



Trondheim Havn
Et havnekraftig Trøndelag

ÅRSRAPPORT 2022 STYRETS BERETNING

TRONDHEIM HAVN IKS

ORG.NR. 945 510 552

HAVNEDIREKTØRENS OPPSUMMERING

2022 ble året da samfunnet kom ut av en 3 års koronapandemi. I Trondheim Havn erfarte vi at gods- og persontransporten til sjøs og vår egen havnevirksomhet relativt raskt ble tilnærmet normalisert utover året. En viktig læring fra tiden med pandemi er sjøtransportens betydning med å risikoavlaste sentrale samfunnsfunksjoner i krisetider og sikre forsyningslinjene av viktige varer som mat, medisiner og industrivarer inn/ut av landet. Dette i en tid hvor godstransport på vei har opplevd store forstyrrelser knyttet til tidvis stengte grenseoverganger, internasjonal sjåførmangel og andre forstyrrelser i internasjonal logistikk.

Krisen med pandemien ble avløst i februar 2022 av Russlands brutale angrep på Ukraina og vedvarende brutale krigføring i landet. Som en del av EUs sanksjonspakker ble det i 2022 innført anløpsforbud for russiske fartøy i norske havner. Samtidig resulterte krigen i raske og store endringer i forsvars- og sikkerhetspolitikken i Europa, Norden og Norge. Finland ble nylig tatt opp som fullverdig medlem av NATO, mens Sverige er forventet å bli fullverdig medlem i løpet av sommeren/høsten 2023. Dette innebærer et skifte i det nordiske forsvarssamarbeidet. Norges strategiske rolle med vertslandsstøtte for alliert militær bistand i en krise/krigssituasjon vil få en enda større regional betydning. Dette var også bakteppet i oktober 2022, da de fire nordiske forsvarssjefene pekte på havnene i Narvik, Trondheimsfjorden, Esbjerg og Göteborg som strategiske havner i Norden.

I 2022 avsluttet vi organisasjonsutviklingsprosjektet i Trondheim Havn. Prosjektet har engasjert mange medarbeidere i vår virksomhet de siste par årene. Det har resultert i en ny organisasjonsstruktur som ble implementert før årsslutt, tydeliggjøring av roller, ansvar og grensnitt, forbedrede arbeidsprosesser, styrking av virksomhetens HMS-arbeid, styrket samhandling og en styrket evne til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer. Det er igangsatt et viktig arbeid for å rekruttere nye ledere og medarbeidere som følge av vakanser og naturlig avgang.

2022 resulterte også i oppnåelse av flere store og til dels historiske milepæler for Trondheim Havn. Hitra kommune trådte inn i havnesamarbeidet f.o.m. 1.januar 2023. Samtidig mottok Aneo i samarbeid med Statkraft tilsagn om betydelig Enova-støtte til realisering av ett av fem nasjonale hydrogenknutepunkt på Hitra Kysthavn. Erverv, oppgradering og igangsettelse av drift av den nye «oljehavna» i Muruvik ble gjennomført og har i 2022 bidratt til å fjerne flere tusen tankbilturer med flydrivstoff vekk fra veiene gjennom midt-byen i Trondheim og langs E6 til/fra lufthavnen. I Namsos ble det inngått avtaler om makeskifte av eiendommer som posisjonerer havnen og lokalt næringsliv for fremtidig utvikling og vekst. Arbeidet med etableringen av Nyhavna Utvikling AS i samarbeid med Trondheim kommune har hatt god fremdrift og byutviklingsarbeidet ift Nyhavna har god fremdrift.

Havnevirksomhetens økonomiske resultater i 2022 ble blant de beste noensinne. Dette på tross av noe inntektsbortfall grunnet pandemien. Driftsinntektene endte på ca.180 millioner kroner og med

et resultat før skatt på ca.18 millioner kroner. Det gode resultatet gir et viktig bidrag til arbeidet med å realisere vår visjon - **et havnekraftig Trøndelag**.

