RR
RÁÐGJÖF

Ferjuhöfnin Þorlákshöfn

Efnahagsleg og samfélagsleg

áhrif af uppbyggingu Þorlákshafnar

ÖLFUS

SÓKNARÁÆTLUN
SUÐURLANDS

Október 2019

RR ráðgjöf ehf.

Hverfisgata 4, 101 Reykjavík

rrradgjof.is

Efnisyfirlit

Ágrip 3
Inngangur 4
Samantekt 4
Núverandi staða Þorlákshafnar 5
Hafnaraðstaða og þjónusta 7
Kostnaður við viðhald núverandi hafnarmannvirkja 7
Greining á helstu styrkleikum, veikleikum, ógnunum og tækifærum 8
Sviðsmyndir 9
Ferjuhöfnin Þorlákshöfn 10
Hönnun og fjárfestingar 12
Efnahagsleg og samfélags áhrif 14
Forsendur við mat á efnahagslegum og samfélagslegum áhrifum 16
Niðurstaða 18

Ágrip

Sviðsmyndin *Ferjuhöfnin Þorlákshöfn* felur í sér tækifæri til vaxtar og nýsköpunar í atvinnulífi og skapar ný tækifæri fyrir útflytjendur um land allt. Góðar líkur eru á að fjárfesting í hafnarbótum skili sér til þjóðarbúsins á tiltölulega fáum árum vegna verðmætaaukningar og aukinnar framleiðslu í ferskvöru.

Ferjusiglingar um Þorlákshöfn hafa nú þegar stuðlað að nýjum viðskiptatækifærum og opnað nýja markaði, sérstaklega fyrir útflutning á ferskum afurðum þar sem afhendingaröryggi og flutningstími skiptir höfuðmáli.

Flutningarnir hafa stuðlað að verðmætaaukningu, þar sem varan kemur á markað í Evrópu í upphafi viku með ódýrari og umhverfisvænni hætti en með flugi og á skemmri tíma en með gámaflutningaskipum. Vísbendingar eru um að framleiðendur hyggi á framleiðsluaukningu sem beinlínis má rekja til aukinna tækifæra sem leiða af siglingum um Þorlákshöfn.

Helstu tækifæri Þorlákshafnar liggja í áframhaldandi áherslu á ferjusiglingar og þjónustu við búlkskip (e. Bulk Carriers).

Hafnarbætur og markaðssetning sem stuðla að auknum ferjusiglingum eru líklegri en aðrar sviðsmyndir til að skila auknum umsvifum og styrkja atvinnusvæðið á Suðurlandi. Sviðsmyndin byggir á þeirri sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur þegar skapað sér og núverandi kjarnastarfsemi.

Samfélagsleg áhrif aukinna umsvifa í Þorlákshöfn eru styrking atvinnusvæðisins á Suðurlandi og aukið aðdráttarafl þess fyrir fyrirtæki í framleiðslu til útflutnings eða fyrirtæki í innflutningi. Vísbendingar eru um að ferjusiglingar frá Þorlákshöfn til hafna í Bretlandi geti aukið útflutningstekjur og opnað á nýja markaði fyrir íslenska framleiðslu. Áhrif aukinna umsvifa eru ekki bundin við Þorlákshöfn eða Suðurland.

Áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdir, kaup á nýjum dráttarbáti og markaðsstarfi er 3,5-3,7 milljarðar króna. Hlutur ríkissjóðs er áætlaður um 2,2 milljarðar kr. og Hafnarsjóðs Þorlákshafnar um 1,3 milljarðar kr. Í samgönguáætlun fyrir árin 2019-2021 er gert ráð fyrir um 330 mkr. til verkefnisins og í fjárhagsáætlun Þorlákshafnar eru gert ráð fyrir um 460 m.kr. í framkvæmdirnar á árunum 2019-2021.

Áætlað er að tekjur Sveitarfélagsins Ölfuss myndu aukast um 90-110 m.kr. árlega og að útflutningstekjur þjóðarbúsins myndu aukast um 2.800-4.000 m.kr. árlega vegna nýrra tækifæra í ferskvöruframleiðslu og ferðaþjónustu.

Samanlagt er áætlað að þau tækifæri sem verða til vegna bættrar ferjuaðstöðu í Þorlákshöfn geti skapað 30-55 störf í Ölfusi og á bilinu 50-90 afleidd störf. Áhrifanna myndi gæta víða í hagkerfinu í afleiddum störfum og aukinni veltu í samfélaginu.

Inngangur

Í mars 2019 óskaði Grétar Ingi Erlendsson bæjarfulltrúi í Sveitarfélaginu Ölfusi eftir verkefnistillögu og kostnaðaráætlun RR ráðgjafar í verkefnið *Efnahagsleg og samfélagsleg áhrif af uppbyggingu Þorlákshafnar* sem byggir á umsókn Sveitarfélagsins Ölfuss í Sóknaráætlun Suðurlands 2015-2019.

Markmið verkefnisins er að kortleggja efnahagsleg og samfélagsleg áhrif af uppbyggingu Þorlákshafnar á íbúa og atvinnuþróun á Suðurlandi. Jafnframt að kortleggja sóknarfæri sunnlenskra fyrirtækja og tækifæri til nýsköpunar tengt stækkun hafnarinnar. Verkefnið er unnið með stuðningi frá Sóknaráætlun Suðurlands.

Hugmyndir hafa lengi verið uppi um stækkun hafnarinnar og eflingu þeirrar starfsemi sem þar er. Hugmyndirnar hafa meðal annars ítrekað verið lagðar fram í þingsályktunartillögum þingmanna Suðurlands og fjölmargar útfærslur hafa verið kannaðar og rannsakaðar hjá siglingasviði Vegagerðarinnar og áður Siglingastofnun.

Ráðgjafar RR-ráðgjafar ehf. tóku viðtöl við ýmsa aðila við gagnaölfun m.a. hafnarstjóra, fulltrúa flutningsaðila og aðila sem hafa nýtt sér þann flutningsmöguleika sem skapaðist með þekjuferjuflutningum Smyril Line Cargo um Þorlákshöfn. Greind voru áhrif þeirra á starfsemi og framleiðslu þessara aðila og greina umfang þeirra umsvifa sem af þeim leiða. Jafnframt rýndu ráðgjafar ýmis gögn sem varða hugmyndir um breytingar á höfninni, þ.m.t. greiningar og teikningar Vegagerðarinnar og Portum verkfræðistofu ehf. sem lýsa mismunandi útfærslum af stækkun og breytingum hafnaraðstöðu í Þorlákshöfn.

Á grundvelli stöðugreiningar voru byggðar upp fjórar sviðsmyndir og þær greindar. Við mat á efnahagslegum og samfélagslegum áhrifum var byggt á gögnum frá Hagstofu Íslands, ársreikningum Sveitarfélagsins Ölfuss og annarra sveitarfélaga auk ýmissa gagna frá opinberum aðilum.

