



Sundahöfn

Starfsumhverfi og breytingar til framtíðar

Ráðgjafarsvið KPMG

—
Október 2018



Hugtök og skammstafanir

DWT	Deadweight Tonage – (þyngd í tonnum)
MSC	Mediterranean Shipping Company – (næst stærsta gámaútgerð í heimi)
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit - (20 feta gámaeiningar). TEU er mælieining, meðal annars til að sýna flutnings getu gámaskips eða geymslurými gámaafgreiðslu. Ein TEU = gámur sem er 20 fet á lengd, 8 fet á breidd og 8½ fet á hæð að ytri málum
THC	Terminal Handling Charges - (upp- og útskipun gáma)
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
IMO	International Maritime Organization
LNG	Fljótandi gas - (Liquefied natural gas)
AEO	Authorised Economic Operator
VLF	Verg landsframleiðsla
QGC	Quay-side Gantry Cranes – (gálgakranar á hafnarbakka)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development

Efnisyfirlit

	Síða	Tengiliður KPMG vegna úttekta þessarar
Inngangur og samantekt niðurstaðna	4	Steinþór Pálsson Ráðgjafarsvið Partner
Þróun vöruflutninga	9	KPMG ehf. steinthorpalsson@kpmg.is
Starfsumhverfi Sundahafnar	20	
Breytingar til framtíðar	28	

Fyrirvari

Úttektin er unnin fyrir Faxaflóahafnir og byggir meðal annars á gögnum frá Hagstofu Íslands, upplýsingum frá Faxaflóahöfnum sem og erlendum skýrslum um úttekt á sambærilegu málefni. KPMG hefur ekki kannað sérstaklega áreiðanleika þeirra upplýsinga t.a.m. með framkvæmd áreiðanleikakönnunar, en varað er við að niðurstaða slíkar könnunar gæti leitt til þess að undirliggjandi gögn eða mat á þeim breytist og þar af leiðandi niðurstöður KPMG. Af þeim sökum getur KPMG ekki ábyrgst nákvæmni eða áreiðanleika þeirra upplýsinga sem hér koma fram né að þær séu tæmandi. Gert er ráð fyrir að lesendur rýni í þessi gögn og annað það er liggur til grundvallar niðurstöðum KPMG.

KPMG ber ekki ábyrgð á að uppfæra efni og niðurstöður samantektarinnar í tengslum við atburði eða upplýsingar sem kunna að koma síðar fram.

KPMG ber enga ábyrgð á ákvörðunum sem kunna að vera teknar eru á grundvelli þessarar samantektar.

KPMG er ekki háð árangurstengdri þóknun við vinnslu þessa verkefnis og eru starfsmenn KPMG sem að verkefninu koma á engan hátt fjárhagslega háðir niðurstöðu þess.



Inngangur og samantekt niðurstaðna

Inngangur

Bakgrunnur

Sundahöfn í Reykjavík er stærsta gámahöfn landsins og í eigu Faxaflóahafna. Höfnin merkir nú mikla og aukna eftirspurn eftir aðstöðu á hafnarsvæðinu og langt umfram það svæði sem hún hefur úr að spila. Því þarf að leggja mat á hvernig hægt er að koma til móts við þessar þarfir með sem bestum hætti í framtíðinni.

Líkt og með aðrar innviðaf framkvæmdir verða ákvarðanir sem þeim tengjast að byggjast á langtímasýn fremur en skemmri tíma sjónarmiðum. Líta þarf meðal annars til fjárhagslegra, samfélagslegra og umhverfislegra þátta og þróun þeirra til framtíðar. Til að auðvelda slíka stefnumótun hjá Faxaflóahöfnum var ráðgjafarsviði KPMG falið að gera greiningu á líklegri þróun á flutningum til og frá Íslandi og tækifærum Sundahafnar til að mæta slíkri þörf í framtíðinni.

Verkefnið

Markmið með greiningunni er meðal annars að svara þeim spurningum sem settar eru fram í boxinu hér til hliðar.

Gagnasöfnun og viðtöl

Til grundvallar vinnu sinni lagði KPMG erlendar skýrslur, tölfraðileg gögn auk viðtala við hagsmunaaðila. Rætt var við fulltrúa frá Faxaflóahöfnum, Tollstjóra, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu, Samkeppniseftirlitinu og skipafélögum.

Við gagnasöfnun var unnið með gögn frá Eurostat, UNCTAD, OECD ásamt skýrslu ráðgjafarfyrirtækisins Drewry. Einnig var rýnt í innlendar og erlendar greinar/skýrslur um hafnir og hafntengda starfsemi.

Hver líkleg þróun á vöruflutningum verður með tilliti til:

- Helstu áhrifaþátta í þróun alþjóðlegra skipaflutninga og tengdrar hafnastarfsemi.
- Magns gámaflutninga á norðanverðu Atlantshafi næstu árin og áratugi.
- Magns vöruflutninga til og frá Íslandi næstu árin og áratugi og þá sérstaklega um Sundahöfn.

Hvaða áhrif þessi þróun og mögulega breytt lagaumhverfi er líklegt til að hafa á starfsumhverfi Sundahafnar með áherslu á eftirfarandi þætti:

- Veltu- og afhendingarhraða vöru um hafnarsvæðið í framtíðinni.
- Þarfar fyrir lagerhald á hafnarsvæðum og geymslu á ótollafgreiddri vöru um langan tíma.
- Nýtingu lands og húseigna svo sem með bættum tækjakosti við flutninga og vörumeðhöndlun.
- Staðsetningu Sundahafnar með tilliti til flutninga um vegakerfið og hvort önnur staðsetning aðalhafnar höfuðborgarsvæðisins væri heppilegri.

Hvaða breytinga væri rétt að stefna að í framtíðinni með tilliti til:

- Viðskiptalíkans hafnarinnar í ljósi ofangreindra þátta auk þróunar í laga- og reglugerðar umhverfi.
- Skipulags í Sundahöfn (eða öðrum stöðum ef við á) þannig að þörfum í framtíð verði mætt á sem bestan hátt.
- Tímalengdar sem slíkar aðgerðir gætu mætt þörfum í Sundahöfn.

Lykilályktanir

Nægt landsvæði

Landsvæði í Sundahöfn virðist nægjanlegt til að mæta þörfum fyrir gámahöfn í marga áratugi ef rétt er á málum haldið. Fjárfesting í tækni í framtíð og skilvirkt rekstrarfyrirkomulag styður við þá sýn. Önnur starfsemi en gámaafgreiðsla og aðstaða fyrir skemmtiferðaskip verði víkjandi á svæðinu.

Bættar samgöngur á landi

Öflugri samgöngur á landi eru nauðsynlegar fyrir starfsemi hafnarinnar í framtíð. Ákveða þarf meðal annars legu Sundabrautar og um leið að landnýting verði hagkvæm og að samliggjandi gámasvæði verði sem stærst. Í því sambandi er spurning hvort lega Sundabrautar eigi til dæmis að vera í framhaldi af Holtavegi eða vestur af lykil hafnarsvæði.

Samliggjandi gámasvæði

Landsvæði, það er hafnarbakki og gámavellir, í Sundahöfn verði eitt samliggjandi svæði en vöruhús og geymsla á vörum utan þess svæðis. Samningar verði teknir upp við núverandi leiguaðila áður en nýju svæði verði ráðstafað og þá hugað að kvöðum er tryggja sveigjanleika og nægjanlegt rými fyrir gámahöfn til framtíðar.

Framtíðarrekstur gámahafnar

Móta þarf og ákveða hvernig framtíðarrekstri verði best háttað á gámahöfn. Þar koma ýmsar leiðir til greina sem þarf að rýna vel, til dæmis hvort rekstur á fleiri en einni hendi sé hagfelldur eða hvort hagkvæmara er að einn aðili reki gámahöfn og þá undir stífum kröfum, öflugum eftirliti og tekjumörkum.

Helstu niðurstöður

Staðan

- Sundahöfn er ein af lykilhöfnum landsins, stærsta gámahöfnin og öll stærri skemmtiferðaskip sem koma til Reykjavíkur leggjast þar að bryggju.
- Faxaflóahafnir er landeigandi og leigir út aðstöðu fyrir flutningsaðila og hafnsækna starfsemi. Faxaflóahafnir sjá því ekki um að ferma og afferma skip heldur er það að mestu í höndum stóru skipafélaganna tveggja, Eimskip og Samskip.
- Höfnin merkir nú mikla og aukna eftirspurn eftir lóðum á hafnarsvæðinu og langt umfram það svæði sem höfnin hefur úr að spila.
- Staðsetning fyrirhugaðrar Sundabrautar er háð óvissu og getur mögulega skert hafnarsvæðið. Á sama tíma er mikilvægt að tryggja uppbyggingu samgangna og umferðartengingar fyrir vöruflutninga til og frá dreifingaraðilum, vöruhúsum og viðskiptavinum.
- Mikil fjárfesting liggur í Sundahöfn. Ekki er búið að skipuleggja og/eða ráðstafa öllu hafnarsvæðinu auk þess sem fyrirhugaðar eru frekari landfyllingar. Slíkt skapar tækifæri til að móta svæðið með langtímahagsmunum að leiðarljósi.
- Innflutningur til landsins fer að mestu um Sundahöfn en útflutningur dreifist mun meira á aðrar hafnir sem meðal annars hefur í för með ójafnvægi vegna inn- og útflutnings.

Framtíðin

- Hlutverk Sundahafnar þarf að vera vel skilgreint með áherslu á gámahöfn og aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip en önnur starfsemi verði víkjandi á svæðinu.

- Gámaflutningar munu vaxa í framtíð í takt við þróun þjóðarbúsins. Nýta þarf svæðið vel til að mæta vaxandi umsvifum í framtíð svo sem með áherslu á aukinn veltuhraða vöru og gáma á gámaöllum í nánd við hafnarbakka.
- Til að mæta vaxandi umsvifum þarf gott skipulag gámahafnar og sívaxandi fjárfestingu í tækni auk öflugra vegasamgangna við svæðið.
- Í tollamálum er unnið alþjóðlega að því að auka öryggi og skilvirkni flutninga og viðskipta og flýta tollafgreiðslu í höfnum. Þannig þekkest að frísvæði eru byggð inn í landi til að skapa aukið rými á hafnarsvæði.
- Upplýsingatækni skiptir miklu í stýringu á hafnastarfseminni og í allri virðiskeðjunni sem tengist henni. Netöryggismál eru þar mjög mikilvæg auk þess sem ný tækni eins og „blockchain“ getur hugsanlega skipað mikilvægan sess í þróun til framtíðar.
- Umhverfisverndarsjónarmið og kröfur almennings eru vaxandi varðandi borgargæði og nærsvæði, svo sem losun gróðurhúsalofttegunda og loftmengandi efna, kjölvatn, olíumengun, hávaða og umferð.
- Krafa er um að hafnir mæti umhverfisverndar-sjónarmiðum, séu hagkvæmar og skilvirkar og styðji þannig almennt við að landnýting sé hagkvæm og samkeppnishæfni tryggð. Faxaflóahafnir og yfirvöld eiga að hafa skoðun á og fylgja eftir slíkum þáttum.
- Regluverk og löggjöf mun væntanlega, meðal annars vegna samkeppnissjónarmiða, gera ríkari kröfu um gagnsæi varðandi fjárhagslegar upplýsingar um starfsemi í lykil höfnum.

