



MS ritgerð
Stjórnun og stefnumótun

Efnahagsleg áhrif íslenskra hafna

Valur Rafn Halldórsson

Leiðbeinandi: Runólfur Smári Steinþórsson

Viðskiptafræðideild

Júní 2014



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Efnahagsleg áhrif íslenskra hafna

Valur Rafn Halldórsson

Lokaverkefni til MS-gráðu í viðskiptafræði

Leiðbeinandi: Runólfur Smári Steinþórsson

Viðskiptafræðideild

Félagsvísindasvið Háskóla Íslands

Júní 2014

Efnahagsleg áhrif íslenskra hafna

Ritgerð þessi er 30 eininga lokaverkefni til MS prófs við
Viðskiptafræðideild, Félagsvísindasvið Háskóla Íslands.

© 2014 Valur Rafn Halldórsson

Ritgerðina má ekki afrita nema með leyfi höfundar.

Prentun: Háskólaprent

Reykjavík, 2014

Formáli

Þessi lokaritgerð í meistaranámi í viðskiptafræði við Háskóla Íslands er metin til 30 ECTS eininga og var hún unnin vorið 2014. Leiðbeinandi í verkefninu var dr. Runólfur Smári Steinþórsson og vil ég þakka honum fyrir alla þá aðstoð og leiðsögn sem hann veitti mér. Ástæða þess að þetta verkefni var valið er að undirritaður hefur lengi haft áhuga á málefnum tengdum höfnum og sjávarútvegi þar sem hann er uppalinn í sjávarþorpi. Telur undirritaður nauðsynlegt að taka það fram að hann starfar í dag hjá Sambandi íslenskra sveitarfélaga og í því starfi þjónustar hann Hafnasamband Íslands. Stjórn hafnasambandsins var að leita að aðila til að vinna skýrslu um efnahagsleg áhrif íslenskra hafna og endaði á að biðja undirritaðann að taka verkefnið að sér. Hafnasambandið greiðir undirrituðum þó ekkert fyrir vinnuna.

Ég vil sérstaklega þakka stjórn Hafnasambands Íslands og starfsmönnum Sambands íslenskra sveitarfélaga sem veittu mér aðstoð við verkefnið.

Útdráttur

Hafnir á Íslandi hafa áhrif á íslenska landsframleiðslu, rétt eins og öll önnur starfsemi og skiptir þá ekki máli hvort um er að ræða bein eða óbein áhrif. Í þessari ritgerð verður fjallað um hver bein og óbein áhrif íslenskra hafna eru. Einnig verður fjallað um leiðir fyrir hafnir til að bæta fjárhagsstöðu sína.

Upplýsingar sem notaðar eru byggja á fyrirliggjandi gögnum frá opinberum aðilum. Mikið er stuðst við ársreikninga hafnasjóða og sveitarfélaga fyrir árið 2012 sem og gögn frá Hagstofu Íslands og Íslenska sjávarklasnum. Að auki er notast við SVÓT greiningu til að greina styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri íslenskra hafna.

Niðurstöðurnar sýna okkur að beint framlag íslenskra hafna er um 0,3% af landsframleiðslu en aftur á móti er óbeina framlag hafnanna mun meira eða rúmlega 28%. Mikilvægi íslenskra hafna fyrir íslenskt samfélag er því óumdeilt þó svo að deila megi um mikilvægi hverrar hafnar fyrir sig.

Margar hafnir standa illa fjárhagslega og ein helsta aðgerðin til að bæta fjárhagsstöðuna er með samvinnu eða sameiningu hafnasjóða. Með því má ná fram ákveðinni stærðarhagkvæmni og nýta aðföng, mannauð og tæki betur. Ýmis önnur tækifæri eru fyrir hendi eins og Norður-Atlantshafssiglingar, aukin auðlindavinnsla kringum landið, þjónusta við Grænland og aukinn fjöldi ferðamanna og skemmtiferðaskipa.

Íslenskar hafnir eru hluti af grunninnviðum samfélagsins og hafa í gegnum áratugina haldið byggð í landinu. Enn þann dag í dag eru hafnir það sem heldur lífi í mörgum byggðarlögum þó svo að mikilvægi þeirra hafi minnkað á einhverjum stöðum. Það má með nokkurri vissu segja að íslenskar hafnir séu ein af lífæðum íslensks samfélags eins og við þekkjum það í dag og því er mikilvægt að hlúa að þeim og finna leiðir til að stuðla að betri fjárhagsstöðu og starfsemi.

Efnisyfirlit

Myndaskrá	10
Töfluskrá.....	10
1 Inngangur.....	13
2 Aðferðafræði	15
2.1 SVÓT-greining.....	15
2.2 Réttmæti og áreiðanleiki.....	16
3 Nálgun og samhengi	18
3.1 Fjárhagur hafnarsjóða	18
3.2 Efnahagsleg áhrif	19
3.2.1 Bein áhrif.....	19
3.2.2 Óbein áhrif	20
3.3 SVÓT	21
4 Umhverfi hafnasjóða á Íslandi.....	23
4.1 Almenn hafnastarfsemi	25
4.2 Sjávarútvegur	27
4.3 Vöruflutningar og þróun þeirra.....	28
4.4 Skemmtiferðaskip.....	29
4.5 Önnur hafnarstarfsemi	30
4.6 Framlög ríkisins til hafnamála	31
5 Fjárhagsstaða hafnasjóða á Íslandi.....	34
5.1 Höfuðborgarsvæðið.....	34
5.1.1 Faxaflóahafnir	35
5.1.2 Hafnarfjarðarhöfn	36
5.1.3 Kópavogshöfn	36

5.2	Reykjanes.....	37
5.2.1	Grindavíkurhöfn	38
5.2.2	Hafnir Reykjanesbæjar	39
5.2.3	Sandgerðishöfn	39
5.2.4	Vogahöfn.....	40
5.3	Vesturland	41
5.3.1	Grundarfjarðarhöfn.....	41
5.3.2	Hafnir Snæfellsbæjar.....	42
5.3.3	Stykkishólmsöfn	43
5.4	Vestfirðir.....	44
5.4.1	Bolungarvíkurhöfn	44
5.4.2	Hafnir Ísafjarðarbæjar	45
5.4.3	Hafnir Vesturbyggðar	46
5.4.4	Hólmavíkurhöfn	47
5.4.5	Reykholahöfn	47
5.4.6	Súðavíkurhöfn	48
5.4.7	Tálknafjarðarhöfn.....	49
5.5	Norðurland vestra	50
5.5.1	Blönduóshöfn.....	51
5.5.2	Hvammstangahöfn.....	51
5.5.3	Skagafjarðarhafnir.....	52
5.5.4	Skagastrandarhöfn	53
5.6	Norðurland eystra	54
5.6.1	Hafnasamlag Norðurlands	55
5.6.2	Hafnir Dalvíkurbyggðar	56
5.6.3	Hafnir Fjallabyggðar	56
5.6.4	Hafnir Norðurþings	57
5.6.5	Langaneshafnir	58
5.7	Austurland.....	59
5.7.1	Borgarfjarðarhöfn	59

5.7.2	Breiðdalshöfn	60
5.7.3	Djúpavogshöfn	61
5.7.4	Fjarðarbyggðarhafnir	62
5.7.5	Seyðisfjarðarhöfn	62
5.7.6	Vopnafjarðarhöfn.....	63
5.8	Suðurland	64
5.8.1	Hornafjarðarhöfn	65
5.8.2	Vestmannaeyjahöfn	65
5.8.3	Þorlákshöfn	66
5.9	Allt landið	67
5.9.1	Afkoma hafnarsjóða.....	67
5.9.2	Skuldir og skuldbindingar.....	74
6	Áhrif hafna á Íslandi.....	77
6.1	Bein áhrif hafnarsjóða á Íslandi.....	77
6.2	Óbein áhrif.....	80
7	SVÓT greining	83
7.1	Innri þættir	83
7.1.1	Styrkleikar	83
7.1.2	Veikleikar.....	85
7.2	Ytri þættir	88
7.2.1	Ógnanir.....	88
7.2.2	Tækifæri	90
7.2.3	SVÓT samantekt.....	92
8	Umræður og niðurstöður	94
8.1	Hver eru bein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?	94
8.2	Hver eru óbein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?.....	95
8.3	Hvernig geta hafnir bætt fjárhag sinn?	96
8.3.1	Samvinna, sameining, samstarf	97
8.3.2	Ferðamennska.....	98

8.3.3	Ríkisvaldið	98
8.3.4	Mannauður	99
8.3.5	Ný tækifæri	99
9	Lokaorð	101
	Heimildaskrá	103

Myndaskrá

Mynd 1: Aflagjald 1999-2012 á verðlagi ársins 2012	26
Mynd 2: Afli og aflaverðmæti 1999-2012 (Íslenski sjávarklasinn, 2013).....	27
Mynd 3: Vöruflutningar til og frá landinu 2003-2012	29
Mynd 4: Farþegar með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkur 2000-2012	30
Mynd 5 - Veltufjórhlutfall hafna árið 2012	75
Mynd 6 - Veltufé frá rekstri hjá hafnarsjóðum árið 2012.....	76
Mynd 7: Framlag sjávarklasans til landsframleiðslu 2010-2012 (Íslenski sjávarklasinn, 2013).....	81
Mynd 8: SVÓT greining	92

Töfluskrá

Tafla 1: Hafnarsjóðir sem eiga aðild að Hafnasambandi Íslands.....	25
Tafla 2: Fjöldi skipa, báta og togara 2012	26
Tafla 3: Fjöldi starfa í fiskveiðum og vinnslu á höfuðborgarsvæðinu og utan höfuðborgarsvæðisins.....	28
Tafla 4: Fjöldi ferðamanna frá 2000-2012	31
Tafla 5: Fjármagn ríkisins til hafnarframkvæmda 2008-2012	32
Tafla 6: Fjármagn til hafnarframkvæmda 2014	32
Tafla 7 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Faxaflóahafnir	35
Tafla 8 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnafjarðarhöfn	36
Tafla 9 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Kópavogshöfn	37
Tafla 10 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Grindavíkurhöfn.....	38
Tafla 11 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Reykjaneshöfn.....	39
Tafla 12 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Sandgerðishöfn	40

Tafla 13 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vogahöfn.....	41
Tafla 14 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Grundarfjarðarhöfn	42
Tafla 15 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Snæfellsbæjar	42
Tafla 16 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Stykkishólmshöfn	43
Tafla 17 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Bolungarvíkurhöfn	44
Tafla 18 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Ísafjarðarbæjar.....	45
Tafla 19 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Vesturbyggðar.....	46
Tafla 20 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hólavíkurhöfn	47
Tafla 21 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Reykhólahöfn	48
Tafla 22 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Súðavíkurhöfn.....	49
Tafla 23 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Tálknafjarðarhöfn	50
Tafla 24 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Blönduóshöfn.....	51
Tafla 25 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hvammstangahöfn.....	52
Tafla 26 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Skagafjarðarhafnir	53
Tafla 27 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Skagastrandarhöfn.....	54
Tafla 28 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnasamlag Norðurlands	55
Tafla 29 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Dalvíkurbyggðar	56
Tafla 30 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Fjallabyggðar	57
Tafla 31 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Norðurbings	57
Tafla 32 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Langaneshafnir.....	58
Tafla 33 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Borgarfjarðarhöfn	59
Tafla 34 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Breiðdalshöfn.....	60
Tafla 35 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Djúpavogshöfn	61
Tafla 36 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Fjarðabyggðarhafnir.....	62
Tafla 37 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Seyðisfjarðarhöfn.....	63
Tafla 38 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vopnafjarðarhöfn	64
Tafla 39 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hornarfjarðarhöfn.....	65
Tafla 40 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vestmannaeyjahöfn.....	66

Tafla 41 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Þorlákshöfn	67
Tafla 42 – Yfirlit um tekjur, gjöld, framlegð og afskriftir	69
Tafla 43 - Aflagjöld árið 2012.....	70
Tafla 44 - Tekjur hafna sem hlutfall af A-hluta sveitasjóðs	72
Tafla 45 - Tekjur hafnarsjóða á íbúa	73
Tafla 46 - Skuldir hafnarsjóða árið 2012.....	74
Tafla 47: Flokkun hafna eftir fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012	78
Tafla 48: Fjárhagsupplýsingar fyrir hafnir landsins 2008-2012	79

1 Inngangur

Efnahagsleg áhrif hafa verið skoðuð hér á landi af mörgum aðilum og mörg svið atvinnulífsins hafa verið skoðuð. Efnahagsleg áhrif íslenskra hafna hafa þó aldrei verið skoðuð í heild líkt og ætlunin er að gera í þessari rannsókn.

Hér á landi hafa hafnir skipt sköpun í framþróun og uppbyggingu samfélaga. Þrátt fyrir minni umræðu á seinustu árum um hafnir á Íslandi og lægri framlög frá ríki til viðhalds og framkvæmda í höfnum er alveg ljóst að hafnir hafa áhrif á íslenskt samfélag og efnahag. Það hversu mikil áhrifin eru, er ekki vitað en tilgangur þessarar rannsóknar er að meta bein og óbein efnahagsleg áhrif hafna árið 2012. Einnig verður skoðað hvernig hafnirnar geta bætt fjárhagsstöðu sína og forskot á markaði. Þar sem fjöldi minni hafna á Íslandi er mjög mikill verður einungis horft til hafnasjóða sem eru með aðild að Hafnasambandi Íslands en það eru í raun allar hafnir sem hafa virka starfsemi.

Hafnir á Íslandi eru fjölbreyttar og stærð þeirra mjög misjöfn en stærðin skiptir ekki öllu þar sem lítil höfn getur verið mjög mikilvæg fyrir lítið samfélag. Til að skoða efnahagsleg áhrif hafna verður að skoða hvern hafnarsjóð fyrir sig.

Efnahagsleg áhrif íslenskra hafnasjóða hafa ekki verið skoðuð sérstaklega hér á landi þó svo að dæmi séu um að einstaka hafnir hafi látið gera slíka úttekt. Áhrif hafna verða skoðuð með því að fara í ársreikninga sveitarfélaganna og ársreikninga allra hafnasjóða sem eru aðilar að Hafnasambandi Íslands. Með slíkum upplýsingum má fá fram hvert beint hlutfall hafna er í vergri þjóðarframleiðslu sem og hversu mikilvæg hver og ein höfn er fyrir sitt nærsamfélag.

Þó svo að lítið hafi verið skrifað um efnahagsleg áhrif hafna þá er þetta verkefni sérstaklega áhugavert þar sem það getur nýst einstaklingum og fulltrúum sem koma að stefnumótun og ákvarðanatöku fyrir hafnir landsins. Með betri upplýsingum um viðfangsefnið er auðveldara fyrir einstaklinga sem vinna í málum tengdum höfnum að taka góðar og skynsamlegar ákvarðanir. Að auki er mjög áhugavert fyrir þau sveitarfélög sem hafa hafnir að sjá hve mikilvæg höfnin er fyrir þeirra samfélag, þó svo ekki sé nauðsynlegt að upplýsa einstaklinga sem búa í nærsamfélaginu það.

Eins og fram hefur komið þá verður einungis horft til hafnasjóða sem eru með aðild að Hafnasambandi Íslands og verður unnið út frá ákveðnum forsendum sem verður að hafa í huga þegar rannsóknin er skoðuð. Ástæðan fyrir því að verkefnið er afmarkað líkt og gert er, er sú að áhrif hafna geta verið mjög mikil og hægt að teygja þau mjög langt. Sem dæmi eru litlar líkur á að Þorlákshöfn, Bolungarvík, Vestmannaeyjar og viðlíka þorp væru til ef ekki hefði verið byggð höfn á svæðinu.

Í rannsókninni verður leitað svara við rannsóknarspurningunum sem hljóða svo:

- 1. Hver eru bein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?**
- 2. Hver eru óbein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?**
- 3. Hvernig geta hafnir bætt fjárhag sinn?**

Í þessari rannsókn er verið að meta efnahagsleg áhrif hafna bæði bein og óbein áhrif. Í öðrum kafla verður farið yfir aðferðarfræðina og það greiningartæki sem notast var við. Greint verður frá framkvæmd rannsóknarinnar, úrvinnslu gagna og fleiru tengdu aðferðinni. Í þriðja kafla verður reynt að fjalla um þá nálgun sem notast var við og verkefnið sett í samhengi. Í fjórða kafla verður fjallað um umhverfi hafnasjóða á Íslandi og í fimmta kafla verður fjárhagsstaða hafnasjóðanna skoðuð sérstaklega. Því næst verða efnahagsleg áhrif hafnasjóðanna skoðuð bæði beinu og óbeinu áhrifin. Að því loknu verður fjallað um SVÓT greiningu sem var framkvæmd haustið 2013 og að lokum verða niðurstöður dregnar saman.

2 Aðferðafræði

Hér að neðan verður farið yfir þá aðferðafræði sem stuðst var við í rannsókninni sem var framkvæmd haustið 2013 og vorið 2014. Farið verður yfir aðferðafræðina, einnig verður rannsóknarferlinu lýst. Í rannsókninni var notast við úrvinnsluaðferð sem byggir á fyrirbyggjandi gögnum.

Upplýsingum úr ársreikningum sveitarfélaga og hafnasjóða var aflað. Upplýsingar úr A-hluta í ársreikningum sveitarfélaga fengust hjá Sambandi íslenskra sveitarfélaga en ársreikningar hafnasjóða fengust með því að senda tölvupóst á alla hafnastjóra á landinu. Fyrsti tölvupósturinn var sendur 28. maí 2013, þann 4. júlí var ítrekun send og önnur þann 11. júlí. Illa gekk að fá inn ársreikningana og því var tölvupóstur sendur á framkvæmdastjóra þeirra sveitarfélaga sem ekki voru búin að senda ársreikninginn, sá tölvupóstur var sendur 15. júlí. Seinustu ársreikningarnir bárust svo í ágúst eftir að rannsakandi hafði samband við skrifstofur þeirra sveitarfélaga sem ekki höfðu sent ársreikning til rannsakanda.

Rannsakandi notaðist við ársreikninga hafnasjóðanna og sveitarfélaganna til að skoða fjárhagsstöðu hafnasjóðanna. Nokkrar lykiltölur voru teknar út úr reikningunum eins og tekjur, gjöld, framlegð, aflagjald, veltufé frá rekstri, skuldir og tekjur sveitarsjóðs. Með þessum upplýsingum var hægt að leggja mat á fjárhagslega stöðu hafnasjóðanna. Einnig voru tekjur sjóðanna skoðaðar í hlutfalli af tekjum sveitarsjóðs og íbúafjölda. Þessar upplýsingar nýtast vel til að skoða fjárhagsstöðu hafnasjóðanna og til að meta hvert framlag þeirra er til landsframléiðslu bæði beint og óbeint framlag en til að geta svarað rannsóknar spurningu þrjú sem hljóðar svo: „Hvernig geta hafnir bætt fjárhag sinn?“ verður notast við SVÓT greiningartækið.

2.1 SVÓT-greining

Til að greina stöðu hafnasjóða og finna leiðir til að bæta fjárhagsstöðu þeirra verður notast við SVÓT greiningu. Á bakvið SVÓT greiningu er greining á styrkleikum,

veikleikum, ógnunum og tækifærum (Kotler, 2000). Með þessu greiningartæki er mögulegt að skoða hverjir möguleikar hafnarsjóðanna eru og hvar þeir standa í dag.

Með SVÓT greiningunni er ætlunin að finna mögulegar leiðir til að vinna bug á veikleikunum, draga fram þá styrkleika sem eru til staðar og efla þá enn frekar. Finna þær ógnanir sem eru í umhverfinu svo hægt sé að vera viðbúin þeim og finna leiðir til að nýta öll þau tækifæri sem eru til staðar í umhverfinu. Greining sem þessi getur tekið langan tíma og því mikilvægt að þeir einstaklingar sem taka þátt í þessari vinnu hafi þekkingu á því viðfangsefni sem er til skoðunar. Því ef viðkomandi hefur ekki þekkingu á viðfangsefninu getur mikill tími farið í rannsóknarvinnu með tilheyrandi kostnaði (Hollensen, 2003).

Rannsakandi fékk því leyfi til að notast við SVÓT greiningu sem hann tók sjálfur þátt í ásamt Íslenska Sjávarklasnum og fulltrúum frá hafnasjóðum landsins en sú SVÓT greining var unnin í tengslum við langtímastefnu fyrir hafnir landsins haustið 2013. Allir hafnasjóðir landsins höfðu tækifæri á að senda tvo fulltrúa á þennan fund en alls mættu 16 aðilar sem allir höfðu mikla reynslu og yfirsýn yfir stöðu hafna á Íslandi, ásamt starfsmanni KPMG sem hélt utan um vinnuna. Sú greining var þó einungis notuð sem grunnur fyrir frekari greiningu rannsakanda.

Þær upplýsingar sem fengust útúr SVÓT greiningunni verða svo notaðar til að leggja fram hugsanlegar leiðir sem geta bætt fjárhagsstöðu íslenskra hafna.

2.2 Réttmæti og áreiðanleiki

Þegar rannsókn sem þessi er unnin er nauðsynlegt að rannsakandi temji sér vinnubrögð sem auka réttmæti og áreiðanleika rannsóknarinnar. Til að auka réttmæti rannsóknarinnar notast rannsakandi við fjölbreytt gögn, mikið af þeim eru opinber gögn sem allir geta fengið aðgang að og ætti að auka trúverðugleika en einnig var frekari gagna aflað sem veitir betri sýn á viðfangsefnið. (Hart, C. 2005)

Áreiðanleiki rannsóknarinnar snýr að trúverðugleikanum en einnig að því hvernig rannsakanda tekst að samræma gögnin. Rannsakandi telur rétt að taka fram að hann starfar hjá Sambandi íslenskra sveitarfélaga og þjónustar í því starfi Hafnasamband Íslands þegar þessi rannsókn er gerð. Stjórn Hafnasambands Íslands hafði samband við

rannsakanda til að athuga hvort hann gæti tekið að sér verkefni sem snýr að því að meta efnahagslegt mikilvægi íslenskra hafna. Ástæðan fyrir því að stjórn Hafnasambands Íslands vildi láta framkvæma slíka athugun er að á 38. hafnasambandsþing, sem haldið var í Vestmannaeyjum dagana 20. og 21. september 2012, var samþykkt að fela stjórn Hafnasambands Íslands að láta gera úttekt á efnahagslegum áhrifum íslenskra hafna. Stjórn hafnasambandsins kom þó ekkert að verkefninu og undirritaður fékk ekki greitt fyrir verkefnið.

3 Nálgun og samhengi

Hér í þessum kafla verður gerð grein fyrir því hvernig fjárhagsstaða hafnarsjóða verður skoðuð. Einnig verður fjallað um hvað felst í því að mæla efnahagsleg áhrif íslenskra hafna, hvernig þau áhrif eru mæld og hvers vegna það er mikilvægt að greina þessi áhrif. Að auki verður farið yfir hvaða aðferð var notuð til að skoða hvernig hafnarsjóðir geta bætt fjárhag sinn.

3.1 Fjárhagur hafnarsjóða

Íslenskar hafnir eru mjög ólíkar að stærð og umfangi. Rekstur þeirra og þjónusta er misjöfn og því eðlilegt að fjárhagsstaða þeirra sé misjöfn. Til að skoða hver fjárhagsstaða íslenska hafnarsjóða var árið 2012 er notast við ársreikninga fyrir það ár og þeir reikningar greindir. Erfitt er að leggja mat á hve mikilvægur hafnarsjóður er fyrir sitt nærsamfélag þar sem lítil höfn úti á landi getur haft meiri efnahagsleg áhrif á sitt nærsamfélag en til að mynda Faxaflóahafnir fyrir Reykjavíkurborg. Því verða tekjur hafnarsjóðanna skoðaðar með tilliti til íbúafjölda í viðkomandi sveitarfélagi og með tilliti til tekna sveitarsjóðs.

Tekjur hafnarsjóðanna verða sem sagt skoðaðar í hlutfalli af tekjum A-hluta sveitarsjóðs og íbúafjölda. Ef mörg sveitarfélög standa að baki hafnarsjóði þá verða tekjur hafnarsjóðsins skoðaðar í hlutfalli af tekjum A-hluta hjá öllum þeim sveitarfélögum sem eiga í hafnarsjóðnum. Með A-hluta sveitarsjóðs er átt við aðalsjóð sveitarfélags sem er fjármagnaður að hluta til eða að öllu leyti fyrir skatttekjur. Hafnarsjóðir eru aftur á móti, í flestum tilvikum, í B-hluta sveitarsjóðs. Þar undir falla þær stofnanir, fyrirtæki og aðrar rekstrareiningar sem sveitarfélög reka og eru fjárhagslega sjálfstæðar og ekki fjármagnaðar með skatttekjum heldur þjónustugjöldum.

Ekki er til neinn sérstakur kvarði um hvað telst hátt hlutfall hvað þetta varðar en í þessari rannsókn verður horft til þess að ef tekjur hafnarsjóðs eru yfir 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs þá sé hafnarsjóður mikilvægur fyrir sveitarfélagið. Er þetta ekki nein samþykkt aðferðafræði en þetta er sá kvarði sem verður notast við.

Höfundur gerir sér þó grein fyrir að höfn getur verið mjög mikilvæg fyrir samfélag þó svo að tekjur hennar séu ekki meira en 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs. Þessar upplýsingar eru svo nýttar til að meta efnahagsleg áhrif hafnarsjóðanna. Í þessari yfirferð er ekki horft til afleiddra áhrifa eða starfa.

3.2 Efnahagsleg áhrif

Efnahagsleg áhrif íslenska hafna má sjá um allt samfélagið og má greina þau sérstaklega eftir landsvæðum. Áhrifin geta þó verið mismikil en einnig geta áhrifin verið falin og því ekki augljós við fyrstu sýn. Hafnir geta til að mynda haft töluverð áhrif á sjávarútveg, ferðamennsku, byggðaðpróun, vöruflutninga, umhverfi og fleira.

Með því að mæla efnahagsleg áhrif íslenskra hafna í íslensku samfélagi má fá fram þekkingu sem getur nýst ráðamönnum þegar verið er að taka ákvarðanir er snerta hafnir landsins. Þegar fyrir liggur góður skilningur á vægi hafna í samfélaginu geta þeir, sem starfa á sviði hafnamála og þeir ráðamenn sem taka ákvarðanir er snerta hafnir, tekið upplýstari ákvarðanir. Það má því segja að mikið sé að græða með því að mæla efnahagsleg áhrif íslenskra hafna.

Íslenskar hafnir hafa frá upphafi 20. aldar skipt miklu máli í efnahagslífi þjóðarinnar og gera þær það enn þann dag í dag þó svo að umræðan um mikilvægi hafna sé ekki jafn hávær og umfangsmikil eins og hún var um miðja 20. öldina. Til að meta þessi efnahagslegu áhrif er ekki nægilegt að skoða einungis ársreikninga hafnasjóða því margt annað spilar inn í og yfirleitt er áhrifunum skipt upp í bein og óbein áhrif.

3.2.1 Bein áhrif

Til að athuga hver bein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna eru þarf að hafa upplýsingar um fjárhag hafnanna því bein áhrif tengjast afkomu þeirra. Í þessari rannsókn verður notast við ársreikninga hafnasjóðanna fyrir árið 2012 og þeir rýndir til að fá fram hve mikil áhrifin eru. Til að meta hve mikil áhrifin eru voru áhrifin skoðuð sem hlutfall af vergri landsframleiðslu.

Með því að afla upplýsinga úr ársreikningunum um laun- og launatengd gjöld, tekjur og útgjöld má reikna út hvert hlutfall hafnarsjóða er í vergri landsframleiðslu en

samanlögð framlegð hafnanna og laun og launatengd gjöld mynda beint framlag hafnanna til vergrar landsframleiðslu. Til að reikna hlutfallið af vergri landsframleiðslu er þessi reikniformúla notuð:

$$VLF_{hafnir} = \frac{\text{Laun og launatengd gjöld + framlegð}}{VLF}$$

Inn í bein áhrif væri einnig hægt að horfa á mengun eða hlutverk hafna í útivist og fleira sem ekki er greitt fyrir. Slíkt verður þó ekki gert hér enda erfitt að verðmeta slík áhrif. Með þessum útreikningum er þó einungis verið að ræða um bein áhrif hafnanna en þegar verið er að ræða áhrif hafna og umfang þeirra er nauðsynlegt að hugsa um öll óbeinu áhrifin sem þær hafa á samfélagið.

