

An aerial photograph of a port terminal. In the foreground, there are several long, parallel stacks of colorful shipping containers (red, blue, green, orange) on a paved area. In the middle ground, a large container ship is docked at a pier, with yellow gantry cranes extending over its deck. The water is a deep greenish-blue. In the background, more port infrastructure, including cranes and stacks of containers, is visible. A large, semi-transparent yellow rectangle is overlaid on the left side of the image, containing text.

Faxaflóahafnir sf.

Skoðun á hafnarþjónustu sem tengist losun og lestun skipa í Sundahöfn

Október 2019

The EY logo, consisting of the letters 'EY' in a bold, white, sans-serif font. A yellow diagonal line is positioned to the right of the letters, extending from the top right towards the bottom left.

EY

Building a better
working world

Efnisyfirlit

Inngangur

Almennur fyrirvari
Inngangur
Helstu niðurstöður

Blaðsíða 3

Samgöngumál og flutningsmál

4

4.1 Flutningsmagn
4.2 Samgöngumál og flutningsmagn
4.3 Áhrif lagningu Sundabrautar um farmsvæði Sundahafnar

Blaðsíða 26

Ákvæði laga og reglugerða

1

1.1 Reglugerð ESB nr. 352 frá 2017

Blaðsíða 6

Líkön fyrir rekstur hafna

5

5.1 Hefðbundin hafnarstjórnarlíkön
5.2 Þjónustulíkan hins opinbera
5.3 Líkan búnaðarhafna
5.4 Lóðarleigulíkan
5.5 Þjónustulíkan einkarekinna hafna

Blaðsíða 30

Fyrirkomulag og þjónusta í erlendum höfnum

2

2.1 Helsingborgarhöfn
2.2 Helsinki höfn
2.3 Aarhus höfn
2.4 Gautaborgarhöfn
2.5 Rotterdam höfn
2.6 Antwerpen höfn
2.7 Samanburður

Blaðsíða 9

Valkostir við losun og lestun skipa í Sundahöfn

6

6.1 Valkostur 1
6.2 Valkostur 2
6.3 Valkostur 3
6.4 Valkostur 4
6.5 Samantekt

Blaðsíða 37

Fyrirkomulag losunar og lestunar skipa á Íslandi

3

3.1 Sundahöfn
3.2 Sundahöfn - Fyrirkomulag skipafélaganna
3.3 Sundahöfn - Þjónustubættir skipafélaganna
3.4 Hafnir á Íslandi

Blaðsíða 19

Almennur fyrirvari

Ráðgjafarsvið EY

Borgartúni 30
105 Reykjavík
Iceland

Sími 595-2500
www.ey.is

Tengiliðir eru:

Guðjón Norðfjörð
Sviðsstjóri ráðgjafarsviðs
825-2565
gudjon.nordfjord@is.ey.com

Rebekka Rún Jóhannesdóttir
Sérfræðingur á ráðgjafarsviði
844-8717
rebekka.johannesdottir@is.ey.com

Skýrsla þessi er unnin af ráðgjafarsviði Ernst & Young ehf. (EY) að beiðni Faxaflóahafna. Niðurstöður þessarar skýrslu eru byggðar á þeim gögnum sem útveguð voru af Faxaflóahöfnum og safnað saman af ráðgjafarteymi EY. Við gerð þessarar skýrslu var gengið út frá því að þær upplýsingar og gögn sem unnið var með væru rétt.

Það sem sett hefur verið fram í þessari skýrslu er til upplýsinga. Ekki er hægt að líta svo á að hér sé um tæmandi upplýsingar að ræða eða að öllum spurningum er varða umrædd málefni sé svarað.

Ekki er hægt að líta svo á að með afhendingu á þessari skýrslu séu EY, félagið eða hluthafar þess, að leggja fram tillögur eða ráðleggingar er varða umfangsefnið. Félagið ber sjálft ábyrgð á þeim ákvörðunum sem teknar verða út frá þessari skýrslu og tekur EY ekki ábyrgð á þeim ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli hennar.

Þessa skýrslu má ekki afrita, vísa til eða dreifa, að hluta eða í heild, án þess að fá skriflegt leyfi frá EY. Umfang þessarar vinnu og samhengi við aðra vinnu okkar í tengslum við skýrsluna, eru sett fram í ráðningarsamningi og verklýsingu á milli EY og Faxaflóahafna, dags. 25. júlí 2019.

Vinna ráðgjafarsviðs EY við gerð þessarar skýrslu felur ekki í sér endurskoðun og miðast hvorki við að veitt sé álit á þeim gögnum og upplýsingum sem liggja til grundvallar, né heldur á innra eftirliti félagsins eða annað slíkt sem almennt myndi teljast til endurskoðunar.

Að öðru leyti er vísað í almenna skilmála og skilyrði EY.

Inngangur

Íslenskar hafnir hafa aldrei annast hafnarþjónustu sem tengist losun og lestun skipa, en þjónustan hefur verið í höndum viðkomandi skipafélags, útgerðar eða fyrirtækis sem stendur að innflutningi eða útflutningi vara.

Þann 17. maí 2019 lagði stjórn Faxaflóahafna fram drög að atriðum sem vert væri að skoða í tengslum við þjónustu við losun og lestun skipa í Sundahöfn. Stjórn Faxaflóahafna taldi ástæðu til þess að skoða hvort reynst gæti fýsilegt að aðgreina losun og lestun frá annarri flutningastarfsemi skipafélaganna við núverandi aðstæður. Stjórnin óskaði eftir mati á mögulegri hagræðingu og sparnaði sem gæti falist í því, bæði varðandi fjárfestingu og viðhald. Undanfarið hefur þróast mismunandi stjórnunarlíkön hafna og er misjafnt hvaða aðilar sjá um hverja hafnarþjónustu fyrir sig.

Sundahöfn er helsta gámahöfn landsins og þarf því hlutverk Faxaflóahafna að vera vel skilgreint. Viðskiptalíkan Sundahafnar þarf að byggja á hagkvæmni og skilvirkni og til þess þarf að skoða hvort önnur viðskiptalíkön, en það sem stuðst er við í dag, séu hagkvæm fyrir starfsemi Sundahafnar. Miklar fjárfestingar og kostnaður fylgja hafnarstarfsemi og því þarf flæði á hafnarsvæðinu að vera vel ígrundað m.t.t. nýtingar.

Eimskip og Samskip eru einu skipafélögin sem sjá um og hafa séð um losun og lestun gáma í Sundahöfn en þau eru einnig umfangsmestu fyrirtækin í Sundahöfn. Þegar mismunandi aðferðafræði og valkostir eru skoðaðir við aðkomu hafna að losun og lestun skipa á Íslandi er mikilvægt að hafa notandann, sem flytur vörur inn eða út, ofarlega í huga. Þjónustan má ekki verða flóknari en hún er í núverandi fyrirkomulagi ef leita á eftir hagkvæmum kosti.

Faxaflóahafnir fengu ráðgjafarsvið EY til þess að skoða hvort önnur aðferðafræði við losun og lestun skipa í Sundahöfn gæti verið hagkvæmur kostur, hvað þurfi til ef svo er og á hvaða grundvelli slíkt mætti gera.

Helstu niðurstöður

Algengast er að einkafyrirtæki sjái um losun og lestun

Þegar erlendar gámahafnir eru skoðaðar, þá sérstaklega með tilliti til losunar og lestunar skipa, má sjá fjölbreytt fyrirkomulag. Hins vegar eru flestar erlendar hafnir með sjálfstæðar einingar sem sjá um losun og lestun. Færst hefur í aukana að þessar sjálfstæðu einingar séu í eigu einkaaðila. Landeigandinn er oftast höfnin sjálf og í sumum tilfellum eiga hafnirnar krana og tæki, en leigja þá til einkaaðila sem sjá þá um rekstur þeirra.

Kranar eru í eigu smærri hafna

Af þeim höfnum sem skoðaðar voru í þessari skýrslu, sést að hjá minni höfnunum eru kranar í eigu hafnanna sjálfra. Þessar hafnir eru í svipaðri stærð og Sundahöfn. Í stærri höfnunum eru kranarnir helst í eigu einkafyrirtækja.

Eimskip og Samskip sjá um losun og lestun í Sundahöfn

Íslenskar hafnir hafa ekki verið að sjá um losun og lestun skipa, en það hefur almennt verið í höndum viðkomandi skipafélags, útgerðar eða fyrirtækis sem flytur vöru inn eða út. Eimskip og Samskip eiga flesta hafnakrana á Íslandi.

Eimskip og Samskip eru einu félögin sem sjá um losun og lestun gáma í Sundahöfn. Þau eiga öll tæki nauðsynleg til losunar og lestunar og sjá um rekstur og mönnun á þeim. Skipafélögin tvö eru með 43,8% af hafnarlóðum Sundahafnar en töluverð eftirspurn hefur verið eftir svæði í Sundahöfn. Athafnasvæðin við Sundahöfn hafa almennt verið leigð út til 25 ára í senn og hafnabakkar til 1 árs.

Valkostum sem stillt hefur verið upp má skoða betur

Í skýrslunni er farið yfir mismunandi valkosti við losun og lestun skipa í Sundahöfn auk þess sem varpað er ljósi á helstu kosti og galla hvers valkostar. Samantekt yfir valkostina má sjá aftast í þessari skýrslu.

Af þeim valkostum sem voru skoðaðir er opin gjaldskrá skipafélaganna sú breyting sem væri auðveldust í framkvæmd og myndi halda fyrirkomulaginu nánast óbreyttu.

Faxaflóahafnir geta tekið upp svipað fyrirkomulag og þær hafnir úrtaksins sem eru í svipuðum stærðarflokki; átt kranana og jafnvel allan annan búnað og leigt það út. Þá yrði fjárfestingaráhættan meiri fyrir höfnina en í núverandi fyrirkomulagi en auðlindirnar gætu verið betur nýttar auk þess að auðveldara gæti verið fyrir fleiri flutningsaðila að komast að.

Þá er einnig valmöguleiki á því að eitt félag sjái um alla losun og lestun í Sundahöfn, hvort sem það yrði með dreifðu eignarhaldi skipafélaganna, í eigu óháðs aðila eða í eigu hafnarinnar. Með því er möguleiki á hagræðingu en hugsanlega þyrfti að setja einhvern gjaldaramma.

Helstu áhættuþættir hvers valkostar voru skoðaðir, ásamt áhrifaþáttum á tímaferla. Varpað var fram ýmsum kostum og göllum auk þess sem rekstrar- og efnahagsreikningur var áætlaður þar sem við átti. Valkostir í skýrslunni hafa ekki verið ræddir við helstu hagsmunaaðila Sundahafnar. Þá er nokkur óvissa í rekstrar- og efnahagsreikningi sem settur er fram í skýrslunni. Því er mælt með frekari greiningu á völdum valkostum sem styður við ákvörðunartöku Faxaflóahafna um möguleg næstu skref.

1

Ákvæði laga og
reglugerða

Reglugerð ESB nr. 352 frá 2017

Lög og reglur

Á Íslandi gilda lög nr. 61/2003 um hafnir. Til viðbótar eru reglugerðir:

- Hafnareglugerð fyrir Faxaflóahafnir sf.
- Reglugerð ESB nr. 352

Innleiðing reglugerðar ESB nr. 352 er ekki hafin en þessi innleiðing kallar á breytingu á hafnalögum og reglugerð um hafnir.

Um reglugerð ESB

- Reglugerðin gildir um veitingu ýmissa hafnarþjónustuflokka, m.a. meðhöndlun farms, farþegaþjónustu, hafnsögu- og dráttarbátaþjónustu.
- Hún fjallar um fjárhagslegt gagnsæi hafna til þess að efla samgöngur á evrópska efnahagssvæðinu til þess að stuðla að vexti og samkeppnishæfni á heimsvísu.
- Nauðsynlegt er að tryggja að haft sé samráð við notendur hafna og aðra hagsmunaaðila um mikilvæg málefni sem tengjast heilbrigðri þróun hafnarinnar, stefnu hennar í gjaldtöku ásamt árangri hennar og getu til að laða að og skapa atvinnustarfsemi.
- Möguleiki er á því að breyta þurfi hafnalögum við útfærslu reglugerðarinnar á íslenskan rétt.

- Í reglugerðinni er ekki kveðið á um tiltekið rekstrarform fyrir hafnir til að sinna losun og lestun skipa. Engar upplýsingar liggja fyrir um með hvaða hætti reglugerðin verður innleidd og hvaða leið stjórnvöld hyggjast velja gagnvart þeim valkostum sem eru við innleiðinguna.
- Í hafnalögum er ekkert sem meinar rekstraradilum hafna að veita þjónustu við losun og lestun samhliða rekstri gá mavalla en hafa þarf í huga að rekstraraðili er háður ýmsum opinberum reglum og viðmiðum í sínum rekstri.
- Ef hafnarstjórn eða lögbært yfirvald sér sjálft um að veita hafnarþjónustu þarf að gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir hagsmunarárekstra og tryggja sanngjarnan og gagnsæjan markaðsaðgang að þjónustunni þegar fjöldi þjónustuveitenda er takmarkaður.

Reglugerð ESB nr. 352 frá 2017

Hinu opinbera er heimilt að leggja skyldur á veitendur hafnarþjónustu sem tryggja tilteknum notendum hennar viðuráðanlegt verð. Auk þess skulu gjöld fyrir veitta þjónustu hjá rekstraraðilum vera gagnsæ, hlutlæg og án mismununar í samræmi við kostnað þjónustunnar sem veitt er. Hins vegar vantar ákvæði í hafnalög um gagnsæi og hindrunarlausan aðgang án mismununar.

Aðgangur að markaði til að veita hafnarþjónustu í höfnum getur samkvæmt reglugerðinni, verið háður:

- a) lágmarkskröfum um veitingu hafnarþjónustu,
- b) takmörkunum á fjölda veitenda,
- c) skyldum til að veita opinbera þjónustu,
- d) takmörkunum sem tengjast rekstraraðilum.

Hafnarstjórn

- Hafnarstjórn, eða lögbært yfirvald, getur krafist þess að veitendur hafnarþjónustu, þ.m.t. undirverktakar, uppfylli lágmarkskröfur um að veita viðkomandi hafnarþjónustu.
- Hafnarstjórn, eða lögbært yfirvald, getur takmarkað fjölda veitenda hafnarþjónustu fyrir tiltekna þjónustupætti.
- Hafnarstjórn eða lögbært yfirvald ætti að geta valið hvort það veitir hafnarþjónustuna sjálfst eða felur öðrum rekstraraðilum að sjá um veitingu slíkrar þjónustu.



Fyrirkomulag og
þjónusta í erlendum
höfnum

Fyrirkomulag og þjónusta í erlendum höfnum

Skoðaðar voru sjö evrópskar gámahafnir sem eru sambærilegar Sundahöfn.

Þegar erlendar gámahafnir eru skoðaðar, þá sérstaklega með tilliti til losunar og lestunar skipa, má sjá fjölbreytt fyrirkomulag.

Flestar erlendar hafnir eru með sjálfstæðar einingar sem sjá um losun og lestun. Færst hefur í aukana að þessar sjálfstæðu einingar séu í eigu einkaaðila.

Landeigandinn er oftast höfnin sjálf og í sumum tilfellum eiga hafnirnar krana og tæki, en leigja þá til einkaaðila sem sjá þá um rekstur þeirra.

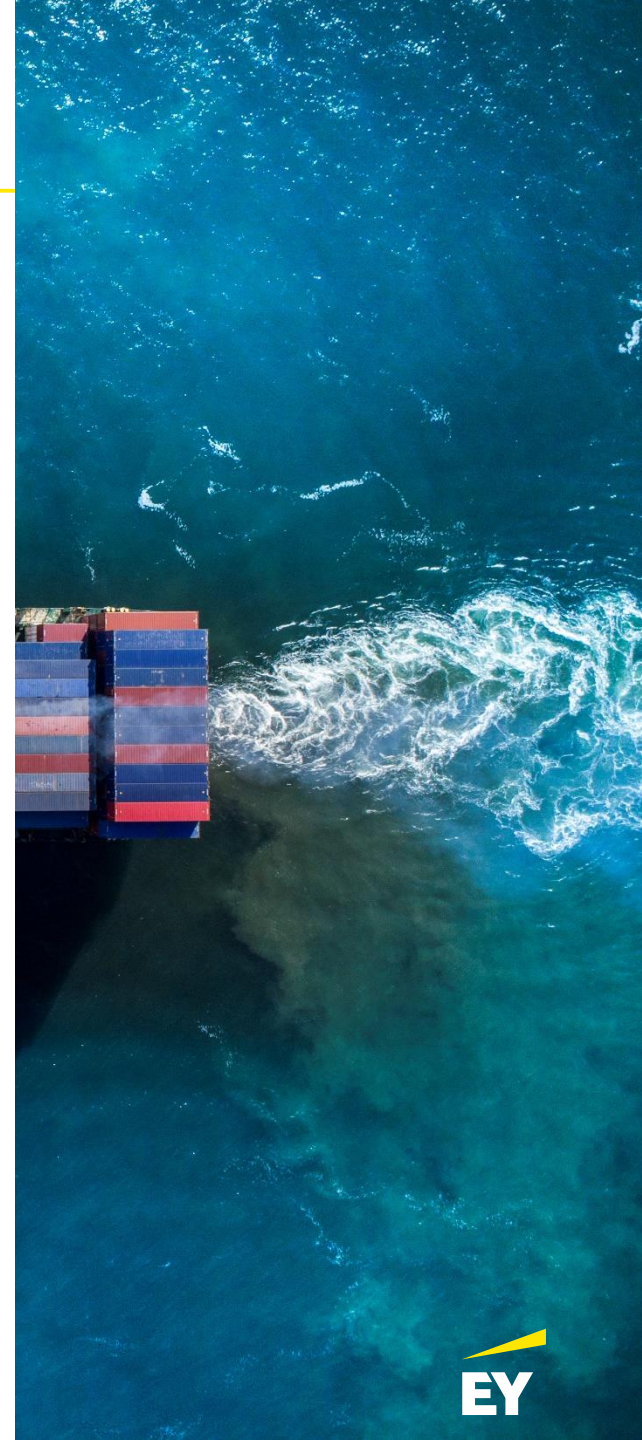
Í þessum kafla verða skoðaðar sjö evrópskar hafnir sem eru á einhvern hátt sambærilegar Sundahöfn, til þess að sjá mögulega valkosti á fyrirkomulagi losunar og lestunar á Íslandi.