Helstu niðurstöður

Þættir til skoðunar

- Starfsemi hafna og tengdra innviða kallar á töluverðar fjárfestingar til að mæta kröfum í framtíð og því mikilvægt að öll skref séu vel ígrunduð.
- Fastsetja þarf staðsetningu Sundabrautar til að minnka óvissu og fara í þá uppbyggingu á næstu árum. Á sama hátt þarf að huga að öllum samgöngum á landi þannig að hægt verði að skipuleggja hafnarsvæðið við Sundahöfn og byggja það upp til að mæta kröfum til lengri tíma.
- Samhliða mótun skipulags á hafnarsvæðinu þar sem markað verði stórt samliggjandi svæði til að hagkvæm gámaafgreiðsla geti byggst upp væri rétt að fara í samningaviðræður við stærstu leiguaðila hafnarsvæðisins um breytingar á samningum þannig að uppbygging styðji við og hindri ekki framtíðarþróun hafnarinnar.
- Upplýsingar um veltu- og afhendingarhraða vöru og í samanburði við erlendar hafnir eru ekki aðgengilegar. Tryggja þarf betri skráningu gagna um veltuhraða gáma til að hægt sé að meta afkastagetu hafnar til að tryggja aukna skilvirkni og skipulag á svæðinu.
- Sökum smæðar markaðarins má eiga von á að samkeppnisumhverfið verði áfram brothætt. Erlendis þekktist að óháð þjónustufyrirtæki sjái um hafnarafgreiðslu og starfa undir eftirliti með það að markmiði að nýta fjárfestingu sem best og hlúa að samkeppni í skipaflutningum.
- Mikilvægt er að stefnumótunarvinna um skipulag hafnarsvæðis verði með þátttöku allra helstu hagaðila.
- Með því að byggja upp í markvissum skrefum vel skipulagða og tæknivædda gámahöfn og með viðeiganda samgöngutengingum væri hægt að taka í gegnum Sundahöfn mun meira magn en nú er og þannig nýta höfnina um mjög langa framtíð, sbr. útreikninga á síðu 27.



Þróun vöruflytninga

Þróun gámaflutninga

Þróun gámaflutninga

Góðar og skilvirkar flutningaleiðir styðja við hagsæld og skipta verulegu máli í heimsviðskiptum. Eftirspurn eftir skipaflutningum ræðst að stórum hluta af þróun hagkerfa heimsins og er jákvæð fylgni við þróun landsframléiðslu. Á heimsvísu standa skipaflutningar á bak við 80% af flutningsmagni á vörum og 70% af virði. Árið 2016 áætluðu Sameinuðu þjóðirnar að alþjóðlegir flutningar og tryggingar kosti þjóðir heims að meðaltali um 15% af virði innflutnings.

Mesta hlutfallslega aukning í flutningsmagni í heiminum á undanförunum árum er í gámaflutningum. Reiknað er með að svo verði áfram. Áætlað er að árlegur heimsvöxtur í skipaflutningum til 2022 verði 3,2%. Um fjórðungur af gámaflutningum á heimsvísu eru tómir gámar.

Ákveðin samþjöppun hefur átt sér stað alþjóðlega hjá gámaskipafélögum, þau stækkað og aukið samstarf sín á milli, meðal annars til að mæta rekstraráskorunum í kjölfar kreppunnar 2008, svo sem vegna lækkandi verða og offramboðs í flutningsgetu.

Þróunin er í átt að stærri gámaskipum og sigla alstærstu skipin á megin flutningaleiðum um heiminn en minni skip, sem einnig hafa farið stækkandi, sjá um flutningaleiðir þar fyrir utan. Þá er einnig þróun í átt að umhverfisvænni skipum og er mesta aukning í nýsmíði skipa er ganga fyrir fljótandi gasi (LNG - Liquefied natural gas) og er hlutfall slíkra skipa í smíðum nú um 13,5% samanborið við um 2% á árunum 2002-2013.

Heimsmarkaður með gámaflutninga

Gámaflutningar á skipum milli landa (milljón TEU)			
	2014	2015	2016
Afríka	28,0	28,1	27,9
Asía	429,6	439,6	446,8
Ameríka (annað)	45,6	45,8	45,9
Evrópa	109,0	108,4	113,8
Norður-Ameríka	51,7	53,7	54,1
Eyjaálf	11,0	11,1	11,1
Heild	674,9	686,7	699,6
<i>Breyting milli ára</i>	<i>5,70%</i>	<i>1,70%</i>	<i>1,90%</i>

Heimild: UNCTAD – Review of Maritime Transport

Eins og sést í töflunni hér að ofan þá fer langstærsti hluti flutninga í gegnum Asíu eða um 64%, þar á eftir kemur Evrópa með 16%. Önnur svæði eru á bilinu 2-8%.

Hlutdeild hafna Faxaflóahafna af heildar gámaflutningum í heiminum (í fjölda 20 feta gámaeininga – TEU) er 0,04%.

Helstu áhrifapættir

Spá um framboð og eftirspurn

Alþjóðlega ráðgjafarfyrtækið Drewry sem sérhæfir sig í rannsóknum á flutningum hefur gert spá um framboð og eftirspurn fyrir alþjóðlegan gámamarkaði fyrir árin 2017-2021. Þar er gert fyrir að heildarmagn sem fari um hafnir aukist um 2,7% á meðan afkastageta hafnanna muni aukast um 4,0%. Því er gert ráð fyrir að nýtingarhlutfall hafnarsvæða aukist í nánustu framtíð.

Spá um framboð og eftirspurn fyrir alþjóðlegan gámamarkað (milljón TEU)							
	Raun		Spátímabil				Meðalvöxtur 2016-2021
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Afköst	699	728	753	784	817	851	4,0%
Magn	1.053	1.089	1.133	1.160	1.188	1.201	2,7%
Nýting	66,4%	66,8%	66,5%	67,6%	68,8%	70,9%	

Heimild: Global container Terminal Operators Annual Review and Forecast (Drewry Maritime Research)

Starfsumhverfi

Alþjóðleg sérhæfð rekstrarfyrtæki sjá í vaxandi mæli um rekstur hafna og er hlutdeild þeirra nú 65%, en 18% í höndum annarra einkaaðila og 19% hjá opinberum aðilum. Góðir stjórnarhættir, þar með talið eftirlit, þátttaka einkaaðila í rekstri og áhersla á samkeppni, hefur verið leiðarstef í þróun á rekstri hafna. Víða eru opinberir aðilar sem eiga aðstöðu en leigja hana út í ákveðinn tíma. Nánar er fjallað um mismunandi tegundir og rekstrarform hafna síðar í þessum kafla.

Sambjörpun hefur valdið ákveðnum áhyggjum um að fákeppni geti myndast og um leið hafa kröfur um gagnsæi til dæmis í starfsemi lykil hafna aukist þar sem rekstraraðilar þar sem fákeppni ríkir þurfa að birta ítarlegar upplýsingar úr rekstrinum.

Í næsta kafla er nánar fjallað um nýja Evrópureglugerð (Regulation EU 2017/352) sem tekin verður inn í EES samninginn á næstu árum.

Í tollamálum er unnið alþjóðlega að því að auka öryggi og skilvirkni flutninga og viðskipta með meðal annars AEO (Authorised Economic Operator) vottun sem flýtir fyrir og einfaldar tollafgreiðslu í inn- og útflutningi.

Kröfur eru um að hafnir séu hagkvæmar og skilvirkar, kostnaður lækki og hraði sé mikill í afgreiðslu og styðji þannig almennt við samkeppnishæfni og þróun viðskipta svo sem aukin netviðskipti. Jafnframt er aukin krafa um þjónustu og áreiðanleika, öryggismál, umhverfismál hagfellda landnotkun og aðra samfélagslega þætti sem meðal annars styðja við heimsmarkmið um sjálfbæra þróun. Verðlagning getur haft áhrif á starfsemi og þörf fyrir landrymi hafna svo sem ef hún er nýtt til að auka veltuhraða gáma. Miklar fjárfestingar og kostnaður fylgir starfsemi hafna og því þarf að huga vel að öllu flæði til að nýting verði hagkvæm.

Heimild: UNCTAD – Review of Maritime Transport (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Helstu áhrifapættir

Umhverfi gámahafna

Hagkvæmar gámahafnir eru sérhæfðar og eru helstu hlutar þeirra eftirfarandi:

- Hafnarbakki með viðeigandi sjávardýpt auk þjónustu lóða og dráttarbáta ef þarf
- Kranar á hafnarbakka til að ferma og afferma skip
- Gámavellir – skammtímasvæði fyrir gáma og sem í vaxandi mæli eru með róbótum sem færa gáma til og frá krönum á hafnarbakka og landflutningsfarartækjum sem koma á móttökusvæði og raða þeim upp á biðsvæði þar á milli
- Móttökusvæði sem tengist öflugum samgöngum á landi

Geymsla á vörum er fyrir utan hið skilgreinda gámahafnarsvæði. Tengingar við aðra samgönguinnviði skipta þar miklu og slík svæði geta verið utan eða í útjaðri borga og í nálægð við flugvelli eða hjá eigendum á öðrum stöðum. Með því er dregið úr landnotkun við höfnina þar sem eftirspurnin er hvað mest.

Vaxandi borgir og íbúðabyggð, samfélagsviðhorf og breytt og vaxandi hafnsækin starfsemi í og við borgir er í hættu á að lenda í ákveðnum núningi. Hafnir þarf að skipuleggja til langs tíma þar sem tekið er á heildarhagsmunum í samráði allra helstu hagaðila, þar með talið almenning – og með skilgreindum framkvæmdaáföngum þar sem stefnan og framkvæmdir eru yfirfarin með reglubundnum hætti þannig að þær taki mið af þróuninni. Söfnun og uppbygging góðra og aðgengilegra gagna um flutninga innanlands og til og frá landi um hafnir, flugvelli og vegi á landsvísu og áhrif þeirra skipta miklu til að móta heildstæða og skilvirka stefnu.

Upplýsingatækni

Upplýsingatækni skiptir miklu í stýringu á hafnastarfseminni og í allri virðiskeðjunni sem tengist henni. Netöryggismál eru þar mjög mikilvæg auk þess sem ný tækni eins og „blockchain“ getur hugsanlega skipað mikilvægan sess í þróun til framtíðar.

