	10,7	8,4	-0,8
Stykkishólmur	25,1	20,7	24,3	19,2	-5,9
Siglufjörður	37,7	49,1	45,7	21,4	-16,3
Vesturbyggð	25,4	24,9	31,4	23,4	-2,0
Skagaströnd	29,2	16,0	13,1	27,8	-1,4
Langanesbyggð	10,1	23,2	19,8	29,2	19,1
Djúpivogur	8,6	10,4	19,4	29,4	20,9
Bolungarvík	22,5	20,3	33,6	33,5	11,0
Norðurþing	53,2	59,8	45,1	36,6	-16,6
Grundarfjörður	13,5	23,7	26,5	44,2	30,7
Vopnafjörður	12,4	17,7	26,1	45,9	33,5
Skagafjörður	26,9	25,8	35,4	50,4	23,6
Hafnasamlag Eyjafjarðar	63,0	67,2	55,8	59,5	-3,5
Sandgerði	49,3	63,2	59,0	59,6	10,3
Seyðisfjörður	27,8	38,1	45,0	74,2	46,4
Hornafjörður	50,2	69,5	64,3	83,4	33,2
Þorlákshöfn	55,4	87,2	83,3	83,9	28,4
Snæfellsbær	43,8	64,3	69,5	90,2	46,4
Grindavík	56,8	62,4	92,8	90,4	33,6
Ísafjörður	103,9	119,2	103,3	104,1	0,2
Reykjanes	71,2	75,2	102,8	111,2	40,0
Hafnasamlag Norðurlands	119,4	143,5	166,7	203,3	83,9
Vestmannaeyjar	169,3	167,3	184,4	232,3	63,0
Hafnarfjörður	176,6	196,5	239,2	245,7	69,0
Fjarðabyggð	118,1	145,6	151,7	373,3	255,2
Faxaflóahöfn	1.107,9	1.120,4	1.439,7	2.466,4	1.358,4
Meðaltal	72,0	78,6	91,8	133,6	61,6
Samtals án þriggja stærstu	1.117,2	1.289,6	1.382,4	1.591,6	474,4
Samtals	2.519,9	2.752,1	3.213,0	4.677,0	2.157,0

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Rekstrargjöld hafna námu samtals tæplega 1,6 milljörðum kr. árið 1990 og voru komin í 2,2 milljarða kr. áratug síðar. Á síðustu árum hafa gjöldin hækkað mun minna en tekjurnar og voru þau samtals rúmir 2,6 milljarðar kr. árið 2006.

Rekstrargjöld voru undir 10 milljónum kr. hjá 10 höfnum árið 2006 og hjá 14 öðrum voru þau á milli 10 og 50 milljónir kr. Hæst voru gjöldin hjá Faxaflóahöfnum, eða um 1.150 milljónir kr. sem svarar til tæps helmings allra gjalda ársins.

Rekstrargjöld lækkuðu á þessum 16 árum hjá fjórum höfnum, Breiðdalsvíkurhöfn, Hornafjarðarhöfn, Hólmanvíkurhöfn og Þorlákshöfn, en hækkuðu hjá hinum 31.

Á undanförunum árum hafa auknar lífeyrissjóðsskuldbindingar verið færðar til gjalda í rekstri Faxaflóahafna, Reykjaneshafnar, Siglufjarðarhafnar, Vestmannaeyjahafnar, Grindavíkurhafnar, Sandgerðishafnar og Hafnarfjarðarhafnar. Af þessum sökum eru gjöld þar hærri árið 2006 en ella hefði verið.

**Tafla 3.2 Rekstrargjöld hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. Milljónir kr.**

	1990	1995	2000	2006	Breyting
Norðurfjörður	0,6	0,0	0,0	0,5	-0,1
Breiðdalsvík	2,4	1,7	1,7	1,8	-0,6
Reykhólar	0,5	0,8	2,1	2,2	1,8
Borgarfjörður eystri	1,3	1,3	1,6	2,9	1,6
Grímsey	1,2	2,4	1,8	3,0	1,8
Blönduós	1,2	3,9	3,7	3,4	2,2
Dranganes	1,4	1,9	2,5	3,4	2,0
Súðavík	0,8	2,8	5,7	3,6	2,8
Húnaþing vestra	3,3	4,5	3,8	4,5	1,2
Hólmavík	5,8	5,8	5,6	5,8	0,0
Tálknafjörður	7,7	7,7	11,6	9,1	1,5
Stykkishólmur	12,3	19,2	18,2	14,0	1,7
Skagströnd	17,5	12,0	7,9	17,7	0,2
Djúpivogur	7,4	8,5	9,3	18,9	11,5
Langanesbyggð	4,9	20,7	16,6	20,3	15,4
Grundarfjörður	12,6	16,9	19,2	21,5	8,9
Vopnafjörður	6,8	9,8	15,5	21,6	14,8
Vesturbyggð	18,3	25,4	37,2	21,8	3,5
Bolungarvík	20,5	18,2	21,2	23,2	2,7
Siglufjörður	21,3	26,3	31,3	27,0	5,7
Skagafjörður	23,7	18,5	27,2	30,0	6,4
Sandgerði	40,6	47,0	50,2	41,1	0,5
Norðurþing	27,5	40,9	49,2	43,6	16,0
Þorlákshöfn	52,0	47,2	56,9	49,1	-2,9
Grindavík	26,3	51,2	62,4	49,4	23,1
Hafnasamlag Eyjafjarða	36,6	43,0	47,6	53,6	17,1
Snæfellsbær	31,4	45,0	49,7	58,7	27,3
Seyðisfjörður	21,9	21,2	39,0	64,1	42,2
Ísafjörður	73,7	76,7	74,0	70,4	-3,3
Hornafjörður	37,1	56,9	67,4	71,4	34,3
Reykjanes	56,7	69,2	87,5	94,9	38,3
Hafnasamlag Norðurlands	66,1	81,9	94,8	128,8	62,7
Fjarðabyggð	53,1	82,9	104,7	131,3	78,2
Vestmannaeyjar	98,7	110,7	151,7	178,0	79,3
Hafnarfjörður	89,6	115,7	141,4	199,3	109,7
Faxaflóahafnir	687,7	808,1	921,2	1.147,6	459,9
Meðaltal	44,9	54,5	64,0	75,3	30,5
Samtals án þriggja stærstu	740,1	899,1	1.074,0	1.159,5	419,4
Samtals	1.570,5	1.905,9	2.241,2	2.637,8	1.067,2

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Framlegð er skilgreind sem mismunur rekstrartekna og –gjalda og sýnir getu fyrirtækja til að standa undir föstum kostnaði, svo sem afskriftum og nettóvaxtagjöldum. Þar sem hér er um hreina fjárhagslega flæðistærð að ræða er hún gagnleg til að skoða getu fyrirtækja til að standa undir langtímaskuldbindingum sínum.

Árið 1990 nam framlegð samtals 950 milljónum kr., en hún lækkaði á næstu árum og var ríflega 100 milljónum kr. lægri fimm árum síðar. Árið 2000 hafði hún aftur hækkað í 970 milljónir kr. en síðustu sex árin hefur hún rúmlega tvöfaldast á föstu verðlagi og var 2.040 milljónir kr. árið 2006.

Nær tvo þriðju hluta af framlegð ársins 2006 má rekja til framlegðar Faxaflóahafna sem var þá nærri 1.320 milljónir kr. Samanlögð framlegð allra annarra hafna var því 721 milljón kr. Þar af var framlegð hafna í Fjarðabyggð samtals 240 milljónir kr.

Framlegð níu hafna var neikvæð árið 2006, en í því felst að breytilegur rekstrarkostnaður var umfram rekstrartekjur. Verst var staðan hjá höfnum Norðurþings þar sem framlegðin var -6,9 milljónir kr. og hjá Siglufjarðarhöfnum þar sem hún var -5,6 milljónir kr.

Framlegð 16 hafna hefur versnað undanfarin 16 ár, mest í Hafnarfirði (41 milljón kr.), Norðurþingi (33 milljónir kr.), Siglufirði (22 milljónir kr.) og Hafnasamlagi Eyjafjarðar (21 milljón kr.). Framlegð Faxaflóahafna óx um nærri 900 milljónir kr. á tímabilinu og hafna í Fjarðabyggð um 177 milljónir kr.

**Tafla 3.3 Framlegð hafna, hafnarsjóða og hafnasamлага árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. Milljónir kr.**

	1990	1995	2000	2006	Breyting
Norðurþing	25,7	18,9	-4,1	-6,9	-32,7
Síglufjörður	16,4	22,9	14,4	-5,6	-21,9
Blönduós	1,0	-0,5	-0,6	-2,3	-3,3
Húnaþing vestra	4,4	2,6	-1,0	-1,7	-6,1
Súðavík	4,3	4,0	-1,6	-1,2	-5,6
Hólmavík	0,5	0,7	-1,3	-1,0	-1,5
Tálknafjörður	1,6	1,6	-1,0	-0,7	-2,3
Borgarfjörður	-0,2	-0,3	0,5	-0,6	-0,5
Breiðdalsvík	2,8	0,0	-1,1	-0,5	-3,2
Norðurfjörður	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,3
Dranganes	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Reykhólar	0,8	0,4	0,5	1,0	0,1
Vesturbyggð	7,0	-0,5	-5,8	1,5	-5,5
Grímsey	1,1	-0,4	0,7	3,9	2,8
Stykkishólmur	12,9	1,6	-6,1	5,2	-7,6
Hafnasamlag Eyjafjarðar	26,4	24,2	8,1	5,9	-20,6
Langanesbyggð	5,2	2,5	3,2	8,9	3,7
Skagaströnd	11,7	4,0	5,2	10,1	-1,6
Seyðisfjörður	5,9	16,9	6,0	10,1	4,2
Bolungarvík	2,0	2,1	12,4	10,3	8,4
Djúpivogur	1,1	1,9	10,2	10,5	9,4
Hornafjörður	13,1	12,5	-3,1	12,0	-1,1
Reykjanes	14,5	6,0	15,3	16,3	1,7
Sandgerði	8,7	16,2	8,8	18,4	9,8
Skagafjörður	3,2	7,3	8,2	20,4	17,2
Grundarfjörður	0,9	6,8	7,2	22,7	21,8
Vopnafjörður	5,6	7,9	10,6	24,3	18,7
Snæfellsbær	12,4	19,2	19,8	31,5	19,1
Ísafjarðarbær	30,2	42,5	29,2	33,6	3,5
Þorlákshöfn	3,5	40,0	26,4	34,7	31,3
Grindavík	30,5	11,2	30,4	41,0	10,5
Hafnarfjörður	87,0	80,8	97,9	46,4	-40,6
Vestmannaeyjar	70,6	56,6	32,7	54,3	-16,3
Hafnasamlag Norðurlands	53,3	61,6	71,9	74,4	21,1
Fjarðabyggð	65,0	62,7	47,0	242,0	177,0
Faxaflóahafnir	420,3	312,2	518,5	1.318,8	898,5
Meðaltal	26,4	23,5	27,0	56,6	30,3
Samtals án þriggja stærstu	377,1	390,5	308,4	432,1	55,0
Samtals	949,4	846,2	971,7	2.039,2	1.089,8

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Framlegð sem hlutfall af tekjum var að meðaltali um þriðjungur árið 1990 en féll um tvo þriðju hluta á næsta áratug og hefur haldist áþekk síðan og var 8,3% í árslok 2006. Þetta hlutfall var þá neikvætt hjá níu höfnum og undir 30% hjá 11 öðrum. Hjá sex höfnum var hlutfallið umfram helming, hæst hjá Fjarðabyggð 65%.

**Tafla 3.4 Framlegð hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 sem hlutfall af rekstrartekjum hvers árs.**

	1990	1995	2000	2006
Blönduós	45,2	-13,3	-18,3	-317,6
Húnaþing vestra	57,1	36,9	-37,3	-62,5
Súðavík	84,7	58,5	-38,3	-52,8
Breiðdalsvík	54,0	-0,1	-185,0	-34,0
Borgarfjörður	-13,8	-35,1	23,6	-29,2
Siglufjörður	43,5	46,5	31,6	-25,9
Hólmavík	8,5	11,2	-29,0	-24,2
Norðurþing	48,3	31,7	-9,1	-19,0
Tálknafjörður	17,1	16,9	-9,3	-8,3
Vesturbyggð	27,7	-2,1	-18,5	6,6
Hafnasamlag Eyjafjarðar	42,0	36,0	14,6	9,9
Seyðisfjörður	21,4	44,4	13,3	13,6
Hornafjörður	26,1	18,0	-4,8	14,3
Reykjanes	20,4	8,0	14,9	14,6
Dranganes	-0,5	1,7	0,9	16,6
Hafnarfjörður	49,3	41,1	40,9	18,9
Norðurfjörður	-19,3			23,2
Vestmannaeyjar	41,7	33,8	17,7	23,4
Stykkishólmur	51,2	7,6	25,2	27,2
Reykholar	62,6	35,7	20,6	29,8
Langanesbyggð	51,7	10,6	16,2	30,5
Bolungarvík	8,8	10,6	36,9	30,8
Sandgerði	17,6	25,6	14,9	31,0
Ísafjarðarbær	29,0	35,7	28,3	32,3
Snæfellsbær	28,4	29,9	28,5	34,9
Djúpivogur	13,0	17,8	52,4	35,6
Skagaströnd	40,1	25,0	39,7	36,4
Hafnasamlag Norðurlands	44,6	43,0	43,1	36,6
Skagafjörður	11,9	28,4	23,2	40,4
Þorlákshöfn	6,2	45,9	31,7	41,4
Grindavík	53,7	17,9	32,7	45,4
Grundarfjörður	6,6	28,8	27,3	51,3
Vopnafjörður	45,1	44,7	40,6	53,0
Faxaflóahafnir	37,9	27,9	36,0	53,5
Grímsey	47,8	-22,7	27,0	56,3
Fjarðabyggð	55,0	43,0	31,0	64,8
Meðaltal	32,4	22,6	10,4	8,3

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.



Árið 2006 voru hafnir landsins samtals reknar með 170 milljóna kr. tapi og hafði afkoman mjög snúist til hins verra á undanförunum 16 árum, því að árið 1990 var 560 milljóna kr. hagnaður af rekstri þeirra. Árið 2006 skiluðu eingöngu 10 hafnir hagnaði, en 26 voru reknar með tapi. Mest var tapið á rekstri Reykjaneshafna, eða nálega 290 milljónir kr., Hafnarfjarðarhöfn var rekin með 150 milljóna kr. tapi og höfnin í Vestmannaeyjum með 110 milljóna kr. tapi. Faxaflóahafnir voru reknar með 490 milljóna kr. hagnaði og hafnir Fjarðabyggðar með 155 milljóna kr. hagnaði, en afgangur var minni hjá hinum höfnunum átta.

Mest hefur afkoman versnað á tímabilinu hjá Reykjaneshöfnum, en þar snerist 11 milljón kr. hagnaður árið 1990 í 290 milljóna kr. tap árið 2006. Í Hafnafirði, Norðurþingi og Vestmannaeyjum hefur afkoman versnað um 100 milljónir kr. eða meira og hjá öðrum sjö höfnum um meira en 25 milljónir kr.

Þessum tölum ber þó að taka með nokkrum fyrirvara þar sem ársreikningar hafna gefa á stundum ekki alveg rétta mynd af raunverulegri stöðu hafnanna.

**Tafla 3.5 Hagnaður (tap) hafna, hafnarsjóða og hafnasamlaga árin 1990, 1995, 2000 og 2006 á verðlagi ársins 2006. Milljónir kr.**

	1990	1995	2000	2006	Breyting
Reykjanes	11,3	-85,5	-237,0	-289,5	-300,8
Hafnarfjörður	39,7	84,5	-39,7	-151,1	-190,8
Vestmannaeyjar	-1,0	5,2	-58,7	-110,8	-109,7
Norðurþing	18,0	-2,4	-75,7	-98,1	-116,1
Grindavík	30,1	2,1	-91,8	-52,7	-82,9
Sandgerði	-1,2	-7,9	-54,4	-39,6	-38,4
Vesturbyggð	5,0	-7,3	-9,4	-23,3	-28,3
Seyðisfjörður	-0,5	6,7	-8,6	-21,2	-20,7
Siglufjörður	15,5	24,1	14,1	-13,8	-29,3
Ísafjarðarbær	24,1	-0,3	4,4	-13,5	-37,5
Stykkishólmur	3,7	-8,3	-1,1	-11,7	-15,4
Hafnasamlag Eyjafjarðar	15,4	9,0	-4,0	-10,9	-26,3
Blönduós	0,1	-5,0	-8,4	-9,6	-9,7
Tálknafjörður	-0,2	-3,6	-5,8	-7,4	-7,2
Húnaþing vestra	4,0	1,5	-1,8	-6,9	-10,9
Drangsnes	0,0	0,0	0,0	-3,3	-3,3
Súðavík	3,4	2,9	-2,0	-2,2	-5,5
Hólmavík	-0,4	-0,3	-2,1	-2,2	-1,8
Breiðdalsvík	2,4	-3,3	-3,2	-2,0	-4,4
Hafnasamlag Norðurlands	43,4	-1,8	-0,6	-1,6	-45,0
Vopnafjörður	3,8	0,4	0,3	-1,6	-5,4
Hornafjörður	7,4	10,8	-5,9	-1,4	-8,7
Langanesbyggð	3,8	-1,5	-2,5	-1,0	-4,8
Borgarfjörður	-0,2	-0,5	0,4	-0,9	-0,8
Skagafjörður	-0,8	2,2	5,8	-0,3	0,5
Norðurfjörður	-0,1	0,0	0,0	-0,3	-0,2
Reykhólar	0,8	0,4	0,5	1,0	0,1
Grímsey	0,7	-1,6	0,0	1,4	0,7
Djúpivogur	0,0	-2,4	-1,4	2,3	2,2
Bolungarvík	-11,8	-14,4	-6,4	3,4	15,2
Skagaströnd	4,7	-9,1	3,6	8,2	3,5
Grundarfjörður	-0,1	5,3	6,8	10,3	10,4
Snæfellsbær	8,6	10,8	21,0	14,8	6,2
Þorlákshöfn	3,4	37,1	27,5	16,8	13,4
Fjarðabyggð	61,8	46,3	28,1	155,4	93,6
Faxaflóahafnir	268,8	294,7	41,9	490,8	222,0
Meðaltal	15,7	10,8	-12,9	-4,8	-20,5
Samtals án þriggja stærstu	193,3	-36,4	-496,3	-667,8	-861,2
Samtals	563,6	389,0	-466,1	-172,8	-736,4

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

### **3.2 Skuldir**

Í árslok 2006 námu skuldir þeirra 35 hafna eða hafnasamlag, sem samanburðurinn nær til, samtals 10,5 milljörðum kr. Langtímaskuldir voru rúmir 7,7 milljarðar kr., skammtímaskuldir nálega 2,1 milljarður kr. og lífeyrissjóðsskuldbindingar 660 milljónir kr.

Reykjaneshafnir skulduðu mest í árslok 2006, eða nálega 2,3 milljarða kr., skuldir Faxaflóahafna námu tæpum 2,2 milljörðum kr. og Hafnarfjarðarhafnar einum milljarði kr. Þá skulduðu níu hafnir 200-620 milljónir kr.