Hafnarþjónusta

Til þess að hægt sé að nota hafnir hafa verið settar kröfur um ákveðnar millistigsþjónustur, sem geta verið veittar af höfninni sjálfri eða sjálfstæðum aðilum.¹

Helstu þjónustubættir	Lýsing
Hafnsaga (e. pilotage)	Þjónusta veitt af hafnsögumanni með þekkingu og hæfni til þess að leiða skip inn að höfninni
Dráttarþjónusta (e. towage)	Þjónusta veitt af dráttarbátum sem færa stærri skip sem annað hvort mega ekki eða geta ekki gert það sjálf
Afgreiðsla farms (e. cargo handling)	Tilfærsla farms að og í kringum höfnina. Afgreiðsla farms skiptist í tvo þjónustubætti en það eru „Marshalling“ og losun og lestun (e. stevedoring)
„Marshalling“	Móttaka, geymsla, taka saman og flokka vörur fyrir afhendingu.
Losun og lestun (e. stevedoring)	Ferma og afferma skip (e. loading and unloading cargo)

¹ OECD - Competition in Ports and Port Services, 2011





Helsingborgarhöfn er næst stærsta gámahöfnin í Svíþjóð.

Saga Helsingborgarhafnar

Árið 1988 sameinuðust einkafyrirtækið Skanetmerialen AB og Port of Helsingborg Authority í eitt fyrirtæki sem hét Helsingborgs Hamn AB. Markmið sameiningarinnar var að auka samkeppnishæfni hafnarinnar við aðrar samberilegar hafnir.

Í dag er Helsingborgarhöfn alfarið í eigu Helsingborgar og starfa þar um 230 starfsmenn. Á árinu 2018 fóru um 250 þúsund TEU í gegnum höfnina.

Fyrirtæki sem sjá um losun og lestun

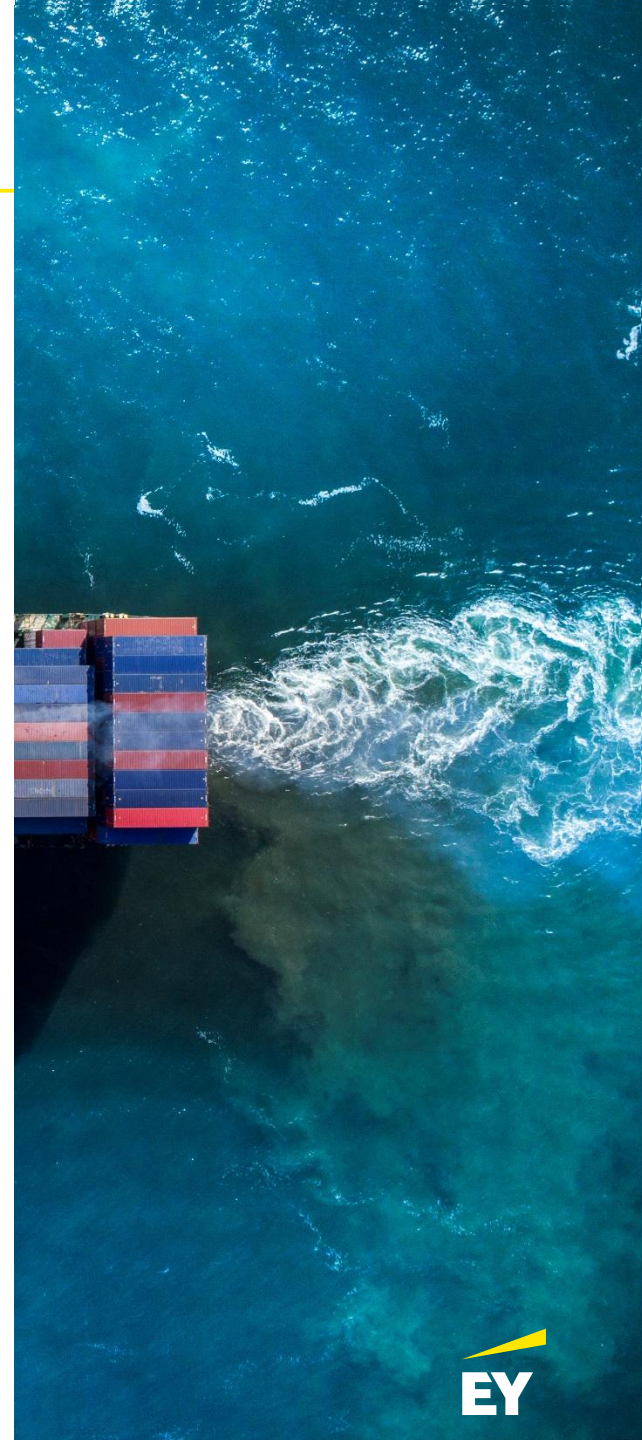
Það er sérstök losunar og lestunar (e. Stevedoring) deild innan hafnarinnar sem tekur við öllum vörum, sér um losun og lestun auk annarra tengdra þjónustubátta innan hafnarsvæðisins. Til þess að losun og lestun sé sem skilvirkust þá er deildin í daglegu sambandi við tæknideildina.

Tæknideildin samanstendur af vörubíla- verkstæði, vélaverkstæði og rafmagns- verkstæði. Verkstæðin sjá bæði um viðhald og lagfæringar á krönum og vélum.

Dráttarþjónustan

Fyrirtækið BogserTeam Öresund AB veitir dráttarbátþjónustu í Helsingborgarhöfn. Þetta fyrirtæki er ekki hluti af Helsingborg Hamn AB.

<http://www.port.helsingborg.se>

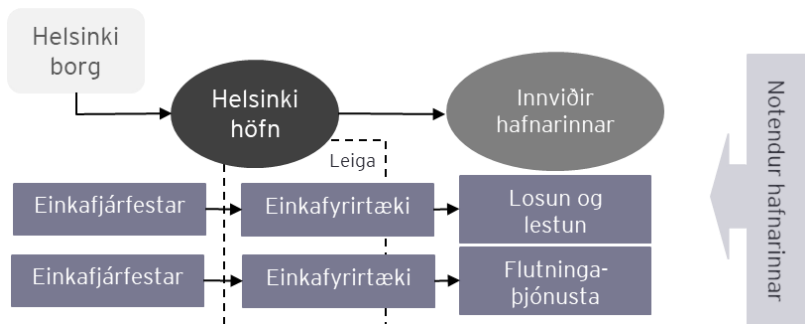


Helsinki er ein af annasömustu farþegahöfnum í Evrópu.

Eignarhald hafna í Finnlandi

Í Finnlandi tíðkast það einna helst að rekstraraðilar hafna, auk fyrirtækja sem sjá um meðhöndlun farms, séu í einka-eigu. Innviðir hafna eru yfirleitt í eigu hafnaryfirvalda. Hafnaryfirvöld viðhalda innviðum hafnarinnar en leigja svo út land og tæki t.a.m. krana til fyrirtækja sem sjá um reksturinn. Umfang starfsemi hafna í Finnlandi er minna samanborið við starfsemi hafna á heimsvísu svo að fjöldi rekstraraðila á höfnunum er takmarkaður. Í flestum tilfellum er aðeins einn rekstraraðili. Rekstraraðilinn og höfnin hafa oft en ekki verið í nánu sambandi í langan tíma sem gerir erfiðara fyrir önnur fyrirtæki að komast að.²

Eignarhald á Helsinki höfn²



Helsinki höfn er hlutafélag í eigu Helsinki borgar. Hafnarþjónustur (e. port services) á Helsinki höfn eru veittar af einka-fyrirtækjum. Þar starfa 11 fyrirtæki sem sjá um losun og lestun skipa.¹

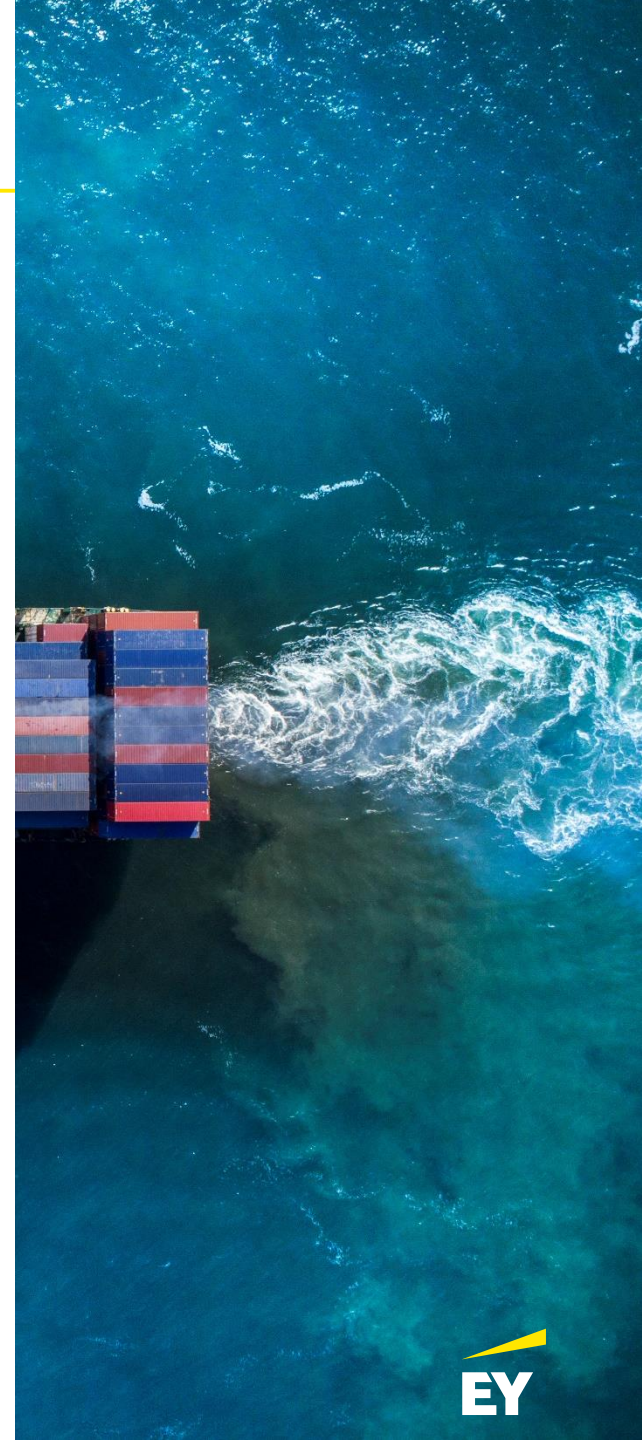
Aðrir þjónustubættir á Helsinki höfn sem tengjast losun og lestun hafna:

• Landfestuþjónusta

SF Portservice sér um landfestuþjónustu á Helsinki höfn. Veturinn 2016-2017 var fyrsta sjálfvirka festarkerfið (e. mooring system) tekið í notkun.¹

• Dráttarþjónusta (e. Towing)

Alfons Hakans sér um að veita dráttarþjónustu við Helsinki höfn.¹



Höfnin í Aarhus er stærsta höfn í Danmörku, með um 65% markaðshlutdeild.

Aarhus höfn er stýrt af sveitarfélaginu (e. municipal self-governing) en er rekin sem fjárhagslega sjálfstæð eining án opinberra styrkja.¹

Í Aarhus höfn eru skráð sjö starfandi fyrirtæki sem sjá um losun og lestun skipa (e. stevedores).¹

Þjónustubættir og fyrirtæki sem tengjast losun og lestun í Aarhus höfn eru meðal annars eftirfarandi:

- **Dráttarþjónusta** (e. towage)

Aarhus höfn býður upp á dráttarþjónustu og á höfnin tvo dráttarbáta (e. tug boats) til þess að aðstoða skip.¹

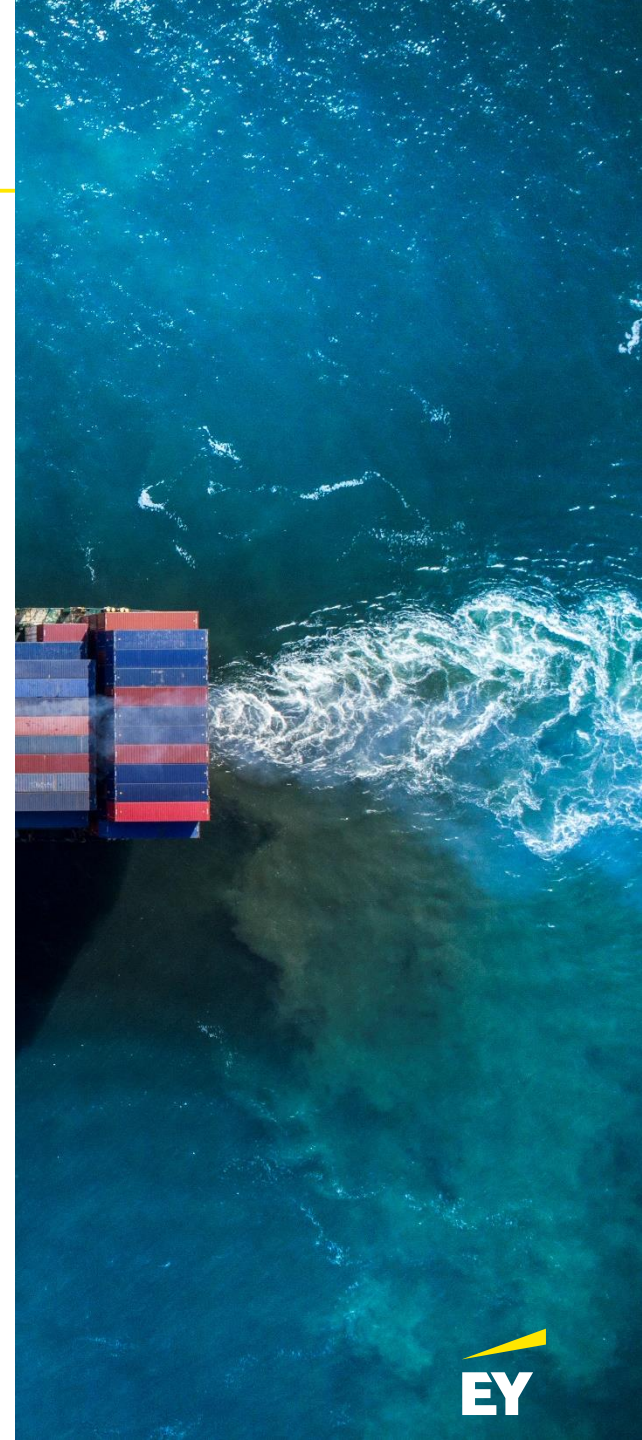
- **Landfestuþjónusta** (e. mooring Service)

Starfsmenn við Aarhus höfn veita aðstoð við landfestu.¹

- **Kranapjónusta** (e. crane service)

Aarhus höfn er eigandi allra krana sem eru á höfninni en nýjustu tölur sýna að þar séu samtals 7 gámakranar. Kranarnir eru mannaðir ýmist af APM Terminal Cargo Service A/S og/eða starfsmönnum hafnarinnar.¹

APM Terminal var stofnað 2001 sem sjálfstæð deild innan A.P. Moller-Maersk en í dag er það starfandi á um 78 útstöðum (e. terminal) á heimsvísu.²



Höfnin í Gautaborg er ein stærsta höfn Skandinavíu.

Saga Gautaborgar hafnar

Í mörg ár var rekstur Gautaborgarhafnar í höndum tveggja aðila; Port of Gothenburg Authority og Gothenburg Stevedoring. Árið 1985 sameinaðist hafnarstjórnin og losunar og lestunar reksturinn í eitt fyrirtæki í eigu sveitarfélagsins.¹

Árið 2010 varð stór breyting á rekstri hafnarinnar, sem var skipt niður á fjögur hafnarfyrirtæki. Eitt þeirra er í eigu sveitarfélagsins og hin þrjú eru aðskilin útstöðvarfyrirtæki (e. separate terminal companies). Bryggjur, landið og innviðir eru í eigu borgarinnar á meðan einkafyrirtæki stjórna rekstrinum.¹

Í dag er gáma útstöðin á Gautaborgarhöfn rekin af APM Terminal, sem er leiðandi á heimsvísu í rekstri útstöðva.¹ Síðustu ár hefur APM Terminal varið töluverðum fjárhæðum í fjárfestingar í innviðum útstöðvarinnar, þá sérstaklega í hafnar-krönum sem þeir sjá um rekstur á.³ Engar upplýsingar fundust um krana í einkaeigu hafnarinnar.

Yfir 40 gámafyrirtæki bjóða upp á þjónustu á Gautaborgarhöfninni. Meirihluti gámanna eru afgreiddir af APM Terminals Gothenburg.¹ Árið 2018 fóru samtals 753.000 TEU í gegnum höfnina.³

Verkalýðsdeilur

Starfsemi Gautaborgarhafnar hefur ekki farið varhluta af verkalýðsdeilum sem staðið hafa yfir í þó nokkurn tíma. Deilurnar má m.a. rekja til þess að aðeins eitt verkalýðsfélag má gera almenna kjarasamninga við fyrirtæki í Svíþjóð. Losun og lestun í sænskum höfnum er því stjórnað með einstökum kjarasamningum milli aðila sem reka útstöðvar (e. terminal operation) og löndunar samtaka (e. stevedoring syndicate).²

Samkvæmt lögum mega aðeins ein löndunar samtök skrifa undir kjarasamning við þann sem rekur útstöð, sem hefur leitt til einokunar á losunar og lestunar þjónustu og verkalýðsdeilna.²

Aðrir þjónustupættir á Gautaborgarhöfn sem tengjast losun og lestun hafna:

• Dráttarbátþjónusta

Switzer sér um dráttarbátþjónustu á Gautaborgar höfn. Fyrirtækið er í meirihluta eigu Maersk Group.³

• Landfestupjónusta

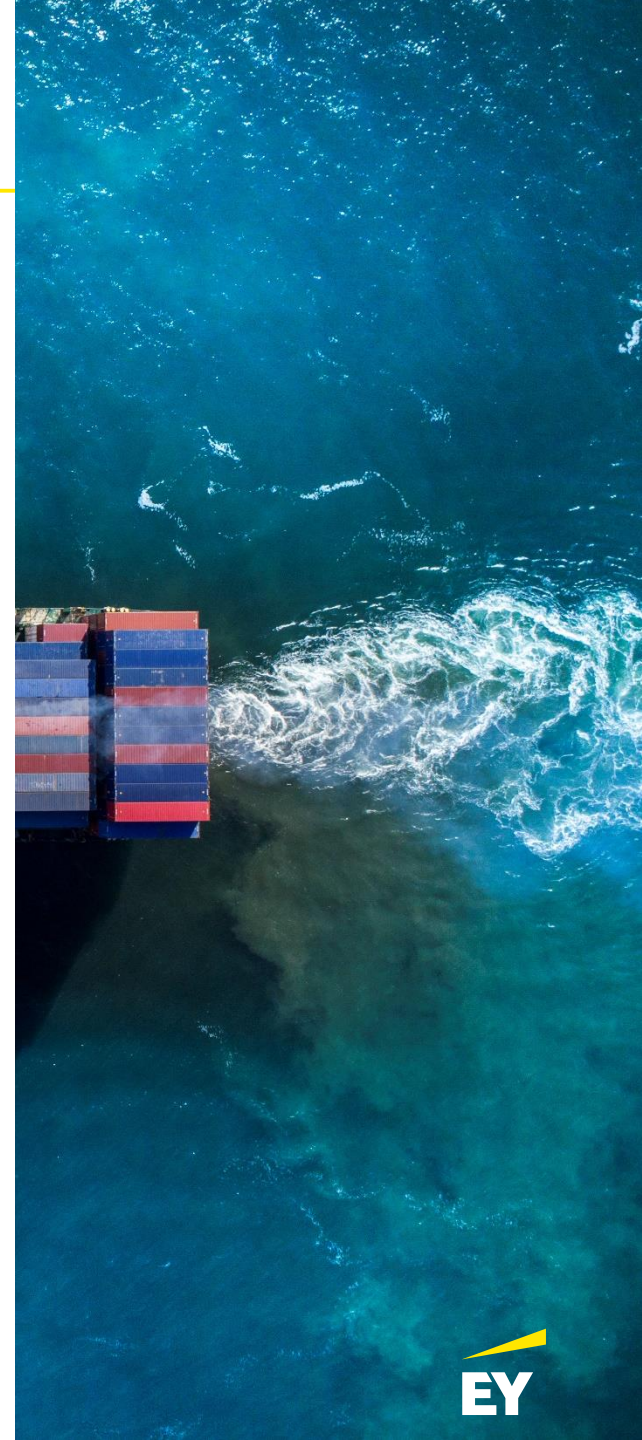
Klippans Batmanastation sér um landfestupjónustu á Gautaborgarhöfn. Félagið er í 100% í eigu Thomas Arvidson.⁴

¹ History of the port of Gothenburg - Gateway to the world since 1620

² Description of the Gothenburg port conflict and its logistics, 2018

³ <https://www.portofgothenburg.com>

⁴ <https://www.boatmangbg.com>



Lóðarleigulíkan er algengasta rekstrarformið í Hollandi, þar sem hafnaryfirvöld leigja út land og hafnarinnviði til einkafyrirtækja.