Samantekt

Skýrar vísbendingar eru um að ferjusiglingar um Þorlákshöfn hafi aukið sveigjanleika í inn- og útflutningi og stuðlað að nýjum viðskiptatækifærum fyrir aðila í útflutningi, sérstaklega í útflutningi á ferskum afurðum þar sem afhendingaröryggi og flutningstími skiptir höfuðmáli. Flutningarnir hafa stuðlað að verðmætaaukningu, þar sem varan kemur á markað í Evrópu í upphafi viku með ódýrari og umhverfisvænni hætti en með flugi og á skemmri tíma en með gámaflutningaskipum. Siglingar Mykines hafa að sögn viðmælenda opnað leiðir inn á nýja markaði og í viðtölum koma fram vísbendingar um að framleiðendur hyggi á framleiðsluaukningu sem beinlínis má rekja til aukinna tækifæra sem leiða af siglingum um Þorlákshöfn. Flutningsleiðin hefur gefið góða raun og sannað gildi sitt og sterkar vísbendingar eru um að eftirspurn sé eftir aukinni flutningsgetu og tíðari ferðum.

Bein efnahagsleg áhrif flutninganna í Sveitarfélaginu Ölfusi felast í verulegri aukningu á tekjum hafnarinnar af vöruflutningum. Jafnframt hafa orðið til níu föst störf í sveitarfélaginu hjá Smyril Line Cargo vegna flutninganna, auk starfsmanna í tímavinnu á álagstímum.

Möguleikar á umtalsverðri stækkun hafnarinnar og auknum umsvifum hafnsækinnar starfsemi eru til staðar þar sem nægt landrými er fyrir hendi.

Sviðsmyndagreining hefur leitt í ljós að helstu tækifæri Þorlákshafnar liggja í áframhaldandi áherslu á ferjusiglingar og þjónustu við búlkskip (e. Bulk Carriers). Sviðsmyndin „Ferjuhöfnin Þorlákshöfn“ felur í sér að hafnarbætur og markaðssetning sem stuðla að auknum ferjusiglingum eru líklegastar til að skila auknum umsvifum og styrkja atvinnusvæðið á Suðurlandi. Sviðsmyndin byggir á þeirri sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur þegar skapað sér og núverandi kjarnastarfsemi. Helstu óvissuþættir varða eftirspurn eftir auknum flutningum um Þorlákshöfn og fjármögnun framkvæmda, sem er háð afgreiðslu Alþingis.

Sviðsmyndir sem fela í sér þjónustu við gámaflutningaskip fela í sér mun meiri fjárfestingu, en jafnframt meiri óvissu um eftirspurn eftir þjónustunni og samkeppnisstöðu gagnvart öðrum höfnum.

Samfélagsleg áhrif aukinna umsvifa í Þorlákshöfn eru styrking atvinnusvæðisins á Suðurlandi og aukið aðdráttarafl þess fyrir fyrirtæki í framleiðslu til útflutnings eða fyrirtæki í innflutningi. Sterkar vísbendingar eru um að ferjusiglingar frá Þorlákshöfn til hafna í Bretlandi geti skilað auknum útflutningstekjum og opnað á nýja markaði fyrir íslenska framleiðslu. Áhrif aukinna umsvifa eru ekki bundin við Þorlákshöfn eða Suðurland.

Samhliða framkvæmdum sem bæta stöðu Þorlákshafnar sem ferjuhafnar er mikilvægt að vinna markvisst að markaðssetningu hafnarinnar með það að markmiði að fjölga skipakomum og áfangastöðum.

Áætlaður heildarkostnaður við nauðsynlegar framkvæmdir, kaup á nýjum dráttarbáti og markaðsstarfi er 3,5-3,7 milljarðar króna. Hlutur ríkissjóðs er áætlaður um 2.200 m.kr. og Hafnarsjóðs Þorlákshafnar um 1.300 m.kr. Í samgönguáætlun fyrir árin 2019-2021 er gert ráð fyrir um 330 mkr. til verkefnisins og í fjárhagsáætlun Þorlákshafnar eru gert ráð fyrir um 460 m.kr. í framkvæmdirnar á árunum 2019-2021.

Á grundvelli sviðsmyndarinnar er ætlað að tekjur Sveitarfélagsins Ölfuss myndu aukast um 90-110 m.kr. árlega og að útflutningstekjur þjóðarbúsins myndu aukast um 2.800-4.000 m.kr. árlega vegna nýrra tækifæra í ferskvöruframleiðslu og ferðaþjónustu. Samanlagt er áætlað að þau tækifæri sem verða til vegna bættrar ferjuaðstöðu í Þorlákshöfn geti skapað 30-55 bein störf í Ölfusi og á bilinu 50-90 afleidd störf. Áhrifanna myndi gæta víða í hagkerfinu í afleiddum störfum og aukinni veltu í samfélaginu.

Núverandi staða Þorlákshafnar

Þorlákshöfn var lengst af fyrst og fremst fiskiskipahöfn. Breytingar í fiskveiðum og fiskvinnslutækni og í eignarhaldi á kvóta hafa orðið þess valdandi að dregið hefur úr löndun afla fiskiskipa í Þorlákshöfn og fiskvinnslu í bænum. Löndun afla er þó enn veigamikill þáttur í starfsemi hafnarinnar. Þorlákshöfn var einnig aðalhöfn Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfs í landi þar til Landeyjarhöfn var tekin í notkun árið 2010, en er nú varahöfn ferjusiglinga úr Vestmannaeyjum og gegnir veigamiklu hlutverki sem slík.

Eins í öðrum sjávarútvegssamfélögum hafa framkvæmdir og þróun þjónustu við höfnina í Þorlákshöfn haft mikil áhrif á tækifæri til atvinnu-og verðmætasköpunar. Höfnin er þungamiðja atvinnulífs í Þorlákshöfn og íbúafjölgun hefur haldist í hendur við hafnarbætur í

gegnum tíðina. Á mynd 1 má sjá íbúaþróun í Ölfusi frá upphafi síðustu aldar og helstu framkvæmdir við höfnina.

Mynd 1: Íbúaþróun og hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn.

Í apríl árið 2017 hófust siglingar þekjuferjunnar Mykines til Þorlákshafnar á vegum Smyril Line Cargo. Skipið siglir vikulega á milli Rotterdam í Hollandi, Þórshafnar í Færeyjum og Þorláks-hafnar. Þorlákshöfn hefur sannað sig sem góður valkostur fyrir vöru- og farþegaflutninga með ferjum og skapað sér ákveðna sérstöðu á vöruflutningamarkaðinum. Á síðustu árum hefur fjölgað komum svokallaðra búlkara (e. Bulk Carriers), þ.e. skipa sem sigla með einsleitan farm í miklu magni, s.s. vikur, áburð, lýsi eða korn. Slíkar siglingar eru yfirleitt ekki bundnar áætlunum og því óreglulegri en ferjusiglingar.

Unnið er að umbótum til að styrkja stöðu Þorlákshafnar sem vöruflutningahöfn enn frekar í sessi, bæði í markaðs-og sölustarfi og í skipulagi og innviðum hafnarsvæðisins. Miklar breytingar hafa verið gerðar á höfninni í Þorlákshöfn á undanförnum árum til að skapa betri aðstæður fyrir hafnsækna starfsemi. Höfnin hefur verið dýpkuð, snúningsrými aukið og viðlegukantar bættir. Fullbúin frystigeymsla er staðsett við höfnina og þar er mikið landrými og lausar byggingalóðir fyrir atvinnustarfsemi.