3.2.2 Óbein áhrif

Óbein áhrif hafna eru einnig af efnahagslegum toga þó svo að ekki sé hægt að skoða þau út frá ársreikningum hafnarsjóðanna. Til að leggja mat á hve mikil áhrifin eru verður að skoða umhverfi hafnanna eins og t.d. önnur fyrirtæki sem byggja starfsemi sína á hafnastarfsemi sem og önnur fyrirtæki, atvinnustig og fleira.

Á seinustu öld þegar flestar íslenskar hafnir voru byggðar mynduðust byggðalög í kringum hafnirnar og var tilvist þessara byggðalaga tengd hafnarstarfseminni. Til eru nokkrar leiðir til að leggja mat á óbein áhrif sem þessi, ein þeirra er aðfanga- og afurðagreining sem skoðar skipakomur, tekjur flutningsfyrirtækja og aðrar tölur varðandi umsvif hafna. Önnur leið er að notast við grunnatvinnuvegagreiningu og einnig er hægt að notast við klasagreiningu.

Í rannsókninni verður ekki farið í útreikninga til að meta óbeinu áhrifin heldur verður stuðst við fyrirliggjandi gögn frá Íslenska sjávarklasnum en hann hefur metið hver óbein áhrif sjávarklasans voru á Íslandi árið 2012. Ástæðan fyrir því að ekki er farið í sérstaka útreikninga er að höfundur telur ekki ástæðu til þess þar sem gögnin frá Íslenska sjávarklasnum eru góð og ná yfir það svið sem hefði þurft að skoða í þessari rannsókn. Einnig hefði slík greining á óbeinum áhrifum verið gríðarleg vinna sem hefði

ekki rúmast innan þessarar ritgerðar. Með hagfræðilegri greiningu sem þessari má samt sem áður finna út hvert heildarframlag hafna landsins var árið 2012.

3.3 SVÓT

Þegar búið er að greina fjárhagsstöðu hafnasjóða og efnahagsleg áhrif þeirra má sjá hvaða sjóðir þurfa að bæta stöðu sína og með SVÓT greiningu, sem notast var við, má velta upp leiðum sem geta komið að gagni til að bæta þá stöðu.

SVÓT er hluti af stefnumörkunarfræðunum en þar sem ritgerðin er ekki um stefnumótun verður ekki fjallað ítarlega um það. SVÓT er samt sem áður eitt fyrsta greiningartækið sem notast var við í stefnumiðaðri stjórnun í greiningu á skipulagsheildum (Pettigrew, Thomas og Whittington, 2006). Margir fræðimenn hafa ritað um stefnumiðaða stjórnun og eru þeir ekki allir sammála um ákveðinn fræðilegan kjarna fagsins. Flestir þessara fræðimanna eru þó sammála um að stefnumiðuð stjórnun horfi til þess að auðvelda stjórnendum skipulagheilda að tryggja samræmi, auka samskipti við viðskiptavini og síðast en ekki síst að auðvelda þeim að ná utan um starfsemina (Runólfur Smári Steinþórsson, 2003). SVÓT greining styður stjórnendur hvað þetta varðar og getur nýst sem verkfæri í átt að mótun árangursríkari skipulagsheildar.

Í SVÓT er gert ráð fyrir að með því að innleiða stefnu sem notast við tækifæri og styrkleika skipulagsheilda og stefnu sem dregur úr veikleikum og ógnunum að þá geti skipulagsheildir öðlast ákveðið samkeppnisforskot (Pettigrew o.fl., 2006).

Með greiningartækinu gefst tækifæri á að fara í naflaskoðun og greina og flokka ytri og innri þætti sem hafa áhrif á hafnasjóðina. Til að greina innri þætti verður horft til þeirra styrkleika sem hafnasjóðirnir búa yfir og þeirra veikleika sem þeir hafa. Mikilvægt er að finna hverjir veikleikarnir eru svo hægt sé að styrkja þá. Ekki er nóg að vera einungis með einn sterkan innri þátt þar sem góður árangur skipulagsheildar byggir á því að margir innri þættir vinni saman og þannig má ná fram árangri. Til að greina ytri þættina er horft til þeirra ógnana og tækifæra sem eru í umhverfi hafnasjóðanna. Þessir ytri þættir eru þættir sem skipulagsheildin sem er til skoðunar, getur ekki haft áhrif á. Samt sem áður er nauðsynlegt að greina þessa þætti svo mögulegt sé að nýta öll tækifærin sem bjóðast og vera undirbúin fyrir þær ógnanir sem eru til staðar (SVÓT greining, e.d.).

Þegar búið er að greina styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri má hugsanlega greina veikleika sem ef til vill má bæta og gera að styrkleika. Einnig má finna þær ógnanir og tækifæri sem eru í umhverfinu. Með slíkri þekkingu er hægt að undirbúa hafnasjóði fyrir þær ógnanir sem eru til staðar og finna leiðir til að nýta þau tækifæri sem eru í boði.

Styrkleikar innan SVÓT greiningar hafa verið útskýrðir sem kunnátta, auðlindir og yfirburðir yfir öðrum skipulagsheildum á samkeppnismarkaðnum. Veikleikar eru skortur á sömu þáttum. Með tækifærum er verið að huga að aðstæðum í umhverfinu sem geta flokkast sem tækifæri og ógnanir eru þær aðstæður í umhverfinu sem eru ekki hagstæðar fyrir skipulagsheildir (David Shilbury, Quick, S. og Westerbeek, H., 2009). Með því að kortleggja þessa þætti má öðlast góða þekkingu sem nýtist í frekari stefnumótunarvinnu. Hægt er að nota þessar upplýsingar í hugmyndavinnu en einnig er hægt að nota SVÓT greiningu til að safna upplýsingum úr öðrum greiningum eins og t.d. VRIO.

Áður en farið er að greina fjárhagslegar upplýsingar er þó mikilvægt að fjalla um umhverfi hafnarsjóða og starfsemi þeirra en í næsta kafla verður fjallað ítarlega um þessa þætti.

4 Umhverfi hafnasjóða á Íslandi

Fyrir lítið eyríki úti í miðju Norður-Atlantshafi skipta hafnir augljóslega máli, sérstaklega þegar horft er til atvinnu- og samgöngumála. Gjöful fiskimið í kringum landið skipta þar miklu máli og því hafa hafnir verið byggðar víða um landið. Það að fara í hafnarframkvæmdir er mikið verk og oftast hafa nærsamfélögin eða sveitarfélögin ekki geta staðið undir slíkum framkvæmdum. Hafnarframkvæmdir hafa því verið sameiginlegt verkefni ríkis og sveitarfélaga frá árinu 1893 en þá veitti ríkissjóður í fyrsta sinn fjármagni til hafnarframkvæmda (Kristján Sveinsson, 2009). Þó svo að um samstarf sé að ræða þá hefur forræði yfir hafnarframkvæmdum verið hjá sveitarfélögunum en ríkið hefur aðstoðað með tækniþekkingu, hluta af fjármagni og stóran hluta af stjórnarsýslunni (Kristján Sveinsson, 2009). Með tilkomu stærri skipa og vélvæðingar var ekki nóg að treysta á náttúrulegar hafnir og jukust því hafnarframkvæmdir, sérstaklega eftir seinni heimsstyrjöldina. Sú aukning var í takt við aukinn fjölda fiski- og kaupskipa hér á landi (Kristján Sveinsson, 2009).

Þáttur ríkisins í hafnargerð hefur því oft og tíðum verið mikill og fram á miðjan 9. áratug 20. aldar sá Vita- og hafnamálastofnun um nánast allar hafnarframkvæmdir. Í hafnalögum sem samþykkt voru 1984 var þó horft til þess að minnka vægi ríkisins í þeim framkvæmdum og leggja frekar áherslu á þróunarstarf og rannsóknir (Kristján Sveinsson, 2009).

Árið 2003 voru ný hafnalög sett á Alþingi en þá var hlutur ríkisins til að fjármagna hafnarframkvæmdir takmarkaður og í samgönguáætlun 2011-2022 kemur fram að „Eftir 2012 er ekki gert ráð fyrir að ríkisvaldið veiti fé til nýframkvæmda í hafnargerð nema í takmörkuðum mæli. Ríkissjóður mun eftir árið 2012 taka þátt í grunnrannsóknum í hafnargerð, styrkja áfram framkvæmdir í minnstu höfnum, að hluta til í meðalstjórum höfnum og endurnýja mannvirki í höfnum sem búa við óhagstæðustu náttúrulegu skilyrðin.“ (Vegagerðin, 2012). Ný hafnalög hafa þó verið í vinnslu og á vorþingi 2014 var hafnalagafrumvarp til meðferðar hjá Alþingi. Það frumvarp fór þó ekki í gegn.

Flestar hafnir hér á landi eru reknar sem B-hluta fyrirtæki með sérstaka hafnarstjórn. Skv. hafnalögum (2003) er sveitarfélögum þó heimilt að reka höfn sem sérstakan

málaflokk undir sveitarstjórn en ekkert sveitarfélag sem á aðild að Hafnasambandi Íslands rekur höfn sína þannig. Einnig er sveitarfélögum heimilt að notast við önnur rekstrarform eins og sameignarfélag, einkahlutafélag og fleira en eins og hefur komið fram þá er algengast að hafnir séu reknar sem B-hlutafyrirtæki með hafnarstjórn.

Menn geta spurt sig hvar ákveðin bæjarfélög væru ef ekki væri þar höfn. Knud Zimsen fyrrverandi borgarstjóri spyr einmitt spurningar í þá veru í bókinni *Úr bæ í borg* en spurningin hljóðaði svo: „Hvar væri Reykjavík án hafnar.“ (Lúðvík Kristjánsson, 1952) Hann lét ekki nægja að spyrja spurningarinnar heldur hafði einnig svarið sem var á þá vegu að án hafnar væru ekki miklar líkur á því að Reykjavík væri höfuðborg landsins heldur frekar lítið kotþorp sem væri einungis þekkt fyrir það að Ingólfur settist þar að (Lúðvík Kristjánsson, 1952).

Í þessari rannsókn verður ekki reynt að greina hver staða byggðalaga væri ef ekki væri höfn á svæðinu heldur einungis skoðað hver efnahagsleg áhrif hafna eru hér á landi. Vissulega skipta samfélagsleg viðfangsefni máli en ómögulegt er að meta þau með fullri vissu. Horft verður til hafnarsjóða sem eru með aðild að Hafnasambandi Íslands en það eru nær allir hafnarsjóðir sem hafa eiginlega starfsemi og sérstakan hafnarsjóð. Í töflu 1 hér að aftan eru þeir hafnarsjóðir sem verða til athuganir í þessari rannsókn. Innan hafnarsjóða geta verið fleiri en ein höfn og þar sem slíkt er, er þess sérstaklega getið.

Tafla 1: Hafnarsjóðir sem eiga aðild að Hafnasambandi Íslands

Faxaflóahafnir	Hvammstangahöfn	Vopnafjarðarhöfn
Reykjavíkurhöfn	Blönduósshöfn	Borgarfjarðarhöfn
Akraneshöfn	Skagastrandarhöfn	Seyðisfjarðarhöfn
Grundartangahöfn	Hafnarsjóður Sveitarfél. Skagafj.	Hafnarsjóður Fjarðabyggðar
Borgarneshöfn	Sauðárkrókshöfn	Mjóafjarðarhöfn
Hafnarsjóður Snæfellsbæjar	Hofsósshöfn	Norðfjarðarhöfn
Arnarstapa höfn	Haganesvíkurhöfn	Eskifjarðarhöfn
Rifshöfn	Hafnarsjóður Fjallabyggðar	Reyðarfjarðarhöfn
Ólafsvíkurhöfn	Síglufjarðarhöfn	Fáskrúðsfjarðarhöfn
Grundarfjarðarhöfn	Ólafsfjarðarhöfn	Stöðvarfjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn	Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar	Breiðdalsvíkurhöfn
Reykhólasveit	Dalvíkurhöfn	Djúpavogshöfn
Flateyjarhöfn	Árskógssandshöfn	Hornafjarðarhöfn
Reykhólahöfn	Hauganeshöfn	Vestmannaeyjahöfn
Hafnarsjóður Vesturbyggðar	Hafnasamlag Norðurlands	Þorlákshöfn
Brjánslækjarhöfn	Hríseyjarhöfn	Grindavíkurhöfn
Þatreksfjarðarhöfn	Hjalteyrahöfn	Sandgerðishöfn
Bíldudalshöfn	Akureyrarhöfn	Reykjaneshöfn
Örlygshöfn	Svalbarðseyrahöfn	Keflavíkurhöfn
Tálknafjarðarhöfn	Grenivíkurhöfn	Njarðvíkurhöfn
Bolungarvíkurhöfn	Grímseyjarhöfn	Helguvíkurhöfn
Hafnarsjóður Ísafjarðarbæjar	Hafnarsjóður Norðurþings	Hafnir
Þingeyrahöfn	Húsavíkurhöfn	Grófin
Flateyrahöfn	Kópaskershöfn	Vogahöfn
Suðureyrahöfn	Raufarhafnarhöfn	Hafnarfjarðarhöfn
Ísafjarðarhöfn	Hafnarsjóður Langanesbyggðar	Hafnarfjarðarhöfn
Súðavíkurhöfn	Þórshafnarhöfn	Straumsvíkurhöfn
Hólmavíkurhöfn	Bakka fjarðarhöfn	Kópavogshöfn

Til að geta metið áhrif hafna á Íslandi er mikilvægt að gera sér grein fyrir hvaðan tekjur hafnasjóða koma og hvaða hafnsækna starfsemi á sér stað innan hafna landsins. Hér í næstu köflum verður því fjallað nánar um hafnastarfsemi og umhverfi hafnarsjóða.

4.1 Almenn hafnastarfsemi

Starfsemi hafna er umfangmikil en misjafnt er hversu mikil starfsemi er innan hafna. Til viðbótar við starfsemi hafnarsjóða á sér stað ýmis hafnsækin starfsemi innan hafna landsins.

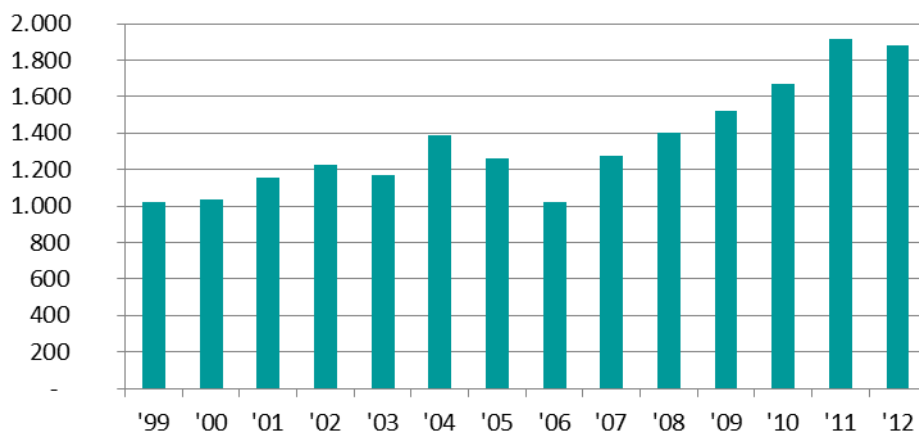
Hafnasjóðir fá tekjur með því að veita þjónustu en algengustu gjöld sem hafnir innheimta eru bryggjugjöld, lestargjöld, aflagjöld, vörugjöld og hafnargjöld. Einnig veita hafnir ýmsa þjónustu sem þær innheimta gjald fyrir eins og vogargjöld, hafnsögugjöld, hafnarbakkaleigu, festargjöld og sorpgjöld. Þar fyrir utan rukka hafnarsjóðir sérstaklega fyrir útköll starfsmanna, þjónustu lóðsbáts og aðra þjónustu.

Til að hafnarsjóðir reki sig þurfa skip að nýta sér þá hafnaraðstöðu sem er til staðar og þar skipta íslensk skip mestu máli þó svo að sumar hafnir fái töluverðar tekjur af erlendum skipum. Á Íslandi eru, skv. Skipastóli Hagstofunnar (2012), 1.690 bátar, skip og togarar. Nánari skiptingu má sjá á töflunni hér að neðan.

Tafla 2: Fjöldi skipa, báta og togara 2012

	Fjöldi
Opnir fiskibátar	856
Vélskip	778
Togarar	56
Alls	1.690

Öll þessi skip nýta sér þjónustu hafna og byggir starfsemi þeirra flestra á því að hafnir séu til staðar. Stór hluti af þessum skipum eru í sjávarútvegi og greiða aflagjöld til hafna en þau gjöld eru þau sem vega mest í tekjum flestra hafna. Samkvæmt skýrslu Hafnasambands Íslands (2013) sem ber heitið *Úttekt og greining á fjárhagsstöðu íslenskra hafna* hafa tekjur hafnarsjóða af aflagjaldi aukist töluvert frá árinu 1999. Á mynd 1 má sjá þróun á aflagjaldi hjá höfnum landsins á verðlagi ársins 2012.

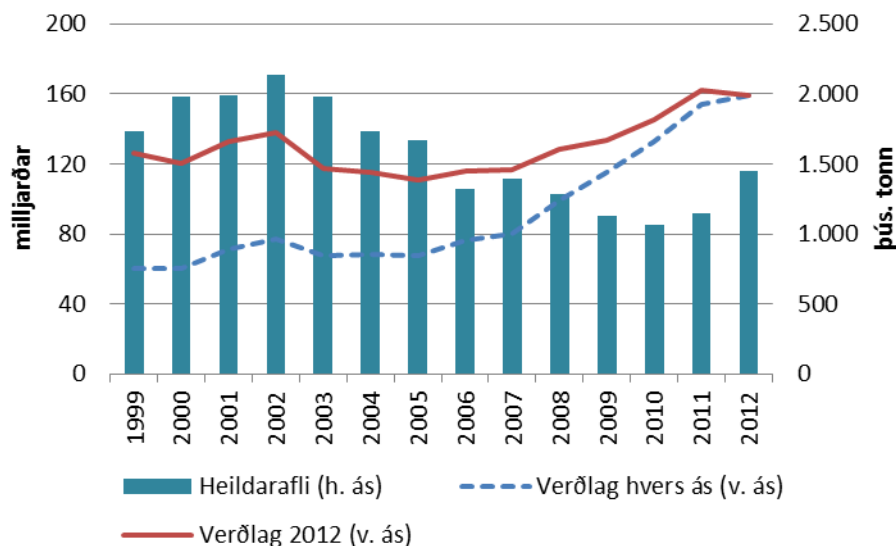


Mynd 1: Aflagjald 1999-2012 á verðlagi ársins 2012

4.2 Sjávarútvegur

Sjávarútvegur á sér langa sögu á Íslandi og kallaði vélvæðing í sjávarútvegi í byrjun 20. aldar á betri og fleiri hafnarmannvirki. Með uppbyggingu hafna í kringum landið gátu einstaklingar og félög allt í kringum landið hafið útgerð. Þessi þróun leiddi til mikilla framfara á Íslandi og var sjávarútvegur ein helsta stoðin í því að bæta velferð á Íslandi á fyrri hluta 20. aldar.

Árið 2012 veiddu íslensk skip um 1.449 þúsund tonn og hefur afli íslenskra skipa því aukist um 36% frá 2010 og verðmæti hans um 20%. Þessa miklu aukningu í veiddum afla má að miklum hluta rekja til uppsjávarveiða. (Hafnasamband Íslands, 2013)



Mynd 2: Afli og aflaverðmæti 1999-2012 (Íslenski sjávarklasinn, 2013)

Útflutningsverðmæti aflans árið 2012 var um 269 ma.kr. og jókst um 6,8% að verðmæti. Það er ljóst að þessi starfsemi sem byggir á því að til staðar sé viðunandi hafnaraðstaða skiptir miklu máli fyrir efnahag landsins. Sem dæmi má nefna að hlutur fiskveiða og fiskvinnslu í landsframleiðslu var 11,3% árið 2012. Er þarna einungis um beint framlag að ræða. (Íslenski sjávarklasinn, 2013)

Um 5,3% af heildarvinnuafli landsins, eða um 9.000 manns, störfuðu við fiskveiðar eða fiskvinnslu árið 2012. Frá 2008 hefur störfum við fiskvinnslu og fiskveiðar fjölgað úr 7.200 í 9.000 og eru þessi störf aðallega á landsbyggðinni. Á töflu 3 má sjá að karlar eru frekar í þessum störfum. (Hagstofa Íslands, 2012)

Tafla 3: Fjöldi starfa í fiskveiðum og vinnslu á höfuðborgarsvæðinu og utan höfuðborgarsvæðisins

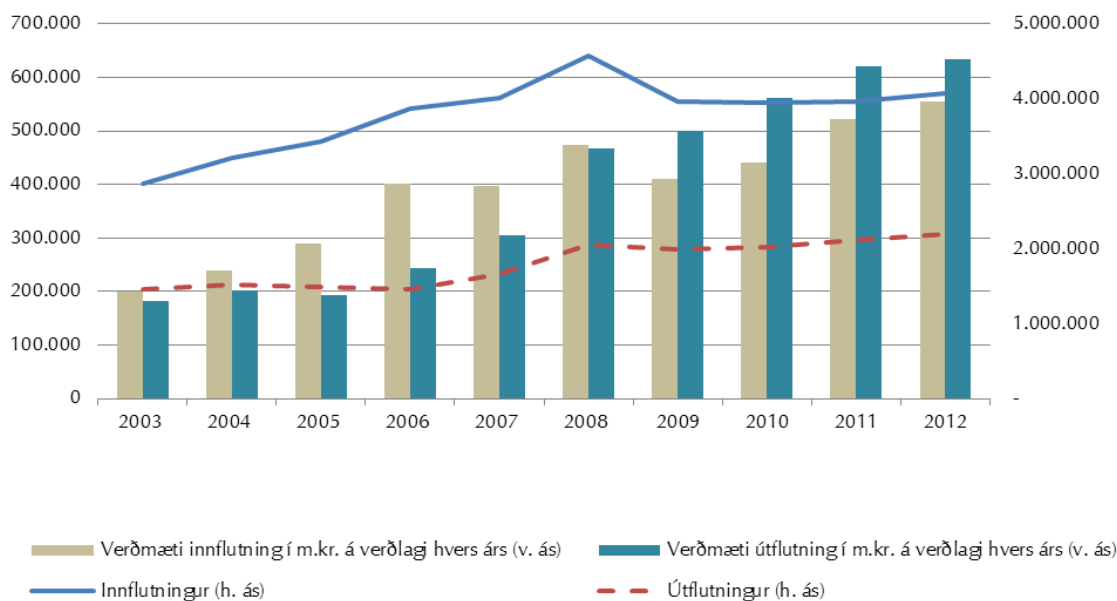
	Höfuðborgarsvæðið		Utan höfuðborgarsvæðis	
	Konur	Karlar	Konur	Karlar
2006	300	1.300	1.500	5.200
2007	200	1.300	1.200	4.600
2008	100	1.100	1.300	4.700
2009	100	1.100	1.500	5.100
2010	300	1.200	1.500	5.600
2011	400	1.500	1.500	5.500
2012	300	1.300	1.800	5.600

Sérfræðingar í þessum geira telja sig hafa séð vísbendingar um að næstu tíu árum muni störfum í fiskveiðum og vinnslu fækka um 1.000 en að á móti muni störfum í tæknigreinum og þjónustu tengdum sjávarútvegi fjölga töluvert. (Erla Ósk Pétursdóttir, 2013). Hluti af þessum störfum verður til í vinnslu á aukaafurðum eins og t.d. í líftækni og tískufatnaði.

Íslensk sjávarútvegsfyrirtæki reiða sig mikið á evrópska markaði þegar kemur að því að selja vörur sínar en um 79% af öllum fiski frá Íslandi fer til Evrópulanda og mest til Bretlands eða um 17%. Um 6% fer til Norður-Ameríku, 6% til Afríku og um 9% til Asíu. (Hagstofa Íslands, 2013b).

4.3 Vöruflutningar og þróun þeirra

Flutningar til og frá landinu eru mikilvægir fyrir íslenskan efnahag því án þeirra væri landið tengingalaust við umheiminn. Landið treystir mikið á inn- og útflutning. Frá 2009 hefur vöruskiptajöfnuður verið jákvæður en vörur geta verið fluttar til og frá landinu með annað hvort flugi eða skipum. Mikill meirihluti af því sem flutt er til og frá landinu í dag er flutt með flutningaskipum (Íslenski sjávarklasinn, 2013). Á mynd 3 má sjá að verðmæti inn og útflutnings hefur hækkað nokkuð jafnt yfir þetta tímabil, það sama á við um útflutning. Innflutningur tók hins vegar dýfu 2008-2009 en hefur smám saman verið að aukast (Íslenski sjávarklasinn, 2013).



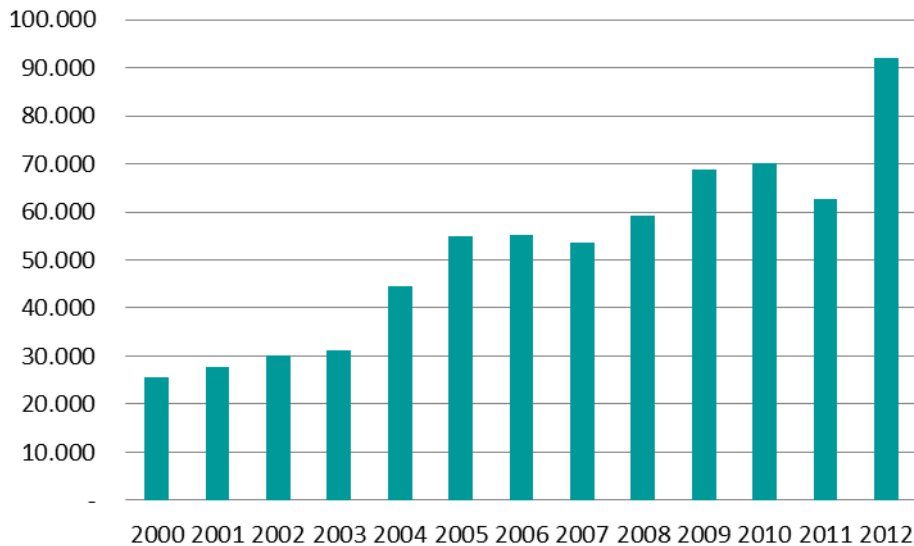
Mynd 3: Vöruflutningar til og frá landinu 2003-2012

Árið 2012 voru flutt 4.070.141 tonn inn til landsins og voru verðmæti þeirra um 555.695 m.kr. (Hagstofa Íslands, 2012b). Á sama tíma voru flutt út 2.194.899 tonn og verðmæti þeirra var 633.029 m.kr. (Hagstofa Íslands, 2012c). Af þeim vörum sem fluttar eru í gegnum hafnir landsins greiðast ákveðin gjöld til hafnasjóðanna og því skipta sjóflutningar miklu máli fyrir hafnirnar en einnig skipta hafnirnar samfélagið allt miklu máli svo neytendur geti fengið vörur sínar og fyrirtæki geti keypt inn aðföng og selt vörur sínar erlendis.

4.4 Skemmtiferðaskip

Komum skemmtiferðaskipa hefur fjölgað mikið á seinustu árum og hafa hafnarsjóðir þjónustað þessi skip. Þurfa þessi skip mikla þjónustu, sem dæmi þá er um fjórðungur af veltu Hafnasamlags Norðurlands eða um 120 m.kr. vegna skemmtiferðaskipa. (Karl Eskil Pálsson, 2013, 8. september)

Árið 2012 komu um 95.000 ferðamenn til landsins með skemmtiferðaskipum (Íslenski sjávarklasinn, 2011). Um 96% allra skemmtiferðaskipa sem koma til landsins hafa viðkomu í Faxaflóahöfnun en árið 2012 voru það 82 skip með 91.954 farþega. (Faxaflóahafnir, 2013)



Mynd 4: Farþegar með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkur 2000-2012

Þetta er mikil fjölgun en fyrir 20 árum komu 20 slík skip til landsins með um 8-12.000 farþega. Eins og sést á mynd 4 komu rúmlega 25.000 farþegar til Reykjavíkur með skemmtiferðaskipum árið 2000 (Íslenski sjávarklasinn, 2011). Frá aldamótum hefur aukning ferðamanna sem koma til landsins með skemmtiferðaskipum verið að jafnaði um 12,4% á ári (Ferðamálastofa, 2013).