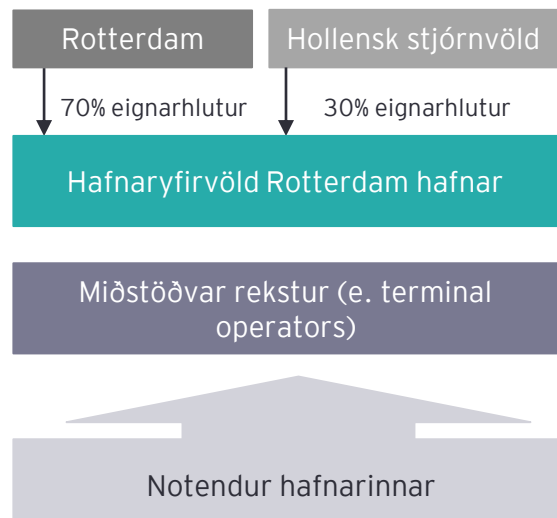
Eignarhald á Rotterdam höfn

Í Hollandi er hægt að finna mismunandi hafnarstjórnunarlíkön en það sem er algengast er lóðarleigulíkan (e. landlord port model) þar sem hafnaryfirvöld leigja út land og hafnarinnviði til einkafyrirtækja sem sjá um rekstur með sínum eigin búnaði.¹

Port of Rotterdam Authority er óskráð hlutafélag sem er 70% í eigu Rotterdam og um 30% í eigu hollenskra yfirvalda. Þar eru fjórar deildir sem eru ábyrgar fyrir þróun og viðgerðum á hafnar- og iðnaðarsvæðum. Helstu verkefni hafnarinnar er að þróa, stjórna og nýta höfnina á sjálfbærnan máta og veita skjóta og örugga flutningaþjónustu.²

Losun og lestun (e. stevedoring activities) er á ábyrgð einkaaðila (e. private operators) sem leigir svæði af hafnarfyrirtækinu og er 31 starfandi fyrirtæki sem sér um losun og lestun í Rotterdam höfn.²

Gjaldskrá fyrir þjónustuna er ákveðin af einkafyrirtækinu án aðkomu hafnaryfirvalda. Leyfilegt er að gera sér samninga við einstaka notendur en þar til gerð viðmiðunar gjaldskrá þarf að vera opinber.¹



¹Public Financing and Charging Practices of Seaport in the EU, 2006
² <https://www.portofrotterdam.com>

Rotterdam höfnin er stærsta höfn í Evrópu með tengingu við yfir 1.000 hafnir um allan heim.

Þjónustubættir og fyrirtæki sem tengjast losun og lestun á Rotterdam höfn eru meðal annars eftirfarandi:

- **Dráttarþjónusta** (e. towage services)

Fjögur fyrirtæki veita dráttarþjónustu á Rotterdam höfn, saman reka þau um 40 dráttarbáta.

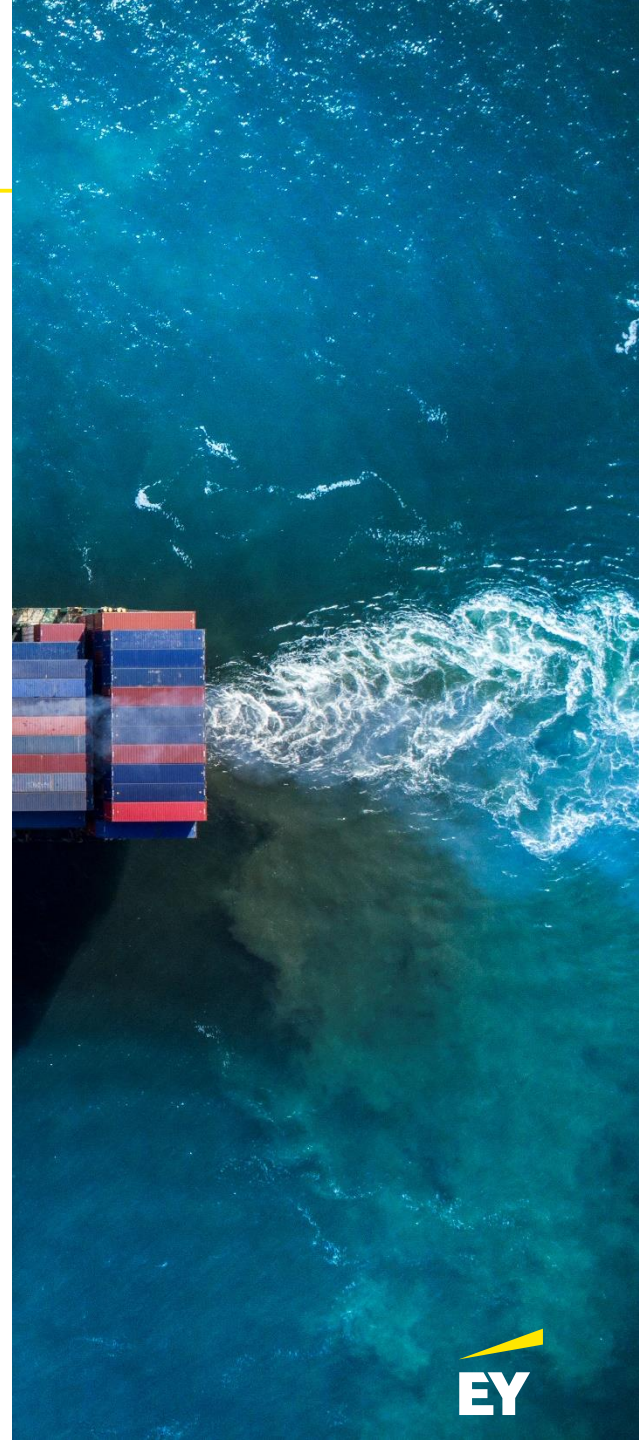
- **Landfestuþjónusta** (e. mooring service)

Svo virðist sem aðeins eitt fyrirtæki sjái um landfestuþjónustu á Rotterdam höfn; KRVE. Sérfræðingar KRVE sjá um að leggja að og úr höfn (e. berthing and unberthing) og færa farskip (e. seagoing vessels) í mismunandi veðurskilyrðum allan sólarhringinn. Til þess að tryggja hámarks öryggi sækja farskip og tankskip (e. tankers), sem eru meira en 75 m að lengd, þjónustu hjá KRVE.

Rotterdam höfnin leggur mikið upp úr stafrænni þróun hafnarinnar

Ein af vörum Rotterdam hafnar kallast PortForward. Þetta tól gerir hafnar-yfirvöldum kleift að stjórna hafnarrekstri sínum á skilvirkari og öruggari hátt og þar með draga úr kostnaði. Hugbúnaðurinn býður einnig upp á stafrænar lausnir fyrir flutningsaðila, en þar má t.d. nefna leiðarskipuleggjanda sem sýnir alla flutningsmöguleika frá strönd yfir í heimaland.

Rotterdam höfn starfrækir einnig sérstakt samskiptakerfi sem hefur gert það að verkum að skilvirkni hefur aukist, skipulagskostnaður hefur minnkað og villum hefur fækkað.



Miðlæg staðsetning Antwerpen hafnar gerir það að verkum að hægt er að bjóða upp á ódýra og hraða tengingu við lönd í Evrópu.

Antwerpen höfn í Belgíu er næst stærsta höfn Evrópu á eftir Rotterdam höfn.¹ Antwerpen höfn er í eigu sveitarfélagsins og er rekin af sjálfstæðri hafnarstjórn.²

Antwerpen höfn byggist á lóðarleigulíkani (e. Landlord port model), sem þýðir það að hafnaryfirvöld eiga og stjórna hafnar-svæðinu og sjá um að gera það aðgengilegt fyrir hafnarfyrirtæki til þess að vera með starfsemi á höfninni á grundvelli sérleyfisamnings.¹

Antwerp Port Authority gegnir lykilhlutverki í daglegum rekstri á höfninni. Hafnaryfirvöld stjórna og viðhalda bryggjum, brúm, lásum, landinu o.fl. Hafnaryfirvöld útvega jafnframt dráttar-báta og krana. Hafnarstjórn hefur forkaupsrétt (e. prior purchase) á öllum eignum sem eru staðsettar á hafnar-svæði og eru ekki í eigu hafnarinnar.¹

Fyrirtæki sem hafa áhuga á að hefja starfsemi á höfninni geta sótt um það hvenær sem er. Hafnaryfirvöld meta síðan

hvort það passi við stefnu og framtíðarsýn hafnarinnar. Starfsemi þarf helst að efla sjálfbæra þróun, vera virðisaukandi, verja samkeppnisstöðu og umhverfisvitund.¹

Þjónustubættir og fyrirtæki sem tengjast losun og lestun skipa á Antwerpen höfn eru meðal annars eftirfarandi:

- **Dráttar- og landfestuþjónusta** (e. towage and mooring service)

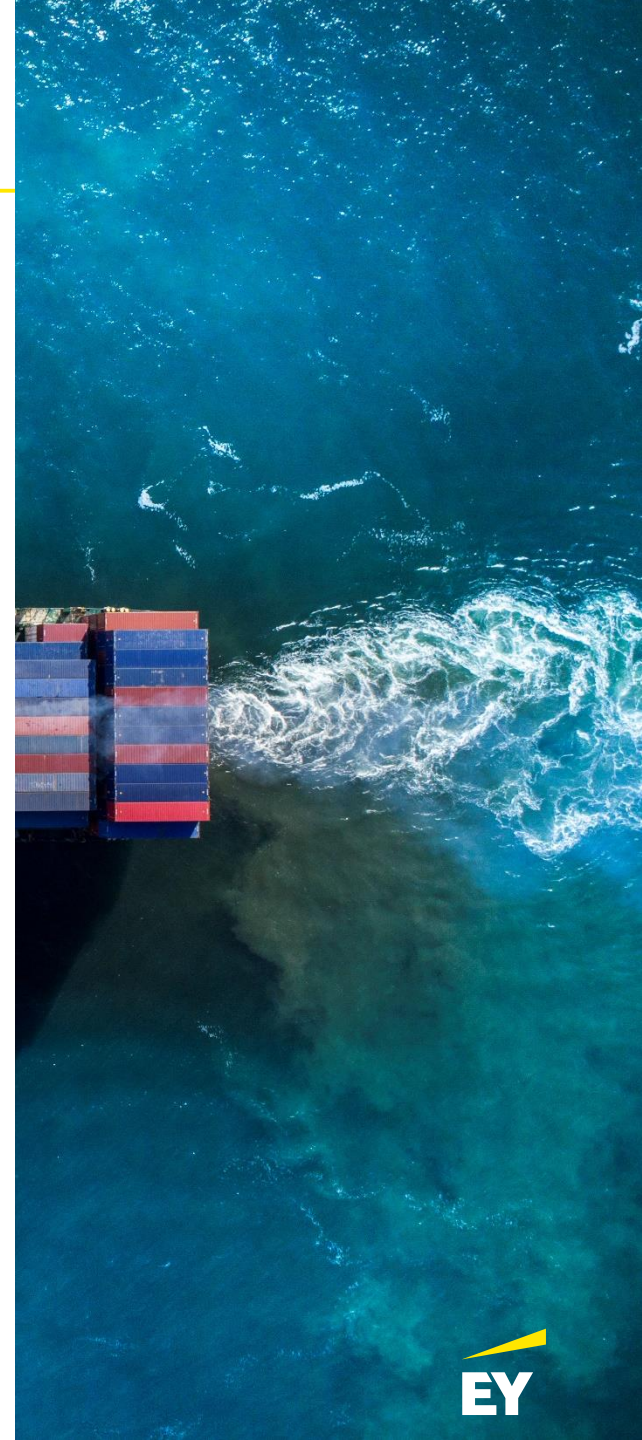
Kotug Smit Towage og Antwerpen Towage sjá um dráttarþjónustu og landfestuþjónustu á Antwerpen höfn.¹

- **Kranaleiga** (e. crane rental)

Hafnaryfirvöld starfrækja kranadeild sem hefur til umráða ríflega 30 krana, bæði flotkrana (e. floating cranes) sem og krana á bryggju (e. dock-mounted cranes) sem leigðir er til einka- og ríkisfyrirtækja á hafnar-svæðinu. Kranarnir eru leigðir út til bæði lengri og skemmri tíma.¹

¹ <https://www.portofAntwerpen.com/en>

² Public Financing and Charging Practices of Seaport in the EU, 2006



Samanburður á fyrirkomulagi hafna

Hafnir/ Fyrirkomulag	Land	Eignarhald á krönum	Fyrirtæki í löndunarpjónustu	Hafnaryfirvald/ eignarhald	Landeigandi	Gámamagn 2018
Helsingborg	SE	H	H	S	H	250 þ.TEU
Faxaflóahafnir	IS	E	E	S	H	352 þ. TEU
Helsinki	FIN	H	E	S	H	509 þ.TEU
Aarhus	DK	H	E	S	H	540 þ.TEU
Gautaborg	SE	E	E	S	H	753 þ.TEU
Rotterdam	NED	E	E	S	H	14,5 m.TEU
Antwerpen	BEL	H+E	E	S	H	11 m.TEU

Skýringar

H: Höfn

E: Einkafyrirtæki

H+E: Bæði höfn og einkafyrirtæki

S: Sveitarfélag



Fyrirkomulag
losunar og lestunar
skipa á Íslandi

Sundahöfn

Helstu upplýsingar um Sundahöfn

	Landsvæði
Stærð	<ul style="list-style-type: none">- Í dag er hafnarland í Sundahöfn 168 ha, þar af er stærð gámasvæðis 55 ha og lengd hafnarbakka 2.849 m- Áætluð heildarstærð hafnarlands í aðalskipulagi er 180-182 ha.- Heildarstærð allra hafnarlóða í Sundahöfn er 132,3 ha
Svæði	<ul style="list-style-type: none">- Hafnarbakki- Athafnasvæði- Gámavöllur- Vörugeymslur
Skipting	<ul style="list-style-type: none">- 104 fyrirtæki við Sundahöfn- Farmstöðvar Eimskips og Samskips eru 43,8% hafnarlóða í Sundahöfn- Heildarsvæði Eimskips: 33,7 ha.- Heildarsvæði Samskips: 24,2 ha.
Lóðarleigusamningur	<ul style="list-style-type: none">- Lóðarleigusamningur hafnarbakkasvæðis gildir 1 ár í senn- Samningur athafnasvæðis Samskips gildir 25 ár í senn- Samningur athafnasvæðis Eimskips gildir 25 ár í senn

	Flutningsmagn
Magn	<ul style="list-style-type: none">- Um 75-80% af gámaflutningi landsins fer um Sundahöfn- Árið 2018 komu allt að sjö gámaskip í hverri viku í Sundahöfn- Að jafnaði voru flutt rúmlega 6.000 TEU á viku af bæði tómum og fullum gámum.

Sundahöfn

Sundahöfn er í eigu Faxaflóahafna og er stærsta gámahöfn landsins, þar sem um 75-80% af gámaflutningi landsins fer um.

Landsvæðið

Svæðinu við Sundahöfn má skipta í 3 meginhluta:

- Hafnarbakka til losunar og lestunar skipa
- 20 - 50 m athafnasvæði
- Gámaöllum til geymslu á gámum

Í jöðrum svæðisins eru svo vörugeymslur ásamt viðgerða- og áhaldasvæði.

Töluverð eftirspurn hefur verið eftir svæði á Sundahöfn. Faxaflóahafnir eiga 168 hektara land í Sundahöfn sem liggur frá Laugarnesi að Gelgjutanga, en áætluð lóð í aðalskipulagi 2010-2030 er 180-182 ha. Í tillögu um breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030 er áformað að stækka hafnarsvæðið í Sundahöfn með landfyllingum á tveimur stöðum.

Komur

Árið 2018 komu allt að sjö gámaskip í hverri viku í Sundahöfn, frá 505 TEU til 1.457 TEU, með samanlagða burðargetu að jafnaði 5.300 TEU. Að jafnaði voru flutt rúmlega 6.000 TEU um Sundahöfn á viku af bæði tómum gámum og fullum.¹ Meira er um innflutning en útflutning og er því oft ferðast með tóma gáma frá landi.

Framtíðarþróun

Framtíðarþróun Sundahafnarsvæðis er langtíma- verkefni. Þróun á starfsemi þarf að tryggja hagkvæman rekstur í takt við framtíðarsýn Sundahafnar. Töluverð aukning hefur orðið á fjölda fyrirtækja við Sundahöfn. Árið 1994 voru 52 fyrirtæki en árið 2018 var fjöldi fyrirtækja orðinn 104.²

Um helmingur þessara fyrirtækja eru þjónustufyrirtæki (31%) og heild- og umboðsala (24%). Sama má segja um fyrirtæki á jaðarsvæðum en 65% fyrirtækja á jaðarsvæðum starfa á sviði þjónustu eða heildsölu.²

Eimskip og Samskip eru langumfangsmestu fyrirtækin í Sundahöfn, bæði hvað varðar starfsmannafjölda og athafnasvæði. Þessi tvö fyrirtæki er með um 34,5% af landsvæðinu.

Eimskip og Samskip eru einu fyrirtækin í Sundahöfn sem sjá um losun og lestun gáma (e. stevedoring). Skipafélögin eiga jafnframt og sjá um rekstur á öllum búnaði tengdum losun og lestun.

