

Ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála, ágæta fundarfólk.

Verið velkomin á þennan 9. hafnafund Hafnasambands Íslands, sem nú er haldinn í Þorlákshöfn þar sem sótt er fram í hafnarmálum. Með styrkingu innviða hafnarinnar hefur Þorlákshöfn haslað sér völl í vöruflutningum, en því fleiri gáttir innflutnings og útflutnings því betra fyrir þjóðarhag og flutningaöryggi. Það styrkir samfélag hafnanna að sem flestar hafnir verði sjálfbærar og hafi burði til þess að auka og efla atvinnu- og athafnalíf hvort heldur er í nærumhverfi sínu eða á landsvísu. Um árábil hefur undirritaður minnt á og staðhæft að hafnir, sem grunnstoð samgangna á Íslandi, séu hluti af efnahagslegu sjálfstæði þjóðarinnar. Það er ekki sjálfgefið að þróun hafna, endurbætur og nýframkvæmdir verði á þann veg að sæmi íslensku samfélagi. Til þess þarf traust fólk með áhuga á málefnum hafna, sterk leiðarljós stjórnvalda og vilja til þess að greiða fyrir brýnum verkefnum. Hvað hafnirnar varða þá er öflugur hópur fólks til staðar eins og sjá má á verkefnum og þróun hér í Þorlákshöfn. Það er því vel við hæfi að halda hér hafnarfund og óska ykkur í Þorlákshöfn til hamingju með þann árangur sem hefur orðið af starfi ykkar.

50 ára afmæli

Hafnasamband Íslands fagnar á þessu ári 50 ára afmæli. En hafnasambandið var stofnað 12. nóvember árið 1969 að frumkvæði Sambands íslenskra sveitarfélaga og hét þá Hafnasamband sveitarfélaga. Í byrjun voru 28 sveitarfélög aðilar að hafnasambandinu og fyrsti formaðurinn var Gunnar B. Guðmundsson hafnarstjóri í Reykjavík. Með honum í stjórn voru svo fulltrúar frá Eyrarbakka, Siglufjarðarhöfn, Ólafsvíkurböfn og Eskifjarðarhöfn.

Árið 2004 var nafni sambandsins breytt í Hafnasamband Íslands auk þess sem gerðar voru ákveðnar laga- og skipulagsbreytingar á starfseminni. Þá var m.a. ákveðið að halda Hafnasambandsþing annað hvert ár, en hafnafund árin þar á milli. Margt hefur því breyst í skipulagi hafnasambandsins og ekki síður hafna frá þeim tíma en fyrir hálfri öld gerðu menn sér samt sem áður grein fyrir sérstöðu hafna og mikilvægi þess að standa saman í því að verja hagsmuni hafna. Þau sjónarmið eiga svo sannarlega enn við dag ekki síst þegar mikilvægt er að minna á mikilvægi hafnanna fyrir efnahags- og atvinnulíf þjóðarinnar. Það er því ástæða til að óska ykkur til hamingju með áfangann þó svo að 46 dagar séu í hinn formlega stofnadag hafnasambandsins.

Eitt og annað hefur á dagana drifið frá því að við hittumst á Hafnasambandsþingi í Reykjavík. Sum málefnið gamlir kunningjar en annað nýtt eða nýlegt. Hefðbundinn rekstur hafna er almennt í föstum skorðum og á stundum

Íhaldssamur, sem getur verið gott, en mikilvægt er eftir sem áður að merkja þær breytingar sem eiga sér stað í Þjóðfélaginu, breytingu á viðhorfum og breytingum á regluverki hins opinbera. Við þurfum þess vegna að tileinka okkur það sem er til bóta fyrir rekstur og þróun hafna, en vera íhaldssöm á þá þætti sem hafa gefist vel og hafa burði til að gagnast til framtíðar.

Ég vil leyfa mér að nefna hér nokkur mál sem eru ofarlega á baugi hafnanna:

Fyrst vil ég nefna að nú liggur fyrir frumvarp að fjárlögum þar sem framlög til vita, hafna og í hafnarbótasjóð hækka eilítið en eru á svipuðum slóðum og síðustu tvö ár. Framlög til hafna eru mikilvægur þáttur í þróun þeirra, viðhaldi og nýframkvæmdum og því er áhersla lögð á það sem fyrr að ráðherra standi vörð um þennan þetta mikilvæga hagsmunamál hafnanna. Annað mál þessu tengt er samstarf Vegagerðarinnar og hafnanna. Þetta samstarf sem á sér langa sögu, fyrst í stofnun Vita- og hafnamála, síðar Siglingastofnunar og nú Vegagerðarinnar er höfnunum mikilvægt. Þegar breytingar standa fyrir dyrum er mikilvægt að samvinna milli aðila sé traust. Hafnasamband Íslands átti fund með forstjóra Vegagerðarinnar um málið og tilnefndi fulltrúa sína til að eiga samstarf við Vegagerðina um fyrirhugaðar breytingar á skipulagi og verkferlum sem varða framkvæmdir í höfnum. Ekki er að fullu ljóst hvernig breytingarnar munu snúa að höfnum sem leitað hafa liðsinnis Vegagerðarinnar um ákveðna framkvæmdaðætti, en ákveðin verkefni verða áfram að vera grundvallar forsenda og hlutverk Vegagerðarinnar. Annars vegar er það sá rannsóknarþáttur, sem Vegagerðin annast og er gríðarlega mikilvægur áður en verkefni fara á hönnunarstig, hins vegar er einnig mikilvægt að aðgengi að gögnum og teikningum verði bætt. Sjálfur hef ég ekki áhyggjur af breyttu verklagi við hönnun, útboð og eftirlit framkvæmda, en breytingu þeirra ferla þarf að vanda. Ég hef áður nefnt að mikilvægt sé að hafnirnar styrki innviði sína og þekkingu hvað varðar viðhald og nýframkvæmdir og í breytingum felast þau tækifæri.

Við munum í dag heyra af því hvernig höfnum reiddi af fjárhagslega á árinu 2018. Sigurður Snævarr hefur aukið og bætt verulega við þá upplýsingagjöf sem finna má í skýrslu um fjárhag hafna og ber að þakka það. Í skýrslunni sjáum við almennt jákvæð teikn – hærri tekjur, betri afkomu og lægri skuldir. Þó svo að fleiri hafnir en áður hafi árið 2018 haft betri framlegð eru eftir sem áður nokkrar hafnir sem eru í vanda. Einkum eru það minnstu hafnirnar sem eru með óverulegar tekjur. Aukin aflagjöld milli áranna 2017 og 2018 hjálpa til í bættum hag hafnanna, en

einnig skal nefna að sífelld fleiri hafnir njóta aukinna siglinga farþegaskipa til Íslands.

Varðandi farþegaskipin þá á sér hefðbundin umræða um umhverfisáhrif þessara skipa í höfn, afrakstur samfélagsins af farþegum og öryggi þeirra á siglingu um norðurslóðir. Tveir fyrstu þættirnir eru reyndar þekkt umræða erlendis frá en mikil umræða á sér nú stað í Danmörku, Svíþjóð og Noregi um landtengingar farþegaskipa og uppsetningu háspennukerfa til að sjá þessum skipum fyrir rafmagni, sem hluti af loftslagsmálum og loftgæðamálum. Þessi umræða á erindi við okkur og mikilvægt að hafnirnar geti tekið á móti þessum skipum í sátt við samfélagið. Efnahagsáhrifin eru meiri en margir halda fyrir samfélög, fyrirtæki og ríkissjóð og fyrir margar hafnir eru tekjur af hafnagjöldum verulega mikilvægur þáttur.

Tengt farþegaskipunum er umræðan um orkuskipti í höfnum, þ.e. að skip keyri ekki ljósavélar við hafnabakka heldur nýti rafmagn úr landi. Hafnirnar hafa um áratugaskeið átt og rekið millispennukerfi fyrir togara og smærri skip þannig að verkefnið þar er að sjá til þess að öll skip sem geta tengst landrafmagni tengist því kerfi sem þegar er til staðar í höfnum. Háspennutengingar skipa eru hins vegar stærra mál. Rétt er að minna á að landtengingum er ætlað að mæta tveimur áskorunum: Annars vegar minnkun á losun gróðurhúsalofttegunda og hins vegar að auka loftgæði. Vandinn er hins vegar sá að háspennutengingar eru mjög kostnaðarsamar, rekstrargrundvöllur þeirra mjög mismunandi eftir stærð tenginga og viðlegutíma skipa og ekki útlit fyrir að stuðningur hins opinbera verði nægur til þess að rafvæðing hafna í þessum efni verði víðtæk á næstu árum. Orðalag í samgönguáætlun um rafvæðingu hafna er óútfærð og augljóst að fjárhagur hafna leyfir ekki milljarða fjárfestingar í búnaði sem ekki er líklegt að standi alls staðar undir kostnaði. Þá þarf einnig að huga að því hver aðkoma orkufyrirtækja á að verða í þessu efni, hvernig skuli standa að rekstri háspennukerfa, gjaldskrá og fleiri atriðum. Minnt er á að erlendis eru opinberir styrkir til þessara framkvæmda um 70-75% af stofnkostnaði, en fjöldi tenginga í höfnum á Norðurlöndum enn sem komið er ekki mikill, en þó vaxandi. Það má nefna hér að í Kristiansand í Noregi var sett upp 16 Mw háspennutenging – með miklum stuðningi evrópusjóða, en kostnaður við það verkefni var yfir 550 m.kr. og áætlun um svipaða landtengingu í Kaupmannahöfn gerir ráð fyrir 1,1 milljarði í kostnað.