Gera má ráð fyrir að þessum ferðamönnum muni halda áfram að fjölga á næstu árum en á heimsvísu hefur einstaklingum sem ferðast með skemmtiferðaskipum fjölgað að meðaltali um 7,4% á ári (Íslenski sjávarklasinn, 2011). Samkvæmt upplýsingum frá Íslenska sjávarklasanum ættu íslensk fyrirtæki að geta aukið sölu sína á matvörum til skemmtiferðaskipa en gera má ráð fyrir að skipin kaupi matvæli hér á landi fyrir um 250-300 m.kr. sem er um 10% af heildar matvælaþættum skipanna (Íslenski sjávarklasinn, 2011).

4.5 Önnur hafnarstarfsemi

Ýmislegt fleira er um að vera í höfnum landsins. Má þar sérstaklega nefna hafsækna ferðaþjónustu en þar er um að ræða t.d. sjóstangveiði, hvalaskoðun og aðra náttúruskoðun, kajaksport, sportköfun og skútusiglingar svo fátt eitt sé nefnt. Ferðaþjónusta sem þessi hefur vaxið samhliða auknum fjölda ferðamanna til landsins en frá árinu 2000 hefur erlendum ferðamönnum fjölgað um rúm 222%. (Hagstofa Íslands

2008; Ferðamálastofa 2013) Á töflu 4 má sjá fjölda ferðamanna sem koma til Íslands eftir árum.

Tafla 4: Fjöldi ferðamanna frá 2000-2012

Ártal	Fjöldi ferðamanna
2000	302.900
2001	296.000
2002	277.900
2003	320.000
2004	360.400
2005	374.100
2006	422.300
2007	485.000
2008	502.000
2009	493.000
2010	488.600
2011	565.600
2012	672.900

Þessir erlendu ferðamenn nýta sér þjónustu hér á landi og þegar þeir eru spurðir hvaða afþreyingu þeir hafi farið í á meðan þeir dvöldu hér á landi þá svara 36% þeirra að þeir hafi farið í bátsferð um 39% að þeir hafi farið í hvalaskoðun. (Íslenski sjávarklasinn, 2011) Það er því ljóst að hafnir landsins skipta máli þegar kemur að ferðamennsku og afþreyingu fyrir ferðamenn.

4.6 Framlög ríkisins til hafnamála

Árið 1893 veitti ríkissjóður í fyrsta sinn fé til hafnarframkvæmda. Var það gert þar sem menn gerðu sér grein fyrir að hafnir skiptu og skipta enn miklu máli í samgöngumálum og atvinnumálum hér á landi. Allt frá þeim tíma hafa hafnarframkvæmdir og þá sérstaklega hafnargerð verði sameiginlegt verkefni ríkis og sveitarfélaga. (Kristján Sveinsson, 2009) Fjármagn ríkisins í þennan málaflokk hefur þó verið skorið mikið niður á seinustu árum en skv. ríkisreikningi fyrir árið 2009 þá setti ríkissjóður 2.073 m.kr. í hafnarframkvæmdir það ár en árið 2012 var upphæðin tæpur þriðjungur af því sem hún var árið 2009. (Fjársýsla ríkisins, 2010; Fjársýsla ríkisins 2013)

Tafla 5: Fjármagn ríkisins til hafnarframkvæmda 2008-2012

Ártal	m.kr.
2008	1.317
2009	2.073
2010	1.619
2011	855
2012	667
2013, áætlun	738
2014 skv. fjárlögum	1.187

Árið 2013 var fjármagn aukið til hafnarframkvæmda en skv. fjárlögum fyrir árið 2013 var kostnaður ríkisins við hafnarframkvæmdir um 738 m.kr. (Fjármála- og efnahagsráðuneytið, 2012). Af þeirri upphæð var gert ráð fyrir 510 m.kr. til Landeyjarhafnar en sú höfn er ekki í eigu sveitarfélags heldur ríkisins.

Í fjárlögum fyrir árið 2014 er gert ráð fyrir enn frekara fjármagni til hafnarframkvæmda eða hátt í 450 milljónum hærri upphæð að raungildi frá fjárlögum ársins 2013 eða um 1.187 m.kr. Af þeirri upphæð er gert ráð fyrir að yfir helmingur fari í framkvæmdir við Landeyjahöfn og um 350 milljónir í framkvæmdir við Húsavíkurhöfn vegna fyrirhugaðrar iðnaðarstarfsemi á svæðinu (Fjármála- og efnahagsráðuneytið, 2013).

Tafla 6: Fjármagn til hafnarframkvæmda 2014

Kostnaður	m.kr.
Almennur rekstur	13,1
Hafnabótasjóður	162,4
Landeyjahöfn	660,0
Húsavíkurhöfn	348,0
Ferjubryggjur	3,1
Gjöld samtals	1.186,6
Fjármögnun	m.kr.
Greitt úr ríkissjóði	1.186,6

Það geta þó ekki allar hafnir fengið styrk frá ríkinu til hafnarframkvæmda. Í hafnalögum nr. 61/2003 kemur fram að einungis sé heimilt að styrkja hafnir í eigu sveitarfélaga með eða án sérstkrar hafnarstjórnar. Í 24. gr. laganna kemur fram hvaða framkvæmdir ríkissjóði er heimilt að styrkja en í frumvarpi sem gert er ráð fyrir að verði lagt fram á Alþingi vorið 2014 er þessum kafla breytt að hluta. Þó svo að hafnir geti sótt

um styrk til að mynda vegna dýpkunar, lagfæringar á skjólgörðum, endurbyggingar eða nýframkvæmda er ekki þar með sagt að styrkurinn fáiist. Því eins og hefur komið fram þá hefur ríkið dregið verulega úr sínum framlögum til hafnaframkvæmda.

5 Fjárhagsstaða hafnasjóða á Íslandi

Hér verður fjallað stuttlega um þá hafnasjóði sem eru á Íslandi. Eins og hefur áður komið fram þá verður fjárhagsleg staða hafnasjóðanna skoðuð sérstaklega og tekjur þeirra skoðaðar í hlutfalli af tekjum sveitarsjóðs. Ef mörg sveitarfélög standa að baki hafnasjóði þá verða tekjur hafnasjóðsins skoðaðar í hlutfalli af tekjum A-hluta hjá öllum þeim sveitarfélögum sem eiga í hafnasjóðnum. Ekki er hægt að segja með vissu hvað hlutfallið þarf að vera hátt til að höfnin geti talist mikilvæg fyrir sitt nærsamfélag en í þessari rannsókn verður notast við 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs og ef tekjur hafnasjóðs fara yfir þessi 5% þá er sú ályktun dregin að viðkomandi hafnasjóður sé mjög mikilvægur fyrir sveitarfélagið. Þetta er ekki nein samþykkt aðferðafræði en þetta er sá kvarði sem verður notast við. Höfundur gerir sér þó grein fyrir að höfn getur verið mjög mikilvæg fyrir samfélag þó svo að tekjur hennar séu ekki meira en 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs. Í þessari yfirferð er ekki horft til afleiddra áhrifa eða starfa.

Einnig verða tekjur hafnasjóðanna skoðaðar með tilliti til íbúafjölda. Allar fjárhagstölur í þessum kafla eru fengnar úr ársreikningum sveitarfélaganna og hafnasjóðanna.

5.1 Höfuðborgarsvæðið

Þrír hafnasjóðir eru á höfuðborgarsvæðinu en þeir eru Faxaflóahafnir, Hafnarfjarðarhöfn og Kópavogshöfn. Faxaflóahöfn er stærsti hafnasjóður landsins en hann er einnig á Vesturlandi nánar tiltekið á Akranesi, Borgarnesi og Grundartanga (Hafnasamband Íslands, án dags.) Faxaflóahafnir verða þrátt fyrir það flokkaðar undir höfuðborgarsvæðið. Í gegnum þessar hafnir fer meirihluti af innflutningi til og frá landinu en einnig þjónusta Hafnarfjarðarhöfn og Faxaflóahafnir stóriðjufyrirtæki. Miklar tekjur koma til hafnanna í gegnum þá þjónustu. Faxaflóahafnir og Hafnarfjarðarhöfn eru einnig vinsæll viðkomustaður skemmtiferðaskipa.

Um þriðjungi af öllum flatfiskafla árið 2012 var landið í þessum höfnum sem og 23% af öllum botnfiskafla. Samtals var um 12% af öllum afla á Íslandi árið 2012 landað í þessum höfnum (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.1.1 Faxaflóahafnir

Faxaflóahafnir er fyrirtæki sem er í eigu Reykjavíkurborgar, Hvalfjarðarsveitar, Borgarbyggðar, Skorradalshrepps og Akraneskaupstaðar en fyrirtækið tók til starfa árið 2005 og rekur það fjórar hafnir en þær eru: Grundartangahöfn, Akraneshöfn, Reykjavíkurhöfn og Borgarneshöfn (Faxaflóahafnir sf., án dags.)

Tafla 7 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Faxaflóahafnir

Faxaflóahafnir 2012	
Tekjur hafnasjóðs	2.731 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	1.479 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	1.252 m.kr.
Aflagjald	216,6 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	367,4 m.kr.
Veltufé frá rekstri	1.087,9 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	1.956,7 m.kr.
Heildartekjur sveitasjóða	80.294,9 m.kr.

Tekjur Faxaflóahafna voru 2.731 m. kr. árið 2012, en Faxaflóahafnir er tekjuhæsti hafnarsjóður landsins og gjöld hans voru 1.479 m.kr. Framlegð hans var því jákvæð um 1.252 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 216,6 m.kr. árið 2012 sem er 8% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Faxaflóahafnir sf., 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 1.956,7 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 1.087,9 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 367,4 m.kr. (Faxaflóahafnir sf., 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóða þeirra sveitarfélaga sem eiga Faxaflóahafnir¹ voru 80.280,3 m.kr. árið 2012 (Reykjavíkurborg, 2013; Hvalfjarðarsveit, 2013; Borgarbyggð, 2013; Skorradalshreppur, 2013; Akraneskaupstaður, 2013). Tekjur hafnarsjóðs voru því 3,4% af heildartekjum sveitarsjóðanna árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar 20.923 kr. á íbúa.

¹ Reykjavíkurborg, Hvalfjarðarsveit, Borgarbyggð, Skorradalshreppur og Akraneskaupstaður

5.1.2 Hafnarfjarðarhöfn

Hafnarfjarðarhöfn er ein elsta höfn landsins og má finna heimildir um hana í Landnámu. Höfnin er þjónustuhöfn sem býður uppá mikla þjónustu en hún þjónustar einnig álverið og gasfélagið í Straumsvík. Hafnarsjóður Hafnarfjarðar er í eigu Hafnarfjarðarbæjar en sjóðurinn var stofnaður árið 1909 (Björn Pétursson, 2012).

Tafla 8 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnarfjarðarhöfn

Hafnarfjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	397,8 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	248,4 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	149,4 m.kr.
Aflagjald	60,7 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-25,5 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	121,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	1.394,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóða	15.322,9 m.kr.

Tekjur Hafnarfjarðarhafnar voru um 398 m. kr. árið 2012 og er hafnarsjóðurinn fjórði tekjuhæsti hafnarsjóður landsins. Gjöld sjóðsins voru um 248 m.kr., framlegð hans var því um 149 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 61 m.kr. árið 2012 sem er um 15% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Hafnarfjarðarbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 1.394,7 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var 121 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins -25,5 m.kr. (Hafnarfjarðarbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Hafnarfjarðarbæjar árið 2012 voru um 15.323 m.kr. (Hafnarfjarðarbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 2,6% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðs samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 14.839 kr. á íbúa.

5.1.3 Kópavogshöfn

Fyrstu framkvæmdir við Kópavogshöfn hófust árið 1952 (Kristján Sveinsson, 2009) og er hafnarsjóðurinn í eigu Kópavogsbæjar. Býður höfnin í dag upp á aðstöðu fyrir smábáta, millistóra báta og seglbáta (Kópavogshöfn, e.d.). Árið 2002 breyttist starfsemi hafnarinnar þar sem hún varð alþjóðleg flutningahöfn. Sú starfsemi var þó ekki lengi á

svæðinu og svæði flutningahafnarinnar hefur verið tekið til annarra nota (Kristján Sveinsson, 2009).

Tafla 9 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Kópavogshöfn

Kópavogshöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	25,5 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	15,1 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	10,4 m.kr.
Aflagjald	0,5 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-85,8 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	(-34,6 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	995,8 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	18.884,6 m.kr.

Tekjur Kópavogshafnar voru um 26 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 15 m.kr. Sjávarútvegur er ekki mikilvægur fyrir hafnarsjóðinn en tekjur af aflagjaldi árið 2012 voru um 0,5 m.kr. sem er um 2% af heildartekjum hans. Heildarskuldir og skuldbindingar Kópavogshafnar voru uppá um 996 m.kr. í lok árs 2012 en framlegð hafnarsjóðsins var um 10,4 m.kr. sama ár. Rekstrarniðurstaða sjóðsins var neikvæð um 86 m.kr. Fjárhagsstaða hans er því ekki góð og þarfnast sjóðurinn umfangsmikilla breytinga til að geta staðið undir svona háum skuldbindingum (Kópavogsbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Kópavogsbæjar voru um 18.885 m.kr. árið 2012 (Kópavogsbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 0,1% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef miðað er við þetta hlutfall þá er greinilegt að hafnarsjóður Kópavogshafnar er ekki umfangsmikill í sveitarfélaginu. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðs samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 804 kr. á íbúa.

5.2 Reykjanes

Fjórir hafnarsjóðir eru á Reykjanesi en þeir eru Grindavíkurhöfn, Reykjaneshöfn, Sandgerðishöfn og Vogahöfn (Hafnasamband Íslands, án dags). Eru þessir sjóðir mjög misjafnir að stærð og skuldir þeirra misjafnar. Vogahöfn er með litla sem enga starfsemi og Reykjaneshafnir er skuldugasti hafnarsjóður landsins með heildarskuldir og skuldbindingar upp á 6.736,6 m.kr. (Hafnasamband Íslands, 2013). Stór hluti af skuldum

sjóðsins er vegna uppbyggingar í Helguvík en gert er ráð fyrir stóriðju á því svæði og ef af því verður mun fjárhagur hafnarsjóðsins að öllum líkindum færast til betra horfs.

Um 14% af öllum flatfisk- og botnfiskafla árið 2012 var landað í þessum höfnum sem og 7% af öllum afla á Íslandi árið 2012 (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.2.1 Grindavíkurhöfn

Grindavíkurhöfn er í eigu Grindavíkurbæjar en menn sóttu þar sjóinn löngu áður en fyrsta bryggjan var byggð í Grindavík en það var árin 1930-1931. Síðan þá hefur verið farið í umfangsmiklar framkvæmdir og er höfnin ein af helstu fiskihöfnum landsins (Kristján Sveinsson, 2009).

Tafla 10 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Grindavíkurhöfn

Grindavíkurhöfn 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	218,3 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	74,8 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	143,5 m.kr.
Aflagjald	125,9 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	84,6 m.kr.
Veltufé frá rekstri	80,4 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	642,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.821,0 m.kr.

Tekjur Grindavíkurhafnar voru um 218 m. kr. árið 2012 og er hafnarsjóðurinn því fimmti tekjuhæsti hafnarsjóður landsins. Gjöld sjóðsins voru um 75 m.kr. og framlegð hans því um 144 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 126 m.kr. árið 2012 sem er um 58% af heildartekjum hafnarsjóðsins. Það má því segja að sjávarútvegur sé mjög mikilvægur fyrir hafnarsjóðinn sem og sveitarfélagið í heild (Grindavíkurbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru um 643 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var 80 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 85 m.kr. (Grindavíkurbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Grindavíkurbæjar árið 2012 voru um 1.821 m.kr. (Grindavíkurbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 12% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Hlutfallslega er hafnarsjóðurinn því töluvert mikilvægur fyrir sveitarfélagið. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðs samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 76.329 kr. á íbúa.

5.2.2 Hafnir Reykjanesbæjar

Hafnarsjóður Reykjanesbæjar varð til árið 1994 þegar Hafnahreppur, Keflavíkurbær og Njarðvíkurbær sameinuðust í Reykjanesbæ (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Undir hafnarsjóðnum eru fimm hafnir en þær eru Njarðvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn, Grófin, Helguvík og Hafnir og er sjóðurinn í eigu Reykjanesbæjar (Reykjaneshöfn, e.d.).

Tafla 11 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Reykjaneshöfn

Reykjaneshöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	181,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	152,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	28,4 m.kr.
Aflagjald	40,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-667,1 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	(-286,4 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	6.736,6 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	8.701,0 m.kr.

Tekjur Reykjaneshafnar voru um 181 m. kr. árið 2012 og er hafnarsjóðurinn áttundi tekjuhæsti hafnarsjóður landsins. Gjöld sjóðsins voru um 153 m.kr., framlegð hans var því um 28,4 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 40 m.kr. árið 2012 sem er um 22% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Reykjanesbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 6.737 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var neikvætt upp á 286 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins neikvæð um 667 m.kr. (Reykjanesbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Reykjanesbæjar árið 2012 voru um 8.701 m.kr. (Reykjanesbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 2,1% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 12.719 kr. á íbúa.

5.2.3 Sandgerðishöfn

Hafnarframkvæmdir í Sandgerði hófust í kringum 1908 og má rekja þær til umsvifa Íslands-Færeyjafélagsins (Kristján Sveinsson, 2009). Síðan þá hefur höfnin margsinnis verið bætt og í dag er Sandgerðishöfn öflug fiskihöfn sem hefur góðan aðbúnað (Sandgerðisbær, e.d.).

Tafla 12 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Sandgerðishöfn

Samdgerðishöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	100,3 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	49,1 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	51,2 m.kr.
Aflagjald	52,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	1,3 m.kr.
Veltufé frá rekstri	31,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	515,4 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.375,2 m.kr.

Tekjur Sandgerðishafnar voru um 100 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 49 m.kr., framlegð hennar var því um 51,2 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 52 m.kr. árið 2012 sem er um 52% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Sandgerðisbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 515 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 31 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 1 m.kr. (Sandgerðisbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Sandgerðishafnar árið 2012 voru um 1.375 m.kr. (Sandgerðisbær, 2013) Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 7,3% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 63.441 kr. á íbúa.

5.2.4 Vogahöfn

Hafnarsjóður Vogahafnar er í eigu Sveitarfélagsins Voga en það festi árið 1939 kaup á Eyrarkotsbakkabryggju sem var byggð árið 1931 (Kristján Sveinsson, 2009). Fyrir þann tíma voru árabátar gerðir út víða á Vatnsleysuströnd en með þessum kaupum sveitarfélagsins og vélvæðingu varð til lítil fiskihöfn í Vogum (Jóhanna Reynisdóttir, 1990). Í dag býður höfnin upp á góða aðstöðu fyrir smábáta (Sveitarfélagið Vogar, (e.d.).

Tafla 13 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vogahöfn

Vog ahöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	0,7 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	3,3 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	(-2,6 m.kr.)
Aflagjald	0,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-7,8 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	(-2,6 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	0,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	703,2 m.kr.

Tekjur hafnarsjóðsins voru einungis 0,7 m.kr. en gjöld hans rúmlega 3 m.kr. Framlegð sjóðsins var því neikvæð upp á -2,6 m.kr. Hafnarsjóðurinn fékk engar tekjur af aflagjaldi árið 2012 og er hann skuldlaus (Sveitarfélagið Vogar, 2013b). Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðsins var neikvæð upp á 7,8 m.kr. (Sveitarfélagið Vogar, 2013b) og voru tekjur sjóðsins um 0,1% af tekjum heildartekjum sveitarsjóðs árið 2012 (Sveitarfélagið Vogar, 2013). Ef tekjurnar eru skoðaðar í tengslum við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 633 kr. á íbúa.

5.3 Vesturland

Á Vesturlandi eru fjórir hafnarsjóðir en í þessari flokkun eru þeir einungis þrír þar sem Faxaflóahafnir eru flokkaðar með höfuðborgarsvæðinu. Þessir þrír hafnarsjóðir eru Grundarfjarðarhöfn, Stykkishólshöfn og Hafnir Snæfellsbæjar (Hafnasamband Íslands, án dags).

Um 9% af öllum botnfiskafla var landað í þessum höfnum árið 2012 og um 7% flatfiskafla. Einnig er töluvert um löndum á skel- og krabbadýrum á svæðinu (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.3.1 Grundarfjarðarhöfn

Grundarfjarðarbær er eigandi hafnarsjóðs Grundarfjarðarhafnar en fyrsta bátabryggjan varð byggð í sveitarfélaginu árið 1932, sú bryggja var þó ekki nægilega góð þar sem bátar urðu að sæta sjávarföllum þegar þeir lögðust að henni (Kristján Sveinsson, 2009). Töluverðar framkvæmdir hafa verið á hafnarsvæðinu og í dag er á svæðinu góð aðstaða fyrir fiskiskip en einnig koma skemmtiferðarskip við í höfninni yfir sumartímann (Grundarfjarðarhöfn, e.d.).

Tafla 14 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Grundarfjarðarhöfn

Grundarfjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	83,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	40,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	42,4 m.kr.
Aflagjald	45,7 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	31,2 m.kr.
Veltufé frá rekstri	39,5 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	54,9 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	682,4 m.kr.

Tekjur Grundarfjarðarhafnar voru um 83 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 41 m.kr., framlegð hafnarinnar var því um 42 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 46 m.kr. árið 2012 sem er um 55% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Grundarfjarðarbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 55 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 40 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 31 m.kr. (Grundarfjarðarbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Grundarfjarðar árið 2012 voru um 682 m.kr. (Grundarfjarðarbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 12,2% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 91.713 kr. á íbúa.

5.3.2 Hafnir Snæfellsbæjar

Hafnarsjóður Hafna Snæfellsbæjar varð til þegar sveitarfélagið Snæfellsbær var stofnað árið 1994 með sameiningu Ólafsvíkurkaupstaðar, Breiðuvíkurhrepps, Staðarsveitar og Neshrepps utan Ennis (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013) og er sjóðurinn í eigu Snæfellsbæjar. Undir hafnarsjóðnum eru þrjár hafnir en þær eru Rifshöfn, Arnarstapahöfn og Ólafsvíkurhöfn en einnig hefur hann umsjón með hafnarmannvirkjum á Hellnum og á Búðum (Snæfellsbær, e.d.).

Tafla 15 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Snæfellsbæjar

Hafnir Snæfellsbæjar 2012	
Tekjur hafnasjóðs	172,6 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	98,7 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	73,9 m.kr.
Aflagjald	117,6 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	53,5 m.kr.
Veltufé frá rekstri	74,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	28,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.410,4 m.kr.

Tekjur hafnarsjóðs Snæfellsbæjar voru um 173 m. kr. árið 2012 og gjöld hans um 99 m.kr., framlegð hans var því um 74 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 118 m.kr. árið 2012 sem er um 68% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Snæfellsbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 29 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 74 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 54 m.kr. (Snæfellsbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Snæfellsbæjar árið 2012 voru um 1.410 m.kr. (Snæfellsbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 12,2% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 100.232 kr. á íbúa.

5.3.3 Stykkishólshöfn

Hafnarframkvæmdir í Stykkishólmi hófust árið 1908 og síðan þá hefur verið farið í fjölmargar framkvæmdir á svæðinu (Kristján Sveinsson, 2009). Hafnarsjóðurinn er í eigu Stykkishólmsbæjar og er höfnin meðalstór fiskihöfn en einnig er hún ferjuhöfn fyrir Breiðafjarðarferjuna Baldur.

Tafla 16 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Stykkishólshöfn

Stykkishólshöfn 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	40,6 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	23,9 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	16,7 m.kr.
Aflagjald	13,2 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	3,1 m.kr.
Veltufé frá rekstri	12,8 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	88,8 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	845,8 m.kr.

Tekjur Stykkishólmshafnar voru um 41 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 24 m.kr., framlegð hennar var því um 17 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 13 m.kr. árið 2012 sem er um þriðjungur af heildartekjum hafnarsjóðsins (Stykkishólmsbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 89 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 13 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 3 m.kr. (Stykkishólmsbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Stykkishólmsbæjar árið 2012 voru 845,8 m.kr. (Stykkishólmsbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 4,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 36.511 kr. á íbúa.

5.4 Vestfirðir

Á Vestfirðum eru sjö hafnarsjóðir og margir þeirra reka fleiri en eina höfn. Þessir hafnasjóðir eru Bolungarvíkurhöfn, Hafnir Ísafjarðarbæjar, Hafnir Vesturbyggðar, Hólmavíkurhöfn, Reykhólahöfn, Súðavíkurhöfn og Tálknafjarðarhöfn (Hafnasamband Íslands, án dags). Á Vestfirðum er mikið um smábáta og smábátahafnir en um 11% alls botnfiskafla árið 2012 var landað í þessum höfnum og 10% alls flatfisksaflans. Einnig er tæplega 30% rækjuafans landað þar. Í heildina var um 4% alls afla árið 2012 landað á Vestfirðum (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.4.1 Bolungarvíkurhöfn

Hafnarsjóður Bolungarvíkurhafnar er í eigu Bolungarvíkurkaupstaðar en fyrstu hafnarframkvæmdir í sveitarfélaginu voru árið 1899 þegar komið var upp brimvörnum á svæðinu en Bolungarvíkurhöfn var meðal fyrstu hafna á landinu þar sem farið var í slíkar framkvæmdir. Síðan þá hefur verið farið í töluverðar framkvæmdir á svæðinu og hafa margar þeirra snúið að því að efla brimvarnir. Þær framkvæmdir hafa gert höfnina öruggari og í dag er höfnin meðalstór fiskihöfn (Kristján Sveinsson, 2009).

Tafla 17 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Bolungarvíkurhöfn

Bolungarvíkurhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	87,4 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	46,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	40,8 m.kr.
Aflagjald	65,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	25,3 m.kr.
Veltufé frá rekstri	35,4 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	105,4 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	640,1 m.kr.

Tekjur Bolungarvíkurhafnar voru um 87 m. kr. árið 2012 og gjöld 47 m.kr., framlegð hafnarinnar var því um 41 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 65 m.kr. árið 2012 sem er um 74% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Bolungarvíkurkaupstaður, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 105 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 35 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 25 m.kr. (Bolungarvíkurkaupstaður, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Bolungarvíkurkaupstaðar árið 2012 voru um 640 m.kr. (Bolungarvíkurkaupstaður, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 13,7% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 95.207 kr. á íbúa.

5.4.2 Hafnir Ísafjarðarbæjar

Á fyrstu áratugum 20. aldar voru margar hafnir byggðar við Ísafjörð og voru þær allar smáar og í eigu einkaaðila. Það var svo árið 1922 sem hið opinbera setti hafnalög fyrir Ísafjörð og bæjarfélagið fjárfesti í Hæstakaupstaðarbryggju árið 1923 og byggði hana upp. Árið 1927 fjárfesti bæjarfélagið í Neðstakaupstaðareign en með henni fylgdu eignir og bryggjur (Kristján Sveinsson, 2009). Með sameiningu sveitarfélaga árið 1996 varð til hafnarsjóðurinn Hafnir Ísafjarðarbæjar og undir hann falla Ísafjarðarhöfn, Þingeyrarhöfn, Flateyrarhöfn og Suðureyrarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.). Sjóðurinn er að fullu í eigu Ísafjarðarbæjar.

Tafla 18 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Ísafjarðarbæjar

Hafnir Ísafjarðarbæjar 2012	
Tekjur hafnasjóðs	157 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	91,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	65,4 m.kr.
Aflagjald	70,4 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	20,7 m.kr.
Veltufé frá rekstri	49,3 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	395,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	2.827,5 m.kr.

Tekjur hafnarsjóðs Ísafjarðarbæjar voru um 157 m. kr. árið 2012 og gjöld hans um 92 m.kr., framlegð hans var því um 65 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 70 m.kr. árið 2012 sem er um 45% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Ísafjarðarbæjar, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 395 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 49 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 21 m.kr. (Ísafjarðarbæjar, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Ísafjarðarbæjar árið 2012 voru um 2.828 m.kr. (Ísafjarðarbæjar, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 5,6% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 41.889 kr. á íbúa.