¹ Sundahöfn - Starfsumhverfi og breytingar til framtíðar, 2018

² Atvinnustarfsemi í Sundahöfn, 2018

Sundahöfn - Fyrirkomulag skipafélaganna

Megin vöruflutningastarfsemi hófst í Sundahöfn þegar Eimskip og Samskip hófu starfsemi árið 1968 og árið 1979.

Lóðarleigusamningur

Lóðir við Sundahöfn eru almennt leigðar til 25 ára með rétti til framlengingar á leigutíma um 25 ár. Einstaka lóðir hafa verið leigðar út til 50 ára með fyrirvara um uppsagnarákvæði eftir 25 ár.

- Samskip er með leigusamning athafnasvæðis til 1. janúar 2028 og ef félagið segir samningnum ekki upp a.m.k. 5 árum fyrir lok leigutíma þá framlengist leigutíminn til 1. jan 2048 án frekari greiðslu lóðagjalda.
- Eimskip er með leigusamning til 31. desember 2062. Faxaflóahafnir hafa heimild til að segja upp samningnum árið 2037 sem þarf þá að berast eigi síðar en 31. desember 2034.
- Leigutími hafnarbakka er aðeins gerður eitt ár í senn fyrir bæði skipafélagin.

Við lok leigutíma hefur leigutaki (Samskip og Eimskip) forleigurétt á þeim lóðum sem eru í lóðarleigusamningnum.

Landrými

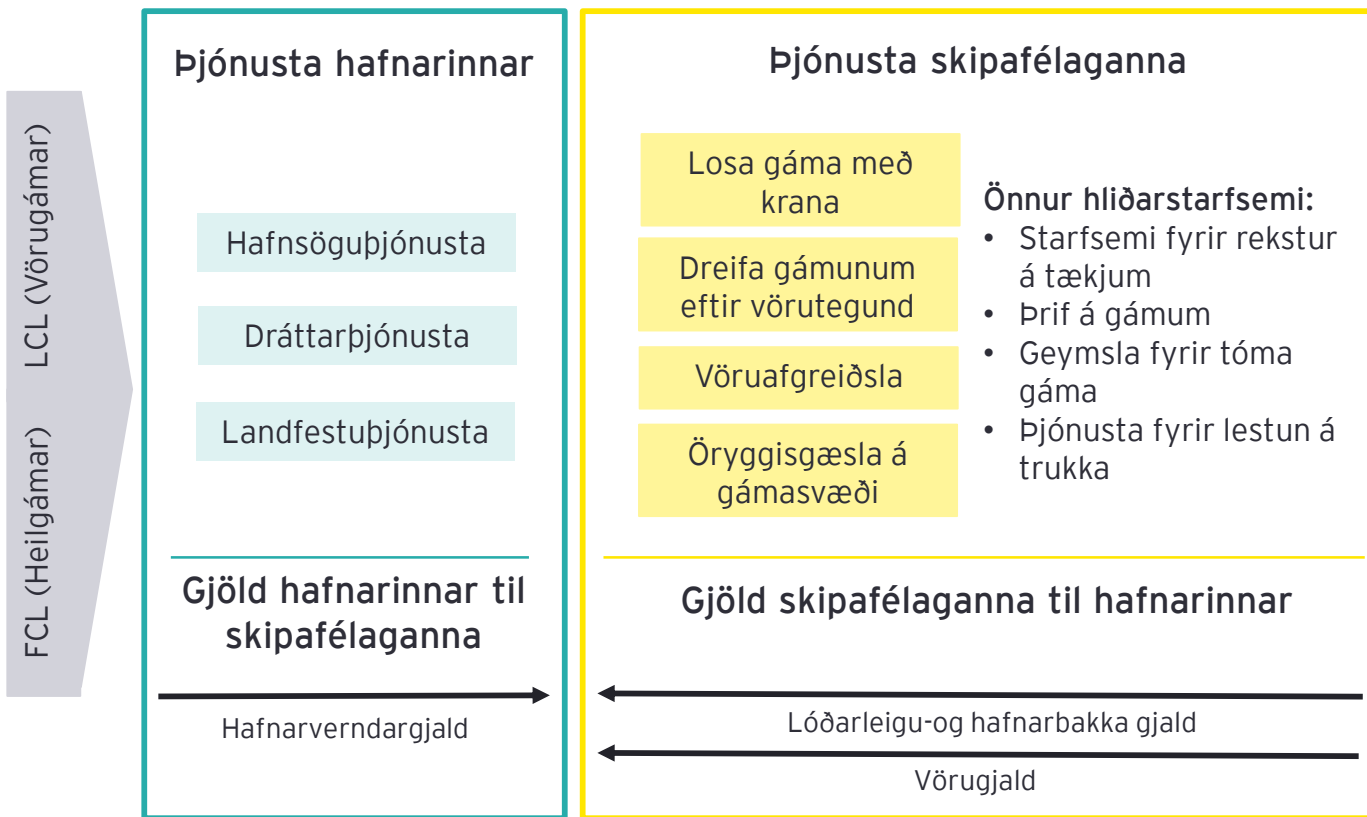
Eimskip er með sína aðstöðu við Vatnagarða og Samskip er með aðstöðu við Vogabakka.¹ Núverandi landnýting Eimskips og Samskips er 55,2 ha. og skiptist þannig:

- Samskip: 24,4 ha. þar af hafnarbakkar í forgangsnotum 4,3 ha. og að auki er Samskip með skammtímaleigu 3,2 ha.
- Eimskip: 33,7 ha. þar af hafnarbakkar í forgangsnotum 4 ha.

Samskip og Eimskip hafa óskað eftir að fá aukið landrými sem nemur um 45 ha.

Lóðarleigusamningur	Samskip	Eimskip
Athafnarsvæði	1. jan 2028	31. des 2062
Hafnarbakki	1 ár í senn	1 ár í senn
Landnýting	24,4 ha	33,7 ha

Sundahöfn - Þjónustubættir skipafélaganna



Með núverandi fyrirkomulagi hafa einkaaðilar mestu hagsmuna að gæta þegar kemur að losun og lestun og er því í höndum einkaaðila að þjónustukeðjan slitni ekki.

Sundahöfn - Þjónustupættir skipafélaganna

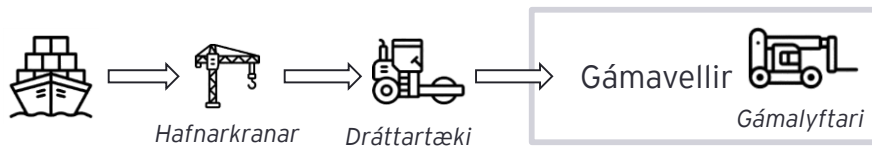
Umfang félaganna

Eimskip og Samskip eru í virkri samkeppni. Innflutningur er almennt á mánudögum og þriðjudögum en útflutningur á miðvikudögum og fimmtudögum og því mikil eftirspurn eftir bestu tímunum.

Eimskip og Samskip voru að hífa samtals 352.313 TEU árið 2017 í Sundahöfn.¹ Samskip er með 13 gámaskip í föstum áætlunarsiglingum og 15 skip í öðrum verkefnum.² Eimskip er með samtals 21 skip í rekstri.³

Losun og lestun skipa í Sundahöfn

Í Sundahöfn er Eimskip með einn Gantry krana og einn Mobile krana, en Samskip með tvo Mobile krana sem eru notaðir til þess að hífa gáma til og frá borði. Fjárfestingar í gámakrönum taka mið af því gáamagni sem fer um viðkomandi hafnarbakka. Næst tekur við dráttartæki sem flytur gámana inn á gáavellina. Gámalyftarar koma síðan gámunum fyrir á gáavöllum. Allur þessi ferill er því hluti af losun og lestun.



Aðrir þjónustupættir sem tengjast losun og lestun

- **Gámavellir**

Gámavellir eru innan farmsvæðanna. Farmsvæðin skiptast í lóðir undir hús, gámavelli og hafnarbakkasvæði. Flutningur vöru á gámasvæði getur því verið hluti af losun og lestun.

- **Landfestuþjónusta**

Faxaflóahafnir sjá um landfestuþjónustu.

- **Dráttarþjónusta**

Faxaflóahafnir sjá um dráttarþjónustu og eru með fjóra dráttarbáta til þjónustu. Öðrum fyrirtækjum er heimilt að veita þessa þjónustu en þurfa að hafa viðbúnað öryggisins vegna.

- **Hafnsaga**

Faxaflóahafnir sjá um hafnsöguþjónustu.

1 <https://www.faxaflaohafnir.is/>

2 <https://www.samskip.is/>

3 <https://www.eimskip.is>

Hafnir á Íslandi

Hafnir á Íslandi

Alls eru 70 hafnir á Íslandi sem eru aðildarhafnir að Hafnasambandi Íslands. Flestar hafnir á Íslandi eru fiskihafnir að stærstum hluta. Meginhöfn fyrir almennan vöruflutning er Reykjavíkurböfn en Sundahöfn er mest sérhæfða höfnin á Íslandi fyrir vöruflutning.¹

Samkvæmt tölum frá Hagstofunni um vöruflutning í tonnum á árinu 2017 má sjá að fimm stærstu vöruflutningshafnir eru í Reykjavík, Grundartanga, Reyðarfirði, Reykjaneshöfn og Hafnarfirði.²

Losun og lestun hafna á Íslandi

Á Íslandi tíðkast það að skipafélögin sjái um losun og lestun skipa og eru það Eimskip og Samskip sem eiga flesta fasta hafnarkrana á Íslandi.

Rekstraraðili hafna á Íslandi

Á Íslandi eru 13 hafnarsjóðir og eitt hafnasamlag sem reka frá 2 - 6 hafnir hvert fyrir sig. Síðan eru samtals 21 hafnarsjóðir sem reka hver eina höfn. Auk þess er Miðsandshöfn og Sandshöfn í Hvalfirði í eigu einkaaðila og Landeyjarhöfn í eigu ríkisins.³

„Á Íslandi eru hafnaryfirvöld hafnarstjóri viðkomandi hafnar eða annar starfsmaður í hans umboði.“⁴

Dæmi um vöruflutnings hafnir á Íslandi	Eignarhald hafnarkrana (færanlegra)	Eignarhald hafnarkrana (fastra/á teinum)	Rekstraraðili hafnarinnar
Sundahöfn	ES & SS	ES	Faxaflóahafnir
Reykjavíkurböfn	EFK	EFK	Faxaflóahafnir
Straumsvíkurböfn	EFK	Rio Tinto	Hafnarfjarðarhöfn
Grundartangi	ES	EFK	Faxaflóahafnir
Reyðarfjörður	ES	EFK	Hafnarsjóður Fjarðabyggðar
Vestmannaeyjar	ES	EFK	Vestmannaeyjahöfn

Skýringar
ES: Eimskip
SS: Samskip
EFK: Enginn krani færanlegur/fastur krani

1 <https://www.si.is/innvidir-a-islendi/hafnir/#>
2 <https://hagstofa.is/>
3 <https://www.althingi.is/altext/pdf/145/s/1590.pdf>
4 <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/3399>

An aerial photograph of a large container ship docked at a port. The ship's deck is covered with a dense grid of colorful shipping containers in various colors including red, blue, orange, green, and white. In the foreground, a multi-lane bridge spans across the water. A white truck with a blue trailer is driving on the bridge, and another truck is visible further down. The water is a deep blue-green color. A large, semi-transparent number '4' is overlaid on the left side of the image.

Samgöngumál og flutningsmagn

Flutningsmagn

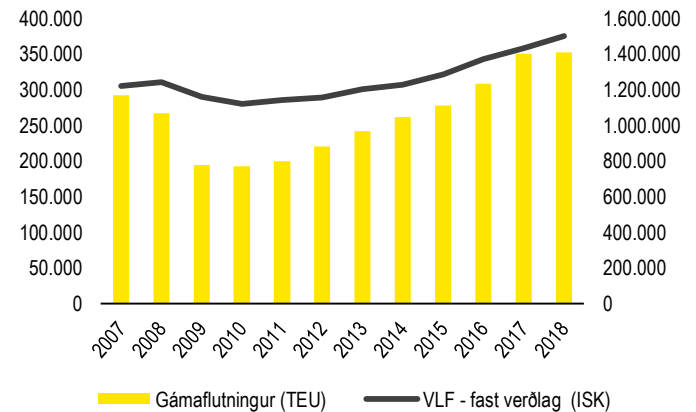
Flutningsmagn um Faxaflóahafnir hefur verið að aukast síðustu ár og gera Faxaflóahafnir ráð fyrir að það muni halda áfram að aukast á næstu árum.

Flutningsmagn síðustu ár

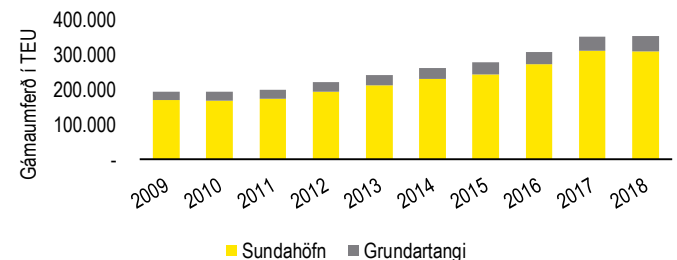
Árið 2018 var flutningsmagn um Faxaflóahafnir 352.313 TEU í gámaárgildiseiningum eða um 3,9 m tonn af vörum, þar af er stærsti flokkurinn vörur til stóriðju. Ef skoðað er flutningsmagn um Faxaflóahafnir frá árunum 2007-2018 má sjá að meðalaukning á flutningsmagni milli ára er um 2%. Ef borið er saman verg landframleiðsla (VLF) og vöruflutningur um Faxaflóahafnir má sjá augljósa fylgni. Meðalaukning á VLF milli ára 2007-2018 er einnig 2%.^{1,2}

Skipting gámaumferða um Faxaflóahafnir sýnir að stærsti hluti gámaumferða er um Sundahöfn. Faxaflóahafnir gera ráð fyrir því að flutningsmagn muni aukast á næstu árum í takt við hagvaxtarspá. Því er spáð að flutningsmagn um Sundahöfn á árinu 2040 verði um 550 þús. TEU.¹

Vöruflutningur um Faxaflóahafnir borið saman við VLF^{1,2}



Skipting gámaumferðar um Sundahöfn og Grundartangahöfn¹



Samgöngumál og flutningsmagn

Samgöngur til og frá Sundahöfn þurfa að vera öflugar og skilvirkar til að styðjast við aukið flutningsmagn og vaxandi eftirspurn eftir minnkun á kolefnisfótspori á næstu árum

Aukið flutningsmagn gerir kröfur um að skoða þurfi eftirfarandi:

- Fjárfesting í tækni
- Fjárfesting í búnaði og hagkvæmni í vali á búnaði
- Vegtengingar
- Lengd hafnarbakka, dýpi og farmsvæði
- Samgöngur
- Leiðir til þess að lágmarka koltvísýringsútblastur í starfseminni.

Umferðartengingar Sundahafnar

Aukið flutningsmagn kallar á þróun og stefnu í ráðstöfun lands og uppbyggingu við Sundahöfn á næstu árum. Aukið flutningsmagn getur haft bæði áhrif á vegakerfið og geymslusvæði á höfninni. Það sem vert er að skoða betur varðandi samgöngumál er umferðartengingar Sundahafnar.

Síðust ár hefur komið fram aukinn þrýstingur frá viðskiptavinum skipafélaganna að fá upplýsingar um kolefnisfótspor vara og er gert ráð fyrir því að þessi þrýstingur muni aukast enn á næstu árum. Það þarf því að hafa í huga möguleika á að lágmarka flutningsleiðir á vörum eins og kostur er og því mikilvægt að hafnarsvæðið hafi góðar vegtengingar.

Samkvæmt skýrslu Atvinnustarfsemi í Sundahöfn frá árinu 2018 má sjá að um 47% þeirra fyrirtækja sem eru með starfsemi á Sundahafnar-svæðinu gera athugasemdir við umferðartengingar og svara því að umferðatengingin við Sundahöfn sé slæm.¹

¹ Atvinnustarfsemi í Sundahöfn, 2018

Áhrif lagningu Sundabrautar um farmsvæði Sundahafnar

Sundabraut hefur verið í aðalskipulagi Reykjavíkur í 35 ár. Árið 1995 hófst vinna við að skoða mögulega kosti um gerð og legu vegarins en þessi vinna hefur verið í gangi frá þeim tíma og er enn ekki lokið.

Fyrirkomulag, framkvæmd, lega og umfang fyrirhugaðrar Sundabrautar er enn háð óvissu sem setur skipulagningu Sundahafnar í óvissu og ákveðin mörk.

Samkvæmt niðurstöðu skýrslu um Sundabraut „Viðræður ríkisins og SSH“ sem kom út í júní 2019 kemur meðal annars fram að botngöng eða hábrú yfir Kleppsvík séu ekki fýsilegar lausnir þar sem það mun m.a. hafa áhrif á hafnarstarfsemi til framtíðar.

Tveir megin valkostir standa því eftir:

1. Jarðgöng yfir í Gufunes
2. Lágbrú sem þverar hafnarsvæðið við Kleppsvík

Mikilvægt er að farið verði í vinnu að reikna heildarkostnað og önnur áhrif sem lágbrú myndi hafa á stærstu gámahöfn landsins ef þessir tveir valkostir eiga að vera samamburðarhæfir. Í því sambandi væri eðlilegt að tryggja starfsemi hafnarinnar ákveðinn forgang.

Lágbrúin er talin vera ódýrasta lausnin sem hefur verið skoðuð, samkvæmt því sem fram kemur í skýrslunni um Sundabraut. Þar er talið að brúin muni hafa töluverð áhrif á skipulag hafnarstarfsemi við Sundahöfn þótt að ekki liggi fyrir heildarkostnaður slíkra aðgerða né þjóðhagsleg umhverfisáhrif. Faxaflóhafnir telja sem svo að afleiddur kostnaður brúargerðar sé verulega hár.

Samkvæmt skýrslunni um Sundabraut eru möguleg áhrif talin vera minnkað umfang, flutningur starfseminnar á önnur hafnarsvæði og samnýting flutningsfélaga. Undir lágbrú sem væri um 21-26 m há eða lægri kæmist ekki flutningaskip og þar með þyrfti að leggja niður alla uppskipun innan hennar eða færa utar.

Jarðgöng eru að mati Faxaflóahafna mun betri kostur þegar borin eru saman möguleg áhrif á hafnarstarfsemi Sundahafnar en kostnaðartölur séu þó enn ónákvæmar.

Samkvæmt skýrslu um Sundabraut eru aðallega tveir megin ókostir við jarðgöng. Annar ókosturinn er verulega hár framkvæmdakostnaður, þar sem talin er þörf á að byggja tvö jarðgöng með tveimur akreinum hvor þar sem umferðaspár segja til um meira en 10.000 bíla á dag. Hinn ókosturinn er minni notkun á göngunum en t.d. brú. Samkvæmt niðurstöðum skýrslunnar eru jarðgöng yfir í Gufunes talin vera eini raunhæfi möguleikinn sem er til staðar.

