

Skýrsla

innanríkisráðherra um stöðu hafna, samkvæmt beiðni.

(Lögð fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015–2016.)

Með beiðni á þskj. 305, máli 276, frá Haraldi Einarssyni og fleiri alþingismönnum var þess óskað að innanríkisráðherra flytji Alþingi skýrslu um stöðu hafna. Beiðnin hafði áður komið fram undir lok 144. þings á þingskjali 1478 en ekki tókst að verða við henni. Hér á eftir fer umbeðin skýrsla. Ráðuneytið leitaði til ýmissa aðila við gerð skýrslunnar og er þeirra getið í heimildaskrá.

Ráðuneytið byggir vinnu sína á fjárhagsupplýsingum sem liggja fyrir hjá Sambandi íslenskra sveitarfélaga og hafa síðan verið unnar og settar fram af Hafnasambandi Íslands. Mest leitaði ráðuneytið eftir aðstoð hjá Gísla Gíslasyni, hafnarstjóra Faxaflóahafna og formanni Hafnasambands Íslands, Vali Halldórssyni, starfsmanni Hafnasambands Íslands, Má Sveinbjörnssyni, þáverandi hafnarstjóra Hafnarfjarðarhafna, Sigurði Áss Grétarssyni, forstöðumanni siglingasviðs Vegagerðarinnar og Valtý Þórisssyni, verkfræðingi hjá Vega-gerðinni. Innanríkisráðuneytið ber á hinn bóginn ábyrgð á þeim upplýsingum og skoðunum sem fram koma í skýrslunni.

Við gerð skýrslunnar notaði ráðuneytið m.a. ofangreind gögn en auk þess var rætt við nokkurn hóp manna sem hefur mikla þekkingu á þessu sviði. Að mati ráðuneytisins var eðlilegt að miða við upplýsingar sem þegar lágu fyrir og almennt eru lagðar til grundvallar í umræðu um hafnamál.

Meginniðurstaða ráðuneytisins er sú að rekstrarleg staða hafna sé viðunandi en viðkvæm. Helsta ástæða fyrir betri afkomu hafna nú en fyrir hrun er veikara gengi krónunnar í kjölfar hrunsins.

Undanfarna áratugi hefur verið unnið að því að skilgreina hlutverk tiltekinna hafna eftir því hvort þær þjóna hlutverki vöruhafna, smábátahafna, stórskipahafna o.s.frv. og byggja þær upp í samræmi við það en betur má ef duga skal í þessum efnunum.

Að öðru leyti er gerð grein fyrir sjónarmiðum ráðherra og rökum fyrir þeim í skýrslunni.

Fjárveitingar til hafna í samgönguáætlun

Samgönguáætlun

Stefnumótun í samgöngum kemur fram í þingsályktun um samgönguáætlun til 12 ára en í henni eru sett fram markmið í samgöngum, leiðir að þeim, auk stærstu verkefna sem verði fjallað um er um hverju sinni. Samgönguáætlun til 12 ára á að endurnýja og leggja fram á Alþingi á fjögurra ára fresti skv. lögum um samgönguáætlun, nr. 33/2008.

Tillögur að fjárveitingum til tiltekinna framkvæmda í samgöngum, þ. m. t. til hafna, eru settar fram í þingsályktun um samgönguáætlun til fjögurra ára. Ályktunina skal endurskoða og leggja fram á Alþingi á tveggja ára fresti. Í mars 2015 var lögð fram á Alþingi þingsályktunartillaga að nýrri fjögurra ára áætlun 2015–2018. Hún var ekki afgreidd en var lögð fram að nýju vorið 2016.

Endurskoðun fjögurra ára áætlunarinnar hófst árið 2014. Vinna við gerð nýrrar samgönguáætlunar og endurskoðun hennar hefst á því að samgönguráð fer yfir mat Vegagerðarinnar og Isavia ohf. á því hvað þurfi að gera til byggja upp, viðhalda og veita þjónustu við vegakerfið og flugvallakerfið og um áætlaðan kostnað. Þá er farið yfir óskir sveitarfélaga um ríkisstyrki til hafna. Hafnamál eru ólík hinum samgöngumátunum tveimur að því leyti að eigendur hafna, sem í flestum tilfellum eru sveitarfélög, bera ábyrgð á og reka hafnirnar. Eigendur leggja fram sérstakar óskir um framlög til tiltekinna verkefna en hafnaframkvæmdir hafa verið sameiginlegt verkefni ríkis og sveitarfélaga allt frá árinu 1893.

Hlutverk samgönguráðs

Samgönguráð, sem skipað er forsvarsmönnum Samgöngustofu, Vegagerðarinnar og Isavia, auk formanns sem skipaður er af innanríkisráðherra, leggur fram tillögu til ráðherra um þá forgangsroðun sem ráðið telur skynsamlegasta hverju sinni. Þá er jafnframt farið yfir ályktanir sem borist hafa. Nokkrum mánuðum áður en tillagan er lögð fyrir ráðherra sendir ráðherra samgönguráði upplýsingar um þá fjármuni sem til ráðstöfunar eru. Miðað við þann ramma gerir samgönguráð síðan tillögu um hvernig best er talið að haga framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu næstu fjögur ár. Í tillögunni eru jafnframt upplýsingar um ýmis verkefni sem ráðist skal í og starfað að, svo sem á sviði umhverfismála og umferðaröryggismála. Tillögu sína gerir samgönguráð til innanríkisráðherra sem leggur hana síðan fram á Alþingi með eigin áherslum.

Ábyrgð á framkvæmdum í höfnum

Hafnaframkvæmdir eru á forræði stjórna hafna og sveitarstjórna þar sem þær eru eigendur hafna. Um styrkhæfni framkvæmda fer samkvæmt hafnalögum, nr. 61/2003, með síðari breytingum. Styrkjum til framkvæmda er forgangsraðað eftir ástandi og umsvifum hafna. Á grundvelli úttekta er þörf fyrir framkvæmdir metin, hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar með líkum hætti en í þeim efnunum er stuðst við einfaldara reiknilíkan. Um þær gilda lög um sjóvarnir, nr. 25/1997. Í líkaninu er miðað við óskir um styrk sem fram hafa komið auk þess sem lagt er mat á ölduálag, verðmæti sem í húfi eru, þ.m.t. menningarminjar, og líkur á því að tjón verði. Hverri framkvæmd eru svo gefin stig á grundvelli þessara þriggja þátta.

Fjárveitingar til framkvæmda í höfnum

Almennt ríkir sátt um val á ríkisstyrktum verkefnum í hafnagerð og sjóvörnum, enda tryggja óhlutdræg reiknilíkön að jafnræðis sé gætt við forgangs röðun framkvæmda. Hafna-samband Íslands hefur skorað á Alþingi að veita auknu fé til framkvæmda og einnig að setja skýrar reglur um hvaða hafnir teljist styrkhæfar.

Þrátt fyrir að í vinnu við samgönguáætlun til fjögurra ára sé lagður faglegur grunnur að því hvernig fjármunum skuli ráðstafað til einstakra verkefna í samgöngumálum er áætlunin, þótt samþykkt sé á Alþingi, ekki endanleg. Fjárlög hvers árs eru sú heimild til ráðstöfunar fjármuna ríkisins sem gildir hverju sinni. Eftir fjárlögum þarf að raða niður verkefnum og fjárheimildum að nýju. Stofnanir ráðuneytisins gera tillögur, hver á sínu sviði, til ráðuneytisins um nýtt fyrirkomulag í þeim efnum.

Framlög til framkvæmda í höfnum eru sérmerkt í fjárlögum sem fjárlagaliður 06-662. Þar koma fram almennar hafnaframkvæmdir sem framlag til stofnkostnaðar Hafnabótasjóðs. Stoð fyrir starfsemi Hafnabótasjóðs er að finna í 26. gr. hafnalaga, nr. 61/2003. Hafnabótasjóður skiptist í A-deild og B-deild. Framlög til hafnaframkvæmda fara í gegnum A-deild sjóðsins en B-deildin er notuð til að bæta tjón á hafnarmannvirkjum.

Breytingar á fjárveitingum Alþingis

Þegar fjárlög liggja fyrir miðar Vegagerðin við þá ráðstöfun fjármuna sem þar kemur fram. Nokkuð er um að eigendur hafna óski eftir breytingum á ráðstöfun þess fjár sem þeim er úthlutað. Þar er um að ræða að fjárveitingar verði færðar milli verkefna eftir því sem þörf krefur, að fallist verði á að framkvæmdir verði hafnar með fyrirvara um að meira fé fáiast síðar og að framkvæmd sé þá metin styrkhæf skv. skilyrðum hafnalaga.

Greinargerð um ráðstöfun fjármuna til fjárfestinga í höfnum

Gerð er grein fyrir hvernig Alþingi hefur ráðstafað fjármunum til framkvæmda í höfnum og öðrum samgöngum á vegum ríkisins í skýrslu innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar. Komið hefur fram að Ríkisendurskoðun hefur talið nauðsynlegt að Alþingi sé gerð grein fyrir hvernig til hefur tekist með framkvæmdir bæði í tæknilegu og fjárhagslegu samhengi. Sem dæmi má nefna skýrslu um hafnaframkvæmdir frá 1997 en þar segir:

„Ríkisendurskoðun telur að Hafnamálastofnun eigi að gera framkvæmdaskýrslu fyrir hverja framkvæmd þegar henni er lokið. Loka-skýrslan á að sýna m.a. hvernig framkvæmd tókst til, hvort og hvers vegna vinna þurfti aukaverk eða viðbótarverk, ef því er að skipta. Hún á einnig að sýna hvernig útboð tókst til og hvort að útboðsgögn hafi staðist eða ekki. Ef útboðsgögn stóðust ekki þá á að vera lýsing á því hvað fór úrskeiðis. Þá á hún að bera með sér upphaflegar kostnaðaráætlanir sem gerðar voru áður en ákveðið var að ráðast í framkvæmdina. Hún á að sýna raunkostnað framkvæmdarinnar og samanburð á raunkostnaði og áætlunum og kostnaðarfrávik, ef einhver eru, eiga að vera skýrð út. Hún á einnig að sýna hvort verktími samkvæmt útboðsgögnum og verksamningi hafi verið haldinn, og ef ekki þá á að skýra út hvers vegna verki var ekki skilað á réttum tíma, svo nokkuð sé nefnt.“

Þetta var síðan ítrekað í skýrslu um framkvæmdir í samgöngumálum árin 1992 – 1995 frá árinu 1998.

Ríkisframlög til hafnamála

Framlög ríkisins til hafnagerðar, þ.e. á móti framlögum sveitarfélaga, hafa verið eins og sést í næstu töflu frá árinu 1998. Nokkrar breytingar hafa orðið á stofnunum ríkisins sem haldið hafa utan um framkvæmd hafnalaga á þessum tíma. Framlög ríkisins til þeirra liða sem mestu skipta, sjóvarna annars vegar og hins vegar almennra hafnaframkvæmda úr Hafnabótasjóði, hafa verið færð á tvo fjárlagaliði og er miðað við þá. Litið er fram hjá rekstrartengdum þáttum, framlögum til ferjubryggja og lendingarbóta. Tölurnar í fyrstu þremur dálkunum eru á verðlagi hvers árs en í síðasta dálkinum er samtala hvers árs sýnd á verðlagi í janúar 1998 miðað við byggingarvísitölu.

Tafla yfir framlög til hafnaframkvæmda og sjóvarna frá 1998–2016 á verðlagi í janúar 2016 í milljónum króna.

	Sjóvarnir	Hafnabótasjóður	Alls	Á verðlagi janúar 1998
1998	51,0	788,4	839,4	839,4
1999	51,0	508,0	559,0	572,1
2000	73,8	380,4	454,2	475,9
2001	76,6	1.157,2	1.233,8	1.338,7
2002	80,8	1.198,4	1.279,2	1.504,6
2003	102,6	998,0	1.100,6	1.354,4
2004	111,5	1.061,0	1.172,5	1.493,8
2005	138,2	1.513,7	1.651,9	2.228,1
2006	196,1	1.421,1	1.617,2	2.267,2
2007	233,8	1.703,9	1.937,7	3.056,2
2008	247,3	1.551,6	1.798,9	1.512,8
2009	217,9	480,1	698,0	1.512,8
2010	108,7	357,2	465,9	1.033,5
2011	208,3	423,2	631,5	1.412,0
2012	53,6	468,5	522,1	1.300,3
2013	52,1	349,7	401,8	1.032,0
2014	188,7	162,9	351,6	928,1
2015	196,4	191,0	387,4	1.038,7
2016	146,2	612,4	758,6	2.157,3

Frá árinu 1998 hafa framlög til hafnamála tekið breytingum bæði til hækkunar og lækkunar. Rétt er að taka fram að í fjárveitingum hvers árs geta verið ónýttar fjárheimildir frá fyrra ári og því er ekki hægt að leggja fjárhæðirnar saman til að fá heildarfjárheimild árána sem um ræðir.

Rekstrarfyrirkomulag hafna

Alls eru 35 hafnarsjóðir með aðild að Hafnasambandi Íslands. Á vegum nokkurra hafnarsjóða eru reknar fleiri en ein höfn. Alls eru 70 hafnir sem uppfylla skilyrði hafnalaga til að teljast hafnir með aðild að hafnasambandinu. Til að uppfylla skilyrði laganna þarf m.a. að setja reglugerð fyrir höfn eða hafnir eftir því sem við á auk þess að uppfylla skilyrði reglugerðar um hafnir, nr. 326/2004, með síðari breytingum. Í henni er fjallað um öryggismál og ýmsar aðstæður í höfnum.

Í sumum tilfellum rekur einn aðili fleiri en eina höfn en nú er einungis eitt hafnasamlag við Lýði, Hafnasamlag Norðurlands. Í öðrum tilfellum er um að ræða einn hafnarsjóð sem hefur fleiri en eina höfn á forræði sínu. Faxaflóahafnir er á hinn bóginn sameignarfélag.

Hér má sjá hafnarsjóðina og hafnirnar:

Faxaflóahafnir: Gamla höfnin í Reykjavík og Sundahöfn, Akraneshöfn, Grundartanga-höfn og Borgarneshöfn.

Hafnarsjóður Snæfellsbæjar: Arnarstapahöfn, Rifshöfn og Ólafsvíkurhöfn.

Hafnarsjóður Reykhólahrepps: Flateyjarhöfn og Reykhólahöfn.

Hafnarsjóður Vesturbyggðar: Brjánslækjarhöfn, Patreksfjarðarhöfn, Bíldudalshöfn og Örlygshöfn.

Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar: Þingeyrarhöfn, Flateyrahöfn, Suðureyrahöfn og Ísafjarðarhöfn.

Hafnarsjóður Sveitarfélagsins Skagafjarðar: Sauðárkrókhöfn, Hofsóshöfn og Haganesvíkurhöfn.

Hafnarsjóður Fjallabyggðar: Siglufjarðarhöfn og Ólafsfjarðarhöfn.

Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar: Dalvíkurhöfn, Árskógssandshöfn og Hauganeshöfn.

Hafnasamlag Norðurlands: Hríseyjarhöfn, Hjalteyrahöfn, Akureyrahöfn, Svalbarðs-eyrahöfn, Grenivíkurhöfn og Grímseyjarhöfn.

Hafnarsjóður Norðurlands: Húsavíkurhöfn, Kópaskershöfn og Raufarhafnarhöfn.

Hafnarsjóður Langanesbyggðar: Þórshafnarhöfn og Bakkafjarðarhöfn.

Hafnarsjóður Fjarðabyggðar: Mjóafjarðarhöfn, Norðfjarðarhöfn, Eskifjarðarhöfn, Reyðarfjarðarhöfn, Fáskrúðsfjarðarhöfn og Stöðvarfjarðarhöfn.

Reykjaneshöfn: Keflavíkurhöfn og Grófin, Njarðvíkurhöfn, Helgúvíkurhöfn, Hafnir.

Hafnarfjarðarhöfn: Hafnarfjarðarhöfn og Straumsvíkurhöfn.

Alls eru því 13 hafnarsjóðir og eitt hafnasamlag sem reka frá tveimur og allt upp í sex hafnir, eða alls 49 hafnir. Að auki er 21 hafnarsjóður sem rekur hver eina höfn. Þær eru: Grundarfjarðarhöfn, Stykkishólshöfn, Tálknafjarðarhöfn, Bolungarvíkurhöfn, Súðavíkurhöfn, Hólmavíkurhöfn, Hvammstangahöfn, Blönduóshöfn, Skagastrandarhöfn, Vopna-fjarðarhöfn, Borgarfjarðarhöfn, Seyðisfjarðarhöfn, Breiðdalsvíkurhöfn, Djúpavogshöfn, Hornafjarðarhöfn, Vestmannaeyjahöfn, Þorlákshöfn, Grindavíkurhöfn, Sandgerðishöfn, Vogahöfn og Kópavogshöfn.

Auk þess má nefna Miðsandshöfn og Litlu-Sandshöfn í Hvalfirði sem eru í eigu einkaaðila, en þar er landað talsverðu af olíu auk hvals. Þá er Landeyjahöfn í eigu ríkisins. Rétt er að geta þess að reglugerðir um nokkrar hafnir til viðbótar gætu verið í gildi en þær eru ekki aðilar að Hafnasambandi Íslands auk þess að vera mjög litlar og með takmarkaðan rekstur ef nokkurn.

Mismunandi rekstrarafkoma og áhrifavaldar – geta til nýframkvæmda

Sem fyrr segir tekur Samband íslenskra sveitarfélaga saman fjárhagsupplýsingar um rekstur hafna. Á grundvelli þeirra leggur Hafnasamband Íslands fram upplýsingar um rekstur

þeirra. Miðað er við ofangreindar upplýsingar í þessari skýrslu. Þær vinnur Samband íslenskra sveitarfélaga upp úr ársreikningum sveitarfélaga sem gerðir eru eftir almennum reikningsskilareglum, auk þeirra sérreglna sem reikningsskila- og upplýsinganefnd innanríkisráðuneytisins hefur sett.

Í Viðauka IV eru töflur sem sýna rekstrarafkomu hafna frá 2007-2014. Eins og sjá má er það fyrst og fremst stærð hafna sem ræður afkomunni. Stærri hafnir standa fjárhagslega betur en minni hafnir.

Að uppfylltum skilyrðum hafnalaga, nr. 61/2003, er heimilt að veita styrki til hafnarmannvirkja sem veittir eru skv. heimild í sömu lögum. Hafnir eru langflestar í eigu sveitarfélaga og á ábyrgð þeirra. Sveitarfélögum ber því að leggja línurnar í rekstri þeirra. Í hafnalögum er kveðið á um að styrkir til hafna séu m.a. skilyrtir því að hafnir geri rekstraráætlun um mannvirki sem sótt er um styrk til. Við vinnu við samgönguáætlun er því ekki miðað við greiningu á því sem þarf til hafna, viðhalds og fjárfestinga, eins og er með vegi og flugvelli. Bæði vegir og flugvellir eru í eigu ríkisins og ríkið gerir ráðstafanir til að tryggja notagildi miðað við fjárveitingar á hverjum tíma. Áætlanir um fjárförf til hafna við gerð samgönguáætlunar eru aftur á móti miðaðar við óskir sveitarfélaganna. Þar birtist forgangsröðun sveitarfélaga sem oft á tíðum er umfram það fé sem til ráðstöfunar er á hverju ári. Eftir tillögu samgönguráðs til innanríkisráðherra leggur hann samgönguáætlun fyrir Alþingi. Það er síðan þingsins að samþykkja samgönguáætlun. Endanleg ákvörðun um fjárveitingar er síðan tekin af Alþingi í fjárlögum hvers árs.

Staða hafna

Rétt er að benda á að afskriftir eru ekki reiknaðar með rekstrargjöldum í tölum Sambands íslenskra sveitarfélaga heldur skráðar sérstaklega. Ekki er unnið með þær. Skammtímaskuldir og næsta árs afborganir langtímaskulda eru færðar sem skammtímaskuldbindingar. Í sumum tilvikum hafa sveitarsjóðir lagt höfnum til rekstrarfé eða hafnarsjóðir lagt sveitarsjóðum til fé. Þær upplýsingar eru hins vegar ekki sýndar sérstaklega. Óreglulegar tekjur, svo sem af sölu lóða o.fl., þar sem það á við eru dregnar út úr reikningunum.

Framlegð er sá afgangur sem er af heildartekjum eftir að breytilegur kostnaður hefur verið greiddur. Með öðrum orðum það fé sem á hverju ári er hægt að verja til þess að greiða skuldir, fastan kostnað, framkvæmdir og afskriftir.

Rekstur hafna er mjög mismunandi. Framlegð er neikvæð hjá fjórum hafnarsjóðum af 35. Að frádregnum skammtímaskuldbindingum eru 15 hafnarsjóðir af 35 með neikvæða rekstrarniðurstöðu. Þessir hafnarsjóðir hafa samkvæmt því ekki bolmagn til endur- og nýbygginga nema með aðstoð sveitarfélags. Í töflu um fjárhagsupplýsingar í viðauka I má sjá stöðu hafna frá 2007–2014. Sé heildartekjum deilt upp í samanlagðar skammtíma- og langtímaskuldbindingar má sjá að þær eru tvöfaldar heildartekjur. Samkvæmt upplýsingum frá Hafnasambandi Íslands hefur þetta hlutfall farið lækkandi síðan árið 2009 en þá var það 2,7. Bættan hag hafna má fyrst og fremst skýra með auknum tekjum af aflagaldi en hækkun þess stafar fyrst og fremst af auknum afla, viðunandi fiskverði erlendis og því að gengi krónunnar hefur lækkað.

Mismunandi stöðu hafnarsjóða má fyrst og fremst skýra með mismunandi stærð og fjölbreytni í tekjumyndun. Því stærri sem hafnarsjóður er, þ.e. því meiri sem starfsemin er og því meiri sem veltan er, því betur standa sjóðirnir.

Í töflu um fjárhagsupplýsingar í viðauka IV má jafnframt greina skuldastöðu hafna. Heildarskuldir eru hærri en helmingur heildartekna hjá flestum hafnarsjóðanna. Líta verður á

að í sumum tilvikum eru skuldir við viðkomandi sveitarsjóð vegna tapreksturs. Nokkrar hafnir skera sig úr í þeim efnum. Það eru Hvammstangahöfn, hafnir Norðurlands, Reykjaneshafnir, Sandgerðishöfn og Kópavogshöfn. Tekjur og gjöld hafnakerfisins 2007–2014 voru eins og sést í töflunni hér á eftir.

Tafla yfir tekjur og gjöld hafnakerfisins í milljónum króna 2007–2014 á verðlagi hvers árs.

	Tekjur	Gjöld	Framlegð	Aflagjald	Aflagjald % heildar- tekjum
2007	4.978,9	2.687,8	2.291,1	880,2	17,7
2009	5.420,1	3.218,6	2.201,5	1.321,4	24,4
2010	5.782,9	3.127,3	2.655,6	1.523,6	26,3
2011	6.401,2	3.408,2	2.993,0	1.822,1	28,5
2012	6.966,1	3.768,7	3.197,4	1.881,4	27,0
2013	7.278,6	3.951,0	3.327,6	1.888,5	25,9
2014	7.378,0	4.351,8	3.026,2	1.797,1	24,4

Í heildina hafa bæði tekjur og framlegð íslenskra hafna aukist. Vægi aflagjalds í heildar-tekjum hefur einnig aukist.

Hafnir eru misstórar og hafa mismunandi hlutverki að gegna. Hérlandis er höfnum í fæstum tilfellum skipt í hreinar vöru-, iðnaðar eða fiskihafnir. Flestar sinna tvíþættu hlutverki að einhverju leyti, eru bæði vöru- og fiskihafnir.

Tekjur hafna eru mismiklar og framlegð þeirra mismunandi. Faxaflóahafnir sf. eru með langhæstu tekjurnar. Framlegð telst eins og áður sagði sú fjárhæð sem eftir stendur þegar frá tekjum hafa verið dregin breytileg gjöld við öflun þeirra. Sé höfnum skipt eftir þessu árið 2014 má sjá hve skiptingin er misjöfn.

Tafla yfir framlegð íslenskra hafna árið 2014 í milljónum króna á verðlagi hvers árs

	Tekjur	Gjöld	Framlegð	Afla- gjald	Aflagjald hlutfall tekna
Faxaflóahafnir	3.048,7	1.640,3	1.408,4	227,2	7,5
Hafnasamlag					
Norðurlands	431,6	266,8	164,8	66,2	15,3
Hafnarsjóður					
Fjarðabyggðar	727,8	365,2	362,6	207,9	28,6
Hafnarfjarðarhöfn	427,4	303,1	124,3	65,5	15,3
Aðrar hafnir	2.742,5	1.776,4	966,1	1.230,3	44,9
Alls	7.378,0	4.351,8	3.026,2	1.797,1	24,4

Um 46,5% allrar framlegðar fellur til hjá Faxaflóahöfnum. Til annarra hafna telst 31 hafnarsjóður. Um 32% allrar framlegðar fellur til hjá þeim.

Staða hafna hefur batnað á undanförunum árum. Má það fyrst og fremst rekja til gengisbreytinga. Það má sjá af því hve margir hafnarsjóðir hafa haft jákvæða framlegð undanfarin ár.

Tafla yfir fjölda hafna með neikvæða eða jákvæða framlegð 2007–2014

	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Jákvæð framlegð	31	29	33	32	32	31	31
Neikvæð framlegð	7	8	3	3	3	4	4
Fjöldi hafnarsjóða	38	37	36	35	35	35	35

Eins og sjá má fækkar hafnarsjóðum með neikvæða framlegð frá 2007 til 2012 en fjölgar síðan um einn árið 2013.

Stöðu hafnarsjóða má jafnframt greina út frá því hve vel þeir standa gagnvart skuldbindingum sínum. Í töflunni hér á eftir er sýnt hve langan tíma það tæki hafnir landsins að greiða annars vegar skammtímaskuldbindingar, þ.e. skuldbindingar til skemmri tíma en eins árs, og hins vegar hve langan tíma það tæki að greiða heildarskuldbindingar miðað við sömu framlegð.

Tafla yfir hve langan tíma tæki að greiða upp skuldbindingar með framlegð hvers árs á verðlagi hvers árs í milljónum króna

	Skamm- tíma skuldbindingar	Heildar- skuldbindingar	Framlegð	Heildar- tekjur	Ár Skamm- tíma skuld- bind- ingar	Ár Heildar skuld- bind- ingar
2007	3.692,5	10.650,4	2.291,1	4.978,9	1,61	4,65
2009	4.862,3	15.576,2	2.201,5	5.420,1	2,21	7,08
2010	4.199,3	15.820,5	2.655,6	5.782,9	1,58	5,96
2011	3.135,0	16.759,7	2.993,0	6.401,2	1,05	5,60
2012	2.670,2	16.864,8	3.197,4	6.966,1	0,84	5,27
2013	2.587,3	16.487,3	3.327,6	7.278,6	0,78	4,95
2014	2.438,9	15.632,9	3.026,2	7.378,0	0,81	5,17

Eins og sjá má versnaði staða hafna eftir hrun en hefur smám saman lagast eftir því sem frá hefur liðið. Þar sem stór hluti af batnandi afkomu hafnanna er vegna hækkunar á aflagjaldi, þ.e. gengisbreytinga, má sjá að sterkara gengi mun koma niður á fjárhag þeirra. Með sterkara gengi lækka rauntekjur af afla en innlendar verðhækkanir hækka rekstrargjöld.

Bætta stöðu má að hluta rekja til þess að þrátt fyrir viðhaldspörf mannvirkja hafa nauðsynlegar framkvæmdir verið látnar bíða en tekjuafgangur komið til lækkunar á skuldum. Viðhaldspörf hafna fer víða vaxandi en þess sér ekki stað í ársreikningum.

Það er hins vegar nokkur munur á rekstri hafna eftir stærð. Sé miðað við rekstur ársins 2014 eru niðurstöðurnar eftirfarandi:

Tafla sem sýnir mismunandi framlegð og mismunandi vægi aflagjalds eftir stærð hafna á verðlagi hvers árs. Tölur í milljónum króna.

	Tekjur	Gjöld	Framlegð	Aflagjald	Aflagjald % af heildar- tekjum
10 minnstu	105,0	82,3	22,7	35,6	33,9
11 til 20	678,5	439,3	239,2	347,4	51,2
21 til 30	1.529,2	905,5	623,7	694,2	45,4
5 stærstu	5.086,0	2.945,5	2.161,2	758,5	14,9
Alls	7378,0	4351,8	3026,2	1797,1	24,4

Með öðrum orðum hafa tíu minnstu hafnirnar um 1,4% af heildartekjunum en þær fimm stærstu hafa um 70% heildarteknanna. Tíu minnstu hafnirnar hafa 0,75% framlegðarinnar en þær fimm stærstu 71,4% hennar. Hér má svo sjá hlutfallsskiptingu tekna og gjalda hafna árið 2014.

Tafla yfir hlut hafna í tekjum, gjöldum og framlegð hvers árs eftir stærð

	% tekna	% gjalda	% framlegðar
10 minnstu	1,42	1,89	0,75
11 til 20	9,20	10,09	7,90
21 til 30	20,73	20,81	20,61
5 stærstu	68,94	67,68	71,42

Fróðlegt er að sjá einnig stöðu hafnarsjóða gagnvart skuldbindingum sínum eftir stærð. Miðað er við tölur ársins 2014.

Tafla sem sýnir stöðu hafnarsjóða gagnvart skuldbindingum eftir stærð á verðlagi hvers árs. Tölur í milljónum króna.

	Skammtíma skuld- bindingar	Heildar skuld bindingar	Framlegð	Heildar tekjur	Ár Skamm- tíma	Ár lang- tíma
10 minnstu	140,6	575,8	22,7	105,0	6,19	25,37
11 til 20	871,6	8.009,7	239,2	678,5	3,65	33,49
21 til 30	843,8	9602,0	623,7	1.529,2	1,35	15,40
5 stærstu	617,5	3.506,2	2.161,2	5.086,0	0,29	1,62

Í flokki hafna sem eru frá því að vera 11 til 20 minnstu hafnirnar skera hafnir Norðurþings sig úr með um 74% allra skammtímaskuldbindinga. Í næsta flokki þar fyrir ofan, flokki hafna frá 21 til 30 sæti sker Reykjaneshöfn sig úr bæði með skammtímaskuldbindingar, en um 57% þeirra hvíla á höfninni og heildarskuldbindingar en á á höfninni hvíla um 81% þeirra.