Knut Thomas Kusslid

Havnedirektør

STYRETS BERETNING FOR 2022

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap iht. lov om interkommunale selskaper (IKS-loven). Selskapet ble opprettet med virkning fra 01.01.2006 og var pr. 31.12.2022 eiet av kommunene Orkland (4,16%), Trondheim (76,27%), Malvik (0,01%), Stjørdal (1,83%), Levanger (5,29%), Verdal (8,00%), Steinkjer (2,07%), Indre Fosen (0,30%), Frosta (0,01%), Inderøy (0,01%), Frøya (0,09%), Namsos (1,96%) og Skaun (0,01%).

Søknaden fra Hitra kommune om deltakelse i selskapet er sluttbehandlet i beretningsåret, og Hitra ønskes velkommen som deltakerkommune fra 01.01.23

Havneselskapet er en særlovsvirksomhet regulert av Lov om havner- og farvann. En ny havne- og farvannslov trådte i kraft 01.01.2020, med flere endringer ift. tidligere lov. En av endringene i den nye loven er at anløpsavgiften ble endret og erstattet med en farledsavgift. En annen vesentlig endring er at ivaretagelse av nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser nå er definert som et av formålene til loven. Den offentlige havnevirksomheten i Norge fortsetter å være selvfinansierende/brukerfinansiert, uten overføringer fra stat, fylkeskommuner eller kommunene.

Iht. havneselskapets selskapsavtale har virksomheten som formål å samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt-Norge, sørge for sikkerhet og fremkommelighet i selskapets havner og deltager-kommunenes sjøområder, ivareta alle lovpålagte forvaltningsoppgaver som etter lov om havner- og farvann påligger kommunene, samt håndheve de bestemmelser som etter samme lov med tilhørende forskrifter gjelder innenfor kommunenes sjøområder.

Målsettingen for virksomheten er at de samlede havneressurser til enhver tid skal utgjøre et konkurransedyktig havnetilbud for brukerne. For at havnene skal kunne opprettholde og videreutvikle trafikkgrunnlaget, skal selskapet kunne engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet, herunder samferdselsspørsmål og næringsutvikling som innenfor samarbeidsområdet finnes hensiktsmessig og økonomisk fordelaktig for havneselskapet og det næringsliv havnene skal betjene. Selskapet har hovedkontor på Nyhavna i Trondheim.

Styrende organer

Representantskapet er selskapets øverste organ og består pr. 31. 12.2022 av til sammen 29 medlemmer, herav 20 medlemmer med stemmerett valgt av eierkommunene og ni observatører; to

fra Trøndelag fylkeskommune samt syv brukerrepresentanter, med møte- og talerett. Styret består av åtte medlemmer, herav seks medlemmer valgt av representantskapet og to medlemmer valgt blant de ansatte. Det er i 2022 gjennomført syv styremøter. Selskapet har ikke styreforsikring.

Ledelse

Havnedirektøren sørger for den daglige ledelse av selskapet. Organisasjonsprosjektet som har pågått siden 2020 ble ferdigstilt i 2022, og i desember ble ny organisasjonsstruktur implementert. Som følge av det, ble også ledergruppen endret fra samme tidspunkt. I tillegg til Havnedirektør, består ny ledergruppe for selskapet av Sjef Havnedrift, Sjef Havneutvikling og Sjef Fellestjenester.

Ansatte, likestilling og mangfold

Ved siste årsskifte var det 46 fast ansatte i virksomheten. Selskapet baserer driften på en høyest mulig andel av fast ansatte og i 2022 har kun fire personer vært innleid. Selskapet tilstreber full likestilling mellom kvinner og menn. Målet er å øke kvinneandelen. Ingen skal diskrimineres pga. etnisk opprinnelse, språk, religion eller livssyn.

