



REYKJANESHÖFN

Ársyfirlit 2019



Halldór Karl Hermannsson
hafnarstjóri Reykjaneshafnar



Reykjaneshöfn

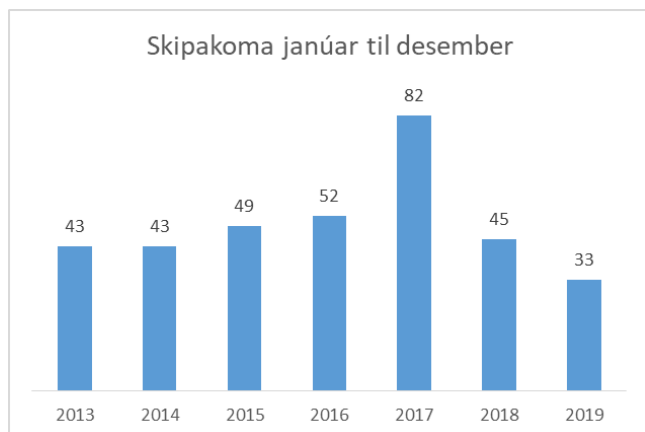
Reykjaneshöfn tók til starfa í núverandi mynd 5. desember 2002 og samanstendur hafnaraðstaðan af smábátahöfninni í Gróf, Hafnahöfn, Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn og Njarðvíkurhöfn. Athafnasvæði hafnaraðstöðu er 30.415 m² að stærð. Reykjaneshöfn er B-hluta fyrirtæki innan samstæðu Reykjaneshafnar.

Almenn hafnarstarfsemi

Fraktskipakomur og flutningar

Allt fram að árinu 2018 var stígandi í skipakomum til Reykjaneshafnar vegna aukinn starfsemi á þessum tíma í tengslum við iðnaðarsvæðið í Helguvík og verkefni á alþjóðaflugvöllum á Miðnesheiði. Þau umsvif eru ekki lengur til staðar og hefur skipaumferð fækkað mikið frá 2018.

Samdráttur í skipaumferð milli ára 2017 og 2018 nam 45%. Þessi samdráttur hélt áfram milli ára 2018 og 2019 en hann nam 27% milli þeirra ára en 60% frá árinu 2018 sem var metár. Samdráttur í skipakomu á síðasta ári liggur að einhverju leiti í samdrætti á eldsneytisinnflutningi miðað við árið 2018 en að mestu liggur þessi munur í minni þörf á innflutningi eða útflutningi í tengslum verkefnum á svæðinu. Á árinu 2018 voru vöruflókkar sem fóru um hafnir Reykjaneshafnar ellefu en voru fjórir á árinu 2019.



Minni skipakoma til Reykjaneshafnar leiðir af sér minna vörumagn sem fer um hafnarsvæðið. Samdráttur í vörumagni milli ára 2018 og 2019 nam 20% en þar af var samdráttur í innflutningi á eldsneyti 16%. Sé horft til ársins 2017 miðað við vörumagn árið 2019 er samdráttur í vörumagni milli þessara ára 41% sem er umtalsverður samdráttur.

Skýringin á þessu samdrætti í vörumagni liggur meðal annars í minni flutningsþörf sjóleiðina til og frá svæðinu vegna minni umsvifa á iðnaðarsvæðinu í Helguvík og öðrum svæðum á Suðurnesjum. Hins vegar er skýringin í samdrætti á eldsneytisinnflutningi í tengslum við alþjóðaflugvöllinn á Miðnesheiði vegna minnkandi flugumferðar á milli ára. Í þeim samdrætti vegur þýngst fall flugfélagsins WOW á fyrsta ársfjórðungi ársins 2019.

Í þeim vöruflókkum sem fóru um hafnir Reykjaneshafnar árið 2019 vegur innflutningur á eldsneyti mest eða um 79,5% en aðrir vöruflókkar eru rúm 20%.

Stærstur hluti vöruflutninga um Reykjaneshöfn árið 2019 er innflutningur eða um 99,9% af því vörumagni sem um ræðir og útflutningur er því aðeins 0,1%. Ekkert skipafélag var með reglubundnar siglingar til hafna Reykjaneshafnar árið 2019.