Sé litið til óska hafna um fjárveitingar annars vegar og samhengis við tekjur og framlegð þeirra hins vegar birtist sú mynd sem sjá má í eftirfarandi töflu. Í dálkunum undir titlunum kemur annars vegar fram mat Hafnasambands Íslands um fjárfestingaþörf án áætlana Faxaflóahafna (I) og hins vegar með áætlunum Faxaflóahafna (II) eins og það var kynnt á hafnafundi Hafnasambands Íslands haustið 2015.

Tafla yfir óskir hafna um framlög til fjárfestinga frá 2015–2020 í milljónum króna

	Óskir hafna samgöngu áætlun	Mat Hafna-sambands I	Mat Hafna-sambands II	Ár samgöngu-áætlun	Ár Hafna-samband I	Ár Hafna-samband II
2015	6.626	1.568	2.926	2,19	0,97	0,97
2016	8.067	2.875	5.034	2,67	1,78	1,66
2017	5.330	4.473	6.340	1,76	1,58	2,76
2018	4.740	5.678	8.021	1,57	1,05	3,51
2019	-	3.316	5.002	-	0,84	2,05
2020	-	25	864	-	0,78	0,02
Samtals	24.763	17.935	28.187	8,18	9,31	11,09

Rétt er að taka fram að miðað er við framlegð ársins 2014 og henni deilt upp í óskir hafnarsjóðanna. Hér er um að ræða heildaróskir en hafnir greiða hluta fjárfestingakostnaðar og ríkið hluta eftir því sem er ákveðið í hafnalögum, nr. 61/2003, og fjárlögum hvers árs.

Hlutverk og tilgangur hafna

Uppbygging fiskihafna hófst af krafti á fyrsta áratug 20. aldar en í flestum byggðum um og eftir seinna stríð. Fyrst í stað var höfuðmarkmiðið að koma upp aðstöðu þar sem hægt væri að landa afla og skipa út afurðum. Síðan kom krafan um öruggt lægi fyrir skip þar sem hægt væri að leggjast að áhættulítið við bryggju í öllum veðrum. Í framhaldi af því var farið að bæta aðstöðu og búnað hafna, svo sem bundið slitlag við hafnarbakka, lýsingu, vatn, rafmagn, löndunarkrana, hafnarvogir, öryggisbúnað o.fl.

Á síðari árum hefur Vegagerðin (áður Siglingastofnun) mótað ákveðnar kröfur um búnað og aðstöðu í fiskihöfnum. Aðstæður eru mjög breytilegar milli hafna, staðhættir ólíkir og misjafnt hversu útgerð er mikil og fjölbætt á hverjum stað.

Vegagerðin hefur metið stöðuna í hverri höfn á svipuðum grunni til að flokka fiskihafnir eftir stærð og umfangi og setja fram staðlaðar kröfur yfir þau atriði sem hafnir í hverjum flokki eiga að uppfylla. Þær kröfur sem miðað er við eru tvíþættar: Annars vegar tæknikröfur, þ.e. atriði sem lúta að skipulagi hafna og hafnasvæða, gæðum innsiglingar, dýpi og kyrrð í höfninni. Hins vegar eru notendakröfur eða reglur um mat á nýtingu á bryggjuplássi, þ.e. hvort höfn annar þeim fjölda skipa sem þar leggur að og landar. Enn fremur hvort aðstaða þarf að vera fyrir farmskip og viðmiðunarreglur um ýmsan búnað hafna, svo sem vegna hafnarverndar og annarra þátta. Við skipulagningu hafnasvæða þarf að hafa í huga að aðstæður geta breyst og gerðar eru meiri kröfur til dæmis ef höfn sem nú er flokkuð sem bátahöfn þróast yfir í að verða meðalstór fiskihöfn.

Það er hlutverk þeirra sem fara með fjármuni ríkisins í hafnamálum að sjá til þess að þeim sé ráðstafað með sem hagkvæmustum hætti. Þannig hafa hafnir verið flokkaðar eftir því hvaða þörfum þær þjóna. Með það að markmiði hefur starfsemi í höfnum verið greind og flokkuð. Það eru einkum fimm atriði sem starfsemi í höfnum snýst um: Meðhöndlun á afla, meðhöndlun á farmi, aðstaða fyrir ferjur, iðnaður og starfsemi með smábáta. Í samræmi við það má skipta höfnum í fimm flokka eftir því hver starfsemi þeirra er: Fiskihafnir, vörufahafnir, ferjuhafnir, iðnaðarhafnir og hafnir fyrir smábáta.

Starfsemi tengd sjávarútvegi er umfangsmest í flestum íslenskum höfnum að iðnaðarhöfnum undanskildum en þær eru Straumsvík, Grundartangi, Mjóeyri og Reykhólahöfn. Þá ber að líta sérstaklega á Sundahöfn í Reykjavík þar sem flutningastarfsemi er mjög stór þáttur, enda er hún skilgreind í samgönguáætlun sem megin vörugátt inn- og útflutnings á landinu.

Hlutverk fiskihafna er þrjúþætt: Að veita fiskiskipum örugga viðlegu í öllum veðrum, aðstöðu til að landa afla og möguleika til útflutnings, annað hvort um viðkomandi höfn eða með tengingu við útflutningshöfn, og loks að veita þá þjónustu sem skip og áhöfn þurfa á að halda.

Höfn er tengiliður milli veiða og vinnslu. Uppbygging hafna hefur áhrif á afköst og hagkvæmni vinnslu og veiða. Mikilvægt er að skipulag og aðstaða hvernar hafnar henti þessum þáttum. Innsigling, dýpi, kyrrð og snúningsrými þurfa að vera fullnægjandi. Fiskihöfn þarf að hafa nægt bryggjupláss, landrými og tengingu við vinnslu þannig að afgreiðsla skipa gangi fljótt fyrir sig og meðferð á sjávarfangi verði sem best.

Vegna stöðugra breytinga í gerð fiskiskipa, flutningatækni og einnig í löndunar- og vinnslufyrirkomulagi þarf skipulagi hafna að vera þannig háttað að það sé hægt að mæta þessari þróun.

Aðferð til flokkunar

Á síðustu árum hefur verið veitt fé til um 70 hafna og lendingarstaða þar sem fiski er landað að einhverju marki. Mikil breyting hefur orðið í rekstri hafna vegna sameiningar sveitarfélaga. Þannig eru nú nokkrir hafnarsjóðir sem reka fleiri en eina höfn auk eins hafnarsamlags.

Í minni höfnum er takmörkuð fiskvinnsla, lítil eða engin þjónusta við útgerð og stærstu bátar sem gerðir eru út eru innan við 20 brúttótonn. Í stórum höfnum er yfir tugur fiskiskipa stærri en 200 brúttótonn, togarar og nótaskip, fiskimjölsverksmiðja, mörg fiskvinnslufyrirtæki, aðstaða til skipaviðgerða og önnur þjónusta sem útgerð þarf á að halda. Það gefur því augaleið að þarfirnar eru mjög breytilegar.

Því hefur verið farin sú leið að flokka hafnirnar eftir stærð þeirra skipa sem þau eiga að geta tekið við. Hver flokkur þarf síðan að uppfylla ákveðnar lágmarkskröfur sem hæfa þeirri tegund skipa sem miðað er við. Þarna er um að ræða dýpi við kanta og í innsiglingu, svigrúm til að snúa skipum, auk annarra atriða.

Með því að flokka hafnir er auðveldara að bera þær saman og fá yfirsýn yfir þarfirnar í hverjum flokki. Þetta er ein af forsendum þess að forgangsraða framkvæmdum við gerð hafnaáætlana og stuðla að betri nýtingu á því fé sem varið er til málaflokksins.

Viðmiðunarþættir:

Hafnir eru flokkaðar eftir umsvifum og þjónustu. Niðurröðun hafna í flokka tekur mið af eftirfarandi atriðum:

Þjónusta: Hvaða þjónustu er boðið upp á? Er hægt að sinna viðgerðum á skipi og búnaði? Hvernig er samgöngum háttað? Þar sem sú þjónusta sem boðið er upp á er nátengd stærð samfélags hefur verið miðað við fjölda íbúa á viðkomandi stað.

Aflamagn: Magn afla sem landað er segir til um hversu öflug útgerð er á staðnum og hversu vel höfnin liggur við fiskimiðum. Stuðst er við aflatölur Fiskistofu.

Aflaverðmæti: Þetta atriði segir að nokkru leyti til um það sama og aflamagn en hlutur botnfisks í afla eykur verðmæti verulega. Hér er jafnframt stuðst við aflatölur og virði hvernar tegundar.

Fiskikaup vinnslustöðva: Kaup vinnslustöðva á fiski segja til um hversu öflug fiskvinnsla er á staðnum.

Vöruflutningar: Magn flutninga um höfn segir mikið um starfsemina. Í höfnum úti á landi er að stórum hluta um að ræða vörur vegna fiskveiða og vinnslu, annars vegar aðföng, svo sem olía og salt, og hins vegar útskipun á fiskafurðum. Í þessum efnum er stuðst við tölur sem hafnirnar gefa upp um flutninga.

Hafnaraðstaða: Eitt af því sem hefur afgerandi áhrif á þróun hafnar eru hafnarskilyrði frá náttúrunnar hendi og aðstæður til að bæta þær og stækka. Í þessu sambandi er lagt mat á atriði eins og skjól fyrir öldu, dýpi í og við höfn, botngerð o.fl. Gefin er einkunn eftir mat á gæðum hafnaraðstöðu.

Hverri viðmiðun er gefið vægi. Í heildareinkunn hvernar hafnar eru því vegnar saman þær einkunnir sem hún fær fyrir hvern þátt.

Flokkar fiskihafna

Fiskihafnir eru flokkaðar í eftirtalda fjóra flokka:

Stór fiskihöfn

Í þessum flokki eru hafnir með mikil umsvif þar sem boðið er upp á flesta þá þjónustu sem útgerð þarf á að halda.

Miðað er við að hafnir í þessum flokki geti tekið á móti fiskiskipum sem eru 70-80 m löng, 12-16 m breið og rista í kringum 8,0 m. Einnig þarf að vera aðstaða til að taka við flutningaskipum sem eru 100-130 m löng, 14-19 m breið og rista 6-7 m.

Í þessum flokki eru eftirtaldar 16 hafnir: *Akraneshöfn, *Akureyrarhöfn, *Eskifjarðarhöfn, *Fáskrúðsfjarðarhöfn, *Grindavíkurhöfn, Hafnarfjarðarhöfn, *Hornafjarðarhöfn, *Höfnin í Keflavík, Njarðvík, Ísafjarðarhöfn, *Neskaupstaðarhöfn *Reykjavíkurhöfn, þ.e. Gamla höfnin í Reykjavík og Sundahöfn, *Sandgerðishöfn, *Seyðisfjarðarhöfn, *Siglufjarðarhöfn, *Vestmannaeyjahöfn og *Þorlákshöfn.

* Stjórnumerkið á við um hafnir þar sem uppsjávarfiski er einnig landað.

Meðalstór fiskihöfn

Í þessum flokki eru hafnir með talsverð umsvif og boðið er upp á nauðsynlegustu þjónustu.

Miðað er við að hafnir í þessum flokki geti tekið á móti fiskiskipum sem eru 50-60 m löng, 10-12 m breið og risti 6-7 m. Sé um umtalsverða löndun á uppsjávarfiski að ræða, þ.e. yfir 10.000 tonn á þriggja ára tímabili, þurfa þessar hafnir þó að geta tekið á móti skipum með um 8 m djúpristu. Þörf er á aðstöðu fyrir flutningaskip, 80-110 m löng, 12-16 m breið með 5-6 m djúpristu nema stór fiski- eða flutningahöfn sé nálægt og samgöngur þangað greiðar.

Í þessum flokki eru eftirtaldar 16 hafnir: *Bolungarvíkurhöfn, Dalvíkurhöfn, *Djúpavogshöfn, Grundarfjarðarhöfn, Húsavíkurhöfn, *Ólafsfjarðarhöfn, Ólafsvíkurhöfn,

Patreksfjarðarhöfn, *Raufarhöfn, *Reyðarfjarðarhöfn, Rifshöfn, Sauðárkrókhöfn, Stykkishólms höfn, Skagastrandarhöfn, *Vopnafjarðarhöfn og *Þórshöfn.

* Stjórnumerkið á við um hafnir þar sem uppsjávarfiski er landað.

Bátahöfn:

Í höfnum í þessum flokki eru töluvert minni umsvif en í stærri flokkunum. Miðað er við að hægt sé að taka á móti fiskiskipum sem eru 40-50 m löng, 7-9 m breið og rista 5-6 m. Ekki er þörf á aðstöðu fyrir flutningaskip nema samgöngur á landi séu mjög erfiðar.

Í flokki bátahafna eru eftirtaldar 11 hafnir: Bíldudalshöfn, Blönduóshöfn, Flateyrarhöfn, Hólmavíkurbhöfn, Hvammstangahöfn, Stöðvarfjarðarhöfn, Suðureyrarhöfn, Súðavíkurbhöfn, Tálknafjarðarhöfn, Kópavogshöfn og Þingeyrarhöfn.

Smábátahöfn:

Í smábátahöfnum er gert ráð fyrir aðstöðu fyrir löndun og geymslu á minni fiskibátum. Miðað er við að hafnir í þessum flokki geti tekið við bátum 10-15 m löngum, 3-4 m breiðum og með 3 m djúpristu.

Í flokki smábátahafna eru eftirtaldar 16 hafnir: Arnarstapahöfn, Árskógssandshöfn, Bakkafjarðarhöfn, Borgarfjarðarhöfn eystra, Breiðdalsvíkurhöfn, Brjánslækjarhöfn, Drangshöfn, Grenivíkurbhöfn, Grímseyjarhöfn, Hjalteyrarhöfn, Hofsóshöfn, Hríseyjarhöfn, Kópaskershöfn, Norðurfjarðarhöfn, Mjóafjarðarhöfn og Vogahöfn.

Auk þeirra 59 fiskihafna sem tilgreindar eru í framantöldum fjórum flokkum eru nokkrir minni löndunarstaðir.

Að styrkja rekstrargrunn hafna.

Rekstur, viðhald og nýframkvæmdir hafna eru fjárfrek verkefni. Því er mikilvægt að tekjumyndun, rekstur og framlegð hafna sé eins traust og kostur er. Rekstrargrunn hafna er hægt að styrkja með ýmsum hætti. Sameining hafna gerir stærðarhagkvæmni líklegri auk þess sem hægt er að samnýta aðföng þau sem til þarf í þau verkefni sem leysa þarf í rekstri. Sem dæmi má nefna bíla og önnur tæki, starfsfólk sem gæti leyst af hendi sömu verk á fleiri en einum stað. Að síðustu má nefna hagkvæmni í fjárfestingum.

Að frátaldri sameiningu og beinum framlögum til hafna má nefna verkefni sem gætu skilað þeim auknum tekjum. Slík verkefni gætu verið tengd Norður-Atlantshafssiglingum, aukinni auðlindavinnslu við landið, þjónustu við Grænland og þjónustu við skemmtiferðaskip.

Nefnd um hvernig bregðast megi við fjárhagsvanda hafna

Meðal þeirra atriða sem óskað var eftir að fjallað væri um í ósk Alþingis um skýrslu um stöðu hafna var hvernig bæta mætti rekstrargrundvöll hafna. Flestar þær leiðir sem ræddar eru hafa komið fram áður. Þann 16. febrúar 2009 skipaði Kristján L. Möller, þáverandi samgönguráðherra, nefnd til að gera tillögur um hvernig bregðast mætti við fjárhagsvanda hafna. Í skýrslu nefndarinnar frá 18. desember 2009 eru ýmsar tillögur um hvernig bæta megi afkomuna. Tillögurnar eru birtar í viðauka I og er látið nægja að vísa til þeirra hér.

Sameining hafna

Grundvallaratriði við sameiningu hafna er tiltekin nálægð, annars verður ekki það rekstrarlega hagræði af sameiningunni sem eftir er sóst. Í sameiningu almennt liggur hluti af

hagkvæmni í samnýtingu starfsmanna og fastafjármuna. Fastafjármunir í höfnum liggja að mestu í innviðum hafnanna, þ.e. bryggjum, viðleguköntum, dráttarbátum o.fl. Samnýting felst þá fyrst og fremst í verkaskiptingu þannig að sumar hafnir tækju á móti fiskiskipum en aðrar sinntu öðrum verkefnum sem grundvöllur væri fyrir. Síðan mætti hugsa sér aðra samnýtingu í rekstri, svo sem ökutækja og starfsmanna. Af öðrum atriðum sem nefna má eru framtíðar möguleikar á uppbyggingu. Eigendur hafnanna myndu ákveða í sameiningu hvernig henni yrði háttáð. Í fáum orðum sagt eru það því þessir þættir sem máli skipta í þessu sambandi: fjárhagslegur ábati, nálægð og framtíðaruppbygging. Í kjölfar sameiningar yrði síðan einn fjárhagur og ein stjórn sem tæki ákvarðanir. Í öllum tilfellum, sérstaklega þar sem uppbygging við höfn er ein af forsendum sameiningar, þarf að gera framkvæmdaáætlun með mati á kostnaði og ávinningi.

Nefna má eftirfarandi dæmi um hugsanlegar sameiningar hafna:

Hafnir á Snæfellsnesi

Hafnir á sunnanverðum Vestfjörðum

Hafnir á norðanverðum Vestfjörðum

Hafnir við Eyjafjörð

Hafnir á Austfjörðum í nálægð við hafnir Fjarðabyggðar

Faxaflóahafnir og Hafnarfjörður

Hafnir á Suðurnesjum

Hafnir eru í eigu sveitarfélaga og það er því fyrst og fremst þeirra að ákveða í hvaða sameiningar verður ráðist.

Sameiningar hafna hafa fyrst og fremst átt sér stað með sameiningu sveitarfélaga. Aðeins ein sameining hefur átt sér stað með stofnun sameignarfélags en það var stofnun Faxaflóahafna sf. Auk þeirra er aðeins rekið eitt hafnasamlag, Hafnasamlag Norðurlands.

Ríkisstyrkir til hafnaframkvæmda

Ríkisstyrkir til hafnaframkvæmda eru með heimild í hafnalögum, nr. 61/2003, með síðari breytingum.

Til að teljast höfn í skilningi hafnalaganna og þar með verða styrkhæf verður höfn að uppfylla ákveðin skilyrði. Samkvæmt 4. gr. hafnalaga skal ráðherra setja höfn reglugerð að fenginni tillögu eigenda hennar. Í hafnarreglugerð skal m.a. vera ákvæði um hafnarstjórn og tiltaka skal m.a. hlutverk hennar og ábyrgð. Hafnarstjórn ræður hafnarstjóra skv. 13. gr. laganna. Þetta er gert til að tryggja sjálfstæði hafnanna eins og fram kom í greinargerð frumvarpsins sem síðar varð að lögum nr. 61/2003. Eitt af sjónarmiðunum var að hafnir væru í samkeppnisumhverfi og að þær bæri að reka á forsendum hafnareksturs, sem og aðstæðum hvernar hafnar fyrir sig. Hér var um ráðstöfun að ræða til að tryggja sjálfstæði hafnanna.

Í 24. gr. hafnalaga er fjallað um ríkisstyrki til hafnaframkvæmda. Samkvæmt henni er heimilt að veita framlög úr ríkissjóði til tiltekinna verkefna á sviði hafnargerðar. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs tekur mið af fjárhagslegri getu viðkomandi hafnarsjóðs til að standa undir kostnaði vegna nauðsynlegra hafnaframkvæmda, en verður þó aldrei meiri en greint er í 2. mgr. Skilyrði fyrir úthlutun styrkja úr ríkissjóði til framkvæmda er að

framkvæmdin hafi mikla þýðingu fyrir almannahagsmuni á viðkomandi stað, viðkomandi höfn hafi skilað rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt kosti sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti og að framlag ríkissjóðs raski ekki ótilhlýðilega samkeppni milli hafna samkvæmt ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið.

Ríkissjóði er heimilt að styrkja:

Endurbyggingu og endurbætur á skjólgörðum og dýpkun þar sem reglulegrar viðhaldsdýpkunar er þörf. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs skal vera allt að 85%.

Endurbyggingu og endurbætur á bryggjum og niðurrif hafnarmannvirkja sem þarf að fjarlægja vegna slyshættu sem af þeim stafar. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs skal vera allt að 75%.

Nýframkvæmd við bryggjuerð, skjólgarð, aðrar brimvarnir og dýpkun í innsiglingu og innan hafnar, enn fremur stofnkostnað við hafnsögubáta á stöðum þar sem aðstæður í höfn og nágrenni hennar kalla á slíkt öryggistæki, innsiglingarmerki, svo og löndunarkrana og hafnarvogir. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs getur verið allt að 60%. Heimild þessi tekur ekki til framkvæmda í þágu einstakra fyrirtækja þar sem gerður er sérstakur afnotasamningur til lengri tíma.

Auk þess má ríkissjóður styrkja aðgerðir til að draga úr hefðbundnum rekstri hafnar. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs getur numið allt að 60% af neikvæðu eigin fé hafnar og aðgerðir hafnarsjóða vegna fyrirhugaðrar sameiningar. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs skal ákveðin með samkomulagi.

Heimilt er að veita viðbótarframlag úr ríkissjóði til lítilla hafnarsjóða innan skilgreinds byggðakorts, samkvæmt ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA, með tekjur undir 40 millj. kr. og þar sem verðmæti meðalaflla síðustu ára er undir 1.000 millj. kr. Viðbótarframlagið getur orðið allt að 15%, þó þannig að heildarframlag ríkissjóðs verði ekki meira en 90%. Ofangreint byggðakort nær til alls landsins að undanskildu höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum.

Í 25. gr. hafnalaganna er fjallað um umsóknir um ríkisframlög. Þær skulu sendar Vegagerðinni ásamt upplýsingum um viðkomandi framkvæmd, viðskiptaáætlun verkefnisins, mikilvægi þess fyrir almannahagsmuni, rekstrarafkomu hafnar, fjármögnun og annað það sem máli getur skipt. Vegagerðin fer yfir umsóknir við endurskoðun samgönguáætlunar.

Áður en umsókn um framlög úr ríkissjóði er tekin fyrir skal Vegagerðin staðfesta að höfn hafi nýtt alla kosti sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti svo að framlagið raski ekki ótilhlýðilega samkeppni við aðrar hafnir. Staðfesting þessi skal m.a. byggjast á samanburði við gjaldtöku annarra sambærilegra hafna.

Greiðsluþátttaka ríkissjóðs í einstökum verkefnum er ákveðin af Alþingi í fjárlögum. Hafnarmannvirki sem hlotið hafa styrk úr ríkissjóði skulu skv. 21. gr hafnalaga vera opin almennri skipaumferð eftir því sem nánar er kveðið á um í lögum, hafnarreglugerð viðkomandi hafnar og öðrum reglum sem um aðgengi að höfnum gilda.

Við síðustu breytingu á hafnalögum var heimilað að auka hlutfall greiðsluþátttöku ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum og að hún yrði látin ná til viðhaldsframkvæmda í stærri höfnum. Um leið var sett reglugerðarheimild þar sem ráðherra er heimilt að setja reglugerð um skilyrði sem hafnir þurfa að uppfylla til þess að njóta framlags úr ríkissjóði til endurbóta og nýframkvæmda. Unnið er að reglugerð sem ætlað er að setja viðmið fyrir hlutfall og skilyrði greiðsluþátttöku ríkissjóðs í framkvæmdum hafna.

Fyrirkomulag styrkveitinga ríkisins til framkvæmda í höfnum.

Styrkir ríkisins til hafnaframkvæmda fara í gegnum Hafnabótasjóð eftir ákvörðun Alþingis hverju sinni. Auk framlaga frá Alþingi á fjárlögum hefur sjóðurinn tekjur af starfsemi sinni og getur auk þess tekið lán í samræmi við samþykkt Alþingis. Í 26. gr. hafnalaganna er fjallað um Hafnabótasjóð. Sjóðurinn skiptist í A-deild og B-deild sem fyrr segir. Hlutverk A-deildar sjóðsins er að fjármagna hlut ríkisins í ríkisstyrktum framkvæmdum en B-deildar að fjármagna tjónaviðgerðir.

Með fé Hafnabótasjóðs eru m.a. fjármagnaðar framkvæmdir ríkisins samkvæmt samgönguáætlun sem samþykkt hefur verið á Alþingi, bætt tjón á styrkhæfum hafnar-mannvirkjum auk þess sem heimilt er að starfrækja þróunardeild hafna til að styðja minni hafnir á landsbyggðinni sem eru mikilvægar fyrir byggðarlag og atvinnuuppbyggingu þess.

Fjárframlög til hafna eru skilyrt með ýmsum hætti til að tryggja jafnræði, byggðar-sjónarmið, vernda samkeppni ásamt öðru. Meðal þessara atriða eru að hafnir skuli setja sér hafnarreglugerðir um starfsemi hafnanna. Þar er m.a. kveðið á um stjórn hafna en hafnir skulu hafa sérstakar hafnarstjórnir. Hafnir án hafnarstjórnar skulu eingöngu vera hafnir sem eru litlar og með litla starfsemi þannig að samkeppni sé ekki ógnað. Ákvarðanir um rekstur og fjárfestingar skulu samkvæmt því vera teknar á viðskiptalegum grundvelli. Í þessum tilgangi er gert ráð fyrir að skipulag hafnarsvæðis sé eftir því sem höfninni hentar en skv. ákvörðun sveitarfélags og að fjárhagur hafnar sé aðskilinn frá fjárhag sveitarfélagsins.

Í hafnalögunum, nr. 61/2003, var gert ráð fyrir ríkisstyrkjum til hafna í eigu opinberra aðila. Með breytingu á hafnalögum, nr. 119/2014, var þessu breytt þannig að ekki er gerður greinarmunur á því hvort eigandi er opinber aðili eða ekki svo fremi að önnur skilyrði, svo sem um að framkvæmdir séu í almannaþágu, móttökuskilylda, öryggisskilyrði o.s.frv., séu virt. Að öðru leyti kveða önnur ákvæði á um að hafnaframkvæmdir skuli vera hagkvæmar og það sannað með viðskiptaáætlun, að höfnin skuli rekin sér og með sérstakri hafnarstjórn að ekki skuli heimilt að leggja til hennar aukið fé. Er það gert til að tryggja að ekki komist að önnur sjónarmið en viðskiptaleg og í þágu samkeppni.

Eftir ummæli sem komu fram af hálfu ESA, Eftirlitsstofnunar EFTA, í ákvörðun 15. júlí 2009 um hvort íslensku hafnalögin, nr. 61/2003, með síðari breytingum, voru styrkir til skipalyfta og upptökumannvirkja felldir niður þar sem þeir voru taldir raska samkeppni og því ekki samrýmanlegir reglum EES um ríkisstyrki. Meginsjónarmiðin voru þau að þar sem skipasmíðar væru grein þar sem mikil samkeppni ríkti í Evrópu væri ekki eðlilegt að veita ríkisstyrki til einstakra fyrirtækja. Þá væri siglingaleiðin á milli Íslands og annarra Evrópulanda það stutt að ekki væri um að ræða aðgerð sem eingöngu hefði áhrif hér á landi.

Reglur sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið um ríkisstyrki

Ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-sammingsins hljóðar svo:

„Ef ekki er kveðið á um annað í samningi þessum er hvers kyns aðstoð, sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara, ósamrýmanleg framkvæmd sammings þessa að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli sammingsaðila.“

Samkvæmt ákvæðum stafl. c) í 3. mgr. 61. gr. EES-sammingsins er Eftirlitsstofnun EFTA heimilt að lýsa aðstoð samrýmanlega EES-samningnum ef hún er veitt til þess að greiða fyrir þróun ákveðinna greina efnahagslífsins, enda hafi slík aðstoð ekki svo óhagstæð áhrif á

viðskiptaskilyrði að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum. Eftirlitsstofnun EFTA tekur fram að hafnir hafi mikilvægu hlutverki að gegna á Evrópska efnahagssvæðinu og séu nauðsynlegar í því skyni að stuðla að og sjálfbæru flutningakerfi auk þess sem þær eru þungamiðja í byggðaðróun. Þá tekur stofnunin fram að hafnir gegni mikilvægu hlutverki þegar kemur að því að greiða fyrir viðskiptum og geti greitt fyrir því að flytja farmflutninga af vegum og taka upp flutningahætti sem einkennast af meiri sjálfbærni í umhverfismálum. Stofnunin viðurkennir einnig að litlar líkur standi til þess að koma megi við umbótum á hafnarmannvirkjum fyrir tilstuðlan markaðarins eingöngu og að líklegt sé að einhvers konar ríkisafskipti verði að koma til. Almenn þegar ráðstafanir sem fela í sér ríkisaðstoð eru metnar af ESA er horft til þess hvort aðstoðinni sé úthlutað til málefna sem varða sameiginlega hagsmuni EES-ríkja, hvatningaráhrif hennar eru metin, m.ö.o. að aðkoma hins opinbera sé forsenda fyrir því að framkvæmdir eigi sér stað, reynt er að leggja mat á hvort hún er takmörkuð við það sem nauðsynlegt er og hvort hún hafi mögulega neikvæð áhrif á samkeppni og viðskipti.

Sameiginlegir hagsmunir

Um sameiginlega hagsmuni, þ.e. almannahagsmuni, segir ESA í ákvörðun sinni frá 2009, þ.e. ákvörðun eftirlitsstofnunar EFTA 328/09/COL frá 15. júlí 2009, um íslensk hafnalög um hvort þágildandi hafnalög væru samrýmanleg ríkisaðstoðarreglum EES-samningsins að samkvæmt ákvæðum stafl. c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins sé Eftirlitsstofnun EFTA heimilt að lýsa aðstoð samrýmanlega EES-samningnum ef hún er veitt til þess að greiða fyrir þróun ákveðinna greina efnahagslífsins, enda hafi slík aðstoð ekki svo óhagstæð áhrif á viðskiptaskilyrði að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum.

Aðstoð takmörkuð við það sem nauðsynlegt er

Séu framangreind skilyrði fyrir hendi getur aðstoð stjórnvalda vegna fjárfestinga verið réttlætunleg að því marki sem viðkomandi höfn eigi við að glíma svokallað „fjármögnunarskarð“ (*e. funding gap*), m.ö.o. að höfn takist ekki að fjármagna fjárfestingar af eigin rammleik. Í því sambandi er horft til áætlaðra framtíðartekna hafnarinnar miðað við að gjaldtaka sé í samræmi við markaðsaðstæður og áætlaðan kostnað við fyrirhugaðar fjárfestingar.

