

REYKJANESHÖFN



STARFSÁÆTLUN

2020

STJÓRN REYKJANESHAFNAR

Efnisyfirlit

Reykjaneshöfn	2
Almenn hafnarstarfsemi.....	3
Skipakomur og flutningar	3
Afli og landanir	3
Þjónusta.....	4
Framkvæmdir og viðhald.....	4
Fasteignir	4
Áhöld og tæki	4
Hafnsögu- og Dráttarbátur	5
Ísturn	5
Hafnarsvæði	5
Smábátahöfnin í Gróf	5
Keflavíkurhöfn	5
Njarðvíkurhöfn	5
Helguvíkurhöfn	5
Hafnahöfn.....	6
Lóðir og lendur	6
Fjármál	6

Reykjaneshöfn

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

Starfsmenn og stjórn

Starfsmenn Reykjaneshafnar verð sex árið 2020, þrír hafnsögumenn, tveir hafnarstarfsmenn og hafnarstjóri. Hafnsögumennirnir vinna samkvæmt vaktafyrirkomulagi. Hafnarstjóri Reykjaneshafnar er Halldór Karl Hermannsson.

Stjórn Reykjaneshafnar er skipuð fimm aðalmönnum: Hjörtur M Guðbjartsson formaður (S), Hanna B Konráðsdóttir varaformaður (D), Kristján Jóhannsson (Y), Sigurður Guðjónsson (B) og Úlfar Guðmundsson (M).

Starfsemi og hafnaraðstaða

Kjarnastarfsemi Reykjaneshafnar er almenn hafnarstarfsemi í samræmi við Hafnarlög nr. 61/2003, lög um siglingavernd nr. 50/2004, reglugerð nr. 326/2004, samþykkt Reykjaneshafnar nr. 982/2005 auk annarra laga og reglugerða sem ná til hafnarreksturs eða hluta hans.

Í rekstri Reykjaneshafnar er tekið mið af stefnu Reykjaneshafnar til ársins 2030 og þau gildi sem þar eru sett fram: **Framsækni, Virðing og Eldmóður**. Í áhersluatriðum er sérstaklega horft til **Vistvæns samfélags** og **Fjölbreyttra starfa** ásamt þeim heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna sem þar eiga við.

Til að stuðla að **Vistvænu samfélagi** mun Reykjaneshöfn stefna að því:

- að 2030 verði landtenging rafmagns til staðar fyrir alla viðskiptavini Reykjaneshafnar óháð orkupörf viðkomandi skipa og stuðla þar með að betri loftgæðum í umhverfinu. (*Heimsmarkmið nr. 7.1 og 12.2*)



- að móttaka og meðhöndlun úrgangs á hafnarsvæðinu verði skilvirkari með það að leiðarljósi að lágmarka förgun og auka endurnýtingu. (*Heimsmarkmið nr. 11.6 og 12.4 og 12.5*)



Til að stuðla að **Fjölbreyttri starfa** mun Reykjaneshöfn stefna að því:

- að efla innviði sína til þess að auka þjónustugetu við viðskiptavini hafnarinnar á sem flestum sviðum og skapa þar með grundvöll að fjölbreyttari atvinnusköpun. (*Heimsmarkmið nr. 8.2, 8.9 og 9.1*)



Almenn hafnarstarfsemi

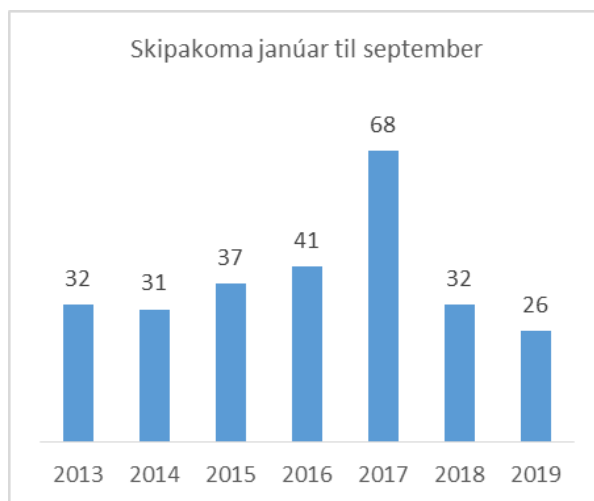
Opið er fyrir almenna hafnarstarfsemi allan sólarhringinn allt árið um kring. Daglegur vinnutími er frá kl. 08:00 til kl. 17:00 virka daga en starfsmann á bakvöktum sinna útköllum á öðrum tímum. Til skoðunar er að endurskoða þetta fyrirkomulag m.a. með tilliti til opnunartíma í kringum stórhátíðir.