5.4.3 Hafnir Vesturbyggðar

Hafnarsjóður Hafna Vesturbyggða varð til þegar sveitarfélagið Vesturbyggð var stofnað árið 1994 með sameiningu Barðastrandarhrepps, Rauðasandshrepps, Patrekshrepps og Bíldudalshrepps (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013) og er sjóðurinn í eigu Vesturbyggðar. Undir hafnarsjóðnum eru þrjár hafnir en þær eru Patrekshöfn, Bíldudalshöfn og Brjánslækjarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.)

Tafla 19 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Vesturbyggðar

Hafnir Vesturbyggðar 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	77,6 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	43,1 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	34,5 m.kr.
Aflagjald	36,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	(-0,3 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	22,4 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	245,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	719,0 m.kr.

Tekjur hafnarsjóðs Vesturbyggðar voru um 78 m. kr. árið 2012 og gjöld hans um 43 m.kr., framlegð hans var því um 35 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 36 m.kr. árið 2012 sem er um 46% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Vesturbyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 246 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 22 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins neikvæð um 0,3 m.kr. (Vesturbyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Vesturbyggðar árið 2012 voru um 719 m.kr. (Vesturbyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 10,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 82.465 kr. á íbúa.

5.4.4 Hólmavíkurhöfn

Á fyrstu áratugum 20. aldar voru tvær timburbyggjur á Hólmavík og voru þær báðar í eigu verslunarfyrirtækja sem voru á staðnum og voru þessar byggjur notaðar við út- og uppskipun sem og fyrir vélbáta eftir að sú útgerð hófst. Það var ekki fyrr en í kringum 1935 sem stjórnvöld byggðu fyrstu byggjuna á Hólmavík en hún var þó ekki örugg en síðan þá hefur aðstaðan verið bætt. Það var ekki fyrr en við lok 20. aldar sem skjólgarður var byggður sem tryggði fiskibátum skjól (Kristján Sveinsson, 2009). Í dag er töluvert um smábátaútgerð á staðnum og er hafnarsjóðurinn í eigu Strandabyggðar.

Tafla 20 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hólmavíkurhöfn

Hólmavíkurhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	17,3 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	7,5 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	9,8 m.kr.
Aflagjald	6,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	6,4 m.kr.
Veltufé frá rekstri	8,9 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	52,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	428,7 m.kr.

Tekjur Hólmavíkurhafnar voru um 17 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 8 m.kr., framlegð hennar var því um 10 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 6 m.kr. árið 2012 sem er um 35% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Strandabyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 52 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 9 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 6 m.kr. (Strandabyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Strandabyggðar árið 2012 voru um 429 m.kr. (Strandabyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 4% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 33.398 kr. á íbúa.

5.4.5 Reykhólahöfn

Það var ekki fyrr en árið 1976 sem hafnarframkvæmdir hófust í Reykhólahöfn (Kristján Sveinsson, 2009) en hafnarsjóðurinn er í eigu Reykhólahrepps og rekur hann einnig Flateyjarhöfn. Lítið hefur þurft að framkvæma síðan þá en bylting var þó árið 2010 þegar

varnargarður var byggður við höfnina sem veitir meira skjól og öryggi í höfninni (Kristján Sveinsson, 2009).

Tafla 21 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Reykhólahöfn

Reykhólahöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	6,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	3,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	2,4 m.kr.
Aflagjald	2,3 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	2,1 m.kr.
Veltufé frá rekstri	2,7 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	0,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	226,0 m.kr.

Tekjur Reykhólahafnar voru um 6 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 3,6 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 2,4 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 2,3 m.kr. árið 2012 sem er rúmlega 38% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Reykhólahreppur, 2013b).

Hafnarsjóðurinn skuldaði ekki neitt í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 2,7 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 2,1 m.kr. (Reykhólahreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Reykhólahrepps árið 2012 voru um 226 m.kr. (Reykhólahreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 2,7% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 21.429 kr. á íbúa.

5.4.6 Súðavíkurhöfn

Á fyrri hluta 20. aldar voru byggðar bryggjur úr timbri við Súðavík og voru þær í einkaeigu. Það var ekki fyrr en árið 1951 sem hreppurinn keypti bryggju Gríms Jónssonar og lét lengja hana og bæta. Síðan þá hefur aðstaðan verið bætt með varnargörðum og fleiru (Kristján Sveinsson, 2009). Hafnarsjóðurinn er að fullu í eigu Súðavíkurhrepps.

Tafla 22 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Súðavíkurhöfn

Súðavíkurhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	8,1 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	6,1 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	2,0 m.kr.
Aflagjald	2,3 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	1,0 m.kr.
Veltufé frá rekstri	2,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	20,1 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	183,8 m.kr.

Tekjur Súðavíkurhafnar voru um 8,1 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 6,1 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 2 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 2,3 m.kr. árið 2012 sem er um 28% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Súðavíkurhreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 20,1 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 2,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 1 m.kr. (Súðavíkurhreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Súðavíkurhrepps árið 2012 voru um 183,8 m.kr. (Súðavíkurhreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 4,4% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 45.251 kr. á íbúa.

5.4.7 Tálknafjarðarhöfn

Hið opinbera hafði lítil afskipti af hafnamálum á Tálknafirði á fyrstu áratugum 20. aldar en á árunum 1946-1949 var byggð bátabryggja úr steinsteypu við Tálknafjörð. Fyrir þann tíma var engin bryggja á staðnum en í dag telst höfnin meðalstór fiskihöfn (Kristján Sveinsson, 2009) og er hafnarsjóðurinn í eigu Tálknafjarðarhrepps.

Tafla 23 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Tálknafjarðarhöfn

Tálknafjarðarhöfn	
Tekjur hafnasjóðs	14,6 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	8,0 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	6,6 m.kr.
Aflagjald	4,8 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	5,5 m.kr.
Veltufé frá rekstri	6,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	25,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	217,3 m.kr.

Tekjur Tálknafjarðarhafnar voru um 14,6 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 8 m.kr., framlegð hennar var því um 6,6 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 4,8 m.kr. árið 2012 sem er um þriðjungur af heildartekjum hafnarsjóðsins (Tálknafjarðarhreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 25,7 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 6,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 5,5 m.kr. (Tálknafjarðarhreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Tálknafjarðarhrepps árið 2012 voru um 217,3 m.kr. (Tálknafjarðarhreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 6,7% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 49.829 kr. á íbúa.

5.5 Norðurland vestra

Fjórir hafnasjóðir eru á norðurlandi vestra en þeir eru Blönduóshöfn, Hvammstangahöfn, Skagafjarðarhöfn og Skagastrandarhöfn (Hafnasamband Íslands, án dags).

Um 6% botnfiskaflans og flatfiskaflans var landað í þessum höfnum árið 2012 og 15% rækjuafans. Alls var um 2% aflu árið 2012 landað í þessum höfnum (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.5.1 Blönduóshöfn

Árið 1894 hófust fyrstu hafnarframkvæmdirnar við Blönduós og var það Einar Guðmundsson sem byggði þá bryggju en bryggjan var hugsuð sem uppskipunarhöfn fyrir vörur og var í eigu sýslunefndar Húnavatnssýslu en í dag er hún í eigu Blönduósbæjar (Kristján Sveinsson, 2009). Frá þeim tíma er búið að framkvæma töluvert við höfnina en þrátt fyrir það er höfnin ekki stór og er notkun hennar lítil líkt og má sjá á tekjum hafnarinnar.

Tafla 24 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Blönduóshöfn

Blönduóshöfn	
Tekjur hafnasjóðs	0,3 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	3,4 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	(-3,1 m.kr.)
Aflagjald	0,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	0,2 m.kr.
Veltufé frá rekstri	(-3,2 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	1,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	625,1 m.kr.

Tekjur Blönduóshafnar voru um 0,3 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 3,4 m.kr., framlegð hennar var því neikvæð 3,1 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru engar árið 2012 (Blönduósbær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 1 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var neikvætt upp á 3,2 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 0,2 m.kr. en aðalsjóður var með framlag upp á 4,9 m.kr. til sjóðsins (Blönduósbær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Blönduósbæjar árið 2012 voru um 625,1 m.kr. (Blönduósbær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því nánast 0% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 342 kr. á íbúa, sem er það lægsta á landinu.

5.5.2 Hvammstangahöfn

Bygging varanlegra hafnarmannvirkja á Hvammstanga átti sér langan aðdraganda og hófst umræðan um mannvirkin árið 1920 en Hvammstangabryggja var þó ekki byggð fyrr en árið 1939 eða 19 árum seinna. Síðan þá er búið að endurbæta hana mikið (Kristján Sveinsson, 2009). Höfnin er í dag bátahöfn sem er í eigu Húnaþings vestra en

Það sveitarfélag varð til árið 1998 með sameiningu sjö sveitarfélaga (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013).

Tafla 25 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hvammstangahöfn

Hvammstangahöfn	
Tekjur hafnasjóðs	4,1 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	5,3 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	(-1,2 m.kr.)
Aflagjald	0,9 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-7,7 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	(-3,6 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	78,1 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	992,7 m.kr.

Tekjur Hvammstangahafnar voru 4,1 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 5,3 m.kr., framlegð hennar var því neikvæð um 1,2 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 0,9 m.kr. árið 2012 sem er 22% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Húnaþing vestra, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 78,1 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var neikvætt upp á 3,6 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins neikvæð um 7,7 m.kr. (Húnaþing vestra, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Húnaþings vestra árið 2012 voru 992,7 m.kr. (Húnaþing vestra, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 0,4% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 3.483 kr. á íbúa.

5.5.3 Skagafjarðarhafnir

Hafnarsjóður Skagafjarðarhafnar varð til þegar Sveitarfélagið Skagafjörður var stofnað árið 1998 með sameiningu 11 sveitarfélaga (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013) og er sjóðurinn í eigu Sveitarfélagsins Skagafjarðar. Undir hafnarsjóðnum eru þrjár hafnir en þær eru Sauðárkrókshöfn, Hofsóshöfn og Haganesvíkurhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 26 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Skagafjarðarhafnir

Skagafjarðarhafnir	
Tekjur hafnasjóðs	73,6 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	38,6 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	35,0 m.kr.
Aflagjald	45,2 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	23,0 m.kr.
Veltufé frá rekstri	33,0 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	142,7 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	3.083,4 m.kr.

Tekjur Skagafjarðarhafnar voru um 73,6 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 38,6 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 35 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 45,2 m.kr. árið 2012 sem er um 61% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Sveitarfélagið Skagafjörður, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 142,7 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 33 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 23 m.kr. (Sveitarfélagið Skagafjörður, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar árið 2012 voru um 3.083,4 m.kr. (Sveitarfélagið Skagafjörður, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 2,4% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 18.354 kr. á íbúa.

5.5.4 Skagastrandarhöfn

Árið 1934 hófust framkvæmdir við höfn við Skagaströnd en aðdragandi að því var töluverður. Fyrir þann tíma var einungis 40 metra steinhlaðin bryggja á svæðinu. Frá 1934 hefur verið farið í miklar framkvæmdir við höfnina sem hafa gert hana öruggari (Kristján Sveinsson, 2009). Skagastrandarhöfn er í dag meðalstór fiskihöfn í eigu Sveitarfélagsins Skagastrandar.

Tafla 27 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Skagastrandarhöfn

Skagastrandarhöfn	
Tekjur hafnasjóðs	53,1 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	28,8 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	24,3 m.kr.
Aflagjald	37,7 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	22,4 m.kr.
Veltufé frá rekstri	24,3 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	3,1 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	414,1 m.kr.

Tekjur Skagastarandarahafnar voru 53,1 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 28,8 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 24,3 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 37,7 m.kr. árið 2012 sem er 71% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Sveitarfélagið Skagaströnd, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 3,1 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 24,3 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 22,4 m.kr. (Sveitarfélagið Skagaströnd, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Sveitarfélagsins Skagastrandar árið 2012 voru um 414,1 m.kr. (Sveitarfélagið Skagaströnd, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 12,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 104.941 kr. á íbúa.

5.6 Norðurland eystra

Fimm hafnasjóðir eru á Norðurlandi eystra en þeir eru Hafnasamlag Norðurlands, Hafnir Dalvíkurbyggðar, Hafnir Fjallabyggðar, Hafnir Norðurþings og Langaneshafnir (Hafnasamband Íslands, án dags). Af þessum hafnasjóðum er Hafnasamlag Norðurlands stærst en sá sjóður þjónustar einnig mörg skemmtiferðaskip.

Um 15% botnsfiskaflans var landað á þessu svæði árið 2012 og 7% flatfiskaflans einnig var um 9% uppsjávarfisks árið 2012 landað í þessum höfnum. Alls var um 11% alls afla árið 2012 landað á Norðurlandi eystra (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.6.1 Hafnasamlag Norðurlands

Hafnasamlag Norðurlands var stofnað árið 1996 þegar fimm sveitarfélög í Eyjafirði samþykktu þátttöku í stofnun þess. Þessi fimm sveitarfélög voru Akureyri, Grýtubakka-, Svalbarðsstrandar-, og Glæsibæjar- og Arnarneshreppur (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Í dag hafa sveitarfélög á svæðinu verið sameinuð og eigendur Hafnasamlagsins í dag eru Akureyri, Hörgársveit, Grýtubakkahreppur og Svalbarðsstrandarhreppur (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Hafnasamlagið rekur sex hafnir en þær eru Akureyrarhöfn, Grenivíkurhöfn, Hjalteyrarhöfn, Svalbarðseyrarhöfn, Hríseyjarhöfn og Grímseyjarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 28 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnasamlag Norðurlands

Hafnasamlag Norðurlands 2012	
Tekjur hafnasjóðs	320,2 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	199,7 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	120,5 m.kr.
Aflagjald	55,4 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	58,5 m.kr.
Veltufé frá rekstri	116,4 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	384,0 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	13.284,7 m.kr.

Tekjur Hafnasamlags Norðurlands voru 320,2 m. kr. árið 2012 og gjöld þess 199,7 m.kr., framlegð þess var því jákvæð um 120,5 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 55,4 m.kr. árið 2012 sem er 17% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Hafnasamlag Norðurlands, 2013).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 384 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 116,4 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 58,5 m.kr. (Hafnasamlag Norðurlands, 2013).

Heildartekjur sveitarsjóða þeirra sveitarfélaga sem eiga Hafnasamlag Norðurlands² voru 13.284,7 m.kr. árið 2012 (Akureyrarkaupstaður, 2013; Hörgársveit, 2013; Grýtubakkahreppur, 2013; Svalbarðshreppur; 2013). Tekjur hafnarsjóðs voru því 2,4% af heildartekjum sveitarsjóðanna árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar 16.586 kr. á íbúa.

² Akureyrarkaupstaður, Hörgársveit, Grýtubakkahreppur og Svalbarðshreppur.

5.6.2 Hafnir Dalvíkurbyggðar

Árið 1998 varð sameining Dalvíkurbyggðar að veruleika með sameiningu Dalvíkurkaupstaðar, Svarfaðardalshrepps og Árskógshrepps (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Með þessari sameiningu varð til hafnarsjóður sem ber nafnið Hafnir Dalvíkurbyggðar. Hafnarsjóðurinn er í eigu Dalvíkurbyggðar og rekur hann þrjár hafnir Dalvíkurhöfn, Árskóghöfn og Hauganeshöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 29 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Dalvíkurbyggðar

Hafnir Dalvíkurbyggðar 2012	
Tekjur hafnasjóðs	74,4 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	42,2 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	32,2 m.kr.
Aflagjald	45,2 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	23,5 m.kr.
Veltufé frá rekstri	32,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	54,8 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóða	1.289,6 m.kr.

Tekjur Dalvíkurhafnar voru 74,4 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 42,2 m.kr., framlegð hennar var um 32,2 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 45,2 m.kr. árið 2012 sem er 61% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Dalvíkurbyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 54,8 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 32,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 23,5 m.kr. (Dalvíkurbyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Dalvíkurbyggðar árið 2012 voru um 1.289,6 m.kr. (Dalvíkurbyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 5,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 39.914 kr. á íbúa.

5.6.3 Hafnir Fjallabyggðar

Fjallabyggð varð til árið 2006 með sameiningu Ólafsfjarðarbæjar og Siglufjarðarkaupstaðar (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Með þessari sameiningu varð til hafnarsjóður sem er í eigu Fjallabyggðar og ber sjóðurinn nafnið Hafnir Fjallabyggðar og rekur hann tvær hafnir Ólafsfjarðarhöfn og Siglufjarðarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 30 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Fjallabyggðar

Hafnir Fjallabyggðar 2012	
Tekjur hafnasjóðs	96,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	60,5 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	35,5 m.kr.
Aflagjald	64,3 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	16,9 m.kr.
Veltufé frá rekstri	36,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	113,3 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.557,7 m.kr.

Tekjur Hafna Fjallabyggða voru 96 m. kr. árið 2012 og gjöld þeirra 60,5 m.kr., framlegð þeirra var því jákvæð um 35,5 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 64,3 m.kr. árið 2012 sem er um 67% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Fjallabyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 113,3 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 36,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 16,9 m.kr. (Fjallabyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Fjallabyggðar árið 2012 voru um 1.557,7 m.kr. (Fjallabyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 6,2% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 47.714 kr. á íbúa.

5.6.4 Hafnir Norðurþings

Hafnir Norðurþings urðu til þegar sveitarfélagið Norðurþing var stofnað árið 2006 með sameiningu fjögurra sveitarfélaga (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013) og er sjóðurinn í eigu Norðurþings. Undir hafnarsjóðnum eru þrjár hafnir en þær eru Húsavíkurhöfn, Kópaskershöfn og Raufarhafnarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 31 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hafnir Norðurþings

Hafnir Norðurþings 2012	
Tekjur hafnasjóðs	73,6 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	52,5 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	21,1 m.kr.
Aflagjald	30,0 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-75,9 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	(-2,1 m.kr.)
Heildarskuldir og skuldbindingar	1.066,3 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	2.234,3 m.kr.

Tekjur Hafna Norðurþings voru 73,6 m. kr. árið 2012 og gjöld þeirra 52,5 m.kr., framlegð þeirra var því jákvæð um 21,1 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 30 m.kr. árið 2012 sem er 41% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Norðurþing, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 1.066,3 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var neikvætt upp á 2,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins neikvæð um 75,9 m.kr. (Norðurþing, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Norðurþings árið 2012 voru 2.234,3 m.kr. (Norðurþing, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 3,3% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 25.698 kr. á íbúa.

5.6.5 Langaneshafnir

Sveitarfélagið Langanesbyggð varð til árið 2006 með sameiningu Þórshafnarhrepps og Skeggjastaðahrepps (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013). Rekur Langanesbyggð hafnarsjóðinn Langaneshafnir en undir hann falla tvær hafnir Þórshafnarhöfn og Bakkafjarðarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.).

Tafla 32 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Langaneshafnir

Lang aneshafnir 2012	
Tekjur hafnasjóðs	91,2 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	32,5 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	58,7 m.kr.
Aflagjald	46,4 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	28,2 m.kr.
Veltufé frá rekstri	50,3 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	143,2 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	460,5 m.kr.

Tekjur Langaneshafna voru 91,2 m. kr. árið 2012 og gjöld þeirra 32,5 m.kr., framlegð þeirra var því jákvæð um 58,7 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 46,4 m.kr. árið 2012 sem er 51% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Langanesbyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 143,2 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 50,3 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 28,2 m.kr. (Langanesbyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Langanesbyggðar árið 2012 voru 460,5 m.kr. (Langanesbyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 19,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 174.379 kr. á íbúa.

5.7 Austurland

Á Austurlandi eru sex hafnasjóðir en þeir eru Borgarfjarðarhöfn, Breiðdalshöfn, Djúpavogshöfn, Fjarðarbyggðarhafnir, Seyðisfjarðarhöfn og Vopnafjarðarhöfn (Hafnasamband Íslands, án dags). Af þessum höfnum er Fjarðabyggðarhöfn stærst en sá hafnarsjóður er næst stærsti hafnarsjóður landsins. Á Austurlandi er stóriðja sem nýtir sér hafnaraðstöðu Fjarðarbyggðarhafnar og Norræna gengur til Seyðisfjarðar. Sjávarútvegur er mikill á svæðinu er yfir helmingur alls uppsjávaraflans var landað í þessum höfnum árið 2012 og um 10% botnfisksaflans. Alls var um 37% af öllum aflu árið 2012 landað á Austurlandi (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.7.1 Borgarfjarðarhöfn

Hafnarframkvæmdir við Borgarfjarðarhöfn eða Bakkagerðishöfn eins og hún er oft kölluð hófust árið 1941 þegar byggður var steinsteyptur bryggjustúfur á svæðinu. Sá bryggjustúfur var svo síðar lengdur og aðstaðan bætt (Kristján Sveinsson, 2009). Hafnsjóðurinn er í eigu Borgarfjarðarhrepps og einungis Borgarfjarðarhöfn fellur undir sjóðinn sem í dag flokkast sem smábátahöfn.

Tafla 33 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Borgarfjarðarhöfn

Borgarfjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	4,5 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	2,8 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	1,7 m.kr.
Aflagjald	2,5 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	1,0 m.kr.
Veltufé frá rekstri	1,7 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	4,6 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	102,6 m.kr.

Tekjur Borgarfjarðarhafnar voru 4,5 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 2,8 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 1,7 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 2,5 m.kr. árið 2012 sem er 56% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Borgarfjarðarhreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 4,6 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 1,7 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 1 m.kr. (Borgarfjarðarhreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Borgarfjarðarhrepps árið 2012 voru 102,6 m.kr. (Borgarfjarðarhreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 4,4% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 34.615 kr. á íbúa.

5.7.2 Breiðdalshöfn

Fyrsta höfnin í Breiðdalsvík var byggð á árunum 1927-1928 og var hún í eigu Kaupfélags Stöðvarfjarðar. Árið 1945 hóf svo sveitarfélagið framkvæmdir við bátabryggju sem var síðar stækkuð (Kristján Sveinsson, 2009) og er í dag smábátahöfn. Hafnarsjóðurinn er í eigu Breiðdalshrepps.

Tafla 34 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Breiðdalshöfn

Breiðdalshöfn 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	10,7 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	9,1 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	1,6 m.kr.
Aflagjald	7,5 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	0,5 m.kr.
Veltufé frá rekstri	1,6 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	2,2 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	150,7 m.kr.

Tekjur Breiðdalshafnar voru 10,7 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 9,1 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 1,6 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru um 7,5 m.kr. árið 2012 sem er 70% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Breiðdalshreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 2,2 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 1,6 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 0,5 m.kr. (Breiðdalshreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Breiðdalshrepps árið 2012 voru 150,7 m.kr. (Breiðdalshreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 7,1% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 59.444 kr. á íbúa.

5.7.3 Djúpavogshöfn

Fyrsta bryggjan á Djúpavogi var byggð árið 1926 af Kaupafélaginu. Sú bryggja var rifin árið 1959 og í staðin byggð bátabryggja. Árið 1948 var einnig byggð hafskipabryggja á svæðinu (Kristján Sveinsson, 2009). Hafnarsjóðurinn Djúpavogshöfn er í eigu Djúpavogshrepps og flokkast höfnin sem meðalstór fiskihöfn.

Tafla 35 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Djúpavogshöfn

Djúpavogshöfn 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	49,3 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	21,6 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	27,7 m.kr.
Aflagjald	32,8 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	23,2 m.kr.
Veltufé frá rekstri	27,6 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	3,3 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	346,4 m.kr.

Tekjur Djúpavogshafnar voru 49,3 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 21,6 m.kr., framlegð hennar var því um 27,7 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 32,8 m.kr. árið 2012 sem er 67% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Djúpavogshreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 3,3 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 27,6 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 23,2 m.kr. (Djúpavogshreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Djúpavogshrepps árið 2012 voru 346,4 m.kr. (Djúpavogshreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því 14,2% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 109.071 kr. á íbúa.

5.7.4 Fjarðarbyggðarhafnir

Hafnarsjóðurinn Fjarðabyggðarhafnir var stofnaður árið 1998 þegar sveitarfélagið Fjarðabyggð varð til með sameiningu Neskaupstaðar, Eskifjarðarkaupstaðar og Reyðarfjarðarhrepps. Sjö árum síðar eða árið 2005 var svo önnur sameining þar sem Fáskrúðsfjarðarhreppur, Mjóafjarðarhreppur og Austurbyggð sameinuðust við Fjarðabyggð (Samband íslenskra sveitarfélaga, 2013).

Hafnarsjóðurinn er í eigu Fjarðabyggðar og rekur sjóðurinn sex hafnir en þær hafnir eru Neskaupstaðarhöfn, Eskifjarðarhöfn, Reyðarfjarðarhöfn, Fáskrúðsfjarðarhöfn, Stöðvarfjarðarhöfn og Mjóafjarðarhöfn (Hafnasamband Íslands, e.d.)

Tafla 36 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Fjarðabyggðarhafnir

Fjarðabyggðarhafnir 2012	
Tekjur hafnarsjóðs	759,4 m.kr.
Gjöld hafnarsjóðs	309,9 m.kr.
Framlegð hafnarsjóðs	449,5 m.kr.
Aflagjald	239,9 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnarsjóðs	377,6 m.kr.
Veltufé frá rekstri	485,1 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	447,5 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	3.539,2 m.kr.

Tekjur Fjarðabyggðarhafnar voru 759,4 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 309,9 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 449,5 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 239,9 m.kr. árið 2012 sem er 32% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Fjarðabyggð, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 447,5 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 485,1 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 377,6 m.kr. (Fjarðabyggð, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Fjarðabyggðar árið 2012 voru 3.539,2 m.kr. (Fjarðabyggð, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 21,5% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 164.053 kr. á íbúa.

5.7.5 Seyðisfjarðarhöfn

Hafnarsjóður Seyðisfjarðar er í eigu Seyðisfjarðarkaupstaðar og árið 1900 eignaðist sveitarfélagið sína fyrstu bryggju þegar ákveðið var að kaupa bryggju í eigu Garðarfélagsins. Frá þeim tíma hefur sveitarfélagið keypt fleiri bryggjur á svæðinu sem

voru í einkaeign sem og byggt við sínar bryggjur (Kristján Sveinsson, 2009). Í dag er höfnin flokkuð sem stór fiskihöfn en höfnin þjónar einnig Norrænu.

Tafla 37 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Seyðisfjarðarhöfn

Seyðisfjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	126,1 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	75,9 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	50,2 m.kr.
Aflagjald	29,7 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	(-13,5 m.kr.)
Veltufé frá rekstri	46,2 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	403,1 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	550,9 m.kr.

Tekjur Seyðisfjarðarhafnar voru 126,1 m. kr. árið 2012 og gjöld hans 75,9 m.kr., framlegð hans var því jákvæð um 50,2 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 29,7 m.kr. árið 2012 sem er 24% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Seyðisfjarðarkaupstaður, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 403,1 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 46,2 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins neikvæð um 13,5 m.kr. (Seyðisfjarðarkaupstaður, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Seyðisfjarðarkaupstaðar árið 2012 voru 550,9 m.kr. (Seyðisfjarðarkaupstaður, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 22,9% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 186.538 kr. á íbúa sem er það hæsta á landinu.

5.7.6 Vopnafjarðarhöfn

Fyrsta almennilega bryggjan á Vopnafirði var byggð árið 1932 en fyrir þann tíma voru lítilfjörlegar trébryggjur á svæðinu. Búið er að fara í miklar hafnarframkvæmdir við höfnina (Kristján Sveinsson, 2009) og í dag er hún flokkuð sem stór fiskihöfn.

Tafla 38 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vopnafjarðarhöfn

Vopnafjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	120,3 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	29,2 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	91,1 m.kr.
Aflagjald	62,4 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	52,1 m.kr.
Veltufé frá rekstri	76,7 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	327,9 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	490,2 m.kr.

Tekjur Vopnafjarðarhafnar voru 120,3 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 29,2 m.kr., framlegð hennar var því um 91,1 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 62,4 m.kr. árið 2012 sem er 52% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Vopnafjarðarhreppur, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 327,9 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 76,7 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 52,1 m.kr. (Vopnafjarðarhreppur, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Vopnafjarðarhrepps árið 2012 voru um 490,2 m.kr. (Vopnafjarðarhreppur, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því 24,5% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012 sem er það hæsta á landinu. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 175.109 kr. á íbúa.