Mögulega neikvæð áhrif á samkeppni og viðskipti

Áhersla er lögð á að sú röskun sem verður á samkeppni vegna inngrípa hins opinbera sé ekki svo viðamikil að neikvæðu áhrifin vegi þyngra en þau jákvæðu markmið sem stefnt er að. Þar er horft til þess hvort þeirri þjónustu sem viðkomandi hafnarmannvirkjum er ætlað að halda uppi sé þegar, eða gæti verið, sinnt af öðrum höfnum. Sömuleiðis er lagt mat á hvort hinir nýju eða endurbættu innviðir kunni að hafa þau áhrif að starfsemi í öðrum höfnum dragist saman og hafi með því veruleg neikvæð áhrif á arðsemi þeirra. Með öðrum orðum er ekki heimilt að skapa umframgetu í hafnarkerfinu með almannafé.

Samkeppnisleg staða hafna og rekstrarform

Nokkur breyting varð á samkeppnisstöðu hafna þegar hafnalög, nr. 61/2003, voru samþykkt. Gert var ráð fyrir að hafnir yrðu í samkeppnisrekstri og gefið færi á að hafnir yrðu í einkaeigu, sbr. ákvæði í 8. gr. laganna. Við þá breytingu var gert ráð fyrir að fjármögnun hafna gæti orðið með öðrum hætti en eingöngu framlög á fjárlögum eða framlög sveitarfélaga. Með öðrum orðum yrði hægt að fá fjármagn til hafna á viðskiptalegum

forsendum. Til að bregðast við því var talið nauðsynlegt að skapa form um stjórn hafna með svipuðum hætti og hjá fyrirtækjum á einkamarkaði. Því eru ákvæði í 13. gr. um að við tiltekin rekstrarform skuli hafnarstjórnir settar yfir hafnir. Stjórn tæki ákvarðanir um fjárfestingar fyrir hönd hafnarinnar og sæi til þess að þær væru teknar á viðskiptalegum forsendum; þ.e. væru hagkvæmar.

Í 8. gr. hafnalaga, nr. 61/2003 eru talin upp heimil rekstrarform hafna. Þar segir:

8. gr. *Rekstrarform hafna.*

Höfn má reka sem:

1. Höfn án sérstakrar hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags.
2. Höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags.
3. Hlutafélag, hvort sem það er í eigu opinberra aðila eða ekki, einkahlutafélag, sameignarfélag eða sem einkaaðila í sjálfstæðum rekstri. Hafnir sem reknar eru samkvæmt þessum tölulíð teljast ekki til opinbers rekstrar.

Í 10. gr. hafnalaga er fjallað um höfn án sérstakrar hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags.

Þar segir:

10. gr. *Stjórnun, rekstur og starfsheimildir.*

Höfn samkvæmt kafla þessum skal rekin sem sérstakur málaflokkur undir stjórn sveitarstjórnar í því sveitarfélagi þar sem höfnin er. Sveitarstjórn fer með stjórn hafnarinnar. Sveitarstjórn er heimilt að kjósa sérstaka hafnarnefnd.

Hafnir samkvæmt þessum kafla hafa starfsheimildir í samræmi við 5. tölul. 3. gr.

Í 13. gr. hafnalaga er fjallað um höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags. Þar segir:

13. gr. *Stjórnun og rekstur.*

Höfn samkvæmt kafla þessum skal rekin sem opinbert fyrirtæki með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags. Sérstakar hafnarstjórnir, sem kosnar eru af sveitarstjórnnum, skulu hafa á hendi stjórn hafna og hafnarsjóða í samræmi við reglugerð skv. 4. gr. Séu eigendur fleiri en einn fer um kosningu samkvæmt reglugerð og stofnsamningi hafnar. Hafnarstjórn ræður hafnarstjóra og ákveður verksvið hans.

Hafnarstjórn skal innan valdsviðs síns gæta hagsmuna hafnar. Hafnarstjórn ber ábyrgð gagnvart sveitarstjórn á rekstri og viðhaldi hafnar.

Í frumvarpi til hafnalaga sem lagt var fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003 og síðar varð að lögum nr. 61/2003, koma fram athugasemdir við einstakar greinar.

Athugasemdir við 8. gr. hljóða svo:

Frumvarpið kveður á um að auk rekstrarforms gildandi hafnalaga, þ.e. hafnar með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags, verði hægt að reka höfn sem höfn án sérstakrar hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags og sem félag skv. 3. tölul. þessarar greinar. Hafnarstjórn ber mikla ábyrgð er varðar öryggi

hafnarinnar og umhverfi hennar. Því er nauðsynlegt að kveðið sé skýrt á um hafnarstjórn fyrir hvert rekstrarform. Það er gert í 10., 13. og 19. gr.

Frumvarpið heimilar að reka höfn án sérstakrar hafnarstjórnar sem málaflökk í sveitarfélagi. Ekki er gert ráð fyrir að rekstur slíkra hafna sé í samkeppni við aðrar hafnir þó svo að það sé ekki andstætt frumvarpi þessu og gilda reglur um gjaldtöku opinberra fyrirtækja um þær. ***Eigandi hafnar, þ.e. viðkomandi sveitarstjórn, setur höfninni gjaldskrá. Þetta rekstrarform er einkum ætlað fyrir litlar hafnir, t.d. smábátahafnir eða jafnvel skemmtibátahafnir.***

Greinin heimilar að reka höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags. Þetta er það eina rekstrarform í raun sem núverandi hafnalög leyfa. ... Frumvarpið heimilar að starfsheimildir slíkra hafna séu í samræmi við 5. tölul. 3. gr. ***Frumvarpið gerir ráð fyrir að einkum stærri hafnarsjóðir landsins velji núverandi form eða stofni félag skv. 3. tölul. þessarar greinar sem yfirtekur reksturinn að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.***

Frumvarpið gerir ráð fyrir að einkafyrirtæki geti rekið hafnir. Slíkar hafnir geta verið einkafyrirtækjum nauðsynlegar vegna annarrar starfsemi, svo sem olíudreifingar eða stóriðju. Einnig gæti einkafyrirtæki haft hafnarrekstur sem aðalverkefni. Frumvarpið gerir engar kröfur um stærð slíkra fyrirtækja í veltu talið og takmarkar ekki starfsheimildir slíkra hafna. Samkeppnislög gilda um verðlagningu á þjónustu þeirra.

Athugasemdir við 10. gr. hljóða svo:

Fjallað er um almenn atriði er varða þetta rekstrarform hafna í athugasemdum við 8. gr. Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa. Sveitarstjórn getur kosið hafnarnefnd sem hefur sömu stöðu og málaflökkanefndir hafa almennt í sveitarfélögum.

Athugasemdir við 13. gr. hljóða svo:

Greinin kveður á um að stjórn hafnar með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags skuli kosin af sveitarstjórn og segi í viðkomandi hafnarreglugerð nánar til um það fyrirkomulag. ***Gert er ráð fyrir að kosnar séu sérstakar hafnarstjórnir sem hafa þá svipaða stöðu og stjórnir fyrirtækja. Ákvæði er um að hafnarstjórnin skuli fyrst og fremst gæta hagsmuna hafnarinnar og er tilgangur þess m.a. sá að taka af öll tvímæli um tengsl sveitarsjóðs og hafnarsjóðs. Það er hlutverk hafnarstjórnar samkvæmt frumvarpi þessu að ráða hafnarstjóra og ákveða verksvið hans.*** Fyrirkomulag stjórnar hafnarinnar skal nánar ákveðið í reglugerð sem samgönguráðherra setur skv. 4. gr.

Þá eru í lögnum ákvæði til að taka af öll tvímæli um aðskilnað rekstrar og fjárhags hafna og sveitarfélaga svo sem í 16. gr. *Skattskylda, rekstur og endurskoðun.*

Tekjum og eignum hafnar sem rekin er skv. 1. og 2. tölul. 8. gr. má einungis verja í þágu hafnarinnar. Hafnarsjóðir skulu undanþegnir hvers konar sköttum af hafnarmannvirkjum. Eigendur hafnar bera ábyrgð á skuldbindingum hafnarsjóðs.

Þá hefur verið tekið tillit til stöðu hafna sem fyrirtækja, þ.e. í þeim tilvikum þar sem þær eru B-hluta fyrirtæki sveitarfélaga, við innheimtu á virðisaukaskatti. Í frumvarpi til laga um

breyting á lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, með síðari breytingum sem lagt var fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003 í kjölfar þess að frumvarp til hafnalaga, sem síðar urðu að lögum nr. 61/2003, voru lögð fram. Þar var höfnum með hafnarstjórn bætt við fyrirtæki í virðisaukaskyldri starfsemi.

Í almennum athugasemdum kemur fram:

Um 2. tölul. segir í greinargerð með frumvarpi til hafnalaga að heimilt sé að reka höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags. Þetta er það rekstrarform í raun sem núverandi hafnalög leyfa. Með frumvarpi til nýrra hafnalaga kemur skýrt fram að vilji stendur til að gera hafnir skv. 2. tölul. virðisaukaskattsskyldar. Er því lagt til í frumvarpi þessu að á sama hátt og með opinber orku- og veitufyrirtæki verði hafnir með hafnarstjórn í eigu sveitarfélaga virðisaukaskattsskyldar að því leyti sem þær selja skattskyldar vörur og þjónustu. Er höfnum með hafnarstjórn í eigu sveitarfélaga því bætt við 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Um 3. tölul. 8. gr. frumvarps til hafnalaga er það að segja að hafnir þær sem þar eru tilgreindar verða virðisaukaskattsskyldar skv. 1. tölul. 1. mgr. 3. gr. virðisaukaskattslaga eins og önnur atvinnufyrirtæki. Því þarf ekkert að aðhafast varðandi þær.

Í almennum athugasemdum um þessa tilteknu grein frumvarpsins kemur fram:

Með ákvæðinu er höfnum með hafnarstjórn í eigu sveitarfélaga bætt í þá upptalningu sem fyrir er í 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna. Þannig er kveðið á um að skylda til að innheimta virðisaukaskatt og standa skil á honum í ríkissjóð hvíli á höfnum með hafnarstjórn í eigu sveitarfélaga, að því leyti sem þær selja skattskylda vöru og þjónustu. Um nánari skýringu er vísað til almennra athugasemda við frumvarp þetta. Við þessa breytingu geta umræddar hafnir einnig nýtt sér innskattsreglur virðisaukaskattskerfisins.

Hafnir eru virðisaukaskattsskyldar. Í samræmi við það sem fram kemur hér að ofan eru þær hluti af virðisaukaskattkerfinu og geta þar með dregið frá þeim virðisaukaskatti sem á þær er lagður þann virðisaukaskatt sem þær greiða af aðföngum. Þetta er á þeirri forsendu að þær séu reknar með hafnarstjórn. Árið 2014 var svokallaður útskattur hafna, þ.e. sá virðisaukaskattur sem hafnir leggja á vörur og þjónustu sem þær selja, alls 1.256,4 m.kr. Honum til frádráttar kemur svokallaður innskattur, þ.e. sá virðisaukaskattur sem hafnir hafa greitt af aðföngum til virðisaukaskattskyldrar starfsemi sinnar. Hann nam 852,8 m.kr. á því ári. Álagður virðisaukaskattur á hafnir árið 2014 var því 403,6 m.kr. Væru hafnir ekki viðurkenndur hluti virðisaukaskattkerfisins félli frádráttur vegna innskatts niður og álagður skattur yrði þar með jafnhár útskatti. Hagsmunir íslenskra hafna árið 2014 af því að vera hluti af kerfinu er því 852,8 m.kr.

Rétt er að lokum að drepa á niðurstöður nefndar um tillögur um hvernig bregðast megi við fjárhagsvanda hafna sem skilaði niðurstöðum til Kristjáns L. Möller, þáverandi samgöngu- og sveitastjórnarráðherra þann 18. desember 2009 um samkeppni á milli hafna á Íslandi. Nefndin komst að eftirfarandi niðurstöðu:

Ljóst er að samkeppni milli hafna er ekki virk þar sem gjaldskrá hafna er ekki ákvarðandi varðandi það hvar útgerðaraðili landar aflanum eða hvar vörum er skipað upp eða út. Því er það ekki grundvöllur fyrir hafnalögum að vísa í

samkeppnisviðhorf. Endurskoða ber því hafnalögin, eða eftir atvikum önnur lög sem um þetta efni gilda, í samræmi við það viðhorf að ekki er um virka samkeppni að ræða á milli hafna.

Það eru því skiptar skoðanir á því hvort samkeppni sé í rekstri hafna á hérlendis.

Verðbreytingar á fiski og fiskafurðum á næstu árum

Að mati OECD, Efnahags- og framfarastofnunar Evrópu, mun verð á fiski hækka meira en verð á flestum öðrum vörutegundum á árunum 2015–2024. Neysla mun að mati stofnunarinnar engu að síður aukast frá 2012–2024 um 8% eða úr 19,0 kg á mann í 20,6 kg á mann. Aukningin mun verða minni á seinni helmingi tímabilsins en þá mun verðið hækka umfram verðhækkanir á öðrum matvælum. Eftirspurn eftir fiski verður mest í þróuðum ríkjum. Neyslan mun aukast í öllum heimsálfum nema Afríku, mest í Ástralíu. Framboð mun einnig aukast, mest vegna aukins framboðs af eldisfiski. Samspil þessara þátta mun valda því að bæði framboð og verð mun hækka að mati stofnunarinnar. Ástæða verðhækkana á seinni helmingi tímabilsins verður vegna þess að kostnaður við að fæða eldisfisk mun aukast auk þess sem ganga mun á ákjósanleg svæði til fiskeldis. Þrátt fyrir þetta mun fiskur á næstu árum verða ódýrari fæða (þ.e. uppspretta próteins) en kjöt þar sem kostnaður við framleiðslu eldisfisks verður lægri en framleiðsla á kjöti. Kostnaður við að framleiða kjöt verður hærri, aðallega vegna fæðiskostnaðar. Á seinni hluta næsta áratugar mun verð á fiski síðan hækka umfram verð á kjöti sem mun aftur draga úr mismuni í neyslu að einhverju leyti. Fiskveiðar munu skv. spánni aukast um 5% á meðan fiskeldi mun aukast um 35% á tímabilinu. Þá er gert ráð fyrir að verð á mjöli og lýsi muni hækka fram til ársins 2022 með aukinni eftirspurn auk þess sem hægja mun á aukningu í framleiðslu.

Hér má sjá spá um þróun fiskverðs (vísitala) á tilteknum flokkum fisks og fiskafurða að mati OECD og FAO (Matvælastofnun Sameinuðu þjóðanna):

Tafla yfir þróun verðs á fiski og fiskiafurðum

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Eldi	100	100	95	92	92	93	99	100	100	101
Afli	100	102	100	99	101	102	106	108	109	111
Markaðsverð	100	100	95	93	92	94	99	100	101	102
Mjöl	100	98	82	84	87	88	99	93	94	97
Lýsi	100	96	91	91	93	95	105	98	100	101

Spá um breytingar á verðvísitölu afla á betur við um verð á íslenskum sjávarafurðum þar sem verð á eldisafurðum kemur sterkt inn í átlaða verðþróun á seldum sjávarafurðum. Spá um breytingar á verðvísitölu mjöls og lýsis myndar góðan spágrundvöll um verðþróun bræðsluafurða.

Verð og gengi

Eins og sjá má af umfjöllun um tekjur hafna hafa tekjur af aflagjaldi hækkað. Hækkunina má að miklu leyti rekja til gengislækkunar í kjölfar hrunsins 2008 en einnig mikillar hækkunar á verði sjávarafurða síðustu tvö árin. Fróðlegt er að bera saman breytingar aflagjaldsins milli ára annars vegar og hækkun frá því fyrir hrun hins vegar.

Tafla sem sýnir hækkun aflagjalds 2007-2014

2007-2009 hækkar aflagjald um 50,1%	-
2007-2010 hækkar aflagjald um 73,1%	2009-2010: hækkun um 15,3%
2007-2011 hækkar aflagjald um 107,0%	2010-2011: hækkun um 19,6%
2007-2012 hækkar aflagjald um 113,7%	2011-2012: hækkun um 6,2%
2007-2013 hækkar aflagjald um 114,6%	2012-2013: hækkun um 0,8%
2007-2014 hækkar aflagjald um 104,2%	2013-2014: lækkun um 9,1%

Hækkunin er áberandi mest frá 2007-2011.

Tafla sem sýnir vöruviðskiptavog Seðlabankans um útflutning

	Vöruviðskiptavog útflutnings	Vísitala m. v. 2007	Breyting milli ára
Janúar 2007	334,9831	100,00	-
Janúar 2008	337,5101	100,75	0,75
Janúar 2009	573,6909	171,26	69,98
Janúar 2010	630,8206	188,31	9,96
Janúar 2011	562,9714	168,06	-10,76
Janúar 2012	583,5888	174,21	3,66
Janúar 2013	620,0537	185,10	6,25
Janúar 2014	562,1143	167,80	-9,34
Janúar 2015	560,9422	167,45	-0,21

Gengi krónunnar hefur mikil áhrif á aflaverð. Það sem af er þessu ári hefur gengi íslensku krónunnar hækkað á mælikvarða vöruviðskiptavogar útflutnings um tæplega 6,5%. Sé lítið til þess að aflagjöld fylgja verði afla sem aftur er seldur á alþjóðlegum mörkuðum munu aflagjöld lækka sem nemur styrkingu gengisins. Hækkun á ýmsum rekstrarþáttum fylgir hins vegar almennu verðlagi innanlands.

Í kjölfar hrunsins veiktist raungengi íslensku krónunnar. Gengið hefur síðan styrkst. Hér á landi hefur verðlag hækkað en gengið breyst lítið síðan í kjölfar hrunsins. Eins og fram hefur komið hækkaði aflagjald til íslenskra hafna vegna þess að gengi lækkaði og því fengu þeir sem fluttu út fisk, sem og hafnir hærri tekjur af sömu umsetningu. Áhugavert er að skoða hvort tekjur hafna af aflagjaldi hafi færst nær því sem þær voru fyrir hrún. Það er hægt að sjá með því að skoða breytingar á raungengi íslensku krónunnar. Vísitalan er sett í 100 í janúar 2000. Í töflunni sést vísitalan í janúar á hverju ári frá 2000.

Tafla yfir breytingu á raungengi krónunnar frá 2000-2015

Ár	Vísitala	Breyting %
2000	100,0	-
2001	92,7	-7,3
2002	86,3	-6,9
2003	95,4	10,5
2004	96,9	1,6
2005	106,2	9,6
2006	117,5	10,6
2007	102,3	-12,9

2008	103,9	1,6
2009	71,2	-31,5
2010	68,1	-4,4
2011	75,1	10,3
2012	75,3	0,3
2013	72,7	-3,5
2014	82,5	13,5
2015	83,9	1,7

Í október 2015 var raungengisvísitalan áætluð 91,5. Gengi hafði samkvæmt því styrkst um u.þ.b 9,1% frá því í upphafi árs 2015. Frá því í janúar 2000 til janúar 2015 hefur gengið veikst um 16,1%.

Vöruflutningar um hafnir og landaður afli

Vöruflutningar

Í viðauka V má sjá breytingar á lönduðum afla eftir höfnum frá 2007–2014. Í eftirfarandi töflu má sjá þróun í vöruflutningum um hafnir á Íslandi frá 2008–2014.

Tafla yfir vöruflutninga um hafnir 2007-2014

	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Losun/lestun tonn
2014	2.312.219	4.361.875	6.674.093
2013	2.420.063	4.362.255	6.782.318
2012	2.300.037	4.088.796	6.388.833
2011	2.023.146	4.081.960	6.105.106
2010	2.061.234	3.939.922	6.001.156
2009	2.182.139	4.018.491	6.200.630
2008	2.127.795	4.431.940	6.559.736
2007	1.766.120	4.381.172	6.147.291

Magn frá höfn hefur aukist um sem nemur 30,9%. Magn til hafnar hefur dregist saman um 0,4%. Samtals er aukning á fluttum vörum um 8,6%.

Sé aftur á móti litið til skiptingar á fluttu magni milli hafna má sjá eftirfarandi niðurstöðu fyrir árið 2014.

Tafla yfir skiptingu vöruflutninga milli hafna árið 2014

	Frá höfn tonn	% af heild	Til hafnar tonn	% af heild	los/lest tonn	% af heild
3 stærstu						
Faxaflóahafnir	962.903		2.234.502		3.197.405	
Fjarðabyggð	552.535		881.135		1.433.669	
Hafnarfjrhöfn	275.294		646.619		921.913	
3 stærstu alls	1.790.732	77,4	3.762.256	86,3	5.552.987	83,2
7 næstu						
Reykjaneshöfn	35.687		250.812		286.499	

Hsaml Norðurlands	70.141		140.634		210.775	
Vestmannaeyjahöfn	83.321		22.957		106.278	
Þorlákshöfn	70.872		22.517		93.389	
Seyðisfjarðarhöfn	38.501		20.470		58.971	
Hsj Vesturbyggðar	47.368		5.738		53.106	
Vopnafjarðarhöfn	47.070		5.684		52.754	
7 næstu alls	392.961	17,0	468.812	10,7	861.772	12,9
10 stærstu alls	2.183.693	94,4	4.231.068	97,0	6.414.759	96,1
Aðrar hafnir	128.526	5,6	130.807	3,0	259.334	3,9
Alls	2.312.219		4.361.875		6.674.093	

Eins og sjá má af töflunni fara vöruflutningar að mestu um fáar hafnir.

Afli og aflaverðmæti

Sem þekkt er miðast gjaldtaka hafna af lönduðum afla við verðmæti aflans. Þrjár helstu viðmiðanirnar eru endanlegt verð á frystum fiski, verðlagsráðsverð á fiski sem landað er til fiskvinnslu í eigu útgerðar og verð á fiskmarkaði. Nokkur munur er á verðmætum eftir því hvaða viðmiðun gildir.

Í töflunni hér á eftir má sjá þróun í lönduðum afla í tonnum.

Tafla yfir þróun afla eftir tegundum 2007-2014

	Botn- fiskur *	Rækja/ humar	Síld	Loðna og kolmunni	Annar afli	Samtals afli
2007	466.999	34.436	324.485	594.155	78.837	1.498.912
2008	478.326	41.357	383.776	508.479	1.127	1.413.065
2009	492.894	29.618	336.664	311.592	1.243	1.172.012
2010	455.047	35.495	255.335	395.573	2.620	1.144.071
2011	433.742	32.493	203.274	556.720	5.333	1.231.561
2012	441.728	26.871	193.021	842.693	6.338	1.510.651
2013	482.200	24.673	157.492	765.517	0	1.429.882
2014	448.051	25.089	157.895	536.500	0	1.167.535

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, ufsi, karfi, steinbítur, langa, gulllax, grálúða, skarkoli og annar botnfiskur.

Eins og sjá má hefur botnfiskaflí dregist saman á tímabilinu um 4,1%. Rækju- og humaraflí hefur minnkað um 27,1% og loðnu- og kolmunnaafli hefur dregist saman um 9,7%. Síldaraflinn hefur þó dregist mest saman á tímabilinu eða um 51,3%.

Aðra sögu er aftur á móti að segja af aflaverðmæti. Í töflunni hér á eftir má sjá þróun þess á árunum 2007-2014.

Tafla yfir þróun aflaverðmætis frá 2007-2014.

	Aflaverðmæti í þús. kr.
2007	85.599.458
2008	105.907.779
2009	115.453.808

2010	132.979.107
2011	161.939.090
2012	166.622.810
2013	159.223.661
2014	144.350.750

Þrátt fyrir samdrátt í afla hefur aflaverðmæti aukist um 68,6% frá 2007-2014 og þá vegna gengisbreytinga.

Eins og sjá má er aflaverðmæti misskipt á milli hafna:

Tafla yfir skiptingu aflaverðmætis milli hafna árið 2014

	Aflaverðmæti Í þús króna	% af heild	Heildar- afl	% af heild
3 stærstu				
Faxaflóahafnir	21.327.441		131.243	
Fjarðabyggð	18.929.335		309.369	
Vestmannaeyjar	13.546.646		140.225	
3 stærstu alls	53.803.423	37,7	580.837	49,7
7 næstu				
Grindavík	9.536.521		47.912	
Hafnarsjóður				
Snæfellsbæjar	6.670.663		32.069	
Hafnir Fjallabyggðar	6.628.695		27.868	
Hafnarsjóður				
Ísafjarðarbæjar	6.550.679		28.249	
Hafnasamlag				
Norðurlands	5.615.367		27.253	
Hafnasjóður				
Dalvíkurbyggðar	5.489.435		24.428	
Skagafjarðarhafnir	5.104.934		18.962	
7 næstu alls	45.596.294	31,6	206.740	17,7
10 stærstu alls	99.399.716	68,9	787.577	67,5
Aðrar hafnir	44.951.033	31,1	379.958	32,5
Alls	144.350.750		1.167.535	

Af rúmlega 144 milljarða aflaverðmæti er 37,7% hjá þremur stærstu höfnunum. 31,6% aflaverðmætis fellur til hjá þeim sjö höfnum sem þar koma á eftir. Hjá tíu stærstu höfnunum falla því til 68,9% aflaverðmætis og 67,5% heildaraflans. Hjá þeim höfnum sem eftir eru, alls 25 hafnarsjóðum, fellur til 31,1% aflaverðmætisins og 32,5% heildaraflans. Í Viðauka V má sjá afla og verðmæti hans eins og honum hefur verið landað frá 2007-2014.

Ýmis málefni hafna, m.a. málaflokkar annarra ráðuneyta

Sorphirða

Með lögum um breytingu á lagaákvæðum um losun og móttöku úrgangs frá skipum (EES-reglur, innleiðing), nr. 60/2014, er höfnum gert að sjá til þess að móttaka og meðhöndlun úrgangs og farmleifa uppfylli ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2000/59/EB, um aðstöðu í höfnum til að taka á móti úrgangi skipa og farmleifum.

Með tilskipun 2000/59/EB voru gerðar breytingar á sorphirðumálum í Evrópu-sambandinu. Útgerðum var gert að greiða fyrir sorp sem skip komu með að landi óháð því hvort þau kæmu með sorp eða ekki. Með því var ætlunin að eyða hvata útgerðarmanna til að láta áhafnir losa sorp í hafið. Með lögunum eru lagðar auknar skyldur á hafnir, einkum er varðar gjaldtöku og yfirferð yfir tilkynningar um úrgang og farmleifar.

Lögin tóku gildi 31. desember 2014 og fela í sér breytingar á lögum nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda og hafnalögum nr. 61/2003. Í reglugerð nr. 1200/2014 um móttöku á úrgangi og farmleifum frá skipum og reglugerð nr. 1201/2014 um gjaldtöku í höfnum vegna losunar, móttöku, meðhöndlunar og förgunar úrgangs og farmleifa frá skipum eru ákvæði laganna um móttöku á úrgangi útfærð nánar.

Hafnir geta gert samninga við vottuð fyrirtæki í sorphirðu um að þau sjái um móttöku og förgun sorps með viðurkenndum hætti á kostnað þess sem kemur með sorpið í land en hafnirnar eiga að innheimta lágmarksgjald vegna móttöku á úrgangi frá skipum.

Öll skip, að undanskildum fiskiskipum, skemmtibátum sem og farþegaskipum sem taka 12 farþega eða færri, verða að tilkynna fyrir komu til hafnar hve mikið sorp þau hafa um borð, hve mikið þau ætla að setja í land af sorpi, hve stóra sorpgeymslu þau hafa og hvar þau ætla að losa næst sorp. Eigendur smábáta eru því undanþegnir þessari skyldu en ætlast er til að þeir noti almenna aðstöðu til sorplosunar á hafnarsvæði.

Umstang hafna í þessum efnum felst í að taka á móti tilkynningum, fylgjast með að allt sé í lagi, gera skýrslu á hverju ári til Umhverfisstofnunar og sjá til þess að viðurkennt sorphirðufyrirtæki sé tiltækt við höfnina. Þá gerir Umhverfisstofnun könnun á því að umsjón hafnaryfirvalda sé í samræmi við lög og reglugerðir og greiða hafnir fyrir þá úttekt.

Vigtun afla

Um vigtun sjávarafla fer skv. lögum um umgengni um nytjastofna sjávar, nr. 57/1996, og reglugerð um vigtun og skráningu sjávarafla, nr. 224/2006. Höfnum er skylt að vigta sjávarafla og skrá í skráningarkerfi Fiskistofu. Afli er vigtaður á hafnarvog við löndum af löggiltum vigtarmönnum hafnarinnar. Hann er síðan vigtaður að nýju af löggiltum vigtarmönnum fiskmarkaða eða kaupanda og er vigtarmönnum hafnar gerð grein fyrir þeirri niðurstöðu. Það er síðan sú þyngd sem fer í tölvukerfi Fiskistofu og er notuð við stjórn fiskveiðikerfisins.

Hafnir eru skyldaðar samkvæmt lögunum til að sjá um kerfið og þurfa að hafa til þess aðstöðu, vog, húsnæði og skrifstofuaðstöðu. Þær innheimta vigtargjöld sem standa undir hluta þess kostnaðar sem af umsýslunni hlýst. Þá þarf höfnin að hafa löggilta vigtarmenn í starfi. Starfsmenn hafnanna þurfa að fylgjast með að allt gangi eins og ætlast er til, m.a. að upplýsingar berist frá kaupendum og fiskmörkuðum, innheimta vigtargjöldin og reikningsfæra, auk annars. Rétt er að taka fram að hafnir fá jafnframt greiðslu skv. lögum um

veiðieftirlitsgjald, nr. 33/2000. Samkvæmt þeirri heimild er innheimt 50 þús. kr. gjald á hvert útgefið strandveiðileyfi. Andvirðinu er síðan er úthlutað til hafnanna í hlutfalli við landaðan afla.

Rafmagn

Í reglugerð um brennisteinsinnihald í tilteknu fljótandi eldsneyti, nr. 124/2015, er fjallað um að til að stuðla að bættum loftgæðum og draga úr mengun skuli skip sem liggja við bryggju nota rafmagn úr landi í stað skipaeldsneytis eftir því sem kostur er. Sé ekki möguleiki á að nota rafmagn úr landi skulu skip sem liggja við bryggju ekki nota skipaeldsneyti með meira brennisteinsinnihald en 0,1% (m/m).