Fjárfesting

Starfsemi hafna og tengdra innviða kalla á töluverðar fjárfestingar til að mæta kröfum í framtíð. Stærri krana þarf fyrir stærri skip og öfluga hafnarbakka fyrir kranana til að standa á, umhverfismál kalla meðal annars á aðgengi að umhverfisvænum orkugjöfum fyrir skip í lykil höfnum, eins og rafmagn og LNG tanka (Directive 2014/94/EU), krafa um aukna skilvirkni og betri landnýtingu getur kallað á aðrar fjárfestingar eins og róbóta á gámavöllum o.s.frv. Mikilvægt er að huga vel að því að fjárfesta ekki of mikið eða of fljótt eða hvernig þörfum er mætt til að tryggja hagkvæmni og arðsemi fjárfestinga.

Flutningsmagn 2016

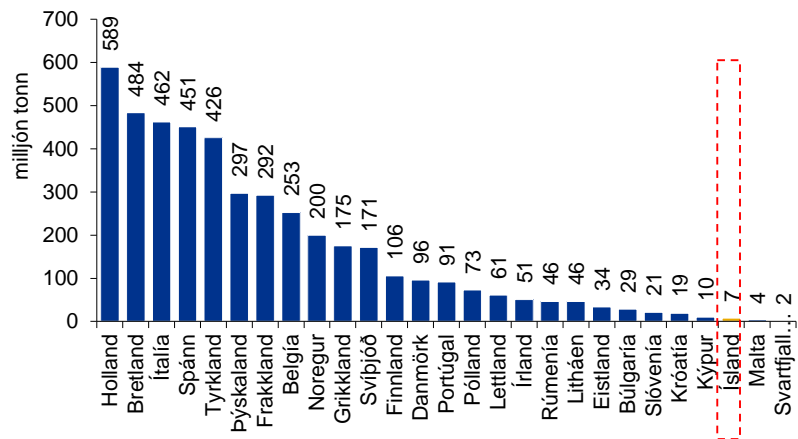
Flutningsmagn á sjó 2016

Samkvæmt upplýsingum frá gagnaveitu Eurostat nam heildarumfang hafna á evrópska efnahagssvæðinu alls um 4.068 milljónum tonna árið 2016 sem var 0,7% aukning frá fyrra ári.

Holland var stærsta sjóflutningalandið í Evrópu árið 2016 en um landið fóru alls 589 milljón tonn. Löndin sem koma þar á eftir eru Bretland, Ítalía, Spánn og Tyrkland með á bilinu 426-484 milljón tonn. Alls nam umfang þessara fimm landa um 60% á árinu 2016.

Hlutfall Íslands af flutningsmagni nemur um 0,18% eða 7 milljón tonn byggt á tölum frá Eurostat.

Flutt magn á sjó árið 2016



Heimild: Eurostat

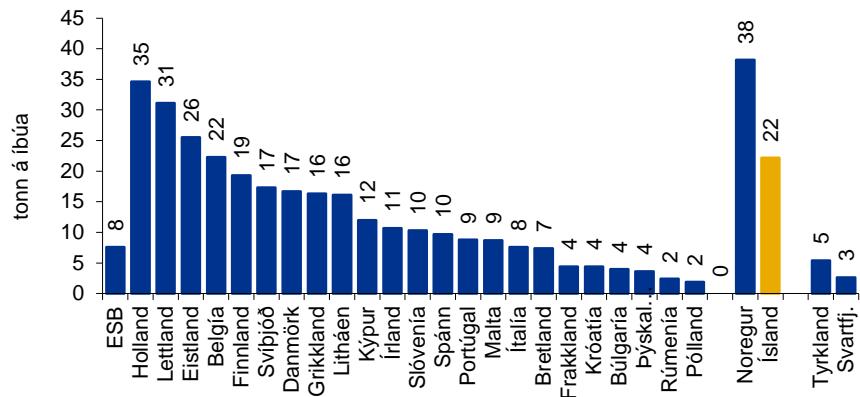
Flutningsmagn á hvern íbúa

Noregur er með mestu flutninga á hvern íbúa samkvæmt upplýsingum frá Eurostat eða sem nemur 38,2 tonnum á hvern íbúa.

Ísland er í sjötta sæti með 22,2 tonn á hvern íbúa sem er rétt á eftir Eistlandi og Belgíu.

Meðaltali í ESB löndunum í heild nemur um 7,6 tonnum á hvern íbúa.

Flutningsþyngd á hvern íbúa árið 2016



Heimild: Eurostat

Samspil flutninga við hagvöxt

Heimsmarkaður

Flutt magn í heiminum jókst að jafnaði um 3,0% á árabílinu 1974-2014, eins og sjá má á myndinni frá UNCTAD hér til hliðar.

UNCTAD gerir ráð fyrir að flutningsmagn á alþjóðavísu muni aukast um 3,2% að jafnaði á ári á tímabilinu 2017-2022.

Það eru ýmsir þættir sem geta haft áhrif á þróun alþjóðlegra flutninga. Hagvöxtur og sveiflur hafa þar töluverð áhrif og þá má nefna þætti eins viðskiptastríð og tolla. Þá getur Brexit haft áhrif á flutninga til og frá Bretlandi til skamms tíma ef ekki verður búið að ganga frá viðeigandi samningum í tíma. Mikið af útflutningi frá Íslandi fer til hafna í Bretlandi og því getur það einnig haft áhrif hér á landi.

Flutningsmagn á Íslandi

Á tímabilinu 2005-2017 jókst árlegt flutningsmagn að jafnaði um 4,0% fyrir utan árin 2008-2010 þegar árlegt flutningsmagn dróst saman um 15%.

Á árinu 2017 jókst flutningsmagn um 4,8% sem er sambærilegt við árin 2015 og 2016.

Þróun hagvaxtar hefur verið með svipuðu sniði og var hann um 4,4% á árunum 2005-2017 fyrir utan árin 2008-2010 þegar hagvöxtur var neikvæður um 2,8% að jafnaði.

Á árinu 2017 nam hagvöxtur um 3,6% sem er lækkun frá fyrra ári þegar hann nam 7,5%.

Af þessu má sjá að þróun flutningsmagns og hagvöxtur haldast vel í hendur.

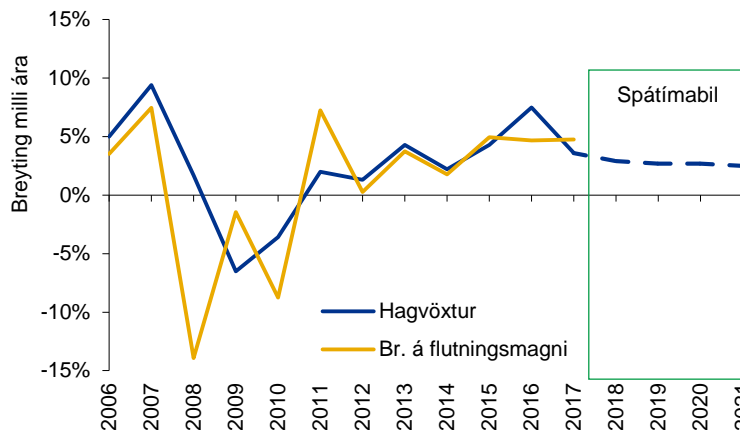
Heimild: UNCTAD – Review of Maritime Transport (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Heimspróun á flutningsmagni



Heimild: UNCTAD – Review of Maritime Transport (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Samspil hagvaxtar og flutninga til og frá Íslandi



Heimild: Hagstofa Íslands og heimasíða Faxaflóahafna (www.faxaflaoahafnir.is/english-skip-flutningar-og-afli/)

Flutningar um hafnir Faxaflóahafna

Vísitala innflutningsafurða

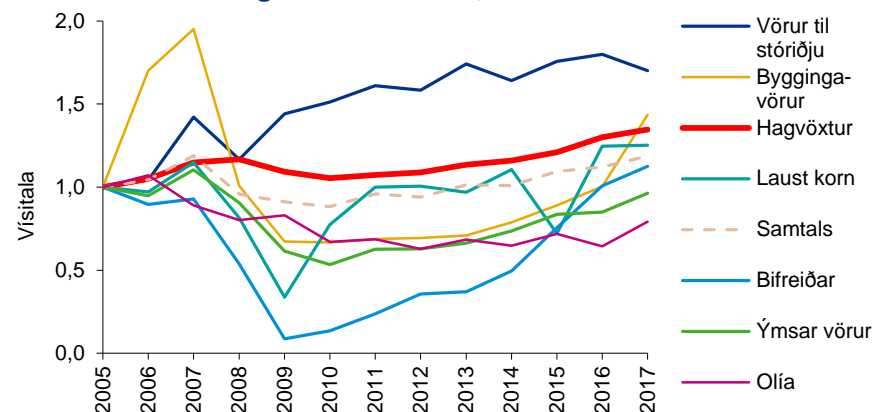
Sundahöfn er að stórum hluta innflutningshöfn en þaðan eru þó einnig fluttar út fiskafurðir ásamt öðrum íslenskum iðnaðarvarningi. Innflutningur hefur vaxið úr 2,2 milljónum tonna árið 2005 í 2,6 milljónir tonna árið 2017.

Eins og sjá má á línuritinu hér til hliðar er magn innflutnings mjög tengt hagvexti, sér í lagi bifreiðar og byggingarvörur. Þó má greina hægan stöðugan vöxt, sem rímar við þróun annars staðar í heiminum.

Mestur hefur vöxtur verið í vörum til stóriðju sem hefur vaxið úr 0,7 milljónum tonna í 1,2 milljón tonn. Flutningur fyrir stóriðju fer að mestu um Grundartangahöfn sem er í eigu Faxaflóahafna. Einnig hefur flutningur á byggingarvörum og lausu korni vaxið umfram heildarinnflutning.

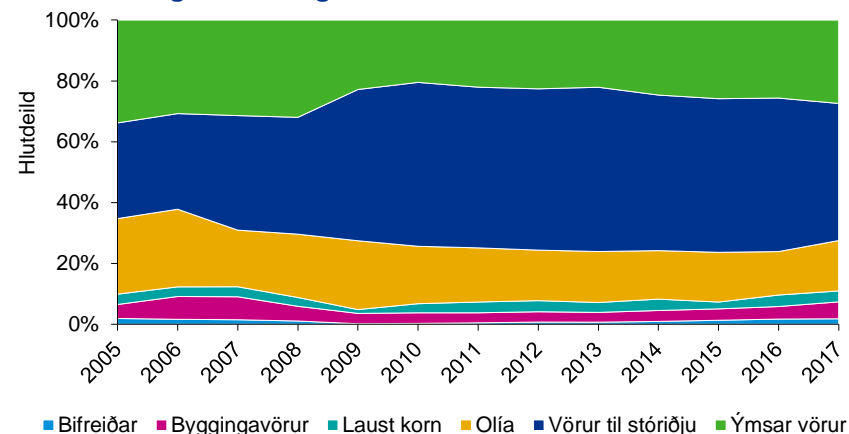
Mest hefur dregið úr innflutningi á olíu eða um 20% en innflutningur á ýmsum vörum hefur nánast staðið í stað.