Í viðtölum við viðmælendur kom fram að helstu kostir Þorlákshafnar sem vöruflutningahafnar eru nálægð við stærstu markaðssvæði fyrir innflutning á Íslandi og stytting siglingaleiðar til Evrópu. Frá Þorlákshöfn eru góðar og greiðar samgöngur til allra átta og aðeins um 40 km til Reykjavíkur og 85 km að Keflavíkurflugvelli eftir Suðurstrandarvegi.

Íslensk fyrirtæki í útflutningi ferskra afurða hafa upplifað mikla breytingu með opnun siglingaleiðar milli Þorlákshafnar og Evrópu. Breytingarnar felast fyrst og fremst í meiri afhendingarhraða, nýjum flutningsdagsetningum sem henta vel fyrir markaði í Evrópu, auknum sveigjanleika og samkeppni í flutningum. Breytingarnar hafa skilað sér í verðmæta-

aukningu fyrir fyrirtækin og þjóðarbúið. Fyrir útflytjendur eru helstu kostir siglinga um Þorlákshöfn gott afhendingaröryggi, stytting siglingartíma á markað í Evrópu og aukinn sveigjanleiki í flutningum.

Jákvæðu áhrifin eru, eðli málsins samkvæmt mest fyrir fyrirtæki sem staðsett eru í nágrenni Þorlákshafnar á Suðurlandi, Reykjanesi og höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar gætir áhrifanna um allt land og er ferskur fiskur fluttur frá Vestfjörðum og Norðurlandi eystra til útflutnings frá Þorlákshöfn. Margir viðmælenda nefna kosti flutninga með þekjuferju og flutningavögnum umfram flutninga með gámaskipum fyrir ferskvöru, vörur á hjólum og vörur sem eru þannig að lögun að þær passa illa í staðlaða gáma. Um Þorlákshöfn fer nú mest allur innflutningur bíla, vagna og tækja og hafa skapast sóknarfæri fyrir íslenskar iðnvörur.

Stytting siglingartíma skiptir þá aðila sem flytja út ferskvöru, s.s. fiskvinnslur og fiskeldisfyrirtæki, mestu máli og viðmælendur nefna styttri afhendingartíma sem ástæðu hærra afurðaverðs og nýrra viðskiptatækifæra sem muni leiða til framleiðsluaukningar í fyrirsjáanlegri framtíð. Nægt landrými er í Þorlákshöfn í nágrenni hafnarinnar til uppbyggingar þjónustu og fyrirtækja. Viðmælendur á Suðurlandi telja að aukin umsvif í Þorlákshöfn hafi almennt haft jákvæð áhrif á atvinnusvæðið og styrkt það í samkeppni við önnur.

Hafnaraðstaða og þjónusta

Í Þorlákshöfn er þjónusta er við skip og báta allan sólahringinn og starfsmenn á bakvakt um helgar og á frídögum. Í Þorlákshöfn er 30 tonna dráttarbátur með 14 tonna togkraft. Báturinn þykir í minna lagi fyrir stærstu skip sem koma til hafnarinnar og áform eru um stækkun. Nýlega var leitað eftir tilboði í smíði dráttarbáts með 28-30 tonna togkraft og er áætlaður kostnaður við smíðina um 400 m.kr.

Þorlákshöfn er varin af tveimur stórum brimvarnargörðum. Hafnarsvæðið er u.þ.b. 36 ha. að stærð og nær yfir allt hafnarsvæðið að hafnarmannvirkjum meðtöldum.
Í höfninni eru fjórar bryggjur.

- Svartaskersbryggja, sem er um 250 metra löng með viðlegu beggja vegna.
- Herjólfsbryggja er 80 metra löng og útbúin fyrir ferjusiglingar.
- Skarfaskersbryggja er 156 metra löng og útbúin fyrir ferjusiglingar.
- Suðurvarabryggja er 160 metrar (heildarlengd er 230 metrar).

Auk þess er smábátahöfn, með um 240 metra viðlegu við flotbryggjur.

Skip geta lagst að Svartaskersbryggju beggja vegna. Herjólfsbryggja og Skarfaskersbryggja eru útbúnar fyrir móttöku ferja. Í deiliskipulagi er gert ráð fyrir nýjum viðlegukanti við Austurgarð, framan við innsiglinguna í smábátahöfnina. Þekjuferjan Mykines, sem er 139 metra löng og um 23 metra breið, fer að sögn hafnarstjóra langt með að fullnýta það svæði sem er til stöðvunar og snúnings skipa innan hafnarinnar. Því má líta á stærð Mykines sem hámarksstærð skipa sem hægt er að þjónusta í Þorlákshöfn.

Kostnaður við viðhald núverandi hafnarmannvirkja

Kostnaður við nauðsynlegt viðhald og endurnýjun núverandi hafnarmannvirkja hefur ekki verið áætlaður sérstaklega, en árið 2014 var áætlað að hann væri um 60% af áætlun Vega-

gerðarinnar á kostaði við hafnarbætur sem miðuðust við móttöku skipa á stærð við Norrænu, þ.e. um 160m löng, 30 m breið og með um 6,3 m djúpristu. Heildarkostnaður við framkvæmdirnar var áætlaður um 1.940 m.kr. og hlutur nauðsynlegs viðhalds því um 1.100 m.kr. Framreiknað miðað við byggingarvísitölu til ársins 2019 er kostnaðurinn rúmar 1.300 m.kr. Í þeirri áætlun var ekki gert ráð fyrir endurnýjun dráttarbáts sem forsvarsmenn hafnarinnar telja nauðsynlega. Til þessa þarf að horfa við mat á kostnaði við stækkun hafnarinnar.

Greining á helstu styrkleikum, veikleikum, ógnunum og tækifærum

Núverandi staða	
Styrkleikar	Staðsetning miðað við markaðssvæði Nálægð við höfuðborgarsvæðið Styttri ferðatími til og frá Evrópu Nægt landrými til uppbyggingar atvinnustarfsemi og íbúðarbyggðar Orka fyrir hendi Heitt og kalt vatn til staðar Þjónusta til staðar (vélsmiðjur, rafvirkjar o.s.frv.) Innviðir í Þorlákshöfn Þekking og reynsla hjá starfsfólki hafnar á vöru-og farþegaflutningum
Veikleikar	Höfnin lítil og þröng – takmarkar flutningsmöguleika Dráttarbátur ekki nægilega öflugur (öryggi siglinga) Ölduhreyfing innan hafnar Vegakerfi í landi, Þrengslavegur og Þorlákshafnarvegur komin að þolmörkum. Suðurstrandarvegur er mjór og án vegaxla. Ekki lausar lóðir næst höfninni Flutningsmannvirki raforku að Þorlákshöfn eru óburðug
Ógnanir	Efnahagslegir þættir – áhrif gengis og hagvaxtar á inn- og útflutning. Samdráttur í sjávarútvegi Ekki margar ferjur til af þeirri stærð sem getur siglt inn í Þorlákshöfn. Umsvifin byggja að mestu á einu fyrirtæki Takmarkanir fyrir ferjuflutninga liggja í hönnun hafnarinnar og aðstöðu og í þjónustu dráttarbáts Talsvert af ,,high end“ vörum í innflutningi. Gæti dregist hratt saman á samdráttartímum Óvissa um ferðir Herjólfs Ölduhæð, ókyrrð og dýpt ef skip verða mjög stór
Tækifæri	Hægt að fjölga skipakomum - Eftirspurn meðal aðila í inn- og útflutningi Aukinn útflutningur á ferskvöru, s.s. grænmeti – nýir markaðir Sóknarfæri í búlkskipum – T.d. byggingavöruverslanir og byggingaverktakar Möguleikar á stækkun hafnar með litlum tilkostnaði Aukið aðdráttarafl fyrir atvinnuuppbyggingu nærri höfninni Fjölgun ferða og áfangastaða í ferjusiglingum Opna nýja markaði og stytta enn frekar tímann frá framleiðslu að afhendingu Aukin þjónusta við aðila í farþegaflutningum