Reglugerðin er sett með stoð í efnalögum, nr. 61/2013, og lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda, nr. 33/2004. Með reglugerðinni eru innleiddar eftirtaldar gerðir Evrópu-sambandsins um efnið: Tilskipun 93/12/EBE um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um brennisteinsmagn í tilteknu fljótandi eldsneyti, tilskipun 99/32/EB um að draga úr magni brennisteins í tilteknum tegundum fljótandi eldsneytis og breytingu á tilskipun 93/12/EB, tilskipun 2005/33/EB um breytingu á tilskipun 99/32/EB um að draga úr magni brennisteins í tilteknum tegundum fljótandi eldsneytis og tilskipun 2012/33/ESB um breytingu á tilskipun ráðsins 99/32/EB um að draga úr magni brennisteins í tilteknum tegundum fljótandi eldsneytis.

Í grundvallaratriðum snýst málið um að draga úr notkun ljósavéla skipa í höfnum með því selja rafmagn frá landi.

Boðið er upp á rafmagn í flestum höfnum hér á landi og viðskiptavinir greiða fyrir notkunina. Kostnaðurinn er falinn í orkunni sjálfri, rafkerfi og tengibúnaði hafnanna. Þar er um verulegan fjárfestingakostnað að ræða. Með stækkandi skipum og þeirri kröfu að sem flest skip geti nýtt landrafmagn er þörf á verulegri styrkingu þessara kerfa. Í Evrópu og Ameríku hefur uppbygging slíkra kerfa verið styrkt af opinberum aðilum.

Umhverfismál

Umhverfismál hafa orðið fyrirferðarmeiri þáttur á flestum sviðum á undanförunum árum. Hafnir eru þar engin undantekning. Eins og nánar er komið inn á hér í skýrslunni snertir þetta m.a. móttöku á sorpi frá skipum, dýpkun og losun dýpkunarefna í hafið, hljóðvist, fyrirsþurnarskyldum eða umhverfismatsskyldum framkvæmdum og sölu á rafmagni til skipa í höfn. Með aukinni ferðamennsku og siglingum þeim tengdum eru einnig vaxandi kröfur til umhverfis hafna og um aðgengi almennings.

Til viðbótar má nefna atriði eins og að fyrirtæki, þ.m.t. tilteknar hafnir, sjái sér hag í að setja sér stefnu í umhverfismálum og koma sér upp gæðavottuðu umhverfisstjórnunarkerfi. Í samræmi við það er unnið í málum eins og að vakta og tryggja að hafnir hafi sem minnst neikvæð áhrif á umhverfi sitt. Hjá Faxaflóahöfnum sf. er unnið að því að fá vottun á umhverfis- og öryggismálum.

Verndarmál - Siglingavernd

Um siglingavernd gilda lög nr. 50/2004 en með þeim var innleidd reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 725/2004 frá 31. mars 2004 um að efla vernd skipa og hafnaraðstöðu. Með lögum 15/2007 var innleidd tilskipun 2005/65/EB frá 26. október 2005 um að efla hafnavernd. Nánar er síðan kveðið á um útfærslu siglingaverndar í reglugerð um framkvæmd siglingaverndar, nr. 265/2008.

Siglingavernd felst í því að gera fyrirbyggjandi ráðstafanir til að vernda sjóflutninga, skip, hafnir, farm, útgerðir og tengd fyrirtæki gegn hryðjuverkum eða ógn sem stafar af vísitandi ólögumætum aðgerðum. Markmiðum siglingaverndar er skipt í þrjá þætti: Skipavernd (e. ship security) eða vernd skipa, áhafna, farþega og farms, hafnavernd (e. port/port facility security) eða vernd hafnar/hafnaraðstöðu og loks farmvernd (e. cargo security).

Samgöngustofa vottar að skilyrði siglingaverndar hafi verið uppfyllt hjá höfnum hér á landi auk þess að sjá um eftirlit og úttektir. Úttektirnar taka meðal annars mið af reglugerðum Evrópusambandsins um siglingavernd. Eftirlitsstofnun EFTA hefur eftirlit með því að íslensk yfirvöld uppfylli kröfur siglingaverndar í samræmi við Evrópureglur og gerir reglulega úttektir á framkvæmd siglingaverndar, bæði hjá Samgöngustofu og einstaka höfnum.

Í upphafi er krafist áhættumats fyrir hverja hafnaraðstöðu fyrir sig og á grunni þess er síðan gerð verndaráætlun hafnaraðstöðu. Verndaráætlunin er síðan grundvöllur framkvæmdar siglingaverndar í viðkomandi hafnaraðstöðu/höfn, hvaða verndarástafanir eru gerðar þ.e. hvernig staðað er að afmörkun/lokun, aðgangsstýringu og eftirliti í viðkomandi hafnaraðstöðu og svo hvernig bregðast eigi við ef váatvik eiga sér stað. Ef um fleiri en eina hafnaraðstöðu er að ræða er einnig krafist áhættumats og verndaráætlunar fyrir höfnina í heild. Slík áætlun kveður á um heildarafmörkun hafnar (e. Port Boundaries), framkvæmd siglingaverndar fyrir höfnina í heild, tengingu og samskipti milli hafnaraðstaða.

Höfnum er skipt í mismunandi flokka eftir tegund starfsemi viðkomandi hafnar sem og tegund og fjölda skipakoma. Kröfur eru því meiri sem umferð skipa er meiri og er umfang eftirlits í samræmi við það. Sé ekki rétt og eðlilega að málum staðið getur það haft alvarlegar afleiðingar. Sem dæmi má nefna að komi skip til hafnar sem ekki hefur vottun og skipsstjórnendur hafa síðan ekki gert sérstakar ráðstafanir í kjölfarið kostar það meira umstang við að færa sönnur á vernd skipsins þegar næst er komið til hafnar. Þurfa þeir þá að gera grein fyrir því í komutilkynningu áður en komið er til næstu hafnar í öðru landi. Slíkt getur auðveldlega hindrað eðlilegar siglingar viðkomandi skips.

Fyrir smærri hafnir hleypur stofnkostnaður vegna verndamála á milljónum króna en í stærri höfnum á hundruðum milljóna króna, þ.e. gerð áætlana, byggingaframkvæmdir, öryggisbúnaður, girðingar, myndavélar, gæsla, viðhald, kostnaður vegna úttekta o.fl.

Strandsiglingar

Ríkisstyrktar strandsiglingar tíðkuðust áratugum saman hér við land. Þær miðuðust við að framleiðsluvörum væri safnað af landsbyggðinni til Reykjavíkur áður en þær voru fluttar utan. Vörur sem komu til landsins og áttu að fara út á land voru svo fyrst fluttar til Reykjavíkur og fluttar þaðan með skipum á áfangastað. Strandsiglingar í þessari mynd lögðust af árið 1992. Í kjölfarið var strandsiglingum sinnt af Eimskipi og Samskipum. Smám saman dró úr strandsiglingum og flutningar færðust á vegi. Er Kísilþörungaverksmiðjan við Mývatn var lögð niður árið 2004 lagði Eimskip niður strandsiglingar sínar og þar með lögðust strandsiglingar endanlega af hér við land. Reynt var að hefja strandsiglingar á ný, t.d. milli Vestfjarða og Reykjavíkur, en án árangurs.

Arðsemi strandsiglinga var reiknuð út og könnuð, bæði í tíð Kristjáns L. Möller samgönguráðherra og Ögmundar Jónassonar innanríkisráðherra. Síðar var það ákvörðun Ögmundar Jónassonar að bjóða út strandsiglingar haustið 2013. Í aðdragandanum hafði verið rætt við bæði Samskip og Eimskip um málið. Fram hafði komið að styrkur til þess sem

myndi taka að sér siglingarnar yrði töluverður. Skipafélögin tvö ákváðu síðan á grundvelli markaðssjónarmiða að hefja strandsiglingar áður en af útboði varð og hófust strandsiglingar að nýju í mars 2013. Bæði Eimskip og Samskip breyttu siglingakerfum sínum á þann veg að strandsiglingarnar voru tengdar siglingum félaganna til og frá landinu.

Þjónustan hefur aukist frá því sem upphaflega var áætlað. Eimskip notar nú þrjú skip í siglingarnar en hafði upphaflega tvö og samtvinnar nú kerfi sitt við þjónustu við Norður-Ameríku, Skandinavíu og Evrópu. Samskip nota nú tvö skip við strandsiglingar en höfðu upphaflega eitt í þessari þjónustu og tengir þær við áætlanir sínar til Evrópu.

Þær hafnir sem skip í áætlunarsiglingum koma reglulega til utan hafna Faxaflóahafna sf. eru m.a. Ísafjörður, Sauðárkrókur, Akureyri, Húsavík, Reyðarfjörður og Vestmannaeyjar. Eftir því sem viðkoma áætlunarskipa á fleiri hafnir hefur aukist hefur óskum um fleiri viðkomustaði fjölgað. Þar má nefna Tálknafjörð, Patreksfjörð, Vopnafjörð, Seyðisfjörð og Neskaupstað, svo nokkrir séu nefndir.

Þar sem strandsiglingar eru nú tengdar alþjóðlegum leiðum skipafélaganna og þjónustan er veitt með sömu skipum skiptir miklu máli að hafnir hérlendis, þar sem vilji er til að strandsiglingaskip komi við, geti tekið á móti og þjónustað þau skip sem notuð eru. Í dag er miðað við um 500-700 gámaeininga skip sem geta verið 130 m löng. Stundum eru notuð skip á milli 900 og 1.450 gámaeiningar að stærð og þau geta verið á milli 140 og 165 m löng. Í framtíðinni er ljóst að skip í þjónustu við Ísland og Norður-Atlantshaf munu fara stækkandi og djúprista þeirra vaxandi. Í öllu falli gætu skip sem þjóna Grundartanga, Helguvík, Akureyri og Reyðarfirði orðið 2.000 gámaeiningar en þau eru yfir 170 m að lengd og rista fullhlaðin meira en 10 metra.

Það eru fyrst og fremst vörur eins og aðföng og afurðir fyrirtækja sem fluttar eru með skipum. Þar með talið er frystur fiskur. Dagvara, þ.e. vörur með takmarkaðan endingartíma, eru fyrst og fremst fluttar með bílum. Ferskur fiskur er einnig fluttur með bílum til áframhaldandi flutnings með flugi. Mikið af ferskum fiski er jafnframt flutt með skipum. Mögulegt er að fram til ársins 2019 aukist hráefnis- og framleiðsluflutningar vegna stóriðju og fiskeldis umtalsvert. Það mun auka þörf á stærri skipum. Vöxtur af þessu tagi verður að líkindum aðallega í Sundahöfn, Helguvík, á Grundartanga, Patreksfirði, Húsavík og Reyðarfirði. Það er því eitt af stóru verkefnum í nánustu framtíð að lykilhafnir geti tekið á móti skipum af þessari stærð.

Hafnir eru misvel búnar til að taka á móti skipum sem henta til þessara flutninga. Nefna má atriði eins og að skjólgarða til að draga úr hreyfingum í höfnunum vantí, dýpi í höfnum er víða of lítið og snúningssvæði takmarkað, þrengsli í innsiglingum sem og höfnunum sjálfum koma í veg fyrir að hægt sé að athafna sig auðveldlega á skipunum, skortur er á nægilega öflugum krönum og dráttarbátum. Þegar erfitt er að treysta á að hægt sé að hafa viðkomu í höfnum verður erfiðara að halda áætlun. Skip hafa farið stækkandi á undanfórnum árum og sú þróun mun örugglega halda áfram á næstu áratugum. Strandsiglingakerfið er nú skoðað sem hluti af stærri heild, þ.e. millilandasiglingum. Verði ómögulegt að koma við á tilteknum höfnum með hliðsjón af ofangreindum þáttum munu hafnir detta út sem viðkomuhafnir nema notuð verði áfram minni og óhagkvæmari skip.

Hagkvæmni strandsiglinga skilar sér til landsbyggðarinnar á margan hátt. Í fyrsta lagi tengja þær fyrirtæki á landsbyggðinni beint við markaði erlendis. Kostnaður við strandflutninga er minni en við flutninga á vegum og öryggi flutninganna eykst. Í öðru lagi er um töluverðan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda að ræða þar sem siglingar draga úr

notkun flutningabíla. Reikna má með að skip mengi andrúmsloftið fimm- til sexfalt minna en flutningabílar m.v. hvert flutt tonn. Þá draga sjóflutningar úr viðhaldskostnaði við vegi.

Hafnamál tengd Evrópusambandinu.

Mikil umræða er um hafnamál innan Evrópusambandsins og Efnahags- og framfarastofnunar Evrópu. Í viðaukum II og III er að finna efni um hafnir frá þeim stofnunum.

Niðurlag

Hafnir landsins eru uppspretta atvinnulífs og forsenda vöruflutninga til og frá landinu. Hafnarsvæði eru fyrst og fremst atvinnusvæði og þannig mikilvægur þáttur í atvinnulífi byggðarlaga. Umsvif hafna ráðast af breytilegri starfsemi sem eigendur hafna hafa í fæstum tilvikum áhrif á. Hlutverk eigendanna er því að skapa þá aðstöðu sem hæfir umsvifunum. Á síðustu árum hafa orðið talsverðar breytingar í útgerð og fiskvinnslu sem hefur augljóslega haft áhrif á umsvif einstakra hafna til aukningar og samdráttar. Þar ræður mestu tilfærsla aflaheimilda í bolfiski á færri staði og samþjöppun í vinnslu uppsjávarfisks. Þá hefur togurum, bæði ísfisktogurum og frystitogurum, fækkað á síðustu árum. Þessi tilfærsla hefur eflaust leitt af sér aukna hagræðingu í útgerð og vinnslu sjávarafna en þróunin hefur aftur á móti leitt til þess að ýmsar hafnir hafa misst tekjur og standa eftir með vannýtt mannvirki. Á öðrum stöðum hafa aukin umsvif og stærri skip leitt til frekari framkvæmda. Þessari þróun verður ekki stýrt af opinberum aðilum með styrkjum til nýframkvæmda þar sem ekki er augljós þörf á nýjum mannvirkjum. Hafa verður í huga að hafnarmannvirki eru mjög dýr.

Vandi þeirra hafna sem hafa orðið fyrir samdrætti í starfsemi felst annars vegar í lægri tekjum og hins vegar í viðhaldsþörf vegna eldri mannvirkja. Í nýlegri breytingu á hafnalögum er gert ráð fyrir að unnt sé að veita höfnum styrki til niðurrífs mannvirkja og styrki til sameiningar við aðrar hafnir. Ekki hefur enn reynt á þetta ákvæði.

Þær hafnir sem aukið hafa hlutdeild sína í löndunum og vinnslu á fiski standa betur að vígi í viðhaldi, endurnýjun og nýframkvæmdum en ákvæði hafnalaga um styrki til nýframkvæmda miðast við að höfn hafi fjárhagslega burði til þess að standa undir þeim framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru.

Stefnumótun í málefnum hafna liggur fyrir á nokkrum stöðum. Um leið og hafnalög setja ramma utan um rekstur birtist í þeim stefna stjórnvalda. Með hafnalögunum sem sett voru 2003 var stefnan að gera hafnir sjálfstæðari í rekstri og að hafnarstjórnir tækju ákvarðanir um framtíð þeirra. Birtist þetta m.a. í breyttu rekstrarumhverfi, að setja þær í skattaumhverfi samkeppnisrekstrar (virðisaukaskattskyldu), með því að færa forræði yfir eigin gjaldtöku til hafna og með ákvæði um að viðskiptaáætlanir lægju fyrir við umsókn um greiðsluþátttöku ríkisins í hafnarframkvæmdum. Með síðustu breytingu var snúið aðeins af þessari braut til dæmis með því að auka mögulega greiðsluþátttöku ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum og draga þannig úr sjálfstæði hafnanna.

Nokkur stefnumótun felst í flokkun hafna, til dæmis í hafnir í grunnneti og utan þess. Sú flokkun hefur áhrif á hvernig t.d. vegtengingar eru við höfnina. Sömuleiðis felst stefnumótun í forgangs röðun greiðsluþátttöku ríkisins í hafnarframkvæmdum eins og birtist í samgönguáætlun. Loks hefur stefna stjórnvalda t.d. í málefnum Norðurslóða og atvinnuuppbyggingu áhrif á uppbyggingu og rekstur hafna.

Þegar horft er til hafna sem heildar þá hafa samtök hafna, Hafnasamband Íslands gætt hagsmuna þeirra og mótað stefnu í málefnum þeirra.

Mikilvægasta stefnmótunin í málefnum hafna er þó sú stefnumótun sem fram fer í hverri höfn um sig. Í henni setur hver höfn sér stefnu miðað við sitt nærumhverfi og framtíðarsýn.

Á síðustu árum hefur talsvert verið rætt um viðkvæma stöðu minni hafna og skuldsetningu nokkurra hafna, sem þýðir að þær geta ekki talist með sjálfbæran rekstur. Nefnt hefur verið að sameining geti verið mótvægisáðgerð þar sem sameining skilar væntanlega fjárhagslegri hagkvæmni. Þá hafa forsvarsmenn hafna nefnt að stíga þurfi næsta skref í samgönguáætlun og móta stefnu um hvaða hafnir eigi að vera lykilhafnir til framtíðar og hvernig megi styrkja stöðu þeirra þannig að reksturinn verði sjálfbær.

Helsta tekjumyndun hafna verður til af þeim umsvifum sem eru í löndun á afla eða vöruflutningum en viðlega skipa og komugjöld gefa af sér óverulegar tekjur. Kostnaður við umfangsmikið viðlegurými er borið uppi af framlagi ríkisins, aflagjöldum og vörugjöldum. Ef til vill liggur vandi margra hafna í því að með minnkandi umsvifum hefði í raun þurft að hækka gjöld af viðlegu skipa og einnig hjá þeim höfnum sem þurfa á miklu viðlegurými að halda án þess að þeir lengdarmetrar skili afla- eða vörugjöldum. Þá hafa hafnir almennt ekki tekið upp farþega gjöld þó svo að kostnaðarsamir lengdarmetrar í viðlegurými séu notaðir til farþegaflutninga vegna haftengdrar ferðapjónustu.

Þá má nefna að höfnum hefur tekist misjafnlega til við að skapa sér ný sóknarfæri en þó má sjá jákvæða þróun, t.d. í tengslum við komu skemmtiferðaskipa og haftengdrar ferðapjónustu. Hafnirnar eru því í ýmsum tilvikum að breytast úr atvinnuhöfn fyrir útgerð og flutninga í hafnir sem hafa aðráttarafl fyrir ferðamenn og almenning. Þetta hefur leitt til þess að þar sem umsvif eru mest hefur þurft að aðskilja hina hefðbundnu atvinnustarfsemi frá léttari starfsemi sem tengist almanna svæðum.

Í öllum höfnum er krafa um bætta aðstöðu og viðhaldsverkefni. Einhvern veginn hefur gjaldtaka hafna aldrei miðast við að tekjur af mannvirkjunum stæðu undir stofnkostnaði. Þó svo að það viðhorf hafi breyst. Þá hafa ekki orðið róttækar breytingar á gjaldskrá m hafna.

Í samgönguáætlun næstu ára má því halda fram að nauðsynlegt sé að taka tekjumyndun hafna, fjárfestingar, viðhaldsþörf og starfsemi þeirra til skoðunar og móta sýn til framtíðar. Mikilvægt er einnig að horft sé til raunverulegra verkefna sem geta skilað arði en minni tíma varið í fjárfrekar hugmyndir sem ekki eru byggðar á líkum á arðsemi, nema almanna-hagsmunir og staðhættir kalli á kostnaðarsamar áðgerðir til að tryggja samgöngur á sjó til viðkomandi staða.

Kjarni málsins felst e.t.v. í því að hér á landi verði hafnir sem hafi burði til að þróast og nýta þau tækifæri til atvinnusköpunar sem koma samfélaginu öllu til góða. Breyttar siglingaleiðir í Norðurhöfum og samstarf við Grænland og Færeyjar um nýtingu auðlinda í hafinu getur leitt til nýrra tækifæra sem eru nauðsynleg því hafa verður í huga að ekki er líklegt að auknar aflaheimildir muni einar sér geta staðið undir rekstri og uppbyggingu á þeim höfnum sem nú eru starfræktar. Öflug hafnaraðstaða sem tryggir samgöngur á sjó milli landshluta og á milli landa er undirstaða verulegs hluta efnahagslífs þjóðarinnar. Með markvissum áðgerðum og stefnu er mikilvægt að ná fram hagkvæmni í rekstri og arðsemi af framkvæmdum þannig að jákvæð áhrif á atvinnulíf og búsetuskilyrði verði sem mest.

Heimildir:

Úttekt og greining á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2007-2014.

Skýrsla OECD: The Competitiveness of Global Port-Cities, OECD (2014), The Competitiveness of Global Port-Cities, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-en>, ISBN 978-92-64-20526-0 (print), ISBN 978-92-64-20527-7 (PDF)

Nefnd um tillögur um hvernig bregðast megi við fjárhagsvanda hafna: samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytinu 18. desember 2009

Íslenskar hafnir og hafnargerð. Siglingastofnun: Kópavogur (2009), Kristján Sveinsson.

Viðmælendur:

Már Sveinbjörnsson hafnarstjóri Hafnarfjarðarhafnar

Björn Arnaldsson hafnarstjóri hafna Snæfellsbæjar

Helgi Laxdal Reykjavíkurhöfn

Hallur Árnason Reykjavíkurhöfn

Bergsteinn Ísleifsson Reykjavíkurhöfn

Gylfi Sigfússon forstjóri Eimskips hf.

Guðmundur Arnar Óskarsson forstöðumaður Samskipum hf.

Guðmundur Kristjánsson hafnarstjóri hafna Ísafjarðar

Jón L. Björnsson Ríkisendurskoðun

Bjarni Amby Lárusson Ríkisskattstjóra

Stefán Alfreðsson Samgöngustofu

Sæmundur Guðmundsson Ríkisskattstjóra

VIÐAUKAR

Viðauki I Kafli úr skýrslu nefndar um fjárhagsvanda hafna til Kristjáns L Möller samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra 2009.

8. Önnur atriði sem rædd hafa verið í nefndinni en ekki er gerð tillaga um

Til að bæta afkomu hafna hafa eftirfarandi aðgerðir verið ræddar í nefndinni:

- Niðurfærsla skulda og hagstæðari vextir.
- Fullnýting tekjustofna, þ.e. hækkun gjalda eins og gjaldskrá heimilar.
- Stofnun jöfnunarsjóðs hafna.
- Að auðlindagjald verði látið renna að hluta til hafna.
- Að hafa eina hafnareiningu um allan hafnarekstur á landinu.
- Að setja þak á skuldir hafna og gera sveitarsjóði að lækka skuldarnar ef þurfa þykir til að réttlæta styrk.
- Að skipta umræðunni upp í fortíðarvanda, þ.e. það sem gert hefur verið þegar og nútíðar og framtíðarfjárfestingar og byrja þannig upp á nýtt.
 - Taka upp umsýslugjald
 - Hækka aflagjald og vigtargjöld
 - Fiskistofa greiði fyrir aukinn kostnað vegna skráningar í aflakerfi og upplýsingar
 - Taka aftur upp sérstakt vörugjald og leggja í Hafnabótasjóð
 - Auðvelda höfnum að sameinast
 - Koma til móts við áföll sem hafnir verða fyrir

Ein lausn fyrir allar hafnir dugar ekki þar sem rekstur hafna er mismunandi. Um sérstakan jöfnunarsjóð hafna má nefna það sjónarmið hvort eðlilegt sé að færa fleiri hafnir að hungurmörkum með tilfærslu fjármuna og halda þeim þar. Ekki sist þegar litið er til þess að svipuð sjónarmið um fjárskort í rekstri hafna og slæma afkomu þeirra má lesa úr fylgiskjölum með lagafrumvörpum um hafnir frá því fyrstu hafnalögin voru sett fyrir áratugum síðan. Afkoma margra hafna hefur því verið slæm lengi.

Langur tími getur liðið frá því forsendur fyrir starfsemi hafna hverfa þar til starfsemi er hætt. Erfitt er að taka miðlæga ákvörðun um að láta hafnir hætta starfsemi og því jafnan beðið eftir því að sjálfhætt yrði. Til að auðvelda þetta mætti breyta aðstæðum þannig að menn geti breytt eðli hafna og einnig lokað þeim.

Þá var rætt um hvort rétt væri að hafa mismunandi styrkhlutfall sem ívilnaði þeim höfnum sem eru með lakari hafnaskilyrði og þurfa að ráðast í kostnaðarsama skjólgarða eða viðhaldsdýpkanir.

9. Niðurstöður

Með vísan í umfjöllun nefndarinnar má sjá að vandi hafna liggur í eftirfarandi atriðum:

- Of miklum skuldum
- Of lágum tekjum
- Að tekjustofnar séu ekki fullnýttir
- Niðurskurður þorskkvóta
- Fækkun hafna sem hafa tekjur af afla og vöruflutningum
- Sjóflutningar hafa verið lagðir af
- Endurnýjun og viðhald hafna í lágmarki

Auk þess má nefna að áföll einstakra hafna hafa haft sitt að segja.

Hafnir hafa almennt lélegan rekstrargrundvöll og því ekki í umhverfi þar sem þær geta bætt afkomu sína, þ.e. aukið tekjur eða deilt kostnaði af rekstri með því að finna samlegð með öðrum rekstri. Um það bil 80% hafna eru reknar með tapi. Nokkrar hafnir hafa góða afkomu og eru það í flestum tilfellum hafnir sem byggja afkomu sína að miklu leyti á vöruflutningum. Svo virðist vera að mikil skuldsetning hafna og þar með háar vaxtagreiðslur skýri að miklu leyti þessa slæmu afkomu.

Af umfjölluninni má einnig sjá þá þróun sem leitt hefur til þess ástands sem hafnir búa nú við og hvaða líkur eru á að staðan breytist. Þá er með vísan til umfjöllunar um hafnalög og þróun þeirra augljóst að hafnir hafa flestar lengst af búið við fjárhagserfiðleika.

Hagfræðistofnun hefur komist að þeirri niðurstöðu að sjóflutningar greiði mun meira en jaðarkostnað fyrir þjónustu hafna, öfugt við flutninga á vegum, sem greiða ekki jaðarkostnað að fullu. Ein ástæðan fyrir bágrri afkomu flestra hafna landsins samkvæmt þessu er að gjaldtaka af vöruflutningum á sjó og landi er mismunandi. Ekki liggur fyrir nákvæmlega hve mikið hvor flutningaaðferðin kostar þegar allt er reiknað og eru ýmsar tölur nefndar í því samhengi.

Ef ekkert verður gert má gera ráð fyrir þessum afleiðingum:

- Margar hafnir munu lenda í enn frekari fjárhagsvandráðum á næstu árum.
- Skuldir hafna munu sennilega lenda á sveitarsjóðum en sveitarfélögin gætu þurft að leita aðstoðar ríkisvaldsins vegna þeirra.
- Vart verður um að ræða nýsköpun í þeim höfnum sem eiga í efnahagslegum vandræðum og viðhald og endurnýjun hafnarmannvirkja verður í lágmarki.

Á grunni þess sem fram hefur komið hefur nefndin ákveðið að gera eftirfarandi tillögur til ráðherra um leiðir til að bæta fjárhagsstöðu hafna, en eins og fyrr segir er vandi þeirra tilkominn af fleiri en einni ástæðu:

- Að eftirlitsnefnd með fjármálum sveitarfélaga verði falið að hafa sérstakt eftirlit með rekstri hafna enda oft um veigamikinn hluta af rekstri sveitarfélaga að ræða. Nefndin hafi vald til að breyta gjaldskrá hafnar þannig að hún verði rekstrarhæfari.

- Ljóst er að samkeppni milli hafna er ekki virk þar sem gjaldskrá hafna er ekki ákvarðandi varðandi það hvar útgerðaraðili landar aflanum eða hvar vörum er skipað upp eða út. Því er það ekki grundvöllur fyrir hafnalögum að vísa í samkeppnisviðhorf. Endurskoða ber því hafnalögin, eða eftir atvikum önnur lög sem um þetta efni gilda, í samræmi við það viðhorf að ekki er um virka samkeppni að ræða á milli hafna.

- Í framhaldi af að samkeppni er ekki virk á milli hafna þá verði tekin upp lágmarksgjaldskrá fyrir hafnir fyrir aflagjald og vörugjöld sem eru helstu tekjuliðir hafnarsjóðanna. Það er ljóst að þegar saga hafna er skoðuð þá virðist vera að hafnarsjóðir hafi farið illa þegar gjaldtaka var frjáls eins og hún var til ársins 1967. Að beiðni Hafnasambandsins á þeim tíma var farið fram á að gjaldskrá yrði samræmd. Á því ári voru sett lög sem kváðu á um lágmarksgjaldskrá. Það fyrirkomulag gildi til ársins 2003. Við lagabreytinguna var ekki fjallað mikið um afkomu hafnarsjóða enda staða þeirra flestra töluvert betri en hún er í dag. Frá þeim tíma til dagsins í dag hefur staðan versnað. Því má ætla að frjáls gjaldtaka henti ekki hafnarsjóðum. Svo virðist vera að hin frjálsa gjaldtaka hafi þrýst gjaldskrár hafna niður og stuðlað að þeirri bágu efnahagslegu stöðu þeirra sem við blasir.

- Að aflað verði ótvíræðra heimilda til að aflagjald verði innheimt með óbreyttum hætti og að tryggt verði að slík innheimta brjóti ekki í bága við lög.

- Kostnaðarþættir sem lagðir hafa verið á hafnir af hálfu ríkisvaldsins, svo sem eins og vegna vigtarskyldu, verði bættir að fullu og að tekið verði tillit til kostnaðar þegar sambærilegar skyldur verða lagðar á hafnir í framtíðinni.

- Auðveldað verði að taka upp verkaskiptingu á milli hafna eða úrelða þær eftir því sem við á t.d. í sambandi við sameiningu sveitarfélaga. Þar sem hafnir taka upp samstarf eða sveitarfélög sameinast veiti ríkisvaldið styrk, með því að bæta skuldastöðu viðkomandi hafnarsjóða, gegn því að komið verði á verkaskiptingu eða sérhæfingu hafna innan sveitarfélagsins í þeim tilgangi að minnka fjárfestingu og auka hagkvæmni í rekstri.

- Lagt er til að hafnir sem hafa haft neikvæða afkomu samfleytt í 5 ár eða lengur og hafa samdrátt í starfsemi fái ekki styrk, nema til að úrelða og/eða endurbyggja mannvirki.