**Tafla 3.6 Skuldastaða hafna eða hafnasamlaga í árslok 2006. Milljónir kr.**

	Skamtíma- skuldir	Lífeyris- sjóðsskuld- bindingar	Langtíma- skuldir	Skuldir alls
Reykholar	0,4	0,0	0,0	0,4
Skagaströnd	2,7	0,0	0,3	3,0
Borgarfjörður	3,7	0,0	0,1	3,8
Grímsey	6,2	0,0	0,0	6,2
Norðurfjörður	12,6	0,0	0,0	12,6
Blönduós	3,3	0,0	12,8	16,1
Siglufjörður	3,4	14,5	0,4	18,3
Súðavík	18,4	0,0	0,0	18,4
Tálknafjörður	5,6	0,0	20,5	26,0
Breiðdalsvík	26,9	0,0	1,1	28,1
Hórnvík	29,4	0,0	0,0	29,4
Húnaþing vestra	16,0	0,0	22,9	38,9
Djúpivogur	43,8	0,0	2,5	46,3
Dranganes	23,4	0,0	24,6	48,0
Snæfellsbær	10,0	0,0	43,1	53,0
Skagafjörður	7,1	4,8	65,7	77,6
Bolungarvík	37,9	0,0	41,7	79,6
Stykkishólmur	18,5	0,0	71,6	90,1
Hafnasamlag Eyjafjarðar	22,3	26,5	42,7	91,5
Þorlákshöfn	30,1	14,2	51,2	95,5
Grundarfjörður	11,7	0,0	86,9	98,6
Hornafjörður	34,7	24,9	43,7	103,3
Langanesbyggð	69,3	0,0	52,8	122,1
Vesturbyggð	41,6	0,0	114,4	156,1
Vopnafjörður	14,2	0,0	239,7	253,9
Seyðisfjörður	13,1	0,0	251,2	264,2
Ísafjarðarbær	34,8	0,0	233,8	268,6
Hafnasamlag Norðurlands	46,2	82,3	279,6	408,1
Fjarðabyggð	37,1	58,2	321,2	416,5
Sandgerði	56,4	29,1	349,2	434,8
Grindavík	94,1	29,1	421,1	544,3
Norðurþing	131,4	22,9	428,8	583,1
Vestmannaeyjar	54,1	186,0	381,4	621,4
Hafnarfjörður	144,3	117,9	738,8	1.001,0
Faxaflóahafnir	584,1	50,4	1.537,5	2.172,0
Reykjanes	397,3	0,0	1.873,5	2.270,8
Meðaltal	57,9	18,4	215,4	291,7
Samtals án þriggja stærstu	960,1	492,5	3.605,2	5.057,8
Samtals	2.085,8	660,8	7.755,0	10.501,6

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Skuldastaða hafnanna er þó mismunandi. Sérstaka athygli vekur hve skammtímaskuldir eru hátt hlutfall hjá mörgum smærri höfnum. Allar skuldir hafnanna á Reykhólum og Súðavík og , í Grímsey, Norðurfirði og Hólmavík eru skammtímaskuldir, og hlutfall skammtímaskulda er yfir 80% á Skagaströnd, Breiðdalsvík, Djúpavogi og í Borgarfirði eystra.

**Tafla 3.7 Skammtímaskuldir, lífeyrissjóðsskuldbindingar og langtímaskuldir sem hlutfall af heildarskuld hvernar hafnar eða hafnasamlags í árslok 2006. Hlutfallstölur.**

	Skammtíma- skuldir	Lífeyris- sjóðsskuldbindingar	Langtíma- skuldir	Langtíma- skuldir í milljónum kr.
Reykholar	100,0	0,0	0,0	0,4
Skagaströnd	89,0	0,0	11,0	3,0
Borgarfjörður	98,4	0,0	1,6	3,8
Grimsey	100,0	0,0	0,0	6,2
Norðurfjörður	100,0	0,0	0,0	12,6
Blönduós	20,4	0,0	79,6	16,1
Siglufjörður	18,6	79,2	2,2	18,3
Súðavík	100,0	0,0	0,0	18,4
Tálknafjörður	21,4	0,0	78,6	26,0
Breiðdalsvík	96,0	0,0	4,0	28,1
Hórnvík	100,0	0,0	0,0	29,4
Húnaþing vestra	41,2	0,0	58,8	38,9
Djúpivogur	94,6	0,0	5,4	46,3
Dranganes	48,7	0,0	51,3	48,0
Snæfellsbær	18,8	0,0	81,2	53,0
Skagafjörður	9,1	6,2	84,7	77,6
Bolungarvík	47,6	0,0	52,4	79,6
Stykkishólmur	20,5	0,0	79,5	90,1
Hafnasamlag Eyjafjarðar	24,4	28,9	46,7	91,5
Þorlákshöfn	31,5	14,9	53,6	95,5
Grundarfjörður	11,9	0,0	88,1	98,6
Hornafjörður	33,6	24,1	42,3	103,3
Langanesbyggð	56,7	0,0	43,3	122,1
Vesturbyggð	26,7	0,0	73,3	156,1
Vopnafjörður	5,6	0,0	94,4	253,9
Seyðisfjörður	5,0	0,0	95,0	264,2
Ísafjarðarbær	13,0	0,0	87,0	268,6
Hafnasamlag Norðurlands	11,3	20,2	68,5	408,1
Fjarðabyggð	8,9	14,0	77,1	416,5
Sandgerði	13,0	6,7	80,3	434,8
Grindavík	17,3	5,3	77,4	544,3
Norðurþing	22,5	3,9	73,5	583,1
Vestmannaeyjar	8,7	29,9	61,4	621,4
Hafnarfjörður	14,4	11,8	73,8	1.001,0
Faxaflóahafnir	26,9	2,3	70,8	2.172,0
Reykjanes	17,5	0,0	82,5	2.270,8

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Skammtímaskuldastaða sumra hafna er alvarleg, svo sem glögglega kemur í ljós þegar hún er borin saman við framlegð. Auk þeirra hafna sem hafa neikvæða framlegð er rétt að benda sérstaklega á erfiða stöðu Hólmavíkur, Vesturbyggðar, Drangness, Reykjaness og Langanesbyggðar.

**Tafla 3.8 Framlegð hafna árið 2006 og skammtímaskuldir í lok þess árs. Milljónir kr.**

	Skamtíma- skuldir	Framlegð	Hlutfall
Fjarðabyggð	37,1	242,0	0,2
Skagaströnd	2,7	10,1	0,3
Snæfellsbær	10,0	31,5	0,3
Skagafjörður	7,1	20,4	0,3
Reykholahöfn	0,4	1,0	0,4
Faxaflóahafnir	584,1	1.318,8	0,4
Grundarfjörður	11,7	22,7	0,5
Vopnafjörður	14,2	24,3	0,6
Hafnasamlag Norðurlands	46,2	74,4	0,6
Þorlákshöfn	30,1	34,7	0,9
Vestmannaeyjar	54,1	54,3	1,0
Ísafjarðarbær	34,8	33,6	1,0
Seyðisfjörður	13,1	10,1	1,3
Grímsey	6,2	3,9	1,6
Grindavík	94,1	41,0	2,3
Hornafjörður	34,7	12,0	2,9
Sandgerði	56,4	18,4	3,1
Hafnarfjörður	144,3	46,4	3,1
Stykkishólmur	18,5	5,2	3,5
Bolungarvík	37,9	10,3	3,7
Hafnasamlag Eyjafjarðar	22,3	5,9	3,8
Djúpivogur	43,8	10,5	4,2
Langesbyggð	69,3	8,9	7,8
Dranganes	23,4	1,4	16,7
Reykjanes	397,3	16,3	24,4
Vesturbyggð	41,6	1,5	27,1
Norðurfjörður	12,6	0,2	79,3
Siglufjörður	3,4	-5,6	-0,6
Blönduós	3,3	-2,3	-1,4
Borgarfjörður	3,7	-0,6	-5,8
Tálknafjörður	5,6	-0,7	-7,9
Húnaþing vestra	16,0	-1,7	-9,3
Súðavík	18,4	-1,2	-14,8
Norðurþing	131,4	-6,9	-18,9
Hómavík	29,4	-1,0	-29,4
Breiðdalsvík	26,9	-0,5	-59,4

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.



Víkjum næst að sambandi langtímaskuld og framlegðar. Í töflu 3.9 er kannað hversu mörg ár tæki fyrir hverja höfn að greiða upp langtímaskuldir – að lífeyrisskuldbindingum meðtöldum – ef hægt væri að ráðstafa allri framlegð ársins til þess. Miðað er við framlegð ársins 2006 og skuldastöðu í lok þess árs. Þær hafnir sem skiluðu neikvæðri framlegð þetta árið hafa vitaskuld enga burði til að greiða niður lán og kemur því mínustala í síðasta dálkinn í þeim sjö tilvikum. Endurgreiðslutíminn er í 10 tilvikum styttri en fimm ár og í öðrum fimm tilvikum styttri en 10 ár. Hjá fjórum höfnum er þessi tími hins vegar lengri en 20 ár en það gefur til kynna að framlegð sé engan veginn nægjanleg til að standa undir langtímalánum. Lengstur er endurgreiðslutíminn hjá Reykjaneshöfn, 115 ár og Vesturbyggð, 75 ár. Fjórar hafnir voru ekki með neinar langtímaskuldir í árslok 2006.

**Tafla 3.9 Framlegð og langtímaskuldir hafna árið 2006 og fjöldi ára sem tæki að greiða upp langtímaskuldir miðað við framlegð ársins.**

	Framlegð	Langtíma- skuldir	Fjöldi ára
Súðavík	-1,2	0,0	0,0
Hólmavík	-1,0	0,0	0,0
Norðurfjörður	0,2	0,0	0,0
Reykhólar	1,0	0,0	0,0
Grímsey	3,9	0,0	0,0
Skagaströnd	10,1	0,3	0,0
Djúpivogur	10,5	2,5	0,2
Faxaflóahafnir	1.318,8	1.587,9	1,2
Snæfellsbær	31,5	43,1	1,4
Fjarðabyggð	242,0	379,4	1,6
Þorlákshöfn	34,7	65,4	1,9
Skagafjörður	20,4	70,5	3,5
Grundarfjörður	22,7	86,9	3,8
Bolungarvík	10,3	41,7	4,0
Hafnasamlag Norðurlands	74,4	361,9	4,9
Hornafjörður	12,0	68,6	5,7
Langesbyggð	8,9	52,8	5,9
Ísafjarðarbær	33,6	233,8	7,0
Vopnafjörður	24,3	239,7	9,9
Vestmannaeyjar	54,3	567,4	10,5
Grindavík	41,0	450,2	11,0
Hafnasamlag Eyjafjarðar	5,9	69,2	11,8
Stykkishólmur	5,2	71,6	13,7
Drangsnes	1,4	24,6	17,6
Hafnarfjörður	46,4	856,7	18,5
Sandgerði	18,4	378,4	20,5
Seyðisfjörður	10,1	251,2	24,9
Vesturbyggð	1,5	114,4	74,6
Reykjanes	16,3	1.873,5	115,3
Borgarfjörður	-0,6	0,1	-0,1
Breiðdalsvík	-0,5	1,1	-2,5
Siglufjörður	-5,6	14,9	-2,7
Blönduós	-2,3	12,8	-5,6
Húnaþing vestra	-1,7	22,9	-13,3
Tálknafjörður	-0,7	20,5	-29,2
Norðurþing	-6,9	451,7	-65,1

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

### **3.3 Ríkisframlög og fjárför**

Í næstu tveimur töflum er reynt að áætla hversu vel framlegð og ríkisframlög duga hverri höfn eða hafnasamlagi til að standa undir nauðsynlegum afskriftum og viðhaldi og endurgreiðslu lána. Útreikningarnir miðast við meðframlegð árunna 2004-2006 og ríkisframlög miðast annars vegar við hafnalög nr. 23/1994 og hins vegar hafnalög nr. 51/2003 sem enn hafa ekki tekið gildi að fullu. Upplýsingar um afskriftir og viðhald eru fengnar frá Siglingastofnun og staða langtímalána og nettóskuld tekin úr ársreikningum hafna fyrir árið 2006. Endurgreiðslur lána miðast við að um sé að ræða jafngreiðslulán með 5% raunvöxtum til 20 ára.

Í töflu 3.10 er kannað hver árleg aukaförf hverrar hafnar væri miðað við nettóskuld í árslok 2006. Meðalframlegð allra hafna landsins á árunum 2004-2006 var tæpir 2,0 milljarðar kr., en þar af framlegð þriggja stærstu hafnanna – Faxaflóahafna, Fjarðabyggðar og Hafnarfjarðar – um 1,5 milljarðar kr. Samanlögð framlegð annarra hafna var því rúmar 460 milljónir kr. Siglingastofnun áætlar að á hverju ári sé nauðsynlegt að verja tæpum 1,6 milljörðum kr. til endurbygginga og viðhalds í höfnum landsins, þar af um 1,0 milljarði í öðrum höfnum en þeim þremur stærstu. Miðað við ofangreindar forsendur um lengd lánstíma og vexti má ætla að jafngreiðslur langtímalána nemi samtals um 600 milljónum kr. á hverju ári og að þar af sé hlutur þeirra þriggja stærstu um 130 milljónir kr. Aðrar hafnir þurfa því að standa undir um 480 milljónum kr. Viðbótarfjárförf hafnarsjóða gæti við þessar forsendur numið rúmum 1,0 milljarði kr. á ári.

**Tafla 3.10 Framlegð, endurbyggingar og viðhald og nettóskuld í árslok 2006 í milljónum kr.**

	Meðal- framlegð 2004-06	Endur- byggingar og viðhald	Nettó- skuld	Jafn- greiðsla	Árleg viðbótar- fjárbörf hafnar- sjóðs
Reykjaneshöfn	7,1	81,0	2.160,7	173,4	-247,3
Norðurþing	0,0	57,0	479,1	38,4	-95,4
Ísafjarðarhafnir	24,1	85,0	222,2	17,8	-78,8
Vestmannaeyjar	64,8	109,0	524,3	42,1	-86,3
Hafnasamlag Eyjafj.	11,0	51,0	78,7	6,3	-46,3
Vesturbyggð	-0,6	34,0	150,5	12,1	-46,7
Grindavík	39,0	48,0	462,6	37,1	-46,1
Seyðisfjörður	12,1	33,0	222,3	17,8	-38,7
Sandgerði	20,1	24,0	418,3	33,6	-37,4
Þorlákshöfn	29,1	65,0	41,1	3,3	-39,2
Siglufjörður	-0,7	29,0	12,2	1,0	-30,6
Hafnasamlag Norðurlands	82,5	88,0	292,2	23,4	-28,9
Hornafjörður	20,2	46,0	89,1	7,1	-32,9
Langaneshafnir	15,4	25,0	125,4	10,1	-19,6
Snæfellsbær	33,8	50,0	37,8	3,0	-19,2
Stykkishólmur	3,6	15,0	83,9	6,7	-18,2
Bolungarvík	8,2	19,0	74,5	6,0	-16,7
Skagafjörður	20,2	31,0	56,5	4,5	-15,4
Hólmavík	-0,6	10,0	29,4	2,4	-13,0
Hvammstangi	-0,3	8,0	38,6	3,1	-11,4
Skagaströnd	6,9	18,0	0,2	0,0	-11,2
Breiðdalsvík	-0,1	8,0	27,2	2,2	-10,3
Grundarfjörður	21,5	24,0	90,8	7,3	-9,7
Blönduós	-1,8	7,0	9,6	0,8	-9,6
Grímsey	1,0	8,0	2,7	0,2	-7,2
Borgarfjörður eystri	0,1	7,0	3,8	0,3	-7,2
Súðavík	1,5	7,0	12,4	1,0	-6,5
Tálknafjörður	5,6	10,0	23,7	1,9	-6,3
Dranganes	1,5	4,0	47,0	3,8	-6,3
Norðurfjörður	0,2	4,0	11,7	0,9	-4,7
Reykhólar	1,1	5,0	0,1	0,0	-3,9
Djúpivogur	10,1	13,0	40,3	3,2	-6,1
Vopnafjörður	27,4	22,0	83,5	6,7	-1,3
Fjarðabyggð	189,8	148,0	66,6	5,3	36,5
Hafnarfjörður	187,6	93,0	678,2	54,4	40,2
Faxaflóahafnir	1.122,4	290,0	894,0	71,7	760,7
Samtals	1.963,9	1.576,0	7.591,2	609,1	-1.058,6
Samtals án þriggja stærstu	464,0	1.045,0	5.952,4	477,6	-1.058,6

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Í töflu 3.11 er tekið tillit til framlaga ríkisins bæði miðað við hafnalög nr. 23/1994 og nr. 61/2003. Framlög ríkisins samkvæmt gildandi hafnalögum (61/2003 með síðari breytingum) myndu samtals nema tæpum 300 milljónum kr., sem er 410 milljónum kr. lægri fjárhæð en þær eru samkvæmt lögum nr. 23/1994. Árleg viðbótarfjárförf hafna næmi samtals um 820 milljónum kr. ef öll ákvæði gildandi hafnalaga hefðu að fullu tekið gildi, en nemur um 420 milljónum kr. miðað við núverandi aðstæður og forsendur.

Svo sem bent var á í kafla 3.1 hafa lífeyrissjóðsskuldbindingar verið færðar til gjalda í rekstri sjö hafna á undanförunum árum. Jafnvel þótt svo tekið væri tillit til þessara gjaldfærslna myndu fjórar hafnir – Grindavík, Reykjanes, Sandgerði og Siglufjörður– hvorki geta staðið undir skuldbindingum sínum miðað við gildandi hafnalög né hafnalög nr. 23/1994. Vestmannaeyjahöfn hefði á hinn bóginn gert það ef hafnalög nr. 23/1994 hefðu enn verið í gildi, en stendur ekki undir eigin rekstri miðað við forsendur gildandi laga.