5.8 Suðurland

Á Suðurlandi eru einungis þrír hafnasjóðir en þeir eru Hornafjarðarhöfn, Vestmannaeyjahöfn og Þorlákshöfn (Hafnasamband Íslands, án dags). Eru þessir sjóðir allir vel staddir fjárhagslega. Á Suðurlandi er einnig Landeyjahöfn sem er nýjasta höfn landsins en hún er einungis ferjuhöfn og er í eigu ríkisins og því ekki til umræðu hér.

Sjávarútvegur skiptir miklu máli fyrir þessa hafnasjóði en um 13% alls botnsfiskafla var landað í þessum höfnum árið 2012 og 19% flatfiskaflans. Einnig var um 27% uppsjávarfisks landað í þessum höfnum sem og 95% alls humarafla (Hagstofa Íslands, 2012d).

5.8.1 Hornafjarðarhöfn

Bátabryggja var byggð á Hornafirði á þriðja áratug 20. aldar og var hún í eigu einkaaðila. Töluverður þrýstingur var aukna aðkomu stjórnvalda að hafnarframkvæmdum á svæðinu og árið 1935 hóf sveitarfélagið slíkar framkvæmdir (Kristján Sveinsson, 2009). Hafnarsjóðurinn er í eigu Sveitarfélagsins Hornafjarðar en höfnin er flokkuð sem stór fiskihöfn.

Tafla 39 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Hornafjarðarhöfn

Hornafjarðarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	191,5 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	122,5 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	69,0 m.kr.
Aflagjald	80,1 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	53,8 m.kr.
Veltufé frá rekstri	68,6 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	71,4 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.623,0 m.kr.

Tekjur Hornafjarðarhafnar voru 191,5 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 122,5 m.kr., framlegð hennar var því um 69 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 80,1 m.kr. árið 2012 sem er 42% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Sveitarfélagið Hornafjörður, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 71,4 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 68,6 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 53,8 m.kr. (Sveitarfélagið Hornafjörður, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Sveitarfélagsins Hornafjarðar árið 2012 voru 1.623 m.kr. (Sveitarfélagið Hornafjörður, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 11,8% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 88.412 kr. á íbúa.

5.8.2 Vestmannaeyjahöfn

Hafnarframkvæmdir í Vestmannaeyjum hófust árið 1907 og með aukinni útgerð á svæðinu var kallað eftir betri hafnaraðstöðu (Kristján Sveinsson, 2009). Frá þeim tíma hefur verið farið í miklar framkvæmdir á svæðinu og er höfnin flokkuð sem stór fiskihöfn en ferjan Herjólfur siglir einnig á milli Vestmanneyja og Landeyjahafnar eða

Þorlákshafnar. Hafnarsjóður Vestmannaeyjahafnar er þriðji tekjuhæsti hafnarsjóður landsins (Hafnasamband Íslands, 2013) og er í eigu Vestmannaeyjabæjar.

Tafla 40 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Vestmannaeyjahöfn

Vestmannaeyjarhöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	474,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	266,9 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	207,1 m.kr.
Aflagjald	195,8 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	142,2 m.kr.
Veltufé frá rekstri	199,6 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	282,5 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	3.240,5 m.kr.

Tekjur Vestmannaeyjahafnar voru 474 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar 266,9 m.kr., framlegð hennar var því jákvæð um 207,1 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 195,8 m.kr. árið 2012 sem er 41% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Vestmannaeyjabær, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 282,5 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 199,6 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 142,2 m.kr. (Vestmannaeyjabær, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Vestmannaeyjabæjar árið 2012 voru 3.240,5 m.kr. (Vestmannaeyjabær, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því um 14,6% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar um 112.296 kr. á íbúa.

5.8.3 Þorlákshöfn

Varanleg hafnarmannvirki voru ekki reist í Þorlákshöfn fyrr en árið 1930 og var það Kaupfélag Árnesinga sem stóð fyrir framkvæmdunum þar sem það átti jörðina Þorlákshöfn (Kristján Sveinsson, 2009). Búið er að bæta hafnaaðstöðu í Þorlákshöfn mikið og er hún flokkuð sem stór fiskihöfn í dag en hún þjónustar einnig ferjuna Herjólf þegar ekki er hægt að sigla til Landeyjahafnar sem er aðallega yfir vetrartímann. Hafnarsjóður Þorlákshafnar er að fullu í eigu Sveitarfélagsins Ölfuss.

Tafla 41 - Fjárhagslegar upplýsingar fyrir Þorlákshöfn

Þorlákshöfn 2012	
Tekjur hafnasjóðs	125,0 m.kr.
Gjöld hafnasjóðs	75,3 m.kr.
Framlegð hafnasjóðs	49,7 m.kr.
Aflagjald	46,6 m.kr.
Rekstrarniðurstaða hafnasjóðs	27,4 m.kr.
Veltufé frá rekstri	48,5 m.kr.
Heildarskuldir og skuldbindingar	77,3 m.kr.
Heildartekjur sveitarsjóðs	1.385,6 m.kr.

Tekjur Þorlákshafnar voru 125 m. kr. árið 2012 og gjöld hennar um 75,3 m.kr., framlegð hennar var því um 49,7 m.kr. Tekjur sjóðsins af aflagjaldi voru 46,6 m.kr. árið 2012 sem er 37% af heildartekjum hafnarsjóðsins (Sveitarfélagið Ölfus, 2013b).

Heildarskuldir og skuldbindingar sjóðsins voru upp á 77,3 m.kr. í lok árs 2012, veltufé frá rekstri var jákvætt upp á 48,5 m.kr. og var rekstrarniðurstaða ársins jákvæð um 27,4 m.kr. (Sveitarfélagið Ölfus, 2013b).

Heildartekjur sveitarsjóðs Sveitarfélagsins Ölfuss árið 2012 voru um 1.385,6 m.kr. (Sveitarfélagið Ölfus, 2013). Tekjur hafnarsjóðs sveitarfélagsins voru því 9% af heildartekjum sveitarsjóðsins árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnarsjóðsins samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) þá voru tekjurnar 65.789 kr. á íbúa.

5.9 Allt landið

Eins og fram hefur komið þá er aðstaða og fjárhagsstaða hafnasjóða mjög misjöfn og ekki þarf að fjölyrða um það. Margar hafnir koma ekki til með að geta staðið undir viðhaldi á mannvirkjum í framtíðinni, sérstaklega þar sem ríkið hefur dregið úr fjárframlagi sínu til slíkra framkvæmda. Mikilvægt er gera sér grein fyrir þessum mun á hafnasjóðunum og að ekki sé hægt að alhæfa um þá alla. Hér í þessum kafla verður því fjárhagsstaða sjóðanna skoðuð nánar.

5.9.1 Afkoma hafnarsjóða

Tekjur þeirra 35 hafnarsjóða sem eru til athugunar hér voru allt frá 0,3 m.kr. til 2,73 ma.kr. árið 2012 og í heildina voru tekjurnar 6,97 ma.kr. Höfnunum er hægt að skipta í fimm flokka eftir tekjum. Tekjuhæsti flokkurinn telur einungis einn hafnarsjóð en Faxaflóahafnir skera sig töluvert frá öðrum hafnarsjóðum. Tekjur Faxaflóahafna voru um

2,73 ma.kr. sem eru um 39% af heildartekjum allra hafnarsjóða landsins árið 2012. Á eftir Faxaflóahöfnum að stærð koma fjórir hafnarsjóðir, Hafnasamlag Norðurlands, Hafnarfjarðarhöfn, Vestmannaeyjahöfn og Fjarðabyggðarhafnir, þessir hafnarsjóðir voru með tekjur frá 320-760 m.kr. árið 2012. Þriðji flokkurinn eru hafnarsjóðir með tekjur frá 100-220 m.kr. og þar undir falla níu hafnarsjóðir. Í fjórða tekjuflokknum eru 11 hafnir með tekjur frá 25-100 m.kr. og að lokum eru tíu hafnarsjóðir með tekjur undir 20 m.kr.

Þrír hafnarsjóðir eru með neikvæða framlegð árið 2012 en árið 2009 voru níu hafnarsjóðir með neikvæða framlegð (Hafnasamband Íslands, 2013) það er því ljóst að margir hafnarsjóðir hafa á seinustu árum náð að bæta fjárhagsstöðu sína. Þessir þrír hafnarsjóðir sem eru með neikvæða framlegð ná ekki að að reka sig hvað daglegan rekstur varðar og hvað þá að ná að viðhalda mannvirkjum sínum. Þegar hafnarsjóðir eru reknir með tapi fellur tapið á sveitarsjóði viðkomandi sveitarfélags. Taprekstur á hafnarsjóði leiðir því til hagræðingar í rekstri sveitarfélagsins og hugsanlega til skerðingar á þjónustu til að mæta kostnaði við höfnina. Hjá þessum þremur hafnarsjóðum er ekki búið að taka tillit til fjármagnskostnaðar eða afskrifta.

Hafnarsjóðir geta rekið sig þó svo að tekjur séu ekki nægilegar til að mæta afskriftum í eitt og eitt ár. Hins vegar ef slíkur rekstur er til lengri tíma þá mun viðkomandi hafnarsjóður ekki geta staðið undir endurnýjun mannvirkja. Því eru líkur á að ef ekki kemur til fjármagn frá sveitarsjóði að hafnarmannvirkin grotni smám saman niður. Alls voru átta hafnarsjóðir árið 2012 sem að voru reknir með tapi þegar tekið er tillit til fjármagnskostnaðar og afskrifta (Hafnasamband Íslands, 2013).

Á töflu 42 má finna upplýsingar um tekjur, gjöld, laun og launatengd gjöld, framlegð og afskriftir hjá hafnarsjóðunum. Þar sést að launakostnaður er stór hluti af útgjöldum hafnarsjóða en um 23% af heildartekjum hafnarsjóðanna fór í að greiða laun og launatengd gjöld. Einnig má sjá hvað Faxaflóahafnir skera sig mikið frá öðrum höfnum hvað reksturinn varðar.

Tafla 42 – Yfirlit um tekjur, gjöld, framlegð og afskriftir

	Tekjur	Gjöld	Laun og launatengd- gjöld	Framlegð	Afskriftir
Faxaflóahafnir	2.731,0	1.479,0	625,6	1.252,0	748,0
Fjarðabyggðarhafnir	759,4	309,9	101,0	449,5	92,0
Vestmannaeyjahöfn	474,0	266,9	113,6	207,1	52,0
Hafnarfjarðarhöfn	397,8	248,4	142,8	149,4	63,4
Hafnasamlag Norðurl.	320,2	199,7	101,3	120,5	39,4
Grindavíkurhöfn	218,3	74,8	40,1	143,5	6,0
Hornafjarðarhöfn	191,5	122,5	36,3	69,0	12,3
Reykjaneshöfn	181,0	152,6	68,9	28,4	46,2
Hafnir Snæfellsbæjar	172,6	98,7	54,8	73,9	19,0
Hafnir Ísafjarðarbæjar	157,0	91,6	42,5	65,4	15,1
Seyðisfjarðarhöfn	126,1	75,9	17,3	50,2	16,1
Þorlákshöfn	125,0	75,3	34,0	49,7	20,5
Vopnafjarðarhöfn	120,3	29,2	10,8	91,1	9,9
Sandgerðishöfn	100,3	49,1	27,6	51,2	7,5
Hafnir Fjallabyggðar	96,0	60,5	33,7	35,5	13,3
Hafnir Langanesbyggðar	91,2	32,5	15,8	58,7	14,8
Bolungarvíkurhöfn	87,4	46,6	29,6	40,8	4,5
Grundarfjarðarhöfn	83,0	40,6	14,9	42,4	6,5
Hafnir Vesturbyggðar	77,6	43,1	15,9	34,5	14,5
Hafnir Dalvíkurbyggðar	74,4	42,2	22,7	32,2	5,8
Skagafjarðarhafnir	73,6	38,6	19,3	35,0	4,9
Hafnir Norðurþings	73,6	52,5	8,7	21,1	58,5
Skagastrandarhöfn	53,1	28,8	11,8	24,3	1,9
Djúpavogshöfn	49,3	21,6	8,8	27,7	4,5
Stykkishólmshöfn	40,6	23,9	10,4	16,7	5,7
Kópavogshöfn	25,5	15,1	9,2	10,4	11,1
Hólmavíkurhöfn	17,3	7,5	0,1	9,8	1,6
Tálknafjarðarhöfn	14,6	8,0	3,0	6,6	0,4
Breiðdalshöfn	10,7	9,1	5,7	1,6	1,1
Súðavíkurhöfn	8,1	6,1	3,2	2,0	1,0
Reykhólahöfn	6,0	3,6	0,3	2,4	
Borgarfjarðarhöfn	4,5	2,8	-	1,7	0,8
Hvammstangahöfn	4,1	5,3	1,6	-	1,6
Vogahöfn	0,7	3,3	-	-	2,6
Blönduóshöfn	0,3	3,4	-	-	3,1
Samtals	6.966	3.769	1.631	3.197	1.309

Sjávarútvegur skiptir marga hafnasjóði miklu máli og oft og tíðum eru tekjur hafnasjóða af aflagjöldum stór hluti af heildartekjum hafnanna. Á töflu 43 má sjá hversu stór hluti af tekjum hafna aflagjöld eru og eru aflagjöld sem hlutfall af heildartekjum hafnarsjóða frá 0-74%. Faxaflóahafnir skera sig þarna út með um 8% af tekjum sínum af aflagjaldi en tekjur þeirra af gjaldinu voru þó yfir 216 m.kr. árið 2012. Einnig eru þrír

hafnasjóðir sem eru með litla sem enga starfsemi og því er aflagjaldið ekki stórt hlutfall af heildartekjum sjóðanna.

Tekjur hafnarsjóða af aflagjöldum hafa aukist mikið á seinustu árum. Sem dæmi þá voru tekjur hafnarsjóða af aflagjaldi um 1.021 m.kr. árið 2006 (á verðlagi ársins 2012) en árið 2012 voru tekjurnar 1.881 m.kr. Þessar auknu tekjur má helst rekja til breytinga á gengi krónunnar en einnig til hærra afurðaverðs og nýrra fiskistofna eins og makríls.

Tafla 43 - Aflagjöld árið 2012

	Aflagjöld í m.kr.	Aflagjöld sem hlutf. af heildart.
Fjarðabyggðarhafnir	239,9	32%
Faxaflóahafnir	216,6	8%
Vestmannaeyjahöfn	195,8	41%
Grindavíkurhöfn	125,9	58%
Hafnir Snæfellsbæjar	117,6	68%
Hornafjarðarhöfn	80,1	42%
Hafnir Ísafjarðarbæjar	70,4	45%
Bolungarvíkurhöfn	65,0	74%
Hafnir Fjallabyggðar	64,3	67%
Vopnafjarðarhöfn	62,4	52%
Hafnarfjarðarhöfn	60,7	15%
Hafnasamlag Norðurl.	55,4	17%
Sandgerðishöfn	52,0	52%
Þorlákshöfn	46,6	37%
Hafnir Langanesbyggðar	46,4	51%
Grundarfjarðarhöfn	45,7	55%
Skagafjarðarhafnir	45,2	61%
Hafnir Dalvíkurbyggðar	45,2	61%
Reykjaneshöfn	40,0	22%
Skagastrandarhöfn	37,7	71%
Hafnir Vesturbyggðar	36,0	46%
Djúpavogshöfn	32,8	67%
Hafnir Norðurþings	30,0	41%
Seyðisfjarðarhöfn	29,7	24%
Stykkishólms Höfn	13,2	33%
Breiðdalshöfn	7,5	70%
Hólmavíkurhöfn	6,0	35%
Tálknafjarðarhöfn	4,8	33%
Borgarfjarðarhöfn	2,5	56%
Súðavíkurhöfn	2,3	28%
Reykhólahöfn	2,3	38%
Hvammstangahöfn	0,9	22%
Kópavogshöfn	0,5	2%
Vogahöfn		0%
Blönduóshöfn		0%
Samtals	1881,4	

Eins og fram hefur komið áður er ekki nóg að horfa á tekjur hafnanna eða aflagjald þegar verið er að meta áhrif þeirra, því áhrif hafna geta verið mikil á sitt nærsamfélag þó svo að rekstur hafnanna sé ekki umfangsmikil.

Ef við skoðum tekjur sjóðanna sem hlutfall af heildartekjum A-hluta sveitasjóðs þá kemur í ljós að tekjur hafnanna eru allt frá því að vera frá 0,05% af heildartekjum sveitasjóðs í að vera um fjórðungur af tekjum sveitasjóðs. Á töflu 44 má sjá hvað þetta hlutfall er hjá hverjum hafnasjóði fyrir sig en hér verður horft til þess að ef tekjur hafnasjóðs eru yfir 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs að þá sé hann mikilvægur fyrir sitt sveitarfélag. Líkt og fram hefur komið áður þá er þetta ekki nein samþykkt aðferðafræði en þetta er sá kvarði sem verður notast við. Höfundur gerir sér þó grein fyrir að höfn getur verið mjög mikilvæg fyrir samfélag þó svo að tekjur hennar séu ekki meira en 5% af heildartekjum A-hluta sveitarsjóðs.

Alls eru 20 hafnasjóðir með tekjur sem eru yfir 5% af tekjum A-hluta sveitasjóðs og 15 eru með tekjur undir 5% markinu. Hafnir undir 5% eru sumar hverjar samt áður mikilvægar bæði fyrir sitt sveitarfélag sem og fyrir samfélagið í heild. Gott dæmi um það eru Faxaflóahafnir en í gegnum þann hafnasjóð fer mikill meirihluti alls inn- og útflutnings landsins.

Tafla 44 - Tekjur hafna sem hlutfall af A-hluta sveitasjóðs

	Hlutfall af A-hluta
Blönduóshöfn	0,05%
Vogahöfn	0,10%
Kópavogshöfn	0,14%
Hvammstangahöfn	0,41%
Reykjaneshöfn	2,08%
Skagafjarðarhafnir	2,39%
Hafnasamlag Norðurl.	2,41%
Hafnarfjarðarhöfn	2,60%
Reykhólahöfn	2,65%
Hafnir Norðurljóshöfn	3,29%
Faxaflóahafnir	3,40%
Hólmavíkurhöfn	4,04%
Borgarfjarðarhöfn	4,39%
Súðavíkurhöfn	4,41%
Stykkishólmshöfn	4,80%
Hafnir Ísafjarðarbæjar	5,55%
Hafnir Dalvíkurbyggðar	5,77%
Hafnir Fjallabyggðar	6,16%
Tálknafjarðarhöfn	6,72%
Breiðdalshöfn	7,10%
Sandgerðishöfn	7,29%
Þorlákshöfn	9,02%
Hafnir Vesturbyggðar	10,79%
Hornafjarðarhöfn	11,80%
Grindavíkurhöfn	11,99%
Grundarfjarðarhöfn	12,16%
Hafnir Snæfellsbæjar	12,24%
Skagastrandarhöfn	12,82%
Bolungarvíkurhöfn	13,65%
Djúpavogshöfn	14,23%
Vestmannaeyjahöfn	14,63%
Hafnir Langanesbyggðar	19,80%
Fjarðabyggðarhafnir	21,46%
Seyðisfjarðarhöfn	22,89%
Vopnafjarðarhöfn	24,54%

Önnur leið til að skoða umfang hafnasjóðs í sínu nærumhverfi er að skoða hve háar tekjurnar eru á hvern íbúa í sveitarfélaginu. Í töflu 45 má sjá hverjar tekjur hafnasjóðanna eru á íbúa í hverju sveitarfélagi eða sveitarfélaga þar sem það á við.

Tafla 45 - Tekjur hafnarsjóða á íbúa

	Tekjur á íbúa
Blönduóshöfn	342
Vogahöfn	633
Kópavogshöfn	804
Hvammstangahöfn	3.483
Reykjaneshöfn	12.719
Hafnarfjarðarhöfn	14.839
Hafnasamlag Norðurl.	16.586
Skagafjarðarhafnir	18.354
Faxaflóahafnir	20.923
Reykholahöfn	21.429
Hafnir Norðurlands	25.698
Hólmanvíkurhöfn	33.398
Borgarfjarðarhöfn	34.615
Stykkishólmshöfn	36.511
Hafnir Dalvíkurbyggðar	39.914
Hafnir Ísafjarðarbæjar	41.889
Súðavíkurhöfn	45.251
Hafnir Fjallabyggðar	47.714
Tálfjarðarhöfn	49.829
Breiðdalshöfn	59.444
Sandgerðishöfn	63.441
Þorlákshöfn	65.789
Grindavíkurhöfn	76.329
Hafnir Vesturbyggðar	82.465
Hornafjarðarhöfn	88.412
Grundarfjarðarhöfn	91.713
Bolungarvíkurhöfn	95.207
Hafnir Snæfellsbæjar	100.232
Skagastrandarhöfn	104.941
Djúpavogshöfn	109.071
Vestmannaeyjahöfn	112.296
Fjarðabyggðarhafnir	164.053
Hafnir Langanesbyggðar	174.379
Vopnafjarðarhöfn	175.109
Seyðisfjarðarhöfn	186.538

Það er ljóst að tekjur hafnarsjóða á íbúa eru mjög misjafnar, allt frá 342 kr. til 186.538 kr. Höfn eins og Seyðisfjarðarhöfn sem er með tekjur sem samsvara 22,89% af tekjum A-hluta sveitasjóðs og tekjur á íbúa 186.528 skiptir miklu máli fyrir sitt nær samfélag. Þessi höfn fær einungis 24% af tekjum sínum af aflagjaldi og byggir hún rekstur sinn að miklu leyti af ferjusiglingum Norrænu. Þarna hefur höfnin haft mikil áhrif á sitt sveitarfélag sem sést vel á þeirri þjónustu sem hefur byggst upp í kringum ferðamannaíðnaðinn.

5.9.2 Skuldir og skuldbindingar

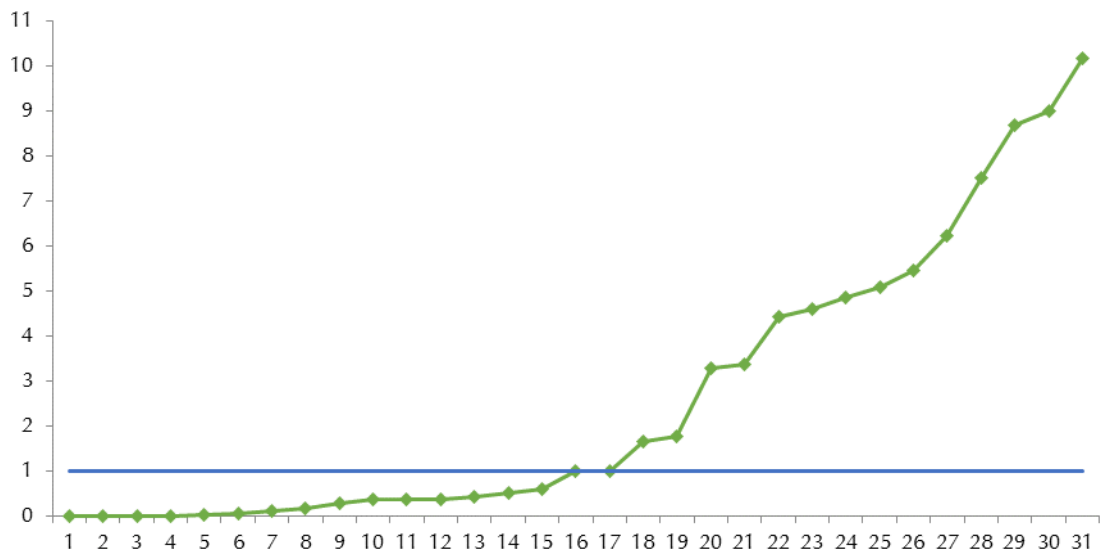
Íslenskir hafnasjóðir skulda um 16,9 ma.kr. þar af eru 13,4 ma.kr. í langtímaskuldum, 2,7 ma.kr. í skammtímaskuldum og um 800 m.kr. í lífeyrisskuldbindingum. Af þessum 16,9 ma.kr. skuldar Reykjaneshöfn um 6,7 ma.kr. eða um 40% af heildarskuldum allra hafnasjóða.

Tafla 46 - Skuldir hafnasjóða árið 2012

	Framlegð	Langt. skuldir í m.kr.	Skammt. skuldir í m.kr.	Lífeyrisskuld b. í m.kr.	Heildarskuldir og skuldbindingar
Faxaflóahafnir	1.252,0	1391,9	564,8	0	1.956,7
Fjarðabyggðarhafnir	449,5	337	40,5	70	447,5
Vestmannaeyjahöfn	207,1	62,9	25,4	194,2	282,5
Hafnarfjarðarhöfn	149,4	1106,8	121,8	166,1	1.394,7
Grindavíkurhöfn	143,5	481,9	103,8	57	642,7
Hafnasamlag Norðurl.	120,5	263,1	15,7	105,2	384,0
Vopnafjarðarhöfn	91,1	296,2	31,7		327,9
Hafnir Snæfellsbæjar	73,9	17,7	11,0		28,7
Hornafjarðarhöfn	69,0	27,4	10,5	33,5	71,4
Hafnir Ísafjarðarbæjar	65,4	294,4	100,6		395,0
Hafnir Langanesbyggðar	58,7	128,1	15,1		143,2
Sandgerðishöfn	51,2	422,2	55,5	37,7	515,4
Seyðisfjarðarhöfn	50,2	364,2	38,9		403,1
Þorlákshöfn	49,7	41,5	14,2	21,6	77,3
Grundarfjarðarhöfn	42,4	43,9	11,0		54,9
Bolungarvíkurhöfn	40,8	97,1	8,3		105,4
Hafnir Fjallabyggðar	35,5	75	5,7	32,6	113,3
Skagafjarðarhafnir	35,0	60,8	76,9	5	142,7
Hafnir Vesturbyggðar	34,5	207,6	38,1		245,7
Hafnir Dalvíkurbyggðar	32,2	5,9	23,4	25,5	54,8
Reykjaneshöfn	28,4	6284,4	394,9	57,3	6.736,6
Djúpavogshöfn	27,7		3,3		3,3
Skagastrandarhöfn	24,3		3,1		3,1
Hafnir Norðurþings	21,1	288,7	773,4	4,2	1.066,3
Stykkishólmsöfn	16,7	61,9	26,9		88,8
Kópavogshöfn	10,4	934,5	61,3		995,8
Hólmavíkurhöfn	9,8	19,3	32,7		52,0
Tálfarnafjarðarhöfn	6,6	24,2	1,5		25,7
Reykhólahöfn	2,4				-
Súðavíkurhöfn	2,0		20,1		20,1
Borgarfjarðarhöfn	1,7		4,6		4,6
Breiðdalshöfn	1,6		2,2		2,2
Hvammstangahöfn	-	1,2	45,8		78,1
Vogahöfn	-	2,6			-
Blönduóshöfn	-	3,1	1,0		1,0
	3.197,4	13384,4	2.670,2	809,9	16.865

Eins og fram hefur komið eru þrír hafnarsjóðir, Hvammstangahöfn, Vogahöfn og Blönduóshöfn með neikvæða framlegð. Þessar hafnir geta ekki staðið undir daglegum rekstri. Einnig eru hafnarsjóðir sem hafa ekki fjármuni til að standa undir þeim skuldum sem eru á hafnarsjóðunum. Ef við berum framlegðina saman við skammtímaskuldirnar getum við séð hversu auðvelt viðkomandi hafnarsjóður á með að greiða af skammtímaskuldbindingum sínum en inni í þeim eru einnig afborganir viðkomandi árs af langtímalánum. Þegar þetta er skoðað kemur í ljós að enn fleiri hafnarsjóðir eiga í erfiðleikum með að standa undir skuldum sínum.