Hvað loftgæðin varðar þá tekur löngu tímabær breyting gildi um næstu áramót þegar eldsneyti skipa má einungis innihalda 0,5% brennisteinsambönd og umhverfisráðherra hefur kynnt reglugerðardrög þar sem brennisteinsinnihald

eldsneytis skipa innan 12 mílna landhelgi megi ekki vera meira en 0,1% - eins og gildir á svonefndum ECA svæðum.

Orkuskipti, losun gróðurhúsalofttegunda og loftgæði eru því málefni sem bera vitni um breytta tíma og breytt viðhorf, sem hafnirnar þurfa að glíma við og finna lausnir sem henta á hverjum stað eins og kostur er.

Annað umhverfismál bankaði á dyrnar hjá okkur fyrir nokkrum árum en það er móttaka og meðhöndlun á sorpi. Hafnirnar hafa náð góðum tókum á því verkefni og nú er ætlunin að taka næsta skref með því að undirrita samning við Klappir ehf. um kerfi sem gerir höfnunum kleift að taka á móti tilkynningum og senda Umhverfisstofnun nauðsynlegar samantektir með rafrænum hætti. Rafræn umsýsla er ofarlega á baugi hjá erlendum höfnum og með samningi við Klappir ehf. fá íslenskar hafnir tól í hendurnar til að einfalda verklag sitt með rafrænum sendingum. Í dag skila flutninga- og farþegaskip þessum upplýsingum til hafna, en fiskiskip eru þar undanþegin. Sú undanþága mun vafalaust falla niður í framtíðinni þannig að við ættum að vera vel í stakk búin til að leysa það verkefni þegar þar að kemur. Hafnirnar senda nú þegar rafrænt allar upplýsingar um afla og minnt er á viljayfirlýsingu Hafnasambandsins og Fiskistofu frá árinu 2018 þar sem rafrænar tilkynningar um afla eiga að bæta eftirlit og auðvelda störf. Í þeirri yfirlýsingu er einnig kveðið á um að Fiskistofa taki við eftirliti með endur vigtun og við vonumst til að Fiskistofa hrindi þeim vilja í framkvæmd svo fljótt sem verða má.

Ég vil einnig nefna í tengslum við umhverfismálin að nú stendur yfir endurskoðun á lögum um umhverfismál og væntingar okkar eru að regluverk á þeim vettvangi verði einfaldað, gert skilvirkara og skiljanlegra þannig að brýnustu verkefni í hafnamálum, svo sem viðhaldsdýpkun hafna, verði komið til betri vegar.

Umhverfismálin hafa verið sífellt umfjöllunarefni á fundum okkar síðasta áratug eða svo. Á þessum vettvangi hafa hafnirnar axlað ábyrgð og sýnt í verki að hugur fylgir máli og við höfum margsinnis komið því á framfæri að óvíða ef nokkurs staðar eru umhverfisþættir jafn margir og umfangsmiklir og í höfnum landsins.

Á hafnafundum og Hafnasambandsþingum hef ég ítrekað rætt um hvernig vekja megi aukinn áhuga stjórnvalda, notenda hafna, almennings og jafnvel eigenda hafna á málefnum hafnanna. Því verkefni lýkur aldrei, en mikilvægt að hafnirnar haldi málum sínum á lofti og minni á þau tækifæri sem þær búa yfir. Okkur er