**Tafla 3.11 Framlegð, endurbyggingar og viðhald, nettóskuld í árslok 2006 og framlög ríkisins í milljónum kr.**

	Meðal- framlegð 2004-06	Endur- byggingar og viðhald	Nettó- skuld	Jafn- greiðsla	Framlög ríkisins skv. lögum nr. 61/2003	Framlög ríkisins skv. lögum nr. 23/1994	Árleg viðbótar- fjárþörf hafnar- sjóðs m.v. lög nr. 61/2003	Árleg viðbótar- fjárþörf hafnar- sjóðs m.v. lög nr. 23/1994
Reykjaneshöfn	7,1	81,0	2.160,7	173,4	17,0	52,0	-230,3	-195,3
Norðurþing	0,0	57,0	479,1	38,4	4,0	35,0	-91,4	-60,4
Ísafjarðarhafnir	24,1	85,0	222,2	17,8	7,0	53,0	-71,8	-25,8
Vestmannaeyjar	64,8	109,0	524,3	42,1	20,0	69,0	-66,3	-17,3
Hafnasamlag Eyjafj.	11,0	51,0	78,7	6,3	4,0	32,0	-42,3	-14,3
Vesturbyggð	-0,6	34,0	150,5	12,1	14,0	26,0	-32,7	-20,7
Grindavík	39,0	48,0	462,6	37,1	7,0	30,0	-39,1	-16,1
Seyðisfjörður	12,1	33,0	222,3	17,8	0,0	20,0	-38,7	-18,7
Sandgerði	20,1	24,0	418,3	33,6	1,0	18,0	-36,4	-19,4
Þorlákshöfn	29,1	65,0	41,1	3,3	13,0	42,0	-26,2	2,8
Siglufjörður	-0,7	29,0	12,2	1,0	12,0	17,0	-18,6	-13,6
Hafnasamlag Norðurlands	82,5	88,0	292,2	23,4	2,0	53,0	-26,9	24,1
Hornafjörður	20,2	46,0	89,1	7,1	17,0	31,0	-15,9	-1,9
Langaneshafnir	15,4	25,0	125,4	10,1	11,0	19,0	-8,6	-0,6
Snæfellsbær	33,8	50,0	37,8	3,0	5,0	31,0	-14,2	11,8
Stykkishólmur	3,6	15,0	83,9	6,7	14,0	12,0	-4,2	-6,2
Bolungarvík	8,2	19,0	74,5	6,0	2,0	15,0	-14,7	-1,7
Skagafjörður	20,2	31,0	56,5	4,5	3,0	19,0	-12,4	3,6
Hólmavík	-0,6	10,0	29,4	2,4	9,0	8,0	-4,0	-5,0
Hvammstangi	-0,3	8,0	38,6	3,1	7,0	6,0	-4,4	-5,4
Skagaströnd	6,9	18,0	0,2	0,0	8,0	13,0	-3,2	1,8
Breiðdalsvík	-0,1	8,0	27,2	2,2	7,0	6,0	-3,3	-4,3
Grundarfjörður	21,5	24,0	90,8	7,3	1,0	18,0	-8,7	8,3
Blönduós	-1,8	7,0	9,6	0,8	6,0	5,0	-3,6	-4,6
Grímsey	1,0	8,0	2,7	0,2	7,0	6,0	-0,2	-1,2
Borgarfjörður eystri	0,1	7,0	3,8	0,3	6,0	5,0	-1,2	-2,2
Súðavík	1,5	7,0	12,4	1,0	6,0	6,0	-0,5	-0,5
Tálknafjörður	5,6	10,0	23,7	1,9	9,0	8,0	2,7	1,7
Dranganes	1,5	4,0	47,0	3,8	4,0	3,0	-2,3	-3,3
Norðurfjörður	0,2	4,0	11,7	0,9	4,0	3,0	-0,7	-1,7
Reykhólar	1,1	5,0	0,1	0,0	5,0	4,0	1,1	0,1
Djúpvogur	10,1	13,0	40,3	3,2	6,0	10,0	-0,1	3,9
Vopnafjörður	27,4	22,0	83,5	6,7	9,0	16,0	7,7	14,7
Fjarðabyggð	189,8	148,0	66,6	5,3	16,0	0,0	52,5	36,5
Hafnarfjörður	187,6	93,0	678,2	54,4	20,0	0,0	60,2	40,2
Faxaflóahafnir	1.122,4	290,0	894,0	71,7	0,0	0,0	760,7	760,7
Samtals	1.963,9	1.576,0	7.591,2	609,1	283,0	691,0	-822,9	-421,0
Samtals án þriggja stærstu	464,0	1.045,0	5.952,4	477,6	247,0	691,0	-822,9	-421,0

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Í töflu 3.12 eru útreikningar á árlegri viðbótarfjárförf skoðaðir eftir hafnaflokkum. Þrjár stærstu hafnirnar eru Faxaflóahafnir, Fjarðabyggð og Hafnarfjörður, en í flokkinn aðrar stórar hafnir eru settar Hafnasamlag Norðurlands, Ísafjarðarhafnir og Vestmannaeyjahöfn. Aðrar stórskipahafnir teljast vera Grindavík, Hornafjörður, Sandgerði, Seyðisfjörður og Siglufjörður. Meðalstórar fiskihafnir eru Bolungarvík, Djúpvogur, Grundarfjörður, Hafnasamlag Eyjafjarðar, hafnir Langanessbyggðar, Norðurþing, Skagafjörður, Skagaströnd, Snæfellsbær, Stykkishólmur, Vesturbyggð og Vopnafjörður. Í flokkinn smærri hafnir eru settar Blönduós, Borgarfjörður eystri, Breiðdalsvík, Dalabyggð, Drangnes, Grímsey, Hólmavík, Hvammstangi, Norðurfjörður, Reykhólar, Súðavík, Tálknafjörður og Vogar. Reykjaneshöfn eru flokkuð alveg sér.

Af töflu 3.12 má glöggst sjá að flestar hafnir nema þær þrjár stærstu munu trúlega eiga í vandræðum með að fjármagna nauðsynlegar framkvæmdir og viðhald og greiða af lánum sínum á næstu árum. Smæstu hafnirnar virðast þó ekki vera jafn illa staddar fjárhagslega og þær stærri.

**Tafla 3.12 Framlegð, endurbyggingar og viðhald og nettóskuld í árslok 2006 í milljónum. Hafnaflokkar.**

	Meðal- framlegð 2004-06	Endur- byggingar og viðhald	Nettó- skuld	Jafn- greiðsla	Árleg viðbótar- fjárförf hafnar- sjóðs
Þrjár stærstu hafnir	1.499,9	531,0	1.638,8	131,5	837,4
Aðrar stórar hafnir	171,3	282,0	1.038,7	83,3	-194,0
Aðrar stórskipahafnir	90,8	180,0	1.204,5	96,7	-185,8
Meðalstórar fiskihafnir	186,6	424,0	1.342,3	107,7	-345,1
Smærri hafnir	8,1	78,0	206,1	16,5	-86,4
Utan flokka, Reykjanes	7,1	81,0	2.160,7	173,4	-247,3
Samtals	1.963,9	1.576,0	7.591,2	609,1	-1.058,6

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Vandi hafna landsins mun vaxa mikið á árunum 2010-2012 þegar bráðabirgðaákvæði nýju hafnalaganna renna út og þau taka að fullu gildi. Svo sem sjá má í töflu 3.13 minnka þá framlög ríkisins til allra hafnaflokka nema smæstu hafnanna, en framlög til þeirra ættu

samtals að aukast um 10 milljónir kr. Í dálkunum tveimur lengst til hægri í töflunni er eingöngu sýnd viðbótarfjárförf hafna og því kemur núll í báða dálkana fyrir þrjár stærstu hafnirnar þar sem þær geta fjárhagslega staðið á eigin fótum. Ein höfn, Reykjaneshöfn, sker sig alveg úr, en fjárhagsvandi hennar er gríðarlegur og að óbreyttu verður ekki séð að hægt verði að halda rekstri hennar áfram í sömu mynd.

**Tafla 3.13 Framlegð, endurbygging og viðhald, nettóskuld í árslok 2006 og framlög ríkisins í milljónum kr. Hafnaflokkar.**

	Meðal- framlegð 2004-06	Endur- byggingar og viðhald	Nettó- skuld	Jafn- greiðsla	Framlög ríkisins skv. lögum nr. 61/2003	Framlög ríkisins skv. lögum nr. 23/1994	Árleg viðbótar- fjárförf hafnar- sjóðs m.v. lög nr. 61/2003	Árleg viðbótar- fjárförf hafnar- sjóðs m.v. lög nr. 23/1994
Þrjár stærstu hafnir	1.499,9	531,0	1.638,8	131,5	36,0	0,0	0,0	0,0
Aðrar stórar hafnir	171,3	282,0	1.038,7	83,3	29,0	175,0	-165,0	-25,8
Aðrar stórskipahafnir	90,8	180,0	1.204,5	96,7	37,0	116,0	-148,8	-67,9
Meðalstórar fiskihafnir	186,6	424,0	1.342,3	107,7	94,0	288,0	-258,6	-104,0
Smærri hafnir	8,1	78,0	206,1	16,5	70,0	60,0	-20,1	-28,1
Utan flokka, Reykjanes	7,1	81,0	2.160,7	173,4	17,0	52,0	-230,3	-195,3
Samtals	1.963,9	1.576,0	7.591,2	609,1	283,0	691,0	-822,9	-421,0

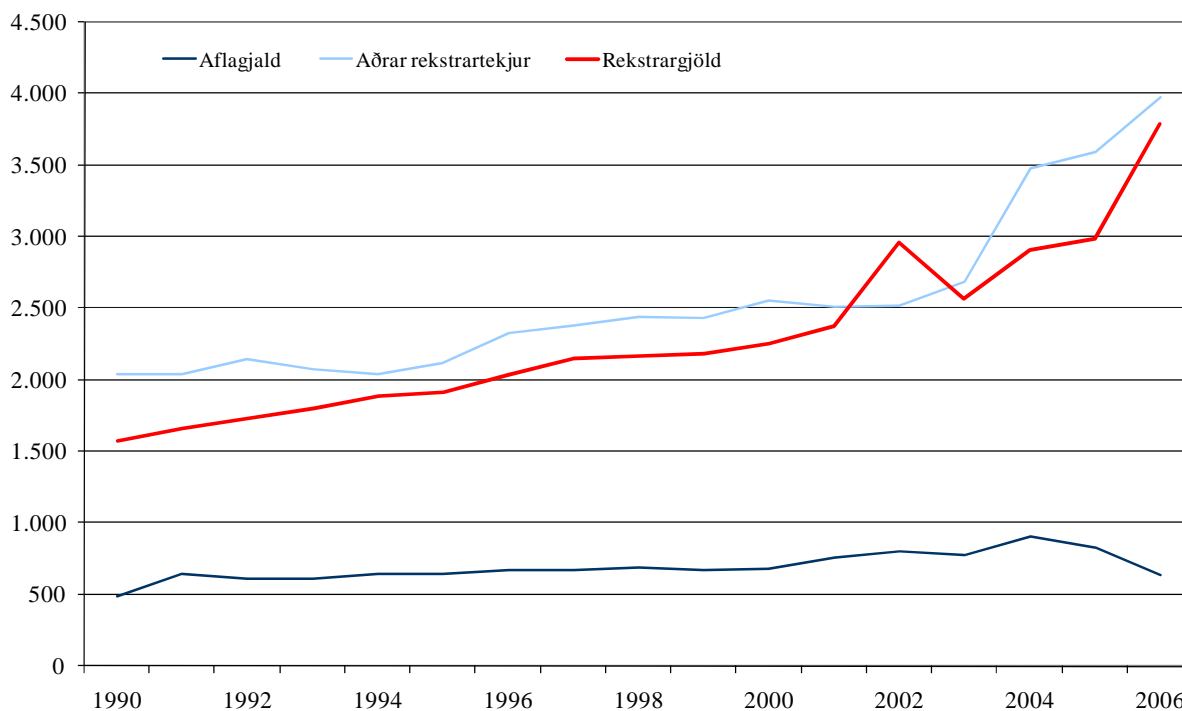
Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Á undanförunum árum hafa rekstrargjöld allra hafna og aðrar rekstrartekjur en tekjur af aflagjaldi hækkað að raungildi. Fyrir vikið hefur kreppt verulega að þeim höfnum sem eiga mikið undir aflagjaldi, en í þeirra hópi eru bæði stórar og smáir hafnir. Þessi þróun sést greinilega á mynd 3.1. Árið 1990 námu aflagjöld allra hafna samtals tæplega 500 milljónum kr. á verðlagi ársins 2006, aðrar rekstrartekjur ríflega 2.000 milljónum kr. og rekstrargjöld 1.600 milljónum kr.<sup>12</sup> Síðan þá hafa tekjur af aflagjöldum yfirleitt sveiflast á milli 600 og 700 milljóna kr., en á árunum 2001-2004 voru þær þó 750-900 milljónir kr. Síðan hafa þessar tekjur aftur dregist saman og voru um 670 milljónir kr. árið 2006. Aðrar rekstrartekjur og rekstrargjöld hafa aftur á móti vaxið nær ár frá ári og farið stighækkandi síðustu ár. Árið 2006 námu aðrar rekstrartekjur samtals 4.000 milljónum kr. og rekstrargjöld 3.800 milljónum kr.

<sup>12</sup> Hér er miðað við rekstrargjöld án afskrifta en meðfjármagnskostnaði.



**Mynd 3.1 Aflagjöld, aðrar rekstrartekjur og rekstrargjöld allra hafna árin 1990-2006.  
Milljónir kr. á verðlagi ársins 2006.**



Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga og Hafnasamband sveitarfélaga.

Fjármál hafnarsjóða og sveitarfélaga eru sums staðar allþétt ofin saman, enda hafa sveitarfélög iðulega hlaupið undir bagga þegar illa hefur árað hjá höfnum. Getu sveitarfélaga til að standa undir taprekstri hafna eru þó víða takmörk sett. Í töflu 3.14 eru bornar saman heildarskuldir 36 hafnarsjóða og þeirra sveitarfélaga er að þeim standa í árslok 2006. Í sumum tilvikum er þó samanburðurinn ónákvæmur vegna þess að aðild að hafnasamlögum gengur þvert á sveitarfélög. Skuldir hafnarsjóðs Siglufjarðar eru þannig bornar saman við skuldir sveitarfélagsins Fjallabyggð, en höfnin í Ólafsfirði tilheyrði þá Hafnasamlagi Eyjafjarðar enda þótt Siglufjörður og Ólafsfjörður hefðu sameinast í Fjallabyggð. Skuldir Dalvíkurbyggðar eru aftur á móti bornar saman við skuldir Hafnasamlags Eyjafjarðar enda þótt samlagið hafi einnig náð til hafna utan Dalvíkurbyggðar.

Þessi samanburður leiðir í ljós að skuldir sumra hafnarsjóða eru tiltölulega miklar miðað við skuldir viðkomandi sveitarfélaga. Þannig námu skuldir hafnarsjóðs Norðurfjarðar 12,6 milljónum kr. í árslok 2006, en skuldir Árneshrepps aftur á móti einungis 2,1 milljón kr. Hafnarsjóður Drangness skuldaði þá 48 milljónir kr., en Kaldrananeshreppur 39,3 milljónir

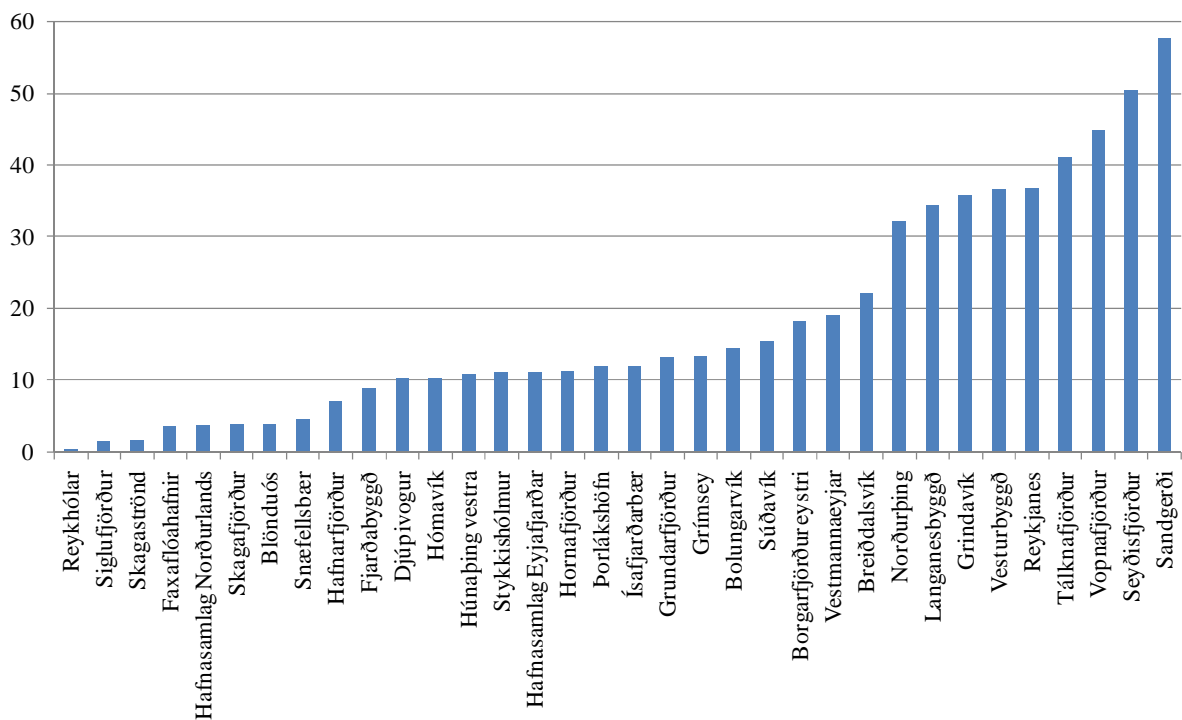
kr. Skuldir hafnarsjóðs Sandgerðis voru þá um 430 milljónir kr. eða nálega 60% af skuldum sveitarsjóðs og skuldir hafnarsjóðs Seyðisfjarðar voru þá um 260 milljónir kr, eða rétt um helmingur af skuld sveitarfélagsins.

**Tafla 3.14 Heildarskuldir sveitarfélaga og hafnarsjóða í árslok 2006. Milljónir kr.**

	Sveitarfélag	Hafnarsjóður		Sveitarfélag	Hafnarsjóður
Norðurfjörður	2,1	12,6	Grundarfjörður	751,9	98,6
Borgarfjörður	20,8	3,8	Sandgerði	754,1	434,8
Dranganes	39,3	48,0	Þorlákshöfn	798,9	95,5
Grímsey	46,4	6,2	Stykkishólmur	806,2	90,1
Tálknafjörður	63,2	26,0	Hafnasamlag Eyjafjarðar	818,0	91,5
Reykholahöfn	75,9	0,4	Hornafjörður	917,7	103,3
Súðavík	119,0	18,4	Snæfellsbær	1.143,4	53,0
Breiðdalsvík	126,7	28,1	Siglufjörður	1.195,6	18,3
Skagaströnd	183,8	3,0	Grindavík	1.524,4	544,3
Hólmavík	280,1	29,4	Norðurþing	1.819,0	583,1
Húnaþing vestra	353,5	38,9	Skagafjörður	1.961,3	77,6
Langanesbyggð	355,1	122,1	Ísafjarðarbær	2.237,1	268,6
Blönduós	401,2	16,1	Vestmannaeyjar	3.247,3	621,4
Vesturbyggð	426,7	156,1	Fjarðabyggð	4.629,6	416,5
Djúpivogur	446,2	46,3	Reykjanes	6.174,7	2.270,8
Seyðisfjörður	524,1	264,2	Hafnasamlag Norðurlands	10.627,8	408,1
Bolungarvík	544,7	79,6	Hafnarfjörður	14.037,2	1.001,0
Vopnafjörður	567,8	253,9	Faxaflóahafnir	60.347,7	2.172,0

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga og Siglingastofnun Íslands.

