

Ágætu fulltrúar á hafnasambandsþingi!

Ég vil byrja á því að bjóða ykkur öll hjartanlega velkomin til fundar við þær óvenjulegu aðstæður sem samfélagið allt hefur tekist á við á síðustu misserum. Hlutverk okkar er að gæta að hafnamálum og hagsmuna hafna. Það verkefni er alltaf krefjandi, en þetta ár hefur verið meira krefjandi en gengur og gerist miðað við venjulegt árferði. Covidveiran hefur tröllriðið heimsbyggðinni, samfélaginu á Íslandi og þar með talið höfnum landsins. Þegar horft er til þyngstu högga veirunnar þá eru vandamál hafnanna viðráðanleg og tímabundin og án vafa munu hafnirnar rétta úr kútnum. Þess utan að veiran hefur haft af okkur hefðbundið hafnasambandsþing, sem vissulega er skaði, þá er verra að hún hefur höggvið stórt skarð í fjárhag margra hafna. Annars vegar er um að ræða tekjufall þar sem ferðir farþegaskipa til landsins lögðust af, en hins vegar hefur niðursveifla í efnahag dregið úr vöruflutningum til landsins. Ekki þýðir að harma tapaðar tekjur heldur undirbúa betri tíð, enda hafa hafnirnar í gegnum árin glímt við hagsveiflur samfélagsins og leyst verkefni sín með sóma.

Það ástand sem varað hefur meira og minna allt þetta ár hefur reynt verulega á hafnirnar eins og samfélagið allt. En það eru nokkur atriði sem vert er að nefna sérstaklega í þessu samhengi.

Fyrst skal nefnt að í lok janúarmánaðar hófu hafnirnar undirbúning að sóttvarnaraðgerðum. Þar nutum við þess að árið 2017 var sett viðbragðsáætlun um sóttvarnir hafna og skipa, en sú áætlun átti sér um tveggja ára aðdraganda. Það verður að segjast eins og er að við setningu áætlunarinnar var fremur horft til einstakra skipa sem áætlunin gæti átt við en ekki endilega heimsfaraldur, sem raunin varð. Viðbragð hafnanna var faglegt og öruggt á grundvelli áætlunarinnar og eftirtektarvert að á grundvelli markvissra aðgerða hefur engin röskun orðið á hafnarstarfseminni eða siglingum kaupskipa með vörur til og frá landinu. Þessi árangur hefur ekki sérstaklega verið í kastljósi fjölmiðla eða stjórnvalda, en ljóst að ef samgönguöryggi siglinga og flutninga með vörur hefði verið í hættu þá er viðbúið að það hefði haft veruleg áhrif á samfélagið. Nóg eru vandræði okkar af veirunni en hafnafólk og starfsfólk kaupskipaútgerða eiga vissulega skilið klapp á bakið fyrir örugg handtök. Í þessari stöðu kristallast hlutverk okkar – þ.e. að tryggja samgönguöryggi landsins alla daga í blíðu og stríðu.

Skuggahlið veirunnar hvað hafnir varða birtist okkur hins vegar í tekjufalli vegna stöðvunar á siglinum farþegaskipa. Á síðustu 20 árum hafa hafnirnar náð vaxandi markaði í siglingum farþegaskipa til Íslands, sem hefur sífelld orðið stærra hlutfall tekna vaxandi fjölda hafna, en á augnabliki hrundi þessi markaður með tilheyrandi áhrifum. Þetta bakslag er þó ekki varanlegt því hafnirnar búa nú að góðri reynslu og þekkingu, sem án vafa mun skila sambærilegum árangri og áður náðist, þegar farþegasiglingar hefjast á ný. Við þekkjum hins vegar að siglingar stærri farþegaskipa hafði sætt ákveðinni gagnrýni sökum umhverfismála, en að auki var því haldið fram að efnahagsleg áhrif þessara skipa og farþega væru óveruleg. Nú má hins vegar sjá svart á hvítu hver fjárhagslegu áhrifin eru á hafnirnar og þá þjónustuaðila, sem sinnt hafa þjónustu við skip og farþega.

Varðandi umhverfisþáttinn þá hefur bæði með regluverki um eldsneyti skipa og fyrstu skrefum að orkuskiptum í höfnum með háspennutengingum markað leiðina til framtíðar þannig að heimsóknir farþegaskipa geta innan tíðar byggst á bestu umgengni um loft, land og lág.