- Styrktarprósentu til hafnarframkvæmda vegna fiskihafna verði breytt þannig að allar hafnir og allar hafnarframkvæmdir verði styrktar með sömu hlutföllum að undanskildum höfnum sem bera sig sjálfar og eru utan byggðarsvæða skv. ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA. Lagt er til að allar framkvæmdir þ.e. nýbyggingar og endurnýjun hafnamannvirkja, stofn- og viðhaldsdýpkanir og dráttarbátar njóti styrkja sem nema 60% af kostnaði frá ríkissjóði. Þetta er grundvallarbreyting frá núgildandi lögum þar sem ekki væri verið að styrkja litlar hafnir sem eiga takmarkaða framtíð á kostnað þeirra sem stærri eru heldur að gefa öllum sama tækifærið til að þróast fyrir utan þær hafnir sem eru fjárhagslega sjálfstæðar vegna góðrar afkomu.

- Veittir verði úreldingarstyrkir til að úrelða stakar hafnir með yfirtöku skulda viðkomandi hafna eða að úrelða stök hafnamannvirki með tilliti til breytts hlutverks viðkomandi hafnar.

- Hafnamannvirki sem eingöngu eru ætluð til samgangna eins og ferjubryggjur verði styrktar að fullu af ríkisvaldi og í eigu þess. Samin verði sérstök gjaldskrá fyrir ferjur sem taki á öllum rekstrarkostnaði þeirra.

- Að reiknað verði út hver kostnaður er við landflutninga, þ.e. hvaða kostnaðar- auki er fylgjandi þeim í vegagerð og viðhaldi vega. Þannig megi meta með meiri nákvæmni hagkvæmni þess að færa flutninga af vegum á sjó.

- Þá vekur nefndin athygli á því að bráðabirgðaákvæði við 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003, fellur niður í árslok 2010. Samkvæmt því er heimilt að styrkja framkvæmdir sem komnar eru á samgönguáætlun en eru ekki hafnar til loka þess árs. Nefndin leggur til að bráðabirgðaákvæðið verði framlengt um tvö ár til viðbótar, ekki síst í ljósi núverandi efnahagsástands sem gerir höfnum, eins og öðrum, erfitt um vik að ráðast í kostnaðarsamar framkvæmdir.

Meginniðurstaða nefndarinnar er í reynd sú að brýnt sé að endurskoða grunn- forsendur hafnalaganna frá 2003 þar sem þær samkeppnisforsendur sem löggin byggjast á eiga vart við rök að styðjast. Slík endurskoðun myndi hafa verulegar breytingar á lögnum í för með sér samanber einstakar tillögur hér að ofan.

VIÐAUKI II - Skýrsla OECD: The Competitiveness of Global Port-Cities

Þegar rætt er um stöðu hafna á Íslandi er fróðlegt að líta til hafna í öðrum löndum. OECD gaf út skýrslu á árinu 2014 þar sem fjallað var um hafnir og hvernig ætti að reka þær þannig að samfélagið hefði af þeim hag. Eftirfarandi eru meginályktanir skýrslunnar.

Almennt

Alheimsvæðingin er eitt af aðaleinkennum okkar tíma. Hún skapar efnahagslegan vöxt og hefur áhrif á lífsgæði. Hafnir leika þar lykilhlutverk en um 90% af öllum vöruflutningi fer um hafnir. Margar hafnir eru í borgum og afkoma beggja því samvinnuð að einhverju marki. Sumar hafnarborgir hafa náð að nýta hafnir sínar til að hafa af þeim efnahagslegan ávinning. Öðrum borgum hnignar þrátt fyrir að hafnirnar blómstri. Í mankynssögunni er fjöldinn allur af dæmum um borgir sem hafa vaxið og dafnað vegna hafnanna. Spurningin er hvort það geti einnig orðið raunin í dag; hvort hafnir geti orðið efnahagslegur drifkraftur fyrir þéttbýlissvæði. Hafnir hafa í för með sér sérstakar aðstæður sem bregðast þarf við svo sem í tengslum við landnotkun og umhverfismál. Hafnir hafa mótað stefnu hver með sínum hætti. Spurningin er því hvaða leiðir hafa þær borgir valið sem hafa náð árangri og hvað má læra af reynslunni. Í skýrslunni er veitt innsýn í þetta efni auk atriða eins og áhrif hafna á hafnarborgir, stefnumótun fyrir hafnir til að gera þær samkeppnishæfari og hvernig á að auka jákvæð staðbundin áhrif hafna og milda neikvæð áhrif þeirra.

Hagsæld frá höfnum

Tengslin milli hagsældar hafna og borga hafa veikt frá því sem áður var. Efnahagslegur ábati af rekstri hafna dreifist oft til annarra staða en þar sem höfnin sjálf er en neikvæð áhrif eru staðbundin. Hvernig hægt er að draga úr neikvæðum áhrifum hafna og auka áhrif hafna á hagsæld borga er viðfangsefni skýrslunnar.

Vel rekin höfn hefur í för með sér margskonar ábata. Nefna má lægri kostnað við viðskipti, meiri virðisauka og meiri atvinnu auk þess að draga til sín margskonar starfsemi. Sett er fram sú fullyrðing að eins tonns aukning í flutningum um hafnir hafi í för með sér virðisauka upp á um 100 Bandaríkjadali. Aukning sem nemur einni milljón tonna í

flutningum um hafnir hefur verið talin auka atvinnu um sem nemur 330 störfum. Þessu til viðbótar eiga hafnir mikinn þátt í nýsköpun á ýmsum sviðum tengdum hafnamálum og siglingum. Hafnir eru gáttir og jákvæð áhrif vel rekinnar hafnar eru víða. Sem dæmi má nefna að samskipti og samningar þeirra sem sjá um flutninga og þeirra sem láta flytja fyrir sig geta verið gerðir fjarri höfn. Því stærra hlutverk sem höfnin leikur í hagkerfi samfélags því meira dreifast áhrifin.

Neikvæð áhrif hafna

Neikvæð áhrif hafna, sem aðallega eru umhverfisleg, tengjast notkun lands og umferð í tengslum við flutninga um höfn. Eftir sem áður er nálægð hafnar við megin markaðssvæði mikilvæg til að lágmarka umhverfisáhrif. Losun gróðurhúsalofttegunda frá siglingum hefur áhrif víða en áhrif eins og hávaði, ryk, önnur loftmengun, vatnsgæði, umferðarteppur og landnotkun eru bundin við hafnarsvæðið og nágrenni. Það er sem sagt ójafnvægi milli þess hvernig jákvæðir og neikvæðir fylgifyiskar hafna dreifast og það er einmitt það sem leiðtogar hafnarborga þurfa að takast á við.

Að auka jákvæð áhrif hafna

Hafnir verða að vera samkeppnishæfar eigi hafnarborgir að hafa af þeim hag. Virðisauki af hafnarstarfsemi og atvinnu í tengslum við þær er sterklega tengdur hagsæld í borgum. Með því að bæta tengsl sín við siglingar, bæta eigin starfsemi og bæta tengsl við upplönd sín geta hafnir aukið samkeppnishæfni sína. Stefna í umhverfismálum og hvatakerfi hafa dregið úr neikvæðum áhrifum á umhverfi, stefna í flutningamálum við hafnir hefur mildað umferðarteppur og flutningur hafna hefur losað land fyrir annars konar starfsemi.

Grundvallaratriðið fyrir hafnir er hvernig hægt sé að fá meiri verðmæti til hafnastaðanna sjálfra af hafnarstarfseminni. Í þeim efnum eru til þrjár aðferðir sem hægt er að nota til að auka hag borganna af starfseminni: Í fyrsta lagi klasar um hafnarþjónustu en slík starfsemi dregur til sín fjármögnunarfyrirtæki, ráðgjafarþjónustu og verkfræðifyrirtæki. Í öðru lagi þróun iðnaðar sem helst á heima sem næst þeim stöðum þar sem aðföng berast að og afurðir eru fluttar frá á markað. Í þriðja lagi þróun hafnarstarfsemi í tengslum við þá starfsemi sem telst hafnsækin. Þessi atriði og útfærsla þeirra þarf að skoðast frá styrkleikum hvers staðar, hvernig standa eigi að þróuninni og hvaða iðnað og stuðningsstarfsemi eigi og þurfi að láða að. Mælt er með nokkrum aðferðum til að ná því markmiði að bæta hag hafna og nágrennis þeirra. Þar má nefna hvatakerfi, þjálfun og menntun, fyrirtæki sem finna, tengja og styðja þau fyrirtæki og starfsemi sem gagnast höfnum og nágrenni þeirra auk áætlana til að kynna málefnið og láða að sér fyrirtæki sem gefa mikinn virðisauka og geta gert hverja borg að alþjóðlegri þjónustumiðstöð fyrir siglingar.

Auk þess að fara að alþjóðlegum reglum um að draga úr umhverfisáhrifum siglinga ættu hafnir að setja sér reglur um að draga úr umhverfisáhrifum og heilsuspillandi áhrifum hafna. Slíkt mætti gera með því að reikna með umhverfiskostnaði við rekstur hafna sem og að láta þá greiða sérstaklega sem menga. Hvetja ætti til notkunar umhverfisvænna skipa. Áhrif hafna á umferð innan borga ætti að milda með betra skipulagi og stefnumótun, hvata til að dreifa umferðaralagi hvers dags svo sem aðgangsgjald að hafnarsvæði og gjaldi á umferðarþyngstu staðina. Að lokum er lögð sérstök áhersla á að aðgerðir styrki hverja aðra.

VIÐAUKI III HAFNAMÁL OG EVRÓPUSAMBANDIÐ

TEN-T Trans-European Transport Networks

Framkvæmdastjórnin setti fram fyrstu aðgerðaráætlunina í svokölluðum TEN, eða Trans-European Networks, árið 1990. Þær voru á nokkrum sviðum, þ.á.m. í fjarskiptum (eTEN) og orku, kallað TEN-E eða Ten-Energy auk samgangna Trans-European Transport Networks (TEN-T).

Í 28 aðildarlöndum Evrópusambandsins eru fimm milljónir kílómetra af vegum með bundnu slitlagi, meira en 215 þúsund kílómetrar af járnbrautum og 41 þúsund kílómetrar af skipgengum vatnaleiðum. Með TEN-T áætluninni á að ljúka 30 verkefnum sem skipta sköpum fyrir samgöngu og flutninga í Evrópu.

Með TEN-T átti að samhæfa endurbætur á aðal samgöngu- og flutningaæðum sambandsins á sviði járnbrauta, vega, skipgengra vatnaleiða, flugvalla og hafna auk þess að setja upp umferðarstjórnunarkerfi sem stuðlaði að samhæfðu kerfi flutninga þar sem auðvelt yrði að skipta frá einum flutningsmáta til annars. Ákvörðun um að hrinda TEN-T af stað var tekin af Evrópusambandinu árið 1996.

Ákvarðanir um TEN-T áætlunina hafa verið teknar inn í EES-samninginn en ekki innleiddar hér á landi, þar sem um samstarfsáætlun er að ræða en ekki bindandi gerðir sama eðlis og aðrar gerðir ESB. Ísland hefur tekið þátt í TEN-T samstarfinu og hér á landi eru skilgreind TEN-T mannvirki. Ísland tekur þó ekki þátt í fjárhagslegum hluta áætlunarinnar. Við þátttöku í þeim hluta þarf að taka þátt í kostnaði en mest allt það fé sem ráðstafað er í áætluninni fer til tiltekinna verkefna sem hafa það hlutverk að efla innri markað ESB. Metið var sem svo að kostnaður vegna áranna 1997-1999 yrði um 90 m.kr. vegna samgönguhlutans eingöngu.

- verkefni sem tekin eru á dagskrá innan TEN þurfa að skilgreinast sem *projects of common interest*.

- tryggja að verkefnið sé með þeim hætti að það nýtist sem hluti af þessu sameiginlega samgöngukerfi

Hugmyndir um TEN komu til á sínum tíma vegna þess að innri markaður ESB hefur ekki reynst fullkominn m.a. vegna þess að uppbygging samgöngu- og fjarskiptakerfisins var hönnuð og byggð upp í samræmi við þarfir einstakra þjóða á sínum tíma en þá voru aðildarríki ESB ekki eins háð hvort öðru viðskiptalega og nú er.

Afleiðing þessa er að mörg göt eru í samgöngukerfunum, dæmi má taka um hraðbrautir sem ná ekki yfir landamæri og símalínur sem geta ekki borið nauðsynlegan gagnaflutning. Tafir í umferð, flöskuhálsar, hlekkir sem vantar í vegakerfið o.fl. gera það að verkum að umferð verður samfélaginu dýr. Heildstætt samgöngukerfi Evrópu er því undirstaða og lífæð samkeppni og samkeppnishæfni fyrirtækja á svæðinu. Um er að ræða forgangsverkefni að mati ESB sem allir verða að koma að þ.e. stjórnvöld og einkageirinn. Annað af meginmarkmiðunum með þessu er að skapa ný störf bæði tímabundið og til lengri tíma. Um er að ræða þau verkefni sem talin eru hafa forgang í myndun samgöngukerfis fyrir ESB. Þessi verkefni eru hönnuð með þeim hætti að þeim er ætlað að falla saman á ákveðinn hátt. Þau eiga að færa Evrópu virkt samgöngunet lesta, skilvirkara vegakerfi og eiga flugvellir og hafnir að tengjast vel þeim svæðum sem þeim er ætlað að þjóna o.s.frv.

Hafnamál tengd Evrópusambandinu

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION COM(2013) 510 final Blue Belt, a Single Transport Area for shipping

Þrátt fyrir að flutningar á sjó séu ódýrari og hafi minni áhrif á umhverfið en aðrir flutningsmátar vantar mikið upp á að þeir séu nýttir til fullnustu. Engu að síður eru 74% af flutningum til Evrópusambandsins og frá því á sjó sem og 37% af flutningum innan þess.

Í grein 28 í sáttmálanum um framkvæmd Evrópusambandsins, TFEU, er kveðið á um frjálst flæði vöru innan tollasvæðis sambandsins. Engu að síður eru skip sem fara frá landhelgi eins ríkis til annars meðhöndluð eins og þau hafi farið út fyrir ytri landamæri sambandsins og skip sem sigla milli tveggja hafna tveggja aðildarlanda eru talin hafa farið út fyrir tollasvæði sambandsins. Því þarf að fara í gegnum tollaleg formsatriði tvisvar þegar siglt er á milli tveggja hafna, þ.e. bæði þegar farið er frá höfn og þegar komið er til hafnar að nýju þrátt fyrir að báðar hafnir séu á ESB svæðinu. Þetta skapar óhagræði fyrir þá sem vilja nýta sér flutninga á sjó umfram aðra flutningsmáta auk þess að auka kostnað. Kostnaðaraukinn er annað hvort borinn af skipafélögunum og veldur þannig fjárhagslegu óhagræði í rekstri þeirra eða borinn af viðskiptavinum skipafélaganna sem hefur í för með sér hærra verð fyrir neytendur. Það er eitt af markmiðum Evrópusambandsins að lækka kostnað við flutninga. Svokallað *Short Sea Shipping* framtak sambandsins, nokkurs konar strandsiglingar þess, miðar einmitt að því að lækka kostnað við flutninga á sjó og auka notkun þeirra við flutninga innan sambandsins. Einföldun formsatriða er leið til að ná þessum markmiðum. Það að innri markaðurinn virkaði vel á þessu sviði myndi skapa sjóflutningum forskot og hafa í för með sér efnahagslegan ábata auk þess að jafna aðstæður milli flutningamáta.

Þegar er í notkun sérstakt kerfi, *Regular Shipping Service scheme*, sem notað er til að einfalda tollafgreiðslu skipa sem koma reglulega til hafna Evrópusambandsins og flytja að mestu varning sem til fellur innan sambandsins. Kerfið nær þó eingöngu til á milli 10-15% umferðar á sjó og þá aðallega til flutninga með ferjum. Flest skip bera bæði varning sem fellur til utan og innan sambandsins og sigla til hafna sem bæði eru utan og innan þess svo sem til hafna í Noregi, ríkja Norður-Afríku og Rússlandi. Nauðsynlegt var að ná utan til slíkra flutninga og gera þá með sams konar aðferðum eins hagkvæma og hægt er. Evrópusambandið hrinti því af stað átaki sem það kallar Blue Belt. Það var sett af stað með stuðningi ráðsins árið 2010 og var því ætlað að auka samkeppnishæfni vöruflutninga á sjó. Með því átti að einfalda formsatriði, samhæfa þau og fækka, jafnvel flutning á vörum frá löndum utan sambandsins. Blue Belt er hugsað sem svæði þar sem skip geta athafnað sig frjáltslega innan innri markaðar ESB með lágmarks stjórnsýslu en með fullnægjandi vernd, öryggi, umhverfisvernd, matvælavernð auk fullnægjandi skatta- og tollaumhverfis. Þessa hluti á að tryggja með því að fylgjast með og skrá upplýsingar í upplýsingakerfi. Meginmarkmiðið er að auka samkeppnishæfni sjóflutninga með því að minnka formsatriði og lækka þannig kostnað. Framkvæmdastjórnin hrinti af stað tilraunaverkefni árið 2011 í samstarfi við Siglingaöryggisstofnun Evrópu eða *European Maritime Safety Agency* (EMSA). Tilgangurinn var að sýna fram á að Safe SeaNet, *the vessel traffic monitoring and information system* sem EMSA heldur utan um gæti boðið upp á það skráningarkerfi sem þörf er á. Alls tóku 253 skip þátt og var árangurinn mjög viðunandi.

Framkvæmdastjórnin telur að til að koma á kerfi sem verði til þess að auðvelda flutninga á sjó þurfi tvö atriði að koma til framkvæmda umfram önnur. Annars vegar að efla *Regular Shipping Service scheme* og hins vegar takast á við þær spurningar sem vakna við

meðhöndlun yfirvalda á skipum sem einnig koma við í höfnum utan sambandsins. Til viðbótar eru ýmis atriði sem snúa að því að innleiða reglur um eftirlit með skipum, sérstaklega tilskipun 2002/59/EC um eftirlit með skipum *Vessel Traffic Monitoring and Information Systems* sem innleidd hefur verið hér á landi og að innleiða tilskipun 2010/65, svokallaða *Reporting Formalities Directive* en unnið er að innleiðingu hennar af fjármála- og efnahagsráðuneytinu í samvinnu við innanríkisráðuneytið.

Til að geta nota kerfið eins og það er í dag, *Regular Shipping Service scheme*, þarf að vera til staðar leyfi sem tollayfirvöld hafa gefið fyrirfram og að skipin sem undir það geta fallið geta bara flutt vörur á milli hafna innan ESB. Að bæta við nýrri höfn í þjónustuna veldur því að sækja þarf um að nýju með milligöngu tollayfirvalda í heimalandi skipafélagsins. Kerfið var bætt í júní 2013 en þá var umsóknartíminn stytur úr 45 dögum í 15 daga. Þá var jafnframt gefið færi á því að tilkynna strax hafnir sem skipafélög hefðu áhuga á að sigla til í framtíðinni og gera þá auðveldara að bæta þeim við þegar þar að kæmi. Sé það ekki gert upphaflega þá er sami tími og áður í umsóknarferlinu. Önnur skip eru utan kerfisins og þau verða að fara í gegnum tollaskoðun eins og þau færu milli landa.

Skipafélag sem hefur áhuga á að bjóða upp á reglulegar ferðir milli Felixstowe í Bretlandi, Rotterdam í Hollandi og Kaupmannahafnar í Danmörku og hugsanlega bæta við í framtíðinni viðkomu í Gdansk í Póllandi mun hafa hag af kerfinu. Í því er boðið upp á séráfgreiðslu viðurkenndra skipafélaga í reglulegum ferðum. Skipafélagið verður að óska viðurkenningar til tollayfirvalda í Bretlandi um að fá að sigla á leiðinni og fær jafnframt tækifæri til að tilkynna til hvaða landa það hefur áhuga á að færa út starfsemi sína í framtíðinni, í þessu tilfelli Póllands. Yfirvöld í Bretlandi munu hafa samband við tollayfirvöld í löndunum og óska heimildar til að veita viðurkenningu og leyfi til að sigla til landanna. Löndin hafa allt að 15 dögum, í stað 45 í daga áður, til að svara. Síðan er heimild veitt og skipafélagið getur hafið starfsemi með skömmum fyrirvara. Síðar þegar félagið vill fara að sigla til Póllands er hægt að gera það með skjótum og þægilegum hætti þar sem það hefur þegar verið undirbúið.

Svokallað *Emanifest* er samræmd rafræn yfirlýsing um vörur um borð í skipi, hverjar þær eru, hvaðan þær koma og hvort þær hafi verið skoðaðar o.fl. Þetta er af ESB talið vera það verkfæri sem dugur til að ná utan um vöruflutninga með skipum þannig að hægt sé að stýra öryggis- og verndarmálum, tollameðferð auk annarra atriða, þar með talið vöru sem kemur frá löndum utan ESB. Þegar *emanifest* er lögð fram í höfn innan sambandsins verða upplýsingar um stöðu vöru um borð gefnar upp og séu þær staðfestar þarf ekki lengur að skoða vöru sérstaklega nema með sérstökum slembikönnunum. Þetta mun hafa í för með sér mikið hagræði fyrir skipafélög og tollayfirvöld. Vörur sem koma um borð í skip í höfn innan ESB hafa þá stöðu að vera sambandsvörur. Það kemur fram í *emanifest*. Komi skip í höfn utan sambandsins halda vörurnar þeirri stöðu sem þær fengu í síðustu höfn innan Evrópusambandsins sem komið var til áður en farið var út fyrir mörk þess og verða skoðaðar á þeim forsendum næst þegar skipið kemur til hafnar innan ESB. Hugsanlega gæti skipafélag fengið heimild til að votta vöru, gefa henni stöðu, sjálf. Ef af yrði hlytist af því hagræði. Fengi skipafélag ekki þessa heimild yrði að treysta á tollayfirvöld að sjá um vottunina.

Emanifest verður að vera eins allstaðar innan Evrópusambandsins. Kerfið sjálf verður einnig að vera samhæft og samtengt. Ekki stendur til af hálfu ESB að koma af stað nýju kerfi með miklum kostnaði heldur að byggja á eldri kerfum sem eru þegar notuð, eins og Safe SeaNet, eða er verið að þróa í dag. ESB hefur þó krafið aðildarlöndin um að koma á fót gátt til að hafa samskipti um.

Sem annað dæmi má taka skip sem siglir frá Sjanghæ í Kína og kemur til Límasól á Kýpur. Allar vörur um borð koma frá löndum utan Evrópusambandsins. Gerð verður öryggiskönnun á skipinu og farmi þess á Kýpur. Allt sem gæti valdið hættu er kannað svo sem verndar- og öryggissjónarmið, heilsufarsleg mál og mál tengd dýrasjúkdómum. Öll eðlileg stjórnsýsla og könnun vegna vara frá Kína sem fara til Kýpur er gerð þar. Um allar vörur sem fara lengra innan sambandsins eru sendar upplýsingar til þeirra ríkja sem eiga hafnir sem eru á leið skipsins innan sambandsins. Síðan er tekinn um borð farmur sem á að fara til Marseille í Frakklandi svo dæmi sé tekið. Í *Blue Belt*-kerfinu eru síðan sendar upplýsingar um þann farm sem kemur bæði frá löndum utan og innan sambandsins. Á leið sinni kemur skipið við í Tangier í Marokkó og setur þar á land varning frá Kína og tekur um borð aðrar vörur. Upplýsingar í *Blue Belt*-kerfinu eru uppfærðar í samræmi við þetta. Allar vörur frá Kína og vörurnar sem teknar voru um boð í Tangier eru taldar sem vörur frá löndum utan sambandsins. Þegar skipið kemur síðan til Marseille er hægt að kanna fljótlegar vörurnar sem voru kannaðar á Kýpur en aðrar vörur eru kannaðar vandlega.

Framkvæmdastjórnin mun um mitt ár 2016 gefa Evrópuþinginu skýrslu um hvernig gangi að koma *Blue Belt* framtakinu og hve árangursríkt það hefur verið, áhrif þess á efnahagslíf ESB og frekari þróun þess.

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework on market access to port services and financial transparency of ports, COM(2013) 296

Í fréttatilkynningu sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins sendi frá sér þann 23. maí 2013 kom fram að hún hefði sett af stað verkefni sem markmiðið með væri að bæta starfsemi hafna. Verkefnið er hluti af nokkrum lykilaðgerðum til að efla flutninga á sjó sérstaklega svokallaða Short Sea Shipping. Short Sea Shipping má þýða sem strandsiglingar innan Evrópusambandsins. Tilteknar eru 319 hafnir við sjó innan marka Evrópusambandsins sem verkefnið nær til. Með tillögu að reglugerð er gerð tillaga að því að bæta þjónustu hafnanna og mannvirkja í þeim. Í þeim tilgangi eru gerðar ýmsar breytingar og fá hafnir m.a. meira fjárhagslegt sjálfstæði.

Um 74% af þeim vörum sem koma til og fara frá Evrópu fara um hafnir. Þriðjungur fer um hafnirnar í Rotterdam, Hamborg og Antwerpen. Þetta ójafnvægi veldur töfum og eykur kostnað fyrir þá sem sigla með vörur, þeirra sem reka flutningafyrirtæki og fyrir neytendur. Gert var ráð fyrir því að ná mætti sparnaði sem næmi tíu milljörðum evra á ári um 2030 auk þess sem nýjar leiðir í strandsiglingum gætu þróast.

Framkvæmdastjórnin leggur til gegnsæjari og opnari aðferðir til að útnefna þá sem hafa heimild til að veita þjónustu, þ.e. reka starfsemi í höfnum. Reglur verða settar til að koma í veg fyrir okur þeirra sem hafa einokunaraðstöðu til að veita þjónustu í höfnum. Sett verður á fót ráðgjafanefnd svokölluð *port users' advisory committee* í höfnum til að vinna að því að bæta þjónustu. Nánari útfærsla verður á höndum yfirvalda á hverjum stað þannig að samfélögin í kringum hafnirnar geti haft hag af betri og heilbrigðari rekstri þeirra. Til að auka enn árangurinn af starfsemi hafna mun framkvæmdastjórnin leggja fram tillögur sem ætlað er að draga úr formsatriðum vegna skipa sem koma til hafnar og draga þannig enn frekar úr kostnaði og fyrirhöfn. Í tillögunni er gert ráð fyrir að hafnir geti sjálfar lagt á gjöld fyrir notkun innviða auk þess að álagning þessara gjalda og forsendur þeirra verða gegnsæjar. Notkun almannaþjár til hafna verður einnig gegnsæ. Hafnaryfirvöld eru sjálf best til þess fallin að greina þarfir notenda og leggja á gjöld. Aukið gegnsæi í notkun almannaþjár

kemur í veg fyrir óþarfa röskun á samkeppni. Þá geta hafnaryfirvöld lagt lægri gjöld á skip sem hafa minni áhrif á umhverfið.

Um það bil 1.200 hafnir eru innan marka Evrópusambandsins. Verkefnið sem hér um ræðir nær til 319 hafna. Með þessum 319 höfnum er hægt að skapa net hafna innan ESB og þannig styrkja innri markaðinn. Þessar hafnir eru þegar tiltekna í TEN-T tillögum framkvæmdastjórnarinnar, *trans-European transport network*, Þar af eru 83 hafnir í grunnneti en hinar 236 innan marka netsins að öðru leyti. Þá er gert ráð fyrir þessum höfnum í verkefninu *Connecting Europe Facility*, þ.m.t. fjárveitingar til þeirra flutningamáta sem notaðir eru til að tengja hafnir við upplönd sín og þar með innri markaðinn. Sú tilraun til setningar reglna um hafnastarfsemi sem hér er verið að ræða er fyrsta tilraun Evrópusambandsins til að setja reglur sem taka tillit til þeirra sérstöku aðstæðna sem eru í hafnarekstri. Hingað til hafa almennar reglur ESB um samkeppni og frelsi til að hefja rekstur hvar sem er innan sambandsins átt við. Þær íslensku hafnir sem gætu fallið undir þessa áætlun eru þær sem falla undir TEN-T skilgreiningu og þá fyrst og fremst Faxaflóahafnir.

Viðauki IV Fjárhagsupplýsingar um hafnir, stærðarskipting og óskir um styrki til framkvæmda.