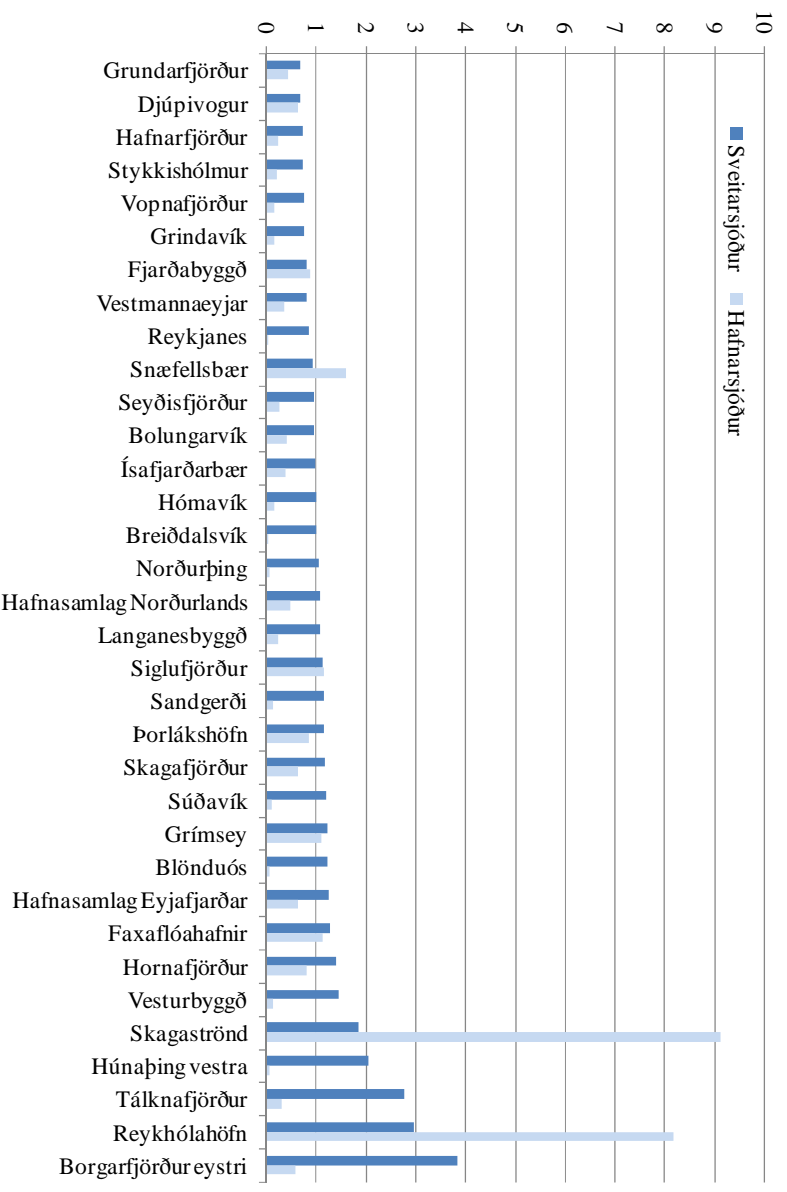
Hlutfall skulda 36 hafnarsjóða og viðkomandi sveitarfélaga í árslok 2006 er tilgreint á mynd 3.2. Greinilegt er að staða hafnarsjóða gagnvart sveitarfélögum er afar ólík. Stórar hafnir svo sem Faxaflóahafnir, Hafnarfjörður og Fjarðabyggð standa vel, en í hópi þeirra hafnarsjóða sem lægstur skuldir hafa miðað við sveitarfélög eru einnig smá sveitarfélög á borð við Reykhóla, Fjallabyggð (Siglufjörð) og Skagaströnd.



### Mynd 3.2 Skuldir hafnarsjóða sem hlutfall af skuldum sveitarfélaga í árslok 2006.

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga, Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Til að fá gleggri mynd af stöðu hafnarsjóða miðað við viðkomandi sveitarsjóði kann að vera gagnlegt að bera saman hlutfall tekna og skulda hjá hvorum sjóði fyrir sig, svo sem gert er á mynd 3.3. Allar rekstrartekjur sveitarfélaga eru hér taldar með, þ.e. bæði skatttekjur, þjónustutekjur og framlög frá Jöfnunarsjóði sveitarfélaga. Hlutfall sem er hærra en einn tákna að tekjur viðkomandi sjóðs séu hærri en heildarskuldir hans, en lágt hlutfall að sama skapi að skuldir séu hærri en tekjur. Hlutfall tekna og skulda er yfirleitt hærra hjá sveitarsjóði en hafnarsjóði sem gefur til kynna að fjárhagsstaða sveitarsjóðs sé traustari en hafnarsjóðs. Hjá sveitarfélögum er hlutfall tekna og skulda lægst á Grundarfirði og Djúpvogi, 0,7, en hlutfallið er lægra en 0,7 hjá 15 hafnarsjóðum. Hjá fimm hafnarsjóðum – Breiðdalsvík, Reykjanesi, Norðurþingi, Blönduósi og Húnaþingi vestra – er hlutfallið undir 0,1, en í því felst að tekjur eru innan við 10% af skuldum. Hjá sex öðrum hafnarsjóðum er hlutfall tekna og skulda 0,1-0,2. Í fimm tilvikum er hlutfall tekna og skulda hærra hjá hafnarsjóðum en viðkomandi sveitarfélögum, þ.e. Siglufirði, Fjarðabyggð, Snæfellsbæ, Reykhólum og Skagaströnd. Hæst er hlutfall tekna og skulda sveitarsjóða í Borgarfirði eystra, 3,8, en hlutfallið er auk þess hærra en 2 hjá Húnaþingi vestra, Tálknafirði og Reykhólum. Hlutfall tekna og skulda hjá hafnarsjóðum er hæst á Skagaströnd 9,1 og 8,2 á Reykhólum.



**Mynd 3.3 Hlutfall tekna og skulda hjá hafnarstjóðum og sveitarfélögum í árslok 2006.**  
 Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga, Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

## 4. Íbúafjöldi og atvinnulíf

Afkoma hafna ræðst bæði af gangi atvinnulífs á viðkomandi stað sem og í hagkerfinu öllu, auk þess sem tilfallandi framkvæmdir geta skipt miklu máli. Stórframkvæmdirnar á Mið-Austurlandi hafa þannig leitt til mikilla flutninga um hafnirnar þar, einkum Reyðarfjörð, og gera má ráð fyrir að hið sama verði upp á teningnum annars staðar ef stóriðjuhugmyndir þar verða að veruleika. Annars staðar ræðst afkoma hafna að miklu leyti af stöðu fiskveiða og vinnslu. Reykjavíkurborg hefur þó algjöra sérstöðu sem helsta inn- og útflutningshöfn landsins, en stóriðjuhafnirnar á Grundartanga og í Straumsvík og Reykhólahöfn eru einnig lítt háðar gangi sjávarútvegs. Breiðafjarðarferjan Baldur gegnir þýðingarmiklu hlutverki fyrir hafnirnar í Stykkishólmi og á Brjánslæk og slíkt hið sama má segja um mikilvægi ferjusiglinga fyrir hafnirnar í Grímsey, Hrísey og á Árskógssandi/Hauganesi. Hafnirnar í Þorlákshöfn og Vestmannaeyjar eru einnig afar háðar Herjólfí.

Hér á eftir er rætt um hagþróun í einstökum landshlutum undanfarin ár og fjallað um helstu drifkrafta hennar. Fyrst er þó rétt að íhuga stuttlega íbúaþróun eftir hafnasvæðum.

### 4.1 Íbúaþróun

Árið 1990 töldust landsmenn ríflega 255 þúsund. Þar af bjuggu nálega 146 þúsund, eða 57% á höfuðborgarsvæðinu, 26.100 á Norðurlandi eystra, 20.400 á Suðurlandi og 13-15 þúsund á Vesturlandi, Suðurnesjum og Austurlandi. Fæstir bjuggu þá á Vestfjörðum og Norðurlandi vestra, eða um 10 þúsund í hvorum landshluta. Á næstu 16 árum fjölgaði Íslendingum um 20% og í árslok 2006 töldust þeir rúmlega 307 þúsund. Íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgaði um tæpan þriðjung, um nálega fjórðung á Suðurnesjum, um 16% á Austurlandi, um 12% á Suðurlandi og um 9% á Norðurlandi eystra. Íbúafjöldi Vesturlands nær stóð í stað, en á Vestfjörðum og Norðurlandi vestra fækkaði fólki mikið; eða um 24% og 29%. Þar voru íbúar um 7.500 í árslok 2006.

**Tafla 4.1 Fjöldi íbúa á Íslandi eftir landshlutum árin 1990 og 2006.**

Landshluti	1990	2006	Breyting	% breyting
Höfuðborgarsvæði	145.980	191.612	45.632	31,3
Suðurnes	15.202	18.880	3.678	24,2
Vesturland	14.537	15.025	488	3,4
Vestfirðir	9.798	7.470	-2.328	-23,8
Norðurland vestra	10.446	7.452	-2.994	-28,7
Norðurland eystra	26.127	28.555	2.428	9,3
Austurland	13.216	15.350	2.134	16,1
Suðurland	20.402	22.917	2.515	12,3
Allt landið	255.708	307.261	51.553	20,2

Heimild: Hagstofa Íslands

Breytingar á íbúafjölda í heilum landshlutum segja þó takmarkaða sögu. Íbúum í sumum sveitarfélögum getur hæglega fækkað þótt svo íbúum í landshlutanum hafi fjölgað, og annars staðar getur fólki hafi fjölgað þótt því hafi fækkað í landshlutanum. Þess vegna er nauðsynlegt að skoða nánar hvernig þróunin hefur verið á hverjum stað fyrir sig, líkt og gert er í töflu 4.2. Þar sem hafnasamlög ganga sums staðar þvert á sveitarfélög hefur sumum sveitarfélögum verið skipt upp til að tölur um íbúafjölda eigi betur við einstakar hafnir. Siglufjörður er t.d. ekki talinn með Fjallabyggð vegna þess að höfnin þar er ekki hluti af Hafnasamlagi Eyjafjarðar. Hrísey er af sömu ástæðu ekki talin með Akureyri heldur fellur hún undir Hafnasamlag Eyjafjarða. Tafla 4.2 sýnir enn fremur eingöngu fjölda íbúa í þeim sveitarfélögum þar sem höfnin er, en tekur ekki tillit til þess að mörg sveitarfélög nýta hafnir sem eru í nágrannasveitarfélögum.

Árið 1990 voru samtals nálega 195 þúsund íbúar í þeim sveitarfélögum þar sem hinar 35 hafnir eða hafnasamlög voru rekin sem hér eru til athugunar, en þeim fjölgaði um ríflega 27 þúsund á næstu 16 árum og voru 222 þúsund árið 2006. Í 26 tilvikum fækkaði íbúum; mest í Vestmannaeyjum og Ísafjarðarbæ, eða um 851 og 809. Fækkunin var hlutfallslega mest í Kaldrananeshreppi á Ströndum og Vesturbyggð, 39% og yfir 30% á Borgarfirði eystra, Breiðdalsvík og Reykhólum. Að meðaltali fækkaði íbúum á svæðunum 26 um nálega 21% og samtals um 6.800 manns.

Íbúum fjölgaði aftur á móti í níu tilvikum og nam fjölgunin samtals 34.255 eða um 3.800 einstaklinga að jafnaði. Nær öll fjölgunin er á suðvesturhorni landsins, en íbúum fjölgaði þó einnig á svæði Hafnasamlags Norðurlands og í Fjarðabyggð.

**Tafla 4.2 Fjöldi íbúa í sveitarfélögum með hafnir árin 1900 og 2006.**

	1990	2006	Breyting	%-breyting
Drangsnæs/Kaldrananeshreppur	167	101	-66	-39,5
Vesturbyggð	1.540	937	-603	-39,2
Borgarfjörður eystri	215	146	-69	-32,1
Breiðdalsvík	351	244	-107	-30,5
Reykhólar	360	251	-109	-30,3
Hólmavík/Strandabyggð	703	507	-196	-27,9
Seyðisfjörður	981	726	-255	-26,0
Siglufjörður	1.815	1.357	-458	-25,2
Blönduós	1.171	892	-279	-23,8
Bolungarvík	1.187	905	-282	-23,8
Djúpivogur	606	463	-143	-23,6
Vopnafjörður	908	712	-196	-21,6
Tálknafjörður	371	292	-79	-21,3
Húnaþing vestra	1.481	1.167	-314	-21,2
Skagaströnd	658	534	-124	-18,8
Grímsey	121	99	-22	-18,2
Vestmannaeyjar	4.926	4.075	-851	-17,3
Ísafjörður	4.907	4.098	-809	-16,5
Hafnasamlag Eyjafjarðar	3.554	3.041	-513	-14,4
Snæfellsbær	1.989	1.702	-287	-14,4
Norðurþing	3.501	3.023	-478	-13,7
Súðavík	265	229	-36	-13,6
Langanesbyggð	579	518	-61	-10,5
Höfn	2.346	2.186	-160	-6,8
Skagafjörður	4.337	4.078	-259	-6,0
Stykkishólmur	1.209	1.149	-60	-5,0
Hafnasamlag Norðurlands	14.916	17.400	2.484	16,7
Grundarfjörður	817	954	137	16,8
Fjarðabyggð	4.833	5.705	872	18,0
Faxaflóahöfn	103.873	123.017	19.144	18,4
Þorlákshöfn	1.565	1.854	289	18,5
Reykjanes	10.057	11.928	1.871	18,6
Grindavík	2.172	2.697	525	24,2
Sandgerði	1.253	1.663	410	32,7
Hafnarfjörður	15.151	23.674	8.523	56,3
Allar hafnir	194.885	222.324	27.439	14,1

Heimild: Hagstofa Íslands.

Fátt bendir til þess að þeirri þróun sem hér hefur verið lýst verði snúið við svo nokkru nemi á næstu árum. Gera má fastlega ráð fyrir því að íbúum fækki víða á landinu, en það ræðst þó vitaskuld að einhverju leyti af atvinnuástandi á hverjum stað og ekki hvað síst uppbyggingu nýrra atvinnugreina, svo sem stóriðju.

## 4.2 Atvinnuskipting

Árið 2005 fengust 71% landsmanna við ýmis konar þjónustu, rúm 19% við iðnað og byggingarstarfsemi og 9% við landbúnað og sjávarútveg. Atvinnuskipting er misjöfn eftir landshlutum. Langflestir fást við þjónustu á höfuðborgarsvæðinu, en annars staðar er hlutfalið hæst á Norðurlandi eystra og Suðurnesjum, eða rétt um 64%. Á Austurlandi og Vestfjörðum sinnti um það bil annar hver maður þjónustustarfi en hlutfallið var heldur hærra í hinum landshlutum. Flestir vinna að landbúnaði og sjávarútvegi á Vestfjörðum, 33%, og á Norðurlandi vestra (23%), Austurlandi (22%) og Vesturlandi 21%.

**Tafla 4.3 Hlutfallsleg skipting starfa eftir atvinnugreinum og landshlutum árið 2005.**

	Allt landið	Höfuðborgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Suðurnes
Landbúnaður	2,4	0,5	5,6	4,5	11,5	4,7	4,7	9,2	1,0
Fiskveiðar	2,7	0,7	6,0	10,5	4,7	6,6	6,9	4,8	4,4
Fiskvinnsla	3,9	1,0	9,4	18,2	6,5	6,7	10,5	5,1	10,9
Landbúnaður og sjávarútvegur	9,0	2,2	21,1	33,2	22,7	18,0	22,1	19,1	16,3
Annar iðnaður	9,8	10,0	14,2	5,9	9,4	10,7	6,7	11,2	6,4
Veitustarfsemi	0,9	0,9	0,9	1,6	1,4	0,9	0,7	1,1	0,9
Mannvirkjagerð	8,5	7,0	8,8	7,3	8,4	7,3	21,2	10,6	12,4
Verslun og viðgerðarþjónusta	13,7	16,0	9,7	8,9	10,2	9,6	7,7	10,6	11,9
Hótel- og veitingahúsarekstur	3,7	3,9	2,7	2,3	2,5	4,1	3,5	4,0	2,5
Samgöngur og flutningar	7,2	8,1	4,9	4,8	5,5	5,4	4,4	4,3	11,0
Fjármálaþjónusta	3,9	4,8	2,5	3,2	3,3	2,4	1,7	2,5	2,4
Fasteigna- og viðskiptaþjónusta	8,5	10,5	4,5	3,6	3,7	5,7	7,5	4,4	5,4
Opinber stjórnsýsla	6,7	6,8	6,5	7,3	6,3	7,9	5,9	6,2	4,7
Fræðslustarfsemi	6,8	7,0	7,6	5,9	7,0	7,7	5,5	6,4	4,8
Heilbrigðis- og félagsþjónusta	15,2	16,5	12,8	12,5	14,7	15,1	9,3	15,0	11,0
Önnur þjónusta	6,1	6,5	3,8	3,9	4,5	5,2	4,2	4,7	10,5
Þjónusta alls	71,7	80,0	55,0	52,3	57,7	63,2	49,6	58,1	64,1

Heimild: Hagstofa Íslands.

Áður hefur verið dregið á að mikilvægi sjávarútvegs fyrir stöðu margra hafna. Í því ljósi kann að vera gagnlegt að huga að þeim breytingum sem orðið hafa á fjölda þeirra er starfa við sjávarútveg. Svo sem fram kemur í töflu 4.4 fengust um 6.700 einstaklingar við fiskveiðar árið 1998 og um 8.000 við vinnsla, eða 14.700 samtals. Sjö árum síðar töldust um 4.500 fást við veiðar og 6.400 við vinnslu. Störfum í sjávarútvegi hafði því fækkað um 3.800. Mest



fækkaði sjómönnum á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum og Vestfjörðum, en fiskverkendum fækkaði mest á Norðurlandi eystra og Austurlandi.

**Tafla 4.4 Fjöldi starfa í sjávarútvegi eftir landshlutum árin 1998 og 2005.**

	1998		2005		Breyting		Breyting í %	
	Veiðar	Vinnsla	Veiðar	Vinnsla	Veiðar	Vinnsla	Veiðar	Vinnsla
Höfuðborgarsvæði	1.370	990	720	980	-650	-10	-47,4	-1,0
Vesturland	680	780	490	770	-190	-10	-27,9	-1,3
Vestfirðir	860	980	460	800	-400	-180	-46,5	-18,4
Norðurland vestra	320	550	230	320	-90	-230	-28,1	-41,8
Norðurland eystra	1.190	1.350	970	980	-220	-370	-18,5	-27,4
Austurland	670	1.260	580	880	-90	-380	-13,4	-30,2
Suðurland	770	860	590	620	-180	-240	-23,4	-27,9
Suðurnes	830	1.180	410	1.020	-420	-160	-50,6	-13,6
Samtals	6.690	7.950	4.450	6.370	-2.240	-1.580	-33,5	-19,9

Heimild: Hagstofa Íslands.

Fækkun starfa í sjávarútvegi getur haft afdrifaríkar afleiðingar í för með sér fyrir viðkomandi sveitarfélög. Atvinnulíf á mörgum stöðum er einhæft og óvíst að það fólk sem missir vinnu við veiðar og vinnslu fái önnur störf við hæfi á staðnum. Í sumum tilfellum getur það leitt til þess að einstaklingar dragi sig út af vinnumarkaðnum, en einnig er hugsanlegt að fólki leiti annað eftir vinnu og flytjist jafnvel burt er fram líða stundir.

### 4.3 Hagvöxtur og framleiðni

Í einföldu líkani ræðst hagvöxtur af breytingum á fjölda starfandi, fjármunaeign og framleiðni. Fjölgun á vinnumarkaði, fjárfestingar og aukin framleiðni ýta undir hagvöxt, en fækkun starfa, ónógar fjárfestingar og samdráttur í framleiðni valda því að sama skapi að framleiðsla dregst saman.