Líkön fyrir rekstur hafna

Hefðbundin hafnarstjórnunarlíkön

Starfsemi hafna er hægt að flokka í fjóra flokka eftir því hvernig starfsemi þeirra og eignarhaldi er háttað.

Valið á tegund hafnarstjórnunarlíkans í hverri höfn fyrir sig fer eftir því hvernig starfsemi og eignarhaldi er háttað, þ.e. hvort þjónustan er veitt af hinu opinbera, einkageiranum eða af blönduðum eignaradilum.

Greind hafa verið fjögur megin hafnarstjórnunarlíkön

- Þjónustulíkan hins opinbera (e. Public service port model)
- Líkan búnaðarhafna (e. Tool port model)

- Lóðarleigulíkan (e. Landlord port model)
- Þjónustulíkan einkarekinna hafna (e. Private service port model)

Þessi þjónustulíkön voru höfð í huga við mat á valkostum losunar og lestunar í Sundahöfn.

Algengasta þjónustulíkanið er lóðarleigulíkanið en Faxaflóhafnir falla einnig undir það líkan.

Þjónustulíkön	Þjónustulíkan hins opinbera	Líkan búnaðarhafna	Lóðarleigulíkan	Þjónustulíkan einkarekinna hafna
Innviðir	Hafnaryfirvöld	Hafnaryfirvöld	Hafnaryfirvöld	Einkarekstur
Mannvirki og búnaður	Hafnaryfirvöld	Hafnaryfirvöld	Einkarekstur	Einkarekstur
Losun og lestun	Hafnaryfirvöld	Einkarekstur	Einkarekstur	Einkarekstur
Vinnuafli	Hafnaryfirvöld	Hafnaryfirvöld/ einkarekstur	Einkarekstur	Einkarekstur
Önnur starfsemi	Aðallega hafnaryfirvöld	Hafnaryfirvöld/ einkarekstur	Hafnaryfirvöld/ einkarekstur	Aðallega hafnaryfirvöld



Þjónustulíkan hins opinbera

(e. Public service port model)

Hafnaryfirvöld eiga bæði land og allar tiltækar eignir og búnað. Þau sinna öllum eftirlits- og hafnar- aðgerðum auk þess að veita alla helstu þjónustu.

- Allar aðgerðir tengdar meðhöndlun farms eru framkvæmdar af starfsfólki hafnarinnar.
- Þessi fyrirmynd er notuð í mörgum þróunarlöndum.
- Í þjónustuhöfnum er höfninni yfirleitt stjórnað af hinu opinbera. Hafnarstjóri er venjulega embættismaður sem er ábyrgur fyrir stjórnslu hafnarinnar.
- Í sumum tilvikum eru aðgerðir tengdar meðhöndlun farms framkvæmdar af aðskildum opinberum einingum, sem getur skapað einstakar stjórnunar- áskoranir.
- Samkvæmt þessu líkani, er það ein og sama stofnunin sem ber ábyrgð á því að sinna eftirlitsaðgerðum, þróa innviði og uppbyggingu auk umsjón rekstrar.
- Í þessu líkani er almennt engin þátttaka einkageirans í hafnarstarfsemi.

Kostir

- Styrkleiki þessa líkans liggur í því að þróun aðstöðu og rekstrar eru á ábyrgð einnar stofnunar, sem gerir vöxtinn straumlínulagaðan og samheldinn.

Gallar

- Á hinn bóginn, þegar innri samkeppni er engin getur það leitt til óhagkvæmrar hafnarstjórnunar, skorts á nýsköpun og getur leitt til þjónustu sem er hvorki notendamiðuð né markaðstengd. Þegar treyst er á stjórnvöld fyrir fjármögnun getur það leitt til eyðslusamrar nýtingar auðlinda og undir-fjárfestingar.

Innviðir	Hafnaryfirvöld
Mannvirki og búnaður	Hafnaryfirvöld
Losun og lestun	Hafnaryfirvöld
Vinnuafli	Hafnaryfirvöld
Önnur starfsemi	Aðallega hafnaryfirvöld



Líkan búnaðarhafna

(e. Tool port model)

Rekstur á búnaði hafnaryfirvalda er venjulega á ábyrgð starfsfólks hafnarinnar, en aðrar aðgerðir eru framkvæmdar af einkafyrirtækjum.

- Búnaðarhafnar líkanið einkennist af **Kostir** aðgreindri rekstrarábyrgð.
 - Hafnaryfirvöld eiga, þróa og viðhalda hafnarinnviðum og sjá um uppbyggingu á tækjum sem sjá um meðhöndlun farms líkt og hafnarkranar, lyftarar o.s.frv.
 - Rekstur á búnaði hafnaryfirvalda er venjulega á ábyrgð starfsfólks hafnarinnar, en aðrar aðgerðir eru framkvæmdar af einkafyrirtækjum sem sjá um meðhöndlun farms, um borð á skipum sem og á höfn og rampi.
 - Einkafyrirtækin eru oftast smærri fyrirtæki.
 - Öflug losunar og lestunar fyrirtæki eru ekki þróuð til að skila staðbundnum efnahagslegum ávinningi.
- Þar sem fjárfesting á innviðum og búnaði er eingöngu veitt af hinu opinbera, þá kemur það í veg fyrir óþarfa aðstöðu eða búnað.

Gallar

- Hins vegar getur þessi aðgreining á ábyrgð fyrir meðhöndlun farms leitt til ágreinings milli smærri rekstraraðila og milli losunar og lestunar fyrirtækja við hafnaryfirvöld.
- Annar veikleiki líkansins er að það er einnig áhætta á undirfjárfestingu.

Innviðir	Hafnaryfirvöld
Mannvirki og búnaður	Hafnaryfirvöld
Losun og lestun	Einkarekstur
Vinnuafli	Hafnaryfirvöld/ einkarekstur
Önnur starfsemi	Hafnaryfirvöld/ einkarekstur



Lóðarleigulíkan

(e. Landlord port model)

Hafnaryfirvöld halda eignarhaldi á höfnunum á meðan innviðirnir eru leigðir til einkafyrirtækja. Þetta er algengasta tegund hafnalíkans í heiminum í dag.

- Ábyrgð hafnaryfirvalda sem leigusala felur í sér efnahagslega hagnýtingu, langtímauppbyggingu landsins og viðhald grunninnviða hafnarinnar, svo sem samgöngur og bryggju.
- Einkafyrirtæki sem leigja af hafnaryfirvöldum koma fyrir sínum eigin búnaði og sjá einnig um viðhald á honum.
- Bryggjuvinna er einnig unnin af einkafyrirtækjum sem leigja svæði af höfninni. Höfnin á landið og leigir út landsvæði en getur átt búnað og leigt út.

Í Drewry skýrslunni 2017 er gert ráð fyrir því að rekstur 65-70% gámahafna í heiminum byggi á lóðarleigulíkani.¹ Sundahöfn er næst því að flokkast undir þetta líkan.

Kostir

- Styrkur þessa líkans er að sama eining sinnir bæði rekstri og á tæki fyrir meðhöndlun farms. Þess vegna er líklegt að skipulagningin leiði til betri árangurs og er líklegri til betri svörunar við breyttum markaðs-aðstæðum.

Gallar

- Hætta er á of mikilli afkastagetu þar sem fleiri en eitt einkafyrirtæki gæti þrýst á frekari stækkun.

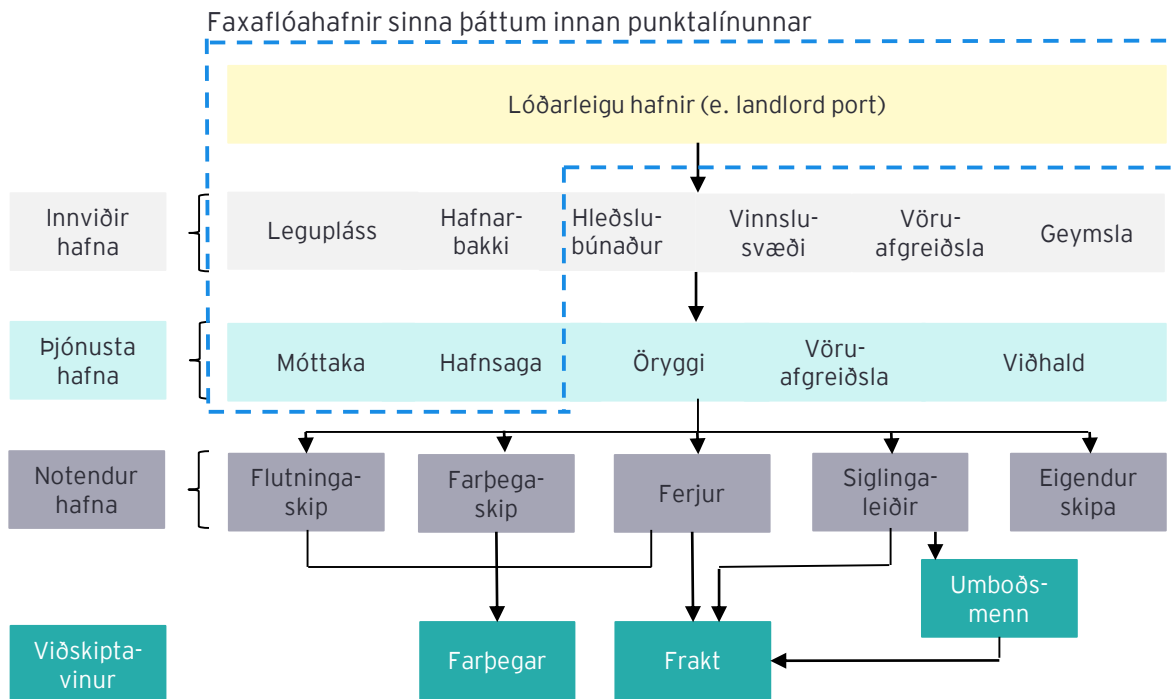
Innviðir	Hafnaryfirvöld
Mannvirki og búnaður	Einkarekstur
Losun og lestun	Einkarekstur
Vinnuafli	Einkarekstur
Önnur starfsemi	Hafnaryfirvöld / einkarekstur



Lóðarleigulíkan

(e. Landlord port model)

Algengasta þjónustulíkanið er lóðarleigulíkan en Faxaflóahafnir falla undir það líkan.



Þjónustulíkan einkarekinna hafna

(e. Private service port model)

Hið opinbera hefur enga aðkomu að hafnarstarfsemi. Allar aðgerðir tengdar stjórnun og rekstri eru framkvæmdar af einkafyrirtækjum.

- Hið opinbera hefur engan hag af hafnarstarfsemi í þessu þjónustulíkani. Einkageirinn er eigandi hafnarlandsvæðisins.
 - Allar aðgerðir tengdar stjórnun og rekstri eru framkvæmdar af einkafyrirtækjum. Þetta líkan er notað í mörgum höfnum í Bretlandi.
- Kostir**
- Styrkur líkansins liggur einna helst í því að hafnarþróun og stefna gjaldskrárinnar hefur tilhneigingu til þess að vera markaðstengd.
- Gallar**
- Á hinn bóginn getur þetta líkan valdið einokunarhegðun sem og tapi á almenningsþátttöku í þróun langtíma efnahagsstefnu og áætlana.

Innviðir	Einkarekstur
Mannvirki og búnaður	Einkarekstur
Losun og lestun	Einkarekstur
Vinnuafli	Einkarekstur
Önnur starfsemi	Aðallega hafnaryfirvöld



Valkostir við losun og lestun skipa í Sundahöfn



Skoðun á hafnarþjónustu

Íslenskar hafnir hafa aldrei annast hafnarþjónustu sem tengist losun og lestun skipa, en það hefur almennt verið í höndum viðkomandi skipafélags, útgerðar eða fyrirtækis sem flytur vörur inn eða út.

Þann 17. maí 2019 lagði stjórn Faxaflóahafna drög að atriðum sem vert væri að skoða í tengslum við þjónustu við losun og lestun skipa í Sundahöfn. Stjórn Faxaflóahafna taldi ástæðu til þess að skoða hvort reynst gæti fýsilegt að aðgreina losun og lestun frá annarri flutningastarfsemi skipafélaganna. Stjórnin óskaði eftir mati á mögulegri hagræðingu og sparnaði sem gæti falist í því, bæði varðandi fjárfestingu og viðhald.

Íslenskar hafnir hafa aldrei annast slíka hafnarþjónustu en það hefur almennt verið í höndum viðkomandi skipafélags, útgerðar eða fyrirtækis sem flytur vörur inn eða út. Undanfarið hefur þróast mismunandi stjórnunarfyrikomulag hafna og er misjafnt hvaða aðilar sjá um hverja hafnarþjónustu fyrir sig.

Sundahöfn er helsta gámahöfn landsins og þarf því hlutverk Faxaflóahafna að vera vel skilgreint. Viðskiptalíkan Sundahafnar þarf

að byggja á hagkvæmni og skilvirkni og til þess þarf að skoða hvort önnur viðskiptalíkon, en það sem stuðst er við í dag, séu hagkvæm fyrir starfsemi Sundahafnar. Miklar fjárfestingar og kostnaður fylgja hafnarstarfsemi og því þarf flæði á hafnarsvæðinu að vera vel ígrundað m.t.t. nýtingar.

Þegar mismunandi aðferðafræði og valkostir eru sogaðir við aðkomu hafna að losun og lestun skipa á Íslandi er mikilvægt að hafa notandann sem flytur vöruna inn eða út ofarlega í huga, en þjónustan má ekki verða flóknari en hún er í núverandi fyrirkomulagi ef leitast er eftir hagkvæmum kosti.

Í þessum kafla er gerð grein fyrir mismunandi valkostum við losun og lestun skipa í Sundahöfn auk þess að varpað er ljósi á helstu kosti og galla hvers valkostar.



Valkostir við losun og lestun skipa í Sundahöfn

Fjórir mismunandi valkostir við losun og lestun skipa í Sundahöfn voru sérstaklega skoðaðir:

- **Valkostur 1:** Óbreytt fyrirkomulag
- **Valkostur 2:** Nánast óbreytt fyrirkomulag með opinni gjaldskrá
- **Valkostur 3:** Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu
 - a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
 - b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út
- **Valkostur 4:** Eitt félag sér um losun og lestun, ásamt því að eiga allan búnað og sjá um rekstur
 - a) Félagið er í eigu skipafélaganna
 - b) Félagið er í eigu óháðs aðila
 - c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna





EMJU 8679837
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

HDMU 226669 2
22G1

MAX GROSS 24 000 kg
52 910 lb
TARE 2 330 kg
4 850 lb

NET 21 670 kg
47 770 lb
CU CAP. 33.1 m³
1.171 cu ft

EMJU 3636299
22G1

GROSS 30 480 KG
67 200 LB
TARE 2 400 KG
5 280 LB
NET 28 080 KG
61 910 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3526339
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3539151
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 280 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT



Valkostur 1

Óbreytt fyrirkomulag

Skipafélögin tvö hafa forleigurétt á lóðum í lóðarleigusamningum en undanfarið hefur verið eftirspurn eftir svæði í Sundahöfn.

Eimskip og Samskip eru einu fyrirtækin í Sundahöfn sem sjá um losun og lestun gáma. Skipafélögin sjá jafnframt um rekstur á öllum búnaði tengdum losun og lestun. Þetta fyrirkomulag ber með sér ýmsa kosti og galla.

Kostir

- Núverandi fyrirkomulag hefur reynst mörgum aðilum vel og verið í stöðugri þróun í tugi ára.
- Skipafélögin eru bæði sátt við núverandi fyrirkomulag.
- Skipafélögin sjá sjálf um að bregðast við breytilegum komutímum skipa og þurfa ekki að reiða sig á annan aðila til þess að meðhöndla farm á skipum sem koma utan skipulagðrar dagskrár.

Gallar

- Innflutningur á sér að mestu stað fyrstu tvo daga vikunnar, mánudag og þriðjudag, og útflutningur næstu tvo daga, miðvikudag og fimmtudag. Þetta þýðir að auðlindir eru ekki nýttar þrjá daga vikunnar.

- Lóðarleigusamningur Samskips gildir til 2028 og Eimskips til 2062. Við lok leigutíma hafa skipafélögin tvö forleigurétt á þeim lóðum sem eru í lóðarleigusamningnum.

- Töluverð eftirspurn hefur verið eftir svæði í Sundahöfn. Núverandi fyrirkomulag gerir mjög erfitt fyrir aðra aðila að komast að til þess að meðhöndla farm.

- Upplýsingar um gjöld fyrir veitta þjónustu meðal rekstraraðila hafnarinnar eru ekki gagnsæ sem er ekki í samræmi við ákvæði reglugerðar ESB nr. 352 frá 2017.

- Líkur eru á að nýting landsins sé ekki háværkuð með núverandi fyrirkomulagi, en tvítekning á sér stað á ýmsum sviðum, s.s. á gámavöllum, vöruhótelum og gámakrönum.

- Líkur eru á að nýting búnaðar sé ekki háværkuð samkvæmt núverandi fyrirkomulagi sem og óparfa fjárbinding.



Valkostur 1

Óbreytt fyrirkomulag

Fjárbinding og rekstur Faxaflóahafna í núverandi fyrirkomulagi

Búnaður

Enginn búnaður í eigu Faxaflóahafna.

Aðstaða

Landið eru í eigu Faxaflóahafna sem síðan leigir út lóð fyrir gámasvæði og afnot af hafnarbakka.

Rekstrarform

- Faxaflóahafnir er sameignarfélag í eigu opinberra aðila.
- Skipafélögin eiga allan búnað sem þarf fyrir losun og lestun ásamt því að sjá um rekstur á búnaði.

Samningar um afnot hafnarbakka og baksvæða

- Lóðarleigusamningar eru til 25 ára.
- Hafnarbakkasamningar eru til 1 árs.

Hagkvæmni m.v. magn/umfang

Hagkvæmni gæti verið meiri ef auðlindir væru nýttar alla daga vikunnar og það væri meiri samnýting á búnaði. Aukin eftirspurn myndi stuðla að lækkingu í verðlagi.

Helstu sjónarmið

Sjónarmið skipafélaga og Faxaflóahafna varðandi núverandi fyrirkomulag er almennt séð gott.

Áhættuþættir

Helstu áhættuþættir í dag eru meðal annars eftirfarandi:

- Núverandi fyrirkomulag fæli í burtu aðra aðila sem myndu annars vilja hefja starfsemi við Sundahöfn.
- Það sé ekki samkeppnishæft verð á losunar og lestunar þjónustu.
- Hætta á einokun á markaði.
- Óþarfa fjárbinding.





EMJU 8679837
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

HDMU 226669 2
22G1

MAX GROSS 24 000 kg
52 910 lb
TARE 2 330 kg
4 850 lb
NET 21 670 kg
47 770 lb
CU CAP. 33.1 m³
1.191 cu ft

EMJU 3636299
22G1

GROSS 30 480 KG
67 200 LB
TARE 2 400 KG
5 280 LB
NET 28 080 KG
61 910 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3526339
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CU
1.189 CU FT

EISU 3539151
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 280 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT



Valkostur 2

Nánast óbreytt fyrirkomulag með opinni gjaldskrá

Evrópureglugerðin fjallar m.a. um fjárhagslegt gagnsæi hafna og er því einn valkostur skýrslunnar að hafa fyrirkomulagið nánast óbreytt en að gjaldskrá skipafélaga yrði opin.