	Marka sérstöðu sem ferjuhöfn og í ,,bulk“ flutningum ,,Bílgreinagarður“ í Ölfusi Möguleikar á samstarfi við önnur sveitarfélög og samnýtingu bjarga, s.s. starfsfólks og dráttarbáta Flutningur starfsemi frá Sundahöfn
Verkefni	Endurbygging Suðurvararbryggju Endurnýjun stálþils á Svartaskersbryggju Endurnýjun dráttarbáts Dýpkun hafnar við viðlegukanta í 8-10 m Aukið viðlegurými fyrir fiskiskip Markaðssetning og þróun viðskiptatengsla

Sviðsmyndir

Sviðsmyndagreining er aðferð til að skyggnast inn í framtíðina út frá gefnum forsendum og meta möguleg áhrif á efnahagslíf og samfélag. Sviðsmyndagreining eru ekki nákvæm vísindi, en eru góð aðferð til að afla gagna og upplýsinga sem nauðsynleg eru við stefnumótun og mat á áhrifum. Metnir eru hvaða drifkraftar eru líklegir til hafa áhrif á þróun til framtíðar og hvort og þá hvaða áhrif þeir hafa á þær forsendur sem unnið er með. Á þann er á gagnrýninn hátt rætt um drifkrafta, forsendur og hugmyndir, styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri.

Við sviðsmyndagreininguna var ákveðið að horfa 10 ár fram í tímann og móta myndir sem sýna óvissa framtíð og rekja þá sögu sem leiðir til sviðsmyndarinnar. Þær sviðsmyndir sem ráðgjafar hafa skoðað með verkefnishópi eru þessar:

1. *Ferjuhöfnin Þorlákshöfn;* Sviðsmynd sem byggist á þeirri sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur þegar skapað sér sem ferjuhöfn. Gert er ráð fyrir stækkun innsiglingar, snúningssvæðis og hafnargarða þannig að 160-180 metra löng skip geti athafnað sig í höfninni. Ekki er gert ráð fyrir aðstöðu til móttöku gámaflutningaskipa.
2. *Gámaflutningahöfnin Þorlákshöfn;* Sviðsmynd sem byggir á því að áhersla verði lögð á gámaflutninga og að ferjusiglingar víki fyrir uppbyggingu í þágu gámaflutninga.
3. *Ferju- og gámaflutningahöfnin Þorlákshöfn;* Sviðsmynd sem byggir á þeirri sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur þegar skapað sér sem ferjuhöfn en að auki verði byggð upp aðstaða til móttöku meðalstórra gámaflutningaskipa í áföngum.
4. Stórskipahöfnin Þorlákshöfn; Sviðsmynd sem felur í sér hafnarbætur til að taka á móti og þjónusta Panamax skip, þ.e. skip allt að 290 m löng og 32 m breið með allt að 12 m djúpristu. Sú sviðsmynd var m.a. lögð fram í þingsályktunartillögu um undirbúning og hönnun og stækkun Þorlákshafnar á 143. löggjafarþingi 2013-2014.

Í öllum sviðsmyndum er gert ráð fyrir að hafnarstarfsemin sé blönduð, þ.e. að aðstaða sé fyrir fiskiskip og búlkara til löndunar og lestunar, en gert ráð fyrir ákveðinni kjarnastarfsemi í höfninni sem byggist á reglulegum áætlunarsiglingum.

Af þeim sviðsmyndum sem skoðaðar voru standa tvær upp úr sem raunhæfar og vænlegar til að skila sveitarfélaginu og þjóðarbúinu efnahagslegum og samfélagslegum ávinningi í fyrirsjáanlegri framtíð. Þær eru annarsvegar *Ferjuhöfnin Þorlákshöfn*, þar sem gert er ráð fyrir hafnarbótum sem miðast við móttöku skipa allt að 180 m langra og 30 m breiðra og

sérhæfingu í þjónustu við ferjur og búlkskip (Bulk Carriers), og hins vegar *Ferju- og gámaflutningahöfnin Þorlákshöfn* þar sem miðað er við stækkun hafnarsvæðisins, fjölgun viðlegukanta, umtalsverðum hafnarbótum og fjölbreyttari hafnarþjónustu. Stærðarviðmið eru þó þau sömu og í fyrri sviðsmyndinni.

Jákvæð áhrif sviðsmyndanna tveggja eru sama eðlis, þ.e. hvor þeirra um sig myndi skapa tækifæri á atvinnuuppbyggingu í inn- og útflutningsgreinum á Suðurlandi og víðar um landið. Ávinningur af sviðsmyndinni „Ferjuhöfnin Þorlákshöfn“ er líklegri til að ná fram að ganga og gæti náðst á fáum árum. Uppbyggingu gámaflutningahafnar til viðbótar við núverandi hafnaraðstöðu er kostnaðarsöm og háð veigamiklum óvissuþáttum. Tækifæri og ávinningur sem af henni leiða, umfram þau sem fylgja stækkun ferjuhafnar eru því ekki eins sýnileg.

Sviðsmyndir 1 og 3 eru samræmanlegar að því leyti að þær útiloka ekki hvor aðra og hægt er að vinna að nauðsynlegum hafnarbótum fyrir aðra sviðsmyndina í framhaldi af raungerð hinnar án þess að fjárfesting í þeirri fyrri tapist nema að litlu leiti.

Verkefnishópurinn ákvað að leggja áherslu á að greina efnahagsleg- og samfélags áhrif sviðsmyndarinnar Ferjuhöfnin Þorlákshöfn, enda sé hún raunhæf, nálæg í tíma og skapi mikil tækifæri en útiloki ekki frekari framkvæmdir og útvíkkun þjónustu í framtíðinni.

Ferjuhöfnin Þorlákshöfn

Ferjuhöfnin Þorlákshöfn felur í sér að hafnaraðstaða verður bætt þannig að mögulegt sé að taka á móti skipum sem eru allt að 180 m löng, 30 metra breið og með 7 m djúpristu. Sviðsmyndin kallar á að aðstaða fyrir móttöku farþegaferja og -skipa verði byggð upp á hafnarsvæðinu, auk eiginlegra hafnarbóta. Helstu breytingarnar eru að skapa ferjulægi, farþegaaðstöðu í landi, bæta innsiglinguna, bæta aðkomu að bryggju og gera sandfangara til að tryggja nægjanlegt dýpi í innsiglingunni yfir háveturinn.