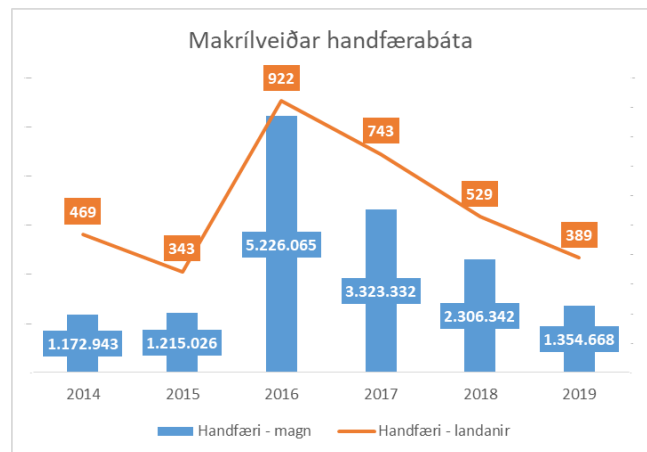
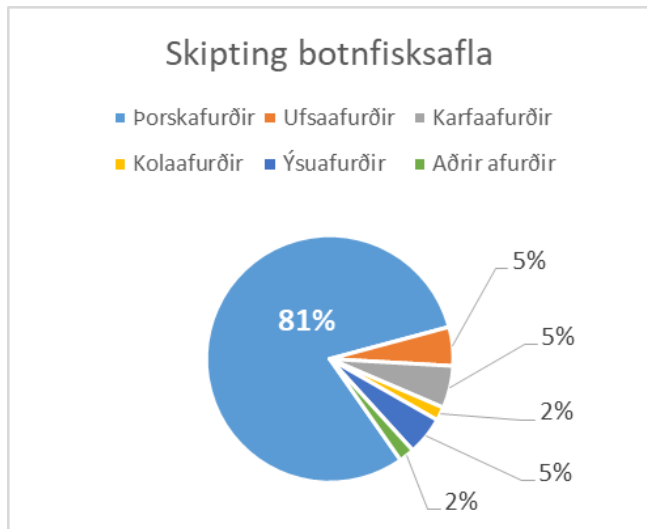
Landanir og afli

Landað magn á botnfisk hjá Reykjaneshöfn er nokkuð stöðugt milli ára, meðaltal árunna 2011 til 2019 er um 4.523 tonn á ári og landað magn 2019 var 3.888 tonn. Landaður botnfiskafli árið 2019 er minnsti landaði ársafli frá 2011 en mest var landað árið 2015 eða 4.851 tonnum.

Meðaltal þorskafurða í lönduðu magni árin 2011 til 2019 er 81,2% en það hlutfall var 80,5% árið 2019. Þar á eftir voru ufsa-, ýsu- og karfaafurðir með rúm 5% hver tegund og aðrar tegundir með minna hlutfall.

Í febrúar 2019 tilkynnti Síldarvinnslan hf. að hún myndi loka fiskimjölsverksmiðju sinni inni í Helguvík á komandi vori að aflokinni komandi loðnuvertíð. Ekkert varð að loðnuvertíðinni 2019 þar sem enginn kvóti var gefinn út það árið vegna loðnubrests. Engin vinnsla varð þar að leiðandi í fiskimjölsverksmiðunni inni í Helguvík á árinu 2019 og er 24 ára sögu vinnslu uppsjávarfisks í Helguvík þar með lokið. Er í því mikill missir þó ákvörðun eigenda þar að lútandi sé skiljanleg miðað við þróun í vinnslunni undafarin ár. Frá árinu 2011 til ársins 2018 var landað til vinnslu hjá fiskimjölsverksmiðjunni inni í Helguvík rúmlega 243 þúsund tonnum af uppsjávarfisk eða að meðaltali rúmlega 30 þúsund tonn á ári. Síðustu þrjú ár hefur sá uppsjávarafli aðeins numið 15 þúsund tonnum á ári að meðaltali og verið minnkandi milli ára.

Þó svo að fiskimjölsverksmiðjan sé ekki lengur starfrækt inni í Helguvík þá er löndun á uppsjávarfisk enn til staðar hjá Reykjaneshöfn. Undanfarin ár hefur makrill veiðst meðfram ströndinni og hafa handfærabáta haft þar töluverð uppgrip. Ári 2016 varð sprenging í þessum veiðum þegar rúmlega fimmþúsund tonnum var landað í 922 löndunum en þessar veiðar hafa þó farið minnkandi síðan þá. Árið 2016 stóð þessi vertíð frá miðjum júlí fram í byrjun október en árið 2019 stóð vertíðin aðeins í rúman mánuð. Heildaraflinn ársins var rúmlega 1.300 tonn í 389 löndunum. Óvissa ríkir um þessar veiðar á hverju ári og er ekki á vísan að róa varðandi makrílinn í framtíðinni því hann er sveiflukenndur eins og annar uppsjávarfiskur.