Prinsipper, prosedyrer og standarder for likestilling, og mot diskriminering

- Arbeidsreglement
- Personalthåndbok
- Lokal lønnspolitikk iht. HTA; heltidskultur, ivareta og fremme likelønn.
- Selskapet følger likestillingsloven og tilstreber likestilling

Organisering og tiltak

Personalansvarlig, HMS-ansvarlig og tillitsvalgte er involvert i arbeidet mot diskriminering. Av tiltak som er gjort for å sikre likestilling og ikke-diskriminering i praksis, har vi hatt revidering av Personalthåndbok, samt gjennomgått rutineene for varsling som er gjort kjent for alle ansatte.

Det er gjennomført en spørreundersøkelse om likestilling og diskriminering vinter/vår 2022 utført av bedriftshelsetjenesten. Resultatet ble gjennomgått sammen med resten av undersøkelsen, og det ble ikke gjort funn som krever spesielle tiltak.

På bakgrunn av dette arbeidet har Trondheim Havn i 2022 vært spesielt oppmerksom på:

- Lønnsforhandlinger (gjennomført på gruppenivå)
- Nyansettelser(en)
- Ufrivillig deltid (ingen)
- Fødselspermisjon(ingen)
- Bonusordning (ingen)

Kartlegging av kjønnsbalanse og lønn i virksomheten:

Kjønnsbalanse	Kvinner		Menn		Total
	Antall	%	Antall	%	
Representantskap	13	44,83	16	55,17	29
Styret	4	50,00	4	50,00	8
Ledergruppe	1	25,00	3	75,00	4
Administrativt ansatte	12	46,15	15	53,85	27
Fagarbeidere	0	0	15	100,00	15
Sum	30	36,14	53	63,85	83

Lønn	Kvinner	Menn
	Andel snitt	Andel snitt
Administrasjon	91,48	108,52
Fagarbeidere	0	100

Sykefravær

Selskapet har som mål at totalt sykefravær skal være mindre enn 5 prosent. Det totale sykefraværet var i 2022 på 5,2 prosent, mot 6,8 prosent i 2021. Selskapet følger gjeldende krav til oppfølging av sykmeldte, og bruker bedriftshelsetjenesten aktivt.

Helse, miljø og sikkerhet

I 2022 fortsatte arbeidet med HMS-prosjektet som ble igangsatt etter den fatale arbeidsulykken på RO-RO rampen i 2021. Politiets etterforskning er fortsatt pågående. HMS-arbeidet har vært basert på gjeldene HMS prosjektplan, og har vært ledet av Safetec AS. Risikostyring, risikoanalyser, regelverkskrav, avvikssystem, kompetanse og roller og ansvar har blant annet vært tema som har blitt gjennomgått i ulike arbeidsgrupper og forum. Kompetansebygging /opplæring har blitt gjennomført innenfor nevnte tema for alle grupper fra inkl. ledere og utførende arbeidstakere. Eksternt grunnleggende AML-kurs (40 t) er gjennomført for alle ledere og deltakere i AMU.

I 2022 ble det registrert en alvorlig personskade som resulterte til sykefravær. Intern granskning ble gjennomført. Hendelsen ble rapportert til Arbeidstilsynet. Tilsynsrapport etter påfølgende tilsyn beskriver ingen brudd på gjeldene lover eller forskrifter. Forslåtte tiltak i granskingsrapport er gjennomført og meldt inn til Arbeidstilsynet. Alle hendelser med personskader er gjenstand for intern granskning. All fakta og årsaksforhold kartlegges og nødvendige tiltak implementeres for å unngå gjentagelse, samt for å ivareta kontinuerlig læring og forbedringer. Det ble registrert en

uønsket hendelse i 2022 med stort skadepotensiale, intern gransking avdekket årsaksforhold og tiltak er gjennomført.