Sviðsmyndin gæti náð fram að ganga á aðeins 4-6 árum ef fjármagn fæst til framkvæmda.

Sviðsmynd 1	**Ferjuhöfnin Þorlákshöfn**
Lýsing	Hafnaraðstaða bætt til að geta tekið við allt að 180 m löngum og 30 metra breiðum skipum með 7 m djúpristu. Nýr dráttarbátur (stutt lysing)
Aðgerðir/verkefni	Þróun viðskiptatengsla og markaðssetning hafnar fyrir nýja flutningsaðila Endurnýjun dráttarbáts Uppbygging aðstöðu fyrir móttöku farþega í landi. Rampur fyrir ferju við Svartaskersbryggju Endurbygging Suðurvararbryggju Endurnýjun stálþils á Svartaskersbryggju Dýpkun innsiglingar og breikkun. Fjarlægja tunnu af enda Suðurvarargarðs Dýpkun hafnar við viðlegukanta í 8-10 m Lengja Suðurvarargarð Stytta Austurvarargarð Gerð sandfangara við Austurvarargarð Stækkun snúningssvæðis úr 230 metrum í 270 metra

Áhrif	Aukin hagkvæmni í flutningum með stærri skipum Aðstaða fyrir fleiri og fjölbreyttari ferjuskip í Þorlákshöfn Fjölgun starfa á Suðurlandi – afleidd störf og tekjur Bættir möguleikar á nýsköpun og atvinnuuppbyggingu Jákvæð umhverfisáhrif. Styttri siglingaleið og minna kolefnisspor Aukinn sveigjanleiki í flutningum til og frá landinu Auknar tekjur Hafnarsjóðs Þorlákshafnar Sterkara atvinnusvæði – aukin fjölbreytni Dreifing á álagi á samgöngukerfi innanlands Ný gátt inn í landið fyrir ferðafólk Fjölgun starfa við þjónustu skipa og móttöku ferðamanna
Styrkleikar	Byggist á núverandi sérstöðu, þekkingu og reynslu. Ferjusiglingar eru hafnar og hafa sannað gildi sitt. Kostnaður við stækkun er viðráðanlegur miðað við væntan ávinning. Lítill munur á er kostnaði við stækkun fyrir 160m og 180m Nægt landrými til uppbyggingar atvinnustarfsemi og íbúðabyggðar Góð staðsetning miðað við markaðssvæði - Nálægð við helstu framleiðslu- og markaðssvæði á Íslandi - Styttri ferðatími til og frá Evrópu Orka fyrir hendi á svæðinu Heitt og kalt vatn til staðar á svæðinu Þjónusta til staðar (vélsmiðjur, rafvirkjar o.s.frv.) Góðir innviðir í Þorlákshöfn Takmörkuð áhrif á ásýnd og umhverfi hafnar
Veikleikar	Takmarkanir á stærð skipa sem nýtt geta höfnina Gatnakerfi í landi - Þrengslavegur og Þorlákshafnarvegur komnir að þolmörkum að mati heimamanna. - Suðurstrandarvegur er mjór og án vegaxla. Ekki lausar lóðir næst höfninni fyrir hafnsækna starfsemi Flutningsmannvirki raforku til Þorlákshafnar óburðugt Óvissa um að tekjuaukning standi undir fjárfestingu
Ógnanir	Efnahagslegir þættir - Áhrif gengis og hagvaxtar á inn- og útflutning. Samdráttur í sjávarútvegi og/eða fiskeldi Samkeppni við aðrar hafnir Pólitískur vilji til að leggja fjármagn til breytinga Fjárfestingargeta hafnarsjóðs/Sveitarfélagsins Ölfuss Fjármögnun framkvæmda í landi Óvissa um stærð markaðar fyrir aukna flutningsgetu og tíðari ferðir
Tækifæri	Möguleikar á móttöku stærri skipa Fjölgun skipafélaga og tíðari ferðir

	Nýir markaðir t.d. farþega- og vöruferjusiglingar til og frá Bretlandi Útganga Bretlands úr ESB leiði til aukinnar eftirspurnar eftir flutningum beint milli Íslands og Bretlands Tankskipaflutningar á vatni og/eða olíu Bættar samgöngur á milli landshluta (Kjalvegur) Strandsiglingar. Vöruflutningar til og frá öðrum höfnum til Þorlákshafnar Skipulagsmál í Reykjavík Eftirspurn meðal aðila í inn- og útflutningi eftir tíðari ferðum Aukinn útflutningur á ferskvöru, svo sem grænmeti og kjöti – nýir markaðir Sóknarfæri í Búlkskipum – t.d. iðnaður, byggingavöruverslanir og byggingaverktakar Möguleikar á stækkun hafnar

Hönnun og fjárfestingar

Mynd 2 sýnir frumhönnun framkvæmda sem nauðsynlegar eru til að sviðsmyndin Ferjuhöfnin Þorlákshöfn geti orðið að veruleika. Hönnunin og kostnaðaráætlun er unnin af Portum verkfræðistofu[1]. Helstu breytingar eru að skapa ferjulægi, farþegaaðstöðu í landi, bæta

Mynd 2: Mynd af frumhönnun hafnarframkvæmda, klippt úr teikningu frá Portum verkfræðistofu ehf. merktri „Þorlákshöfn, Hafnarsjóður, Hafnarskipulag, Endurskoðun", dags. 20.5.2019.

[1] „Endurskoðun á hafnarskipulagi. Framkvæmdir og áætlaður kostnaður" dags. 21.5.2019.

innsiglinguna, bæta aðkomu að bryggju og gera sandfangara til að tryggja nægjanlegt dýpi í innsiglingunni yfir háveturinn. Hönnunin gerir einnig ráð fyrir að reist verði um 1.100 m2 þjónustuhús farþega- og tollaðstöðu og biðsvæði fyrir ökutæki. Unnið er að breytingum á deiliskipulagi hafnarsvæðisins til samræmis við hönnunarforsendur, en finna þarf mann-virkinu stað miðsvæðis.
Í minnisblaði Portum verkfræðistofu er áætlað að heildarkostnaður við endurbætur og uppbyggingu á höfn og hafnarsvæði Þorlákshafnar verði um 3.000 m.kr. Við það bætist kostnaður við endurnýjun dráttarbáts sem gert er ráð fyrir að gæti kostað um 550 m.kr. ef miðað er við kaup Hafnarsamlags Norðurlands á dráttarbáti með 42 tonna togkraft árið 2018. Heildarkostnaður er því áætlaður um 3.500 m.kr. Þar af er virðisaukaskattur rúmar 550 mkr. sem hafnarsjóður ætti að geta endurheimt að hluta eða öllu leyti við innsköttun.