Reglugerð ESB nr. 352 fjallar m.a. um fjárhagslegt gagnsæi hafna og hindrunarlausan aðgang án mismunar til þess að efla samgöngur á evrópska efnahagssvæðinu og stuða að vexti og samkeppnishæfni á heimsvísu. Því er sá valkostur skoðaður að hafa fyrirkomulag Sundahafnar nánast óbreytt, en að gjaldskrá skipafélaganna yrði opin og þjónustuskilylda væri fyrir alla sem þurfa að nýta þjónustu hafnarinnar. Þetta fyrirkomulag ber með sér ýmsa kosti og galla.

Kostir

- Hafnarstjórn telur að með opinberri gjaldskrá gætu auðlindir verið betur nýttar og ásókn skipa dreifst á fleiri daga sem koma og fara frá Sundahöfn og jafnvel aukið fjölda skipa, byggt á því að ódýrari þjónusta yrði veitt á þeim dögum þegar eftirspurnin er minni.

- Breyttir brottfaratímar flugfélaga hafa sýnt að viðskiptavinir leitast í sumum tilfellum frekar eftir verði heldur en tímasetningu flutninga, svo mögulegt er að gámaflutningar gætu átt sér stað utan þess tíma sem þekktist í dag, ef verðið er hagstæðara.
- Þetta myndi vera skref í átt að fjárhagslegu gagnsæi.

Gallar

- Skipafélögin telja að stærstu viðskiptavinir sínir vilji ekki koma eða fara á öðrum dögum en þeir gera í dag, þrátt fyrir gagnsæja gjaldskrá.



Valkostur 2

Nánast óbreytt fyrirkomulag með opinni gjaldskrá

Fjárbinding og rekstur Faxaflóahafna í núverandi fyrirkomulagi með opinni gjaldskrá breytist lítið sem ekkert, en gæti verið samfélagslega hagkvæmt.

Búnaður

Óbreytt

Aðstaða

Óbreytt

Rekstrarform

Óbreytt

Samningar um afnot hafnarbakka og baksvæða

Óbreytt

Hagkvæmni m.v. magn/umfang

- Opín gjaldskrá gæti gert það að verkum að samkeppni myndi aukast á milli skipafélaganna eða milli annarra aðila ef að fleiri fyrirtæki sem sinna losun og lestun myndu sýna áhuga á að hefja starfsemi á Sundahöfn.
- Opín gjaldskrá gæti leitt til þess að ónýttir flutningsdagar verði frekar valdir.

Helstu sjónarmið

- Þegar fundað var með skipafélögnum voru aðilar ekki jákvæðir gangvart opinni gjaldskrá.
- Annað skipafélagið nefnir meðal annars að opín gjaldskrá gæti haft neikvæð áhrif á viðskiptavinum.
- Ef gjaldskrá er opín þá þarf að útfæra hana sérstaklega. Gjaldskrá gæti t.d. verið háð tímasetningu.
- Opín gjaldskrá er í anda reglugerðarinnar.

Áhættuþættir

Getur haft neikvæð áhrif á viðskiptavinum en ólíklegt er að það leiði til þess að flutningsmagn minnki.



Valkostur 2

Nánast óbreytt fyrirkomulag með opinni gjaldskrá

Ferill ákvarðana og áætlaður tímaferill

Það sem þarf að hafa í huga er eftirfarandi:

- Ákvörðun laga um opna gjaldskrá
- Hugsanleg aðkoma samkeppniseftirlitsins
- Möguleg lagabreyting
- Útfæra opna gjaldskrá
- Tilkynna núverandi viðskiptavinum að gjaldskrá verði opin

Tímalengd: Þetta ætti að vera framkvæmanlegt á innan við ári ef ekkert verulegt kemur upp á.





EMJU 8679837
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

HDMU 226669 2
22G1

MAX GROSS 24 000 kg
52 910 lb
TARE 2 330 kg
4 850 lb
NET 21 670 kg
47 770 lb
CU CAP. 33.1 m³
1.191 cu ft

EMJU 3636299
22G1

GROSS 30 480 KG
67 200 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 28 080 KG
61 910 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3526339
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CU
1.189 CU FT

EISU 3539151
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT



Valkostur 3

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu

Í sumum erlendum höfnum eiga hafnirnar þann búnað sem þarf til losunar og lestunar og leigja búnaðinn til skipafélaganna

Algengt er að hafnir víðsvegar erlendis eigi þann búnað sem þarf til losunar og lestunar og leigi hann til skipafélaganna. Skipafélögin sjá síðan um viðhald á búnaði en búnaðurinn getur ýmist verið mannaður af skipafélagunum eða hafnarstarfsmönnum. Þetta fyrirkomulag ber með sér ýmsa kosti og galla.

Kostir

- Þetta gæti leitt til þess að auðveldara sé fyrir önnur skipafélög að komast að í Sundahöfn.
- Stuðlar að samnýtingu á tækjum og dregur þar af leiðandi úr óþarfa fjárbindingu.
- Ekki hátt flækjustig m.t.t. þess að búnaðurinn sé mannaður af skipafélögum þar sem skipafélögin eru nú þegar með starfsmenn og starfsmanna-aðstöðu sem áfram væri hægt að nýta.

• Þennan valkost væri auðvelt að framkvæma ef aðeins er horft til leigusamnings vegna afnota hafnarbakka milli Faxaflóahafna og skipafélaganna, þar sem sá samningur er eingöngu til eins árs í senn.

Gallar

- Ef leigan á tækjum hjá skipafélagunum er eftir tímasetningum, þá getur verið erfitt að bregðast við breyttum tímasetningum skipa með skömmum fyrirvara. Það þarf hins vegar ekki að vera að leigan sé eftir tímum, heldur gæti hún eingöngu verið háð tækjum, það þýðir að skipafélögin séu alltaf með ákveðin tæki á leigu. Þá geta þau brugðist við breytilegum tímasetningum skipa en þá er ekki stuðlað að samnýtingu skipa.
- Ef Faxaflóahafnir myndu einnig sjá um að manna búnaðinn þá eykst flækjustigið, ráða þarf starfsmenn sem væru sérstaklega í því að þjónusta þennan búnað og er því hætta á því að nýting þeirra starfsmanna verði ekki upp á sitt besta.



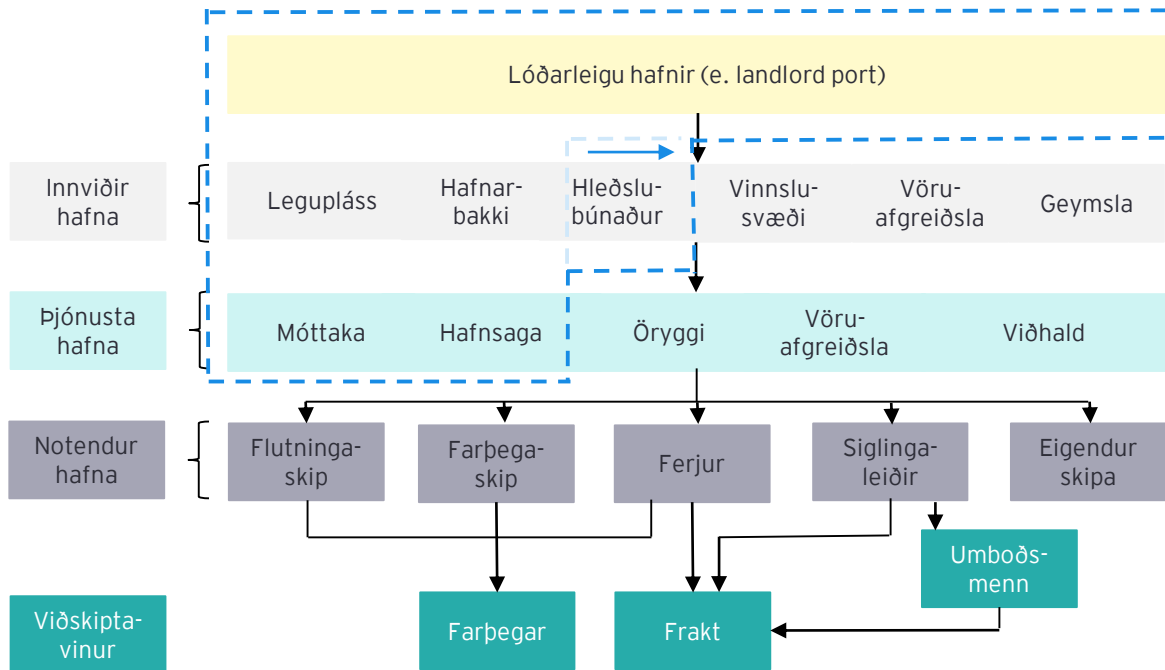
Valkostur 3

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu

Ef Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu, er hlutdeild þeirra í innviðum hafnarinnar stærri.

Breyting á innviðum og þjónustu Faxaflóahafna



Valkostur 3a

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út

Höfnin getur átt eingöngu krana og leigt þá út til skipafélaganna

Höfnin getur eingöngu átt krana sem hún leigir út til skipafélaganna og sæi höfnin um viðhald á krönnunum. Kranarnir gætu ýmist verið mannaðir af skipafélögum eða starfsmönnum hafnarinnar. Annar búnaður sem tengist meðhöndlun farms væri í eigu skipafélaganna.

Kostir umfram valkost 3b

- Minni fjárbinding fyrir Faxaflóahafnir en kveðið er á um í valkosti 3b.
- Minna flækjustig en í valkosti 3b þar sem að Faxaflóahafnir þyrftu einungis að semja um breytingar á lóðarleigu-samningi við hafnarbakka.

Gallar samanborið við valkost 3b

- Enn þá einhver fjárbinding skipafélaganna í þessum valkosti. Það gerir aðeins erfiðara fyrir þau skipafélög sem hafa ekki áhuga á því að fjárfesta í tækjum í Sundahöfn heldur eingöngu koma með vörur og meðhöndla þær eftir hentugleika.



Valkostur 3b

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Höfnin gæti átt allan þann búnað sem þarf til losunar og lestunar og leigt til skipafélaganna

Höfnin getur átt allan þann búnað sem þarf til losunar og lestunar; krana, hafnartraktora, gámalyftara o.þ.h., ásamt því að sjá um viðhald á búnaði. Búnaðurinn gæti ýmist verið mannaður af skipafélögum eða starfsmönnum hafnarinnar.

Kostir umfram valkost 3a

- Engin fjárbinding á sér stað hjá skipafélögunum, sem gerir það auðveldara fyrir aðra aðila að komast að í Sundahöfn.

Gallar samanborið við valkost 3a

- Meiri fjárbinding fyrir Faxaflóahafnir og þar með aukin rekstraráhætta



Valkostur 3

Fjárbinding og rekstur

Valkostur 3

Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Fjárbinding Faxaflóahafna ef höfnin ætti búnað og leigði út til skipafélaga

Áætluð fjárbinding sviðsmyndar 3a

ISK milljón	FY20P
Land	700
Kranar	3.150
Fjárbinding 3a	3.850

Áætluð fjárbinding sviðsmyndar 3b

ISK milljón	FY20P
Byggingar	1.353
Land	3.522
Kranar	3.150
Aðrar vélar og tæki	4.784
Fjárbinding 3b	12.809

Áætluð fjárbinding (ISK)

3,9 – 12,8 ma.kr

- Rekstur og efnahagur félagsins Helsingborg Hamn AB er lagður til grundvallar þegar fjárbinding sviðsmynda 3a og 3b er áætluð líkt og gert er fyrir sviðmyndir 4a, 4b og 4c, síðar í þessari skýrslu.
- Öll losun og lestun við Helsingborgarhöfn fer í gegnum þetta félag, en um 266.000 TEU fóru í gegnum höfnina á árinu 2017 samanborið við 310.000 TEU í gegnum Sundahöfn sama ár.
- Áætlað er að fjárbinding sviðsmyndar 3a nemi ISK 3,9 milljörðum, en gert er ráð fyrir að fjárfesta þurfi í krönum og hafnarbakka, sem er áætlaður um 20% af landinu öllu.
- Þá er áætlað að fjárbinding vegna sviðsmyndar 3b nemi ISK 12,8 milljörðum, en til viðbótar við fjárfestingu í landi og krönum, er gert ráð fyrir fjárfestingu í byggingum, vélum og tækjum.
- Gert er ráð fyrir að fjárbinding í landi nemi sömu fjárhæð og stofnverð lands í ársreikningi Helsingborg Hamn AB 2018.
- Þá er gert ráð fyrir fjárfestingu í nýjum samskonar krönum og eru nú í notkun í Sundahöfn eða 1 Gantry krani og 3 Mobile kranar. Áætluð fjárbinding er talin nema ISK 3,2 milljörðum.
- Liðurinn Byggingar í efnahagsreikningi Helsingborg Hamn inniheldur skrifstofu- og þjónustubyggingar sem og hafnarvöruhús. Gert er ráð fyrir að fjárbinding í byggingum í sviðmynd 3b sé jöfn stofnverði bygginga samkvæmt 2018 ársreikningi Helsingborg Hamn AB eða ISK 1,4 milljarðar.
- Stofnverð annarra véla og tækja er talið nema um ISK 4,8 milljörðum í sviðsmynd 3b. Gert er ráð fyrir að fjárfesta þurfi í sömu tækjum og Helsingborgarhöfn hefur gert í sínum rekstri eða 17 stóra lyftara, 16 dráttarbíla og 80 mismunandi smærri vörubíla, bíla og önnur sérhæfð farartæki.

Valkostur 3

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu

Fjárbinding og rekstur Faxaflóahafna ef höfnin ætti búnað og leigði út til skipafélaga

Aðstaða

- Ef höfnin ætti krana og leigði út þá er aðstaðan sem þeir þurfa einungis hafnarbakkar.
- Ef höfnin á allan búnað sem þarf fyrir losun og lestun þá þarf að hafa í huga bæði hafnarbakka og gámasvæðið.

Rekstrarform

Þegar horft er til sambærilegra erlendra fyrirtækja þá er rekstrarformið venjulega hlutafélag eða einkahlutafélag.

Samningar um afnot hafnarbakka og baksvæða

- Gera þarf breytingar á samningi um afnot hafnarbakka við skipafélögin. Samningurinn er til 1 árs.
- Gæti einnig haft í för með sér breytingar á lóðarleigusamningi ef fjárfest er í öllum búnaði og hann leigður út.

Hagkvæmni m.v. magn/umfang

Gæti leitt til þess að önnur fyrirtæki sem sjá um losun og lestun sýni frekar áhuga á að hefja starfsemi í Sundahöfn. Verð mun þá mögulega lækka sem getur leitt til aukningar í flutningsmagni um Sundahöfn.

Áhættuþættir

- Hér er töluverð fjárfestingaráhætta vegna kaupa á búnaði.
- Það er einnig rekstraráhætta, sérstaklega ef það næst ekki að semja við skipafélögin.



Valkostur 3

Ferill ákvarðana og áætlaður
tímaferill

Valkostur 3

3a) Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út
3b) Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út

Faxaflóahafnir eiga búnað til leigu

Ferill ákvarðana og áætlaður tímaferill

Það sem þarf að hafa í huga er eftirfarandi:

- Samkomulag milli skipafélaganna og Faxaflóahafna
- Möguleg lagabreyting
- Leiga hafnarbakka er eitt ár í senn
- Lóðarleigusamningur er til 25 ára
- Semja við skipafélögin um kaup á búnaði eða fjárfesta í nýjum búnaði

Tímalengd: Tímalengd ræðst aðallega að því hvort það náist samkomulag milli skipafélaganna og Faxaflóahafna.





EMJU 8679837
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

HDMU 226669 2
22G1

MAX GROSS 24 000 kg
52 910 lb
TARE 2 330 kg
4 850 lb
NET 21 670 kg
48 060 lb
CU CAP. 33,1 m³
1,171 cu ft

EMJU 3636299
22G1

GROSS 30 480 KG
67 200 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 28 080 KG
61 910 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3526339
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3539151
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT



Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

Hafa þarf marga hluti í huga þegar skoðað er hvort eitt félag ætti að sjá um losun og lestun skipa í Sundahöfn, auk þess sem að skoða þyrfti betur ýmsa óvissuþætti.

Ef eitt félag á að sjá um losun og lestun í Sundahöfn þá eru ýmsir þættir sem þarf að hafa í huga og skoða betur.

Eimskip og Samskip eru í virkri samkeppni og getur því verið samkeppnislega snúið ef fyrirtækin eiga eða kaupa þjónustu af sama losunar og lestunar fyrirtæki. Skipafélögin eru bæði að fá vörur í innflutning í byrjun vikunnar og með útflutning í miðri viku. Skipafélögin telja að viðskiptavinir sínir hafi ekki áhuga á að breyta tímasetningu fyrir vöru-flutninga vegna markaðsaðstæðna hér á landi.

Þá þyrfti Samkeppniseftirlitið að meta rekstur slíks félags sem sæi um alla losun og lestun í Sundahöfn og hvort hömlur væru á eignarhaldi skipafélaga út frá samkeppnissjónarmiðum.

Eimskip og Samskip þurfa bæði að sjá hag sinn í því að skipta við fyrirtæki sem sér um losun og lestun og er aðkoma þeirra því nauðsynleg.

Kanna þyrfti allar lagaheimildir við skilgreiningu á sérleyfi slíks fyrirtækis og hvort reksturinn væri útboðsskyldur.

Verðskráin þyrfti að vera sanngjörn, m.a. út frá sjónarmiðum um einkaleyfisrekstur.

Meta þyrfti hvort allir sem hyggjast flytja vörur um hafnarsvæði Faxaflóahafna hafi aðgang að þjónustu fyrirtækisins og hvort einhverjir hefðu forgang umfram aðra.

Einnig þarf að huga að því ef eitt félag sér um losun og lestun hvort félagið ætli þá að neita öðrum losunar og lestunar fyrirtækjum eða skipafélögum um starfsemi á höfninni sem vilja sjá um þessa þjónustu sjálf.

Skipafélögin væru í vondri stöðu ef gæði losunar og lestunar þjónustu myndu dvína í kjölfar þess að nýtt félag tæki við þeirri starfsemi við Sundahöfn.