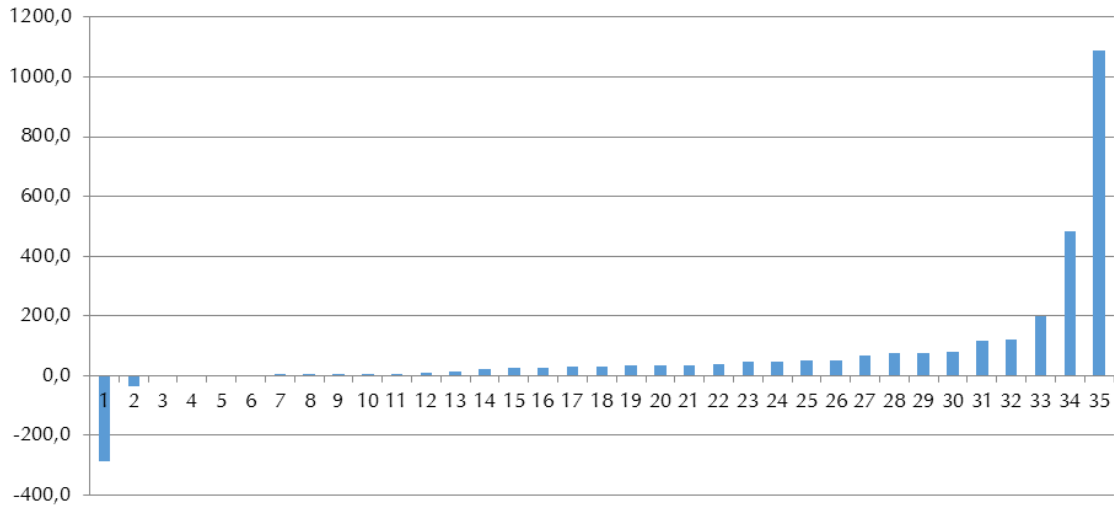
Veltufjárhlutfall er það hlutfall sem er milli veltufjármuna og skammtímaskulda. Þegar þetta hlutfall er undir einum þá eru veltufjármunir lægri en skammtímaskuldir og þegar hlutfallið er yfir einum eru skammtímaskuldir lægri en veltufjármunir. Til að hafnarsjóður komist hjá því að vera í hættu á að lenda í greiðsluferfiðleikum þarf veltufjárhlutfallið að vera yfir einum. Á mynd 5 má sjá að að 15 hafnarsjóðir eru með veltufjárhlutfall undir einum. Inn á myndina vantar þó fjóra hafnarsjóði sem myndu skekkja myndina þar sem veltufjárhlutfall þeirra var yfir 20.



Mynd 5 - Veltufjárhlutfall hafna árið 2012

Þessir 15 hafnarsjóðir eru því með veltufé sem dugir ekki fyrir skammtímaskuldum og því hættu á að þessir hafnarsjóðir nái ekki að greiða reikninga sína. Ef við skoðum veltufé frá rekstri hjá hafnarsjóðum landsins er ljóst að staðan er mjög misjöfn en

„veltufé frá rekstri segir til um hve mikið lausafé verður eftir af rekstri þegar búið er að borga alla reikninga.“ (Hafnasamband Íslands, 2013). Veltufé frá rekstri árið 2012 var allt frá -286,4 m.kr. til 1.087,9 m.kr. Á mynd 6 má sjá að sex sjóðir voru með neikvætt veltufé frá rekstri



Mynd 6 - Veltufé frá rekstri hjá hafnarsjóðum árið 2012

Það er ljóst að fjárhagsstaða hafnarsjóða er mjög misjöfn bæði hvað varðar stærð og fjárhagsstöðu. Slíkt veldur því að erfitt er að alhæfa um alla hafnarsjóðina en mikill meirihluti þeirra hefur töluverð áhrif á sitt nærsamfélag. Í næsta kafla verður fjallað um þau efnahagslegu áhrif sem hafnarsjóðirnir hafa hér á landi.

6 Áhrif hafna á Íslandi

6.1 Bein áhrif hafnarsjóða á Íslandi

Eins og komið hefur fram hafa stjórnvöld á Íslandi komið mikið að hafnarframkvæmdum allt frá 1893 og býður landið upp á góða hafnaraðstöðu í kringum landið. Útgerðir geta því veitt fisk hvar sem er á miðunum og komið með aflann í land í viðurkenndum höfnum með góða aðstöðu. Hafnirnar eru þó misstórar og hefur Siglingastofnun flokkað hafnir landsins niður í fjóra flokka. Við flokkunina er notast við reiknilíkan sem horfir til ýmissa þátta eins og:

- Þjónustustigs sem höfn veitir
- Magns afla sem landað er í viðkomandi höfn
- Verðmætis afla sem landað er
- Magns sem unnið er í viðkomandi verstöð
- Vöruflutninga sem fara um höfnina
- Aðstæðna til hafnargerðar á viðkomandi stað

(Vegagerðin, 2012)

Reiknilíkanið flokkar hafnirnar í fjóra flokka en þeir eru smábátahafnir, bátahafnir, meðalstórar fiskihafnir og stórar fiskihafnir. Til viðbótar við þetta er Landeyjahöfn og iðnaðarhafnirnar Grundartangahöfn, Reyðarfjarðarhöfn, Straumsvíkurhöfn og Reykhólahöfn. Í töflu 47 má sjá hvernig hafnirnar eru flokkaðar samkvæmt fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012 (Vegagerðin, 2012). Ástæðan fyrir því að notast er við samgönguáætlun sem nær til ársins 2012 er að allar fjárhagsupplýsingar sem notast er við í þessari athugun eru fyrir árið 2012.

Tafla 47: Flokkun hafna eftir fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012

Smábátahafnir:

Arnarstapahöfn	Árskógssandshöfn	Bakkafjarðarhöfn
Blönduóshöfn	Borgarfjarðarhöfn eystri	Breiðdalsvíkurhöfn
Brjánslækjarhöfn	Drangsneshöfn	Grenivíkurhöfn
Grímseyjarhöfn	Hjalteyrarhöfn	Hofsóshöfn
Hríseyjarhöfn	Kópaskershöfn	Mjóafjarðarhöfn
Norðurfjarðarhöfn	Vogahöfn	

Bátahafnir:

Bíldudalshöfn	Flateyrarhöfn	Hólmavíkurhöfn
Hvammstangahöfn	Raufarhafnarhöfn	Stykkishólmshöfn
Stöðvarfjarðarhöfn	Suðureyrarhöfn	Súðavíkurhöfn
Tálknafjarðarhöfn	Pingeyrarhöfn	

Meðalstórar fiskihafnir:

Bolungarvíkurhöfn	Dalvíkurhöfn	Djúpavogshöfn
Grundarfjarðarhöfn	Húsavíkurhöfn	Kópavogshöfn
Ólafsfjarðarhöfn	Ólafsvíkurhöfn	Patreksfjarðarhöfn
Reyðarfjarðarhöfn	Rífshöfn	Sandgerðishöfn
Siglufjarðarhöfn	Skagastrandarhöfn	Pórshafnarhöfn

Stórar fiskihafnir:

Akraneshöfn	Akureyrarhöfn	Eskifjarðarhöfn
Fáskrúðsfjarðarhöfn	Grindavíkurhöfn	Hafnarfjarðarhöfn
Hornafjarðarhöfn	Ísafjarðarhöfn	Neskaupstaðarhöfn
Reykjavíkurhöfn	Reykjaneshöfn	Sauðárkrókhöfn
Seyðisfjarðarhöfn	Vestmannaeyjahöfn	Vopnafjarðarhöfn
Þorlákshöfn		

Á þessari flokkun og samantektinni hér að framan má sjá að hafnirnar eru mjög misjafnar allt frá því að vera smábátahafnir til þess að vera umfangsmiklar fiskihafnir eða jafnvel flutningahafnir. Í töflu 47 eru hafnirnar teknar sérstaklega fram en ekki hafnasjóðirnir því innan margra hafnasjóða eru fleiri en ein höfn. Þessi flokkun nýtist ekki við mat á efnahagslegum áhrifum hafnanna því ársreikningar hafnasjóðanna eru ekki greindir niður eftir höfnum. Þetta er samt gagnlegt yfirlit yfir starfsemi hafna landsins og getur þetta yfirlit hjálpað til við að sjá hvaða tækifæri eru í boði í hverri höfn fyrir sig.

Í töflu 48 má sjá fjárhagsupplýsingar fyrir hafnasjóðina frá 2008. Búið er að framreikna tekjur, gjöld, framlegð og aflagjald á verðlag ársins 2012.

Tafla 48: Fjárhagsupplýsingar fyrir hafnir landsins 2008-2012

Allir hafnasjóðir	2008	2009	2010	2011	2012
Tekjur	6.998	6.249	6.326	6.733	6.966
Gjöld	4.230	3.777	3.421	3.585	3.769
Framlegð	2.144	2.144	2.656	2.993	3.197
Skuldir					
<i>Langtímaskuldir</i>	10.031	9.913	10.791	12.765	13.384
<i>Skammtímaskuldir</i>	3.308	4.821	4.199	3.135	2.670
<i>Lífeyrisskuldbindingar</i>	814	843	830	860	810
<i>Heildarskuldir og skuldbindingar</i>	14.153	15.577	15.820	16.760	16.864
Aflagjald	1.401	1.523	1.667	1.917	1.881
Aflagjald sem % af tekjum	20%	24%	26%	28%	27%

Á töflunni sést að tekjur hafnasjóða árið 2012 voru nánast þær sömu og árið 2008 þegar búið er að framreikna tekjurnar til ársins 2012 miðað við vísitölu neysluverðs. Aftur á móti hafa gjöldin lækkað lítillega og aflagjaldið aukist umtalsvert eða úr 1,4 m.a.kr. í 1,9 m.a.kr. Þessa hækkun má rekja til gengisbreytinga.

Heildarskuldir og skuldbindingar hafa á sama tíma hækkað verulega og þar koma að hluta til áhrif hækkunar á erlendum lánnum og töluverðar verðbólgu á tímabilinu.

Heildartekjur sveitarsjóða sem reka hafnarsjóð og eru aðilar að Hafnasambandi Íslands voru 170.640,5 m.kr. árið 2012. Tekjur hafnasjóða voru því um 4,1% af heildartekjum sveitarsjóða sömu sveitarfélaga árið 2012. Ef við skoðum tekjur hafnasjóðanna samanborið við íbúafjölda (Hagstofa Íslands 2013) í sömu sveitarfélögum voru tekjurnar 26.025 kr. á íbúa.

Hafnasjóðir hafa marga einstaklinga í vinnu og námu heildargreiðslur sjóðanna vegna launa- og launatengdra gjalda 1.631 m.kr. árið 2012. Með framangreindum upplýsingum má reikna út hvert hlutfall hafnasjóða er í vergri landsframleiðslu. Til að gera það er þessi reikniformúla notuð:

$$VLF_{hafnir} = \frac{\text{Laun og launatengd gjöld + framlegð}}{VLF}$$

Eins og fram hefur komið voru laun- og launatengdagjöld árið 2012 um 1.631 m.kr., framlegðin 3.197 m.kr. en verg landsframleiðsla árið 2012 var 1.698.492 m.kr.

$$0,28\% = \frac{1.631 + 3.197}{1.698.492}$$

Þegar þessar upplýsingar eru settar inn í formúluna kemur út að beint framlag hafnasjóða sem eiga aðild að Hafnasambandi Íslands, er um 0,28% af VLF. Þarna er einungis um að ræða beint framlag hafnanna en rætt er um áhrif hafna og umfang þeirra er nauðsynlegt að huga að óbeinu áhrifin sem þær hafa á samfélagið. Í næsta kafla verður fjallað um þessi óbeinu áhrif sem hafnirnar hafa á íslenskt samfélag og íslenskan efnahag.

6.2 Óbein áhrif

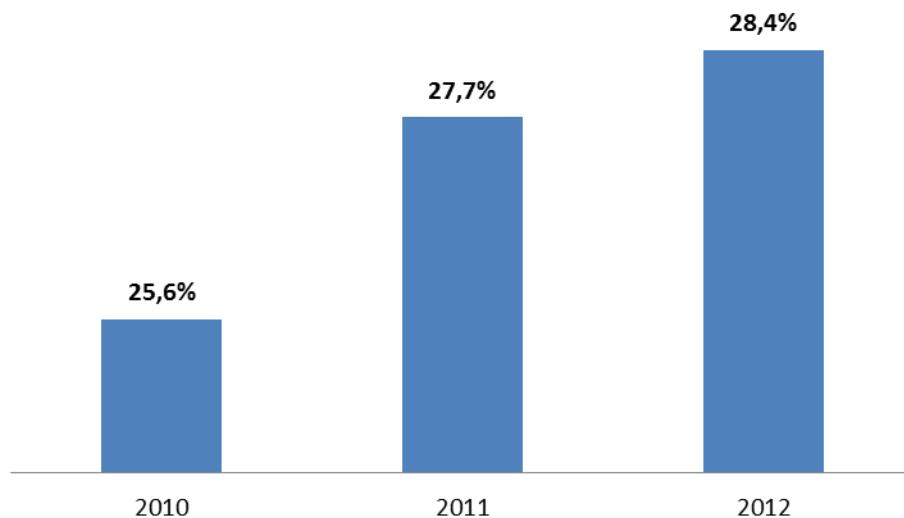
Áhrif og mikilvægi hafna er vanmetið ef einungis er horft til beinna áhrifa, því einnig verður að horfa á óbein áhrif í gegnum, til að mynda, mikilvægi sjávarútvegs og flutninga fyrir landið. Án hafna væri ekki hægt að stunda öflugan sjávarútveg eða utanríkisverslun. Kringum þessar greinar, og aðrar sem nýta sér hafnir landsins, hafa sprottið upp ýmis fyrirtæki sem þjónusta önnur fyrirtæki sem byggja grundvöll sinn á hafnaraðstöðu, einnig hafa sprottið upp fyrirtæki sem nýta sér aðföng t.d. sjávarútvegsfyrirtækja.

Með óbeinu framlagi hafnasjóða er um að ræða virðisauka sem myndast hjá fyrirtækjum sem má rekja til hafnaraðstöðu. Það er því ljóst að um mjög umfangsmikla starfsemi er að ræða.

Eins og komið hefur fram hér að framan eru um 1.690 bátar, skip og togarar við landið og veiddu íslensk skip um 1.449 þúsund tonn árið 2012 og var verðmæti aflans um 269 ma. kr. Um 9.000 manns unnu við fiskveiðar eða fiskvinnslu árið 2012 en það er um 5,3% af heildarvinnuafla landsins. Flutningastarfsemi byggir mikið á hafnaraðstöðu og er þar ekki einungis um að ræða sjóflutninga því að um 90% af öllum vörum sem eru fluttar út með flugvélum eru sjávarafurðir. Í gegnum hafnir landsins voru flutt rúmlega 6 milljón tonn árið 2012. Yfir 80 skemmtiferðaskip komu til landsins árið 2012 með um 95.000 farþega og í heildina komu yfir 670.000 ferðamenn til landsins árið 2012 og um 36% þeirra fóru í bátsferð og 39% í hvalaskoðun. Öll þessi starfsemi byggir á því að hafnaraðstaða sé til staðar sem og að boðið sé upp á þjónustu í höfnunum.

Íslenski sjávarklasinn, sem byrjaði sem verkefni í doktorsrannsókn við Háskóla Íslands og er í dag fyrirtæki sem starfar með mörgum fyrirtækjum í haftengdri starfsemi með það að markmiði að auka verðmæti og samstarf í sjávarútvegi, hefur tekið saman ítarlega skýrslu sem ber nafnið *Sjávarklasinn á Íslandi, efnahagsleg umsvif og afkoma 2012*. Í þeirri skýrslu er greining á sjávarklasnum á Íslandi og reiknað út hver efnahagsleg umsvif hans voru hér á landi árið 2012. Þar er horft til nokkurra atvinnugreina sem tengjast haftengdri starfsemi.

Í skýrslunni kemur fram að seinustu tvö ár hefur verið umfang klasans vaxið í hagkerfinu en árið 2012 var framlag hans til landsframléiðslu 28,4% og stendur sjávarklasinn fyrir um 25-35 þúsund störfum sem er um 15-20% af heildarvinnuafli á Íslandi (Íslenski sjávarklasinn, 2013).



Mynd 7: Framlag sjávarklasans til landsframléiðslu 2010-2012 (Íslenski sjávarklasinn, 2013)

Í skýrslu Íslenska sjávarklasans kemur fram að sjávarútvegur sé grunnatvinnuvegur hér á landi og að hann standi „undir fjölbreyttri atvinnustarfsemi, meðal annars á sviði flutninga og vörustjórnunar. Ætla má að heildarvelta í flutningum og tengdri starfsemi með sjávarafurðir hafi verið í kringum 17 milljarða króna á árinu 2012“ (Íslenski sjávarklasinn, 2013).

Af þessum 28,4%, sem var hlutur sjávarklasans í landsframléiðslu árið 2012, voru 11,3% beint framlag sjávarútvegs til vergrar landsframléiðslu og óbeint framlag hans er

um 7,8%. Öll þessi starfsemi byggir á því að til staðar sé hafnaraðstaða og að einhver bjóði þar upp á þjónustu.

Til viðbótar við þessi beinu og óbeinu áhrif sem hafa verið talin upp þá hafa hafnir í gegnum áratugina ýtt undir þéttbýlismyndun úti á landi og nánast allsstaðar þar sem höfn er hefur myndast einhver þéttbýliskjarni.

Einnig mætti telja upp neikvæð áhrif hafna eins og mengun en einnig jákvæð áhrif eins og í útivist og menningu. Erfitt er þó að meta þau áhrif til fjár.

7 SVÓT greining

Til að skoða hvernig hafnasjóðir mega bæta stöðu sína verður notast við SVÓT greiningu þar sem styrkleikar, veikleikar, ógnanir og tækifæri hafnarsjóðanna verða greindir og þær upplýsingar notaðar til að meta hvernig hafnarsjóðir geta bætt sig.

7.1 Innri þættir

Innri þættir eru þættir sem hafnarsjóðirnir geta stýrt og haft áhrif á. Hér er um að ræða styrkleika og veikleika hafnarsjóðanna. Um leið og þetta er greint er horft til þess hvernig megi styrkja veikleikana og nýta styrkleikana sem best.

7.1.1 Styrkleikar

Þegar styrkleikar hafnarsjóðanna eru metnir er horft inn á við og skoðað hvaða góðu eiginleika þeir hafa, hvað aðrir sjá sem kosti þeirra og hvað þeir gera vel. Mikilvægt er að hafnarsjóðir sem og aðrar skipulagsheildir geri sér grein fyrir hverjir styrkleikar þeirra eru svo þeir geti lagt áherslu á að nýta þá kosti sem best.



Mannauður

Hjá hafnasjóðum landsins starfa öflugir einstaklingar með mikla þekkingu og reynslu á starfi hafna og telst mannauðurinn til mikilvægra aðfanga hjá höfnunum. Mikilvægt er að hjá höfnum landsins starfi hæft fólk og til að tryggja það þarf að huga að ýmsu. Nauðsynlegt er huga að því að fagmennska sé í fyrirrúmi þegar einstaklingar eru ráðnir til vinnu (Olsen, 2007). Einnig þarf vinnustaðurinn að tryggja starfsþróun fyrir þann mannauð sem starfar hjá þeim. Til að gera það má nýta sér þjálfun og endurmenntun.

Slík fjárfesting margborgar sig því hæft starfsfólk þarf að vera metið að verðleikum og með því færðu ánægðari og duglegri starfsmenn.

Launakostnaður er að meðaltali um 43% af heildarútgjöldum hafnarsjóða og því er mikilvægt að huga vel að því hverjir starfa hjá hafnarsjóðunum svo fjármagnið sé notað skynsamlega.

Öflug mannvirki

Á Íslandi búa flestir hafnasjóðir yfir öflugum mannvirkjum og eru hafnir allt í kringum landið. Með slíkum mannvirkjum er verið að auka öryggi sjófarenda þar sem alltaf er stutt í næstu höfn ef verið er að veiða nálægt landinu. Með því að hafa góða hafnaraðstöðu um allt land geta t.d. útgerðir veitt fisk þar sem hagstæðast er að veiða hann og landað honum í næstu höfn en ekki endilega í heimahöfn útegerðarinnar. Slíkt veitir ákveðin sveigjanleika sem er jákvætt fyrir alla hafsækna starfsemi. Þessi mannvirki hafa einnig ýtt undir þéttbýlismyndun. Á seinustu áratugum hefur íbúafjöldi þó dregist saman í sumum sjávarþorpum en hafnaraðstaðan er grunnstoð í mörgum byggðum. Þó svo að hér sé talað um öflug mannvirki þá eru nokkrir hafnasjóðir sem þurfa að fara í miklar endurbætur á næstu árum sem sjóðirnir geta ekki staðið undir og því óljóst hvað framtíðin mun bera í skauti sér fyrir þá hafnarsjóði. Samt sem áður býr meirihluti hafna yfir öflugum mannvirkjum.

Landfræðileg lega

Ísland er staðsett í Atlantshafi sem er töluverður styrkleiki fyrir hafnir landsins þar sem sífellt verður vinsælla hjá ferðamönnum að heimsækja landið. Eins og nefnt er hér að framan þá komu um 95.000 ferðmenn til landsins á seinasta ári með skemmtiferðaskipum. Til viðbótar nýtir meirihluti ferðamanna sér afþreyingu sem tengist höfnum landsins. Lega landsins hefur verið hafnarsjóðum góð sérstaklega þegar horft er til sjávarútvegs og ferðamennsku. Legan býður upp á mikla möguleika í framtíðinni eins og að vera þjónustumiðstöð fyrir siglingar um Norður-Atlantshafið eða að þjónusta nágrannasjóðir. Hugsanleg olía í kringum landið gæti einnig aukið umfang hafnarstarfsemi.

Mikilvægi flutninga

Ísland býr við þá staðreynd að vera eyja og þrátt fyrir góða landfræðilega stöðu þá treystir landið mikið á sjóflutninga sem er styrkleiki fyrir hafnir landsins. Á seinasta ári voru fluttar inn vörur sem voru samtals 4.070.141 tonn og voru verðmæti þeirra um 633.029 m.kr. Á sama tíma voru flutt út 2.194.899 tonn. Mikill meirihluti af þessum vörum eru fluttar í gegnum hafnir landsins og fá hafnirnar ákveðnar tekjur vegna flutninganna. Til að geta tekið við stórum flutningaskipum þurfa hafnirnar að búa yfir öflugum mannvirkjum sem þær gera og hæfu starfsfólki eins og hefur verið talað um áður.

Gjöful fiskimið

Það að búa við gjöful fiskimið hefur verið gott fyrir íslenska þjóð sem og hafnir landsins. Eins og talað er um hér að framan þá byggðust margar hafnir upp vegna nálægðar sinnar við fiskimiðin og það að byggja bryggju kom af stað þéttbýlismyndun í kringum hafnirnar.

Árið 2012 var afli íslenskra skipa 1.449 þúsund tonn og verðmæti þess afla um 269 ma.kr. Þessi starfsemi væri ekki við lýði í dag ef ekki væri hafnaraðstaða en hafnasjóðir landsins fá töluverðar tekjur af aflagjaldi sem lagt er á landaðan afla. Sjávarútvegur skiptir þó ekki allar hafnir jafn miklu máli sem dæmi má nefna að hlutfall aflagjalds af heildartekjum hafnarsjóða var frá 0-74% árið 2012. Um leið og sjávarútvegur eflist aukast tekjur hafnarsjóða og því er það að vera nálægt gjöfulum fiskimiðum mikill styrkleiki fyrir hafnarsjóði.

7.1.2 Veikleikar

Þegar veikleikar hafnarsjóðanna eru metnir verðum við einnig að horfa inn á við eins og gert er þegar styrkleikar eru metnir. Hins vegar verðum við að skoða aðra hluti eins og hvað það er sem hafnarsjóðirnir gera illa, hvað þurfa þeir að forðast og hvað geta þeir bætt. Með því að þekkja veikleika skipulagsheildarinnar er hægt að vinna markvisst í því að styrkja þá þætti með það að markmiði að bæta stöðu skipulagsheildarinnar.

Veikleikar

- Of margar hafnir og hafnarsjóðir
- Skortur á samstarfi hafna
- Erfiður rekstur
- Skortur á skilningi stjórnvalda
- Rými og aðgengi

Of margar hafnir og hafnarsjóðir

Á Íslandi eru starfandi 35 hafnarsjóðir og eru þeir staðsettir út um allt land. Misjafnt er hversu margar hafnir falla undir hafnarsjóðinn en burt séð frá því þá eru mjög margar hafnir á Íslandi og oft og tíðum er stutt á milli þeirra. Það er dýrt að viðhalda höfnum og geta litlir hafnasjóðir ekki staðið undir eðlilegu viðhaldi. Sem dæmi þá vann Íslenski sjávarklasinn könnun fyrir Hafnasambands Íslands þar sem forsvarsmenn allra hafnasjóða sem eiga aðild að hafnasambandinu svöruðu. Þar kom í ljós að einungis 30% sögðu að rekstur þeirra hafna gæti staðið undir eðlilegum kostnaði við endurnýjum hafnarmannvirkjana. Í sömu könnun svöruðu allir nema einn því til að fækka mætti hafnasjóðum á landinu.

Það er því augljóst að margir hafnasjóðir eiga undir högg að sækja. Hugsanlega má ná fram stærðarhagkvæmni með því að sameina hafnarsjóði og búa til ákveðna verkaskiptingu milli þeirra. Sem sagt að hafnirnar sérhæfi sig í einhverju eins og t.d. þjónustu við smábáta og þá myndi næsta höfn þjónusta skemmtiferðaskip en ekki að allir bjóði upp á alla þá þjónustu sem kallað er eftir.

Skortur á samstarfi hafna

Samstarf milli hafna hefur ekki verið mikið ef marka má niðurstöður úr könnun Íslenska sjávarklasans en þar kemur fram að einungis fjórðungur hefði átt í samstarfi við aðrar hafnir.

Með auknu samstarfi á milli hafna má samnýta mannauð og tæki og hugsanlega fara í sameiginlega markaðssetningu fyrir ákveðin svæði. Einnig mætti vera með samstarf um innkaup, ferðapjónustu, viðhald, umhverfismál, samstarf varðandi sérhæfingu og fleira.

Erfiður rekstur

Eins og fram kemur í samantektinni um fjárhagsstöðu hafnasjóða hér að framan þá búa margir hafnarsjóðir við slæma fjárhagslega stöðu. Árið 2012 voru þrír hafnarsjóðir ekki með tekjur fyrir daglegum útgjöldum og þegar horft er til fjármagnskostnaðar og afskrifta kemur í ljós að átta hafnarsjóðir voru reknir með tapi árið 2012.

Aðstæður hafnasjóða eru mjög mismunandi hér á landi sem dæmi þá eru tekjur þeirra frá 0,3 m.kr. til 2.731 m.kr. Það sama má segja um skuldirnar en þær eru frá engu upp í 6.737 m.kr. Þessi misjafna staða gerir það að verkum að erfitt er að alhæfa fyrir alla hafnasjóðina en margir hafnarsjóðir búa við þá stöðu að geta ekki fjármagnað framkvæmdir í höfnum sínum án fjármagns frá ríkinu og að auki hefur ríkið á seinustu árum minnkað þá fjármuni sem fara til framkvæmda hjá hafnasjóðum sveitarfélaganna.

Til viðbótar við þetta þá geta tekjur hafnasjóða verið mjög sveiflukenndar en þær fara oft og tíðum eftir skipakomum, verðmæti afla o.s.frv. Þegar tekjur er sveiflukenndar er erfitt að gera fjárhagsáætlanir sem standast og gerir það rekstur hafnasjóða erfiðari en ella.

Skortur á skilningi stjórnvalda

Eins og kemur fram hér að framan í kaflanum um erfiðan rekstur þá hefur ríkið dregið úr framlagi sínu til framkvæmda í höfnum sveitarfélaga. Einnig hafa stjórnvöld ekki breytt hafnalögum þrátt fyrir mikinn þrýsting frá hagsmunaaðilum. Að auki eru dæmi um að ríkisvaldið setji lög sem auki kostnað hafna og telja sumir að ríkisvaldið skorti skilning á starfsemi hafna.