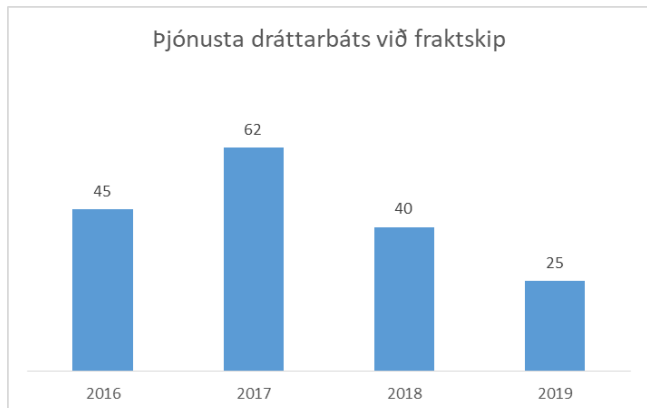


Önnur starsemi

Dráttarbátur: Dráttarbátur Reykjaneshafnar sér um flutning á hafnsögumanni út í skipa og aðstoðar skip til að að komast að viðlegukanti þegar við á. Önnur verkefni dráttarbátsins tengjast m.a. þjónustu við skip á ytri höfn Reykjaneshafnar og aðstoð við skip sem tengjast Skipasmíðastöðinni í Njarðvík.

Tekjur vegna þjónustu dráttarbáts drógust saman um 25% árið 2019 miðað við árið 2018. Má það rekja til minni fraktskipaumferðar um hafnir Reykjaneshafnar árið 2019 miðað við árið 2018.

Dráttarbátur hafnarinnar kom að 25 skipakomum til Reykjaneshafnar á árinu 2019 miðað við aðkomu að 40 skipakomum árið 2018. Tekjur af fraktskipakomu voru 37% lægri 2019 miðað við árið 2018 en aðrar þjónustutekjur dráttarbátsins voru 11% hærri á sama tíma.



Ísturn: Reykjaneshöfn framleiðir og selur ís til fiskiskipa, en fátítt er að slíkur rekstur sé á hendi hafna. Íssala til viðskiptavina Reykjaneshafnar árið 2019 jókst um 14,4% frá árinu 2018. Það er aðeins 2% minni í krónum talið en árið 2016 sem var einstakt ár miðað við s.l. sex ár en meðalsala á ís árin 2014-2018 var 12,7 milljónir króna á ári. Toppurinn í íssölu árið 2016 má rekja til makrílveiða handfærabáta það ár en makrílveiði ársins 2019 var ekki nema 26% af því sem þá veiddist og er því ekki áhrifavaldur í þessari söluaukningu. Söluaukningu ársins 2019 má rekja til aukningu í smærri fiskvinnslufyrirtækjum á svæðinu sem eru að vinna fisk til útflutnings með flugi.

Framkvæmdir og fjárfestingar

Töluvert álag er á þeim mannvirkjum, svæðum og tækjum sem tilheyra höfnum Reykjaneshafnar. Ávallt er þörf á endurbótum þar sem öryggismál eru í forgangi og að vinnuaðstaða viðskiptavina og starfsmanna sé til fyrirmyndar.

Áhöld og tæki: Reykjaneshöfn á fjögur ökutæki: sendibíl, lítinn pallbíl, vörubíl með bílkrana og dráttarvél. Þessi tæki eru í stöðugri notkun sem kallar á töluvert viðhald eða endurnýjun. Á árinu 2019 var keyptur var nýr pallbíl og sá gamli seldur.

Dráttarbátur: Mb. Auðunn er dráttarbátur Reykjaneshafnar. Á árinu 2019 var báturinn tekin upp í slipp og málaður.

Smábátahöfnin í Gróf: Viðleguaðstaða smábáta í Grófin samanstendur af þremur 40 m löngum flotbryggjum ásamt 45 m löngum bryggjukanti. Á árinu 2019 var fjárfest í sex nýjum rafmagnstengistaurum sem settir verða upp á fyrrihluta ársins 2020, hlið að landgöngum endurbætt til að varna óviðkomandi aðgengi að flotbryggjunum og fánamastrið hreinsa upp og endurmálað.