Þegar horft er yfir helstu verkefni hafnanna á liðnum árum þá má nefna eftirfarandi:

1. **Umhverfismál** hafna hafa verið í sífelldri þróun enda fá málavíð með jafn mikla aðkomu að fjölbreyttum umhverfisþáttum og hafnir. Ein höfn hefur ráðist í að setja upp vottað umhverfisstjórnunarkerfi og vonandi fylgja fleiri hafnir í kjölfarið. Unnið hefur verið ötullega að viðbragði gegn mengunarslysum á sjó, móttöku sorps frá skipum og stóra verkefnið framundan felst í aukinni rafvæðingu hafnanna og uppsetningu á háspennutengingum. Nú hefur ríkisvaldið sýnt lit í stuðningi við þetta verkefni, sem er viðurkenning á stöðunni, en betur má ef duga skal og því verður vonandi um frekari stuðning að ræða á komandi mánuðum og árum.
2. **Öryggismál** hafna hafa sífelld verið til umfjöllunar á vettvangi hafnanna. Þar hefur orðið mikil breyting á síðustu árum ekki síst með tilkomu laga um siglingavernd, en einnig hafa hafnirnar bætt öryggi sitt og skipa með kaupum á sífelld öflugri lóðs- og dráttarbátum. Umfjöllun og úrbætur á sviði öryggismála lýkur hins vegar aldrei og þar eru án vafa verkefni sem kalla á frekari aðgerðir, ekki síst þar sem aukin umferð almennings er um hafnasvæðin m.a. vegna hafsækkinnar ferðaþjónustu. Ein höfn hefur tekið upp vottað öryggisstjórnunarkerfi og þó svo að slíkt sé tímafrekur

og viðamikill ferill þá eru án vafa tækifæri hjá öðrum höfnum að tileinka sér grunnþætti öryggisstjórnunar í auknum mæli.

3. **Fjárhagur hafna** er grunnþáttur í starfsemi hafnanna sem á sinn fasta sess. Þar höfum við séð ýmsar sveiflur í gegnum árin, en síðustu ár hefur hagurinn heldur vænkast þó svo að heildar tekjur hafna séu í raun ótrúlega litlar miðað við mikilvægi málaflokksins. Heildar tekjur árið 2019 voru um 10,5 Ma.kr. og stöðugildi hafnanna um 200 manns. Vandfundinn er samanburður um hvernig tiltölulega fáir nýta jafn hóflegar tekur í jafn mikilvægan málaflokk. Það er því ljóst að fólki sem vinnur að hafnamálum er vel treystandi jafnt á erfiðum tímum sem í góðæri, að sinna samgönguöryggi landsins. Því miður munu tölurnar fyrir árið 2020 líta verr út og þegar öll kurl eru komin til grafar í þeim efnum má sjá hversu stórt högg Covid 19 hefur höggvið í sjóði hafnanna. Gróft metið má reikna með að þar verði um 20 – 25% tekjufall, sem glíma þarf við.
4. **Framlög ríkis til framkvæmda** hafa á síðustu árum verið örlítið vaxandi en eru að jafnaði nú liðlega einn milljarður. Framkvæmda- og viðhaldsþörf hafnanna eru þó mun meiri og áfram verður glímt við ríkisvaldið um framlög til hafna.

Framangreind verkefni má flokka sem fjóra megin hornsteina í starfsemi og umfjöllun hafnanna síðustu ár. Það sem ef til vill hefur skort er aukin umræða um hagnýtingu á mun meiri möguleikum hafnanna í þágu atvinnusköpunar. Þar eru vannýtt tækifæri m.a. á sviði umhverfismála og framleiðslu sem hefur í för með sér lágmarks umhverfisáhrif. Þetta getur verið spennandi vettvangur, sem vert er að skoða og þróa. Í þessu sambandi má til dæmis nefna þróun á rafeldsneyti og móttöku og förgun á sorpi, en eflaust eru tækifærin mun fleiri. Þegar kreppir að er brýnt að leiða hugann að nýjum tækifærum og þau orð laukrétt, að þegar birtir til þá má fyrst sjá það á vettvangi hafna.

Til þess að ná árangri þurfum við hins vegar að skipuleggja hafnarstarfsemina á Íslandi sem eina heild með það að markmiði að á hverju landshorni verði bestu kostir nýttir markvisst og uppbygging hafnanna miðuð við arðbær og atvinnuskapandi verkefni. Það hefur verið, er og verður mikilvægt verkefni að styrkja stöðu hafnanna innan samgöngukerfis landsins, auka skilning á mikilvægi þeirra og skapa þeim þau starfsskilyrði að þar megi áfram þróast fjölbreytt thafna og atvinnulíf. Sú fullyrðing að þróun efnahags hefjist í höfnunum styðst við þá staðreynd að þegar kreppir að verður þess fyrst vart í flutningum um hafnirnar, en með sama hætti má þar fyrst sjá merki um hagvöxt þegar birtir til. Hafnirnar eru því mikilvægur mælikvarði á hag almennings en ekki síður mikilvæg starfsemi fyrir allan innflutning til landsins og útflutning