Rými og aðgengi hafnarsvæða

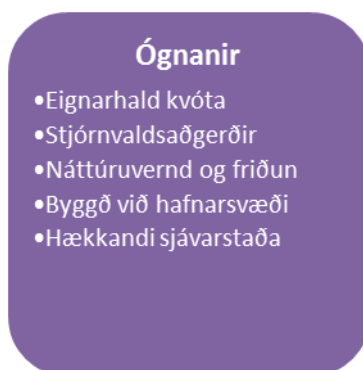
Sífelld verður vinsælla að búa nálægt hafnarsvæðum og hafa sveitarfélög átt það til að breyta skipulagi sem verður til þess að rými og aðgengi á hafnarsvæðum minnkar. Slíkt verður að teljast til veikleika því hafsækin starfsemi þarf gott rými og aðgengi.

7.2 Ytri þættir

Ógnanir og tækifæri flokkast undir ytri þætti en það eru þættir sem hafnasjóðirnir geta lítil sem engin áhrif haft á. Með því að gera sér grein fyrir ógnunum geta hafnasjóðirnir búið sig undir að takast á við þær ógnanir. Tækifæri eru oft til staðar án þess að menn geri sér grein fyrir því, með því að lista niður þau tækifæri sem eru til staðar í umhverfinu eru meiri líkur á því að menn nýti sér þau tækifæri.

7.2.1 Ógnanir

Þegar ógnanir eru greindar verður að horfa út á við og skoða hvaða hindranir eru í veginum, hvað getur ógnað stöðunni og hvað ríkisvaldið og aðrar hafnir eru að gera. Um leið og hafnasjóðir vita hverjar hugsanlegar ógnanir eru geta þeir búið sig undir þær.



Eignarhald kvóta

Á seinustu árum hefur verið mikil umræða um eignarhald á kvóta og almennt um kvótakerfið. Síðan kvótakerfið var tekið upp hefur kvótinn safnast á færri hendur og einhver sjávarpláss hafa misst mikinn kvóta frá sér sem veldur tekjutapi hjá hafnasjóðum. Aftur á móti hafa aðrir hafnasjóðir komið vel útúr samþjöppuninni. Sú óvissa sem hefur ríkt um kvótakerfið er samt sem áður ógnun þar sem ekki er vitað hvort eða hvernig skuli breyta kerfinu. Þær breytingar sem hugsanlega verða, þurfa ekki að vera ógnun en á meðan óvissa er með kvótakerfið þá flokkast það sem ógnun við hafnasjóði landsins.

Stjórnvaldsaðgerðir

Aðgerðir stjórnvalda geta verið ógnun við starfsemi hafnasjóða og því þurfa yfirmenn hafnasjóða að fylgjast vel með aðgerðum stjórnvalda. Hér getur verið um að ræða breytingar á regluverki, auknar kröfur í umhverfisvernd, breytingar á hafnalögum,

innnganga í Evrópusambandið, breyting á aðalskipulagi eða deiluskipulagi og svo framvegi. Ef stjórnvöld eru að fara í breytingar sem hafa áhrif á hafnasjóði er mikilvægt að þau geri sér grein fyrir þeirri ógn og undirbúi sig fyrir hana.

Náttúruvernd og friðun

Sjávarauðlindin er lifandi auðlind og því verður að ganga vel um þá auðlind. Á seinustu árum hefur orðið vitundarvakning í umhverfismálum og eru útgerðir t.d. í auknum mæli farnar að koma með sorp í land í staði þess að farga því í sjónum.

Breytingar í loftslagsmálum hafa einnig áhrif á sjávarauðlindina eins og við þekkjum með hækkandi sjávarhita og komu makrilsins. Slík þróun getur orðið til þess að veikja auðlindina og því þarf að vera vakandi fyrir þeim breytingum.

Hækkandi sjávarstaða

Með hækkandi sjávarstöðu þurfa hafnir að huga vel að mannvirkjum sínum. Einhverjar hafnir kunna að þurfa að fara í umfangsmiklar breytingar ef sjávarstaðan hækkar mikið. Með hækkandi sjávarstöðu hefur sjórinn í kringum landið hitnað og þurfa menn að vera vakandi fyrir þeirri breytingu.

Byggð við hafnarsvæði

Eins og kemur fram hér að framan þá hefur orðið sífellt vinsælla að búa nálægt hafnarsvæði en það skerðir aðgengi og rými á hafnarsvæðunum. Ef skipulagsyfirvöld hyggjast breyta skipulaginu þannig að byggð færist nær hafnarsvæðunum þá þurfa yfirmenn hafnasjóða að vera vakandi þar sem það ógnar framtíðarmöguleikum hafnarsvæðisins.

7.2.2 Tækifæri

Þegar tækifæri hafnasjóðanna eru skoðuð verðum við einnig að horfa út á við og skoða hvaða góðu tækifæri eru til staðar. Hugsanlega má spyrja sig hvort einhverjir veikleikar séu sem hægt er að bæta og búa til í leiðinni tækifæri. Með aukinni vitneskju um þau tækifæri sem eru í umhverfinu geta hafnarsjóðir bætt stöðu sína.



Eignarhald kvóta

Eignarhald á kvóta þarf ekki bara að vera ógnun heldur getur eignarhald á kvóta einnig verið tækifæri fyrir hafnasjóði. Óvissan með breytingar er alltaf til staðar en hugsanlega hagnast hafnarsjóður af þeim breytingum. Ríkisvaldið getur breytt kerfinu þannig að einhverjar hafnir hagnist á því, kvóti getur verið keyptur til sveitarfélagsins, byggðakvóti getur verið aukin o.s.frv.

Ferðapjónusta

Á seinustu árum hefur ferðapjónusta aukist á Íslandi sem hefur skilað sér í auknum tekjum margra hafnasjóða. Hér er ekki einungis verið að tala um þá 95.000 ferðamenn sem komu á seinasta ári með skemmtiferðaskipum heldur einnig alla hina ferðamennina sem nýta sér hafsækna starfsemi eins og sjóstangaveiði, hvalaskoðun, kajaksport, köfun, skútusiglingar og fleira. Þetta er nokkuð nýr tekjustofn fyrir hafnir landsins og geta margar hafnir nýtt þessi tækifæri betur.

Náttúran

Hafnasjóðir hafa á seinustu árum bætt umgengni við hafnir landsins og bætt þá þjónustu sem er til staðar. Með bættri umgengni verður meira heillandi fyrir ferðarþjónustuaðila að nýta sér þá aðstöðu sem er fyrir hendi.

Sjávarauðlindin er lifandi auðlind og henni geta fylgt ýmis tækifæri eins og til dæmis nýjar fiskitegundir sem skila sér í auknum tekjum bæði fyrir útgerðir og hafnasjóði.

Í ógnunum var talað um að hækkandi sjávarstaða sé ógnun en hún getur einnig verið tækifæri þar sem það getur leitt til þess að eyða þurfi minni fjármunum í dýpkun hafna og hugsanlega geta hafnir tekið inn stærri skip án mikils kostnaðar.

Samvinna milli hafna

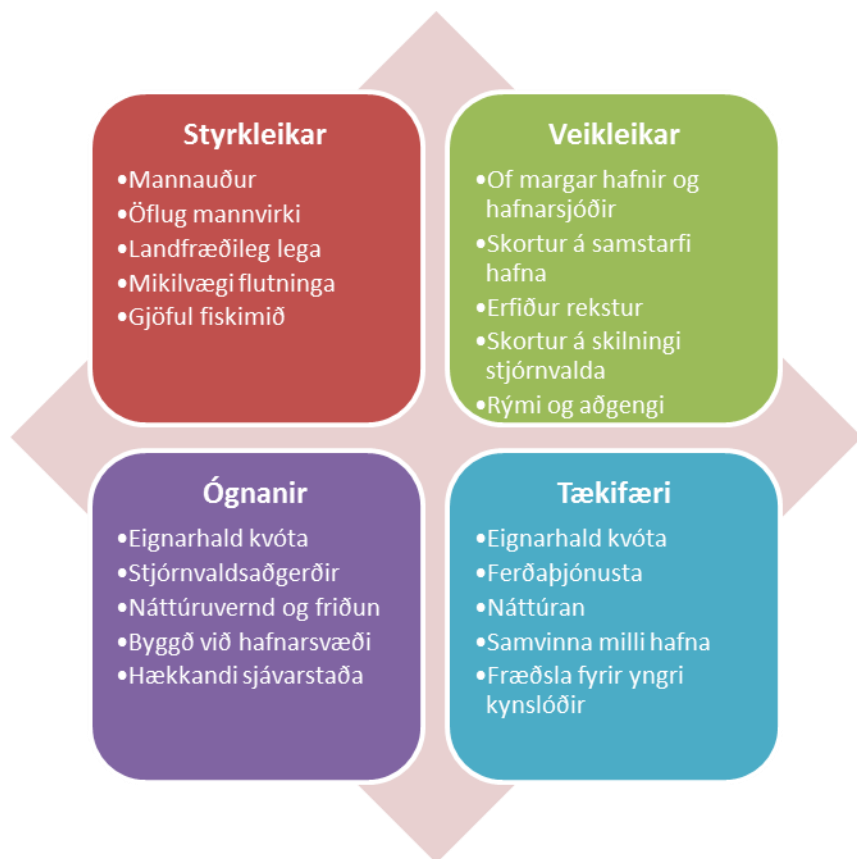
Með aukinni samvinnu er hægt að ná fram ákveðinni hagræðingu. Hafnir geta samnýtt tæki, mannauð, innkaup og fleira. Einnig gætu þær unnið saman að því að markaðssetja hafnir á ákveðnu svæði og hugsanlega skipt með sér verkum svo allar hafnirnar séu ekki að leggja út í sömu framkvæmdir með tilheyrandi kostnaði. Þessu er einnig hægt að ná fram með sameiningu hafnasjóða og þá væri einnig hægt að vera með sameiginlega yfirstjórn og rekstur. Slíkar sameiningar eru líklegastar þegar sveitarfélög í heild sameinast en með því móti má búa til einingu sem er hagkvæm í rekstri þrátt fyrir að vera með litlar hafnir.

Fræðsla fyrir yngri kynslóðir

Til að bæta stöðu hafnarsjóða er mikilvægt að horfa til framtíðar og því er mikið tækifæri fólgið í því að fræða yngri kynslóðir um hafnsækna starfsemi. Aukið samstarf við skóla og vinnuskóla getur aukið áhuga ungmenna á starfseminni svo ungt fólk geri sér grein fyrir þeirri starfsemi sem fram fer í sveitarfélaginu. Slík fræðsla getur einnig aukið líkur á að ungt fólk starfi við hafnsækna starfsemi í framtíðinni.

7.2.3 SVÓT samantekt

Á þessari greiningu sést að þrátt fyrir nokkra styrkleika þá eru ýmsir veikleikar sem þarf að styrkja og tengjast þeir að vissu leyti. Erfiður rekstur hafnanna er augljóslega stór veikleiki sem verður að styrkja og er hægt að gera það t.a.m. með því að bæta aðra veikleika sem eru skortur á samstarfi og að hafnarsjóðir séu of margir. Því með auknu samstarfi eða sameiningu má sjá fram á hagræðingu sem skilar sér í betri rekstri. Einnig væri hægt að nýta styrkleika eins og landfræðilega legu betur eins og t.d. að gera Ísland að þjónustumiðstöð fyrir Grænland en það er einmitt eitt af þeim forgangsverkefnum sem koma fram í stefnu Íslenska sjávarklasans til 2030 (2013).



Mynd 8: SVÓT greining

Ýmis tækifæri eru í boði sem geta bætt stöðu hafnarsjóðanna eins og samvinna sem áður hefur verið nefnd. Með samvinnunni er nefnilega einnig hægt að búa sig undir þær ógnanir sem eru í umhverfinu. Með svæðisbundinni samvinnu er t.d. hægt að undirbúa hafnirnar í málefnum er varðar náttúruvernd, breytingar á eignarhaldi á kvóta og ýmsum öðrum stjórnvaldsaðgerðum. Með þessari SVÓT greiningu sést að nokkrir

möguleikar eru í boði til að styrkja stöðu hafnasjóða en einnig ýmislegt sem þarf að varast.

Ein leið til viðbótar til að bæta stöðu hafnarsjóða er að mynda klasa með það að markmiði að auka samkeppnishæfni og fjárhag hafna og nota til þess þær upplýsingar sem fram koma í SVÓT greiningunni.

Til að skilgreina klasa er oft notast við skilgreiningu Michael E. Porter en hann segir að klasi sé „landfræðileg þyrping tengdra fyrirtækja, birgja, þjónustuaðila, fyrirtækja í tengdum atvinnugreinum og stofnana á sérhæfðum sviðum sem eiga í samkeppni en einnig í samvinnu.“ (Michael E. Porter, 1990). Þessi skilgreining getur átt við um hafnasjóði landsins. Í skýrslu Framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins (e.d.) *Final report of the expert group on enterprise clusters and networks* var skilgreining Porters notuð en einnig var klasi skilgreindur sem hópur óháðra fyrirtækja og tengdra stofnana sem eru í samkeppni og samvinnu, starfa á ákveðnum landsvæðum og eru sérhæfð á ákveðnu sviði en tengjast með sameiginlegri þekkingu og eða tækni. Í sömu skýrslu er talað um að klasar geti haft jákvæð áhrif á samkeppnishæfni, þekkingu, hæfni, vöxt viðskiptalífsins og fleira. (Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, e.d.) Með þessa skilgreiningu í huga má sjá fyrir sér að hafnarsjóðir geti myndað einhvers konar hafnarklasa til að auka samkeppnishæfni sína. Það má hugsa sér einn hafnarklasa fyrir allt landið eða hugsanlega fyrir ákveðna landshluta eins og t.d. Eyjafjörð. Með því væri verið að auka samvinnu milli hafnasjóða sem kom fram í SVÓT greiningunni að væri skynsamlegt. Með klasasamstarfi geta hafnarsjóðirnir unnið sameiginlega að ýmsum stórum verkefnum sem þeir gætu ella ekki unnið að. Ef hafnarsjóðir sjá sér tækifæri í að fara í klasasamstarf er nauðsynlegt að útbúa fastmótaðan samstarfsvettvang sem hefur skýr markmið og framtíðarsýn.

8 Umræður og niðurstöður

Að skoða efnahagsleg áhrif íslenskra hafnasjóða er umfangsmikið verkefni og því var lagt upp með þrjár rannsóknarspurningar þegar rannsóknarvinnan hófst. Þessar þrjár spurningar voru eftirfarandi:

1. Hver eru bein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?
2. Hver eru óbein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?
3. Hvernig geta hafnir bætt fjárhag sinn?

Hér að neðan verður leitast við að svara þessum spurningum og þau svör rökstudd með þeim gögnum sem lögð hafa verið til grundvallar í rannsókninni.

8.1 Hver eru bein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?

Góð hafnaraðstaða er allt í kringum landið en hafnirnar eru þó misstórar, starfsemi þeirra mjög misjöfn sem og fjárhagur. Hafnasjóðir landsins eru með fjölda starfsfólks í vinnu og borguðu þeir alls 1.631 m.kr. árið 2012 í laun og launatengd gjöld og framlegð þeirra var 3.197 m.kr. Hafnirnar fá tekjur með því að veita þjónustu og innheimta fyrir það gjöld eins og bryggjugjöld, lestargjöld, aflagjöld vörugjöld, hafnargjöld, vogargjöld, sorpgjöld o.fl. Alls eru 1.690 íslensk skip, bátar og togarar hér á landi, eins og kemur fram í kafla 4, og þurfa hafnarsjóðirnir að bjóða upp á þjónustu svo þessir bátar og skip geti stundað sína starfsemi. Til viðbótar við þetta geta hafnir fengið inn tekjur vegna útkalla og sölu á þjónustu lóðsbáts svo eitthvað séð nefnt.

Þessi tekjugrunnur er ekki stöðugur og geta breytingar, til að mynda í sjávarútvegi, kippt fjárhagslegum grundvelli undan rekstri hafnasjóða. Tekjurnar þurfa að geta staðið undir almennum rekstri. Ef hafnarsjóðir ná ekki að reka sig hvað almennan rekstur varðar eru litlar líkur á að þeir geti staðið undir fjárfestingum og viðhaldi. Þegar slík staða kemur upp þarf sveitasjóður viðkomandi sveitarfélags sem á hafnarsjóðinn að leggja sjóðnum til fjármagn. Slíkur rekstur skilar sér því hugsanlega í skerðingu á annarri þjónustu sveitarfélagsins því ekki er hægt að nota sömu krónuna tvisvar.

Frá 2009 hafa heildartekjur hafnasjóða verið að aukast og á sama tíma hafa gjöld þeirra lækkað lítillega. Tekjur sjóðanna af aflagjaldi hafa aukist og eru þær því orðnar enn háðari afkomu sjávarútvegsins en alls veiddu íslensk skip um 1.449 þúsund tonn árið 2012 sem er aukning um 36% frá árinu 2010. Af þessum afla voru greidd aflagjöld upp á um 1.881 m.kr. Breytingar í sjávarútvegi eins og t.d. á afurðaverði eða kvótakerfi geta því haft mikil áhrif á rekstur margra hafnasjóða. Eins og kemur fram í kafla 4 um fjárhagsstöðu hafnanna er ljóst að hafnarsjóðirnir skipta miklu máli ef hlutfall tekna hafnasjóða er skoðað í samanburði við tekjur sveitarsjóðs. Alls eru 20 af 35 hafnasjóðum með tekjur sem eru yfir 5% af heildatekjum sveitarsjóðs og af þessum 20 eru 13 með tekjur sem eru yfir 10% af tekjum sveitarsjóðs.

Ef tekjurnar eru skoðaðar eftir íbúafjölda þá eru allir nema fjórir hafnarsjóðir með tekjur með yfir 10.000 kr. á íbúa. og 25 af þeim með yfir 25.000 kr. í tekjur á íbúa. Það má því segja að mörg sveitarfélög séu háð hafnarsjóði sveitarfélagsins þar sem gera má ráð fyrir að þegar umfang hafnarsjóðs er þetta mikið, í samanburði við tekjur sveitarsjóð, að þá sé mikil starfsemi í sveitarfélaginu háð góðri hafnaraðstöðu- og þjónustu. Með þessum upplýsingum má reikna út að beint framlag hafnasjóða af vergri landsframleiðslu hafi, árið 2012, verið tæplega 0,3%. Þegar efnahagslegt framlag hafnasjóða er skoðað er ekki nægilegt að skoða beina framlagið þar sem þeir leggja mun meira til samfélagsins og því þarf að skoða þau óbeinu áhrif sem þeir hafa í samfélaginu.

8.2 Hver eru óbein efnahagsleg áhrif íslenskra hafna?

Til að vanmeta ekki áhrif hafnasjóða á efnahag landsins verður að skoða óbeinu áhrifin sem þeir hafa í samfélaginu. Ber þar helst að nefna sjávarútveg, utanríkisverslun og ferðamennsku. Því án hafnaraðstöðu væri ekki hægt að stunda öflugan sjávarútveg, kaupa aðföng eða selja vörur erlendis í því magni sem við gerum né taka á móti öllum þeim skemmtiferðaskipum sem heimsækja landið.

Eins og kemur fram í kafla 4, um umhverfi hafnasjóða, þá var heildarafli þeirra 1.690 íslensku skipa, báta og togara um 1.449 þúsund tonn og útflutningsverðmæti aflans um 269 ma.kr. Mikið af þessum afla er unninn í landi og hefur þessi afli því töluverð afleidd áhrif en ómögulegt væri að veiða allt þetta magn ef ekki væri til staðar öflug hafnarmannvirki. Árið 2012 störfuðu um 9.000 manns við fiskveiðar eða fiskvinnslu eða um 5,3% af heildarvinnuafla landsins og er mikill hluti af þessum störfum á

landsbyggðinni þar sem, á mörgum stöðum, er lítið um aðra atvinnu. Í kringum alla þessa starfsemi er svo fjöldinn allur af afleiddum störfum og á seinustu árum hafa íslensk fyrirtæki verið að auka vinnslu á aukaafurðum eins og t.d. í líftækni og tískufatnaði.

Mikill meirihluti þess sem er flutt til og frá til landinu er flutt með flutningaskipum en alls voru 4.070.141 tonn af vörum flutt inn til landsins árið 2012 og verðmæti þeirra var um 555.695 m.kr. Útflutningur árið 2012 var um 2.194.899 tonn og verðmætti þeirra vara var 633.029 m.kr. Alls komu um 95.000 ferðamenn til landsins með skemmtiferðaskipum árið 2012. Til viðbótar við þá ferðamenn sem koma til landsins með skemmtiferðaskipum þá nýtir stór hluti annarra ferðamanna sér afþeygingu sem tengist höfnunum sem dæmi þá fóru um 39% ferðamanna á Íslandi í hvalaskoðun árið 2011 skv. könnun sem Íslenski sjávarklasinn framkvæmdi. Það er mjög mikill fjöldi því alls komu um 672.900 ferðamenn til landsins árið 2012 og gera má því ráð fyrir að um 270.000 ferðamenn hafi farið í hvalaskoðun árið 2012. Þess utan er fullt af frekari afþeygingu í höfnum landsins eins og bátsferðir, kajak, sjóstangveiði o.s.frv.

Á þessum tölum má sjá að óbein áhrif hafnasjóða eru umtalsverð og því til stuðnings verður stuðst við skýrslu frá Íslenska sjávarklasnum en samkvæmt þeirra útreikningum var framlag sjávarklasans til landsframleiðslu 28,4% árið 2012 og stóð hann fyrir störfum fyrir 15-20% af heildarvinnuafli á Íslandi. Af þessum 28,4% voru 11,3% beint framlag sjávarklasans til vergrar landsframleiðslu, 7,8% eru óbeint framlag og 7,6% eftirspurnaráhrif. Til viðbótar við þetta var önnur útflutningsstarfsemi sjávarklasans um 1,7% af vergri landsframleiðslu árið 2012. Heildarframlag sjávarklasans var því 28,4% en lítið af þessu framlagi væri til staðar ef hafnasjóðir landsins væru ekki að bjóða upp á góða hafnaraðstöðu svo önnur fyrirtæki gætu stundað sína starfsemi. Því verður horft á þessi 28,4% sem óbeint framlag hafna landsins til landsframleiðslu.

8.3 Hvernig geta hafnir bætt fjárhag sinn?

Það fer ekki á milli mála að hafnir á Íslandi skipta miklu máli fyrir þjóðarhag þó svo að beint framlag þeirra til landsframleiðslu sé einungis 0,3%, óbeina framlag hafnanna er til marks um það. Margar hafnir eru samt sem áður í þeirri stöðu að þær þurfa að bæta fjárhag sinn töluvert til að geta staðið undir viðhaldi á mannvirkjum í framtíðinni. Einnig eru nokkrar hafnir þar sem reksturinn stendur ekki undir daglegum rekstri. Hér verður

Því fjallað um leiðir fyrir þessa hafnarsjóði, sem og þá sem eru með góðan rekstur, til að bæta fjárhag sinn og stöðu.

8.3.1 Samvinna, sameining, samstarf

Eins og fram kemur í kaflanum um fjárhagsstöðu hafnasjóðanna er staða þeirra mjög misjöfn og nokkrir hafnarsjóðir koma ekki til með að geta staðið undir eðlilegu viðhaldi á næstu árum ef ekki verða einhverjar breytingar á. Í SVÓT greiningunni kemur einnig fram að hugsanlega séu hafnasjóðirnir of margir. Rekstur hafna er dýr og eiga margir hafnasjóðir erfitt með að standa undir eðlilegu viðhaldi. Sem dæmi um það þá svöruðu einungis 30% hafnastjóra að rekstur þeirra hafna gæti staðið undir eðlilegum kostnaði við endurnýjun hafnarmannvirkja. Í sömu könnun svöruðu allir nema einn því til að fækka mætti hafnasjóðum á landinu.

Með samvinnu má hugsa sér að sjóðirnir geti náð fram hagræðingu. Hagræðingin gæti myndast t.d. vegna samnýtingar á tækjum, bátum og mannauði. Með sameiginlegri markaðssetningu, stoðþjónustu og innkaupum eða t.d. með samstarfi á sviði ferðaþjónustu eða í samstarfi þegar kemur að viðhaldi og öðrum svipuðum verkefnum.

Með slíkri samvinnu gætu hafnasjóðir einnig undirbúið sig fyrir þær ógnanir sem eru í umhverfinu. Með svæðisbundinni samvinnu er t.d. hægt að undirbúa hafnirnar í málefnum er varða náttúruvernd, breytingar á eignarhaldi á kvóta og ýmsum öðrum stjórnvaldsaðgerðum. Með sameiningu væri hægt að ná fram allri þessari hagræðingu en einnig væri hægt að ná hagræðingu í yfirstjórninni.

Í tengslum við þetta er einnig hægt að sjá fyrir sér klasamyndun þar sem markmiðið væri að auka samkeppnishæfni og fjárhag hafna og nota til þess þær upplýsingar sem koma fram í SVÓT greiningunni. Í slíku samstarfi yrði fyrst að útbúa fastmótaðan samstarfsvettvang sem hefur skýr markmið og framtíðarsýn. Með myndun hafnaklasa annað hvort fyrir allt landið eða ákveðna landshluta væri verið að auka samvinnu milli hafnasjóða um leið og verið væri að auka samkeppnishæfni þeirra. Í gegnum klasasamstarfið gætu hafnasjóðirnir til að mynda unnið að stærri verkefnum sem þeir gætu annars hugsanlega ekki sinnt.

8.3.2 Ferðamennska

Á seinustu árum hafa ný verkefni verið að koma inn á borð hafnasjóða eins og að þjónusta skemmtiferðarskip og ferðamenn í auknum mæli. Vissulega hafa margir hafnasjóðir þurft að leggja í meiri starfsmannakostnað til að sinna þeirri þjónustu sem slík skip þurfa en slíku ber að fagna og þurfa hafnasjóðir að grípa tækifæri sem þetta. Samt sem áður geta ekki allar hafnir tekið á móti skemmtiferðaskipum. Bæði er það vegna þess að aðstaða í sumum höfnum er ekki nægilega góð sem og að hafnir landsins eru það margar að það er ekki mögulegt fyrir skemmtiferðaskipin að eiga viðkomu í þeim öllum. Í tengslum við þetta er hægt að hugsa sér meiri samvinnu á milli hafnasjóða þar sem svæðið í heild er markaðssett fyrir ferðamenn og skemmtiferðaskip. Skipin kæmu þá í eina höfn og nýttu sér afþreyingarmöguleika í næstu höfn eða þá að hafnir á sama svæði skipti með sér verkefnum. Þá er átt við að ein höfn sinni ferðamönnum á meðan önnur sinnir einhverri tegund útgerðar eins og t.d. smábátum. Með þeirri aðferðafræði þurfa ekki allir hafnasjóðirnir að leggja út í sama kostnaðinn heldur gætu þeir sérhæft sig í mismunandi þjónustu. Slíkt gæti einnig bætt fjárhagsstöðu einhverra hafnasjóða.

Á seinustu árum hafa margar hafnir tekið sig á hvað umhverfismál varðar. Hefur það gert hafnirnar vænlegri stað fyrir ferðamenn og hafa ferðaþjónustuaðilar í auknum mæli nýtt sér þá aðstöðu sem þessar hafnir bjóða uppá. Þetta er eitthvað sem hafnir landsins geta nýtt sér. Aukinn fjöldi ferðamanna ýtir undir fjölgun ferðaþjónustuaðila og ættu hafnirnar að geta boðið þeim aðilum góða aðstöðu fyrir sína starfsemi.

8.3.3 Ríkisvaldið

Eins og fram hefur komið hafa hafnarframkvæmdir verið sameiginlegt verkefni ríkis og sveitarfélaga. Hins vegar hefur fjármagn ríkisins í þennan málaflokk verið skorið töluvert niður á seinustu árum. Sem dæmi þá setti ríkið um 2.073 m.kr í hafnarframkvæmdir árið 2009 en árið 2013 er gert ráð fyrir að framlag ríkisins hafi verið um 738 m.kr. og af þeirri upphæð fóru um 510 m.kr. í Landeyjahöfn sem er ríkishöfn. Árið 2014 er hins vegar gert ráð fyrir um 450 m.kr. hærri upphæð að raungildi til hafnamála miðað við árið 2013. Samt sem áður er þetta mikil lækkun frá því sem áður var. Á það bæði við framkvæmdir er varða viðhald og nýframkvæmdir.