Skipakomur og flutningar

Samdráttur er í ár á skipakomum og flutningum miðað við fyrri ár. Sé litið til fyrstu níu mánuði ársins í ár þá eru tekjur af skipakomu 21% lægri en fyrir sama tímabili í fyrra og vörugjöldin einungis 72% frá því sem þau voru á sama tíma á síðasta ári.

Fraktskip

Árið 2017 var metár í fjölda fraktskipa og vöruflytninga um hafnir Reykjaneshafnar en þá komu 82 skip til hafnar. Síðan þá hefur orðið mikil samdráttur, t.d. komu aðeins 45 skip til hafnar 2018 og stefnir í að þau verði færri í ár. Á fyrstu níu mánuðum ársins eru skipin orðin 26 en voru 32 á sama tíma í fyrra. Miðað við þessa þróun er búist við að skipafjöldi ársins verði 34 eða 11 skipum færri en á síðast ári sem er mun minna en gert var ráð fyrir í fjárhagsáætlun ársins 2019. Í fjárhagsáætlun ársins 2020 er horft til þessarar þróunar og er þar gert ráð fyrir sambærilegum skipafjölda og vörumagni og árið 2019, þannig að tekjuaukning af þessar starfsemi er áætluð um 5% milli ár sem er í samræmi við áætlaða þróun byggingarvísitölu á þessu tímabili.

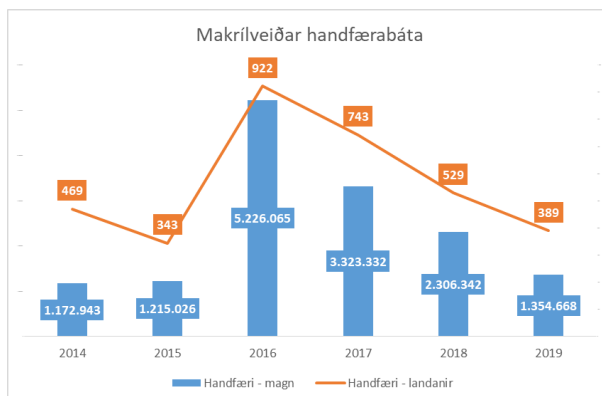


Skemmtiferðaskip

Haustið 2018 undirritaði Reykjaneshöfn samstarfsamning við Cruise Iceland sem eru regnhlífasamtök fyrirtækja úr ýmsum greinum atvinnulífsins sem vilja markaðssetja Ísland sem ákjósanlegan viðkomustað fyrir skemmtiferðaskip. Á þessu ári hefur Reykjaneshöfn í samstarfi við Markaðsstofu Reykjaness og Reykjanesbæ unnið að markaðssetningu Reykjaness og Reykjaneshafnar sem ákjósanlegan kost fyrir smærri farþegaskip. Ekki er gert ráð fyrir að þessi markaðssetning skil miklu á næsta ári en mögulega á næstu árum þar á eftir.

Afli og landanir

Landaður botnfiskaflí hjá Reykjaneshöfn hefur verið nokkuð jafn á undanförunum árum og er ekki gert ráð fyrir að það breytist. Aflamangið hefur verið að sveiflast milli fjögur til fimmpúsund tonna af lönduðum afla eða að meðaltali um 4.500 tonn á ári. Fyrirsjáanlegur samdráttur er í uppsjávarafla þar sem Síldarvinnslan hf. lokaði verksmiðju sinni inni í Helguvík s.l. vor og hætti þar með móttöku á afla frá uppsjávarskipum. Eini uppsjávaraflinn sem gera má ráð fyrir er makrill sem handfærabátar hafa verið að landa undanfarin ár á tímabilinu júlí til október. Það er



þó sýnd veiði en ekki gefin því mikil óvissa er um þróun í makrílveiðum þessara báta en þessi afli hefur farið minnkandi síðustu ár. Fyrir liggur að aflagjaldstekjur ársins í ár eru minni en fjárhagsáætlun ársins gerði ráð fyrir vegna minnkandi uppsjávarafla og er áætlað að aflagjaldstekjur ársins 2020 verði um 70% af aflagjaldstekjum ársins 2018.