Vísitala innflutningsafurða frá 2005, 2005=100



Heimild: Heimasíðu Faxaflóahafna (www.faxaflaoahafnir.is/english-skip-flutningar-og-afli/)

Samsetning innflutnings um hafnir Faxaflóa



Heimild: Heimasíðu Faxaflóahafna (www.faxaflaoahafnir.is/english-skip-flutningar-og-afli/)

Þróun gámaumferðar um hafnir Faxaflóahafna

Þróun gámaumferðar

Frá árinu 2005 hefur þróun gámaumferðar verið eins og sjá má á súluritinu hér til hliðar, mæld í TEU. Að jafnaði hefur aukningin verið rúm 2% á ári, sem er lítillega undir þróun vergrar landsframleiðslu (VLF) frá sama tíma. Frá árinu 2010 hefur gámaumferð aukist að jafnaði um 9% á ári sem er töluvert meiri aukning en að jafnaði í heiminum. En frá 2010 hefur verg landsframleiðsla aukist að jafnaði um 4% á ári á föstu verðlagi.

Hlutfall tómrar gáma í TEU hefur aukist nokkuð á tímabilinu. Árið 2010 voru 28% fluttra gámaígilda tóm en árið 2017 var hlutfallið komið í tæp 34%.

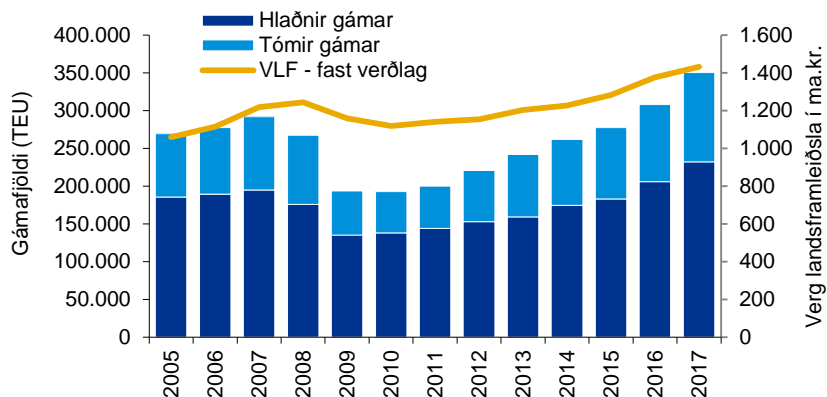
Í úttekt UNCTAD fyrir árið 2016 kemur fram að hlutfall tómrar gámaígilda á heimsvísu var um 24% sem skýrist ef til vill af því að stór hluti útflutnings er í frystigámum sem nýtast illa til innflutnings. Hjá Faxaflóahöfnum er nokkuð meiri fjöldi tómrar gáma heldur en almennt gerist í gámaflutningum.

Skipting gámaumferðar

Skipting gámaumferðar milli Sundahafnar og Grundartanga hefur verið áþekk frá árinu 2012.

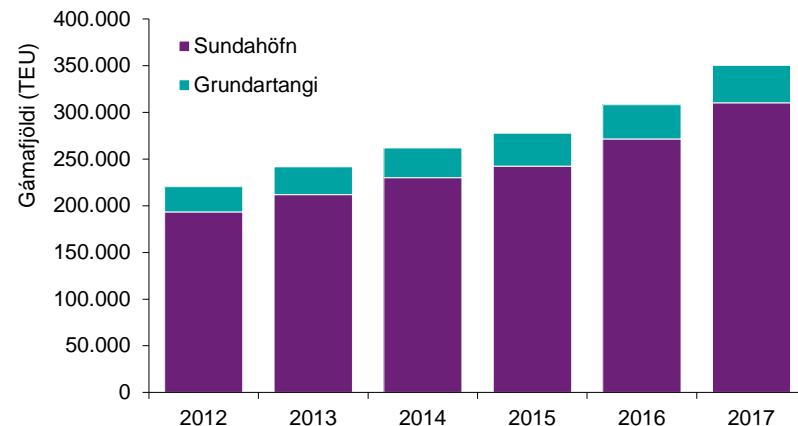
Hlutdeild Sundahafnar hefur verið um 88% að jafnaði á þessu tímabili.

Þróun gámaumferðar um hafnir Faxaflóahafna (í TEU)



Heimild: Faxaflóahafnir

Skipting gámaumferðar um Sundahöfn og Grundartangahöfn



Heimild: Faxaflóahafnir

Heimild: Heimasiða Faxaflóahafna, UNCTAD – Review of Maritime Transport (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Þróun gámaumferðar um hafnir Faxaflóahafna

Þróun gámaumferðar

Gámaumferð um Faxaflóahafnir má flokka í inn- og útflutning, strandflutning ásamt milli- og framhaldsflutningi.

Flutningsmagn í árslok 2017 var það sama og árið 2007 eða sem nemur tæpum 3.700 milljónum tonna.

Samsetning umferðar um Faxaflóahafnir í ársloka 2005 og 2017 má sjá í töflunni hér að neðan.

	2005	2017
Innflutningur	67%	71%
Strandflutningur	13%	2%
Útflutningur	18%	25%
Milli- og framhaldsflutningar	1%	3%

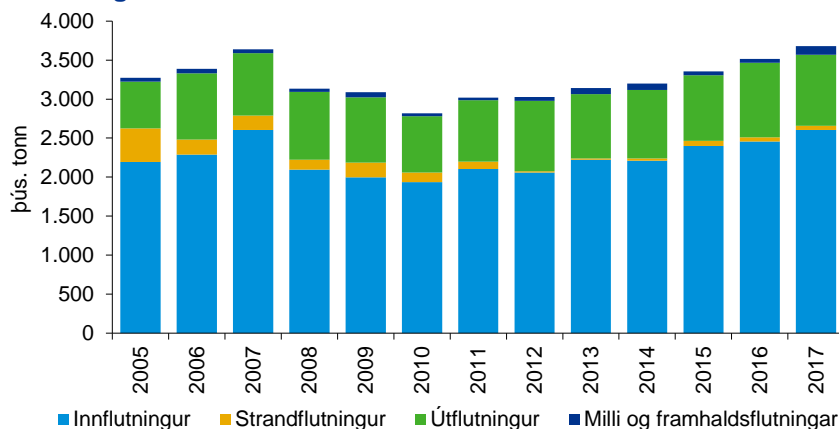
Flutningur um hafnir Faxaflóahafna

Frá árinu 2010 hefur flutningur um Faxaflóahafnir skiptist nokkuð jafnt á milli Reykjavíkur og Grundartanga þar til á árinu 2017 þegar innflutningur jókst í Reykjavík á meðan dró úr innflutningi í Grundartanga.

Umferð um Grundartangahöfn þróast nokkuð eftir umsvifum í stóriðju, þar sem flutningur fyrir stóriðju fer að mestu í gegnum þá höfn.

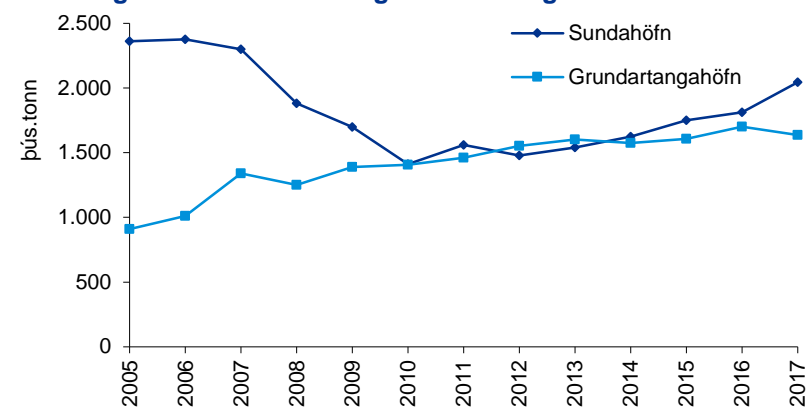
Heimild: Ársreikningar Faxaflóahafna 2005-2017, upplýsingar frá Faxaflóahöfnum

Flutningur um Faxaflóahafnir



Heimild: Faxaflóahafnir

Flutningur um Sundahöfn og Grundartangahöfn



Heimild: Faxaflóahafnir

Þróun gámaumferðar til framtíðar

Gámaumferð

Gámaumferð um Faxaflóahafnir var um 350 þús. TEU í árslok 2017. Þar af voru 310 þús. TEU í Sundahöfn og 40 þús. TEU í Grundartangahöfn.

Til að gera spá um þróun gámaumferðar til framtíðar var tekið tillit til eftirfarandi þátta:

- UNCTAD gerir ráð fyrir að flutningsmagn á alþjóðavísu muni aukast um 3,2% að jafnaði árlega á tímabilinu 2017-2022.
- Í skýrslu Drewry er gert ráð fyrir að þróun til langs tíma geti verið um 2,5% á ári.
- Hagvaxtaspá Hagstofunnar gerir ráð fyrir um 2,7% hagvexti á Íslandi til ársins 2021 en langtímaspáin gerir ráð fyrir 2,5% hagvexti.

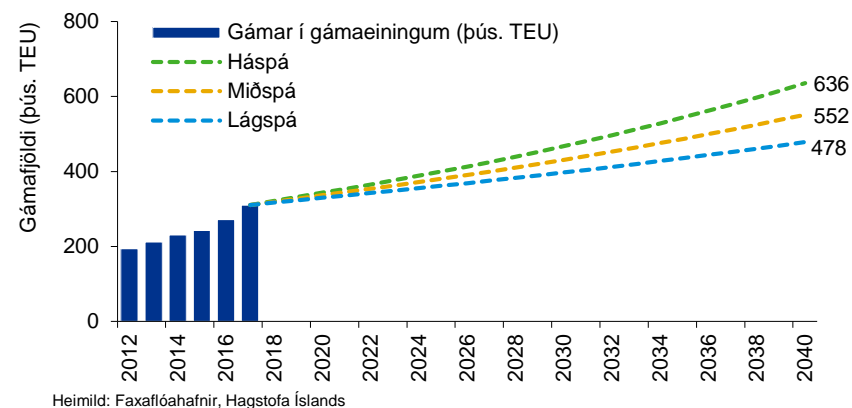
Gerð var grunn sviðsmynd og síðan frávik út frá henni til að fá bil á þróun TEU til ársins 2040 fyrir Sundahöfn. Gert er ráð fyrir að þróunin til lengri tíma verði í samræmi við spá um hagvöxt en þó má áætla að til skemmri tíma geti verið töluverðar sveiflur, eins og sést glöggð á síðunum hér að framan.