þeirra framleiðsluverðmæta sem eru uppistaðan í þjóðartekjum landsins. Hafnafólk vinur því að mikilvægum verkefnum sem varða þjóðina alla án tillits til búsetu. Þetta mikilvægi endurspeglast ekki endilega í áhuga of margra á starfsemi hafnanna, stefnumótun, rekstri og uppbyggingu. Til þess að nýta bestu kosti hafna þarf að beina sjónum í auknum mæli að þróun og nýsköpun á hafnarsvæðum, ekki síst nýsköpun sem byggir á framleiðslu og flutningum. Þess vegna snúast hafnamál ekki um einstakar bryggjur heldur þróun hafnarsvæða, aukið samstarf innan landshluta, tengingu vega við hafnarsvæðin, rýmra regluverk við skipulagningu lóða og hefðbundinna hafnarverkefna.

Tvennt er það sem helst er til umfjöllunar á vettvangi hafnamála. Annars vegar fyrirhuguð breyting á hafnalögum og hins vegar hugmyndir um breytingu á reglugerð um vigtun sjávaraflla. Um þessi málefni skal eftirfarandi sagt:

1. Við samþykkt hafnalaganna árið 2003 voru talsverðar breytingar gerðar á starfsumhverfi hafnanna. Helst skal nefna að hafnirnar voru færðar yfir í virðisaukaskattsumhverfi með sama hætti og almenn fyrirtæki, gjaldskrá hafna var ekki lengur samræmd útgáfa samgönguráðuneytisins heldur lögð í hendur einstakra hafnarsjóða, rekstrarform hafna var skilgreint með fjölbreyttari möguleikum auk fleiri nýmæla sem sett voru í lög. Almenn reynsla af lögunum er góð, en vissulega má finna ákvæði sem reynslan sýnir að megi laga. Í fyrirhuguðu frumvarpi er m.a. kveðið á um:
 - a. Nýtt ákvæði í 17. grein hafnalaga um eldisgjald af eldisfiski, sem er hagsmunamál hafna á Vestfjörðum og Austurlandi.
 - b. Ákvæði um samráð við notendur hafna og heimild til að kæra gjaldskrárákvarðanir hjá höfnum sem falla undir skilgreiningu að vera innan samevrópska flutninganetsins.
 - c. Ákvæði um rafræna vöktun.

Hafnasambandið hefur skilað umsögn sinni um frumvarpsdrögin en næsta skref er væntanlega birting frumvarps sem lagt verður fyrir Alþingi. Án þess að fara sérstaklega yfir umsögn Hafnasambandsins þá er þar óskað eftir ýmsum lagfæringum og skoðunum á einstökum ákvæðum. Annars vegar þarf að skýra ákvæðið um eldisgjald betur og hins vegar að rýna fyrirhuguð ákvæði sem tengjast samevrópska flutninganetinu þannig að ekki verði gengið óþarflega langt í löggjöf hvað þetta varðar. Hafa þarf í huga að ákvæði reglugerðar ESB um þjonustu í höfnum nr. 352 frá 2017 gerir aðildarlöndum og EES löndum tækifæri á svigrúmi til útfærslu.

Það sem hins vegar megin máli skiptir er að Hafnasamband Íslands telur mikilvægt aðfara í heildar skoðun á hafnalögunum m.a. með það í huga að færa inn í lög ákvæði sem sárlega vantar. Þar má sem dæmi nefna

skilgreiningu á hafnsöguþjónustu, skilgreiningu á valdheimildum á hafnarsvæði á sjó, upp færslu á ákvæði um farþegagjald, en einnig er bent á ákvæði sem varða önnur sérlög svo sem um lögskráningu áhafna á lóðs- og dráttarbáta, sem í dag svarar ekki kalli tímans og ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum og Viðauka I um dýpkun í höfnum. Það er því ýmislegt sem kallar á lagabreytingar í þágu hafnanna of vonandi að þar hafist árangur sem erfiði.

2. Hitt atriðið sem skal nefna er fyrirhuguð breyting á reglugerð um vigtun sjávarafla. Hið einfalda verkefni að vigta fisk er nú að verða umfangsmikið eftirlitapparat í höndum stjórnáslunnar á kostnað hafnanna. Hafnasambandið hefur sent frá sér óvenju harða umsögn þar sem fyrirhugaðri reglugerð er mótmælt m.a. á þeim forsendum að farið sé framhjá samstarfsyfirlýsingu Hafnasambandsins og Fiskistofu um samráð og úrlausn umsaminna verkefna, gert sé ráð fyrir verulega auknum verkefnum hafnanna við eftirlit og framkvæmd vigtunar sem kallar á aukinn fjölda starfsmanna og loks gerð krafa um talsverða fjárfestingu í myndavélakerfum sem kalla á verulegan stofnkostnað og aukinn rekstur. Þessi framganga stjórnvalda er ekki ásættanleg og vonandi að málið verði tekið upp með formlegum hætti áður en skrifað verður undir verulega íþyngjandi reglugerð, sem ætlað er að leysa vandamál ríkisins á kostnað hafnanna.