mv. verðlag í maí 2019.	Kostnaðaráætlun m/vsk	Hlutur hafnarsjóðs/ sveitarsjóðs	Ríkisstyrkur áætlaður	Samgönguáætlun 2019-2021	Fjárhagsáætlun 2019-2022
Rannsóknir og hönnun	86.300.000	16.700.000	69.600.000		
Ferjulægi og dýpkun við Svartaskersbryggju	820.000.000	339.800.000	480.200.000	313.000.000	230.000.000
Suðurvargarður	702.700.000	362.700.000	340.000.000		211.000.000
Dýpkun innsiglingar	144.900.000	74.800.000	70.100.000	20.000.000	20.000.000
Sandfangari austan við Austurvaragarð	272.000.000	140.400.000	131.600.000		
Dýpkun snúningsrýmis	127.900.000	66.000.000	61.900.000		
Samtals	**2.153.800.000**	**1.000.400.000**	**1.153.400.000**	**333.000.000**	**461.000.000**
Dráttarbátur	550.000.000	220.000.000	330.000.000		
Söluhagnaður eldri dráttarbáts	- 80.000.000				
Aðstaða í landi. Farþega og tollaðstaða	785.000.000	75.000.000	710.000.000		
Alls	**3.408.800.000**	**1.295.400.000**	**2.193.400.000**		
Þar af vsk.	553.177.800	246.126.000	Styrkir eru án vsk		

Tafla 1: Kostnaðaráætlun og kostnaðarskipting framkvæmda[2].

Í töflu 1 má sjá áætlun um heildarkostnað og kostnaðarskiptingu ríkissjóðs annars vegar og hafnarsjóðs og sveitarsjóðs hins vegar. Stuðningur ríkisins við hafnarframkvæmdir byggir á ákvörðunum í samgönguáætlun og fjárlögum og er ekki hægt að ganga út frá stuðningi sem vísum. Styrkir ríkisins byggja á kostnaðaráætlun án virðisaukaskatts, enda fá hafnarsjóðir virðisaukaskatt af framkvæmdum endurgreiddan. Ríkinu er ekki skylt að styðja við uppbyggingu aðstöðu í landi, svo sem fyrir farþega- og tollafgreiðslu. Hins vegar er fordæmi fyrir slíkum stuðningi á Seyðisfirði.

Í kostnaðaráætlun Portum verkfræðistofu er sá kostnaðarliður áætlaður um 785 mkr. en þar af er kostnaður við skipulagsgerð og uppbyggingu innviða áætlaður um 75 mkr. Sá kostnaður er því áætlaður hlutur sveitarfélagsins. Meginreglan er sú að notendur aðstöðu fyrir farþegaflutninga og tollafgreiðslu greiði fyrir hana, þ.e. flutningafyrirtækin. Fari svo að Sveitarfélagið Ölfus byggi upp aðstöðu er eðlilegt að innheimta leigu sem stendur undir fjárfestingu og rekstrarkostnaði þeirra mannvirkja. Þá má hugsa sér samstarf við einkaaðila um hluta þeirrar uppbyggingar, sem myndi þá innheimta leigu fyrir afnot af aðstöðunni.

Hlutur ríkissjóðs er áætlaður um 2.200 mkr. og því þyrftu Hafnarsjóður og/eða Sveitarsjóður Ölfuss að fjármagna um 1.300 mkr. Þar að auki er nauðsynlegt að gera ráð fyrir kostnaði sveitarfélagsins við markaðsstarf við að sækja aukin viðskipti um höfnina. Sveitarfélagið Ölfuss hefur þegar gert ráð fyrir um 460 mkr. til verkefnisins í fjárhagsáætlun ársins 2019-2021. Í

[2] Skv. upplýsingum frá Portum verkfræðistofu er ekki lagður virðisaukaskattur á innflutta dráttarbáta.

samgönguáætlun fyrir árin 2019-2021 er áætlað að leggja 330 mkr. til verkefnisins. Nauðsynlegt er að tryggja fjármögnun verkefnsins að fullu á næstu árum til að sviðsmyndin nái fram að ganga.

Efnahagsleg og samfélags áhrif

Efnahagsleg og samfélagsleg áhrif eru margþætt. Þau geta verið annarsvegar verið bein og staðbundin eða óbein og dreifð. Til einföldunar mætti stilla áhrifum hafnarbóta í Þorlákshöfn upp í línuriti þar sem annar ásinn væri dreifing áhrifanna frá staðbundnum til almennra og hinn ásinn sýnir hversu bein áhrifin eru. Tekjur hafnarsjóðs af auknum flutningunum væru dæmi um bein staðbundin áhrif og auknar útflutningstekjur þjóðarbúsins væru dæmi um óbein og almenn áhrif. Bein og staðbundin áhrif geta verið nokkuð áþreifanleg og mælanleg en óbein áhrif eru óljósari og mat á þeim er því flóknara. Fjölgun ferðamanna og aukin framleiðsla til útflutnings elur af sér fjölgun starfa og þeir íbúar sem sinna þeim kalla á þjónustu sem aftur elur af sér fleiri störf í verslun, þjónustu og opinberi þjónustu. Afleidd störf eru misjafnlega mörg eftir starfsgreinum. Hið sama má segja um þá fjármuni sem skila sér í þjóðarbúið með auknum útflutningstekjum og neyslu ferðamanna sem hingað koma, þ.e. þeir auka veltuna í samfélaginu umtalsvert meira en sem nemur beinum tekjum.

Við mat á efnahagslegum og samfélagslegum áhrifum af sviðsmyndinni *Ferjuhöfnin Þorlákshöfn* er byggt á þeim tækifærum sem talið er að skapist við breytta hafnaraðstöðu. Með bættri aðstöðu skapast tækifæri til að taka á móti allt 180 metra og 30 metra breiðri ferju sem geti flutt sambærilegan farm og Mykines, en geti að auki flutt 1.000-1.500 farþega í hverri ferð.

Mynd 3: Víddir efnahags- og samfélagsáhrifa.

Áætlað er að þeir drifkraftar sem sviðsmyndin byggir á séu það sterkir og tækifærin það mikil að ný ferja bætist við siglingar Mykiness sem siglir milli Þorlákshafnar og Rotterdam með viðkomu í Færeyjum. Sú ferja sigli vikulega milli Þorlákshafnar og hafnar í Bretlandi.

Áætlað er að framkvæmdum við Ferjuhöfnina Þorlákshöfn verði háttað þannig að ný ferja geti hafið reglulegar siglingar milli Þorlákshafnar og Bretlands vorið 2022.