Helguvíkurhöfn: Viðlegukantar Helguvíkurhafnar eru annarsvegar Norðurbakki og hins vegar Olíubryggja. Auk þess að hafnarkantar og byggingar voru máluð þá voru fjögur spil fyrir landfestar á



Olíubryggju endurnýjuð, þrjár öryggismyndavélar settar upp til eftirlits á Olíubryggju, sett var upp gönguhlið á öryggisgirðingu að Olíubryggju til að bæta aðgengi, settur upp stigi á móts við viðleguker Olíubryggju til að auðvelda aðgengi á sjóvörn og viðhaldsvegur að sjóvörn endurbættur.

Keflavíkurhöfn: Keflavíkurhöfn samanstendur að Aðalhafnargarði, Austurbryggju, Miðbryggju og Vesturbryggju auk Löndunarbryggju. Í Keflavíkurhöfn er löndunaraðstaða smærri báta sem landa hjá Reykjaneshöfn. Á árinu 2019 var að mestu um smærra viðhald að ræða auk þess að hafnarkantar voru málaðir.

Njarðvíkurhöfn: Njarðvíkurhöfn skiptist í Norðurgarð og Suðurgarð. Á árinu 2019 var áframhaldandi vinna við að skipuleggja hafnarsvæðið til framtíðar, lýsing á svæðinu endurnýjuð að hluta auk þess að hafnarkantar voru málaðir.

Hafnahöfn: Akstursleið út á hafnargarð lokuð af öryggisástæðum, hafnarkantar málaðir og umhverfið snyrt.

Hafnarsvæði almennt: Stöðug vinna er við endurnýjun og viðhald á fríholtum við viðlegukanta á öllum hafnarsvæðum. Sama á við um björgunarstiga og önnur björgunartæki. Mengunarvarnarbúnaður hafnarsvæða yfirfarinn og endurnýjaður. Samskiptabúnaður endurnýjaður með kaupum á nýjum talstöðvum.

Ísturn-ísframleiðsla: Tæki og áhöld fyrir ísframleiðslu eru orðin gömul og slitin og eru í stöðugri viðhaldsþörf. Þrjár vélar sjá um ísframleiðsluna, misjafnlega afkastamiklar. Á árinu 2019 var var töluvert viðhald á þeim vélum.

Fasteignir: Endurnýjaðar voru hurðir og gluggar á tengirýmum annars vegar við Keflavíkurhöfn og hins vegar við Helguvíkurhöfn.

Lóðir og lendur: Endurbætur voru gerðar á veginum að spennustöð HS Veitna að Stakksbraut 7 í Helguvík.

Starfsmannahald

Starfsmannahald Reykjaneshafnar og vinnufyrirkomulag var tekið til endurskoðunar á árinu 2019. Stöðugild voru í upphafi ársins sjö og byggði það fyrirkomulag á yfir tuttugu ára gömlum forsendum. Leiddi endurskoðun þessara mála til þess að farið var í einfalt vaktakerfi í stað tveggja áður og stöðugildi í lok ársins voru sex.

Fjármál

Unnið hefur verið að endurskipulagningu á fjármálum Reykjaneshafnar undanfarin ár með það að leiðarljósi að auka rekstrarhæfi hafnarinnar. Hefur það m.a. leitt til þess að Reykjanesbær hefur leyst til sín kröfur annarra kröfuhafa Reykjaneshafnar en þær sem snúa að Lánasjóði sveitarfélaga ohf. Samhliða hefur orðið tilflutningur á landi í eigu Reykjaneshafnar frá höfninni til Reykjanesbæjar sem greiðsla upp í hluta þeirra krafna. Kröfuhafar Reykjaneshafnar í vaxtaberandi skuldum eru tveir í dag, annars vegar Reykjanesbær með 78% af þeim skuldum og hins vegar Lánasjóður sveitarfélaga ohf. með 22%. Með samkomulagi frá 3. september 2019 milli Reykjaneshafnar og Reykjanesbæjar eru útreikningur og greiðsla verðbóta og vaxta af skuldum hafnarinnar gagnvart Reykjanesbæ frystir fram til ársins 2023. Ofangreint samkomulag við Reykjanesbæ gerir það að verkum að rekstrarhæfi