- Í árslok 2030 er áætlað magn á bilinu 400-470 þús. TEU þar sem miðspá gerir ráð fyrir 430 þús. TEU. Í árslok 2040 er áætlað TEU á bilinu 480-640 þús. þar sem miðspá gerir ráð fyrir 550 þús. TEU.

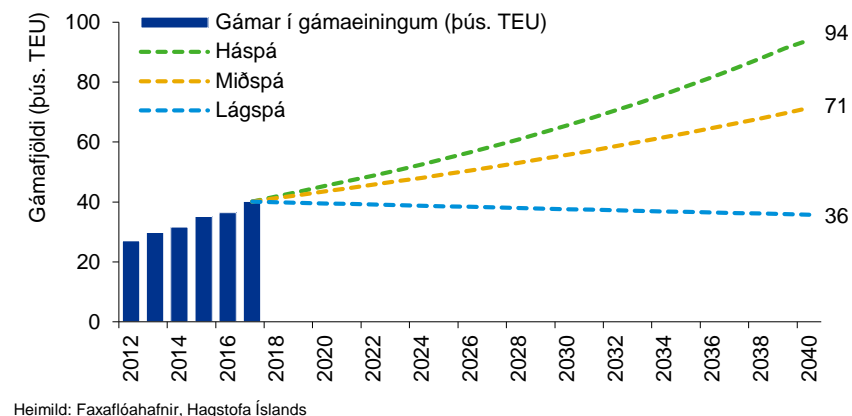
Spá fyrir Grundartangahöfn er háð mun meiri óvissu þar sem fáir og stórir aðilar í stóriðju eru þar á bakvið umferðina. Ný fyrirtæki geta haft veruleg áhrif á magnið og eins getur samdráttur hjá einstökum stórum aðilum á svæðinu einnig haft veruleg áhrif. Þannig sýnir spáin mun meiri mun á lág- og háspá en í tilviki Sundahafnar.

Heimild: Global container Terminal Operators Annual Review and Forecast (Drewry Maritime Research)
Ársreikningar Faxaflóahafna 2007-2017. Hagstofa Íslands.

Þróun gámaumferðar um Sundahöfn



Þróun gámaumferðar um Grundartangahöfn



Tekjur og arðsemi eiginfjár

Tekjur Faxaflóahafna

Vörugjöld er helsti tekjustofn Faxaflóahafna. Árið 2017 námu heildartekjur um 3,7 milljörðum króna og hafa vörugjöld hlutfallslega aukist og voru rúmlega 38% af heildareignum. Næst stærsti tekjuliður er eignatekjur sem nema 21% og hafnarþjónusta nemur 16% af heildartekjum.

Hlutfall vörugjalda af heildartekjum lækkaði frá 2007 til 2012. Síðan þá hefur hlutfallið vaxið í 38% í árslok 2017.

Arðsemi eiginfjár

Eiginfjárhlutfall Faxaflóahafna er hátt en frá 2007-2012 var eiginfjárhlutfallið á bilinu 80-85%. Frá árinu 2012 hefur það hækkað enn frekar og var í árslok 2017 um 90%.

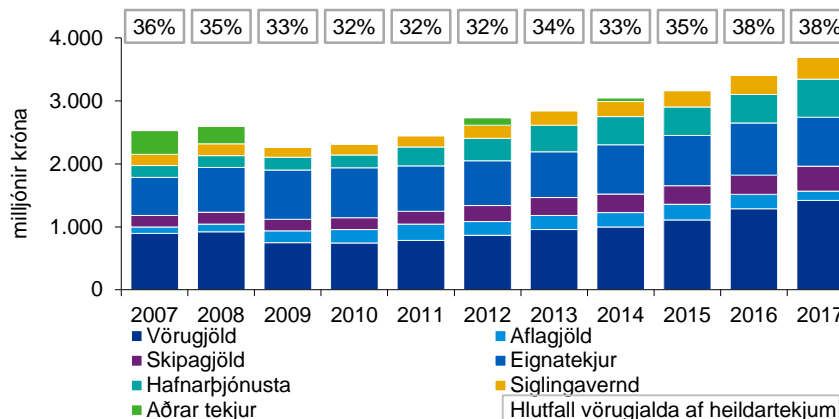
Á tímabilinu hefur arðsemi eiginfjár verið um 4,4% að jafnaði og hefur verið hærri á árunum 2012-2017 heldur en á tímabilinu á undan.

Varðandi fjárhagsskipan og arðsemiskröfu þarf að huga að því hvað sé eðlileg í því sambandi varðandi lykil innviði fyrir samfélagið. Huga þarf jafnframt að áhættu vegna sveiflna sem geta verið í hafnarstarfsemi.

Á myndinni til hliðar sést samanburður á arðsemi eiginfjár hjá Faxaflóahöfnum og úttekt Drewry á alþjóðlegum höfnum. Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að víða í Evrópu koma til verulegir styrkir varðandi hafnarstarfsemi en slíku hefur ekki verið til að dreifa hjá Faxaflóahöfnum.

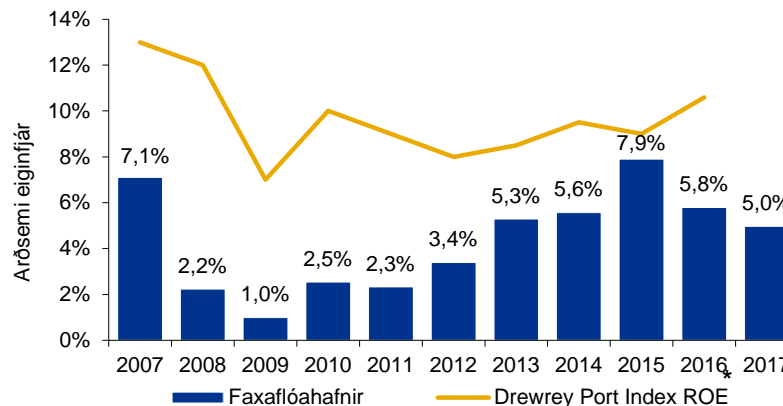
Heimild: Global container Terminal Operators Annual Review and Forecast (Drewry Maritime Research) Ársreikningar Faxaflóahafna 2007-2017.

Bróun tekna Faxaflóahafna



Heimild: Ársreikningar Faxaflóahafna 2007-2017.

Arðsemi eiginfjár



*Heimild: Global container Terminal Operators Annual Review and Forecast (Drewry Maritime Research).



Starfsumhverfi Sundahafnar

Almennt um Faxaflóahafnir

Hafnir og rekstur

Hafnir eru oft flokkaðir í fjóra flokka eftir því hvernig starfsemi og eignahaldi þeirra er háttað.

Hafnir með almannapjónustuhlutverk (e. Public Service Ports)

- Hafnaryfirvöld eiga innviði hafnarinnar og veita alla helstu þjónustu sem þarf svo hún geti sinnt hlutverki sínu. Hafnaryfirvöld eiga þar með allan helsta búnað sem til þarf á höfninni, bæði mannvirkin sjálf sem og búnað fyrir meðhöndlun varnings.

Búnaðarhafnir (e. Tool Ports)

- Búnaðarhafnir eru svipaðar höfnum með almannapjónustuhlutverk, nema að helsti búnaður fyrir meðhöndlun varnings er í eigu einkafyrirtækja. Búnaður á hafnarbakka, svo sem löndunarkranar og lyftarar er þó í eigu hafnarinnar sjálfar.

Lóðaleiguhafnir (e. Landlord Ports)

- Þetta er algengasta tegund hafna í heiminum í dag. Hafnaryfirvöld virka eingöngu sem stjórnvald en starfsemi hafnarinnar sjálfar, sér í lagi meðhöndlun varnings er í hönum einkafyrirtækja. Innviðir svo sem löndunarbúnaður er leigður til eða í eigu einkaaðila sem sumir hverjir stunda hafnsækna starfsemi. Hafnaryfirvöld eru eigendur landsins sem þau leigja til þessara fyrirtækja til langs tíma. Starfsmenn hafnanna eru að mestu starfsmenn einkafyrirtækjanna.

Einkareknar hafnir (e. Private service ports)

- Hafnir sem eru að öllu leyti í einkaeigu og eru sín eigin hafnaryfirvöld innan heimilda hafnalaga þó.

Almennt

Sundahöfn er næst því að flokkast undir lóðaleiguhöfn, þar sem fyrirtækin með starfsemi á hafnarvæðinu eiga og reka mestallan búnað.

Alls nema lóðir í eigu Faxaflóahafna um 324 ha. sem liggja á samtals 882 ha. landsvæði.

Stærð lands í Sundahöfn er 166 hektarar en skv. Aðalskipulagi 2010-2030 er það áætlað 175 ha. Í breytingu á skipulagi er fyrirhuguð stækkun um 5 ha.

Í Sundahöfn skiptist gámamarkaðurinn milli Eimskipa og Samskipa. Lóðir sem Eimskip leigir af Faxaflóahöfnum í Sundahöfn nema alls um 32 ha. en Samskip leigir alls um 24 ha. Samtals leigja þessir tveir aðilar um 42% af lóðum í Sundahöfn.

Norðurál leigir samtals 129 ha. af Faxaflóahöfnum á Grundartanga sem nemur um 85% af lóðum á því svæði.

Neðangreind tafla sýnir helstu upplýsingar um gömlu höfnina, Sundahöfn og Grundartanga.

Samantekt um eftirfarandi hafnir Faxaflóahafna						
	Stærðir lóða í ha	Stærðir lands í ha	Land-nýtingar-hlutfall	Lengd hafnar-bakka (m)	Lengd í viðlegum (m)	Metið * endurstofn verð í m.kr.
Gamla höfnin	39	62	64%	4.315	3.370	10.097
Sundahöfn	133	166	80%	3.116	2.849	11.358
Grundartangi	152	654	23%	849	760	3.660
Samtals	324	882	37%	8.280	6.979	25.115

Heimild: Upplýsingar frá Faxaflóahöfnum, United Nations Conference on Trade and Development, 2017

Heimild: Faxaflóahafnir

* Mat Faxaflóahafna sf á endurstofnverði hafnarmannvirkja.