Det ble gjennomført fire vernerunder på bygg som benyttes av TH. Vernerunder på kai er gjennomført. Intervall for runde avhenger av bruk/funksjon på kaianlegget. Internkontroll bygg/årlig kontrollrunder ble gjennomført på alle utleieobjekt. Trondheim havn IKS ble resertifisert som Miljøfyrtårnbedrift i oktober 2022, sertifikat er gyldig til oktober 2025.

Arbeidsmiljø

Det arbeides kontinuerlig og aktivt med HMS og internkontroll. Sikkerhet og forebyggende tiltak for å trygge arbeidssituasjonen for ansatte og brukere har høyt fokus. Selskapet har også fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet. Arbeidsmiljøutvalget har i 2022 hatt fem møter med til sammen 35 saker. Viktige saker til behandling siste år har blant annet vært HMS, beredskapsplan pandemi, arbeidshelseundersøkelse, sykefravær, opplæring, økonomi, handlingsplan og fysisk aktivitet. I 2022 har tolv ansatte, fra ledelsen, AMU og andre med relevante stillinger, gjennomgått et 40-timers grunnkurs i arbeidsmiljø i regi Falck Norge AS.

Selskapets ledelse møter fast de tillitsvalgte og i 2022 er fire møter gjennomført. I tillegg er det gjennomført et antall drøftingsmøter med tillitsvalgte ift. saker som faller inn under AML § 15-1. Det er i løpet av året gjennomført åtte allmøter. Selskapet har dokumenterte rutiner på plass for varsling om kritikkverdige forhold som skal ivareta både den som varsler og den som blir varslet på. Det har i 2022 ikke blitt registrert noen varsler.

Covid-19 pandemien

Økningen i antall smittede før jul 2021 førte til en siste nedstengning av landet, og året 2022 startet derfor med de samme strenge tiltakene som vi har hatt siden 2020. Trondheim Havn fulgte opp tiltakene med å innføre hjemmekontor for alle som har mulighet til å arbeide hjemmefra. Disse strenge tiltakene ble opphevet i begynnelsen av februar 2022, og Trondheim Havn gikk da også tilbake til en mer normal arbeidshverdag. Arbeidet til Covid-19-beredskapsgruppen ble lagt ned i denne perioden. I perioden med pandemi greide Trondheim Havn å opprettholde sin daglige drift. Knappt noen ansatte ble smittet i denne perioden, og vi opplevde også at de aller fleste takket ja til tilbudet om vaksinerings.

Samtidig som de strenge tiltakene ble opphevet opplevde vi også den store smittebølgen, og nesten alle ansatte har nå gjennomgått Covid-19. Dette er på linje med resten av samfunnet. For Trondheim Havn medførte dette økt korttidsfravær blant de ansatte. Også i denne sykdomsperioden har den daglige driften blitt gjennomført som planlagt.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet tilsier at båter, kjøretøyer, maskiner og teknisk utstyr benyttes i den daglige drift. Det arbeides for å redusere negative miljømessige konsekvenser forbundet med dette. Selskapet anvender bl.a. el-biler til tjenestebruk. Bruk av innsatsfaktorer som ikke kan gjenvinnes,

søkes holdt på et lavt nivå i selskapets daglige drift, samt ved planlegging og realisering av fremtidsrettede havneanlegg. Selskapet arbeider aktivt for sjøtransport som et miljøvennlig alternativ til andre transportformer, samt for å bidra til å redusere sjøtransportens miljøbelastninger. Selskapet ble re-sertifisert som Miljøfyrtårn i november 2022, med varighet til november 2025. I strategiplanen har selskapet tatt mål av seg til å bli en av landets første helt utslippsfrie havner innen 2030.

I 2022 ble tre landstrømanlegg for skip ferdigstilt og igangsatt. Anlegget for land- og ladestrøm på Pir I, primært for skipene som trafikkerer kystruten, men også for mindre cruiseskip, ble overlevert Trondheim Havn i desember 2021. Etter fullført testfase ble det satt i kommersiell drift i juli 2022. Anlegget for høy- og lavspenntilkobling på Orkanger ble overtatt av Trondheim Havn i mars 2022. Det ble satt i kommersiell drift i februar 2023 etter at nødvendig opplæring og inngåelse av avtale for driftsleder høyspentanlegg var gjennomført. Landstrømanlegget på Pir II ble overlevet selskapet i august 2022, med kommersiell drift fra februar 2023 etter gjennomført opplæring.