Þjónusta

Ýmis þjónusta er í boði fyrir þau skip og þá báta sem koma til hafna Reykjaneshafnar. Er þar m.a. um að ræða sölu á rafmagni, köldu vatni og móttöku úrgangs. Er gengið út frá því að þær tekjur sem af þessum þáttum hlýst standi undir þeim kostnað sem þeir grundvallast á. Stærri þjónustupættir eru síðan þjónusta hafnsögu- og dráttarbátsins Auðuns auk þess að höfnin rekur Ísturninn sem er verksmiðja til ísframleiðslu.

Auðunn

Í samræmi við aukna skipaumferð á síðustu árum hafa tekjur af þessari starfsemi verið stígandi, en að sama skapi minnkandi við þann samdrátt sem er í ár á skipaumferð. Auk þess að sinna hlutverki hafnsögu- og dráttarbáts í tengslum við komu fraktskipa hefur Auðunn einnig veitt aðstoð þegar skip og bátar hafa verið að fara í eða úr slipp hjá Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Á næsta ári er gert ráð fyrir að sambærileg nýting verði á Auðunn eins og í ár.

Ísturn

Ísframleiðslugeta Ísturnsins er um 25 tonn af ís á sólarhring. Selt magn hefur aukist undanfarin ár í samræmi við aukna makrílveiði handfærabáta á svæðinu en er þó minni í ár en s.l. tvö ár þar sem makrílveiði virðist minnkandi á svæðinu. Gert er ráð fyrir sambærilegri íssölu á næsta ári eins og í ár.

Framkvæmdir og viðhald

Til að viðhalda þjónustugetu Reykjaneshafnar þarf stöðugt að sinna endurbótum og endurnýja búnað. Í fjárhagsáætlun 2019 er gert ráð fyrir að 19 milljónir fari í viðhald á hinum ýmsu þjónustu og rekstrarþáttum og minni fjárfestingar nemi 25 milljónum. Í stærri fjárfestingum er horft til uppbyggingar í Helguvíkurhöfn og er þar miðað við fjárfestingar upp á 200 milljónir á næstu árum, en í Samgönguáætlun 2019 – 2023 er gert ráð fyrir ríkisframlagi í til þeirrar fjárfestingar. Gert var ráð fyrir að eigið framlag Reykjaneshafnar vegna framkvæmdarinnar yrði 40 milljónir króna í ár en vegna frestunar á framkvæmdinni hliðrast sú upphæð til ársins 2020.

Fasteignir

Fasteignir á vegum Reykjaneshafnar eru Víkurbraut 11, Ísturninn í Njarðvík, skemma við Njarðvíkurhöfn og skemma við Helguvíkurhöfn. Engar fjárfestingar eru fyrirhugaðar við þessar fasteignir á komandi árum en þær þurfa sitt viðhald.

Áhöld og tæki

Fjórir löndunarkranar eru hjá Reykjaneshöfn, einn í Grófinni og þrír á löndunarsvæðinu í Keflavík. Þrír þeirra eru eldri en 1992 og og sá fjórði er frá árinu 2017. Mikið slit er komið í eldri kranana og þarf að skoða það á komandi árum hvernig að endurnýjun þeirra verði staðið.

Ökutæki Reykjaneshafnar eru Case dráttarvél árg. 2005, Renault Kangoo sendibifreið árg. 2012, Renault Master pallbíll árg. 2019 og Man vörubifreið árg. 1997. Ekki er gert ráð fyrir endurnýjun þessara ökutækja á árinu 2020.

Hafnsögu- og Dráttarbátur

Auðunn var sjósettur 1989 og hefur þjónað hjá Reykjaneshöfn síðan. Báturinn sökk við björgunarstörf í Sandgerðishöfn 2009 og var mikið endurnýjaður í framhaldinu. Árlega er báturinn skoðaður með tilliti til hæfðar og á tveggja ára fresti þarf hann að fara í slipp til skoðunar. Töluverður kostnaður fylgir slíku og þó sérstaklega þegar slippkostnaðurinn fellur til. Brugðist er við viðhaldsþörf þegar hún fellur til og er hún því sveiflukennd.