Að mati ráðgjafa eru helstu drifkraftar sem skapa tækifæri fyrir aukna vöru- og farþegaflutninga um Ferjuhöfnina Þorlákshöfn eftirfarandi:

Eftirspurn eftir heilnæmum og ferskum matvælum með lágt kolefnisfótspor

Reynslan af vöruflutningum með Mykines leiðir í ljós að matvælaframleiðendur á Íslandi sjá mikil tækifæri í því að koma sinni vöru hratt á markað með umhverfisvænni hætti en að senda með flugi. Neytendur verða sífellt meðvitaðri um kolefnisfótspor þeirra matvæla sem þeir kaupa. Siglingar eru umhverfisvænni leið til að koma vörum á markað eða flytja aðföng, en flug eða akstur. Siglingar valda álíka losun og flutningar með lest. Það að flutningar færist meira á sjó, frá flugi, ætti að öðru jöfnu að minnka kolefnisfótspor flutninganna.[3]

Ferjuhöfnin Þorlákshöfn skapar kjöraðstæður fyrir ýmisskonar ferskvöruframleiðslu í Ölfusi og annars staðar á Suðurlandi. Suðurland hefur um aldir verið eitt helsta landbúnaðarsvæði Íslands og mikil þekking og reynsla í matvælaframleiðslu. Í næsta nágrenni við Þorlákshöfn er umfangsmesta framleiðsla grænmetis á landinu. Nú þegar eru hafnar tilraunir við útflutning á gúrkum og hefur framleiðsla og útflutningur tómata verið til skoðunar. Eftirspurn eftir matvöru sem framleidd er og flutt umhverfisvænan hátt vex hratt sem hefur skapað tækifæri fyrir íslensk matvælafyrirtæki, fyrst og fremst í fiskeldi. Í Ölfusi eru aðstæður til slíkrar matvælaframleiðslu afar hagstæðar þar sem aðgengi að orku, vatni og landi er mjög gott. Í Ölfusi er starfandi fiskeldi með áform um stækkun og annað verkefni í vinnslu.

Afhendingaröryggi og hraði

Siglingaleiðing milli Þorlákshafnar og Evrópu, hvort heldur litið er til Rotterdam eða Bretlands, er um 130 sjómílum styttri en á Faxaflóa. Við það styttist siglingartími um 8 klukkustundir hvora leið sem gerir ferjuflutninga samkeppnishæfa við flug þegar um ferskvöru er að ræða. Reynslan af siglingum Mykiness er að afhendingaröryggi og -hraði stenst kröfur íslensks sjávarútvegs, sem er einn sá kröfuharðasti í heiminum.

Tækifæri vegna Brexit?

Ísland vinnur að viðskiptasamningum við Bretland sem gæti leitt til þess að hagkvæmara verði flytja vörur beint til Bretlands í stað þess að fara um hafnir í ESB, komi til þess að Bretland gangi úr ESB án samnings.[4] Útganga Bretlands úr Evrópusambandinu gæti við þær aðstæður

[3] https://kolvidur.is/siglingar/

[4] Samanber bráðabirgðafríverslunarsamning Íslands, Noregs og Bretlands vegna vöruviðskipta dags. 2. apríl 2019.

aukið eftirspurn eftir beinum flutningum milli Íslands og Bretlands. Hins vegar er mikil óvissa um framgang og lyktir málsins í Bretlandi.

Bretland er um 60 milljóna manna markaður sem hefur ávallt verið einn helsti markaður fyrir íslensk matvæli. Á árinu 2018 nam vöruútflutningur frá Íslandi til Bretlands tæpum 60 milljörðum króna. Tengsl Íslands og Bretlands eru sterk og mikill fjöldi ferðamanna ferðast árlega milli landanna tveggja. Við fall WOW air dró úr flugferðum milli landanna sem leiddi til verðhækkana og fækkunar ferðamanna. Talið er að farþegaflutningar með ferju muni að einhverju leyti höfða til sama markhóps og nýtti sér ódýrt flug milli landanna.

Forsendur við mat á efnahagslegum og samfélagslegum áhrifum

Til að meta efnahagsleg og samfélags áhrif sviðmyndarinnar Ferjuhöfnin Þorlákshöfn hafa ráðgjafar gefið sér eftirfarandi forsendur.

Ný ferja

Miðað er við að vikulegar ferjusiglingar milli Þorlákshafnar og Bretlands hefjist vorið 2022. Flutningsgeta ferjunnar verður sambærileg við ferjuna Mykines, en getur að auki flutt 1.500-2.000 farþega í hverri ferð. Áætlað er að ferjan muni flytja um 18.000 farþega árlega. Til samanburðar má nefna að Norræna flytur um 20.000 farþega árlega milli Seyðisfjarðar og Danmerkur, með viðkomu í Færeyjum.

Stöðugildi í Ölfusi í þjónustu við ferjusiglingar í dag eru 8-10 eftir umfangi flutninganna á hverjum tíma.

Áætlað er að stöðugildi í þjónustu við nýja ferju verði litlu fleiri eða 10-15 talsins. Þjóðhagsleg áhrif nýrrar ferju felast fyrst og fremst í auknum tækifærum fyrir íslenska framleiðendur að koma vörum sínum á markað í Bretlandi hratt og örugglega. Að sama skapi skapast ný tækifæri í innflutningi á vörum og aðföngum fyrir ýmisskonar starfsemi. Áhrifin eru fyrst og fremst afleidd og óbein.

Nýtt matvælafyrirtæki

Framkvæmdir við nýja fiskeldisstöð með 1-2 þúsund tonna framleiðslugetu laxfiska hefjast 2020. Fyrstu 500 tonnum framleiðslunar verður slátrað 2023. Fullvinnsla fer fram í nýrri sérhæfðri vinnslu í Þorlákshöfn. Framleiðslan verður komin í 1.500 tonn árið 2025.

Mikill vöxtur hefur verið í fiskeldi á Íslandi undanfarin ár og heildarframleiðslumagn hefur nær fjórfaldast á síðustu tíu árum skv. Upplýsingum Hagstofu Íslands. Framleidd voru rúm 20 þúsund tonn árið 2017 og námu tekjur fyrirtækja í fiskeldi rúmum 19 milljörðum það ár og hafa aukist mikið á undanförnum árum.

Sambærilegar fiskeldsstöðvar er að finna í Grindavík og sérhæfð fullvinnsla á bleikju er í Sandgerði. Við mat á fjölda starfa er byggt á reynslu þeirra. Að sama skapi eru áætlaðar tekjur af fasteignagjöldum þeirra mannvirkja sem reisa þarf fyrir starfsemina byggðar á sambærilegum forsendum og í Grindavík og Sandgerði. Áætlað er að tekjur af sölu lóða og gatnagerðargjöldum standi undir kostnaði sveitarfélagsins við uppbyggingu innviða og er því ekki sérstaklega gerð grein fyrir þeim áhrifum.

Áætlaður stöðugildafjöldi við fiskeldisstöð með 1-2 þúsund tonna framleiðslugetu sé 6-10.

Áætlaður stöðugildafjöldi við fullvinnslu 1-2 þúsund tonna af afurðum er 10-20.

Ný stöðugildi í Ölfusi við fiskeldi eru því áætluð 16-30.

Útflutningstekjur fiskeldisafurða á árinu 2017 voru að meðaltali um 1 milljarður króna fyrir hver þúsund tonn af afurðum. Framleiðsla 1-2 þúsund tonna af laxfiskum í Ölfusi mun þannig auka útflutningsverðmæti um 1-2 milljarða árlega á verðlagi ársins 2017.