Virðis_keoja_hafna

Hafnir og rekstur

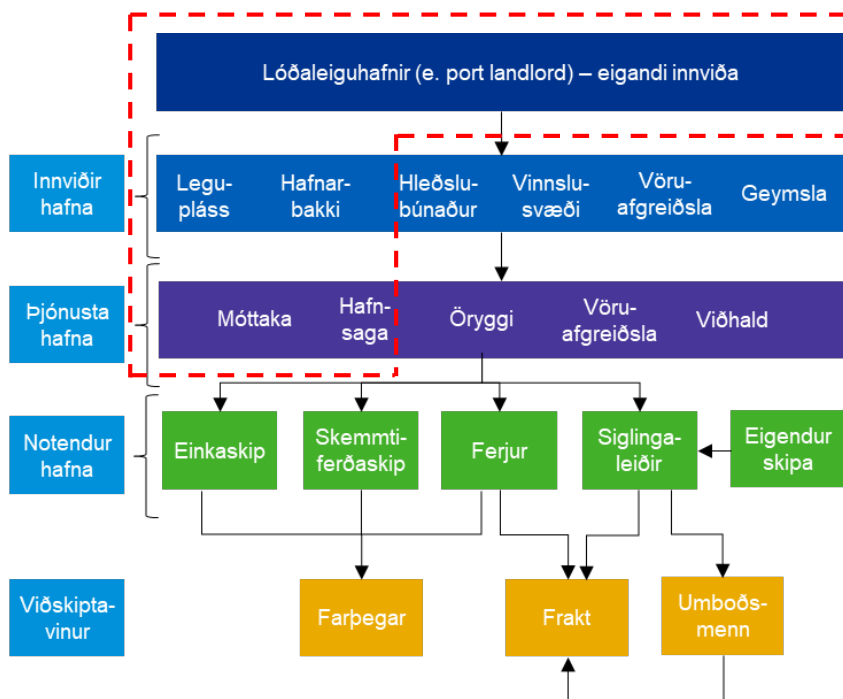
Á myndinni hér til hliðar má sjá skýringamynd af virðis_keoju_hafna. Sá hluti hennar sem Faxaflóahafnir sinna í dag er merktur sérstaklega með rauðu punktalínunni.

Í stærri höfnum er hægt að koma fyrir nægilega mörgum veitendum þjónustu svo þar þrífist virk samkeppni. Hins vegar þar sem ekki reynist mögulegt að bjóða upp á slíka fjölbreytni, er verðstýring möguleg leið. Þetta er að jafnaði talin ákjósanleg leið þar sem hafnarstarfsemi eða þjónusta er talin vera náttúruleg einokunarstarfsemi.*

Náttúruleg einokun á við á markaði þar sem talið er að eitt fyrirtæki geti þjónustað markaðinn með lægri tilkostnaði en öll önnur samsetning á fjölda fyrirtækja.*

Þetta á til dæmis við í rekstri vegakerfis og raforkuflutningskerfis. Það er áleitinn spurning hvort löndun gámaskipa í Sundahöfn falli innan þeirrar skilgreiningar og hvort henni sé e.t.v. best fyrir komið í höndum eins einokunarfyrirtækis sem starfaði þá undir ströngum tekjumörkum og með opið bókhald.

Virðis_keoja



Heimild: OECD - Competition in Ports and Port Services 2011, Mynd: Oxera. Greining KPMG

Heimild: OECD - Competition in Ports and Port Services 2011

* <http://www.oecd.org/daf/competition/48837794.pdf>

Aðalskipulag Reykjavíkur - Sundahöfn

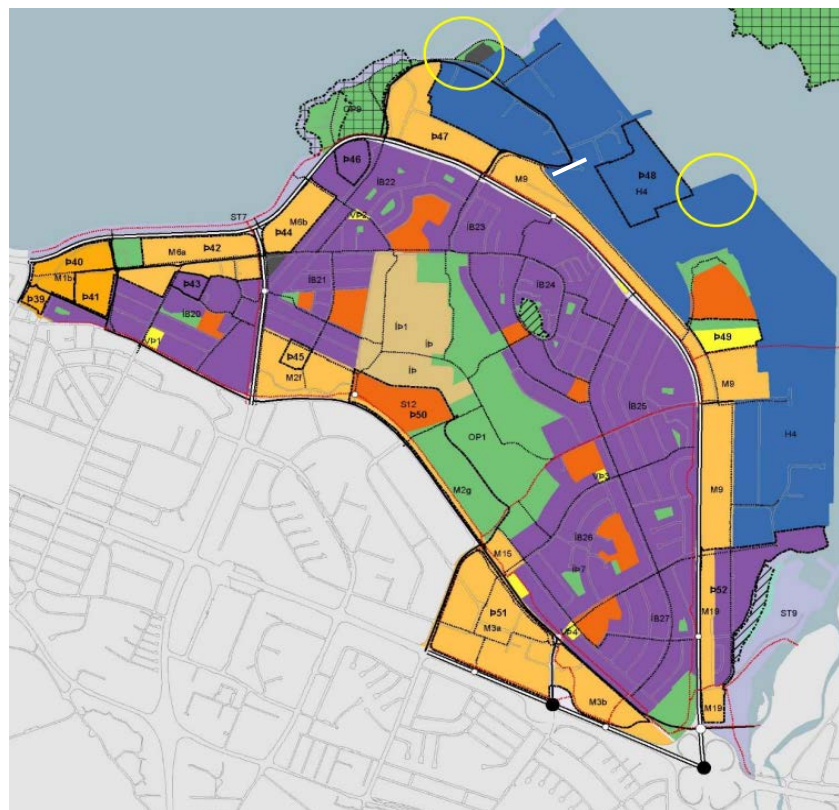
Faxaflóahafnir áforma að stækka hafnarsvæðið (H4) í Sundahöfn með landfyllingum á tveimur stöðum eins og sjá má á mynd til hliðar. Annars vegar er um að ræða lítilsháttar stækkun á áður ráðgerðum landfyllingum við Skarfabakka-Kleppsbakka, sem nemur um 2 ha. Hins vegar er ráðgert að stækka hafnarsvæðið á nýrri landfyllingu við Klettagarða um 2,5 - 3 ha. Í báðum tilvikum er um að ræða stækkun hafnarsvæðis.

Markmiðið með breytingunum er einkum að styrkja hlutverk Sundahafnar (H4) sem flutningahöfn með fjölþætt hlutverk, samanber markmið aðalskipulagsins. Stækkun hafnar við Skarfabakka miðar að því að auka almennt athafnarými vöruflutningahafnarinnar og bæta þjónustu hafnarinnar, sbr. áður samþykkt áform um landfyllingar við Skarfabakka. Nú standa yfir framkvæmdir við nýjan bakka utan Klepps, sem gerir ráð fyrir að unnt verði að taka á móti stærri flutningaskipum en áður. Gert er ráð fyrir að ný skip, sem geta tekið yfir 2.100 gámaeiningar (TEU) verði tekin í notkun á árinu 2019.

Megin markmið með fyrirhugaðri breytingartillögu eru eftirfarandi:

- Auka athafnasvæði vöruflutningahafnar í Sundahöfn og bæta þjónustu hafnarinnar.
- Tryggja landrymi fyrir nýjar höfuðstöðvar Faxaflóahafna við Klettagarða, þar sem starfsemi hafnarinnar sameinast á einn stað.
- Skapa bætt skilyrði fyrir mögulega ylströnd í jaðri hafnarinnar, í nágrenni við útivistarsvæðið í Laugarnesi.

Skipulag Sundahafnar samkvæmt aðalskipulagi



Heimild: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Evrópureglugerð

Ný Evrópureglugerð

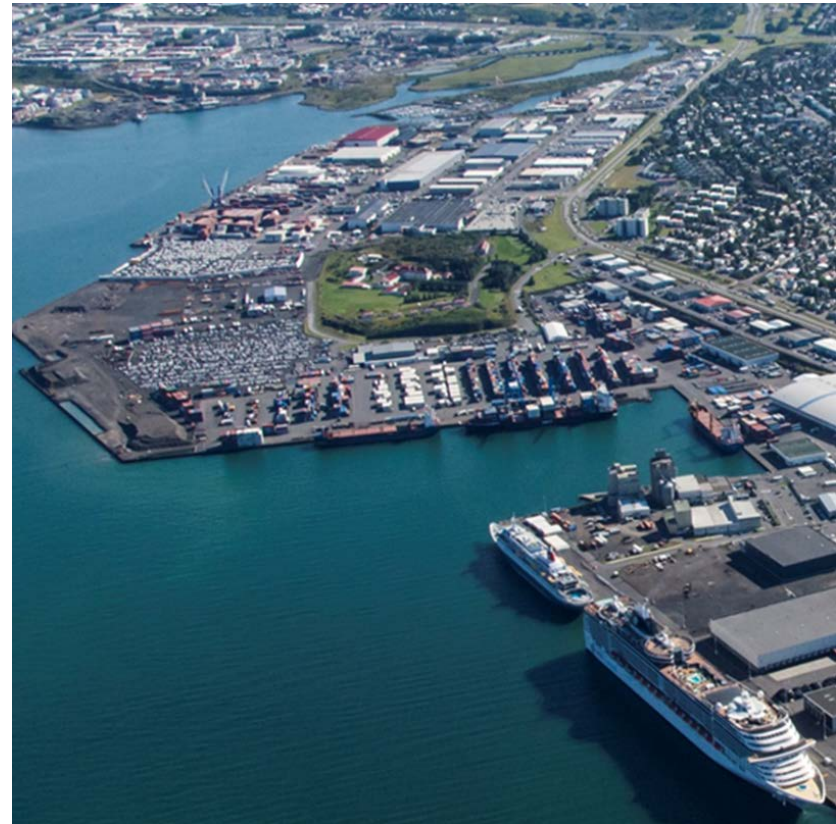
Evrópusambandið hefur gefið út nýja reglugerð (2017/352) um þjónustu og fjárhagslegt gagnsæi hafna. Markmið reglugerðarinnar er m.a. að efla samgöngur á evrópska efnahagssvæðinu og stuðla að vexti þess og samkeppnishæfni á heimsvísu.

Unnið er að því að innleiða reglugerðina hér á landi í gengum EES samninginn samkvæmt upplýsingum frá samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu. Hvernig reglugerðin verður útfærð í íslenskan rétt liggur ekki fyrir og gæti sú innleiðing hugsanlega kallað á breytingar á hafnarlögum.

Reglugerðin tekur á réttindum og skyldum þeirra sem reka hafnir á evrópska efnahagssvæðinu hvort sem um er að ræða einkaaðila eða hið opinbera.

Nokkur ákvæði í reglugerðinni gætu haft áhrif á starfsemi Sundahafnar þegar hún hefur tekið gildi, sér í lagi hvað varðar rekstur þjónustu hafnanna:

- Hafnastjórn getur takmarkað fjölda veitenda hafnarþjónustu, til dæmis ef skortur er á landsvæði eða ef hún telur að án slíkrar takmörkunar yrði kostnaður of hár [6. gr. 1a og 1b].
- Hinu opinbera er heimilt að leggja skyldur á veitendur hafnarþjónustu sem tryggja tilteknum flokki notenda hennar viðráðanlegt verð [7. gr. 1c].
- Gjöld fyrir veitta þjónustu innri rekstraraðila skulu vera gegnsæ, hlutlæg og án mismununar og í hlutfallslegu samræmi við kostnað þjónustunnar sem veitt er [12. gr. 1].