Ríkisvaldið hefur einnig tekið stjórnvaldsákvæðanir sem hafa íþyngt rekstri hafna sem dæmi má nefna stífar reglur tengdar framkvæmdum og endurbótum á hafnarsvæðum, stífar reglur varðandi umhverfismál, styttingu þess tíma sem má líða á milli löggildingar hafnarvoga og fleira. Reglur sem þessar hafa ekki bætt fjárhagsstöðu hafnasjóðanna og í sumum tilvikum einkennast þær af skorti á skilningi á starfsemi hafna.

Með samstilltu átaki hafnasjóðanna og Hafnasambands Íslands má hugsa sér enn harðari hagsmunabaráttu þar sem tryggt er að ekki séu settar auknar kröfur á hafnasjóði eða starfsmenn þeirra, nema að undangengnu kostnaðarmati og að fjármagn fylgi með þeim breytingum ef þær leiða til aukins kostnaðs fyrir hafnirnar. Einnig gætu hafnasjóðirnir unnið að því að hafnalögum verði breytt í þá vegu að greiðsluþátttaka ríkisins verði 90% þegar um er að ræða viðhald á höfnum en ekki 50% eins og lagt er til í frumvarpi til hafnalaga sem er í vinnslu um þessar mundir. Þetta hefur Hafnasamband Íslands lagt áherslu á í umsögnum sínum um þau frumvörp um hafnalög sem hafa verið lögð fram.

8.3.4 Mannauður

Þjónusta hafnasjóða er góð og mikil þekking er til staðar hjá starfsmönnum þeirra. Launakostnaður vegna þessara starfsmanna er að meðaltali um 43% af heildarútgjöldum hafnasjóða og er mikilvægt að huga vel að þessum mannauði og rækta hann. Er það t.d. hægt með því að bjóða upp á endurmenntunarnámskeið. Með því að stuðla að slíkri endurmenntun má gera ráð fyrir að þeir starfsmenn sem nýti sér hana verði hæfari í starfi og geti tekist á við umfangsmeiri og flóknari verkefni. Slíkt gæti skilað sér í minni kostnaði í framtíðinni fyrir hafnasjóði.

8.3.5 Ný tækifæri

Á næstu árum gætu ný tækifæri skapast fyrir hafnasjóði landsins, eins og það að vera þjónustumiðstöð fyrir Grænland. Hefur þetta verið skoðað og er þetta forgangsverkefni númer eitt í skýrslu Íslenska sjávarklasans sem ber heitið Stefna til 2030. Þar kemur fram að aukin uppbygging á Grænlandi skapi „stór tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi en þar eru mikil áform um olíu- og námavinnslu í náginni framtíð og yfir 30 stór slík verkefni fyrirjáanleg. Á Grænlandi skortir hins vegar talsverða innviði og

þekkingu á ýmsum sviðum. Að mörgu leyti er Ísland nærtækasti kostur varðandi þjónustu, sér í lagi við flutninga og tengda starfsemi.“ (Íslenski sjávarklasinn, 2013b)

Í sömu skýrslu er talað um að landfræðileg lega landsins bjóði upp á mörg „tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnarstarfsemi. Aukin skipaumferð og auðlindasókn á norðurslóðum skapar tækifæri og á því hvílir hugmyndin um að Ísland verði þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi.“ (Íslenski sjávarklasinn, 2013b). Ef af því verður má gera fyrir að umfang hafnasjóða, sem þjónusta slíka starfsemi, muni aukast mikið. Hugsanleg auðlindanýting í kringum landið t.d. olúvinnsla í kringum landið, gæti aukið umfang hafnastarfsemi til muna. Er þetta þó þáttur sem er ekki í hendi og því ættu hafnasjóðirnir að leggja fyrst áherslu á aðra þætti þó svo að mikilvægt sé að hafa þetta í huga þegar hugað er að framtíðaráformum hafnarsjóða.

Til að bæta stöðu hafnasjóða er mikilvægt að horfa til framtíðar og því eru mikil tækifæri fólgin í því að fræða yngri kynslóðir um hafnsækna starfsemi. Með aukinni þekkingu almennings myndast betra viðhorf til hafnarstarfsemi sem er jákvætt fyrir starfsemi hafnasjóða þó svo að það bæti ekki endilega fjárhagsstöðu þeirra.

9 Lokaorð

Í þessari ritgerð hefur verið fjallað ítarlega um efnahagsleg áhrif íslenskra hafna, bein og óbein áhrif þeirra og hvernig þær geta hugsanlega bætt fjárhagsstöðu sína. Niðurstöður þessarar yfirferðar segja okkur að beint framlag hafna sé um 0,3% af landsframleiðslu og að óbeint framlag sé rúmlega 28%. Þetta óbeina framlag hefur mikil áhrif og má með nokkurri vissu segja að sjávarútvegur gæti ekki þrífist ef ekki væru hafnir á Íslandi og það sama má segja um stóran hluta af utanríkisverslun landsins.

Vísbendingar eru um að án hafna væri efnahagsleg staða Íslands verri en hún er í dag þó svo að beinn hlutur hafnasjóða í landsframleiðslu sé ekki hærrí en hann er. Ýmsar leiðir eru færar til að bæta fjárhagsstöðu hafna en hafa verður í huga að ekki er hægt að alhæfa fyrir allar hafnirnar. Ein helsta leiðin til að bæta fjárhagsstöðuna snýr að sameiningu hafnarsjóða til að ná fram ákveðinni stærðarhagkvæmni. Með samvinnu er hægt að samnýta tæki og mannskap og vinna sameiginlega að ákveðnum málum. Klasasamstarf gæti einnig verið hentugt til að ná fram hagræðingu og til að auka fagmennsku og skipulag.

Niðurstöður sem hér hafa verið kynntar gefa góða mynd af fjárhagsstöðu hafnasjóðanna og þær hugmyndir sem hafa komið fram, til að bæta fjárhagsstöðu hafnasjóðanna, geta bætt stöðu einhverra hafnarsjóða. Hafa verður þó í huga að sumir sjóðir eru vel reknir og aðrir ekki og því á þetta ekki endilega við um alla hafnasjóði en allir ættu þeir að geta nýtt sér þessar hugmyndir til að bæta fjárhaginn hvort sem um er að ræða illa rekinn sjóð eða vel rekinn sem vill bæta stöðuna enn frekar. Einnig getur verið að erfitt sé að sameina hafnasjóði eða auka samvinnu vegna landfræðilegra ástæðna. Því verður að skoða hvern og einn sjóð fyrir sig til að meta hvort hægt sé að ná fram einhverri hagræðingu með samvinnu eða sameiningu.

Þessar niðurstöður um beint og óbeint framlag hafnasjóðanna eru fyrir landið í heild en ekki fyrir hvern og einn hafnarsjóð þó svo að fjallað hafi verið um fjárhagsstöðu hvers hafnarsjóðs fyrir sig. Áhugavert væri að skoða hvern og einn hafnarsjóð og hvert beint og óbeint framlag til nærsamfélagsins. Með slíkum upplýsingum geta hafnasjóðirnir hver fyrir sig greint fjárhagsstöðu sína og framlag betur og hugsanlega tekið betri ákvarðanir í

framhaldinu. Einnig væri áhugavert að skoða betur þau nýju tækifæri sem hugsanlega eru að verða til með Norður-Atlantshafssiglingum.

Þrátt fyrir slæma fjárhagsstöðu hjá sumum hafnasjóðum þá má sjá að þeir eru mikilvægir fyrir íslenskt samfélag í dag eins og á árum áður og mörg tækifæri eru til staðar til að efla starfsemi hafna enn frekar.

Heimildaskrá

- Akraneskaupstaður. (2013). Ársreikningur 2012. Akranes: Akraneskaupstaður.
- Akureyrarkaupstaður. (2013). Ársreikningur 2012. Akureyri: Akureyrarkaupstaður.
- Björk Ólafsdóttir. (2010). Skólastefna sveitarfélaga: Handbók. Samband íslenskra sveitarfélaga.
- Björn Pétursson. (2012). *Höfnin - Saga Hafnarfjarðarhafnar*. Hafnarfjörður: Ljósmynd
- Blönduósþær. (2013). Ársreikningur 2012. Blönduós: Blönduósþær.
- Blönduósþær. (2013b). Ársreikningur Blönduóshafnar 2012. Blönduós: Blönduósþær.
- Boddy, D. (2008). *Management An Introduction* 4th ed. Harlow: Prentice Hall.
- Bodkie, Zvi. Kane, Alex. Marcus, Alan J. (2009). *Investments* eight edition. New York: McGraw-Hill International .
- Bolungarvíkurkaupstaður. (2013). Ársreikningur 2012. Bolungarvík: Bolungarvíkurkaupstaður.
- Bolungarvíkurkaupstaður. (2013b). Ársreikningur Bolungarvíkurhafnar 2012. Bolungarvík: Bolungarvíkurkaupstaður.
- Borgarbyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Borgarbyggð: Borgarbyggð.
- Borgarfjarðarhreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Borgarfjörður: Borgarfjarðarhreppur.
- Borgarfjarðarhreppur. (2013b). Ársreikningur Borgarfjarðarhafnar 2012. Borgarfjörður: Borgarfjarðarhreppur.
- Breiðdalshreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Breiðdalsvík: Breiðdalshreppur.
- Breiðdalshreppur. (2013b). Ársreikningur Breiðdalshafnar 2012. Breiðdalsvík: Breiðdalshreppur.
- Dalvíkurbyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Dalvík: Dalvíkurbyggð.
- Dalvíkurbyggð. (2013b). Ársreikningur Hafna Dalvíkurbyggðar 2012. Dalvík: Dalvíkurbyggð.
- Djúpavogshreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Djúpavogur: Djúpavogshreppur.
- Djúpavogshreppur. (2013b). Ársreikningur Djúpavogshafnar 2012. Djúpavogur: Djúpavogshreppur.

- Erla Ósk Pétursdóttir. (2013). Sagt frá Cod-land. Vefslóð: <http://hafnasamband.is/fundir-og-radstefnur/hafnafundur-2013/>. [Sótt 20. september 2013.]
- Faxaflóahafnir sf. (2013). Grænt bókhald Faxaflóahafna 2012. Vefslóð: http://www.faxaflaohafnir.is/wp-content/uploads/2013/08/upload/files/fundargerdir_hafnarstjornar/fundur_2013/109_fundur/graent_bokhald_2013.pdf. [Sótt 10. nóvember 2013]
- Faxaflóahafnir sf. (2013b). Ársskýrsla 2012. Reykjavík: Faxaflóahafnir sf.
- Faxaflóahafnir sf. (án dags). Faxaflóahafnir sf. Vefslóð: <http://www.faxaflaohafnir.is/faxaflaohafnir-sf/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Ferðamálastofa. (2013). Ferðaþjónusta á Íslandi í tölum, apríl 2013. Vefslóð: http://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/talnaefni/ferdatjon_tolum_april_2013_m_fors.pdf. [Sótt 10. nóvember 2013].
- Fjallabyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Siglufjörður: Fjallabyggð.
- Fjallabyggð. (2013b). Ársreikningur Hafna Fjallabyggðar 2012. Siglufjörður: Fjallabyggð.
- Fjarðabyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Reyðafjörður: Fjarðabyggð.
- Fjarðabyggð. (2013b). Ársreikningur Fjarðabyggðahafnar 2012. Reyðafjörður: Fjarðabyggð.
- Fjármála- og efnahagsráðuneytið. (2012). Fjárlög fyrir árið 2013. Vefslóð: <http://www.fjarmalaraduneyti.is/verkefni/fjarlog/nr/15826>. [Sótt 13. janúar 2014]
- Fjármála- og efnahagsráðuneytið. (2013). Fjárlög fyrir árið 2014. Vefslóð: <http://www.fjarmalaraduneyti.is/verkefni/fjarlog/nr/17268>. [Sótt 13. janúar 2014]
- Fjársýsla ríkisins. (2009). Ríkisreikningur 2008. Vefslóð: <http://www.fjs.is/rikisreikningur/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Fjársýsla ríkisins. (2010). Ríkisreikningur 2009. Vefslóð: <http://www.fjs.is/rikisreikningur/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Fjársýsla ríkisins. (2011). Ríkisreikningur 2010. Vefslóð: <http://www.fjs.is/rikisreikningur/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Fjársýsla ríkisins. (2012). Ríkisreikningur 2011. Vefslóð: <http://www.fjs.is/rikisreikningur/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Fjársýsla ríkisins. (2013). Ríkisreikningur 2012. Vefslóð: <http://www.fjs.is/rikisreikningur/>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins. (e.d.). Final report of the expert group on enterprise clusters and networks. Sótt 12. mars 2014 frá:

[https://www.bth.se/tks/ctup.nsf/%28WebFiles%29/728464CC5D72546BC1256F4A00590E1B/\\$FILE/EuropeanClusters%20eu.pdf](https://www.bth.se/tks/ctup.nsf/%28WebFiles%29/728464CC5D72546BC1256F4A00590E1B/$FILE/EuropeanClusters%20eu.pdf)

Gillespie, Andrew. (2007). PESTEL analysis of the macro-environment. Sótt 1. apríl 2010 frá:

http://www.oup.com/uk/orc/bin/9780199296378/01student/additional/page_12.htm

Grindavíkurbær. (2013). Ársreikningur 2012. Grindavík: Grindavíkurbær.

Grindavíkurbær. (2013b). Ársreikningur Grindavíkurhafnar 2012. Grindavík: Grindavíkurbær.

Grundarfjarðarbær. (2013). Ársreikningur 2012. Grundarfjörður: Grundarfjarðarbær.

Grundarfjarðarbær. (2013b). Ársreikningur Grundarfjarðarhafnar 2012. Grundarfjörður: Grundarfjarðarbær.

Grundarfjarðarhöfn. (e.d.). *Höfnin*. Vefslóð:

<https://sites.google.com/a/alta.is/grundport-is/>. [Sótt 15. nóvember 2013].

Grýtubakkahreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Grenivík: Grýtubakkahreppur.

Hafnalög nr. 61/2003.

Hafnarfjarðarbær. (2013). Ársreikningur 2012. Hafnarfjörður: Hafnarfjarðarbær.

Hafnarfjarðarbær. (2013b). Ársreikningur Hafnarfjarðarhafnar 2012. Hafnarfjörður: Hafnarfjarðarbær.

Hafnasamband Íslands. (2013). Úttekt og greining á fjárhagsstöðu íslenskra hafna. Vefslóð: <http://hafnasamband.is/wp-content/uploads/2012/04/Fjarhagsstada-hafna.pdf>. [Sótt 20. september 2013]

Hafnasamband Íslands. (án dags.). Aðildarhafnir. Vefslóð:

<http://hafnasamband.is/adildarhafnir/>. [Sótt 11. nóvember 2013].

Hafnasamlag Norðurlands. (2013). Ársreikningur Hafnasamlag Norðurlands 2012. Akureyri: Hafnasamlag Norðurlands.

Hagstofa Íslands. (2008). Gjaldeyristekjur og fjöldi ferðamanna 1990-2008. Vefslóð: <http://hagstofan.is/Hagtolar/Ferdamal-samgongur-UT/Ferdathjonusta>. [Sótt 10. nóvember 2013]

Hagstofa Íslands. (2012). Starfandi eftir atvinnugreinum, kyni og búsetu 2008-2012, ÍSAT2008 (NACE REV 2.). Vefslóð: <http://hagstofan.is/Hagtolar/Laun,-tekjur-og-vinumarkadur/Vinumarkadur>. [Sótt 30. október 2013]

- Hagstofa Íslands. (2012b). Útflutningur eftir vöruflokkum SITC Rev. 4, 1999-2012. Vefslóð: <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Utanrikisverslun/Utflutningur>. [Sótt 10. nóvember 2013]
- Hagstofa Íslands. (2012c). Innflutningur eftir vöruflokkum SITC Rev. 4, 1999-2012. Vefslóð: <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Utanrikisverslun/Innflutningur>. [Sótt 10. nóvember 2013]
- Hagstofa Íslands. (2012d). Afli eftir löndunarhöfn, fisktegund og mánuðum 1992-2012. Vefslóð: <http://hagstofan.is/Hagtolur/Sjavarutvegur-og-landbunadur/Afli-og-verdmaeti>. [Sótt 11. nóvember 2013]
- Hagstofa Íslands. (2013) Mannfjöldi. Vefslóð: <http://hagstofa.is/Hagtolur/Mannfjoldi/Byggdakjarnar,-postnumer,-hverfi> [Sótt. 11. nóvember 2013]
- Hagstofa Íslands. (2013b). Verðmæti útfluttra sjávarafurða eftir löndum 1993-2012. Vefslóð: <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Sjavarutvegur-og-landbunadur/Utflutningur>. [Sótt 28. október 2013].
- Hagstofa Íslands. (2013c). *Afli, aflavermæti og ráðstöfun afla 2012*. Vefslóð: <https://hagstofa.is/lisalib/getfile.aspx?ItemID=15521>. [Sótt 15. febrúar 2014]
- Hart, C. (2005). *Doing Your Master Dissertation: Realizing your potential as a social scientist*. London: Sage Publications
- Hollensen, S. (2003). *Marketing Management: A Relationship Approach*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Húnaþing vestra. (2013). *Ársreikningur 2012*. Hvammstangi: Húnaþing vestra.
- Húnaþing vestra. (2013b). *Ársreikningur Hvammstangahafnar 2012*. Hvammstangi: Húnaþing vestra.
- Hvalfjarðarsveit. (2013). *Ársreikningur 2012*. Hvalfjörður: Hvalfjarðarsveit.
- Hörgársveit. (2013). *Ársreikningur 2012*. Hörgársveit: Hörgársveit.
- Ireland, R. Duane & Hoskisson, Robert E. & Hitt, Michael A. (2009). *The Management of Strategy Concepts & Cases 8th Edition*. Mason: South-Western.
- Ísafjarðarbær. (2013). *Ársreikningur 2012*. Ísafjörður: Ísafjarðarbær.
- Ísafjarðarbær. (2013b). *Ársreikningur Hafna Ísafjarðarbæjar 2012*. Ísafjörður: Ísafjarðarbær.
- Íslenski sjávarklasinn. (2011). *Skýrsla um umsvif, tækifæri og áskoranir*. Vefslóð: <http://www.sjavarklasinn.is/sjavarklasinn.pdf>. [Sótt 10. nóvember 2013.]

- Íslenski sjávarklasinn. (2013). Sjávarklasinn á Íslandi – Efnahagsleg umsvif og afkoma 2012. Vefslóð: <http://www.sjavarklasinn.is/utgafa/>. [Sótt 22. september 2013]
- Íslenski sjávarklasinn. (2013b). *Stefna til 2030*. Vefslóð: <http://www.sjavarklasinn.is/wp-content/uploads/2013/10/Stefna-2030-low.pdf>. [Sótt 10. mars 2014]
- Joskow, Paul L. (6. des 2004). Regulatory Priorities for Reforming Infrastructure Sectors in Developing Countries. Sótt 15. apríl 2010 frá worldbank.org: siteresources.worldbank.org/INTABCDEWASHINGTON1998/Resources/joskow.pdf
- Jóhanna Reynisdóttir. (1990). „Hin hliðin“ á Vatnsleysustrandarhreppi. *Sveitarstjórnarmál 50 árg. (6)*, 323-325.
- Karl Eskil Pálsson. (2013, 8. september). Fleiri skemmtiferðaskip á næsta ári, en færri farþegar. *Vikudagur*. Vefslóð: www.vikudagur.is. [Sótt 10. desember 2013.]
- Kotler, P. (2000). *Marketing Management: The Millennium Edition*. New Jersey, USA: Prentice-Hall, Inc.
- Kotler, P. & Keller, K. (2006). *Marketing Management*. New Jersey: Prentice Hall
- Kópavogsbær. (2013). Ársreikningur 2012. Kópavogur: Kópavogsbær.
- Kópavogsbær. (2013b). Ársreikningur Kópavogshafnar 2012. Kópavogur: Kópavogsbær.
- Kópavogshöfn. (e.d.). *Kópavogshöfn*. Vefslóð: <http://kopavogshafnir.wordpress.com/kopavogshofn/>. [Sótt 10. desember 2013].
- Kristján Sveinsson. (2009). Íslenskar hafnir og hafnargerð. Siglingastofnun: Kópavogur.
- Langanesbyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Þórshöfn: Langanesbyggð.
- Langanesbyggð. (2013b). Ársreikningur Langaneshafna 2012. Þórshöfn: Langanesbyggð.
- Lúðvík Kristjánsson. (1952). *Úr bæ í borg : nokkrar endurminningar Knud Zimsens fyrrverandi borgarstjóra um þróun Reykjavíkur*. Reykjavík: Helgafell.
- Norðurþing. (2013). Ársreikningur 2012. Húsavík: Norðurþing.
- Norðurþing. (2013b). Ársreikningur Hafna Norðurþings 2012. Húsavík: Norðurþing.
- Olsen, Erica (2007). *Strategic Planning for Dummies*. Indianapolis, Indiana: Wiley Publishing, Inc.
- Pettigrew, A., Thomas, H., Whittington, R. (2006). *Handbook of Strategy & Management*. London: SAGE Publication.
- Porter, Michael E. 1990. *The Competitive Advantage of Nation*. Free Press, New York
- Reykholahreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Reykholahreppur: Reykholahreppur.

- Reykólahreppur. (2013b). Ársreikningur Reykólahafnar 2012. Reykólahreppur: Reykólahreppur.
- Reykjanesbær. (2013). Ársreikningur 2012. Keflavík: Reykjanesbær.
- Reykjanesbær. (2013b). Hafnir Reykjanesbæjar ársreikningur 2012. Keflavík: Reykjanesbær.
- Reykjaneshöfn. (e.d.). *Hafnir*. Vefslóð: <http://www.reykjaneshofn.is/Hafnir/>. [Sótt 16. nóvember 2013].
- Reykjavíkurborg. (2013). Ársreikningur 2012. Reykjavík: Reykjavíkurborg.
- Runólfur Smári Steinþórsson. (2003). Lýsing á stefnu og stefnumótunarvinnu. Ingjaldur Hannibalsson ritstjóri, *Rannsóknir í félagsvísindum IV*, Viðskipta- og hagfræðideild Háskóla Íslands, bls. 317-329.
- Samband íslenskra sveitarfélaga. (2013). *Breyting á sveitarfélagaskipan á Íslandi frá 1950*. Vefslóð: <http://www.samband.is/verkefning/skipulags--og-byggingdamal/sameining-sveitarfelaga/>. [Sótt 16. nóvember 2013].
- Sandgerðisbær. (2013). Ársreikningur 2012. Sandgerði: Sandgerðisbær.
- Sandgerðisbær. (2013b). Ársreikningur Sandgerðishafnar 2012. Sandgerði: Sandgerðisbær.
- Sandgerðisbær. (e.d.). *Saga Sandgerðishafnar*. Vefslóð: <http://www.sandgerdi.is/Default.asp?Page=687>. [Sótt 10. febrúar 2014]
- Seyðisfjarðarkaupstaður. (2013). Ársreikningur 2012. Seyðisfjörður: Seyðisfjarðarkaupstaður.
- Seyðisfjarðarkaupstaður. (2013b). Ársreikningur Seyðisfjarðarhafnar 2012. Seyðisfjörður: Seyðisfjarðarkaupstaður.
- Shilbury, D., Quick, S. og Westerbeek, H. (2009). *Strategic Sport Marketing*. Australia:
- Allen & Unwin. Skipastólinn. (2012). Vefsíða: <http://hagstofan.is/Hagtolur/Sjavarutvegur-og-landbunadur/Skipastollinntja>
- Skorradalshreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Skorradalur: Skorradalshreppur.
- Snæfellsbær. (2013). Ársreikningur 2012. Snæfellsbær: Snæfellsbær.
- Snæfellsbær. (2013b). Ársreikningur Hafna Snæfellsbæjar 2012. Snæfellsbær: Snæfellsbær.
- Snæfellsbær. (e.d.). *Hafnarsjóður*. Vefslóð: http://snb.is/default.asp?sid_id=2918&tre_rod=003|007|&tld=1. [Sótt 16. nóvember 2013].

Strandabyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Hólmavík: Strandabyggð.

Strandabyggð. (2013b). Ársreikningur Hólmavíkurhafnar 2012. Hólmavík: Strandabyggð.

Stykkishólmsbær. (2013). Ársreikningur 2012. Stykkishólmur: Stykkishólmsbær.

Stykkishólmsbær. (2013b). Ársreikningur Stykkishólmshafnar 2012. Stykkishólmur: Stykkishólmsbær.

Súðavíkurhreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Súðavík: Súðavíkurhreppur.

Súðavíkurhreppur. (2013b). Ársreikningur Súðavíkurhafnar 2012. Súðavík: Súðavíkurhreppur.

Svalbarðsstrandarhreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Svalbarðseyri: Svalbarðsstrandarhreppur.

Sveitarfélagið Hornafjörður. (2013). Ársreikningur 2012. Hornafjörður: Sveitarfélagið Hornafjörður.

Sveitarfélagið Hornafjörður. (2013b). Ársreikningur Hornafjarðarhafnar 2012. Hornafjörður: Sveitarfélagið Hornafjörður.

Sveitarfélagið Skagafjörður. (2013). Ársreikningur 2012. Sauðárkrókur: Sveitarfélagið Skagafjörður.

Sveitarfélagið Skagafjörður. (2013b). Ársreikningur Skagafjarðarhafnar 2012. Sauðárkrókur: Sveitarfélagið Skagafjörður.

Sveitarfélagið Skagaströnd. (2013). Ársreikningur 2012. Skagaströnd: Sveitarfélagið Skagaströnd.

Sveitarfélagið Skagaströnd. (2013b). Ársreikningur Skagastrandarhafnar 2012. Skagaströnd: Sveitarfélagið Skagaströnd.

Sveitarfélagið Vogar. (2013). Ársreikningur 2012. Vogar: Sveitarfélagið Vogar.

Sveitarfélagið Vogar. (2013b). Ársreikningur Vogahafnar 2012. Vogar: Sveitarfélagið Vogar.

Sveitarfélagið Vogar. (e.d.) *Vogahöfn*. Vefslóð: <http://vogar.is/THjonusta/Vogahofn/>. [Sótt 16. nóvember 2013].

Sveitarfélagið Ölfus. (2013). Ársreikningur 2012. Þorlákshöfn: Sveitarfélagið Ölfus.

Sveitarfélagið Ölfus. (2013b). Ársreikningur Hafnarsjóðs Þorlákshafnar 2012. Þorlákshöfn: Sveitarfélagið Ölfus.

SVÓT greining. (e.d.) Vefslóð: <http://greining.namfullordinna.is/wiki/verkfaerakistan/tol-2-tharfagreining-arni-og-kristin/>. [Sótt 30. desember 2013.]

- Tálknafjarðarhreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Tálknafjörður: Tálknafjarðarhreppur.
- Tálknafjarðarhreppur. (2013b). Ársreikningur Tálknafjarðarhafnar 2012. Tálknafjörður: Tálknafjarðarhreppur.
- Vegagerðin. (2012). Samgönguáætlun 2011-2022. Sótt af http://www.innanrikisraduneyti.is/media/frettir-2013/Samgonguaaetlun_kynningarrit_vefutgafa.pdf
- Vegagerðin. (2012). Samgönguáætlun 2011-2022 – Kynningarrit. Vefslóð: http://www.innanrikisraduneyti.is/media/frettir-2013/Samgonguaaetlun_kynningarrit_vefutgafa.pdf [Sótt 10. desember 2013.]
- Vestmannaeyjabær. (2013). Ársreikningur 2012. Vestmannaeyjar: Vestmannaeyjabær.
- Vestmannaeyjabær. (2013b). Ársreikningur Vestmannaeyjahafnar 2012. Vestmannaeyjar: Vestmannaeyjabær.
- Vesturbyggð. (2013). Ársreikningur 2012. Patreksfjörður: Vesturbyggð.
- Vesturbyggð. (2013b). Ársreikningur Hafna Vesturbyggðar 2012. Patreksfjörður: Vesturbyggð.
- Vopnafjarðarhreppur. (2013). Ársreikningur 2012. Vopnafjörður: Vopnafjarðarhreppur.
- Vopnafjarðarhreppur. (2013b). Ársreikningur Vopnafjarðarhafnar 2012. Vopnafjörður: Vopnafjarðarhreppur.