Öllum vel ljós þau áhrif sem hafnir hafa á atvinnu- og athafnalíf og jafnvel menningarlíf á hverjum stað. Við þurfum hins vegar að minna okkur á að koma þessari sjálfsögðu vitneskju á framfæri við þá sem þessi sannindi blasa ekki við dags daglega. Ekki síður er okkur þörf á að styrkja þekkingu starfsfólks hafna á ýmsum þáttum hafnamála. Annars vegar til að gera því betur kleift að glíma við dagleg verkefni og finna bestu lausnir og hins vegar til að verða í auknum mæli betra í stakk búið til þess að boða fagnaðarerindið um mikilvægi starfseminnar. Það sýnir sig að í samtölum við starfsfólk að öruggt og gott upplýsingaflæði er það sem flestir vilja að sé í lagi þegar kemur að daglegri starfsemi. Þetta er a.m.k. atriði sem við getum tekið með okkur til þess að virkja betur og styrkja starfsfólk hafnanna. Annað atriði vil ég nefna og það er samstarf starfsmanna hafna. Stjórn hafnasambandsins hefur ákveðið að setja á laggirnar starfshóp hafnsögumanna og skipstjóra lóðs- og dráttarbáta. Þar munu þrír tilnefndir aðilar leiða starfið og fá í lið með sér hafnsögumenn og skipstjóra annarra hafna. Á þessum vettvangi eru fjölmörg verkefni sem komið geta höfnunum til góða – ekki síst þegar lóðs- og dráttarbátum fjölga og þeir stækka og þegar regluverk á ýmsum sviðum verður viðameira og flóknara. Verkefni þessa starfshóps verður m.a.:

- a. Að efla fræðslu meðal skipstjóra og hafnsögumanna og gera tillögu um námskeið eða þjálfun, sem að gagni má verða í tengslum við hafnsögu eða stjórn lóðs- og dráttarbáta.
- b. Að fylgjast með þróun og nýjungum og gera tillögur til stjórnar HÍ um það sem æskilegt eða nauðsynlegt er að hafnirnar innleiði.
- c. Að setja fram ábendingar og tillögur um atriði sem auki öryggi hafnsögumanna og um borð í lóðs- og dráttarbátum.
- d. Að efla samstarf milli hafna sem sinna hafnsögu og útgerð lóðs- og dráttarbáta.
- e. Að fylgjast með og veita stjórn Hafnasambands Íslands umsögn um laga- og reglugerðarákvæði sem varða hafnsögu og útgerð lóðs- og dráttarbáta.

Ég vil að lokum í umfjöllun um einstök málefni nefna öryggismál í höfnum, sem er ævinlega mikilvægt verkefni. Það eru margir þættir sem minna okkur á mikilvægi þess að öryggismálum sé sinnt af einurð. Meðal annars má nefna aukna umferð almennings um hafnarsvæðin, fjölgun farþega sem fara um sífellt fleiri hafnir, stærri lóðs- og dráttarbáta og stækkandi skip. Þessir þættir auk öryggisbúnaðar hafna, ástands hafnarmannvirkja og umgjörð vinnu á hafnarbökkum kallar á skipulagt eftirlit og ekki síst fræðslu og þjálfun. Faxaflóahafnir sf. vinna nú að innleiðingu á öryggistjórnumarkerfi og þó svo að hafnir almennt þurfi ekki á svo viðamiklu kerfi að halda þá er auðvelt að móta

ákveðnar reglur um eftirlit, búnað starfsmanna, fræðslu þeirra, þjálfun og verklag, sem er til þess fallið að auka öryggi.

Margoft hef ég nefnt að þeir sem starfa að hafnamálum sé harðsnúinn hópur og úrræðagóður. Sem betur fer eru verkefnin í höfnunum alla jafna skemmtilegt þuð jafnvel þar sem tekist er á við erfiða stöðu, þá er viljinn og áhuginn alls staðar ódrepanði. Verkefnin fela í sér sífellda áskorun um að styrkja rekstur hafnanna og auka jákvæð áhrif þeirra á samfélagið. Við merkjum jákvæða þróun á sumum sviðum en á öðrum sviðum heldur glíman áfram í von um að við höfum árangur sem erfiði.

Ég hef reynt að tíunda stærstu verkefnin sem blasa við okkur. Hér í dag fáum við fræðslu um ýmis málefni sem varða hafnirnar, innlegg frá Fiskistofu, fróðleik um rafvæðingu, rafrænar lausnir í sorpmálum, áhættumat vegna bráðamengunar, fiskeldi og farþegaskip. Að lokum fáum við síðan fræðslu heimamanna um Þorlákshöfn og ferð um hafnarsvæðið, sem hefur tekið jákvæðum breytingum með auknum flutningum um höfnina. Um leið og ég þakka ykkur í Þorlákshöfn fyrir að taka á móti okkur þá segi ég þennan hafnafund settan.

Gísli Gíslason

formaður stjórnar

Hafnasambands Íslands.