	Framlegð 2014	Heildar- skuldb 2014	Umsóknir 2015	Umsóknir 2016	Umsóknir 2017	Umsóknir 2018	Áætlun 2019	Áætlun 2020	Samtals umsóknir til Vg	Samtals Hafnasambands Íslands	Umsóknir alls / framlegð
Viðauki IV Framkvæmdaþörf											
Faxaflóahafnir	1.408,4	1.412,5	0	0	0	0	0	-	0	0	0,0
Hafnasjóður Snaefellsbæjar	80,3	10,9	450	213	155	530	-	-	1.348	16,8	16,8
Grundarfjarðarhöfn	44,8	35,7	130	259	130	0	-	-	519	11,6	11,6
Stykkishólmshöfn	14,6	80,3	7	14	0	0	-	-	21	1,4	1,4
Reykholasveit	0,5	3,9	117	138	87	36	-	-	378	756,0	756,0
Hafnasjóður Vesturbýggðar	24,1	224,9	261	200	0	0	-	-	461	51,4	51,4
Tálknafjarðarhöfn	7,0	25,0	0	360	0	0	-	-	360	1,3	1,3
Bolungarvíkurhöfn	29,0	81,8	39	0	0	0	-	-	39	17,2	17,2
Hafnasjóður Ísafjarðarbæjar	90,9	341,4	45	622	450	450	-	-	1.567	0,0	0,0
Súðavíkurhöfn	3,9	19,5	0	0	0	0	-	-	0	7,0	7,0
Hólmavíkurhöfn	2,7	45,7	19	0	0	0	-	-	19	0,0	0,0
Hvammstangahöfn	-3,9	90,7	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Blönduóshöfn	-2,8	1,2	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Skagastrandarhöfn	21,3	2,4	71	83	77	34	-	-	265	12,4	12,4
Skagafjarðarhafnir	33,0	109,5	235	49	400	0	-	-	684	20,7	20,7
Hafnir Fjallabyggðar	48,3	41,5	450	330	45	0	-	-	825	17,1	17,1
Hafnasjóður Dalvíkurbyggðar	48,9	38,9	0	401	27	0	-	-	428	8,8	8,8
Hafnasamlag Norðurlands	164,8	383,7	1.641	1.038	1.458	1.750	-	-	5.887	35,7	35,7
Hafnasjóður Norðurlands	-11,2	851,7	11	150	0	0	-	-	161	-14,4	-14,4
Hafnasjóður Langanesbyggðar	22,7	93,4	80	80	80	80	-	-	320	14,1	14,1
Vopnafjarðarhöfn	77,8	287,5	135	135	0	0	-	-	270	3,5	3,5
Borgarfjarðarhöfn	3,2	3,7	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Seyðisfjarðarhöfn	55,9	354,8	28	0	0	0	-	-	28	0,5	0,5
Hafnasjóður Fjarðabyggðar	362,6	415,0	653	210	200	200	-	-	1.263	3,5	3,5
Breiðdalavíkurhöfn	0,0	5,4	21	28	11	0	-	-	60	0,0	0,0
Djúpavogshöfn	34,6	3,0	41	270	0	0	-	-	311	9,0	9,0
Hornafjarðarhöfn	35,5	72,1	40	41	41	41	-	-	163	4,6	4,6
Vestmannaeyjahöfn	80,5	237,1	500	1.138	1.000	1.000	-	-	3.638	45,2	45,2
Þorlákshöfn	47,0	79,4	120	747	484	619	-	-	1.970	41,9	41,9
Grindavíkurhöfn	93,7	553,1	330	335	335	0	-	-	1.000	10,7	10,7
Sandgerðishöfn	26,3	527,0	492	26	0	0	-	-	518	19,7	19,7
Reykjaneshöfn	45,4	7.822,4	710	1.200	350	0	-	-	2.260	49,8	49,8
Vogahöfn		0,0	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Hafnarfjarðarhöfn	124,3	997,1	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Kópavogshöfn	13,5	380,7	0	0	0	0	-	-	0	0,0	0,0
Skv. Hafnasambandi	3.026,2	15.632,9	6.626	8.067	5.330	4.740	-	-	24.763	28.187,21	28.187,21
Skv. Hafnasambandi			2.926	5.034	6.340	8.021	5.002	864		17.935,20	17.935,20
			1.568	2.875	4.473	5.678	3.316	25			

Váauki IV 2007	Afla- gjald	Aflagi Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legg	Skammt. skuldb	Langt. skuldb	Lifyris. skuldb.	Heildar skuldb	Framl - Skammtskb	Heildarsk / Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
Faxaflaohafnir	102,2	4,0	2.525,3	1.144,0	1.381,3	563,3	1.311,2	0,0	1.874,5	818,0	0,74	0,74
Hafnasjóður Snaefellsbæjar	71,9	63,6	113,0	56,8	56,2	10,5	61,2	0,0	71,7	45,7	0,63	0,63
Grundarfjarðarhöfn	30,2	63,4	47,6	24,9	22,7	12,8	79,8	0,0	92,6	9,9	1,95	1,95
Stykkishólmshöfn	7,2	36,5	19,7	11,9	7,8	25,9	68,4	0,0	94,3	-18,1	4,79	4,79
Reykholasveit	0,0	0,0	2,7	1,6	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,00	0,00
Hafnasjóður Vesturbyggðar	13,8	35,1	39,3	54,7	-15,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,4	0,00	0,00
Tálknafjarðarhöfn	6,6	45,2	14,6	8,9	5,7	16,9	11,1	0,0	28,0	-11,2	1,92	1,92
Bolungarvíkurhöfn	24,2	74,5	32,5	26,8	5,7	61,3	34,2	0,0	95,5	-55,6	2,94	2,94
Hafnasjóður Ísafjarðarbæjar	33,6	33,3	100,8	77,4	23,4	56,9	217,2	0,0	274,1	-33,5	2,72	2,72
Súðavíkurhöfn	2,6	63,4	4,1	3,9	0,2	21,7	0,0	0,0	21,7	-21,5	5,29	5,29
Norðurfjörður	0,0	0,0	0,4	1,6	-1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	0,00	0,00
Grimsey	0,0	0,0	5,8	5,5	0,3	0,0	6,1	0,0	6,1	0,3	1,05	1,05
Drangnes	0,0	0,0	4,3	4,3	0,0	28,7	34,4	0,0	63,1	-28,7	14,67	14,67
Hólmavíkurhöfn	1,6	16,3	9,8	10,7	-0,9	33,2	0,0	0,0	33,2	-34,1	3,39	3,39
Hvammstangahöfn	0,0	0,0	3,5	4,2	-0,7	15,3	28,0	0,0	43,3	-16,0	12,37	12,37
Blönduóshöfn	0,3	3,2	9,3	5,4	3,9	4,0	10,3	0,0	14,3	-0,1	1,54	1,54
Skagastrandarhöfn	18,0	67,7	26,6	18,9	7,7	2,8	65,2	0,0	72,5	12,7	1,47	1,47
Skagafjarðarhafnir	23,7	48,2	49,2	29,2	20,0	7,3	65,2	0,0	72,5	12,7	1,47	1,47
Hafnir Fjallabyggðar	12,0	42,1	28,5	40,8	-12,3	58,3	25,8	0,0	84,1	-70,6	2,95	2,95
Hafnasjóður Dalvíkurbyggðar	4,0	16,5	24,2	22,7	1,5	9,2	53,2	0,0	62,4	-7,7	2,58	2,58
Hafnarsjómag Norðurlands	27,8	12,6	220,4	124,9	95,5	61,5	361,9	0,0	423,4	34,0	1,92	1,92
Hafnarsjóður Norðurlands	15,5	37,3	41,6	45,8	-4,2	257,9	422,0	0,0	679,9	-262,1	16,34	16,34
Hafnarsjóður Norðurlands	16,3	45,8	35,6	24,9	10,7	91,8	48,4	0,0	140,2	-81,1	3,94	3,94
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	15,3	34,5	44,4	13,7	30,7	257,3	19,8	0,0	277,1	-226,6	6,24	6,24
Vopnafjarðarhöfn	1,5	38,5	3,9	2,0	1,9	8,0	0,0	0,0	8,0	-6,1	2,05	2,05
Borgarfjarðarhöfn	18,0	22,8	79,0	62,9	16,1	21,1	242,8	0,0	263,9	-5,0	3,34	3,34
Seyðisfjarðarhöfn	102,7	33,3	308,7	171,2	137,5	20,4	369,7	0,0	390,1	117,1	1,26	1,26
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	0,0	0,0	0,7	2,8	-2,1	29,6	0,6	0,0	30,2	-31,7	43,14	43,14
Breiddalsvíkurhöfn	20,0	70,2	28,5	14,4	14,1	34,4	3,0	0,0	37,4	-20,3	1,31	1,31
Djúpavogshöfn	33,0	34,6	95,5	71,1	24,4	35,1	69,7	0,0	104,8	-10,7	1,10	1,10
Hornafjarðarhöfn	92,8	36,3	255,5	127,9	127,6	57,3	523,4	0,0	580,7	70,3	2,27	2,27
Vestmannaeyjahöfn	31,2	29,4	106,3	61,9	44,4	29,6	69,1	0,0	98,7	14,8	0,93	0,93
Þorlákshöfn	69,9	65,1	107,4	50,0	57,4	81,2	423,8	0,0	505,0	-23,8	4,70	4,70
Grindavíkurhöfn	34,8	56,9	61,2	41,0	20,2	112,0	335,9	0,0	447,9	-91,8	7,32	7,32
Sandgerðishöfn	16,1	8,7	185,3	127,1	58,2	1.574,7	1.139,1	0,0	2.713,8	-1.516,5	14,65	14,65
Reykjaneshöfn	0,0	0,0	0,9	0,6	0,3	58,4	8,9	0,0	67,3	-58,1	0,00	0,00
Vogahöfn	33,4	10,7	312,5	168,8	143,7	34,1	913,7	0,0	947,8	109,6	3,03	3,03
Hafnarfjarðarhöfn	0,0	0,0	30,3	22,6	7,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
Kópavogshöfn	880,2	17,7	4.978,9	2.687,8	2.291,1	3.692,5	6.957,9	0,0	10.650,4	-1.401,4	2,14	2,14

Víðauki IV 2009	Afla- gjald	Aflagj Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- legð	Skammt. skuldb	Langt. skuldb	Lífeyris. skuldb.	Heildar skuldb	Framl- Skammtskb	Heildarsk/ Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
Faxaflóahafnir	184,5	8,8	2.094,9	1.248,1	846,8	414,5	1.663,7	77,6	2.155,8	432,3	1,03	0,99
Hafnasjóður Snaefellsbæjar	110,4	63,4	174,1	81,1	93,0	30,9	80,1	0,0	111,0	62,1	0,64	0,64
Grundarfjarðarhöfn	37,7	63,8	59,1	24,9	34,2	15,6	71,8	0,0	87,4	18,6	1,48	1,48
Stykkishólmshöfn	11,3	38,7	29,2	16,5	12,7	30,6	68,1	0,0	98,7	-17,9	3,38	3,38
Reykhlóasveit	2,1	65,6	3,2	2,4	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,00	0,00
Hafnarsjóður Vesturbyggðar	20,5	40,8	50,3	56,5	-6,2	89,1	100,0	0,0	189,1	-95,3	3,76	3,76
Tálknafjarðarhöfn	9,7	64,7	15,0	7,7	7,3	13,9	0,3	0,0	14,2	-6,6	0,95	0,95
Bolungarvíkurhöfn	35,0	67,6	51,8	37,8	14,0	43,1	66,8	0,0	109,9	-29,1	2,12	2,12
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	35,2	31,5	111,8	82,7	29,1	135,6	255,1	0,0	390,7	-106,5	3,49	3,49
Súðavíkurhöfn	2,2	29,7	7,4	7,7	-0,3	21,4	0,0	0,0	21,4	-21,7	2,89	2,89
Norðurfjörður	0,0	0,0	3,7	4,1	-0,4	17,5	0,0	0,0	17,5	-17,9	4,73	4,73
Drangnes	0,0	0,0	7,5	3,6	3,9	27,6	26,7	0,0	54,3	-23,7	7,24	7,24
Hölmavíkurhöfn	1,7	18,3	9,3	13,5	-4,2	35,2	0,0	0,0	35,2	-39,4	3,78	3,78
Hvammstangahöfn/Húnaþ vestr	0,7	19,4	3,6	6,2	-2,6	7,9	48,1	0,0	56,0	-10,5	15,56	15,56
Blönduóshöfn	0,0	0,0	0,7	3,8	-3,1	4,7	5,0	0,0	9,7	-7,8	13,86	13,86
Skagastrandarhöfn	28,4	74,5	38,1	26,1	12,0	2,2	0,0	0,0	2,2	9,8	0,06	0,06
Skagafjarðarhafnir	38,2	54,0	70,7	43,3	27,4	9,0	70,8	4,8	84,6	18,4	1,20	1,13
Hafnir Fjallabyggðar	49,6	68,8	72,1	55,6	16,5	9,2	72,6	27,0	108,8	7,3	1,51	1,13
Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	25,3	57,8	43,8	35,1	8,7	43,8	27,4	21,9	93,1	-35,1	2,13	1,63
Hafnarsamag Norðurlands	34,7	12,9	268,7	150,8	117,9	41,1	235,1	91,3	367,5	76,8	1,37	1,03
Hafnarsjóður Norðurþings	21,7	37,3	58,1	33,3	24,8	477,5	435,8	20,2	933,5	-452,7	16,07	15,72
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	23,9	50,6	47,2	22,6	24,6	99,5	75,8	0,0	175,3	-74,9	3,71	3,71
Vopnafjarðarhöfn	26,1	52,8	49,4	14,9	34,5	41,8	396,6	0,0	438,4	-7,3	8,87	8,87
Borgarfjarðarhöfn	0,0	0,0	3,4	3,9	-0,5	0,0	11,2	0,0	11,2	-0,5	3,29	3,29
Seyðisfjarðarhöfn	16,6	18,9	87,6	74,9	12,7	27,9	292,4	0,0	320,3	-15,2	3,66	3,66
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	135,6	23,1	586,3	235,3	351,0	37,3	406,0	71,7	515,0	313,7	0,88	0,76
Breiðdalsvíkurhöfn	0,2	16,7	1,2	1,8	-0,6	0,0	31,8	0,0	31,8	-0,6	26,50	26,50
Djúpavogshöfn	23,0	68,7	33,5	24,5	9,0	0,0	29,7	0,0	29,7	9,0	0,89	0,89
Hornafjarðarhöfn	53,7	40,5	132,6	78,1	54,5	35,9	38,9	29,3	104,1	18,6	0,79	0,56
Vestmannaeyjahöfn	144,5	43,6	331,8	174,2	157,6	42,8	194,3	194,9	432,0	114,8	1,30	0,71
Porlákshöfn	37,0	37,3	99,1	67,5	31,6	11,2	51,2	22,2	82,6	20,4	0,85	0,63
Grindavíkurhöfn	87,0	68,2	127,6	61,9	65,7	90,2	617,1	51,9	759,2	-24,5	5,95	5,94
Sandgerðishöfn	43,1	62,9	68,5	44,9	23,6	76,7	469,7	33,0	579,4	-53,1	8,46	7,98
Reykjaneshöfn	14,1	3,9	363,9	248,0	115,9	1,987,4	3,106,2	48,2	5,141,8	-1.871,5	14,13	14,00
Vogahöfn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	67,3	21,4	314,9	225,3	89,6	941,2	922,4	149,2	2,012,8	-851,6	6,39	5,92
Kópavogshöfn	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
	1.321,4	24,4	5.420,1	3.218,6	2.201,5	4.862,3	9.870,7	843,2	15.576,2	-2.660,8	2,87	2,72

Vöðauki IV 2010	Afla- gjald	Aflagi Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legð	Skammt. skuldb	Langt. skuldb	Lífeyris. skuldb.	Heildar skuldb	Framl- Skammtskb	Heildarsk / Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
Faxaflóahafnir	150,0	6,7	2.235,1	1.245,3	989,8	381,4	1.528,1	79,2	1.988,7	608,4	0,89	0,85
Hafnasjóður Snefellsbæjar	117,1	67,9	172,5	80,6	91,9	29,2	56,1	0,0	85,3	62,7	0,49	0,49
Grundarfjarðarhöfn	36,6	59,9	61,1	31,0	30,1	16,3	58,9	0,0	75,2	13,8	1,23	1,23
Stykkishólmshöfn	17,3	47,4	36,5	18,3	18,2	25,7	62,5	0,0	88,2	-7,5	2,42	2,42
Reykhlásveit	2,4	70,6	3,4	1,7	1,7	1,0	0,0	0,0	1,0	0,7	0,29	0,29
Hafnasjóður Vesturbyggðar	21,2	39,5	53,7	32,0	21,7	52,2	164,2	0,0	216,4	-30,5	4,03	4,03
Tálknafjarðarhöfn	8,0	52,6	15,2	8,3	6,9	7,4	0,2	0,0	7,6	-0,5	0,50	0,50
Bolungarvíkurhöfn	48,0	66,5	72,2	43,5	28,7	73,2	59,4	0,0	132,6	-44,5	1,84	1,84
Hafnasjóður Ísafjarðarbæjar	41,2	34,2	120,4	85,2	35,2	82,5	313,4	0,0	395,9	-47,3	3,29	3,29
Súðavíkurhöfn	2,1	32,3	6,5	7,3	-0,8	19,9	0,0	0,0	19,9	-20,7	3,06	3,06
Norðurfjörður	0,0	0,0	3,2	0,6	2,6	16,7	0,0	0,0	16,7	-14,1	5,22	5,22
Hólmavíkurhöfn	4,4	32,6	13,5	10,5	3,0	32,3	0,0	0,0	32,3	-29,3	2,39	2,39
Hvammstangahöfn	0,9	28,1	3,2	7,2	-4,0	21,7	42,1	0,0	63,8	-25,7	19,94	19,94
Blönduóshöfn	0,0	0,0	1,6	4,7	-3,1	3,3	2,2	0,0	5,5	-6,4	3,44	3,44
Skagastrandarhöfn	40,2	74,4	54,0	22,4	31,6	2,2	0,0	0,0	2,2	29,4	0,04	0,04
Skagafljórarhafnir	46,9	63,6	73,8	42,8	31,0	10,5	67,0	4,8	82,3	20,5	1,12	1,05
Hafnir Fjallabyggðar	55,7	69,3	80,4	53,2	27,2	6,0	72,4	27,4	105,8	21,2	1,32	0,98
Hafnasjóður Dalvíkurbyggðar	37,2	65,4	56,9	35,9	21,0	43,4	19,5	22,3	85,2	-22,4	1,50	1,11
Hafnarsamlag Norðurlands	48,4	17,0	285,4	152,8	132,6	13,0	238,8	93,4	345,2	119,6	1,21	0,88
Hafnasjóður Norðurþings	23,2	37,1	62,5	51,9	10,6	58,3	366,7	14,7	939,7	-547,7	15,04	14,80
Hafnasjóður Langanesbyggðar	25,3	52,0	48,7	22,3	26,4	17,7	141,3	0,0	159,0	8,7	3,26	3,26
Vopnafjarðarhöfn	35,0	52,4	66,8	18,3	48,5	40,8	375,8	0,0	416,6	7,7	6,24	6,24
Borgarfjarðarhöfn	2,6	55,3	4,7	3,3	1,4	6,7	0,0	0,0	6,7	-5,3	1,43	1,43
Seyðisfjarðarhöfn	17,3	18,7	92,7	73,3	19,4	33,4	354,8	0,0	388,2	-14,0	4,19	4,19
Hafnasjóður Fjarðabyggðar	193,6	29,6	654,2	221,2	433,0	45,1	371,0	67,7	483,8	387,9	0,74	0,64
Breiðdalvíkurhöfn	4,0	58,0	6,9	6,9	0,0	21,0	0,0	0,0	21,0	-21,0	3,04	3,04
Djúpavogshöfn	18,9	61,0	31,0	18,8	12,2	21,2	0,0	0,0	21,2	-9,0	0,68	0,68
Hornafjarðarhöfn	63,4	45,8	138,4	84,6	53,8	65,4	33,2	30,3	128,9	-11,6	0,93	0,71
Vestmannaeyjahöfn	158,8	41,7	380,9	175,8	205,1	50,8	160,5	187,0	398,3	154,3	1,05	0,55
Þorlákshöfn	41,4	35,2	117,5	74,8	42,7	16,0	46,6	21,8	84,4	26,7	0,72	0,53
Grindavíkurhöfn	121,8	73,6	165,5	66,3	99,2	90,3	555,2	51,4	696,9	8,9	4,21	3,90
Sandgerðishöfn	51,5	59,1	87,1	46,0	41,1	96,1	449,2	32,8	578,1	-55,0	6,64	6,26
Reykjaneshöfn	21,2	10,4	203,8	153,7	50,1	2.051,7	3.576,3	48,7	5.676,7	-2.001,6	27,85	27,62
Vogahöfn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	66,8	18,7	357,1	211,3	145,8	196,8	895,2	148,6	1.240,6	-51,0	3,47	3,06
Kópavogshöfn	1,2	7,3	16,5	15,5	1,0	50,1	780,5	0,0	830,6	-49,1	50,34	50,34
	1.523,6	26,3	5.782,9	3.127,3	2.655,6	4.199,3	10.791,1	830,1	15.820,5	-1.543,7	2,74	2,59

Vítauki IV 2011	Afla- gjald	Aflagi Hlutf.	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legð	Skammt. skuldb.	Langt. skuldb.	Lífeyris. skuldb.	Heildar skuldb.	Framl- Skammtskb	Heildarsk / Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
Faxaflóahafnir	263,6	10,8	2.451,0	1.347,0	1.104,0	544,0	1.620,8	75,4	2.240,2	560,0	0,91	0,88
Hafnasjóður Snæfellsbæjar	120,6	68,6	175,8	83,7	92,1	15,0	34,0	0,0	49,0	77,1	0,28	0,28
Grundarfjarðarhöfn	42,9	58,2	73,7	40,5	33,2	10,8	52,0	0,0	62,8	22,4	0,85	0,85
Stykkishólmshöfn	13,0	37,9	34,3	19,3	15,0	33,5	56,5	0,0	90,0	-18,5	2,62	2,62
Reykholasveit	2,0	37,7	5,3	3,4	1,9	32,4	0,0	0,0	32,4	-30,5	6,11	6,11
Hafnasjóður Vesturbyggðar	26,1	41,6	62,8	35,3	27,5	30,2	215,5	0,0	245,7	-2,7	3,91	3,91
Tálknafjarðarhöfn	7,9	45,9	17,2	7,7	9,5	17,3	0,2	0,0	17,5	-7,8	1,02	1,02
Bolungarvíkurhöfn	56,9	73,1	77,8	49,8	28,0	21,0	95,1	0,0	116,1	7,0	1,49	1,49
Hafnasjóður Ísafjarðarbæjar	55,8	43,2	129,1	92,1	37,0	130,4	316,9	0,0	447,3	-93,4	3,46	3,46
Súðavíkurhöfn	2,4	34,3	7,0	6,5	0,5	21,5	0,0	0,0	21,5	-21,0	3,07	3,07
Hólmavíkurhöfn	4,6	43,0	10,7	8,8	1,9	26,0	19,4	0,0	45,4	-24,1	4,24	4,24
Hvammstangahöfn	0,9	26,5	3,4	6,2	-2,8	21,5	50,6	0,0	72,1	-24,3	21,21	21,21
Blönduóshöfn	0,0	0,0	0,6	3,4	-2,8	2,0	0,7	0,0	2,7	-4,8	4,50	4,50
Skagastrandarhöfn	40,2	73,9	54,4	24,0	30,4	2,1	0,0	0,0	2,1	28,3	0,04	0,04
Skagafljarðarhafnir	42,4	56,9	74,5	37,6	36,9	80,2	64,4	4,9	149,5	-43,3	2,01	1,94
Hafnir Fjallabyggðar	59,6	68,3	87,3	62,6	24,7	6,1	74,0	30,1	110,2	18,6	1,26	0,92
Hafnasjóður Dalvíkurbyggðar	40,9	60,9	67,2	41,0	26,2	32,0	12,6	23,4	68,0	-5,8	1,01	0,66
Hafnarsamlag Norðurlands	61,1	20,9	291,8	173,2	118,6	21,7	248,6	98,3	368,6	96,9	1,26	0,93
Hafnasjóður Norðurlands	28,5	41,0	69,5	47,4	22,1	660,6	328,0	10,1	998,7	-638,5	14,37	14,22
Hafnasjóður Langanesbyggðar	30,0	40,4	74,2	26,5	47,7	18,4	134,7	0,0	153,1	29,3	2,06	2,06
Vopnafjarðarhöfn	46,6	52,8	88,3	18,6	69,7	30,6	307,9	0,0	338,5	39,1	3,83	3,83
Borgarfjarðarhöfn	2,7	50,9	5,3	4,2	1,1	4,7	0,0	0,0	4,7	-3,6	0,89	0,89
Seyðisfjarðarhöfn	23,0	23,9	96,3	72,0	24,3	46,5	345,3	0,0	391,8	-22,2	4,07	4,07
Hafnasjóður Fjarðabyggðar	234,2	33,3	703,7	296,9	406,8	41,2	355,9	69,0	466,1	365,6	0,66	0,56
Breiðdalsvíkurhöfn	10,4	71,2	14,6	16,0	-1,4	1,4	0,0	0,0	1,4	-2,8	0,10	0,10
Djúpavogshöfn	20,0	61,3	32,6	18,5	14,1	9,0	0,0	0,0	9,0	5,1	0,28	0,28
Hornafjarðarhöfn	65,3	44,4	147,2	96,8	50,4	28,0	30,6	32,5	91,1	22,4	0,62	0,40
Vestmannaeyja höfn	190,4	43,3	439,7	148,3	291,4	39,9	128,3	189,6	357,8	251,5	0,81	0,38
Þorlákshöfn	45,7	38,7	118,2	72,7	45,5	11,4	44,4	22,9	78,7	34,1	0,67	0,47
Grindavíkurhöfn	128,5	72,9	176,2	75,6	100,6	476,8	109,9	54,8	641,5	-376,2	3,64	3,33
Sandgerðishöfn	48,1	50,8	94,7	46,6	48,1	44,9	438,3	36,4	519,6	3,2	5,49	5,10
Reykjaneshöfn	33,3	11,9	279,7	170,6	109,1	507,1	5,682,0	53,8	6,242,9	-398,0	22,32	22,13
Vogahöfn	0,0	0,0	8,9	1,0	7,9	0,0	0,0	0,0	0,0	7,9	0,00	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	73,4	17,8	411,5	238,0	173,5	111,5	1,140,3	159,0	1,410,8	62,0	3,43	3,04
Kópavogshöfn	1,1	6,6	16,7	16,4	0,3	55,3	857,6	0,0	912,9	-55,0	54,66	54,66
	1.822,1	28,5	6.401,2	3.408,2	2.993,0	3.135,0	12.764,5	860,2	16.759,7	-142,0	2,62	2,48

Viðauki IV 2012		Afla- gjald	Aflagi Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legð	Skammt. skuldb	Langt. skuldb	Lifeyris. skuldb.	Heildar skuldb	Framl- Skammtskb	Heildarsk/ Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
Faxaflóa hafnir		216,6	7,9	2.731,0	1.479,0	1.252,0	564,8	1.391,9	0,0	1.956,7	687,2	0,72	0,72
Hafnasjóður Snaefellsbæjar		117,6	68,1	172,6	98,7	73,9	11,0	17,7	0,0	28,7	62,9	0,17	0,17
Grundarfjarðarhöfn		45,7	55,1	83,0	40,6	42,4	11,0	43,9	0,0	54,9	31,4	0,66	0,66
Stykkishólmshöfn		13,2	32,5	40,6	23,9	16,7	26,9	61,9	0,0	88,8	-10,2	2,19	2,19
Reykholasveit		2,3	38,3	6,0	3,6	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	0,00	0,00
Hafnar sjóður Vesturbýggðar		36,0	46,4	77,6	43,1	34,5	38,1	207,6	0,0	245,7	-3,6	3,17	3,17
Tálknafjarðarhöfn		4,8	32,9	14,6	8,0	6,6	1,5	24,2	0,0	25,7	5,1	1,76	1,76
Bolungarvíkurhöfn		65,0	74,4	87,4	46,6	40,8	8,3	97,1	0,0	105,4	32,5	1,21	1,21
Hafnar sjóður Ísafjarðarbæjar		70,4	44,8	157,0	91,6	65,4	100,6	294,4	0,0	395,0	-35,2	2,52	2,52
Suðavíkurhöfn		2,3	28,4	8,1	6,1	2,0	20,1	0,0	0,0	20,1	-18,1	2,48	2,48
Hólmainvikuhöfn		6,0	34,7	17,3	7,5	9,8	32,7	19,3	0,0	52,0	-22,9	3,01	3,01
Hvamntangahöfn		0,9	22,0	4,1	5,3	-1,2	32,3	45,8	0,0	78,1	-33,5	19,05	19,05
Blönduóshöfn		0,0	0,0	0,3	3,4	-3,1	1,0	0,3	0,0	1,3	-4,1	4,33	4,33
Skagastrandarhöfn		37,7	71,0	53,1	28,8	24,3	3,1	0,0	0,0	3,1	21,2	0,06	0,06
Skagafjarðarhafnir		45,2	61,4	73,6	38,6	35,0	76,9	60,8	5,0	142,7	-41,9	1,94	1,87
Hafnir Fjallabyggðar		64,3	67,0	96,0	60,5	35,5	5,7	75,0	32,6	113,3	29,8	1,18	0,84
Hafnar sjóður Dalvíkurbyggðar		45,2	60,8	74,4	42,2	32,2	23,4	5,9	25,5	54,8	8,8	0,74	0,39
Hafnarsamlag Norðurlands		55,4	17,3	320,2	199,7	120,5	15,7	263,1	105,2	384,0	104,8	1,20	0,87
Hafnar sjóður Norðurlands		30,0	40,8	73,6	52,5	21,1	773,4	288,7	4,2	1.066,3	-752,3	14,49	14,43
Hafnar sjóður Langanesbyggðar		46,4	50,9	91,2	32,5	58,7	15,1	128,1	0,0	143,2	43,6	1,57	1,57
Vopnafjarðarhöfn		62,4	51,9	120,3	29,2	91,1	31,7	296,2	0,0	327,9	59,4	2,73	2,73
Borgarfjarðarhöfn		2,5	55,6	4,5	2,8	1,7	4,6	0,0	0,0	4,6	-2,9	1,02	1,02
Seyðisfjarðarhöfn		29,7	23,6	126,1	75,9	50,2	38,9	364,2	0,0	403,1	11,3	3,20	3,20
Hafnar sjóður Fjarðabyggðar		239,9	31,6	759,4	309,9	449,5	40,5	337,0	70,0	447,5	409,0	0,59	0,50
Breiðdalavíkurhöfn		7,5	70,1	10,7	9,1	1,6	2,2	0,0	0,0	2,2	-0,6	0,21	0,21
Djúpvogshöfn		32,8	66,5	49,3	21,6	27,7	3,3	0,0	0,0	3,3	24,4	0,07	0,07
Hornafjarðarhöfn		80,1	41,8	191,5	122,5	69,0	10,5	27,4	33,5	71,4	58,5	0,37	0,20
Vestmannaeyjahöfn		195,8	41,3	474,0	266,9	207,1	25,4	62,9	194,2	282,5	181,7	0,60	0,19
Þorlákshöfn		46,6	37,3	125,0	75,3	49,7	14,2	41,5	21,6	77,3	35,5	0,62	0,45
Grindavíkurhöfn		125,9	57,7	218,3	74,8	143,5	103,8	481,9	57,0	642,7	39,7	2,94	2,68
Sandgerðishöfn		52,0	51,8	100,3	49,1	51,2	55,5	422,2	37,7	515,4	-4,3	5,14	4,76
Reykjaneshöfn		40,0	22,1	181,0	152,6	28,4	394,9	6.284,4	57,3	6.736,6	-366,5	37,22	36,90
Vogahöfn		0,0	0,0	0,7	3,3	-2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,6	0,00	0,00
Hafnarfjarðarhöfn		60,7	15,3	397,8	248,4	149,4	121,8	1.106,8	166,1	1.394,7	27,6	3,51	3,09
Kópavogshöfn		0,5	2,0	25,5	15,1	10,4	61,3	934,5	0,0	995,8	-50,9	39,05	39,05
		1.881,4	27,0	6.966,1	3.768,7	3.197,4	2.670,2	13.384,7	809,9	16.864,8	527,2	2,42	2,30