Trondheim Havn har engasjert DNV til å lage et utslippsregnskap for all skipstrafikk i Trondheimsfjorden. Som tabellen nedenfor viser, så har de samlede utslippene for all skipstrafikk hatt en økning fra 2021 til 2022. Disse utslippene er i all hovedsak knyttet til skipskategoriene «Passasjerskip», som utgjøres av hurtigbåter og Kystruteskipene. Cruiseskipene er ikke del av denne kategorien. Tabellen nedenfor viser de samlede utslippene ved seiling og ved havneligge. Havneligge innebærer bruk av samtlige havner i Trondheimsfjorden, også havner som ikke er eid av Trondheim Havn.

CO2-utslipp (tonn)	2020	2021	2022
Seiling	55 129	57 056	71 250
Havneligge	18 847	16 403	22 839

Skipstrafikk og godsomslag

Skipstrafikken knyttet til Trondheim Havn sine kaier viser en liten økning i antall registrerte anløp for 2022 sammenlignet med 2021. Det har særlig vært en økning i antall cruiseskip og i antall Kystruteskip, sammenlignet med 2021. Fordelingen mellom godstypene har ligget tilnærmet uendret over flere år. Tørrbulk utgjør ca. 75 prosent av gods over offentlig kai målt i tonn, mens stykkgods utgjør 13 prosent og container ca. 8 prosent. Summen av gods over offentlig kai, målt i tonn, viser en mindre økning fra 2,5 mill. tonn i 2021 til 2,6 mill. tonn i 2022. Målt i tonn er kalkstein fra Verdal fortsatt den største varestrømmen med 0,8 mill tonn i 2022.

Antall containere endte på 20 610 TEUs (20-fots containere). Dette er en liten nedgang fra 2021, noe som skyldes et lavere antall TEUs over Trondheim. Her ble det en minking fra 4 588 TEU i 2021 til 3 549 TEUs i 2022. Dette skyldes bla at skipet Akranes innstilte sin rute til Trondheim senhøsten 2021. Denne såkalte lakseruten har foreløpig ikke blitt gjenopptatt etter Akranes.

Siden 2020 har vi tatt imot økt mengde nybiler. Totalt er det over 5.000 Tesla som er kommet med båt over kai i Trondheim. Det kommer 200 til 300 Tesla på hver båt, og det er en stor logistikkoperasjon som settes i verk for hvert anløp. Disse bilene distribueres rundt i hele Trøndelag. Havneselskapet har fortsatt arbeidet med ulike prosjekter og mot ulike kundesegmenter for å øke mengden godstransport sjøveien, både ift industrigods (tørrbulk og våtbulk) og innenfor stykkogods. Sammenlignet med strategiplanens mål om godsomsetning ligger Trondheim Havn under måltallene for vekst fram mot 2030.