Í nýlegri athugun er kannað hvernig hagvöxtur þróaðist eftir landshlutum á árunum 1998-2005.<sup>13</sup> Á þessum árum óx landsframleiðsla á landinu öllu um 39,6% eða 5,7% að jafnaði á milli ára. Mestur var vöxturinn á höfuðborgarsvæðinu, eða 52,5% sem svarar til 7,3% vaxtar á ári og á Austurlandi, 51,1% og 7,1% á ári. Annars staðar var vöxturinn 2,7-4,4% á ári, nema á Vestfjörðum og Norðurlandi vestra. Þar minkaði framleiðsla á þessu tímabili og var hún þannig 9,4% minni á Norðurlandi vestra árið 1995 en hún hafði verið 1998 og 3% minni á Vesturlandi.

<sup>13</sup> Hagvöxtur landshluta 1998-2005 (2007). Bygðastofnun og Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.

Hagþróun er þó ekki hin saman innan sérhvers svæðis, heldur benda íbúatölur til að þrjú vaxtarsvæði séu á landinu. „Eitt nær norðan frá Snæfellsnesi austur að Þjórsá. Annað vaxtarsvæði er á Akureyri og þar í grennd og þriðja vaxtarsvæðið er Mið-Austurland. Utan þessara þriggja svæða virðist framleiðsla víðast hvar dragast saman.“<sup>14</sup>

**Tafla 4.5 Hagvöxtur eftir landshlutum á Íslandi 1998-2005. Hlutfallstölur.**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999- 2005	Meðaltal
Höfuðborgarsvæði	6,5	6,7	3,4	1,5	5,6	10,3	9,9	52,5	7,3
Suðurnes	5,2	11,0	6,9	-10,6	-1,0	3,3	2,8	17,2	2,7
Vesturland	2,5	4,6	13,5	-5,5	-0,9	2,4	10,8	29,3	4,4
Vestfirðir	-6,6	5,2	6,4	-7,1	-6,3	2,7	3,8	-3,0	-0,5
Norðurland vestra	-3,4	1,4	-1,0	2,4	-3,8	-2,3	-2,9	-9,4	-1,6
Norðurland eystra	4,9	2,5	3,0	-2,4	0,4	2,0	1,3	12,2	1,9
Austurland	3,2	5,8	7,7	-5,8	4,8	4,7	24,2	51,1	7,1
Suðurland	4,7	2,5	6,2	-3,9	5,4	-0,4	3,8	19,3	3,0
Landið allt	5,1	6,0	4,4	-0,9	3,8	7,4	8,7	39,6	5,7

Heimild: Hagvöxtur landshluta 1998-2005 (2007).

Svo virðist sem hagvöxt undangenginna ára megi fyrst og fremst rekja til svæðisbundinnar uppbyggingar stóriðju og aukningu í þjónustugreinum, en mikill munur er á því hvaða atvinnugreinar mynda hagvöxtinn. Á höfuðborgarsvæðinu eru það fyrst og fremst þjónustugreinar sem skýra þennan vöxt, en aukning í byggingarstarfsemi er einnig mikilvægur liður.

Svo sem vænta mátti skýrir byggingarstarfsemi stærstan hluta vaxtar Austurlands, en þjónusta einkaaðila og opinber starfsemi eru einnig veigamiklir liðir. Aukning er einnig í iðnaði og vinnslu en samdráttur í landbúnaði og fiskveiðum.

Á Vesturlandi stendur þjónusta og stóriðja á bak við lungann úr hagvextinum, en allar aðrar atvinnugreinar nema byggingarstarfsemi vaxa á þessu tímabili.

Vöxtur er í öllum atvinnugreinum nema fiskveiðum á Suðurnesjum og leggja þjónustugreinar, opinber starfsemi og byggingarstarfsemi mest af mörkum.

Á Suðurlandi drógust fiskveiðar saman, vinnslan stóð í stað, en vöxtur var í öðrum atvinnugreinum, sýnu mestu í þjónustu og opinberri starfsemi.

<sup>14</sup> Hagvöxtur landshluta 1988-2005 (2007), bls. 4.

Á Norðurlandi eystra minnkaði framleiðsla bæði í fiskveiðum og vinnslu, en jókst í öðrum atvinnugreinum. Þar er mesti vöxturinn í opinberri starfsemi.

Á Norðurlandi vestra varð gífurlegur samdráttur í fiskvinnslu, sem og í veiðum og þjónustu. Smávægilegur vöxtur varð í öðrum greinum.

Á Vestfjörðum drógust fiskveiðar mikið saman, en einnig vinnsla, þjónusta og byggingarstarfsemi. Smávægilegur vöxtur varð í opinberri starfsemi en aðrar atvinnugreinar nær stóðu í stað.

**Tafla 4.6 Hagvöxtur eftir landshlutum og atvinnugreinum 1998-2005. Hlutfallstölur.**

	Land- búnaður	Veiðar	Vinnsla	Iðnaður	Bygg- ingar	Þjónusta	Opinber starfsemi	Samtals
Höfuðborgarsvæði	0,0	0,1	0,9	1,8	4,6	37,6	7,5	52,5
Suðurnes	0,2	-1,6	4,1	1,2	2,2	7,6	3,7	17,2
Vesturland	1,2	2,4	1,8	8,7	-3,9	14,4	4,8	29,3
Vestfirðir	0,7	-4,5	-0,9	0,6	-0,3	-0,5	1,8	-3,0
Norðurland vestra	0,9	-1,4	-12,6	2,1	1,2	-1,2	1,6	-9,4
Norðurland eystra	1,4	-1,2	-0,2	0,2	3,1	2,8	6,0	12,2
Austurland	-0,1	-4,0	1,2	2,1	35,8	9,8	6,3	51,1
Suðurland	3,0	-3,3	0,0	2,7	4,4	6,6	5,9	19,3
Landið allt	0,4	-0,6	0,5	2,1	4,9	21,3	11,2	39,8

Hagvöxtur landshluta 1998-2005 (2007).

Þá ólíku þróun á hagvexti eftir landshlutum sem hér hefur verið lýst má að hluta rekja til mismunandi íbúafróunar. Íbúum fækkaði á Vestfjörðum og Norðurlandi vestra á þessum árum, en fjölgaði annars staðar. Á móti kemur aftur á móti að framleiðni vinnuafls hefur vaxið undanfarnin ár og sá vöxtur hefur mildað þau neikvæðu áhrif á hagvöxt sem fækkun starfa hefur í för með sér.

Framleiðni vinnuafls er skilgreind sem hlutfall framleiðslu og vinnuafls, þ.e. hversu miklu hver starfsmaður skilar. Framleiðni vex með fækkun starfa og/eða aukinni framleiðslu og hefur því eðlilega aukist á svæðum eins og Vestfjörðum og Norðurlandi vestra þar sem fólki og störfum hefur fækkað verulega. Sá framleiðnibati hefur aftur á móti ekki verið nægjanlegur til að standa gegn þeim samdrætti í framleiðslu sem fækkun starfa hefur í för með sér.

Á undanförunum árum hefur góður vöxtur verið í framleiðni vinnuafls í mörgum atvinnugreinum. Á árunum 1991-2006 óx þannig framleiðni í samgöngum og flutningum, hótél- og veitingahúsarekstri, iðnaði, verslun- og viðgerðarþjónustu og veitustarfsemi um 4-

4,5%. Framleiðni jókst einnig verulega í landbúnaði og fiskverkun, en þær greinar eru mun mikilvægari fyrir atvinnulíf á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu.

**Tafla 4.7 Meðalvöxtur framleiðni vinnuafls eftir atvinnugreinum árin 1991-2006. Hlutfallstölur.**

	1991-1997	1998-2006	1991-2006
Landbúnaður	4,6	2,8	3,2
Fiskveiðar	0,0	3,1	1,3
Fiskverkun	0,8	5,6	3,5
Iðnaður	1,5	5,5	4,0
Veitur	6,2	4,6	3,9
Mannvirkjagerð	0,0	3,1	1,6
Verslun og viðgerðarþjónusta	2,2	4,6	3,9
Hótel- og veitingahúsarekstur	2,2	4,1	4,2
Samgöngur og flutningar	2,5	6,3	4,5
Fjármálaþjónusta og tryggingar	3,2	0,5	1,6
Ýmis þjónusta	1,7	2,0	1,9

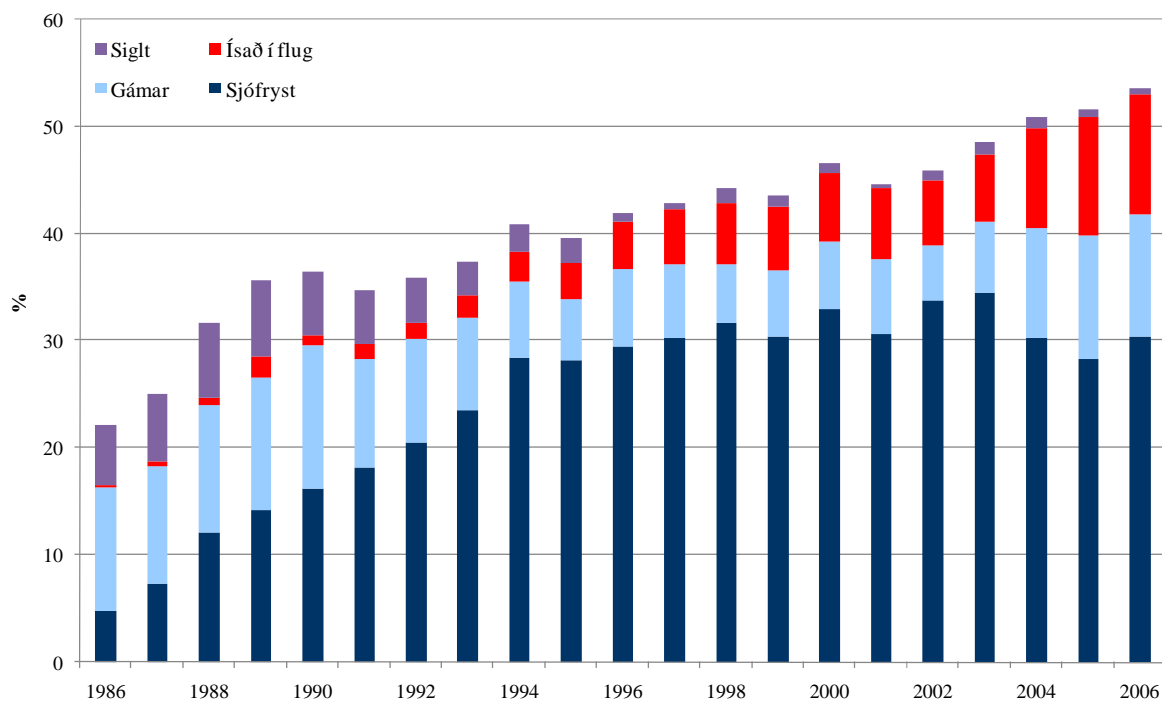
Heimild: Hagstofa Íslands og eigin útreikningar.

Tæknibreytingar eða tæknilegar framfarir eru veigamikil ástæða fyrir bættri framleiðni, en þær hafa oft í för með sér að störfum í viðkomandi atvinnugrein fækkar. Fyrir vikið verða sumir starfsmenn hjá viðkomandi fyrirtæki óþarfir og neyðast til að leita sér að vinnu á öðrum vettvangi. Enda þótt bætt framleiðni vinnuafls sé alla jafna talin af hinu góða getur hún því haft óheppileg áhrif í för með sér ef lítið framboð er af vinnu fyrir það fólk sem missir vinnu. Sumir gætu jafnvel þurft að flytjast á brott til að fá nýtt starf. Þannig geta sveitarfélög þar sem fábreytt störf eru í boði misst fólk til annarra staða þegar framleiðni vex hratt í þeim greinum sem eru burðarásar viðkomandi sveitarfélaga, t.d. landbúnaður eða sjávarútvegur.

#### **4.4 Sambjöppun í sjávarútvegi**

Ein ástæða fyrir því hversu mjög stöfum í sjávarútvegi hefur fækkað undanfarin er sú að hin sterku bönd sem áður voru á milli fiskveiða og vinnslu hafa víða tekið að trosna. Aflinn er ekki lengur unninn þar sem honum er landað heldur hefur vinnslan að verulegu leyti færst út á sjó, auk þess sem flutningur til útlanda á lítt unnum eða óunnum fiski með gámum hefur aukist verulega. Hin hefðbundna landvinnsla hefur aftur á móti átt undir högg að sækja. Ýmsar ástæður eru fyrir þessari þróun og má þar m.a. nefna tilkomu fiskmarkaða, betri samgöngur og flutningatækni, bætt fjarskipti og tæknibreytingar.

Svo sem fram kemur á mynd 4.1 hefst sjófrysting ekki að neinu marki fyrr en um miðjan níunda áratuginn og um líkt leyti byrjar útflutningur með skipum á gámafiski. Hlutfall botnfiskaflans sem fryst var á hafi eða flutt lítt unnið á erlenda markaði stórvjókst á árunum 1986–1994 og var þá komið í nálega 40%.<sup>15</sup> Á sama tíma dró verulega úr siglingum íslenskra fiskiskipa til erlendra hafna. Árið 1986 voru um 5,5% botnfiskaflans seld í erlendum höfnum og hlutfallið komst í 7% árin 1988 og 1989, en hefur síðan hríðlækkað og var einungis 0,6% árið 2006. Árið 2006 voru 237 þúsund tonn af botnfiskaflanum unnin í landi, 155 þúsund tonn sjófryst, 59 þúsund tonn flutt til útlanda í gámum, 57 þúsund tonn ísað í flug og siglt til útlanda með 3 þúsund tonn. Samtals voru því 274 þúsund tonn ekki fullunnin í landi, eða 52%.

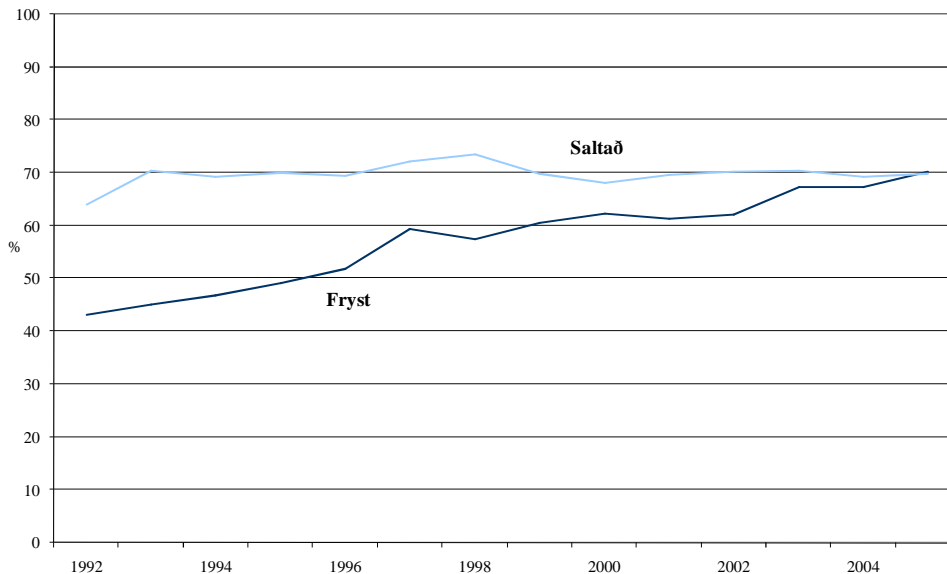


**Mynd 4.1 Hlutfall botnfiskaflans sem var sjófryst, flutt með gámum með skipum, ísað í flug eða siglt með til erlendra hafna árin 1986-2006.** Heimild: Birgir Þór Runólfsson (1999) og Hagstofa Íslands.

Sú staðreynd að böndin á milli veiða og vinnslu á botnfiski hafa trosnað með þeim hætti sem hér hefur verið lýst hefur haft afdrifarík áhrif á atvinnulíf í mörgum byggðum. Að auki hefur átt sér stað töluverð samþjöppun í vinnslu. Hluttur þeirra 10 staða þar sem mest er unnið af botnfiski hefur vaxið mjög undanfarinn áratug, ekki hvað síst í frystingu, en í saltfiskverkun

<sup>15</sup> Sjá Birgir Þór Runólfsson. Sjávarútvegur Íslendinga – Þróun, staða og horfur. Skýrsla til sjávarútvegsráðherra tekin saman í tilefni af ári hafsins. Reykjavík: Sjávarútvegsráðuneytið, 1999.

var þegar til staðar mikil samþjöppun. Árið 1992 voru 43% af frystum þorskafurðum unnin á þeim 10 stöðum þar sem mest var verkað. Árið 2005 var hlutfall 10 stærstu staðanna komið í 70%. Samsvarandi þróun hefur einnig átt sér stað í verkun á öðrum botnfiski. Hluttur þeirra 10 stærstu í frystingu var 55% árið 1992, en var komið í 70% árið 2005. Þeir 10 staðir þar sem mest af þorski var verkað í saltfisk voru með 64% hlut árið 1992 og 70% árið 2005 og hlutfallið var enn hærra fyrir aðrar botnfisktegundir eða 79% árið 1992 og 92% árið 2005.



**Mynd 4.2 Hlutfall þeirra 10 staða þar sem mest var unnið af þorskafurðum árin 1992–2005. Heimild: Hagstofa Íslands.**

Samfara þessari samþjöppun hefur vinnsla á botnfiski víða lagst af á landinu. Árið 1992 var þorskur og annar botnfiskur frystur á 50 stöðum á landinu, en árið 2005 var þorskur frystur á 34 stöðum og annar botnfiskur á 35 stöðum. Þorskur var saltaður á 41 stað árið 1992 og annar botnfiskur á 34 stöðum, en samsvarandi tölur fyrir árið 2005 voru 34 og 25.