Afla- gjald		Aflagi Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legð	Skammt. skuldb	Langt. skuldb	Lifeyris. skuldb.	Heildar skuldb	Framl- Skammtskb	Heildarsk/ Heildart	Skammt+langt/ Heildartekjum
223,8	7,9	2.842,9	1.500,9	1.342,0	609,6	1.174,5	0,0	1.784,1	732,4	0,63	0,63	0,63
108,7	64,0	169,8	95,8	74,0	12,3	0,0	0,0	12,3	61,7	0,07	0,07	0,07
46,0	54,0	85,2	44,5	40,7	11,6	34,7	0,0	46,3	29,1	0,54	0,54	0,54
9,0	23,9	37,7	22,0	15,7	16,1	69,5	0,0	85,6	-0,4	2,27	2,27	2,27
2,2	37,9	5,8	5,4	0,4	0,0	6,8	0,0	6,8	0,4	1,17	1,17	1,17
31,4	41,0	76,5	52,2	24,3	41,8	194,1	0,0	235,9	-17,5	3,08	3,08	3,08
8,0	50,6	15,8	7,2	8,6	0,5	24,2	0,0	24,7	8,1	1,56	1,56	1,56
58,8	71,5	82,2	52,7	29,5	50,4	46,2	0,0	96,6	-20,9	1,18	1,18	1,18
97,7	43,6	224,2	108,8	115,4	104,0	222,3	0,0	326,3	11,4	1,46	1,46	1,46
3,1	40,8	7,6	8,1	-0,5	22,9	0,0	0,0	22,9	-23,4	3,01	3,01	3,01
8,6	40,4	21,3	11,2	10,1	24,5	19,0	0,0	43,5	-14,4	2,04	2,04	2,04
1,2	15,6	7,7	8,9	-1,2	43,7	40,8	0,0	84,5	-44,9	10,97	10,97	10,97
0,0	0,0	0,5	3,3	-2,8	0,2	0,0	0,0	0,2	-3,0	0,40	0,40	0,40
48,2	74,5	64,7	26,2	38,5	4,1	0,0	0,0	4,1	34,4	0,06	0,06	0,06
44,9	52,8	85,0	39,1	45,9	12,5	100,9	4,9	118,3	33,4	1,33	1,33	1,33
80,5	71,4	112,7	62,3	50,4	10,8	75,2	33,9	119,9	39,6	1,06	1,06	0,76
49,5	61,7	80,2	48,5	31,7	7,6	4,4	26,0	38,0	24,1	0,47	0,15	0,15
55,0	13,7	401,3	231,7	169,6	10,4	266,3	103,3	380,0	159,2	0,95	0,69	0,69
33,1	39,6	83,5	75,1	8,4	55,0,5	243,3	14,0	807,8	-54,2	9,67	9,51	9,51
42,3	48,7	86,9	31,6	55,3	17,1	111,7	0,0	128,8	38,2	1,48	1,48	1,48
66,6	58,4	114,1	20,7	93,4	31,5	278,9	0,0	310,4	61,9	2,72	2,72	2,72
2,8	59,6	4,7	4,2	0,5	4,1	0,0	0,0	4,1	-3,6	0,87	0,87	0,87
22,9	18,4	124,4	79,8	44,6	41,9	341,8	0,0	383,7	2,7	3,08	3,08	3,08
249,6	31,2	800,9	295,7	505,2	34,6	279,7	110,7	425,0	470,6	0,53	0,39	0,39
9,3	49,5	18,8	17,1	1,7	0,9	0,0	0,0	0,9	0,8	0,05	0,05	0,05
30,5	63,8	47,8	21,7	26,1	0,0	0,0	0,0	0,0	26,1	0,00	0,00	0,00
76,5	38,5	198,5	131,2	67,3	12,8	23,7	36,7	73,2	54,5	0,37	0,18	0,18
185,5	40,3	460,4	263,6	196,8	22,8	54,8	172,9	250,5	174,0	0,54	0,17	0,17
36,4	34,4	105,7	82,1	23,6	14,0	38,0	20,3	72,3	9,6	0,68	0,49	0,49
118,9	68,8	172,7	88,7	84,0	111,3	439,6	56,1	607,0	-27,3	3,51	3,19	3,19
42,5	44,4	95,7	56,3	39,4	72,0	400,3	39,0	511,3	-32,6	5,34	4,94	4,94
37,7	17,2	219,3	169,2	50,1	508,4	6,764,4	62,1	7.334,9	-458,3	33,45	33,16	33,16
0,0	0,0	0,2	1,4	-1,2	0,2	0,0	0,0	0,2	-1,4	1,00	1,00	1,00
56,8	14,4	394,8	266,5	128,3	115,7	792,6	171,2	1.079,5	12,6	2,73	2,30	2,30
0,5	1,7	29,1	17,3	11,8	66,5	1.001,2	0,0	1.067,7	-54,7	36,69	36,69	36,69
1.888,5	25,9	7.278,6	3.951,0	3.327,6	2.587,3	13.048,9	85,1,1	16.487,3	740,3	2,27	2,15	2,15

Vöðuki IV 2013

Fjárhagsupplýsingar

Faxaflóa hafnir

Hafnar sjóður Snaefellsbæjar

Grundarfjarðarhöfn

Stykkishólmshöfn

Reykholasveit

Hafnar sjóður Vesturbýggðar

Tálknafjarðarhöfn

Bolungarvíkurhöfn

Hafnar sjóður Ísafjarðarbæjar

Suðavíkurhöfn

Hólmavíkurhöfn

Hvammstangahöfn

Blönduóshöfn

Skagastrandarhöfn

Skagafjarðarhafnir

Hafnir Fjallabyggðar

Hafnar sjóður Dalvíkurbyggðar

Hafnar samlag Norðurlands

Hafnar sjóður Norðurlands

Hafnar sjóður Langanesbyggðar

Vopnafjarðarhöfn

Borgarfjarðarhöfn

Seyðisfjarðarhöfn

Hafnar sjóður Fjarðabyggðar

Breiðdalavíkurhöfn

Djúpavogshöfn

Hornafjarðarhöfn

Vestmannaeyjahöfn

Þorlákshöfn

Grindavíkurhöfn

Sandgerðishöfn

Reykjaneshöfn

Vogahöfn

Hafnarfjarðarhöfn

Kópavogshöfn

Vöðuki IV 2014	Ala- Hlutf	Tekjur	Gjöld	Fram- Legð	Skammt. skuldb.	Langt. skuldb.	Lifeyris. skuldb.	Heildar skuldb.	Framl- Skammtskb	Heildarsk / Heildart	Skammt=langt/ Heildartekjum
Fjárhagsupplýsingar	227,2	7,5	3.048,7	1.640,3	1.408,4	453,7	958,8	0,0	1.412,5	954,7	0,46
Faxafloðnafr	115,9	64,2	180,6	100,3	80,3	10,9	0,0	0,0	10,9	69,4	0,06
Hafnasjóur Snaellsbæjar	46,6	52,4	88,9	44,1	44,8	11,6	24,1	0,0	35,7	33,2	0,40
Grundarfjarðarhöfn	10,1	25,8	39,2	24,6	14,6	15,9	64,4	0,0	80,3	-1,3	2,05
Stykkishölmshöfn	2,5	40,3	6,2	5,7	0,5	0,0	3,9	0,0	3,9	0,5	0,63
Reykholasveit	35,7	43,3	82,4	58,3	24,1	50,9	174,0	0,0	224,9	-26,8	2,73
Hafnasjóur V esturbyggðar	7,8	44,6	17,5	10,5	7,0	1,4	23,6	0,0	25,0	5,6	1,43
Talknafjarðarhöfn	54,7	68,8	79,5	50,5	29,0	39,6	42,2	0,0	81,8	-10,6	1,03
Bolungarvíkurhöfn	86,6	40,2	124,7	124,7	90,9	143,5	197,9	0,0	341,4	-32,6	1,58
Hafnasjóur ísafjarðarbæjar	4,6	43,0	10,7	6,8	3,9	19,5	0,0	0,0	19,5	-15,6	1,82
Súðavíkurhöfn	5,0	35,2	14,2	11,5	2,7	27,5	18,2	0,0	45,7	-24,8	3,22
Hólmannvíkurhöfn	0,9	22,0	4,1	8,0	-3,9	56,1	34,6	0,0	90,7	-60,0	22,12
Hvammstangarhöfn	0,0	0,0	0,4	3,2	-2,8	1,2	0,0	0,0	1,2	-4,0	3,00
Blönduós höfn	33,9	72,7	46,6	25,3	21,3	2,4	0,0	0,0	2,4	18,9	0,05
Skagastrandarhöfn	35,0	44,0	79,6	46,6	33,0	10,5	93,9	5,1	109,5	22,5	1,38
Stegafjarðarhöfn	79,0	70,6	111,9	63,6	48,3	4,5	0,0	37,0	41,5	43,8	0,37
Hafnir Fjallabyggðar	64,1	63,3	101,3	52,4	48,9	9,0	2,7	27,2	38,9	39,9	0,38
Hafnasjóur Dalvíkurbyggðar	66,2	15,3	431,6	266,8	164,8	12,5	262,7	108,5	383,7	132,3	0,89
Hafnasamlag Norðurlands	20,0	30,7	65,1	76,3	-11,2	643,1	197,0	11,6	851,7	-654,3	13,08
Hafnasjóur Norðurlings	24,6	43,4	56,7	34,0	22,7	18,1	75,3	0,0	93,4	4,6	1,65
Hafnasjóur Langanesbyggðar	45,3	45,2	100,3	22,5	77,8	31,2	256,3	0,0	287,5	46,6	2,87
Vopnafjarðarhöfn	4,5	65,2	6,9	3,7	3,2	3,7	0,0	0,0	3,7	-0,5	0,54
Borgarfjarðarhöfn	29,9	22,4	133,5	77,6	55,9	42,0	312,8	0,0	354,8	13,9	2,66
Seyðisfjarðarhöfn	207,9	28,6	727,8	365,2	362,6	46,4	253,4	115,2	415,0	316,2	0,57
Hafnasjóur Fjarðabyggðar	9,8	64,9	15,1	15,1	0,0	5,4	0,0	0,0	5,4	-5,4	0,36
Breiðdalsvíkurhöfn	38,6	70,8	54,5	19,9	34,6	3,0	0,0	0,0	3,0	31,6	0,06
Diðuvogshöfn	62,2	44,2	140,6	105,1	35,5	9,1	19,1	43,9	72,1	26,4	0,51
Hornafjarðarhöfn	153,1	35,6	429,8	349,3	80,5	13,2	44,8	179,1	237,1	67,3	0,55
Vestmannaeyjaböfn	49,9	39,7	125,7	78,7	47,0	25,2	33,2	21,0	79,4	21,8	0,63
Porlákshöfn	126,9	65,9	192,7	99,0	93,7	89,6	404,7	58,8	553,1	4,1	2,87
Grindavíkurhöfn	48,2	36,0	86,0	59,7	26,3	76,5	409,0	41,5	527,0	-80,2	6,13
Sandgerðisöfn	34,4	15,2	227,0	181,6	45,4	478,8	7,276,3	67,3	7,822,4	-433,4	34,16
Reykjaneshöfn	0,0	0,0	0,6	2,0	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4	0,00
Vogahöfn	65,5	15,3	427,4	303,1	124,3	57,1	767,4	172,6	997,1	67,2	2,33
Hafnarfjarðarhöfn	0,5	1,7	29,3	15,8	13,5	25,8	354,9	0,0	380,7	-12,3	12,99
Kópavogshöfn	1,797,1	24,4	7,378,0	4,351,8	3,026,2	2,438,9	12,305,2	888,8	15,632,9	587,3	2,12

Skv. Hafnasambandi
Skv. Hafnasambandi

Umsóknir 2015	Umsóknir 2016	Umsóknir 2017	Umsóknir 2018	Umsóknir 2015	Umsóknir 2016	Umsóknir 2017	Umsóknir 2018
450	213	155	530	1.348	450	213	1.348
130	259	130		519	130	259	519
7	14		36	378	7	14	378
117	138	87		461	117	138	461
261	200			360	261	200	360
	622	450		1.567		622	1.567
19				0	19		0
0				0	0		0
71	83	77	34	265	71	83	265
235	49	400		684	235	49	684
450	330	45		825	450	330	825
	401	27		428		401	428
1,641	1,038	1,458	1,750	5,887	1,641	1,038	5,887
11	150	80		161	11	150	161
80	80			320	80	80	320
135	135			270	135	135	270
0				0	0		0
28				28	28		28
653	210	200	200	1,263	653	210	1,263
21	28	11		60	21	28	60
40	41	41	41	311	40	41	311
500	1,138	1,000	1,000	3,638	500	1,138	3,638
120	747	484	619	1,970	120	747	1,970
330	335	335		1,000	330	335	1,000
492	26			518	492	26	518
710	1,200	350		2,260	710	1,200	2,260
				0			0
6,626	8,067	5,330	4,740	24,763	6,626	8,067	24,763
2,926	5,034	6,340	8,021	5,002	2,926	5,034	8,021
1,568	2,875	4,473	5,678	3,316	1,568	2,875	5,678
				25			25
				17935			17935
				20			20
				21			21
				24763			24763

24763 samtals umsóknir
28187 21 hafnasjóur með Faxaflóahöfn
17935 20 hafnasjóur án Faxaflóahafnar

Viðauki IV - stærðarröðun 2014												
Afla- gjald	Aflagi Hlutf	Tekjur alls m.kr.	Gjöld alls m.kr.	Fram- Legg	Skammt. skuldb.	Langt- skuldb.	Lífeyris- skuldb.	Heildar skuldb.	Framl- Skammtskb	Heildarsk / Heildart	Skammt+Hangt/ Heildartekjum	
Blönduósihöfn	0,0	0,4	3,2	-2,8	1,2	0,0	0,0	1,2	-4,0	3,00	3,00	
Vogahöfn	0,0	0,6	2,0	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4	0,00	0,00	
Hvammstangahöfn	0,9	4,1	8,0	-3,9	56,1	34,6	0,0	90,7	-60,0	22,12	22,12	
Reykholásveit	2,5	6,2	5,7	0,5	0,0	3,9	0,0	3,9	0,5	0,63	0,63	
Borgarfjarðarhöfn	4,5	6,9	3,7	3,2	3,7	0,0	0,0	3,7	-0,5	0,54	0,54	
Stöðavíkurhöfn	4,6	10,7	6,8	3,9	19,5	0,0	0,0	19,5	-15,6	1,82	1,82	
Hólmavíkurhöfn	5,0	14,2	11,5	2,7	27,5	18,2	0,0	45,7	-24,8	3,22	3,22	
Breiðdalavíkurhöfn	9,8	15,1	15,1	0,0	5,4	0,0	0,0	5,4	-5,4	0,36	0,36	
Tálknafjarðarhöfn	7,8	17,5	10,5	7,0	1,4	23,6	0,0	25,0	5,6	1,43	1,43	
Kópavogshöfn	0,5	29,3	15,8	13,5	25,8	354,9	0,0	380,7	-12,3	12,99	12,99	
Alls tíu minnstu	35,6	105,0	82,3	22,7	140,6	435,2	0,0	575,8	-117,9			
Hlutfall	1,98	33,90	1,42	0,75	5,76	3,54	0,00	3,68				
Stykkishólmshöfn	10,1	39,2	24,6	14,6	15,9	64,4	0,0	80,3	-1,3	2,05	2,05	
Skagastrandarhöfn	33,9	46,6	25,3	21,3	2,4	0,0	0,0	2,4	18,9	0,05	0,05	
Djúpavogshöfn	38,6	54,5	19,9	34,6	3,0	0,0	0,0	3,0	31,6	0,06	0,06	
Hafnarjörður Langanesbyggðar	24,6	56,7	34,0	22,7	18,1	75,3	0,0	93,4	4,6	1,65	1,65	
Hafnarjörður Norðurbings	20,0	65,1	76,3	-11,2	643,1	197,0	11,6	851,7	-654,3	13,08	12,90	
Bolungarvíkurhöfn	54,7	79,5	50,5	29,0	39,6	42,2	0,0	81,8	-10,6	1,03	1,03	
Skagafjarðarhafnir	35,0	79,6	46,6	33,0	10,5	93,9	5,1	109,5	22,5	1,38	1,31	
Hafnarjörður Vesturbbyggðar	35,7	82,4	58,3	24,1	50,9	174,0	0,0	224,9	-26,8	2,73	2,73	
Sandgerðishöfn	48,2	86,0	59,7	26,3	76,5	409,0	41,5	527,0	-50,2	6,13	5,65	
Grundarfjarðarhöfn	46,4	88,9	44,1	44,8	11,6	24,1	0,0	35,7	33,2	0,40	0,40	
Alls 11 til 20 í stærð	347,4	678,5	439,3	239,2	871,6	1.079,9	58,2	2.009,7	-632,4			
Hlutfall	19,33	51,20	10,09	7,90	35,74	8,78	6,55	12,86				
Vopnafjarðarhöfn	45,3	100,3	22,5	77,8	31,2	256,3	0,0	287,5	46,6	2,87	2,87	
Hafnarjörður Dalvíkurbyggðar	64,1	101,3	52,4	48,9	9,0	2,7	27,2	38,9	39,9	0,38	0,12	
Hafnir Fjallabyggðar	79,0	111,9	63,6	48,3	4,5	0,0	37,0	41,5	43,8	0,37	0,04	
Þorlákshöfn	49,9	125,7	78,7	47,0	25,2	33,2	21,0	79,4	21,8	0,63	0,46	
Seyðisfjarðarhöfn	29,9	133,5	77,6	55,9	42,0	312,8	0,0	354,8	13,9	2,66	2,66	
Hornafjarðarhöfn	62,2	140,6	105,1	35,5	9,1	19,1	43,9	72,1	26,4	0,51	0,20	
Hafnarjörður Snæfellsbæjar	115,9	180,6	100,3	80,3	10,9	0,0	0,0	10,9	69,4	0,06	0,06	
Grindavíkurhöfn	126,9	192,7	99,0	93,7	89,6	404,7	58,8	553,1	4,1	2,87	2,57	
Hafnarjörður Ísafjarðarbæjar	86,6	215,6	124,7	90,9	143,5	197,9	0,0	341,4	-52,6	1,58	1,58	
Reykjaneshöfn	34,4	227,0	181,6	45,4	478,8	7.276,3	67,3	7.822,4	-433,4	34,16	34,16	
Alls 21 til 30 í stærð	694,2	1.529,2	905,5	623,7	843,8	8.503,0	255,2	9.602,0	-220,1			
Hlutfall	38,63	45,40	20,73	20,81	34,60	69,10	28,71	61,42				
Hafnarfjarðarhöfn	65,5	15,3	427,4	303,1	124,3	57,1	176,4	172,6	97,1	67,2	2,33	1,93
Vestmannaeyjahöfn	153,1	35,6	429,8	349,3	80,5	13,2	44,8	179,1	237,1	67,3	0,55	0,13
Hafnarshöfn Norðurlands	66,2	15,3	431,6	266,8	164,8	12,5	262,7	108,5	383,7	152,3	0,89	0,64
Hafnarjörður Fjarðabyggðar	207,9	28,6	727,8	365,2	362,6	46,4	253,4	115,2	415,0	316,2	0,57	0,41
Faxaflóahafnir	227,2	7,5	3.048,7	1.640,3	1.408,4	453,7	958,8	0,0	1.412,5	954,7	0,46	0,46
Fimm stærstu	758,5	5.086,0	2.945,5	2.161,2	617,5	2.356,2	604,1	3.506,8	1.557,7			
Hlutfall	42,21	14,91	68,94	67,68	71,42	25,32	19,15	67,97	22,43			
1.797,1	24,4	7.378,0	4.351,8	3.026,2	2.438,9	12.305,2	888,8	15.632,9	587,3	2,12	2,00	

Viðauki V – upplýsingar um landaðan afla og vörur um hafnir

Viðauki V 2007	Vöruflokkar				Afli og aflaverðmæti							
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botn- fiskur tonn	Rækja/ humar tonn	Síld tonn	Loðna og kolmunni tonn	Annar tonn	Samtals afla tonn	Afla- verðmæti þús. kr.	Afla- verðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	936.396	2.605.121	3.541.517	57,6	87.804	1.389	9.446	57.110	10.146	165.895	13.163.423	15,38
Litlissandur - Hvalfjörður	16.893	50.887	67.780	1,1								0,00
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	0	5.283	5.283	0,1	26.793	46	402	0	1.151	28.392	4.573.908	5,34
Grundarfjarðarhöfn	2.752	9.500	12.252	0,2	15.771	3.807	6.038	0	1.700	27.316	3.159.248	3,69
Stykkishólmshöfn	203	676	879	0,0	2.602	5	0	0	218	2.825	430.437	0,50
Reykholasveit	2.898	0	2.898	0,0								0,00
Hafnarsjóður Vesturbbyggðar	22.613	3.719	26.332	0,4	7.189	0	0	0	288	7.477	916.270	1,07
Tálknafjarðarhöfn	1.669	1.475	3.144	0,1	2.732	0	0	0	9	2.732	367.666	0,43
Bolungarvíkurhöfn	105	2.222	2.327	0,0	8.823	2.693	1.286	0	166	12.968	1.587.849	1,85
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	2.050	21.040	23.090	0,4	19.864	1.998	0	0	1.635	23.497	2.970.548	3,47
Súðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	771	0	0	0	2	773	78.605	0,09
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	105	0	0	0	0	105	13.819	0,02
Drangnes	0	0	0	0,0	1.071	0	0	0	21	1.092	173.200	0,20
Hólmavíkurhöfn	0	1.916	1.916	0,0	905	4.430	0	0	1	5.336	751.150	0,88
Hvammstangahöfn	0	1.865	1.865	0,0	383	1.035	0	0	66	1.484	182.855	0,21
Blönduöshöfn	0	2.498	2.498	0,0	140	0	0	0	36	176	27.138	0,03
Skagastrandarhöfn	1.050	1.178	2.228	0,0	11.457	0	0	0	110	11.567	1.595.453	1,86
Skagaflararhöfn	0	23.428	23.428	0,4	15.984	8.399	0	0	524	24.907	3.105.138	3,63
Hafnir Fjallabyggðar	0	4.800	4.800	0,1	16.202	2.845	0	0	419	19.466	3.123.609	3,65
Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	266	2.890	3.156	0,1	11.610	751	0	1.701	158	12.519	1.540.074	1,80
Hafnarsamslag Norðurlands	17.744	118.319	136.063	2,2	24.171	4.405	0	0	142	7.578	995.036	1,16
Hafnarsjóður Norðurlands	2.172	17.330	19.502	0,3	7.409	27	0	0	0	7.436	995.036	1,16
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	18.730	3.336	22.066	0,4	3.049	0	21.118	22.961	15.354	62.482	1.186.317	1,39
Vopnafjarðarhöfn	34.063	9.208	43.271	0,7	843	0	37.102	52.617	3.032	93.594	1.301.942	1,52
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	602	0	0	0	2	604	74.186	0,09
Sevðisfjarðarhöfn	22.379	13.287	35.666	0,6	5.925	0	11.491	57.448	3.359	78.223	1.781.720	2,08
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	221.244	384.616	605.860	9,9	30.189	0	123.496	228.911	17.947	400.543	10.110.877	11,81
Breiðalsvíkurhöfn	0	0	0	0,0	107	0	0	0	1	108	7.657	0,01
Þjúpavogshöfn	130	1.975	2.105	0,0	11.926	0	0	0	82	12.008	1.359.833	1,59
Hornafjarðarhöfn	29.459	16.974	46.432	0,8	7.670	472	42.170	20.950	2.160	73.422	2.207.474	2,58
Vestmannaeyjahöfn	78.879	31.686	110.565	1,8	37.545	420	48.094	102.255	10.732	199.046	8.270.778	9,66
Þorlákshöfn	90.204	25.178	115.382	1,9	15.076	762	0	0	2.357	18.195	2.501.644	2,92
Grindavíkurhöfn	3.974	16.817	20.791	0,3	44.664	343	0	16.517	2.178	63.702	6.191.595	7,23
Sandgerðishöfn	13.892	218	14.110	0,2	19.837	8	0	0	1.484	21.329	2.737.559	3,20
Reykjaneshöfn	12.669	320.756	333.426	5,4	6.334	0	0	24.090	2.000	32.424	1.312.693	1,53
Vogahöfn	0	0	0	0,0								0,00
Hafnarfjarðarhöfn	233.686	679.975	913.661	14,9	19.259	495	2.698	3.259	214	25.925	2.630.708	3,07
Kópavogshöfn	0	3.000	3.000	0,0	155	0	0	0	0	155	28.575	0,03
Erlendis				0,0	2.041	106	21.144	6.336	3	29.630	1.197.248	1,40
Hafnarheiti vantar				0,0								0,00
Samtals	1.766.120	4.381.172	6.147.291	100,0	466.999	34.436	324.485	594.155	78.837	1.498.912	85.599.458	100,0

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, úfsi, kærfti, steinbitur, langa, gullax, gráttúa, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V 2008	Vöruflutningar				Afli og aflaverðmæti							
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botn- fiskur tonn	Rækja/ humar tonn	Síld tonn	Loðna og kolmunn tonn	Annar afl tonn	Samtals afl tonn	Afla- verðmæti bús kr.	Afla- verðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	1.033.064	2.099.315	3.132.379	47,8	95.495	1	15.236	19.129	272	130.133	15.136.596	14,29
Litlísandur - Hvalfjörður	39.401	43.767	83.168	1,3								0,00
Hafnarstöður Snæfellsbæjar	5.136	10.818	15.954	0,2	30.256	228	7.144	1.317	19	30.503	5.708.381	5,39
Grundarfjarðarhöfn		1.480	1.480	0,0	15.867	3.948			20	28.296	3.419.647	3,23
Stykkishólmshöfn					2.472	219			0	2.691	497.759	0,47
Reykholasveit	4.117	0	4.117	0,1								0,00
Hafnarstöður Vesturbbyggðar	33.831	4.493	38.324	0,6	7.386	206			0	7.592	1.317.688	1,24
Tálknafjarðarhöfn	1.425	1.370	2.795	0,0	3.057	0			0	3.057	541.236	0,51
Bolungarvíkurhöfn	0	0	0	0,0	9.179	3.843	533		264	13.819	2.233.624	2,11
Hafnarstöður Ísafjarðarbæjar	1.689	16.984	18.673	0,3	19.451	5.390			7	24.848	4.289.520	4,05
Stúðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	810	0			0	810	142.683	0,13
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	19	0			0	19	4.044	0,00
Drangnes	0	0	0	0,0	1.134	0			0	1.134	191.273	0,18
Hölmavíkurhöfn	0	4.845	4.845	0,1	1.113	6.819			0	7.932	1.147.644	1,08
Hvammstangahöfn	0	0	0	0,0	181	962			0	1.143	163.363	0,15
Blönduóshöfn	0	829	829	0,0	37	0			0	37	6.314	0,01
Skagastrandarhöfn	0	745	745	0,0	11.046	0			0	11.046	1.719.936	1,62
Skagafljórhafnir	2.300	20.976	23.276	0,4	13.561	9.352			0	22.913	3.679.622	3,47
Hafnir Fjallabyggðar	180	1.202	1.382	0,0	17.321	1			4	17.326	3.011.378	2,84
Hafnarstöður Dalvíkurbyggðar	0	0	0	0,0	6.942	10			1	6.953	1.275.877	1,20
Hafnarstíflag Norðurlands	12.131	141.485	153.616	2,3	20.044	680	987		1	21.712	3.544.103	3,35
Hafnarstöður Norðurlands	0	3.460	3.460	0,1	6.648	2			1	6.651	1.268.562	1,20
Hafnarstöður Langanesbyggðar	16.194	2.143	18.337	0,3	2.569	7.626	32.558	20.983	9	63.745	2.281.016	2,15
Vopnafjarðarhöfn	30.970	6.923	37.893	0,6	993	0	31.881	51.729	1	84.604	2.389.819	2,26
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	493	0			3	496	90.251	0,09
Sevðisfjarðarhöfn	21.737	6.586	28.323	0,4	4.958	1	27.623	60.711	6	93.299	2.988.556	2,82
Hafnarstöður Fjarðabyggðar	487.654	933.067	1.420.721	21,7	33.167	0	129.058	212.506	10	374.741	13.852.413	13,08
Breiðdalavíkurhöfn	0	0	0	0,0	81	0			0	81	12.491	0,01
Diðjavogshöfn	769	2.490	3.259	0,0	7.914	0			0	7.914	1.362.725	1,29
Hornafjarðarhöfn	28.562	17.713	46.275	0,7	11.015	861	47.296	13.695	0	72.867	3.952.232	3,73
Vestmannaeyjahöfn	93.993	31.488	125.481	1,9	42.611	413	49.737	102.511	0	195.272	10.041.085	9,48
Þorlákshöfn	51.483	35.226	86.709	1,3	18.981	725			1	19.707	3.005.461	2,84
Grindavíkurhöfn	191	21.906	22.097	0,3	45.954	55			2	46.011	6.921.781	6,54
Sandgerðishöfn	8.935	0	8.935	0,1	19.303	9			503	19.815	3.352.973	3,17
Vogahöfn	13.183	238.287	251.469	3,8	5.052	5			2	18.458	1.198.471	1,13
Hafnarfjarðarhöfn	240.850	779.047	1.019.897	15,5	22.188	1			1	22.190	3.167.411	2,99
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	166	0			0	166	24.798	0,02
Erlendis				0,0								0,00
Hafnarheiti vantar				0,0	862	0	41.723	12.499	0	55.084	1.967.046	1,86
Samtals	2.127.795	4.431.940	6.559.736	100,0	478.326	41.357	383.776	508.479	1.127	1.413.065	105.907.779	100,0