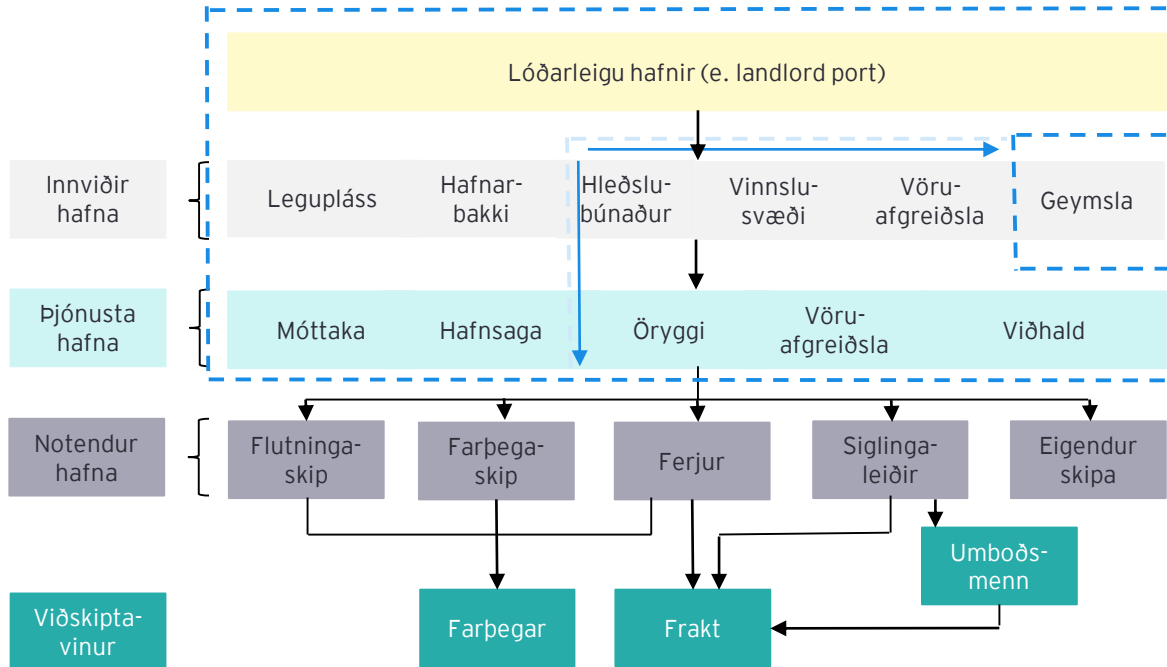
- 4a) Félagið er í eigu skipafélaganna
- 4b) Félagið er í eigu óháðs aðila
- 4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

Ef Faxaflóahafnir eiga félag sem sjá um losun og lestun, þá er hlutdeild þeirra í innviðum hafnarinnar stærri og þjónustubáttum fjölgar. Ef félagið er í eigu skipafélaganna eða óháðs aðila haldast innviðir og þjónustubættir Faxaflóahafna óbreyttir.

Breyting á innviðum og þjónustu Faxaflóahafna



Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

Í sumum erlendum höfnum eru sjálfstæðar einingar sem annast losun og lestun en það hefur sína kosti og galla.

Í sumum höfnum erlendis eru fyrirtæki sem annast losun og lestun sjálfstæðar einingar. Í flestum tilfellum eiga fyrirtækin og reka allan þann búnað sem þarf fyrir losun og lestun. Þetta fyrirkomulag ber með sér bæði kosti og galla sem geta stuðlað að því að flutningsverð hækkar eða lækkar.

Hér á eftir eru listaðir upp kostir og gallar þess að eitt fyrirtæki sæi um losun og lestun í Sundahöfn.

Kostir

- Þegar horft er til nýtingar tækja, starfsmanna, lands og gámaflutninga innan svæða er möguleiki á hagræðingu í rekstri með því að sameina losunar og lestunar starfsemi þeirra tveggja skipafélaga sem eru í Sundahöfn, en meta þyrfti betur hver möguleg hagræðing gæti orðið. Þetta gæti leitt til hagkvæmara verðs á þjónustu sem gæti leitt til aukins flutningsmagns um Sundahöfn.

- Aukin sérhæfing í losunar og lestunar þjónustu.

Gallar

- Gæti leitt til einokunar á markaði og flutningsverð hækkar ef ekki er settur upp einhverskonar rammi.
- Getur haft neikvæð áhrif á samband Faxaflóahafna við skipafélögin ef þjónustan er ekki upp á sitt besta.

Í framhaldi af þessu er skoðað mismunandi eignarhald á félagi sem sér um losun og lestun og umfram kosti og galla milli valkosta.



4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4a

Félag í eigu skipafélaganna sér um losun og lestun

Skipafélögin geta stofnað sameiginlegt félag sem sér um losun og lestun en það gæti verið samkeppnislega flókið.

Valkostur 4a fjallar um félag sem væri stofnað og sæi um losun og lestun í Sundahöfn og væri í eigu Eimskips og Samskips. Skipafélögin myndu geta stofnað sameiginlegt félag sem sér um losun og lestun í Sundahöfn, ásamt því að eiga og reka allan búnað. Fyrirkomulagið væri svipað og fyrirkomulag Olúdreifingar sem er í eigu samkeppnisaðila á íslenskum eldsneytismarkaði, en er vissulega samkeppnislega flókið.

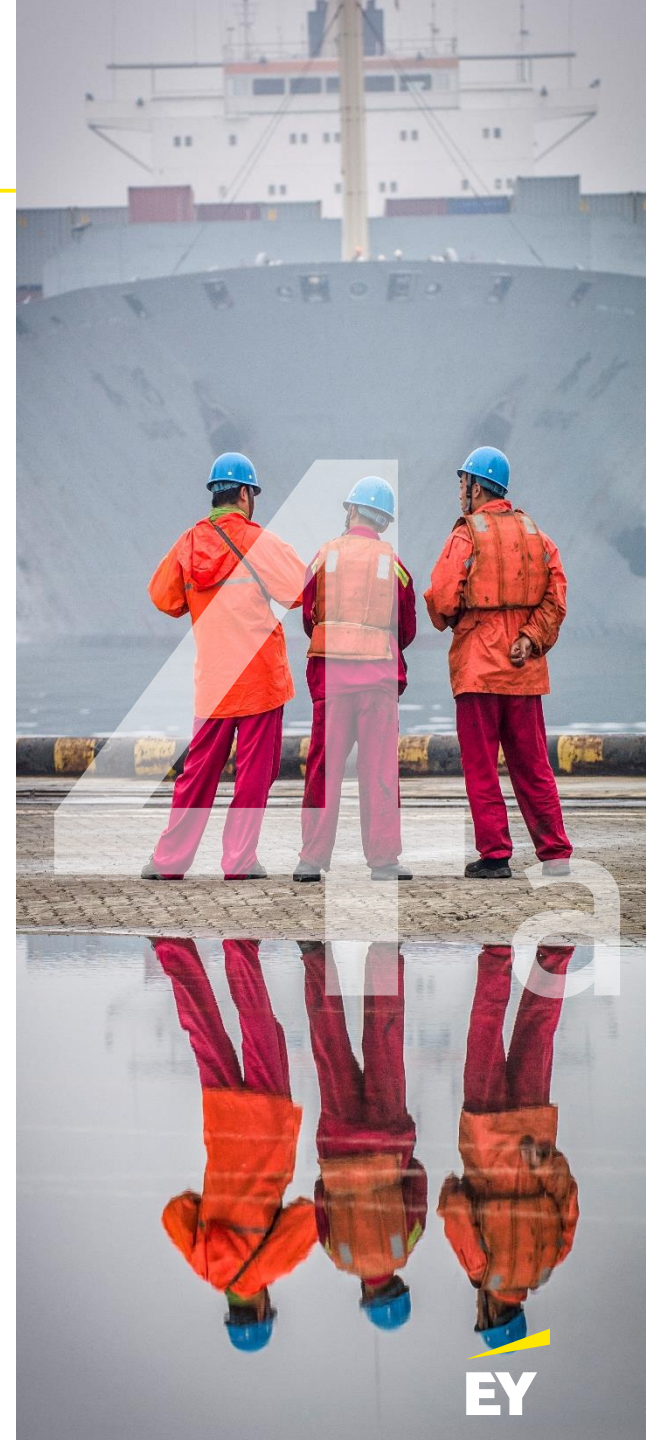
Þeir kostir og gallar umfram 4b og 4c eru eftirfarandi:

Kostir umfram valkost 4b & 4c

- Skipafélögin halda sínum rekstri og búnaði með samkomulagi sín á milli.
- Þetta gæti minnkað fjárfestingar inn á farmsvæðunum sem skipafélag hafa lagt í.

Gallar samanborið við valkost 4b & 4c

- Mögulegt er að samstarf skipafélaganna yrði flókið og erfitt í ljósi mjög virkrar samkeppni.



4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4b

Félag í eigu óháðs aðila sér um losun og lestun

Ef eitt félag í eigu óháðs aðila myndi sjá um losun og lestun í Sundahöfn þyrfti það að geta boðið upp á betri þjónustu á hagstæðu verði.

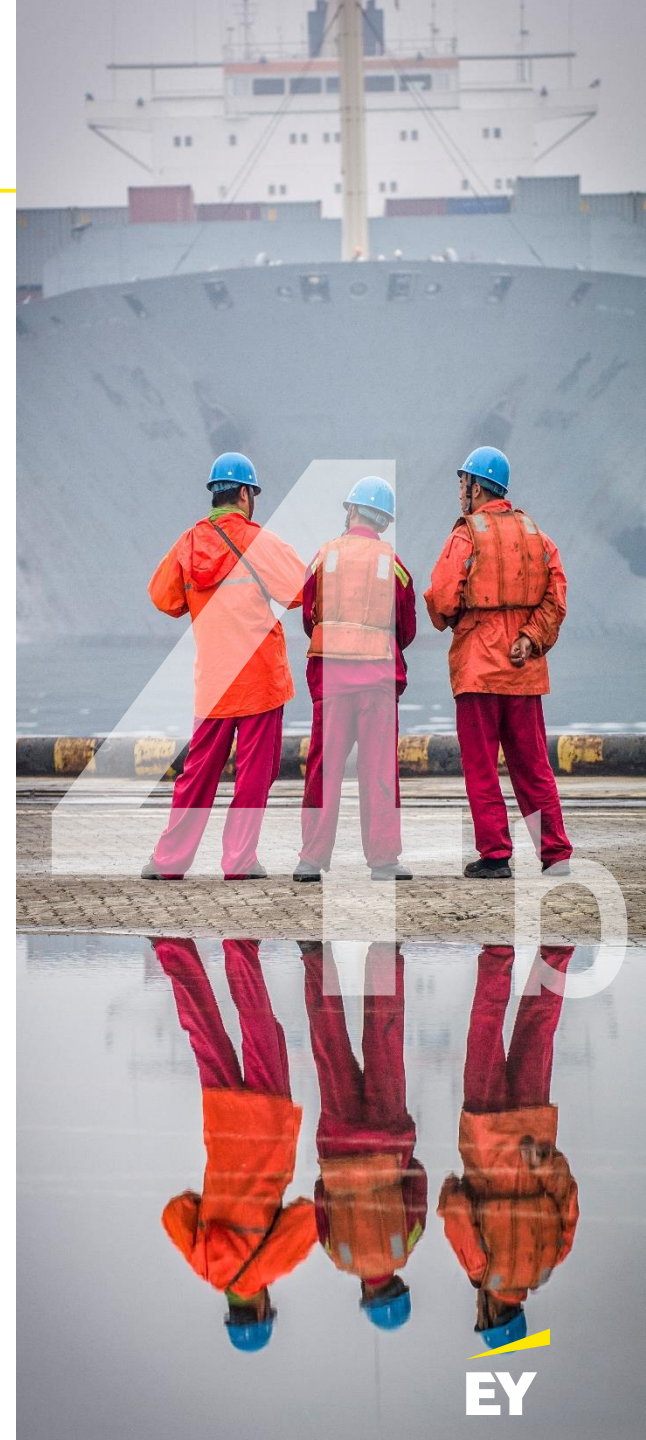
Valkostur 4b fjallar um félag sem væri stofnað og sæi um losun og lestun í Sundahöfn og væri í eigu óháðs aðila þá hvorki Eimskips, Samskips né Faxaflóahafna. Þetta óháða félag tæki yfir losunar og lestunar þjónustu sem skipafélögin bjóða upp á í dag, ásamt því að eiga allan búnað og sjá um rekstur á búnaði.

Kostir umfram valkost 4a & 4c

- Ekki eru fyrirsjáanlegir neindir umframkostir þess að óháð félag sæi um losunar og lestunar þjónustu í stað fyrirtækis í eigu skipafélaganna eða Faxaflóahafna, fyrir utan að samkeppnisleg flækja er aðeins minni en í valkosti 4a.
- Félagið þyrfti að bjóða upp á betri þjónustu á hagstæðara verði heldur en skipafélögin gera í dag svo að kostirnir séu einhverjir.

Gallar samanborið við valkost 4a

- Ef þessi valkostur yrðir valinn, þá væri það talsvert langur ferill sem myndi helst ráðast af breytingu á lóðarleigusamningi.
- Þetta myndi hafa áhrif á fjárfestingar inni á farmsvæðunum sem skipafélögin hafa lagt í.
- Hætta á því að þjónustustig raskist þegar óháður aðili kemur að þessu.



Valkostur 4c

Félag í eigu Faxaflóahafna sér um losun og lestun

Faxaflóahafnir geta stofnað félag sem sér um losun og lestun en líklega yrði það flókin og tímafrekur ferill

Valkostur 4c fjallar um félag sem sæi um losun og lestun í Sundahöfn og væri í eigu Faxaflóahafna. Faxaflóahafnir geta stofnað félag sem sér um losun og lestun en hættan á því er að það yrði langur og flókin ferill þar sem það er m.a. ekki gert ráð fyrir því í íslenskum hafnalögum að hafnirnar sjái um losun og lestun.

Einnig þyrfti að hafa í huga að með þessu fyrirkomulagi væru Faxaflóahafnir að fara lengra inn í þjónustukeðjuna og þar með bera meiri ábyrgð, en því fylgir aukin áhætta fyrir hið opinbera.

Kostir umfram valkost 4a & 4b

- Faxaflóahafnir gætu haft meiri áhrif á verðlag á þjónustunni.
- Faxaflóahafnir hafa meiri völd gagnvart því hvaða aðila þeir þjónusta og hvenær.

Gallar samanborið við valkost 4a & 4b

- Ef þetta væri gert á grundvelli lagaskildu og tæki til langtíma-leigusamninga þá er möguleiki að það skapist einhver bótaréttur.
- Ef þessi valkostur yrði valinn þá væri það talsvert langur ferill sem myndi þá helst ráðast af breytingu á lóðarleigusamningi.
- Hefur áhrif á fjárfestingar inn á farmsvæðunum sem skipafélögin hafa lagt í.
- Aukin ábyrgð og áhætta fyrir hið opinbera.
- Hætta er á að félagið kunnist að raska þjónustustigi að einhverju leiti. Skipafélögin þurfa að vera sveigjanleg og bregðast við breyttum komutímum skipa.



Valkostur 4

Fjárbinding og rekstur

- 4a) Félagið er í eigu skipafélaganna
- 4b) Félagið er í eigu óháðs aðila
- 4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

Fjárbinding og rekstur fyrirtækis sem myndi annast losun og lestun skipa.

Aðstaða

Félagið þyrfti bæði að fá aðstöðu að hafnarbakka og farmsvæði.

Rekstrarform

Þegar horft er til sambærilegra erlendra fyrirtækja þá er rekstrarformið venjulega hlutafélag eða einkahlutafélag.

Samningar um afnot hafnarbakka og baksvæða

Það þyrfti að útfæra nýjan hafnarbakka- og lóðarleigusamning

Hagkvæmni m.v. magn/umfang

Ef einn aðili sér um þjónustuna þá er hægt að samnýta tæki og áhöld sem þarf fyrir losun og lestun skipa og nýting lands væri hámarkað. Þetta getur leitt til þess að hægt sé að bjóða þjónustuna á lægra verði sem getur leitt til aukningar á flutningsmagni um Sundahöfn.

Áhættuþættir

Helstu áhættuþættir Faxaflóahafna felast einna helst í valmöguleika 4c, þar sem rekstraráhættan færir yfir til þeirra.



Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Rekstur fyrirtækis sem myndi annast losun og lestun skipa

Rekstrarreikningur 2020-2024

Gjaldmiðill: m. ISK	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P	FY24P
Tekjur	6.352	6.511	6.673	6.840	7.011
Starfsmannakostnaður	(2.858)	(2.930)	(3.003)	(3.078)	(3.155)
Annar rekstrarkostnaður	(1.906)	(1.953)	(2.002)	(2.052)	(2.103)
EBITDA	1.588	1.628	1.668	1.710	1.753
Afskriftir	(1.060)	(868)	(813)	(770)	(735)
EBIT	528	760	855	940	1.018
Vaxtatekjur	22	37	54	59	64
Vaxtagjöld	(737)	(717)	(696)	(673)	(649)
EBT	(187)	80	213	326	433
Skattur	37	(16)	(43)	(65)	(87)
Hagnaður ársins	(150)	64	171	261	346
KPI's					
EBITDA%	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%
EBIT%	8,3%	11,7%	12,8%	13,7%	14,5%
EBT%	-2,9%	1,2%	3,2%	4,8%	6,2%
Hagnaðar %	-2,4%	1,0%	2,6%	3,8%	4,9%

Forsendur rekstrar

- Þessi sviðsmynd gerir ráð fyrir að félag sé stofnað utan um rekstur losunar og lestunar í Sundahöfn. Hér er jafnframt gert ráð fyrir að tekjur nýja félagsins skerðist ekki vegna takmarkaðs lands þ.e. lóðarleigusamningar við Eimskip og Samskip hafa ekki áhrif á tekjur nýja félagsins.
- Þá er rekstur Helsingborg Hamn AB lagður til grundvallar en það félag sér um alla losun og lestun við Helsingborgarhöfn í Svíþjóð og er samskonar félag og stofnað yrði við Sundahöfn. Um 266.000 TEU fóru í gegnum Helsingborgarhöfn á árinu 2017 samanborið við 310.000 TEU sem fóru í gegnum Sundahöfn.
- Áætlaðar tekjur eru byggðar á tekjum Helsingborgarhafnar framreiknað á 310.000 TEU. Meðaltekjur voru um ISK 20.498 á hvert TEU á árunum 2017 - 2018 hjá Helsingborgarhöfn. Rekstrarreikningur hér til hliðar gerir því ráð fyrir tekjum upp á ISK 6,3 milljarða rekstrarárið 2020. Þá er gert ráð fyrir að tekjur aukist í samræmi við hagvaxtaspá eða um 2,5% á ári á spátímabilinu 2020 - 2024.
- Þá eru aðrar rekstrartölur í sömu hlutföllum af tekjum og rekstrarreikningur Helsingborg Hamn árið 2018. Þannig er gert ráð fyrir að starfsmannakostnaður nýja félagsins nemi um 45% af tekjum og annar rekstrarkostnaður um 30% af tekjum. Þetta myndi þýða 25% EBITDA hlutfall.
- Afskriftir eru áætlaðar út frá áætlaðri fjárbindingu félagsins, en betur er fjallað um áætlaða fjárbindingu síðar í skýrslunni.

Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Rekstur fyrirtækis sem myndi annast losun og lestun skipa

Rekstrarreikningur 2020-2024

Gjaldmiðill: m. ISK	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P	FY24P
Tekjur	6.352	6.511	6.673	6.840	7.011
Starfsmannakostnaður	(2.858)	(2.930)	(3.003)	(3.078)	(3.155)
Annar rekstrarkostnaður	(1.906)	(1.953)	(2.002)	(2.052)	(2.103)
EBITDA	1.588	1.628	1.668	1.710	1.753
Afskriftir	(1.060)	(868)	(813)	(770)	(735)
EBIT	528	760	855	940	1.018
Vaxtatekjur	22	37	54	59	64
Vaxtagjöld	(737)	(717)	(696)	(673)	(649)
EBT	(187)	80	213	326	433
Skattur	37	(16)	(43)	(65)	(87)
Hagnaður ársins	(150)	64	171	261	346
KPI's					
EBITDA%	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%
EBIT%	8,3%	11,7%	12,8%	13,7%	14,5%
EBT%	-2,9%	1,2%	3,2%	4,8%	6,2%
Hagnaðar %	-2,4%	1,0%	2,6%	3,8%	4,9%

- Þá eru vaxtatekjur reiknaðar út frá áætlaðri meðalstöðu handbærs fjár m.v. 5% vexti.
- Gert er ráð fyrir að félagið þurfi að fjármagna sig að stærstum hluta með lánsfé sem skýrir há vaxtagjöld í rekstri nýja félagsins, en sviðsmyndin gerir ráð fyrir ISK 12 milljarða óverðtryggðu jafngreiðsluláni sem ber 6,5% vexti.
- Skattar eru 20% og ekki er tekið tillit til mögulegrar tekju-skattsinneignar eða tekjuskattsskuldbindingar.

Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Efnahagur fyrirtækis sem myndi annast losun og lestun skipa

Efnahagsreikningur 2020-2024

Gjaldmiðill: m. ISK	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P	FY24P
Byggingar	1.312	1.272	1.231	1.190	1.150
Land	3.522	3.522	3.522	3.522	3.522
Kranar	3.087	3.025	2.965	2.905	2.847
Aðrar vélar og tæki	3.827	3.062	2.849	2.680	2.544
Fastafjármunir	11.748	10.880	10.567	10.297	10.063
Rekstrarvörubirgðir	127	130	133	137	140
Skammtímakröfur	2.541	2.604	2.669	2.736	2.804
Handbært fé	454	1.018	1.113	1.230	1.373
Veltufjármunir	3.122	3.752	3.916	4.103	4.318
Heildar eignir	14.870	14.633	14.483	14.400	14.380
Hlutafé	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Lögbundinn varasjóður	-	-	-	-	-
Óráðstafað eigið fé	(150)	(86)	85	346	692
Eigið fé samtals	1.850	1.914	2.085	2.346	2.692
Langtímaskuldir	11.686	11.351	10.996	10.618	10.216
Langtímaskuldir	11.686	11.351	10.996	10.618	10.216
Viðskiptaskuldir	1.270	1.302	1.335	1.368	1.402
Fyrirframinnheimtar tekjur	64	65	67	68	70
Skammtímaskuldir	1.334	1.367	1.401	1.436	1.472
Skuldir samtals	13.020	12.719	12.397	12.054	11.688
Eigið fé og skuldir samtals	14.870	14.633	14.483	14.400	14.380

Forsendur efnahags

- Gert er ráð fyrir að áætluð fjárbinding í upphafi nemi um ISK 12,8 milljörðum. Þessi fjárhæð byggir á stofnkostnaði fastafjármuna í ársreikningi Helsingborg Hamn AB.
- Liðurinn Byggingar í efnahagsreikningi Helsingborg Hamn inniheldur skrifstofu- og þjónustubyggingar sem og hafnarvöruhús. Gert er ráð fyrir að fjárbinding í byggingum 2020 sé jöfn stofnverði bygginga samkvæmt 2018 ársreikningi Helsingborg Hamn AB eða ISK 1,4 milljarðar. Bókfært verð í árslok 2020 myndi því vera í kringum ISK 1,3 milljarða.
- Þessi sviðsmynd gerir ráð fyrir að fjárbinding í landi yrði sambærileg og hjá Helsingborg Hamn AB eða ISK 3,5 milljarðar. Þess ber þó að geta að metið endurstofnverð lands í Sundahöfn nam ISK 11,4 milljörðum samkvæmt skýrslu sem unnin var af KPMG fyrir Faxaflóahafnir og kom út í október 2018. Gert er ráð fyrir að sömu fjárbindingu í sviðsmynd 3b, 4a, 4b og 4c.
- Þessi sviðsmynd gerir ráð fyrir að hið nýja félag þurfi að fjárfesta í nýjum samskonar krönum og eru nú þegar í notkun í Sundahöfn, það er 1 Gantry krana og 3 Mobile krana. Áætluð fjárbinding í þessum krönum er talin nema um ISK 3,2 milljörðum. Til samanburðar má nefna að Helsingborg Hamn AB notar 3 Gantry krana og 2 Mobile krana í sínum rekstri.
- Stofnverð annarra véla og tækja er talið nema um ISK 4,8 milljörðum króna. Sviðsmynd 4 gerir ráð fyrir að Sundahöfn noti sömu tæki og Helsingborgarhöfn í sínum rekstri þ.e. 17 stóra lyftara, 16 dráttarbíla og 80 mismunandi smærri vörubíla, bíla og önnur sérhæfð farartæki. Þá falla innréttingar einnig undir þennan lið.

Valkostur 4

Eitt félag sér um losun og lestun

4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félagið er í eigu óháðs aðila

4c) Félagið er í eigu Faxaflóahafna

Efnahagur fyrirtækis sem myndi annast losun og lestun skipa

Efnahagsreikningur 2020-2024

Gjaldmiðill: m. ISK	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P	FY24P
Byggingar	1.312	1.272	1.231	1.190	1.150
Land	3.522	3.522	3.522	3.522	3.522
Kranar	3.087	3.025	2.965	2.905	2.847
Aðrar vélar og tæki	3.827	3.062	2.849	2.680	2.544
Fastafjármunir	11.748	10.880	10.567	10.297	10.063
Rekstrarvörubirgðir	127	130	133	137	140
Skammtímaskuldir	2.541	2.604	2.669	2.736	2.804
Handbært fé	454	1.018	1.113	1.230	1.373
Veltufjármunir	3.122	3.752	3.916	4.103	4.318
Heildar eignir	14.870	14.633	14.483	14.400	14.380
Hlutafé	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Lögbundinn varasjóður	-	-	-	-	-
Óráðstafað eigið fé	(150)	(86)	85	346	692
Eigið fé samtals	1.850	1.914	2.085	2.346	2.692
Langtímaskuldir	11.686	11.351	10.996	10.618	10.216
Langtímaskuldir	11.686	11.351	10.996	10.618	10.216
Viðskiptaskuldir	1.270	1.302	1.335	1.368	1.402
Fyrirframinnheimtar tekjur	64	65	67	68	70
Skammtímaskuldir	1.334	1.367	1.401	1.436	1.472
Skuldir samtals	13.020	12.719	12.397	12.054	11.688
Eigið fé og skuldir samtals	14.870	14.633	14.483	14.400	14.380

- Þá eru veltufjármunir í sömu hlutföllum af tekjum og efnahagsreikningur Helsingborg Hamn árið 2018. Þannig er gert ráð fyrir að Rekstrarvörubirgðir nýja félagsins nemi um 2% af tekjum og skammtímaskuldir um 40% af tekjum.
- Sviðsmyndin gerir ráð fyrir að eigendur leggi í félagið ISK 2,0 milljarða hlutafé. Félagið mun því að stærstum hluta þurfa að fjármagna sig með lánsfé, en gert er ráð fyrir ISK 12,0 milljarða óverðtryggðu jafngreiðsluláni til 20 ára sem ber 6,20% vexti.
- Þá eru skammtímaskuldir í sömu hlutföllum af tekjum og efnahagsreikningur Helsingborg Hamn árið 2018. Þannig er gert ráð fyrir að viðskiptaskuldir nýja félagsins nemi um 20% af tekjum og fyrirframinnheimtar tekjur um 1,0% af tekjum.

Valkostur 4

Ferill ákvarðana og áætlaður
tímaferill

4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félag er í eigu óháðs aðila

4c) Félag er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4a

Félag í eigu skipafélaganna sér um losun og lestun

Ferill ákvarðana og áætlaður tímaferill

Það sem hafa þarf í huga er eftirfarandi:

- Samkomulag milli skipafélaganna
- Samkeppniseftirlitið
- Lagaheimild
- Stofna sameiginlegt félag

Tímalengd: Tímalengd hér væri aðallega háð samkeppniseftirlitinu og lagalegum þáttum ásamt samkomulagi milli skipafélaganna.



4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félag er í eigu óháðs aðila

4c) Félag er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4b

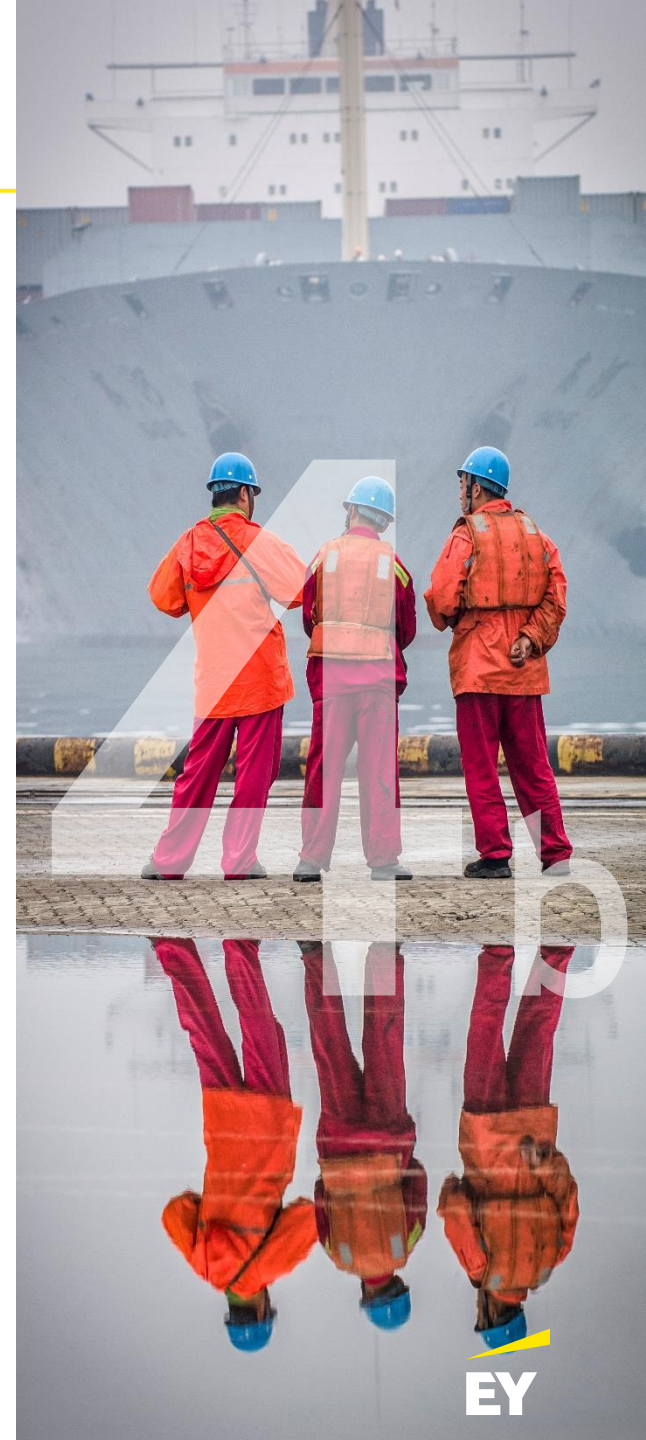
Félag í eigu óháðs aðila sér um losun og lestun

Ferill ákvarðana og áætlaður tímaferill

Það sem hafa þarf í huga er eftirfarandi:

- Samningur við skipafélögin
- Lóðarleiga á geymslusvæðum er til 25 ára
- Leiga hafnarbakka er eitt ár í senn
- Samkeppniseftirlitið
- Lagaheimild

Tímalengd: Tímalengd myndi helst ráðast af því hvort og hvenær samkeppniseftirlitið samþykki umrætt fyrirkomulag, ásamt því hvernig samið er við skipafélögin. Þá væri stór hluti af því breyting á lóðarleigusamningi.



4a) Félagið er í eigu skipafélaganna

4b) Félag er í eigu óháðs aðila

4c) Félag er í eigu Faxaflóahafna

Valkostur 4c

Félag í eigu Faxaflóahafna sér um losun og lestun

Ferill ákvarðana og áætlaður tímaferill

Það sem hafa þarf í huga er eftirfarandi:

- Samningur við skipafélögin
- Lóðarleiga á geymslusvæðum er til 25 ára
- Leiga hafnarbakka er eitt ár í senn
- Samkeppniseftirlitið
- Athuga með lagaheimild
- Fjárfesting í öllum búnaði
- Stofna losunar og lestunar fyrirtæki
- Mannauður
- Aðstaða fyrir starfsfólk

Tímalengd: Það er líklegt að þessi valkostur sé tímafreakastur. Tímalengd myndi helst ráðast af því hvernig samið er við skipafélögin og þá er stór hluti af því breyting á lóðarleigusamningi.





EMJU 8679837
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

HDMU 226669 2
22G1

MAX GROSS 24 000 kg
52 910 lb
TARE 2 200 kg
4 850 lb
NET 21 800 kg
48 060 lb
CU CAP. 33,2 m³
1,171 cu ft

EMJU 3636299
22G1

GROSS 30 480 KG
67 200 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 28 080 KG
61 910 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

EISU 3526339
22G1

GROSS 24 000 KG
52 910 LB
TARE 2 400 KG
5 290 LB
NET 21 600 KG
47 820 LB
CUBE 33.1 CU
1.189 CUFT

EISU 3539151
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2400 KG
5290 LB
NET 21800 KG
47820 LB
CUBE 33.1 CUM
1.189 CUFT

Worker in a white hard hat and yellow safety vest, holding a clipboard and looking at the containers.

Samantekt

Samantekt

Val-kostir	Lýsing	Búnaður í eigu Faxaflóahafna	Aðstaða	Rekstrarform	Helstu áhættuþættir	Helstu áhrifaþættir varðandi tímaferil	Helstu kostir (K) og gallar (G)
1	Óbreytt fyrirkomulag	Enginn	Faxaflóahafnir leigja út lóð	Sameignarfélag í eigu opinberra aðila	<ul style="list-style-type: none"> • Það sé ekki samkeppnishæft verð á losunar og lestunar þjónustu • Hætta á einokun á markaði • Óþarfa fjárbinding 	<ul style="list-style-type: none"> • Á ekki við 	<ul style="list-style-type: none"> • K: Hefur reynst mörgum aðilum vel og verið í stöðugri þróun • G: Auðlindir ekki fullnýttar og erfitt fyrir nýja aðila að koma að
2	Nánast óbreytt fyrirkomulag með opinni gjaldskrá	Enginn	Faxaflóahafnir leigja út lóð	Sameignarfélag í eigu opinberra aðila	<ul style="list-style-type: none"> • Getur haft neikvæð áhrif á viðskiptavini en ólíklegt er að það leiði til þess að flutningsmagn minnki 	<ul style="list-style-type: none"> • Ákvörðun laga um opinbera gjaldskrá 	<ul style="list-style-type: none"> • K: Auðlindir gætu mögulega nýst betur. Fjárhagslegt gagnsæi. • G: Möguleiki að tímasetning inn- og útflutnings hliðrist ekki til
3a	Faxaflóahafnir eiga krana og leigja þá út	Kranar	Faxaflóahafnir þurfa afnot af hafnarbakka	Hlutafélag eða einkahlutafélag	<ul style="list-style-type: none"> • Fjárfestingaráhætta • Rekstraráhætta ef ekki næst að semja við skipafélögin 	<ul style="list-style-type: none"> • Breyting á hafnarbakka • Samningur við skipafélögin 	<ul style="list-style-type: none"> • K: Betur nýttar auðlindir og auðveldara fyrir aðra aðila að komast að. Auðvelt að framkvæma • G: Aukið flækjustig höfnin sér um mönnum á búnaði
3b	Faxaflóahafnir eiga allan búnað og leigja hann út	Kranar, dráttarbílar, lyftarar og önnur tæki	Faxaflóahafnir þurfa afnot af hafnarbakka og farmsvæði			<ul style="list-style-type: none"> • Breyting á lóðarleigusamning • Samningur við skipafélögin 	
4a	Félagið er í eigu skipafélaganna	Enginn	Félagið þyrfti bæði að fá aðstöðu að hafnarbakka og farmsvæði	Hlutafélag eða einkahlutafélag	<ul style="list-style-type: none"> • Erfitt samstarf skipafélaganna • Samkeppniseftirlitið samþykki þetta ekki 	<ul style="list-style-type: none"> • Samþykki samkeppniseftirlits • Lagalegir þættir • Samkomulag milli skipafélaganna 	<ul style="list-style-type: none"> • K: Möguleiki á hagræðingu m. t. t. nýtingar tækja, starfsmanna, lands og gámaflutninga og gæti leitt til lægra verðs á þjónustu og aukins flutningamagns • G: Gæti leitt til einokunar á markaði með tilheyrandi hækkun á flutningsverði ef ekki yrði settur rammi
4b	Félag er í eigu óháðs aðila				<ul style="list-style-type: none"> • Ekki náist að semja við skipafélögin um breytingar 	<ul style="list-style-type: none"> • Samþykki samkeppniseftirlits • Lagalegir þættir • Breyting á lóðarleigusamning 	
4c	Félag er í eigu Faxaflóahafna				Kranar, dráttarbílar, lyftarar og önnur tæki	<ul style="list-style-type: none"> • Rekstraráhætta færast öll yfir á Faxaflóahafnir / félag í eigu opinberra aðila 	

EY | Endurskoðun | Skatta- og lögfræðisvið | Ráðgjöf

Um EY

EY er leiðandi fyrirtæki í heiminum á sviði endurskoðunar, skatta- og lögfræðipjónustu og ráðgjafarþjónustu. EY hefur markað sér þá stefnu að vera leiðandi á markaði og veita fyrsta flokks þjónustu sem er sniðin að þörfum viðskiptavina okkar, hvar sem er í heiminum. Við þjálfum framúrskarandi leiðtoga sem starfa saman að því að uppfylla fyrirheit okkar til allra þeirra sem hagsmuni hafa af starfsemi okkar.

EY vísar til alþjóðasamtaka fyrirtækja sem eru aðilar að Ernst & Young Global Limited. Hvert aðildarfélag er sjálfstæður lögaðili. Ernst & Young Global Limited er breskt hlutafélag með takmarkaða ábyrgð og veitir ekki þjónustu til viðskiptavina. Ernst & Young ehf. er einkahlutafélag skráð á Íslandi, kt. 520902-2010 og er aðildarfélag að Ernst & Young Global Limited.

Ernst & Young ehf.
Borgartúni 30
105 Reykjavík

www.ey.is

© 2019 Ernst & Young ehf.
Öll réttindi áskilin