Áhrif þessara umskipta í sjávarútvegi á íbúafjölda hafa eðlilega verið misjöfn eftir aðstæðum á hverjum stað. Sums staðar þar sem vinnumarkaður er fjölbreyttur og nóg önnur störf að fá í stað þeirra sem tapast í sjávarútvegi er í sjálfu sér lítil ástæða til að örvænta þótt mikilvægi sjávarútvegs minnki. Þannig má t.d. fastlega gera ráð fyrir að einstaklingar á höfuðborgarsvæðinu sem missa vinnu við fiskveiðar og vinnslu geta fundið sér annað starf við hæfi. Slíkt hið sama ætti í raun einnig að gilda um þá sem búa í nágrenni við höfuðborgina, t.d. á Suðurnesjum, í Árnessýslu og Vesturlandi. Einnig má gera ráð fyrir að vinnumarkaður á Akureyri og nágrenni sé nægjanlega fjölbreyttur til að bera slíkar umbreytingar. Þá er við því

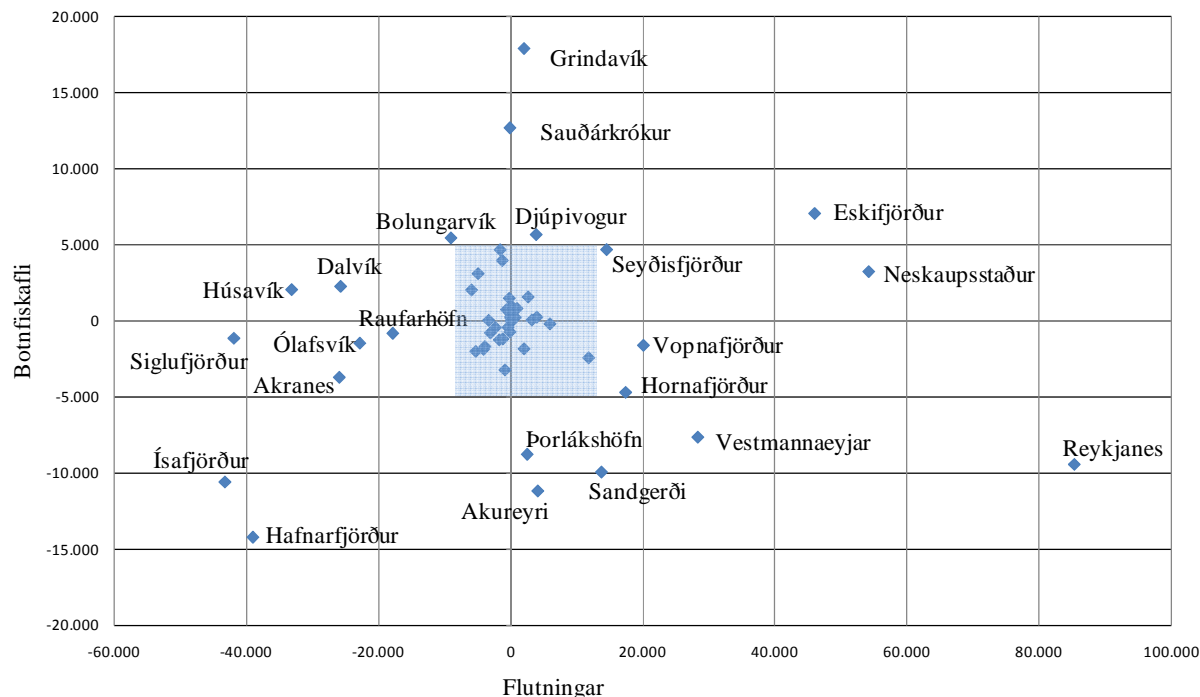
að búast að tilkoma álvers í Reyðarfirði muni gera atvinnulíf á Mið-Austurland óháðara sjávarútvegi.

#### **4.5 Breytingar á lönduðum botnfiskafla og flutningum**

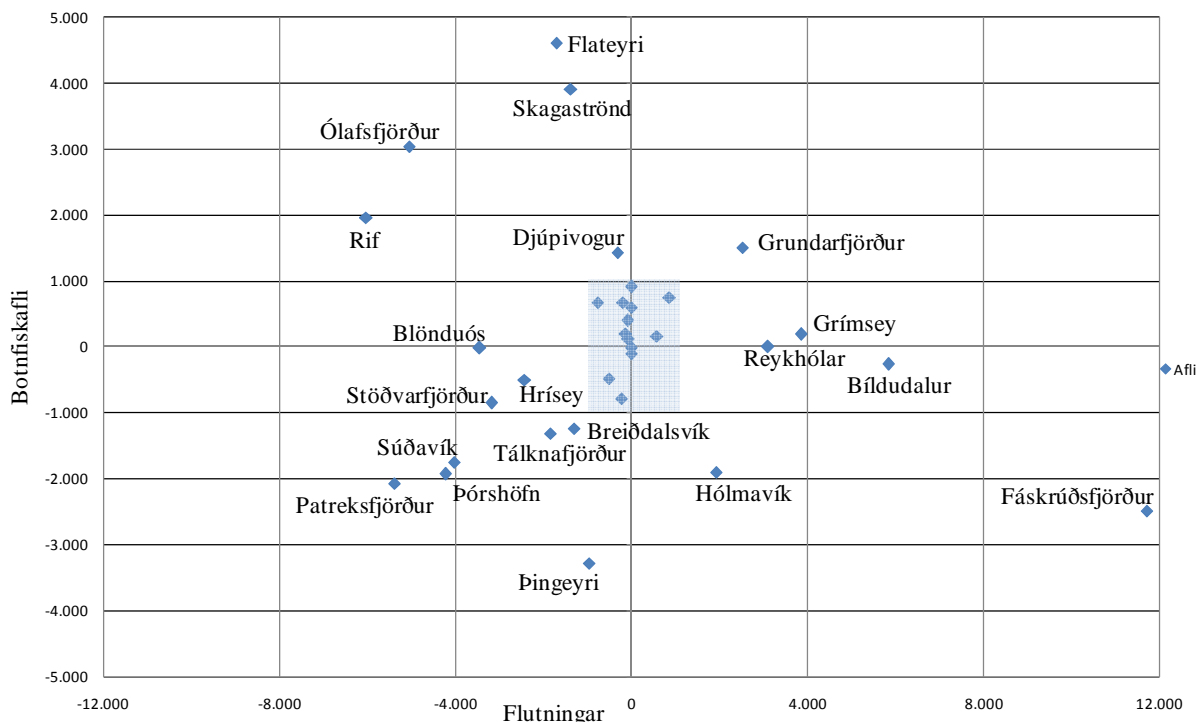
Þær breytingar sem orðið hafa á lönduðum botnfiskafla og flutningum til og frá hafna landsins á undanförunum árum eru sýndar á myndum 5.1-5.3. Borin eru saman tímabilin 1993-1995 annars vegar og 2004-06 hins vegar og kannað hvort landaður botnfiskafla og vöruflutningar hafi aukist eða minnkað. Þær hafnir þar sem flutningar hafa aukist eru sýndar á efri hluta hvernar myndar og þær hafnir þar sem landaður afli hefur aukist er sýndar í hægri hluta hvernar myndar. Þróunin hjá fjórum höfnum – Grundartanga, Reyðarfirði, Reykjavík og Straumsvík – er ekki sýnd á myndunum, enda hafa flutningar þar aukist svo mikið að illgerlegt er að sýna þá þróun á mynd með öðrum höfnum landsins. Grundartangi og Straumsvík eru stóriðjuhafnir þar sem engum afla er landað. Flutningar um Grundartangahöfn jukust um 625 þúsund tonn á tímabilinu og flutningar um Straumsvíkurhöfn um 270 þúsund tonn. Flutningar um Reykjavíkurhöfn jukust um 125 þúsund tonn og landaður botnfiskafla jókst um 8.500 tonn. Flutningar um Reyðarfjarðarhöfn jukust um 280 þúsund tonn, en afli dróst aftur á móti saman um tæp 5 þúsund tonn.

Af þeim 55 höfnum sem sýndar eru á myndunum hefur afli og flutningar dregist saman á 18 stöðum. Á 12 stöðum hefur afli dregist saman en flutningar aukist. Í þessum flokki eru einnig Hjalteyri og Mjóifjörður en engin vöruflutningar voru um þessar hafnir á hvorugu tímabili. Á öðrum 14 stöðum hefur afli aukist en flutningar minnkað. Loks hefur afli og flutningar aukist eða staðið í stað á 12 stöðum. Tekið skal fram í síðasttalda flokknum lenda Arnarstapi og Kópasker, en engir flutningar áttu sér stað um þær hafnir á hvorugu tímabilinu, og Reykhólar, en þar var engum afla landað á þessum tímabilum.

Þær hafnir sem verst hafa orðið úti eru vitaskuld þær þar sem bæði botnfiskafla og flutningar hafa dregist saman. Í þessum flokki eru jafnt stórar hafnir á borð við Akranes, Hafnarfjörð, Ísafjörð og Siglufjörð sem smærri hafnir á borð við Bakkafjörð, Blönduós, Breiðdalsvík og Súðavík. Í flokki þeirra hafna þar sem bæði afli og flutningar hafa aukist eru einnig bæði stórskipahafnir svo sem Reykjavík og smærri hafnir á borð við Árskógssand og Grímsey.

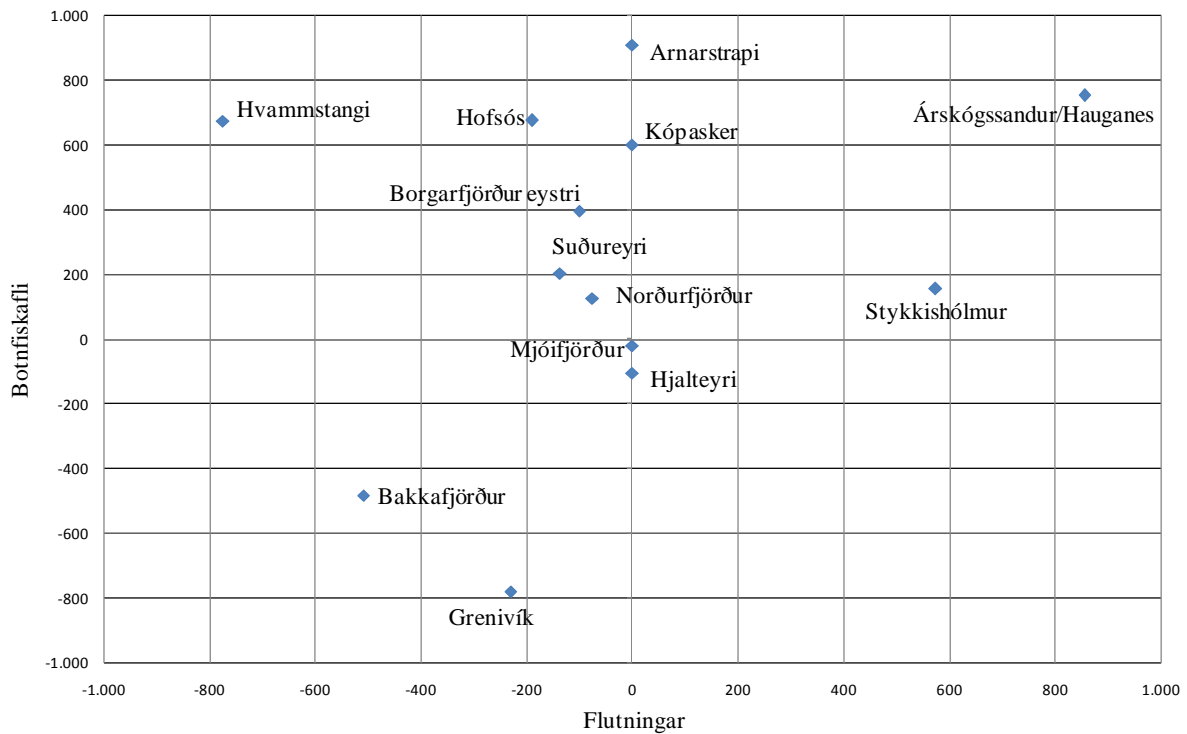


**Mynd 4.3 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. Tonn. Hafnir á skyggða svæðinu eru sýndar á mynd 4.4. Heimild: Fiskistofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**



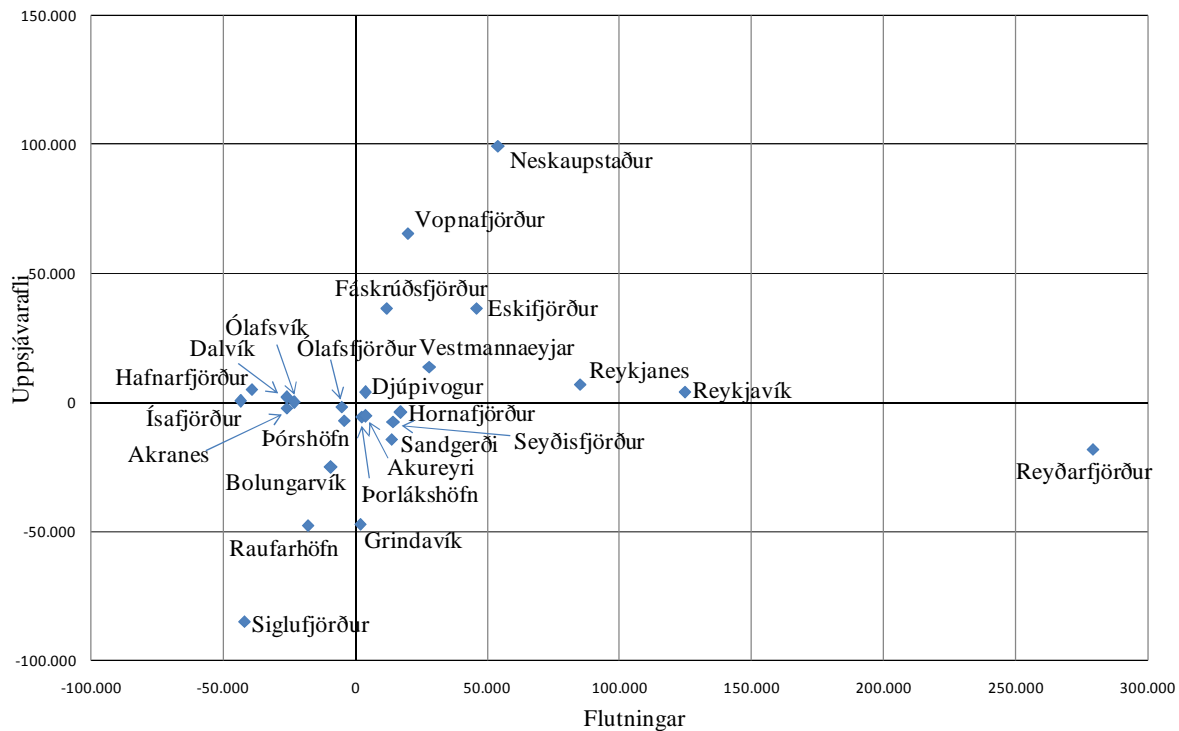
**Mynd 4.4 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. Tonn. Hafnir á skyggða svæðinu eru sýndar á mynd 4.5. Heimild: Fiskistofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**





**Mynd 4.5 Breytingar á botn- og flatfiskafla og flutningum 1993-2006. Meðaltöl árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. Tonn. Heimild: Fiskistofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**

Á árunum 2004-2006 bárust að meðaltali 50 þúsund tonn eða meira af uppsjávarfiskafla á land á fimm stöðum, þ.e. Eskifjörð, Neskaupstað, Seyðisfjörð, Vestmannaeyjar og Vopnafjörð. Til annarra 10 staða bárust 10-50 þúsund tonn af uppsjávarafila og minna en 10 þúsund tonn var landað í níu höfnum. Landaður uppsjávarfiskafla dróst saman á 13 stöðum þegar litið er til meðaltals árána 1993-1995 annars vegar og árána 2004-2006 hins vegar. Á einum stað, Sandgerði, var engum uppsjávarfiski landað að meðaltali á seinna tímabilinu. Svo sem fram kemur á mynd 4.6 var samdrátturinn mestur á Siglufirði, tæplega 85 þúsund tonn og um 47 þúsund tonn á Raufarhöfn og í Grindavík. Mest aukning varð á lönduðum aflu á Neskaupstað, tæplega 100 þúsund tonn, Vopnafirði, 65 þúsund tonn og á Eskifirði og Fáskrúðsfirði, 36 þúsund tonn.



**Mynd 4.6 Breytingar á flutningum og uppsjávarafli 1993-2006. Meðaltöl áranna 1993-1995 annars vegar og áranna 2004-2006 hins vegar. Tonn. Heimild: Fiskistofa Íslands og Siglingastofnun Íslands.**

#### 4.6 Niðurskurður í þorskveiðum

Í júlí 2007 ákvað sjávarútvegsráðherra að skera niður þorsafli næsta fiskveiðiárs, þ.e. ársins 2007-2008, niður um 63 þúsund tonn eða úr 193 þúsund tonnum í 130 þúsund tonn. Var þessi niðurskurður í samræmi við tillögur Hafrannsóknastofnunar. Jafnframt var ákveðið að á fiskveiðiárinu 2008-2009 miðist leyfilegur þorskaflí við 20% afla úr viðmiðunarstofni, en þó þannig að tekið verði tillit til sveiflujöfnunar samkvæmt aflareglu. Leyfilegur aflí verði þó ekki undir 130 þúsund tonnum það fiskveiðiárið.

Í nýlegri skýrslu er reynt að meta hve mikið verðmæti þorskafla muni dragast saman vegna þessa á fiskveiðiárinu 2007-2008.<sup>16</sup> Ef gert er ráð fyrir sambærilegu verðmæti á kíló og var árið 2006 má ætla að 63 þúsund tonna niðurskurður afla þýði að verðmæti þorskafla dragist saman um 9,4 milljarða króna á fiskveiðiári. Þessa útreikninga beri þó að taka með nokkurri varúð þar eð miklu skipti hvernig verðlag þróist, jafnt á erlendum mörkuðum sem innanlands, auk þess sem samsetning vinnslu og aðrir þættir geti skipt miklu.

<sup>16</sup> Áhrif aflsamdráttar í þorski á fjárhag sveitarfélaga. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands C07:12, 2007.

**Tafla 4.8 Áætlaður samdráttur aflgjalds á fiskveiðiári. Milljónir kr.**

Höfn	M.kr.	Höfn	M.kr.
Bolungarvík	4	Langanesbyggð	1
Borgarfjörður eystri	0	Norðurfjörður	0
Breiðdalsvík	0	Norðurþing	4
Djúpivogur	4	Reykjanes	2
Drangsnes	0	Sandgerði	6
Faxaflóahafnir	11	Seyðisfjörður	1
Fjarðabyggð	12	Siglufjörður	2
Grindavík	11	Skagafjörður	6
Grímsey	1	Skagaströnd	3
Grundarfjörður	3	Snæfellsbær	11
Hafnarfjörður	3	Stykkishólmur	1
Hafnasamlag Eyjafjarðar	9	Súðavík	0
Hafnasamlag Norðurlands	9	Tálknafjörður	1
Hornafjörður	3	Vestmannaeyjar	7
Hólmavík	0	Vesturbyggð	2
Húnaþing vestra	0	Vopnafjörður	1
Ísafjarðarbær	9	Þorlákshöfn	3
Kópavogur	0		

Heimild: Áhrif aflasamdráttar í þorski á fjárhag sveitarfélaga, tafla 11.

Í skýrslunni er enn fremur reynt að áætla hvernig þessi aflasamdráttur komi við fjárhag einstakra hafna og þar með sveitarfélaga. Útreikningar miðast við 1,6% aflagjald, en svo sem áður hefur verið bent á er aflagjald víða nokkuð lægra. Þá er miðað við að þorskkíló sé selt á 139 kr. Miðað við þessar forsendur gæti aflagjald dregist saman um allt að 100 milljónir kr. á ári vegna niðurskurðar í þorskafli. Mest verður tekjutapið fyrir Fjarðabyggð, 12 milljónir kr., Faxaflóahafnir, Grindavík og Snæfellsbæ (11 milljónir kr.), og Ísafjarðarbæ og hafnir í Hafnasamlagi Eyjafjarðar og Hafnasamlagi Norðurlands ( 9 milljónir kr.).

## 5. Niðurstöður

Fjárhagsleg staða flestra hafna landsins er veik og fátt bendir til að hún muni styrkjast á næstu árum. Athugun á fjárhag 36 hafna og hafnarsjóða sýnir að framlegð, þ.e. rekstrartekjur að frádregnum rekstrargjöldum, var neikvæð hjá átta þeirra á árinu 2006 og hafði dregist saman frá árinu 1990 hjá 16 höfnum. Framlegð hafði aftur á móti batnað hjá 19 höfnum á sama tímabili. Á árinu 2006 voru 26 hafnir reknar með tapi en 10 með afgangi.