Fjölgun ferðamanna

Áætlað er að ný ferja flytji um 18.000 farþega árlega milli Þorlákshafnar og Bretlands. Um nýjan markað er að ræða og hreina viðbót við aðra farþegaflutninga með ferjum. Stuðst er við tölur um meðalneyslu erlendra ferðamanna á Íslandi á dag samkvæmt könnun Samtaka ferðaþjónustunnar frá árinu 2017 og mælingar Ferðamálastofu á meðaldvalartíma erlendra ferðamanna á landinu árið 2018 við útreikningana. Hafa ber í huga að ferðahegðun ferðamanna af mismunandi þjóðernum er mismunandi og val á ferðamáta getur haft áhrif á dvalartíma og neyslu. Þannig má gera ráð fyrir að breskir ferðamenn sem ferðast á eigin bíl eyði minna en bandarískir ferðamenn sem koma með flugi, en jafnframt er líklegt að sá ferðamaður sem ferðast með ferju dvelji lengur í landinu en meðaltalið segir til um. Hér er aðeins miðað við almenn meðaltöl án þess að horfa til slíkra þátta. Gert er ráð fyrir að hver ferðamaður dvelji í landinu í 6 nætur og eyði um 17.000 kr. á dag. Áætlað er að flestir ferðamannanna ferðist austur um Suðurland og dvelji stutt í Þorlákshöfn.

Fjölgun stöðugilda í ferðaþjónustu í Þorlákshöfn er því hóflega áætluð, eða um 5-10 stöðugildi.

Miðað við gefnar forsendur um að farþegar með nýrri ferju milli Þorlákshafnar og Bretlands verði um 18.000 á ári gætu útflutningstekjur ferðaþjónustu aukist um 1,8- 2 milljarða króna árlega á verðlagi ársins 2017, sem yrði mikil lyftistöng fyrir ferðaþjónustu á Suðurlandi og gæti unnið gegn fækkun farþega í farþegaflugi um Keflavíkurflugvöll. Ekki eru til opinberir mælikvarðar til að áætla fjölda stöðugilda á grundvelli fjölda ferðamanna eða neyslu.

Samanlagt er áætlað að útflutningstekjur vegna sölu afurða úr fiskeldi og farþega með ferjunni geti aukist um 2,8 til 4 milljarða króna árlega. Eru þá ótalin önnur óbein og afleidd áhrif.

Áhrif í Ölfusi

Mikil áhrif geta orðið í Ölfusi af þeim tækifærum sem skapast með Ferjuhöfninni Þorlákshöfn. Áætlað er að tekjur hafnarinnar aukist um 75-80 mkr. á ári frá og með árinu 2023. Það er á fyrsta heila starfsári ferjunnar. Reist verður um 1.100m2 Þjónustumiðstöð sem hýsir þá aðila sem þjónusta ferjuna og farþega hennar. Nýtt fiskeldisfyrirtæki tekur til starfa og fullvinnur afurðir til útflutnings. Sú starfsemi byggir á nálægð Ölfuss við helstu markaði á Íslandi og aðgengi að flutningaleiðum til Evrópu og Bretlands. Þá er gert ráð fyrir að tækifærum og störfum í ferðaþjónustu fjölgi.

Í töflu 2 eru áætluð bein áhrif á tekjur hafnarsjóðs Þorlákshafnar og sveitarsjóð Ölfuss. Áætlað er að tekjur sveitarfélagsins aukist um 90-110 mkr.

	Frá	Til
Útsvar af tekjum starfsfólks	9.270.240	16.447.200
Fasteignagjöld fiskeldi og þjónustumiðstöð	10.100.000	11.600.000
Tekjur hafnarsjóðs	75.000.000	80.000.000
Alls	**94.370.240**	**108.047.200**

Tafla 2: Áætlaðar árlegar tekjur Sveitarfélagsins Ölfuss af aukinni starfsemi í kjölfar hafnarframkvæmda. [5]

Samanlagt er áætlað að þau tækifæri sem verða til vegna bættrar ferjuaðstöðu í Þorlákshöfn geti skapað 30-55 bein störf í Ölfusi. Þar að auki er áætlað að afleidd störf verði 50-90. Heildarfjöldi nýrra starfa er því áætlaður 80-145[6].

Miðað er við að þriðjungur þeirra starfsmanna sem sækja ný störf í Ölfusi muni búa í Ölfusi, eða um 25-45 manns. Áætlað er að með hverjum starfsmanni fylgi tveir fjölskyldumeðlimir að meðaltali. Áætluð íbúafjölgun í Ölfusi vegna þeirra tækifæra sem skapast eru 75-135 íbúar. Áætlað er að aðrir starfsmenn búi á áhrifasvæði Ölfuss, á höfuðborgarsvæðinu eða í nágrannasveitarfélögum á Suðurlandi. Fjölgun starfa vegna nýrra tækifæra Ferjuhafnarinnar í Þorlákshöfn mun því skila miklum ávinningi fyrir önnur sveitarfélög í nágrenni Ölfuss.

Niðurstaða

Sviðsmyndin Ferjuhöfnin Þorlákshöfn felur í sér tækifæri til vaxtar og nýsköpunar í atvinnulífi og skapar ný tækifæri fyrir útflytjendur um land allt. Góðar líkur eru á að fjárfesting í hafnarbótum, umfram það sem viðhald núverandi hafnarmannvirkja kallar á, myndi skila sér til þjóðarbúsins á tiltölulega fáum árum vegna verðmætaaukningar og aukinnar framleiðslu í ferskvöru. Sviðsmyndin leiðir af sér sóknarfæri fyrir Sveitarfélagið Ölfus og áhrifasvæði þess gagnvart uppbyggingu starfsemi í framleiðslu á ferskvöru til útflutnings s.s. í fiskeldi, grænmetisrækt og fiskvinnslu, auk þess að skapa tækifæri fyrir þau fyrirtæki sem þegar starfa í þessum greinum. Til að sviðsmyndin raungerist er ljóst að samhliða framkvæmdum við bætta aðstöðu þarf að vinna ötullega í markaðsstarfi.

Jafnframt skapast tækifæri til móttöku stærri farþegaskipa, bæði skemmtiferðaskipa og farþegaferja. Möguleiki yrði á reglulegum farþegasiglingum á milli Þorlákshafnar og Evrópu, t.d. Bretlands. Þorlákshöfn gæti því orðið ný gátt inn í landið fyrir ferðamenn, líkt og Seyðisfjörður er í dag.

Sem fyrr segir er áætlað að fjárfesta þurfi fyrir um 3,5 milljarða króna í hafnarmannvirkjum, nýjum dráttarbát og aðstöðu í landi til að sviðsmyndin Ferjuhöfnin Þorlákshöfn geti orðið að veruleika. Fjárfestingin er hófleg í ljósi þess þjóðhagslega ávinnings sem vænta má við að reglulegar ferjusiglingar hefjist milli Þorlákshafnar og Bretlands.

[5] Miðað er við annað starfsár eftir að ný ferja hefur siglingar.

[6] Hér er miðað við bandaríska rannsókn á fjölda afleiddra starfa efir starfsgreinum. Horft er til stuðulsins fyrir gisti- og veitingaþjónustu (1,6) sem er lægri en stuðullinn fyrir landbúnað og aðra frumframleiðslu. Ekki er vitað til þess að sambærileg rannsókn hafi verið gerð á Íslandi. Heimild: https://www.epi.org/.

Þær ferjusiglingar sem hófust árið 2017 hafa þegar styrkt atvinnusvæðið og sterkar vísbendingar eru um að þær hafnarbætur sem sviðsmyndin hefur í för með sér geti styrkt svæðið enn frekar og aukið aðdráttarafl þess til atvinnuuppbyggingar.