Mynd: Faxaflóahafnir

Starfsumhverfi

Staðsetning Sundahafnar

Sundahöfn er ágætis höfn út frá dýpt og skjóli og landrými er allnokkuð sem hægt væri að ná mun meira út úr með því að byggja upp sérhæfða og tæknivædda gámahöfn í markvissum skrefum og samspili við aðrar hafnir sem tækju við auknu hlutverki.

Fjárfesting er töluverð í höfninni og vöruhús í nánd við hana og nálægð við miðju þéttbýlis á Íslandi sem dregur verulega úr frekari flutningsþörf. Höfnin er því um margt ágætlega í sveit sett og sérstaklega ef til koma betri vegatengingar eins og Sundabraut. Slík braut gæti þó höggvið af mögulegu landrými fyrir höfnina en líklega felast í henni tækifæri frekar en hitt og þá að Sundahöfn verði í vaxandi mæli fyrst og fremst sérhæfð og tæknivædd gámahöfn og geymslusvæði verði í vaxandi mæli utan hafnarsvæðis.

Eðlilegt er að nýta þá fjárfestingu sem þegar hefur verið lögð í nema til komi verulegur þrýstingur samfélags um breytingar svo sem vegna olíubrennslu skipa, hljóð- og sjónmengunar. Með því að koma á umhverfisvænum orkugjöfum fyrir skip í höfninni væri hægt að draga verulega úr gagnrýni á staðsetningu auk þess sem önnur byggð getur hæglega færst í aðrar áttir.

Ávinningur fylgir því að hafa helstu gámahöfn landsins í nánd við megin þéttbýli meðal annars þar sem flutningar á sjó eru hagkvæmari en aðrir flutningar. Við höfuðborgarsvæðið eru nokkrar hafnir og eðlilegt að nýta þær sem best áður en farið verður í að byggja nýjar hafnir. Meðal annarra kosta gæti verið að á Grundartangahöfn byggðist upp sérhæfð gámahöfn. Það myndi líklega þýða meiri flutninga þegar allt er talið sem gætu verið bæði á landi og sjó. Mat á slíkum eða öðrum kostum kallar á töluverða viðbótarvinnu og hagkvæmisútreikninga.

Lagerhald og nýting lands

Með vel skipulagðri gámahöfn og í vaxandi mæli tæknivæddri framtíð og góðum samgöngutenginum við geymslu-/vöruhúsasvæði er hægt að draga úr þörf fyrir lagerhald í Sundahöfn og á svæði gámahafnar og um leið þörf fyrir landrými.

Faxaflóahafnir geta stuðlað að slíkri þróun með samstarfi við þá aðila sem koma að málum, svo sem við skipafélög, skipulagsyfirlögd, opinbera eftirlitsaðila (til dæmis við tollyfirvöld eða MAST) og aðra eftir því sem við á í að þróa slíka höfn, þar með talið að auka veltu- og afhendingahraða.

Samkeppni

Samkeppni hafna og þeirra sem þar veita þjónustu skiptir máli varðandi þjónustu og verð. Mikil fjárfesting, kostnaður og oft takmarkað landrými næst höfnum auk umfang flutninga hefur áhrif á hve margar hagkvæmar hafnir er hægt að byggja upp sem og þjónustuaðila á hverjum stað.

Löggjöf mun gera ríkari kröfu um gagnsæi varðandi fjárhagslegar upplýsingar um starfsemi sem fer fram í Sundahöfn. Í ljósi þessa er spurning hvernig hafnarstarfsemi Eimskips og Samskips, þar sem bæði félögin eru með gámaafgreiðslur í Sundahöfn, þróist til framtíðar og hvort núverandi fyrirkomulag sé hagkvæmast eða hvort þróunin eigi að vera í átt að uppbyggingu á einni sérhæfðri og tæknivæddri gámahöfn á hendi eins eða fleiri rekstraraðila.

Veltu- og afhendingarhraði gáma

Almennt er krafa um að sívaxandi skilvirkni, lækkun kostnaðar og aukinn veltu- og afhendingarhraða og breyttir viðskiptahættir með netviðskiptum þrýsta enn frekar á slíka þróun.

Þessu fylgir vaxandi krafa um að tollaafgreiðsla og afgreiðsla Matvælastofnunar (MAST) verði miðuð að því að koma vörum af gámavöllum sem fyrst og er aukin áhersla og skilningur þessara aðila á að slíkt skiptir máli fyrir samkeppnishæfni og hagsæld og til að mæta kröfum viðskiptalífs.

Tollyfirvöld telja sig hafa náð góðum árangri í hröðun afgreiðslu þannig að nú tefst vara að þeirra sögn í innflutningi að jafnaði aðeins um 2 mínútur þeirra vegna.

Faxaflóahafnir og borgaryfirvöld eiga að hafa skoðun á og fylgja eftir að hafnastarfsemin og landnýting sé hagkvæm, þar með talið að veltu- og afhendingarhraði á vörum sé með skilvirkum hætti og að hugað verði að langtímapörfum með nýtingu á hafnarsvæði. Í því felst meðal annars að skilgreint verði svæði fyrir framtíðargámahöfn, sbr. lýsingu að framan, og ekki byggt eða sem minnst á því svæði fyrr en það skipulag hefur verið mótað.

Samkvæmt skýrslu Tioga ráðgjafarfyrtækisins frá 2012 er meðal veltuhraði í bandarískum höfnum 32 dagar. Í Boston var veltuhraðinn einungis 14 dagar. Sjálfvirkni löndunarþúnaðar og skipulag hleðslu eru helstu áhrifaþættirnir. Eðli málsins samkvæmt skiptir þessi hraði minna máli þegar um minni gámaskip er að ræða. Þó má ætla að með stækkandi skipum sem þjónusta gámaflutninga til og frá höfnum Faxaflóahafna aukist kröfur um hraða afgreiðslu. Verðlagning gæti haft áhrif á hversu lengi vörur stoppa á gámavöllum við höfnina og þá um leið haft áhrif á aukinn veltu- og afhendingarhraða og hagkvæmari landnýtingu.

Afkastageta hafna – heimsmeðaltal 2016

Verðsamkeppni á milli skipafélaga hefur leitt til þess að þau gera auknar kröfur um hraða þjónustu í höfnum. Í töflunni hér að neðan má sjá að meðaldvalartími gámaskipa í höfnum heimsins nær ekki heilum degi að meðaltali en hann hefur meira en helmingast frá því í upphafi aldarinnar.

Meðaltími í höfnum: Gámaskip - 2016		
Land	Dagar í höfn	Fjöldi skipa í höfn
Kína	0,83	60.795
Japan	0,29	38.415
Kórea	0,49	23.545
Bandaríkin	0,97	19.844
Taiwan	0,40	16.895
Singapore	0,80	16.159
Malásía	0,93	15.678
Þýskaland	0,46	14.784
Spánn	0,51	14.018
Holland	1,14	12.264
Heimurinn alls	0,87	445.990

Heimild: UNCTAD – Review of Maritime Transport. Marine Traffic 2017

Þarfir til framtíðar

Alþjóðlegar viðmiðanir

Algengir alþjóðlegir mælikvarðar um framleiðni gámahafna og sem notaðir eru m.a. af Drewry og World Bank mæla afkastagetu gámavalla, hafnarbakka og krana:

- Gámavellir eiga að geta afkastað 15-30 þús. TEU á ári á hektara í minni og meðalstórum höfnum en 35-45 þús. TEU á ári í afkastameiri höfnum. Heimsmeðaltal fyrir hafnarsvæði er 20 þús. TEU á ha. á ári.
- Hver metri í hafnarbakka á að getað afkastað 700-1.000 TEU á ári fyrir minni og meðalstórar hafnir en 900-1.300 fyrir afkastameiri hafnir. Algeng framleiðni er í kringum 900 TEU á ári.
- Afkastageta hafnarkrana (QGC) af nýjustu gerð er á bilinu 75-140 þús. TEU á ári.

Mögulega afkastageta Sundahafnar

Á árinu 2017 voru alls um 310.000 TEU sem fóru um Sundahöfn. Á næstu áratugum má búast við að heildarfjöldi TEU í Sundahöfn á ári vaxi töluvert, samanber umfjöllun á síðu 18.

- Áætlað svæði þar sem hægt er að koma fyrir gámavöllum liggur ekki nákvæmlega fyrir en hér er miðað við 30-40 ha.
- Lengd hafnarbakka í Sundahöfn er 3.116 m. og lengd í viðlegum er 2.849 m.

Ef miðað er við ofangreind alþjóðleg viðmið og tilheyrandi uppbyggingu á aðstöðu s.s. tækjabúnaði og samgöngum má reikna út hvað Sundahöfn ætti að geta afkastað á ári í fjölda TEU og hver væri þörf fyrir lengd hafnarbakka. Dæmi um útreikninga má sjá í töflunni hér til hliðar

Ef t.d. stærð gámavalla er 30 ha. og afköst 20 þús. TEU á ha. á ári þá ætti höfnin að geta annað 600 þús. TEU á ári (sjá tölu í þriðja dálki). Miðað við forsendu um að hver metri í hafnarbakka geti staðið undir 800 TEU á metra á ári þá þyrfti 750 metra í hafnarbakka til að anna þessum 600 þús. TEU á ári (sbr. fjórði dálkur). Hinsvegar ef afköst væru 1000 TEU á metra á ári þyrfti 20% styttri hafnarbakka til að anna því magni.

Á sama hátt má sjá að ef gámavellir væru 40 ha. og ef afkastageta 25 þús. TEU á ha. á ári þá ætti höfnin að geta annað 1.000 þús. TEU á ári. Og þá þyrfti hafnarbakki að vera 1.250 metrar.

Þessir útreikningar sýna að Sundahöfn ætti að geta nýst marga áratugi fram í tímann til að mæta þörf fyrir gámaflutninga.

Gámavellir - stærð	Fj. TEU á ha. á ári (í þús)	Fj. TEU á ári (í þús)	Lengd Hafnarbakka í m m.v. 800 TEU á m afköst/ár
30 ha.	15	450	563
	20	600	750
	25	750	938
40 ha.	15	600	750
	20	800	1.000
	25	1.000	1.250

Heimild: Gámahöfn til framtíðar, UNCTAD – Review of Maritime Transport, Transport Research Support (joint World bank/DFID initiative) – Freight Transport for Development Toolkit.



Breytingar til framtíðar

Mörkun svæðis fyrir gámahöfn



Mynd: Google

Mörkun á framtíðar svæði fyrir gámahöfn

Mikilvægt er að marka sem fyrst land fyrir framtíðar gámahöfn við Sundahöfn.

Hér til hliðar er mynd af svæðinu og dregnar hafa verið útlínur fyrir hugsanlega gámahöfn.