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, útsi, karfi, steinbitur, langa, gullax, grátúa, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V 2009	Vöruflokkningar					Afli og aflaverðmæti						
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botn-fiskur tonn	Rækja/humar tonn	Sild tonn	Loðna og kolmunni tonn	Annar afli tonn	Samtals afli tonn	Afla-verðmæti þús. kr.	Afla-verðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	1.084.501	2.002.220	3.086.721	49,8	98.987	133	4.508	18.227	153	122.008	19.986.098	17,31
Litlisandur - Hvalfjörður	88.027	50.916	138.943	2,2								0,00
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	0	7.464	7.464	0,1	34.909	278	0	1	8	35.196	6.906.620	5,98
Grundarfjarðarhöfn	0	9.612	9.612	0,2	16.253	2.660	0	0	41	18.954	3.114.857	2,70
Stykkishólmshöfn	0	3.403	3.403	0,1	3.173	212	0	0	1	3.386	617.500	0,53
Revhólasveit	3.084	0	3.084	0,0								0,00
Hafnarsjóður Vesturbýggðar	32.433	4.323	36.756	0,6	7.174	609	0	0	0	7.783	1.342.099	1,16
Tálknafjarðarhöfn	1.427	1.370	2.797	0,0	3.564	0	0	0	0	3.564	640.765	0,55
Bolungarvíkurhöfn	0	14.050	14.050	0,2	10.977	4.534	0	0	469	15.980	2.260.356	1,96
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	1.600	19.328	20.928	0,3	20.995	3.707	0	518	6	25.226	4.334.902	3,75
Stúðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	757	0	0	0	0	757	146.038	0,13
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	62	0	0	0	0	62	12.010	0,01
Drangnes	0	0	0	0,0	712	0	0	0	0	712	134.311	0,12
Hólmavíkurhöfn	0	3.453	3.453	0,1	980	6.895	0	0	0	7.875	423.799	0,37
Hvammstangahöfn	0	2.042	2.042	0,0	196	0	0	0	1	197	36.555	0,03
Blönduóshöfn	0	0	0	0,0	6	0	0	0	0	6	1.128	0,00
Skagastrandarhöfn	931	536	1.467	0,0	11.597	1	0	0	1	11.599	2.162.842	1,87
Skagafljarðarhafnir	0	10.125	10.125	0,2	15.134	6.228	0	0	0	21.361	3.480.742	3,01
Hafnir Fjallabyggðar	1.096	10.451	11.547	0,2	19.029	1.951	0	0	12	20.992	3.743.266	3,24
Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	0	2.214	2.214	0,0	12.701	40	0	0	0	12.741	2.398.347	2,08
Hafnarsamlag Norðurlands	4.433	91.907	96.340	1,6	19.146	35	0	1	4	19.186	3.759.677	3,26
Hafnarsjóður Norðurlands	950	16.016	16.966	0,3	6.872	0	0	0	2	6.874	1.243.964	1,08
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	28.370	1.652	30.022	0,5	2.063	0	45.599	9.229	3	56.894	2.443.996	2,12
Vopnafjarðarhöfn	25.669	6.269	31.938	0,5	807	0	35.025	32.366	8	68.206	2.452.791	2,12
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	643	0	0	0	5	648	121.013	0,10
Sevðisfjarðarhöfn	20.289	4.158	24.447	0,4	5.395	0	7.117	26.149	1	38.662	1.854.246	1,61
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	510.827	911.348	1.422.175	22,9	28.236	1	153.655	116.101	118	298.111	13.978.542	12,11
Breiðdalavíkurhöfn	0	0	0	0,0	94	0	0	0	0	94	17.833	0,02
Þjúpavogshöfn	0	2.644	2.644	0,0	10.123	2	0	0	0	10.125	1.837.899	1,59
Hornafjarðarhöfn	28.791	19.815	48.606	0,8	10.872	497	41.602	10.560	0	63.531	4.066.280	3,52
Vestmannaeyjahöfn	74.968	32.008	106.976	1,7	45.786	433	42.524	69.948	1	158.692	11.735.145	10,16
Þorlákshöfn	42.471	17.594	60.065	1,0	15.894	1.325	0	0	0	17.219	3.261.569	2,82
Grindavíkurhöfn	0	23.848	23.848	0,4	44.807	68	0	0	4	44.879	7.630.104	6,61
Sandgerðishöfn	0	0	0	0,0	19.161	5	0	0	404	19.570	3.631.120	3,15
Revkjaneshöfn	22.771	174.752	197.523	3,2	6.072	0	0	7.913	0	13.985	1.404.462	1,22
Vogahöfn	0	0	0	0,0								0,00
Hafnarfjarðarhöfn	209.501	574.973	784.474	12,7	18.787	5	0	1.626	1	20.419	3.371.478	2,92
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	178	0	0	0	0	178	32.349	0,03
Erlendis				0,0	753	0	6.634	18.953	0	26.340	869.103	0,75
Hafnarheiti vantar				0,0								0,00
Samtals	2.182.139	4.018.491	6.200.630	100,0	492.894	29.618	336.664	311.592	1.243	1.172.012	115.453.808	100,0

*) Botniskur er þorskur, ýsa, útsi, karfi, steinbitur, langa, gullfax, gráúða, skarkoli og annar botniskur

Viðauki V 2010	Vöruflokkur				Afli og aflaverðmæti									
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botnfiskur tonn	Rækja/humar tonn	Sild tonn	Loðna og kolmunnir tonn	Annar aflir tonn	Samtals aflir tonn	Aflaverðmæti þús. kr.	Aflaverðmæti Hlutfall		
Faxaflóahafnir	882.326	1.934.491	2.816.817	46,9	95.474	926	1.137	37.086	332	134.955	22.995.907	17,29		
Litilsandur - Hvalfjörður	42.256	38.978	81.234	1,4								0,00		
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	0	6.019	6.019	0,1	28.490	508			33	29.092	6.771.222	5,09		
Grundarfjarðarhöfn	0	6.422	6.422	0,1	12.081	5.596	51	502	3	18.233	3.076.977	2,31		
Stykkishólmshöfn	0	2.475	2.475	0,0	2.490	220			68	2.778	624.828	0,47		
Reykholasveit	1.781	0	1.781	0,0								0,00		
Hafnarsjóður Vesturbýggðar	34.803	3.426	38.229	0,6	5.370	323			19	5.712	1.220.597	0,92		
Tálknafjarðarhöfn	1.564	2.065	3.629	0,1	2.733	0			0	2.733	631.088	0,47		
Bolungarvíkurhöfn	1.890	15.424	17.314	0,3	12.287	667			293	13.247	2.934.704	2,21		
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	2.087	14.359	16.446	0,3	17.991	6.796	91	833	28	25.738	4.823.863	3,63		
Súðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	912	0			0	912	215.370	0,16		
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	102	0			0	102	25.229	0,02		
Drangnes	0	0	0	0,0	810	0			85	895	197.120	0,15		
Hólmavíkurhöfn	0	5.144	5.144	0,1	1.086	5.322			0	6.408	513.285	0,39		
Hvammstangahöfn	0	2.119	2.119	0,0	229	0			0	229	51.494	0,04		
Blönduöshöfn	0	0	0	0,0	43	0			0	43	10.080	0,01		
Skagastrandarhöfn	1.826	0	1.826	0,0	14.191	0	5	238	1	14.435	3.225.893	2,43		
Skagastrandarhöfn	351	11.195	11.546	0,2	16.743	6.997	54	319	0	24.113	4.398.069	3,31		
Hafnir Fjallabyggðar	0	3.515	3.515	0,1	16.341	3.711			9	20.061	4.212.820	3,17		
Hafnarsjóður Daivíkurbyggðar	0	1.703	1.703	0,0	11.510	0			5	11.516	2.781.686	2,09		
Hafnarsamlag Norðurlands	0	100.340	100.340	1,7	20.545	327			2	32	20.906	5.024.592	3,78	
Hafnarsjóður Norðurbings	0	8.171	8.171	0,1	6.432	366	30	76	5	6.909	1.480.200	1,11		
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	17.050	1.394	18.444	0,3	1.845	3	34.635	11.480	9	47.972	2.444.188	1,84		
Vopnafjarðarhöfn	28.961	4.138	33.099	0,6	789	2	33.224	32.545	8	66.568	3.031.450	2,28		
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	720	0			2	722	172.206	0,13		
Sevðisfjarðarhöfn	18.542	4.169	22.711	0,4	6.127	36			0	11.649	1.722.241	1,30		
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	581.617	951.373	1.532.990	25,5	21.706	146	117.183	175.147	811	314.994	17.206.940	12,94		
Breiðálsvíkurhöfn	0	0	0	0,0	1.051	0			6	1.067	244.650	0,18		
Þjúpavogshöfn	0	1.810	1.810	0,0	6.975	3			0	6.978	1.601.981	1,20		
Hornafjarðarhöfn	30.185	15.557	45.742	0,8	9.887	497	28.058	16.835	9	55.286	4.326.220	3,25		
Vestmannaeyjahöfn	70.861	30.563	101.424	1,7	37.552	635	35.114	89.285	0	162.586	13.835.379	10,40		
Þorlákshöfn	73.225	18.043	91.268	1,5	13.149	1.169	2	16	0	14.336	3.235.011	2,43		
Grindavíkurhöfn	0	18.029	18.029	0,3	47.645	68	36	1.006	1	48.756	9.562.799	7,19		
Sandgerðishöfn	3.000	0	3.000	0,0	16.836	3			14	17.574	3.911.549	2,94		
Reykjaneshöfn	15.936	150.352	166.288	2,8	4.903	2			0	12.202	1.675.996	1,26		
Vogahöfn	0	0	0	0,0								0,00		
Hafnarfjarðarhöfn	252.975	588.648	841.623	14,0	19.806	1.066		3.342	98	23.312	4.375.530	3,29		
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	195	0			10	205	45.144	0,03		
Erlendis						1	5.715	3.956	0	9.778	372.802	0,28		
Hafnarheiti vantar												0,00		
Samtals	2.061.234	3.939.922	6.001.156	100,0	455.047	35.495	255.335	395.573	2.620	1.144.071	132.979.107	100,0		

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, útsi, karfi, steimbítur, langa, guðillax, gráúða, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V 2011	Vöruflutningar				Afli og aflaverðmæti							
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Afls/ los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botn- fiskur tonn	Rækja/ humar tonn	Síld tonn	Loðna og kolmunni tonn	Annar afla tonn	Samtals afla tonn	Afla- verðmæti bús. kr.	Afla- verðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	918.291	2.102.345	3.020.636	49,5	90.518	1.471	6.997	50.677	676	150.339	27.252.287	16,83
Litlissandur - Hvalfjörður	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Hafnasjóður Snæfellsbæjar	450	6.665	7.115	0,1	26.159	154	0	101	142	26.556	6.646.239	4,10
Grundarfjarðarhöfn	1.113	9.409	10.522	0,2	12.938	3.058	96	1.628	88	17.809	4.079.535	2,52
Stykkishólmshöfn	696	2.426	3.122	0,1	2.127	579	84	0	234	3.024	606.736	0,37
Reykholasveit	0	19.105	19.105	0,3	421	584	0	0	0	1.005	235.913	0,15
Hafnarstöður Vesturbbyggðar	0	7.689	7.689	0,1	6.402	292	23	186	141	7.044	1.632.359	1,01
Tálknafjarðarhöfn	1.251	1.651	2.902	0,0	2.531	0	0	0	0	2.531	599.643	0,37
Bolungarvíkurhöfn	0	1.234	1.234	0,0	14.012	10	0	0	65	14.087	3.472.704	2,14
Hafnarstöður Ísafjarðarbæjar	1.054	12.778	13.832	0,2	16.398	5.812	54	505	29	22.798	5.672.297	3,50
Súðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	236	0	0	0	26	262	66.650	0,04
Drangnes	0	0	0	0,0	872	0	0	0	374	1.246	315.593	0,19
Hólmavíkurhöfn	0	4.051	4.051	0,1	1.073	5.612	0	1	43	6.729	1.540.246	0,95
Hvammstangahöfn	0	0	0	0,0	243	403	0	0	0	646	137.401	0,08
Blönduöshöfn	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Skagastrandarhöfn	0	0	0	0,0	12.593	0	0	0	89	12.682	3.115.960	1,92
Skagaflarháfnir	1.321	16.462	17.783	0,3	11.525	7.060	83	558	69	19.295	4.830.348	2,98
Hafnir Fjallabyggðar	0	0	0	0,0	17.361	3.151	114	723	148	21.497	5.260.876	3,25
Hafnarstöður Dalvíkurbyggðar	610	2.064	2.674	0,0	14.303	198	0	1	67	14.569	3.705.474	2,29
Hafnarlag Norðurlands	4.955	119.199	124.154	2,0	25.269	211	0	4	103	25.387	6.977.875	4,31
Hafnarstöður Norðurlands	0	8.324	8.324	0,1	6.825	1.090	94	53	362	8.424	1.986.116	1,23
Hafnarstöður Langanesbyggðar	27.415	3.479	30.894	0,5	1.873	6	23.534	37.739	148	63.300	3.555.229	2,20
Vopnafjarðarhöfn	0	0	0	0,0	725	0	26.702	49.283	80	76.790	4.908.567	3,03
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	613	0	0	0	0	613	151.298	0,09
Sevðisfjarðarhöfn	23.189	8.277	31.466	0,5	4.677	0	0	34.827	3	39.507	2.096.591	1,29
Hafnarstöður Fjarðabyggðar	524.968	919.747	1.444.715	23,7	19.930	0	90.856	183.350	1.689	295.825	22.588.075	13,95
Breiðalsvíkurhöfn	0	0	0	0,0	2.596	0	0	0	0	2.596	633.142	0,39
Þjúpavogshöfn	0	2.366	2.366	0,0	6.185	0	0	73	4	6.262	1.415.064	0,87
Hornafjarðarhöfn	31.571	17.406	48.977	0,8	7.816	550	23.628	32.269	11	64.274	5.353.301	3,31
Vestmannaeyjahöfn	93.325	29.487	122.812	2,0	35.593	609	27.125	124.482	1	187.810	17.954.889	11,09
Þorlákshöfn	66.903	19.508	86.411	1,4	12.448	885	39	1.784	24	15.180	3.556.051	2,20
Grindavíkurhöfn	0	17.593	17.593	0,3	42.242	107	125	3.091	14	45.579	10.009.190	6,18
Sandgerðishöfn	0	0	0	0,0	15.219	0	21	53	277	15.570	3.764.915	2,32
Reykjaneshöfn	36.911	151.946	188.857	3,1	5.353	130	104	26.792	14	32.393	2.358.851	1,46
Vogahöfn	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	289.123	598.749	887.872	14,5	16.467	18	3.053	5.607	389	25.534	5.174.640	3,20
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	199	0	0	0	23	222	52.549	0,03
Erlendis	0	0	0	0,0	0	500	542	2.932	0	3.974	232.483	0,14
Hafnarheiti vantar	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Samtals	2.023.146	4.081.960	6.105.106	100,0	433.742	32.493	203.274	556.720	5.333	1.231.561	161.939.090	100,0

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, úfsi, karrfi, steinbitur, langa, gullax, grátúa, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V 2012	Vóruflutningar				Afli og aflaverðmæti							
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botn-fiskur tonn	Ræskja/humar tonn	Sild tonn	Loðna og kolmunni tonn	Annar afli tonn	Samtals afli tonn	Afla-verðmæti búv. kr.	Afla-verðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	968.610	2.060.176	3.028.786	47,4	85.001	1.820	7.782	61.469	1.056	157.128	26.046.043	15,63
Litlissandur - Hvalfjörður	0	19.000	19.000	0,3								0,00
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	270	6.847	7.117	0,1	25.757	317	22	552	179	26.827	6.516.397	3,91
Grundarfjarðarhöfn	2.441	8.141	10.583	0,2	12.032	2.989	3.625	1.556	91	20.293	4.166.661	2,50
Stykkishólmshöfn	0	4.180	4.180	0,1	2.346	331	550	18	455	3.700	747.682	0,45
Reykholasveit	0	2.030	2.030	0,0	0	0	0	0	9	9	166.739	0,10
Hafnarsjóður Vesturbbyggðar	45.027	4.034	49.061	0,8	6.918	464	10	184	324	7.900	1.801.945	1,08
Tálknafjarðarhöfn	1.251	1.651	2.902	0,0	1.809	0	2	59	0	1.870	436.770	0,26
Bolungarvíkurhöfn	0	0	0	0,0	15.152	34	4	56	65	15.311	3.678.416	2,21
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	3.500	8.985	12.485	0,2	19.567	4.648	152	332	52	24.751	6.455.657	3,87
Súðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	973	37	0	0	0	1.010	240.588	0,14
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	453	0	0	0	77	530	123.494	0,07
Drangnes	0	0	0	0,0	1.072	0	0	0	348	1.420	329.758	0,20
Hólmavíkurhöfn	0	2.396	2.396	0,0	1.107	4.258	0	53	196	5.614	1.554.708	0,93
Hvammstangahöfn	0	4.283	4.283	0,1	56	0	0	0	10	66	9.806	0,01
Blönduöshöfn	0	0	0	0,0	3	0	0	0	0	3	373	0,00
Skagastrandarhöfn	3.384	0	3.384	0,1	11.450	27	12	1.304	210	13.003	2.906.197	1,74
Skagafjarðarhafnir	0	13.316	13.316	0,2	13.822	6.401	14	126	307	20.670	5.698.156	3,42
Hafnir Fjallabyggðar	3.102	0	3.102	0,0	19.269	1.890	13	1.477	246	22.895	5.541.874	3,33
Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	144	1.846	1.990	0,0	16.290	158	0	2	199	16.649	3.981.631	2,39
Hafnarsamlag Norðurlands	3.903	97.784	101.687	1,6	19.991	11	327	2.029	180	22.538	5.310.815	3,19
Hafnarsjóður Norðurlands	0	7.552	7.552	0,1	8.171	1.161	0	0	691	10.023	2.457.985	1,48
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	39.390	2.037	41.427	0,6	2.483	16	18.194	63.862	308	84.863	4.121.808	2,47
Vopnarfjarðarhöfn	52.457	5.926	58.383	0,9	508	0	23.022	89.462	97	113.089	5.513.490	3,31
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	702	0	0	0	8	710	168.745	0,10
Sevðisfjarðarhöfn	31.533	21.141	52.674	0,8	5.282	0	0	65.079	4	70.365	3.004.334	1,80
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	636.593	919.363	1.555.956	24,4	22.381	0	75.458	279.660	681	378.179	22.949.855	13,77
Breiðalsvíkurhöfn	0	0	0	0,0	1.728	0	0	0	0	1.728	413.204	0,25
Þjúpavogshöfn	2.600	0	2.600	0,0	10.456	0	0	0	9	10.465	2.427.123	1,46
Hornafjarðarhöfn	33.346	10.322	43.668	0,7	10.137	526	24.353	44.876	17	79.909	6.133.810	3,68
Vestmannaeyjahöfn	102.472	32.400	134.872	2,1	37.380	486	34.290	162.282	5	234.442	18.287.296	10,98
Hvolsvöllur	0	0	0	0,0	298	0	0	0	0	298	66.055	0,04
Þorlákshöfn	55.618	25.355	80.973	1,3	11.628	809	29	2.677	1	15.144	3.316.969	1,99
Grundavíkurhöfn	0	23.485	23.485	0,4	40.720	33	243	3.898	48	44.942	9.540.683	5,73
Sandgerðishöfn	15.149	0	15.149	0,2	15.363	1	781	0	238	16.383	3.654.537	2,19
Revkianeshöfn	22.771	180.866	203.637	3,2	4.855	49	123	44.258	1	49.286	2.358.380	1,42
Vogahöfn	5	0	5	0,0	0	0	0	0	5	5	921.237	0,55
Hafnarfjarðarhöfn	276.471	625.679	902.150	14,1	16.469	10	2.318	2.115	209	21.121	4.713.676	2,83
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	101	0	0	0	12	113	26.627	0,02
Erlendis	0	0	0	0,0	395	0	1.697	15.308	0	17.400	833.289	0,50
Samtals	2.300.037	4.088.796	6.388.833	100,0	441.728	26.871	193.021	842.693	6.338	1.510.651	166.622.810	100,0

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, úfsi, kærfti, steinbitur, langa, gullfax, grátúa, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V 2013	Vöruflokkur				Afli og aflaverðmæti							
	Frá höfn tonn	Til hafnar tonn	Alls los/lest tonn	Hlutfall af heild	*) Botnfiskur tonn	Rækja/humar tonn	Sild tonn	Loðna og kolmunni tonn	Annar afli tonn	Samtals afli tonn	Aflaverðmæti þús. kr.	Aflaverðmæti Hlutfall
Faxaflóahafnir	939.057	2.206.562	3.145.619	46,4	88.925	639	4.322	47.807	0	141.693	23.542.197	14,79
Litlisaundur - Hvalfjörður	45.145	45.145	90.290	1,3								0,00
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	498	6.378	6.876	0,1	26.545	275	3	2.061	0	28.884	5.984.100	3,76
Grundarfjarðarhöfn	3.911	7.385	11.296	0,2	12.978	2.645	2.286	5.219	0	23.128	4.231.275	2,66
Stykkishólmshöfn	0	4.800	4.800	0,1	2.396	138	841	37	0	3.412	548.790	0,34
Reykholasveit	2.928	16	2.944	0,0	14	0	0	0	0	14	2.586	0,00
Hafnarsjóður Vesturbýggðar	61.267	4.707	65.974	1,0	6.563	284	0	35	0	6.882	1.400.984	0,88
Tálknafjarðarhöfn	1.251	1.651	2.902	0,0	2.664	0	2	15	0	2.681	551.601	0,35
Bolungarvíkurhöfn	0	0	0	0,0	15.981	165	0	2	0	16.148	3.523.640	2,21
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	13.159	14.032	27.191	0,4	28.261	4.022	181	665	0	33.129	7.689.548	4,83
Súðavíkurhöfn	0	0	0	0,0	154	215	0	0	0	369	101.688	0,06
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	1.193	24	0	137	0	1.354	95.340	0,06
Drangnes	0	0	0	0,0	478	0	0	0	0	1.354	269.689	0,17
Hólmavíkurhöfn	0	2.546	2.546	0,0	1.481	2.550	0	1.362	0	5.393	1.306.409	0,82
Hvammstangahöfn	0	4.305	4.305	0,1	131	38	0	0	0	169	41.911	0,03
Blönduöshöfn	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Skagastrandarhöfn	885	0	885	0,0	17.247	11	58	835	0	18.151	3.753.816	2,36
Skagafljarðarhöfn	9.072	12.248	21.320	0,3	15.661	5.242	8	71	0	20.982	5.361.740	3,37
Hafnir Fjallabyggðar	629	0	629	0,0	26.384	2.849	30	676	0	29.939	6.841.931	4,30
Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	95	1.803	1.898	0,0	18.635	299	0	1	0	18.935	3.984.943	2,50
Hafnarsamlag Norðurlands	29.610	146.293	175.903	2,6	20.327	260	1.235	2.737	0	24.559	5.240.596	3,29
Hafnarsjóður Norðurbings	1.225	7.499	8.724	0,1	9.764	1.082	0	1	0	10.847	2.334.495	1,47
Hafnarsjóður Langanesbyggðar	27.878	1.446	29.324	0,4	3.899	22	17.345	44.422	0	65.688	3.897.329	2,45
Vopnafjarðarhöfn	47.070	5.684	52.754	0,8	1.290	0	20.323	85.894	0	107.507	5.342.694	3,36
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	722	0	0	0	0	722	151.075	0,09
Seyðisfjarðarhöfn	30.216	8.614	38.830	0,6	4.057	0	8	44.068	0	48.133	2.309.466	1,45
Hafnarsjóður Fjarðabyggðar	714.402	988.473	1.702.875	25,1	24.096	639	62.474	280.846	0	368.056	22.382.724	14,06
Breiðdalvíkurhöfn	0	0	0	0,0	2.154	0	0	0	0	2.154	434.256	0,27
Djúpavogshöfn	2.700	0	2.700	0,0	10.703	0	0	7	0	10.710	2.130.675	1,34
Hornafjarðarhöfn	29.223	13.288	42.511	0,6	9.891	489	21.074	45.509	0	76.963	5.727.413	3,60
Vestmannaeyjahöfn	106.358	33.054	139.412	2,1	37.887	528	25.661	146.131	0	210.207	17.078.438	10,73
Hvolsvöllur	0	0	0	0,0	14	375	0	12	0	401	127.447	0,08
Þorlákshöfn	35.637	24.153	59.790	0,9	10.694	686	66	2.144	0	13.590	2.730.371	1,71
Grindavíkurhöfn	2.340	24.534	26.874	0,4	43.770	90	175	3.344	0	47.379	9.401.001	5,90
Sandgerðishöfn	13.445	0	13.445	0,2	12.368	410	22	535	0	13.335	2.679.220	1,68
Reykjameshöfn	19.971	229.008	248.979	3,7	4.749	615	249	36.905	0	42.518	2.867.579	1,80
Vogahöfn	8	0	8	0,0	8	0	0	0	0	8	1.478	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	282.083	568.631	850.714	12,5	19.700	81	1.128	3.873	0	24.782	4.667.783	2,93
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	93	0	0	0	0	93	19.487	0,01
Erlendis	0	0	0	0,0	322	0	0	10.166	0	10.488	467.946	0,29
Samtals	2.420.063	4.362.255	6.782.318	100,0	482.200	24.673	157.492	765.517	0	1.429.882	159.223.661	100,0

*) Botnfiskur er þorskur, ýsa, útsi, karfi, steinbitur, langa, gullax, grálúða, skarkoli og annar botnfiskur

Viðauki V – upplýsingar um landaðan afla og yörur um hafnir 2014	Vöruflokkur				Afla og aflaverðmæti							
	Frá höfn	Til hafnar	Alls	Hlutfall af	*) Botn-fiskur	Ræskja/humar	Síld	Loöna og kolmurni	Annar afli	Samtals afli	Afla-verðmæti	Afla-verðmæti
	tonn	tonn	tonn	heild	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	bús. kr.	Hlutfall
Faxaflóahafnir	962.903	2.234.502	3.197.405	47,9	78.501	1.148	9.099	42.495	0	131.243	21.327.441	14,77
Litlisandur - Hvalfjörður	22.635	22.635	45.270	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Hafnarstödur - Snaefellsbæjar	0	6.615	6.615	0,1	27.461	158	0	4.450	0	32.069	6.670.663	4,62
Grundarfjarðarhöfn	4.730	7.509	12.239	0,2	12.590	2.628	132	5.868	0	21.218	4.196.096	2,91
Stykkishólmshöfn	0	4.320	4.320	0,1	2.879	607	24	52	0	3.562	643.372	0,45
Dalabyggð	0	0	0	0,0	10	0	0	0	0	10	1.436	0,00
Reykholásveit	2.360	0	2.360	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Hafnarstödur Vesturbýggðar	47.368	5.738	53.106	0,8	7.182	275	0	25	0	7.482	1.641.457	1,14
Tálknafjarðarhöfn	1.251	1.651	2.902	0,0	2.837	0	0	84	0	2.921	635.337	0,44
Bolungarvíkurhöfn	0	0	0	0,0	13.524	147	0	1	0	13.672	3.191.229	2,21
Hafnarstödur Ísafjarðarbæjar	15.913	20.706	36.619	0,5	25.140	2.244	203	662	0	28.249	6.550.679	4,54
Stöðvíkurhöfn	0	0	0	0,0	271	522	0	0	0	793	234.755	0,16
Norðurfjörður	0	0	0	0,0	316	0	0	0	0	316	70.314	0,05
Drangnes	0	0	0	0,0	1.330	3	0	228	0	1.561	298.528	0,21
Hólmavíkurhöfn	0	1.670	1.670	0,0	1.076	3.725	0	264	0	5.065	1.520.989	1,05
Hvammstangahöfn	0	3.523	3.523	0,1	7	40	0	0	0	47	14.775	0,01
Blönduóshöfn	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Skagastrandarhöfn	773	0	773	0,0	10.943	138	20	176	0	11.277	2.591.033	1,79
Skagafljórshafnir	13.677	10.219	23.896	0,4	12.041	6.836	2	83	0	18.962	5.104.934	3,54
Hafnarfallabyggðar	0	0	0	0,0	23.915	2.951	39	963	0	27.868	6.628.695	4,59
Hafnarstödur Dalvíkurbyggðar	5.566	3.218	8.784	0,1	24.377	48	0	3	0	24.428	5.489.435	3,80
Hafnarstíglag Norðurlands	70.141	140.634	210.775	3,2	21.578	30	3.614	2.031	0	27.253	5.615.367	3,89
Hafnarstödur Norðurlands	0	4.768	4.768	0,1	6.188	255	2	6.188	0	6.475	1.451.462	1,01
Hafnarstödur Langanesbyggðar	18.340	1.410	19.750	0,3	3.662	16	8.915	30.750	0	43.343	2.666.420	1,85
Vopnafjarðarhöfn	47.070	5.684	52.754	0,8	942	0	18.653	67.818	0	87.413	4.379.555	3,03
Borgarfjarðarhöfn	0	0	0	0,0	1.029	0	0	0	0	1.029	232.992	0,16
Sevðisfjarðarhöfn	38.501	20.470	58.971	0,9	3.777	20	57	23.569	0	27.424	1.422.891	0,99
Hafnarstödur Fjarðabyggðar	552.535	881.135	1.433.669	21,5	24.394	153	60.549	224.272	0	309.369	18.929.335	13,11
Breiðdalsvíkurhöfn	0	0	0	0,0	2.335	0	0	0	0	2.335	526.262	0,36
Djúpavogshöfn	0	2.780	2.780	0,0	11.910	148	0	4	0	12.062	2.613.548	1,81
Hornafjarðarhöfn	35.604	14.080	49.684	0,7	9.345	319	22.127	17.821	0	49.612	4.531.423	3,14
Vestmannaeyjahöfn	83.321	22.957	106.278	1,6	33.037	507	27.474	79.207	0	140.225	13.546.646	9,38
Borlákshöfn	70.872	22.517	93.389	1,4	13.278	813	29	2.242	0	16.362	3.492.389	2,42
Grindavíkurhöfn	0	25.704	25.704	0,4	41.933	343	150	5.486	0	47.912	9.536.521	6,61
Sandgerðishöfn	7.668	0	7.668	0,1	12.668	151	16	1.754	0	14.589	3.011.990	2,09
Garður	0	0	0	0,0	5	0	0	0	0	5	984	0,00
Reykjaneshöfn	35.687	250.812	286.499	4,3	4.815	582	199	20.238	0	25.834	2.038.535	1,41
Vogahöfn	9	0	9	0,0	9	0	0	0	0	9	1.293	0,00
Hafnarfjarðarhöfn	275.294	646.619	921.913	13,8	9.077	282	6.591	3.190	0	19.140	2.634.277	1,82
Kópavogshöfn	0	0	0	0,0	7	0	0	0	0	7	1.562	0,00
Erlendis	0	0	0	0,0	3.662	0	0	2.734	0	6.396	906.132	0,63
Hafnarhetti vantar	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Samtals	2.312.219	4.361.875	6.674.093	100,0	448.051	25.089	157.895	536.500	0	1.167.535	144.350.750	100,0

*) Botnfiskur er borskur, ýsa, úfsi, karfi, stembitur, langa, gullax, grátúða, skarkoli og annar botnfiskur