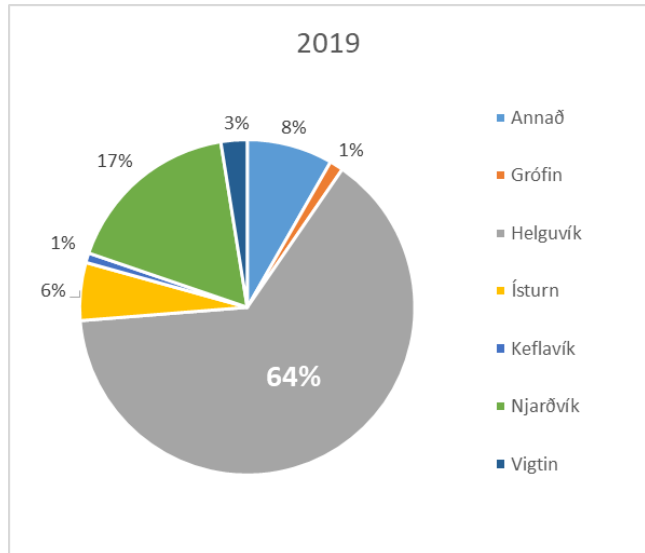


hafnarinnar er tryggt til ársins 2023. Nota verður það svigrúm sem þar með skapast fyrir rekstur Reykjaneshafnar til þess að að létta fjárhagslegar skuldbindingar hafnarinnar og/eða finna höfninni auknar tekjur til framtíðar og skapa henni rekstrarhæfi til lengri tíma.

Tekjumyndun Reykjaneshafnar

Hinar ýmsu starfstöðvar og þjónustubættir hafa mismikið vægi í tekjumyndunum Reykjaneshafnar. Sé litið til ársins 2019 þá er tekjuöflun Helguvíkurhafnar grunnþáttur í heildartekjum hafnarinnar með um 64% af heildarteknum. Er það lægra hlutfall en 2018 en þá nam þetta hlutfall 71%. Þennan samdrátt má rekja bæði til lokunar fiskimjölsverksmiðju Síldarvinnslunnar hf. og minnkandi vöruflutninga. Á eftir Helguvíkurhöfn er Njarðvíkurhöfn með 17% af heildartekjunum ársins 2019.

Stærsti hluti tekna Helguvíkurhafnar liggur í vörugjöldum en þau eru 84% af tekjunum. Næst þar á eftir eru skipagjöld en þau nema 7% teknanna. Hjá Njarðvíkurhöfn er það aflagjaldi sem er stærsti hluti teknanna eða um 37% en skipagjöld koma þar á eftir með 32%. Samtals eru þessar tvær hafnir með 81% af heildartekjum hafnarinnar.



Fjárhagsleg niðurstaða árið 2019

Rekstur Reykjaneshafnar árið 2019 kom verr út rekstrarlega en lagt var upp með í fjárhagsáætlun ársins. Í fjárhagsáætluninni var gert ráð fyrir 125 milljón króna rekstrarafgangi fyrir afskriftir og fjármagnsliðin eða 38% af tekjum. Í raun varð þessi rekstrarafgangur 94 milljónir króna eða 35% af tekjum en tekjur ársins voru 57 milljónum lægri en áætlun ársins gerði ráð fyrir. Á móti kom að rekstrarkostnaður ársins var 25 milljónum króna lægri en áætlunin gerði ráð fyrir þannig að mismunur áætlunar og raunrekstrar ársins nam í heild 30 milljónum fyrir afskriftir og fjármagnsliði.

Í áætlun ársins 2019 var gert ráð fyrir að fjármagnskostnaður næmi 268 milljónum króna eða um 82% af áætluðum rekstrartekjum og að rekstrarafgangur ársins væri neikvæður um 194 milljónir króna. Með frýstingu á vöxtum og verðbótum vaxtaberandi skuldar Reykjaneshafnar við Reykjanesbæ varð fjármagnskostnaður ársins mun lægri en áætlun ársins gerði ráð fyrir eða 55 milljónir króna sem leiddi til jákvæðrar rekstrarniðurstöðu á árinu 2019.

Starfsmenn og stjórn

Starfsmenn

Halldór K Hermannsson hafnarstjóri
Gylfi Bergmann hafnarstarfsmaður
Jón Pétursson hafnsögumaður

Aðalsteinn Björnsson hafnarstarfsmaður
Jóhannes Þór Sigurðsson hafnsögumaður
Karl Ó Einarsson hafnsögumaður

Stjórn

Hjörtur M Guðbjartsson formaður
Hanna B Kornráðsdóttir varaformaður
Sigurður Guðjónsson

Kristján Jóhannsson
Úlfar Guðmundsson