Áður en endanleg lögung er fastsett þarf að vinna ítarlega úttekt á hvað sé hagkvæmast í því tilviki. Huga þarf m.a. að samgönguinnviðum og fastsetja í skipulag. Hluti af því væri að finna út hagfellda staðsetningu fyrir Sundabraut og tengingu gánavalla við vegakerfið og við vöruhús í grennd.

Stærsti hluti þessa svæðis er nú þegar í langtíma útleigu til fyrirtækja og þarf að taka það með í myndina við mótun svæðisins.

Uppbygging gæti síðan átt sér stað í markvissum áföngum.

Er verðskráin heppileg?

Flókin eða einföld

Við ákvörðun verðskrár þarf að huga að ýmsu til dæmis er óheppilegt að hún sé mjög flókin. Það sjónarmið hefur hins vegar minna vægi í viðskiptum á milli fyrirtækja þar sem sérfræðingar eru beggja vegna borðsins.

Ráðgjafarfyrirtækið McKinsey gaf út umfjöllun um hvernig hægt væri að endurhugsa verðlagningu gámahafna með það að markmiði að stýra umferð og ná sem bestri nýtingu.

Hér er ekki lagt mat á hvernig tillögur McKinsey gætu haft áhrif á nýtingu hafna Faxaflóahafna heldur er þetta dregið hér fram sem þáttur sem hugsanlega væri rétt að huga að í framtíð.

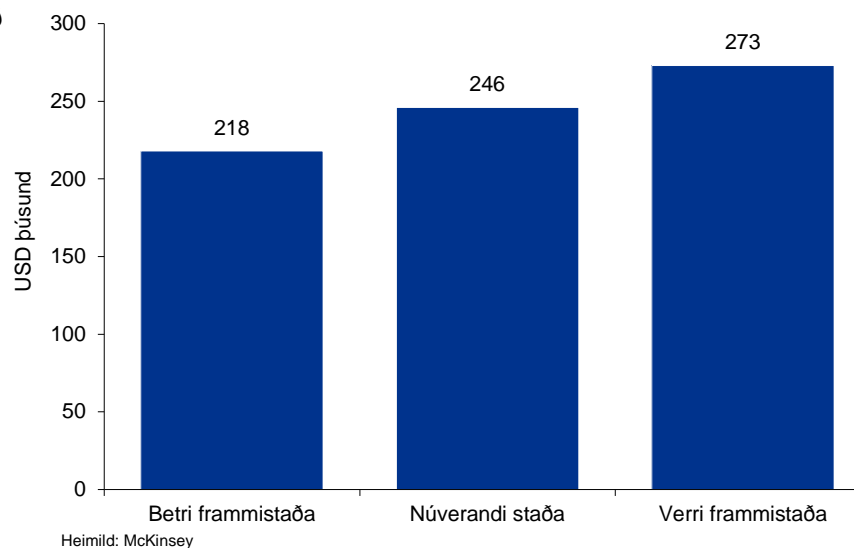
Í tillögunum er vísað til þess að verðskrá flugvalla hafi oft innbyggða hvata sem henta bæði flugfélaginu og vellanum. Þessir þættir eru helstir:

- Legugjald – breytilegt eftir lengd skips
- Aukaleigugjald fyrir vinsæla tíma
- Afsláttur fyrir skilvirka hleðslu
- Gjald fyrir seinkanir og óstundvísi
- Afsláttur ef löndunarbúnaður bilar

Með því verðlíkani sem kynnt var til leiks telja þeir að hægt væri að veita skipafélögum yfir 10% afslátt á núverandi gjöldum meðalhafnar en jafnframt stytta veru skipa við hafnarkantinn og kostnað hafnarinnar.

McKinsey keyrði líkan með ákveðnum forsendum og niðurstöður þess má sjá í súluritinu hér til hliðar. Ef skipafélagið stendur sig vel verður það verðlaunað með lægri gjöldum en refsað annars.

Heildarkostnaður við affermun og fermun skipa



Heimild: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/how-to-rethink-pricing-at-container-terminals>

Stefna til framtíðar

Hafnir og rekstur

Hér er fjallað um nokkra megin þætti sem þarf að móta nánar í stefnumótunarferli. Í slíku ferli þarf að horfa til langs tíma og best ef unnið er í nánu samráði við lykil hagsmunaaðila þar sem framkvæmdir eru skilgreindar í áföngum en endurskoðað með reglubundnum hætti.

Viðskiptalíkan

Í dag fer fram fjölbreitt starfsemi í Sundahöfn og ýmsir aðilar sækjast eftir því að komast þar að með aðstöðu fyrir sín fyrirtæki. Skilgreina þarf hlutverk hafnarinnar og skipuleggja svæðið þannig að það geti nýst sem lengst. Sundahöfn er helsta gámahöfn landsins og eðlilegt að tryggja þeirri starfsemi ákveðinn forgang og nægt landrymi við höfnina til framtíðar.

Viðskiptalíkan gámahafnar þarf að styðja við skilvirkni og hagkvæmni, þar með talið hagkvæma nýtingu á landi. Í dag keppa Eimskip og Samskip um gámastarfsemi við höfnina og samþætta þá starfsemi við aðra flutningastarfsemi hjá sér. Bæði þessi félög eru með mikið landsvæði á langtímaleigu hjá Faxaflóahöfnum. Erlendis hefur færest í vöxt að sérhæfð fyrirtæki sjá um starfsemi gámahafna. Oft er þá höfnin í eigu opinberra aðila sem býður út rekstur með vel skilgreindum lykilþáttum er lúta að meðal annars stjórnarháttum, þjónustu, frammistöðu, verðlagningu og eftirlitsþáttum. Tímalengd leigu fer meðal annars eftir því hvað eigandi eða útboðsaðili leggur til í tækjum eða hve mikið af tækjum leigutaki leggur til eða fjárfestir í.

Við mat á viðskiptalíkani þarf að taka mið að þeim aðstæðum sem fyrir eru. Líta þarf til þátta eins og til dæmis samkeppnissjónarmiða, umfangs, hagkvæmni, fjárfestinga og leigusamninga um lóðir á hafnarsvæðinu. Þá þarf einnig að skoða og draga lærdóm af rekstri erlendra hafna.

Gagnaupplýsingar frá löndunarfyrirtækjum

Til að móta stefnu og byggja fjárfestingaákvörðanir á góðum grunni er mikilvægt að fyrir liggi góðar upplýsingar um veltuhraða og afkastagetu löndunarfyrirtækja. Leita þarf leiða til bæta slíka gagnaöflun.

Nýting lands og húseigna

Með því að byggja upp í markvissum skrefum vel skipulagða og tæknivædda gámahöfn og góðar samgöngur til og frá henni og að vöruhúsa- og geymslusvæðum í næsta nágrenni eða lengra í burtu er hægt að nýta Sundahöfn um mjög langa framtíð. Því til stuðnings má líta til “hvað ef” greiningar á síðu 27.

Geymslu- og vöruhúsasvæði gæti verið í vaxandi mæli í útjaðri byggðar þar sem landrymi er nægt og góðar tengingar við aðra samgönguinnviði, t.d. á Esjumelum, Hólmsheiði, sunnan Hafnarfjarðar og á Grundartanga.

Sundahöfn yrði fyrst og fremst gámahöfn og fyrir skemmtiferðaskip en annað yrði víkjandi á svæðinu.

Til að rýma fyrir gámahöfn þar sem áherslan væri á hagfellda nýtingu á landi og mikinn veltuhraða gætu vörur sem geymdar eru til lengri tíma á svæði næst höfn færest annað þegar þörf er á slíku, til dæmis gætu bílar færest á lokað svæði utan hafnarsvæðis eða yrði skipað upp í annarri höfn í vaxandi mæli. Slíkt þyrfti að vinnast með tollayfirvöldum og jafnvel lagabreytingu. Að sama skapi gæti fóðurmóttaka og geymsla einnig flust annað, til dæmis til Þorlákshafnar.

Í Sundahöfn þyrfti að koma upp þjónustu/aðstöðu til að mæta kröfum um umhverfisvæna orkugjafa fyrir skip, það er rafmagn og/eða LNG.

Stefna til framtíðar

Skipulag

Eðlilegt er að stefnt verði að uppbyggingu á sérhæfðri, hagkvæmri, umhverfisvænni og í vaxandi mæli tæknivæddri gámahöfn - á samliggjandi svæði - til að skapa sem best tækifæri á þróun hafnar til framtíðar. Á því svæði ættu gámar/vörur einungis að staldra við í mjög stuttan tíma, sem fæstum dögum, en annað geymslurými utan svæðis og í vaxandi mæli í útjaðri byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Fjárfesting m.a. í tækni og öðrum innviðum þarf að eiga sér stað í markvissum og ákveðnum skrefum þar sem tekið verði mið af hagkvæmni og þróun flutninga á hverjum tíma.

Þörf fyrir landrymi fyrir slíka gámahöfn þar með talið aðstöðu vegna umhverfisvænna orkugjafa og samgöngutengingar þarf að byggjast á ítarlegri greiningu og samstarfi við hagsmunaaðila og þátttöku opinberra aðila.

Þar sem Eimskip og Samskip eru með langtímasamninga við Faxaflóahafnir er eðlilegt að við mótun á framtíðarfyrirkomulagi verði samkomulag gert við þau um slíkt. Í lóðarleigusamningum hafa Faxaflóahafnir uppsagnarákvæði að ákveðnum fjölda árum liðnum auk þess sem skipafélögin kalla eftir auknu landrymi. Slíkt getur gefið tilefni til að endurmóta leigusamninga og skipulagið á svæðinu.

Þá eru tækifæri til að auka rými í Sundahöfn til lengri tíma með því að víkjandi starfsemi færi annað, um aðrar hafnir og komið yrði upp geymslusvæði fyrir ótollafgreiddar bifreiðar annað, til dæmis í útjaðri byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Þá mætti skoða að nýjar landfyllingar/lóðir verði einungis leigðar út til skamms tíma og þar til hægt væri að ná fram samliggjandi gámvöllum og hugsanlegu breyttu viðskiptalíkani. Takmarka þyrfti allar nýbyggingar á þeim svæðum sem gætu helst nýst sem framtíðar svæði fyrir sérhæfða gámahöfn þar til það skipulag lægi fyrir.

Með góðu samstarfi allra lykil hagaðila og skipulagsyfirvalda við mótun á stefnu hafnarinnar, markvissri uppbyggingu, góðum samgöngum á landi og geymslusvæðum til dæmis í vaxandi mæli í útjaðri byggðar ætti Sundahöfn að nýtast marga áratugi inn í framtíðina.



kpmg.com/socialmedia



kpmg.com/app

© 2018 KPMG ehf. á Íslandi er aðili að alþjóðlegu neti KPMG, samtökum sjálfstæðra fyrirtækja sem aðild eiga að KPMG International Cooperative, svissnesku samvinnufélagi. Allur réttur áskilinn.

Nafn og vörumerki KPMG eru skráð vörumerki KPMG International.