Í árslok 2006 námu skammtímaskuldir hafna tæplega 2,1 milljarði kr. og langtímaskuldir, að meðtöldum lífeyrisskuldbindingum, 8,4 milljörðum kr. Ef þrjár stöndugustu hafnirnar – Faxaflóahafnir, Fjarðabyggð og Hafnarfjörður – eru undanskildar námu skammtímaskuldir hafna samtals 1,3 milljörðum kr. og langtímaskuldir 5,6 milljörðum kr.

Hin erfiða staða hafna landsins kemur gleggst í ljós þegar borin er saman árleg þörf þeirra til viðhalds og endurnýjunar og endurgreiðsla af lánum annars vegar og framlegð þeirra og ríkisframlög hins vegar. Sé miðað við nettóskuld hafna í árslok 2006, þ.e. heildarskuldir að frádregnum veltufjármunum, og núgildandi ákvæði um ríkisstyrki, munu tekjur og framlög 12 hafna hrökkva til. Aftur á móti munu 24 hafnir ekki geta staðið undir viðhaldi og lánum. Staðan versnar þegar bráðabirgðaákvæði núgildandi hafnalaga renna út. Þá munu einungis sjö hafnir hafa nægjanlegt fé til ráðstöfunar, en 29 mun skorta fjármagn til að standa undir viðhaldi og skuldum.

### 5.1 Atvinnu- og búsetuþróun

Ytri aðstæður hafa einnig verið mörgum höfnum fremur óhagstæðar og fátt bendir til að viðsnúningur muni þar verða á í náninni framtíð. Fólki fjölgar mest á suðvesturhorninu, en áhrifasvæði höfuðborgarinnar hefur farið stækkandi með betri samgöngum á landi og teygir sig nú allt frá Borgarfirði og austur á Rangárvelli. Sveitarfélög utan Eyjafjarðar og Mið-Austurlands eiga flest í töluverðum erfiðleikum með að halda í sitt fólk og fyrirtæki.

Atvinnulíf á landsbyggðinni er víða háð sjávarútvegi og breytingar í greininni hafa veruleg áhrif á þau sveitarfélög. Á undanförunum árum fækkað fiskiskipum og –bátum með úthlutað aflamark. Fiskveiðiárið 1997-1998 voru 816 skip í aflamarkskerfinu og 751 bátar á þorskaflahámarki eða í sóknarkerfinu, eða samtals 1.567 skip og bátar við veiðar. Fiskveiðiárið 2001-2002 hafði eilítið fækkað í flotanum og taldi hann þá 1.535 skip og báta. Aflamarksskip, að bátum í litla kvótakerfinu meðtöldu, voru þá 1.316, en sóknarbátar 219. Eftir að sóknarstýring var með öllu afnumin og aflamarkskerfi látið ná til allra báta – stórra

sem smáa – hefur smábátum fækkað verulega. Á yfirstandandi fiskveiðiári eru alls 762 skip og bátar með aflamarksheimildir, helmingur þess flota er haldið var til veiða fyrir fimm árum. Alkunna er að eignarhald í upphaflega aflamarkskerfinu hefur þjappast mikið saman og margt bendir til að sama þróun sé að eiga sér stað í litla kerfinu. Því gæti bátum sem haldið er til veiða fækkað enn frekar á næstu árum.

Stór hluti þess botnfiskafla sem íslensk skip landa innanlands er annað hvort frystur um borð eða seldur lítt unninn úr landi. Fyrir vikið hefur dregið úr störfum í fiskvinnslu. Að auki hefur vinnsla á botnfiski færst á æ færri verkunarstaði. Svipuð þróun hefur átt sér stað í verkun uppsjávarafla. Árið 2001 var loðna, síld eða kolmunninn unninn í 21 fiskimjölverksmiðju, en árið 2007 í 13 verksmiðjum. Þá hefur veiði og vinnsla á rækju og öðrum skelfiski dregist verulega saman.

Strandflutningar með almenna neysluvöru hafa lagst af, en enn er siglt beint á ýmsar hafnir með vöru á borð við olíu, sement og áburð og ýmsa aðra tilfallandi þungavöru. Einingakostnaður við flutninga vex eftir því sem skipin eru verr nýtt og því er góð nýting nauðsynleg ef strandflutningar eiga að vera samkeppnisfærir. Flutningar á landi hafa að miklu leyti leyst strandflutninga af hólmi, enda henta þeir oft betur. Enda þótt litlar rekstrarlegar forsendur kunni að vera fyrir sjálfstæðum strandsiglingum er hugsanlegt að hægt verði í framtíðinni að fjölga innlendum viðkomustöðum millilandaskipa. T.d. mætti ímynda sér að tilkoma stóriðju á Norðurlandi gæti gefið færi á viðkomu á Ísafirði. Reglulegar viðkomur af þessu tagi gætu þó aðeins komið til að þörf væri fyrir fastar siglingar á viðkomandi stóriðjuhafnir. Í þessu sambandi má benda á að strandsiglingar til Húsavíkur lögðust af þegar kísiliðjan við Mývatn hætti starfsemi en þá var ekki lengur þörf á reglulegum skipaferðum með afurðir iðjunnar.

## **5.2 Horfur næstu árin**

Erfitt er að spá fyrir um hvernig umferð mun þróast um hafnir landsins á næstu árum. Þó má ætla að búsetuþróun verði svipuð og verið hefur, og að byggð haldi t.d. áfram að veikjast á Vestfjörðum, vestanverðu Norðurlandi og Norðausturlandi. Líklegt er einnig að strandsiglingar liggi áfram í láginni, en uppbygging stóriðju eða annarrar öflugrar atvinnustarfsemi utan helstu þéttbýliskjarna landsins gæti þó breytt því. Samgöngubætur á landi geta einnig haft töluverð áhrif á sjóflutninga. Þannig má fastlega búast við því að tilkoma Sundabrautar og uppbygging á Grundartanga hafi áhrif á sjóflutninga á öllu Vesturlandi og vestanverðu Norðurlandi. Samgöngubætur á sunnanverðum Vestfjörðum og

Ströndum myndu stækka áhrifasvæði hafnarinnar á Grundartanga enn frekar. Sameining sveitarfélaga, stofnun nýrra hafnasamlaga eða aukið samstarf hafna í milli getur að auki breytt nýtingu hafna. Loks geta breytingar á lönduðum afla haft umtalsverð áhrif á fjármagnsstreymi hafna.

Til að kanna nánar hvernig flutningar og landaður afli gætu þróast á næstu árum var sett fram dæmi um flutninga um einstakar hafnir árið 2020 og landaðan botnfisk- og uppsjávarafla það sama ár. Árið 2020 er gert ráð fyrir að flutningar um hafnir landsins verði nálega 9,8 milljónir tonna, en þeir voru að jafnaði 5,5 milljón tonn á árunum 2003-2006. Sú aukning skýrist að hluta með því að gert er ráð fyrir að árið 2020 verði búið að reisa álver í Helguvík og á Bakka við Húsavík og að flutningar um þær hafnir muni aukast um 1,8 milljón tonna vegna þessa. Í annan stað er gert ráð fyrir að flutningar um hafnir Reyðarfjarðar aukist um 1,2 milljón tonna þegar framleiðsla í álverinu þar verður komin á fullt. Loks er gert ráð fyrir að flutningar um Grundartangahöfn aukist um 700 þúsund tonn og um Straumsvíkurhöfn um 160 þúsund tonn. Miðað við þessar forsendur muni allir aðrir flutningar vaxa um tæplega 400 þúsund tonn.

Í spánni er gert ráð fyrir að flutningar um fimm hafnir leggist af á næstu árum, þ.e. Ólafsvík, Raufarhöfn, Stöðvarfjörð, Súðavík og Þingeyri, og að flutningar muni einnig dragast saman á mörgum öðrum smærri stöðum. Gert er ráð fyrir auknum flutningum um Reykjavíkurhöfn og að umferð um nágrannahafnirnar á Reykjanesi og Akranesi og í Hafnarfirði vaxi nokkuð. Þá er miðað við aukna flutninga um hafnirnar á Akureyri, Bíldudal, Höfn í Hornafirði, Litlasand í Hvalfirði, Neskaupstað, Rif, Sauðárkrók, Seyðisfjörð og Þorlákshöfn.

**Tafla 5.1 Flutningar að og frá einstökum höfnum árin 2003-2006 og spá fyrir árið 2020.  
Tonn.**

Staður	Meðaltal 2003-2006	Spá 2020	Mismunur
Súðavík	10	0	-10
Stöðvarfjörður	108	0	-108
Rif	119	25.000	24.881
Brjánslækur	338	300	-38
Árskógss/Haugan.	691	500	-191
Flateyri	814	1.000	187
Hrísey	1.514	500	-1.014
Þingeyri	1.535	0	-1.535
Tálknafjörður	2.192	1.500	-692
Ólafsfjörður	2.683	1.000	-1.683
Blönduós	2.747	3.000	253
Hvammstangi	3.599	3.000	-599
Ólafsvík	3.939	0	-3.939
Skagaströnd	4.272	4.000	-272
Stykkishólmur	4.407	4.000	-407
Hólmavík	4.449	4.000	-449
Bíldudalur	4.532	20.000	15.468
Grímsey	5.193	5.000	-193
Bolungarvík	6.039	6.000	-39
Grundarfjörður	8.282	10.000	1.718
Reykhólar	8.366	8.000	-366
Patreksfjörður	8.845	7.000	-1.845
Raufarhöfn	8.944	0	-8.944
Djúpivogur	11.739	8.000	-3.739
Dalvík	15.093	5.000	-10.093
Siglufjörður	15.435	5.000	-10.435
Sandgerði	19.349	25.000	5.651
Grindavík	24.898	25.000	102
Sauðárkrókur	29.988	35.000	5.012
Fáskrúðsfjörður	30.385	15.000	-15.385
Húsavík	34.527	30.000	-4.527
Vopnafjörður	36.592	40.000	3.408
Ísafjörður	38.317	45.000	6.683
Höfn	51.046	60.000	8.954
Seyðisfjörður	62.057	75.000	12.943
Akranes	82.531	95.000	12.469
Litlísandur	93.006	125.000	31.994
Þorlákshöfn	93.803	160.000	66.197

Heimild: Eigin útreikningar.

**Tafla 5.1, framhald Flutningar að og frá einstökum höfnum árin 2003-2006 og spá fyrir árið 2020. Tonn.**

Staður	Meðaltal 2003-2006	Spá 2020	Mismunur
Neskaupstaður	103.492	120.000	16.508
Eskifjörður	106.285	110.000	3.716
Reykjaneshöfn	130.831	170.000	39.169
Vestmannaeyjar	139.228	170.000	30.772
Akureyri	158.422	190.000	31.579
Hafnarfjörður	203.441	220.000	16.559
<i>Stóriðjuhafnir og Reykjavík</i>			
Straumsvík	640.946	800.000	159.055
Helguvík - álver		900.000	900.000
Húsavík/ Bakki -álver		900.000	900.000
Reyðarfjörður	255.241	1.450.000	1.194.759
Grundartangi	917.614	1.650.000	732.386
Reykjavík	2.092.739	2.200.000	107.262
Samtals	5.490.926	9.756.800	4.265.874

Heimild: Eigin útreikningar.

Gert er ráð fyrir að botnfiskafli, að skelfiskafli meðtöldum, verði um 500 þúsund tonn á ári, en bolffiskafli var um 490 þúsund tonn að meðaltali á árunum 2003-2006. Forsendur gera ráð fyrir að landaður afli aukist mjög í Grindavík, á Neskaupstað, Sauðárkróki og Þorlákshöfn, en dragist nokkuð saman á Akranesi, Akureyri, Skagaströnd og Þórshöfn.



**Tafla 5.2 Meðalbotnfiskafli áráanna 2002-2006 og spá fyrir árið 2020. Tonn.**

Staður	Meðaltal 2003-2006	Spá 2020	Mismunur
Haganesvík	5	0	-5
Mjóifjörður	48	50	3
Hjalteyri	72	0	-72
Hauganes	115	100	-15
Grenivík	290	300	10
Norðurfjörður	389	250	-139
Breiðdalsvík	509	500	-9
Reyðarfjörður	533	200	-333
Blönduós	552	0	-552
Hrísey	691	300	-391
Hvammstangi	785	0	-785
Hofsós	819	1.000	181
Kópasker	824	200	-624
Borgarfjörður eystri	832	1.000	168
Árskógssandur	1.011	1.000	-11
Bakkafjörður	1.048	1.000	-48
Bíldudalur	1.080	600	-480
Hólmavík	1.111	1.000	-111
Raufarhöfn	1.283	500	-783
Drangnes	1.626	1.000	-626
Súðavík	1.813	1.000	-813
Þingeyri	2.203	1.000	-1.203
Arnarstapi	2.404	2.000	-404
Vopnafjörður	2.433	2.000	-433
Grímsey	2.943	3.000	57
Stöðvarfjörður	3.359	500	-2.859
Tálknafjörður	3.463	4.000	538
Suðureyri	3.761	4.500	739
Stykkishólmur	4.147	2.500	-1.647
Keflavík	4.442	4.000	-442
Fáskrúðsfjörður	4.444	4.000	-444
Siglufjörður	5.681	6.000	319
Patreksfjörður	6.134	5.000	-1.134
Seyðisfjörður	6.770	8.000	1.230
Húsavík	7.184	8.000	816
Djúpivogur	7.989	6.000	-1.989
Þórshöfn	8.434	6.000	-2.434
Flateyri	8.104	7.000	-1.104

Heimild: Eigin útreikningar.

**Tafla 5.2, framhald Meðalbotnfiskafli áráanna 2002-2006 og spá fyrir árið 2020. Tonn.**

Staður	Meðaltal		
	2003-2006	Spá 2020	Mismunur
Bolungarvík	10.744	11.000	256
Neskaupstaður	10.849	15.000	4.151
Eskifjörður	10.893	12.000	1.107
Hornafjörður	11.245	12.000	755
Dalvík	11.985	12.000	16
Ólafsvík	12.108	12.000	-108
Skagaströnd	12.282	10.000	-2.282
Ísafjörður	12.324	12.000	-324
Grundarfjörður	12.624	14.500	1.877
Rif	12.941	14.000	1.060
Ólafsfjörður	15.073	15.000	-73
Sauðárkrókur	16.471	22.000	5.529
Þorlákshöfn	16.850	25.000	8.151
Hafnarfjörður	18.715	18.000	-715
Akranes	19.037	15.000	-4.037
Sandgerði	20.328	22.000	1.673
Vestmannaeyjar	25.879	27.000	1.122
Akureyri	27.070	22.500	-4.570
Grindavík	43.656	55.000	11.344
Reykjavík	69.788	70.500	712
Samtals	490.184	500.000	9.816

Heimild: Eigin útreikningar.

Í spánni er gert ráð fyrir að töluverð samþjöppun eigi sér stað í löndun á uppsjávarafla og að árið 2006 verði uppsjávarfiski nær eingöngu landað í sjö höfnum; Eskifirði, Hornafirði, Neskaupstað, Seyðisfirði, Vestmannaeyjum, Vopnafirði og Þórshöfn. Til samanburðar var uppsjávarfiski landað á 24 árunum 2004-2006. Þar af bárust meira en 50 þúsund tonn á landi á fimm stöðum, og meira en 10 þúsund tonn á öðrum 10 stöðum. Annars staðar var minna landað, sums staðar einungis nokkrum hundruð tonnum. Svo sem bent var á í kafla 4.5 er nú minna landað af uppsjávarfiski á 13 stöðum en fyrir áratug og hér er því gert ráð fyrir að sú þróun haldi áfram.

**Tafla 5.3 Meðaluppsjávarfiskafli áráanna 2003-2006 og spá fyrir árið 2020. Tonn.**

Staður	Meðaltal		Mismunur
	2003-2006	Spá 2020	
Eskifjörður	139.884	200.000	60.117
Hornafjörður	44.005	65.000	20.995
Neskaupstaður	203.168	270.000	66.833
Seyðisfjörður	116.870	70.000	-46.870
Vestmannaeyjar	144.313	190.000	45.687
Vopnafjörður	83.888	125.000	41.113
Þórshöfn	42.911	80.000	37.089
Samtals	775.038	1.000.000	224.962

Heimild: Eigin útreikningar.

### 5.3 Hlutverk hafna og gjaldtaka

Hagfræðin kennir að til að ná sem mestri skilvirkni í hagkerfinu beri að framleiða það mikið af hverri vöru og þjónustu að jaðarkostnaður, þ.e. sá viðbótarkostnaður sem því fylgir að auka framleiðslu um eina einingu, sé jafn markaðsverði. Hér er miðað við samfélagslegan jaðarkostnaður en ekki jaðarkostnað einstakra fyrirtækja og því tekið tillit til þeirra ytri áhrifa sem framleiðsla hefur í för með sér. Þetta á þó ekki við um atvinnurekstur þar sem mikið stærðarhagræði ríkir, þar sem í þeim tilvikum lækkar kostnaður á hverja einingu eftir því sem meira er framleitt. Fyrir vikið verður jaðarkostnaður ætíð lægri en meðalkostnaður og þessi verðstefna dugar þá ekki til að endurheimta allan kostnað við framleiðsluna. Algengasta ástæða fyrir fallandi jaðarkostnaði er hár fastur kostnaður, en fjármagnskostnaður er ekki talinn með þegar litið er til jaðarkostnaðar til skamms tíma.

Rekstur og uppbygging samgöngumannvirkja er einmitt dæmi um atvinnurekstur þar sem ekki er við því að búast að sú stefna að miða verð við jaðarkostnaði leiði til þess að hægt verði að endurheimta allan kostnað. Við slíkar aðstæður geta því tvenns konar markmið rekist á. Annars vegar það markmið að ná sem mestri skilvirkni í rekstri samgöngukerfis, og hins vegar það markmið að endurheimta að fullu kostnað við kerfið. Það er pólitísk spurning hvernig tvinna eigin saman skilvirkni og endurheimtu kostnaðar, en í nýlegri skýrslu Hagfræðistofnunar er bent á að þrjár leiðir sem hagfræðingar hafa talið heppilegar í því skyni,

þ.e. almenna niðurgreiðslu, að setja verð jafnt meðalkostnaði og í þriðja lagi að greina neytendur í hópa og láta þá greiða mismikið fyrir þjónustuna.<sup>17</sup>

Hafnir gegna misjöfnu hlutverki. Þær eru órjúfanlegur hluti af innviðum hagkerfisins og þannig mikilvægur hlekkur í flutningakerfi landsins, auk þess sem þær þjóna þörfum einstakra atvinnugreina, einkum sjávarútvegs. Á síðustu árum hefur ýmis konar ferðaþjónustu tengdri höfnum einnig vaxið fiskur um hrygg. Komum skemmtiferðaskipa til landsins hefur fjölgað og þau sækja nú heim fleiri staði en áður. Hvalaskoðunarferðir og bátsferðir um nágrenni hafna njóta einnig vinsælda og sjóstangveiði er vaxandi. Sjálfar hafnirnar með sínu iðandi mannlífi eru einnig vinsælar meðal ferðamanna og skapa því jákvæð ytri áhrif. Þá gegna hafnir mikilvægu öryggishlutverki.