Því miður hefur sú þróun ágerst að reglusmíð gengur sífelld lengra í kröfum sem fremur eru til þess fallnar að tefja sjálfsagðar og nauðsynlegar framkvæmdir og auka kostnað við eftirlit sem efast má um að skili sérstökum árangri miðað við tilkostnað. Stjórnvöld og stofnanir ættu því að horfa í auknum mæli á heildar áhrif reglusetningar og tilgang hennar og hafa í huga að óþarfar kvaðir taka tíma, orku og fjármuni frá áhugaverðari verkefnum sem leitt geta af sér hagvöxt og aukin umsvif. Þetta má m.a. sjá í gölluðu regluverki um mat á umhverfisáhrifum mismunandi skipulagsgerða og framkvæmda, heimildum hafna til að sinna nauðsynlegum og eðlilegum öryggismálum vegna dýpkunar, tímafreku og flóknu ferli við breytingu skipulags, óskilvirku og skipulagslausu umsagnarferli vegna einstakra leyfisveitinga, tilfærslu eftirlitsverkefna m.a. frá Fiskistofu til starfsmanna hafna svo nokkur dæmi séu nefnd. Samhliða þessu er síðan sú þróun áberandi í hverju regluverki eru boðuð hörð viðurlög ef útaf er brugðið. Þegar auknar skyldur eru lagðar á hafnirnar verður fámennum hópi minna úr verki en skyldi á sviði nýsköpunar, þróunar og jákvæðrar uppbyggingar, sem almennt er til þess fallið að koma samfélaginu til góða.

Á sviði þróunar og nýsköpunar liggja ýmis tækifæri sem sterkara hafnasamfélag og aukinn áhugi á hafnamálum hefur burði til að skila af sér enn mikilvægari starfsemi hafnanna, auknum áhuga og öflugra athafnalífi. Þetta má m.a. sjá í fullvinnslu sjávarafla, rannsóknum og þróun á heilsueflandi sjávarfangi, möguleika á nýtingu orku til framleiðslu á umhverfisvænna eldsneyti en jarðefnaeldsneyti, endurvinnslu á úrgangi og fleira. Án vafa eru hafnirnar góður vettvangur til að búa slíkum verkefnum hreiður.

Það einkennir hafnir að grunnstarfsemi þeirra er móttaka og þjónusta við skip, en í baklandi þeirra er fjölbreyttur vettvangur fyrirtækja, sem byggja starfsemi sína á nálægð við höfn. Fyrirtæki í framleiðslu, flutningum á sjó og landi, útgerðir, ferðaþjónusta og jafnvel menningarstofnanir sjá hag sínum best borgið að njóta nálægðar við höfn og því er faðmur hafnanna stór og í mörg horn að líta. Sem betur fer búa hafnirnar að harðsnúnu liði, sem í raun hefur náð ótrúlega góðum árangri á liðnum árum og áratugum. Þar hafa skipst á skin og skúrir, en áhugi á verkefnum líðandi stundar ávallt skilað góðum árangri.

Ágæta fundarfólk!

Undirritaður hefur verið hafnarstjóri frá árinu 1987. Fyrst á Akranesi sem bæjar- og hafnarstjóri, en frá árinu 2005 sem hafnarstjóri Faxaflóahafna. Þessum starfstitli fylgdi eftirsóknarverð þátttaka í starfi hafnasambandsins – fyrst Hafnasambands sveitarfélaga og síðar Hafnasambands Íslands. Þar var undirritaður varamaður í stjórn frá 1987-1994, en í stjórn frá 1994 – 2004 og síðan formaður stjórnar frá þeim tíma til þessa fundar. Þessi tími hefur verið einstaklega skemmtilegur – einkum vegna samskipta við allt það góða fólk sem unnið hefur að málefnum hafnanna. Sérhver samverustund hefur verið einstaklega gefandi og flestar – ef ekki allar - varðaðar skemmtilegum viðburðum og sögum. Nú skilja leiði – því miður á fundi þar sem ekki er tækifæri til fallegrar samveru með tilheyrandi og hefðbundinni gleðistund. Það er því tímabært og fullt tilefni til að þakka fyrir liðnar stundir um leið og hafnafólk er hvatt til dáða og óskað velfarnaðar á komandi árum.

Ég segi 42. Hafnasambandsþing sett.

Gísli Gíslason, fyrrverandi hafnarstjóri og
formaður stjórnar
Hafnasambands Íslands.