Ísturn

Í Ísturninum eru þrjár ísvélar sem framleiða þegar best gengur um 25 tonn af ís á sólarhring. Eru allar vélarnar mjög gamlar eða frá því í kringum 1990. Þurfa þær reglulegt viðhald sem er misjafnlega mikið hverju sinni. Ekki er fyrirhugað að endurnýja þessar vélar á næsta ári.

Hafnarsvæði

Hafnarsvæði Reykjaneshafnar þarf á stöðugri umhirðu og reglulegu viðhaldi að halda. Árlega þarf að mála viðlegukanta, yfirfara og endurnýja fríholt, yfirfara og endurnýja lýsingu, yfirfara landtengingar, endurnýja vatnslagnir, endurbæta hurðir, karma og glugga á tengirýmum o.fl.

Smábátahöfnin í Gróf

Raftengingar út á flotbryggjum þurfa endurnýjunar við og huga þarf að festingu á landgöngum.

Keflavíkurhöfn

Endurbæta þarf aðstöðuhús á aðalkanti með hliðsjón af þjónustu við farþega farþegaskipa sem munu koma til hafnarinnar. Landtengingar þurfa að hækka upp fyrir sjávarborð og huga þarf að öryggismyndavélum á hafnarsvæðinu.

Njarðvíkurhöfn

Hafnarmannvirkin í Njarðvíkurhöfn þurfa endurbóta við með hliðsjón af því að hún mun vera aðal þjónustuhöfn í framtíðinni gagnvart sjávarútvegstengdri starfsemi. Koma þarf upp á komandi árum löndunarsvæði smærri báta, endurnýja þarf viðlegukanta, dýpka innan hafnarsvæðis og dýpka innsiglinguna inn til hafnarinnar. Gera þarf nýja sjóvörn fyrir utan suðurgarð til að verjast þar ágangi sjávar.



Helguvíkurhöfn

Á Norðurbakka þarf að huga að vatnslokum og vatnstenginum. Holrými er undir hafnarþekjunni sem þarf að brjóta upp og fylla undir. Aðstöðuhúsið liggur undir skemmdum sem þarf að bregðast við. Sjóvörn austan við viðlegukantinn skemmdist í óveðri á síðasta ári og huga þarf þar að endurbótum. Í tengslum við verkefnauppbýggingu á iðnaðarsvæðinu í Helguvík þarf að lengja viðlegukantinn um 100 metra í vestur og 60 metra í norður.

Á Olúbryggju þarf að huga að lýsingu meðfram girðingu, með akstursbraut að viðlegukerum, á viðlegukerum og við alla landfestipolla. Fendera/fríholt á kerum eru komnir til ára sinna og þurfa endurnýjunar við. Leggja þarf að ferskvatnslögn til afgreiðslu á vatni á aðalkeri á komandi árum og yfirfara þarf mengunarvarnarbúnað og flotgirðingu á svæðinu.



Hafnahöfn

Hugmyndir eru uppi um móttökuaðstöðu í Hafnahöfn fyrir léttabáta smærri skemmtiferðaskipa. Slíkt kallar á uppbyggingu en engar ákvarðanir hafa verið teknar um slíkt að svo stöddu.

Lóðir og lendur

Skipuleggja þarf svæðið í kringum smábátahöfnina í Gróf með hliðsjón af hugmyndum um framtíðaruppbyggingu þar í tengslum við ferðamennsku, skipuleggja nærsvæði Keflavíkurhafnar út frá sömu sýn og skipuleggja landsvæðið upp af Njarðvíkurhöfn með hliðsjón af breyttum forsendum þar. Skoða þarf aðstöðu Aalborg Portland við Helguvíkurhöfn með hliðsjón af framtíðarþörf fyrirtækisins og fara þarf í lóðarframkvæmdir í tengslum við uppbyggingu Thorsil ehf á svæðinu.

Fjármál

Rekstur hafnarinnar stendur að óbreyttu undir skuldbindingum hennar gagnvart Lánasjóði sveitarfélaga en leita þarf samkomulags við Reykjanesbæ varðandi skuldbindingar hafnarinnar gagnvart bænum. Stefna skal að því að framlegð fyrir afskriftir og fjármagnsliði verði ekki undir 35%.