Í fyrirnefndri skýrslu Hagfræðistofnunar er bent á að sú þjónusta sem hafnir veita fiskiskipum er í eðli sínu ólík þeirri þjónustu sem veitt er vegna vöruflutninga. Flutningaskip hafa stuttan stans og leggja frá bryggju jafnskjótt og búið er að lesta eða losa. Öðru máli gegni um fiskiskip. Löndunin taki yfirleitt lengri tíma og þau eru síðan fest við bryggju í landlegu. Manna þarf hafnarvigt til að vigta aflann og bjóða upp á ýmsa aðra þjónustu sem flutningaskip eru ekki upp á komin. Sá kostnaður sem er tengdur þessari ólíku þjónustu er því misjafn.

Í nýju hafnalögunum er gert ráð fyrir að öll þjónusta hafna eigi að standa undir sér og skal gjaldskrá hafna miðast við það. Svo sem bent er á í skýrslu Hagfræðistofnunar felst í þessu að miða skal við gjald við meðalkostnað. Slík gjaldtaka kann að falla vel að því hlutverki hafna að þjóna sjávarútvegi. En hún rímar illa við hið samfélagslega hlutverk hafna að vera hluti af samgöngukerfi landsins. Ef stefnt er að skilvirkri nýtingu alls samgöngukerfisins skal ætíð miða gjaldtöku við jaðarkostnað. Í þeim tilvikum þar sem slík verðstefna nægir ekki til að standa undir öllum kostnaði kann að vera pólitískt réttlætjanlegt að grípa til niðurgreiðslna eða annarra þeirra aðgerða, svo sem að miða verð við meðalkostnað. En slík stefna verður að vera heildstæð, þ.e. að ná til alls samgöngukerfisins, og hún má ekki leiða til þess að stjórnendur samgöngumála noti þessar viðbótartekjur frá hinu opinbera til að niðurgreiða þá þjónustu sem atvinnuvegirnir, svo sem sjávarútvegur, greiða beint fyrir. Það er með öðrum orðum ekki hagfræðilega rétt að beita meðalkostnaðarreglu á suma gjaldtöku í höfnum, en halda gjaldtöku vegna þjónustu við ákveðna atvinnuvegi í lágmarki og nota aðrar tekjur viðkomandi hafnar til að niðurgreiða þá þjónustu. Slíkar krossniðurgreiðslur eru með öllu óæskilegar.

---

<sup>17</sup> Samanburður á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga. Skýrsla fyrir samgönguráð. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands C05:01, 2005.

Í skýrslu Hagfræðistofnunar er gerð tilraun til að meta hversu mikið notendur hafna og vege greiði fyrir afnot sín af flutningakerfi landsins. Þær niðurstöður benda til þess að umferð um vegi greiði nokkurn veginn sem nemi jaðarkostnaði, en sjóflutningar mun meira en jaðarkostnað. Gjaldtaka í vegasamgöngum byggist ekki á þeim meginreglum sem líklegar væru til að tryggja hagkvæmustu nýtingu vegakerfisins þar sem gjald væri lagt á notkun fyrir stað og stund. Það er hins vegar sú stefna sem lagt er upp með í nýju hafnalögunum. Ein ástæðu fyrir bágrri afkomu flestra hafna landsins má samkvæmt þessu því rekja til þess að gjaldtaka af flutningum á sjó og landi er mismunandi.

#### **5.4 Viðbótarfjárförf og aðkoma ríkissjóðs**

Að öllu óbreyttu má gera ráð fyrir að fjárhagur flestra hafna landsins versni verulega á næstu árum. Íbúa- og atvinnuþróun er þessum höfnum óhagstæð og gera má ráð fyrir að flutningar um margar þeirra dragist saman. Ekki er trúlegt að landaður botnfiskur eigi eftir að vaxa að magni til í mörgum þessara hafna og líklegt má telja að uppsjávarfiski verði í framtíðinni landað á mun færri stöðum en nú er. Þegar öll ákvæði hafnalaga nr. 61/2003 verða komin að fullu til framkvæmda munu framlög ríkisins verða lægri en þau eru í dag.

Til að átta sig betur á þeim vanda er við blasir kann að vera gagnlegt að kanna hversu mikið framlegð hafnarsjóða þyrfti að vaxa til að þeir gætu staðið undir rekstri og eðlilegri endurnýjun og viðhaldi. Í töflu 5.4 eru sýndir þeir hafnarsjóðir þar sem framlegð og framlög samkvæmt gildandi hafnalögum nægja ekki til að standa undir rekstri og eðlilegri endurnýjun og viðhaldi (sjá töflu 3.11 í kafla 3.3). Í fyrri dálki töflunnar er sýnd reiknuð viðbótarfjárförf í milljónum kr. miðað við sömu forsendur um lánakjör, endurbyggingar og viðhald og framlög ríkisins og stuðst var við í kafla 3.3. Í síðari dálkinum er þessi viðbótarfjárförf sýnd í hlutfalli við tekjur hafnarsjóða árið 2006. Eftirtektarvert er að enda þótt viðbótarfjárförfin sé í nokkrum tilvikum tiltölulega lág fjárhæð er hún eigi að síður hátt hlutfall af tekjum. Lægst er hlutfallið hjá hafnarsjóði Djúpavogs, 0,5% af tekjum, en hæst hjá hafnarsjóði Blönduóss, 324,6%. Miðtala þessa hlutfalls er 47%. Í milljónum talið er fjárförfin einnig lægst hjá hafnarsjóði Djúpavogs, 0,1 milljónir kr., en hæst hjá Reykjaneshöfn, 230,3 milljónir kr.

**Tafla 5.4 Viðbótarfjárförf hafnarsjóða í milljónum kr. og sem hlutfall af tekjum ársins 2006.**

Höfn	Meðaltal	
	M.kr.	Í % af tekjum
Djúpivogur	0,1	0,5
Grímsey	0,2	3,2
Súðavík	0,5	20,1
Norðurfjörður	0,7	106,5
Borgarfjörður eystri	1,2	54,0
Drangsnes	2,3	47,3
Skagaströnd	3,2	11,4
Breiðdalsvík	3,3	247,9
Blönduós	3,6	324,6
Hólmavík	4,0	82,5
Stykkishólmur	4,2	21,7
Hvammstangi	4,4	160,2
Langaneshafnir	8,6	29,6
Grundarfjörður	8,7	19,8
Skagafjörður	12,4	14,8
Snæfellsbær	14,2	15,7
Bolungarvík	14,7	44,0
Hornafjörður	15,9	31,6
Siglufjörður	18,6	87,1
Þorlákshöfn	26,2	31,2
Hafnasamlag Norðurlands	26,9	13,2
Vesturbyggð	32,7	140,1
Sandgerði	36,4	40,3
Seyðisfjörður	38,7	52,1
Grindavík	39,1	65,7
Hafnasamlag Eyjafj.	42,3	71,1
Vestmannaeyjar	66,3	28,5
Ísafjarðarhafnir	71,8	69,0
Norðurþing	91,4	249,6
Reykjaneshöfn	230,3	207,1
Samtals	822,9	
Miðtala		47,3

Heimild: Siglingastofnun Íslands og eigin útreikningar.

Þegar öll ákvæði hafnalaga nr. 61/2003 verða að fullu komin til framkvæmda má gera ráð fyrir að viðbótarfjárförf hafnarsjóða landsins verði að öllu óbreyttu um 820 milljónir kr. Þrjár

stærstu hafnirnar, Faxaflóahafnir, Hafnarfjörður og Fjarðabyggð munu sjálfar geta fjármagnað rekstur sinn, framlög ríkisins munu nægja til að halda öðrum þremur á floti, en hinir 30 hafnarsjóðirnir, sem athugunin náði til, munu þurfa á viðbótarfjármagni að halda. Sjö hafnarsjóðir af þessum 30 hefðu getað haldið sjó ef framlög ríkisins hefðu haldist óbreytt frá hafnalögum nr. 23/1004. Hægt er að bregðast við vaxandi fjárhagsvanda með ýmsu móti og hér á eftir er vikið að nokkrum leiðum sem þar gætu verið færar. Fyrst er þó rétt að huga að því hvaða svigrúm hafnarsjóðir hafa til að auka tekjur sínar og lækka.

## **Hærri gjöld**

Í viðauka með frumvarpi til hafnarlaga, sem lagt var fram á Alþingi haustið 2003, er því í lýst í stórum dráttum hvaða áhrif hin nýju hafnalög myndu hafa á hafnir og til hvaða aðgerða þyrfti að grípa til að vega upp það tekjutap er leiddi af minni ríkisframlögum. Þar er m.a. gert ráð fyrir þeirri veigamiklu forsendu að bryggjugjöld myndu hækka um 110 milljónir kr. og aflagjöld úr rúmlega 1% í 1,6%. Þessar forsendur hafa ekki staðist. Haustið 2007 var aflagjald á bilinu 1,27-1,4% í 32 höfnum, en 1,6% í 21 höfn. Ljóst er að þær hafnir sem eiga við fjárhagsvanda að etja verða að hækka aflagjöld, jafnvel upp fyrir þau 1,6% sem forsendur miðuðu við, til að samræmi verði á milli gjaldanna og kostnaðar. Sama gildir um skipagjöld. Hér verður þó að huga vandlega að því hvaða áhrif slík hækkun gjaldskrár gæti haft á notendur hafnanna. Sérstaka athygli vekur að sumar hafnir sem eru utan áhrifasvæða stærstu flutningahafna landsins nýti ekki betur gjaldskrárstofna sína. Hafnir sem eru nær stórum flutningahöfnum eru aftur í móti í erfiðari samkeppnisstöðu. Stöðugur taprekstur hafnarsjóða getur leitt til þess að stjórnvöld neyðist til frekari afskipta líkt. Má í því sambandi minna á það hlutverk sem eftirlitsnefnd með fjármálum sveitarfélaga gegnir skv. 74 gr. sveitarstjórnarlaga nr. 45/1998.

Í 8 gr. gildandi reglugerður um hafnamál er tekið fram að skilyrði ríkisstyrks til hafnarframkvæmda sé að viðkomandi hafnarsjóður fullnýti gjaldskrárstofna sína og rekstrargjöld hans og lánabyrði sé innan eðlilegra marka. Þetta ákvæði er gert áhrifalaust þar sem kveðið er á um að það sé borið saman við gjaldskrá óstyrktra hafna. Ýmislegt bendir til þess að óstyrktar hafnir, sem fá miklar tekjur í formi vöruflutningagjalda, noti það til að lækka aflagjaldið og jafnvel aðra gjaldtöku eins og skipagjöld og auki þar með enn frekar vanda þeirra hafna sem ekki geta staðið undir sér.

## **Hagkvæmni**

Hækkun gjalda á viðskiptavini er auðvitað neyðarbrauð. Aukið aðhald í rekstri og hagræðing ætti víða að geta bætt rekstur hafna og að auki mætti auka hagkvæmni þeirra með því að halda betur utan um rekstur þeirra og einbeita sér að kjarnastarfsemi hafnanna. Sérstaklega er mikilvægt að halda rekstri hafna vel aðskildum frá annarri starfsemi sveitarfélaga. Allar ákvarðanir um fjárfestingar þarf að ígrunda vel út frá fjárhagslegri getu hafnanna til að standa undir þeim og framtíðartekjum.

## **Aukið samstarf**

Ná mætti fram samlegðaráhrifum með því að hvetja nærliggjandi hafnir til samstarfs eða sameiningar og þannig draga úr rekstrarkostnaði. Þetta sjónarmið hefur borið á góma í viðtölum við forsvarsmenn stærri hafna landsins og hefur þá m.a. þeirri hugmynd verið fleygt fram að innan hvers samlags yrði ein leiðandi höfn og nokkrar minni. Nauðsynlegt væri fyrir viðkomandi aðila að koma sér saman um verkaskiptingu á milli hafna og vera með klára framtíðarsýn sem ekki yrði hvíkað frá. Fulltrúar smærri hafna telja aftur ýmis tormeðki á slíkri samvinnu og að reynslan af hafnasamlögum héraðs sé ekki sú sem vænst var. Varhugavert sé einnig að líta á sameiningu sem einhverja allsherjarlausn sem alls staðar geti gengið. Horfa þurfi á hvert tilvik fyrir sig og taka tillit til tekna og skuldastöðu þeirra hafna sem til greina kæmi að mynduðu samlag.

Hafnasamlag Eyjafjarðar og Reykjaneshafnir hafa liðið undir lok og í dag er aðeins eitt hafnasamlag og eitt sameignarfélag starfrækt. Eigi að síður er trúlega of snemmt að afskrifa hafnasamlög algerlega og benda má á að önnur form samvinnu kunna líka að vera fullt eins heppileg. Sameining sveitarfélaga hefur einnig oft leitt til þess að komið hefur verið á verkaskiptingu hafna og vel má vera að versnandi staða sumra hafna verði til þess að auka áhuga á frekari sameiningum. Hugsanlegt er að þær breytingar sem verða á rekstrarumhverfi hafna þegar öll ákvæði gildandi hafnalaga hafa tekið gildi verði til þess að auka skilning sveitarfélaga á samvinnu hafna og stuðli að samstarfi. Hér ber einnig að hafa í huga að skattaleg meðferð fyrirtækja sem stofnuð eru um rekstur hafna er misjöfn eftir því hvort um er að ræða sameignarfélög í eigu sveitarfélaga eða hlutafélög þar sem fyrrnefndu félögin eru undanþegin greiðslu fasteignagjalda en hin ekki. Þetta misræmi getur gert sveitarfélögum erfitt fyrir að viðhafa það rekstrarform sem heppilegast kann að vera hverju sinni.



Næst er vikið að þeim valkostum sem stjórnvöld standa frammi fyrir við mótun stefnu í málefnum hafna. Tölur í öllum þremur tilvikum miðast við núverandi fjárhagsstöðu hafnarsjóða og því er ekki tekið tillit til þess að hagur þeirra myndi batna með hærri tekjum og lægri rekstrarkostnaði.

### **Fyrsta leið – Óbreytt hafnalög**

Fyrsta leiðin væri sú að halda áfram á þeirri braut sem mörkuð er með hafnalögum nr. 61/2003 og eftirláta hafnarstjórnnum og sveitarstjórnnum að sníða sér stakk eftir vexti. Þessi stefna myndi engu breyta fyrir stærstu hafnir landsins sem búa við það góðan fjárhag að þær geta hæglega staðið undir rekstri sínum án opinbers stuðnings. Í þann flokk falla Faxaflóahafnir, Hafnarfjörður og Fjarðabyggð. Öðru máli gegnir um aðrar hafnir landsins, en staða þeirra er þó einnig ólík. Minnstu hafnir landsins, þ.e. þær hafnir sem hafa lægstur tekjur og þar sem aflaverðmæti er minnst, gætu líklega vel flestar haldið velli án frekari stuðnings, en framlög ríkissjóðs til framkvæmda í þessum höfnum geta numið allt að 90% samkvæmt gildandi lögum. Þorri hafnarsjóða – einkum miðlungsstöru hafnanna – gæti aftur á móti lent í verulegum vandræðum vegna minni umsvifa og lægri styrkja, en styrkir til þessara hafna geta numið 40-60% af framkvæmdakostnaði. Það réðist þó af fjárhagslegum styrk viðkomandi sveitarfélags hvernig hægt yrði að taka á vanda hveirrar hafnar. Sveitarstjórnir gætu t.d. ákveðið að halda uppi ákveðinni lágmarkspjónustu t.d. fyrst og fremst fyrir frístundastarfsemi eða ferðapjónustu. Þótt engir flutningar væru um viðkomandi höfn og litlu væri þar landað af fiski. Trúlegt er einnig að víða yrði ekki grundvöllur fyrir því að aðskilja fjárhagslega starfsemi hafna frá annarri starfsemi sveitarfélaga með því að halda úti sérstökum hafnarstjórnnum. Erfitt gæti þó reynst að halda sig alfarið við þá stefnu sem hér hefur verið lýst. Framlag ríkissjóðs samkvæmt þessari leið má ætla að verði til lengri tíma litið um 500 milljónir kr. á ári, þ.e. þegar öll ákvæði hafnalaga nr. 61/2003 verða að fullu komin til framkvæmda.

### **Önnur leið – auknir ríkisstyrkir**

Önnur leiðin fælist í því að auka ríkisstyrki til hafna. Sveitarfélög hafa hingað til borið ábyrgð á rekstri hafna, en ríkissjóður lagt þeim til fjárfestingastyrki. Sú erfiða staða sem blasir við sumum hafna gefur tilefni til að velta fyrir sér hvort þörf sé á að breyta þessu fyrirkomulagi og auka aðkomu ríkissjóðs. Í hafnalögum nr. 61/2003 er gert ráð fyrir að ríkissjóður megi styrkja hafnarsjóði til endurbygginga, endurbóta og lagfæringa á skjólgörðum og kaup á hafnsögubátum og að auki aðrar framkvæmdir á vegum hafnarsjóða sem eru innan skilgreinds

byggðasvæðis. Lögin heimila hins vegar ekki greiðslu á rekstrarstyrkjum og viðhaldsstyrkjum, en slíkum framlögum mætti finna farveg með breytingu á hafnalögum eða líta á sem sérstakan byggðastyrk eða hluta af almennum byggðaaðgerðum. Byggðastyrkir af þessu taginu gætu þó augljóslega stangast á við samkeppnissjónarmið. Jafnvel mætti ímynda sér að ríkið styrkti Hafnabótasjóð sem jöfnunarsjóð hafna. Er þá átt við að Hafnabótasjóður veiti viðbótarstyrki til rekstrar eða stofnkostnaðar hafna á landsbyggðinni þar sem einhver virk atvinnustarfsemi fer fram, sem talið er að séu mikilvægar fyrir byggðarlagið og atvinnuuppbyggingu þess og geta ekki staðið undir sér. Í kafla 3.3 var bent á að árleg aukafjárförf hafnarsjóða gæti numið um 820 milljónum kr. eftir að búið er að taka tillit til framlaga miðað við hafnalög nr. 61/2003. Með hliðsjón af því mætti ætla að viðbótarframlög til hafna gætu numið um 600 milljónum kr. á ári og þá að því gefnu að núverandi hafnir væru starfræktar með sama sniði og í dag. Verði þessi leið farin og hafnarsjóðum veittir styrkir til rekstrar myndi í því felast veruleg breyting á stefnu ríkisins í málefnum hafna. Viðbótarstyrkir til stofnkostnaðar myndu aftur á móti ekki boða neina breytingu á stefnu ríkisins.

### **Þriðja leið - Málamiðlun**

Í þriðja lagi mætti ímynda sér einhvers konar málamiðlun á milli leiða eitt og tvö hér að ofan og jafnvel breytingar á þeim styrktarflokkum sem tilgreindir eru í hafnalögum nr. 61/2003. Þá kæmi til greina að setja fram áætlun um hvaða hafnir væri hagkvæmt að leggja af og jafnvel að til kæmi ríkisaðstoð til þess að hjálpa viðkomandi sveitarfélögum að ganga frá lausum endum í því sambandi.

Skýrsluhöfundur ætlar sér samt ekki þá dul að segja til um hvaða hafnir sé hagkvæmt að starfrækja áfram í næstu framtíð og hverjar ekki. Ljóst er þó að niðurstöður þessarar skýrslu gefa fullt tilefni til að tekin verði upp almenn umræða í þjóðfélaginu um framtíðarstefnumörkun á þessu sviði. Mikilvægt er að sú umræða hefjist frekar fyrr en seinna.