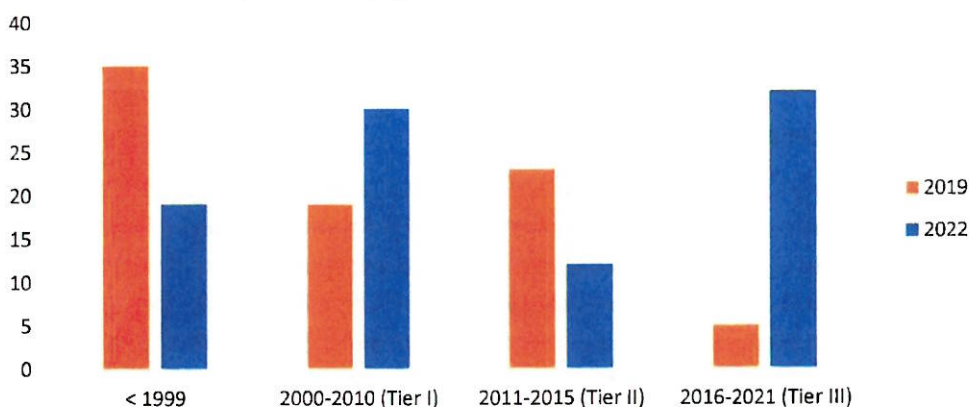
Cruiseskipstrafikk og Kystruten

Trondheim Havn har jobbet med implementering av felles cruisestrategi som ble vedtatt av Formannskapet i Trondheim kommune i 2019. Antall cruiseanløp har naturlig nok økt kraftig fra 2021 til 2022, og er nå på omtrent samme nivå som før pandemien. Totalt var det 93 cruiseanløp i 2022. Til sammenligning mottok Bergen ca 300 cruiseskip til byen i 2022.

Med innføringen av EPI (Environmental Port Index) belønnes de mest miljøvennlige skipene med lavere anløpskostnader, mens skip som forurensar mer må betale mer. I 2022 strammet vi til denne ordningen i forhold til 2021. Med dette stimulerer vi til at de mest miljøvennlige skipene skal anløpe våre havner. Vi ønsker å videreutvikle cruise som forretningsområde, og tilbyr flere tjenester til cruiseskip. Dette sammen med et økt passasjervederlag har resultert i en økning av den gjennomsnittlige omsetning per cruiseanløp fra kr 61 000 i 2019 til kr 87 000 i 2022. Inntektsøkningen skyldes også anløp av større skip. Dette er en trend, der nyere cruiseskip er større og ønskes til Norge pga. internasjonale krav som stilles knyttet til teknologi og lavere klimagassutslipp.

Diagrammet nedenfor viser endringen i flåten som sendes til Norge.

Antall cruiseanløp etter byggeår



Skip bygget etter 2016 slipper ut ca. 80 prosent mindre NOx enn skip bygget før 2000. SOx-utslipp er strengt internasjonalt regulert til 0,1 prosent ved kai og 0,5 prosent under seilas. CO2-utslippet fra cruise utgjorde 11 prosent av utslippene fra skip som lå til kai i Trondheimsfjorden i 2022 (2 425 tonn, kilde: DNV).

Utredning av landstrøm til cruise, samt et forprosjekt for utredning av mulig ny cruisekai, ble påbegynt i 2021 og arbeidet har blitt videreført i 2022. En ny cruisekai vil kunne samle trafikken som i dag legges til Ila eller på redan. En økning i slike redanløp forventes økt pga. større skip som ikke kan tilbys kai på Ila. Trondheim Havn har også innført en ny prioriteringsregel for cruiseskip der man foretrekker skip som kan ta imot landstrøm til kai.

Gjennom medlemskap i Trondheim Cruise Network Mid-Norway SA som Trondheim Havn administrerer har utviklingen av cruisedestinasjonen Frøya ført til økt interesse blant kunder. Cruisenettverket består av 25 aktører, offentlige og private. Det første cruiseanløpet til liggekaien på Frøya var 20. september 2022.

Cruiseskipstrafikken i Trøndelag har hatt følgende utvikling de siste 6 år:

Cruiseskipstrafikk:						
Nøkkeltall/år	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall anløpende cruiseskip	57	85	82	5	12	93
Antall besøkende passasjerer	93.326	150.434	146.197	5.494	4.639	136.00
Antall snuavnoperasjoner	3	7	7	0	0	0

Kystruten har en helt spesiell og historisk posisjon i Trondheim da det var her linjen startet i 1893. Kystruten opereres av de to aktørene Hurtigruten og Havila. Totalt skal det være 11 skip som betjener denne ruten, 7 skip fra Hurtigruten og 4 fra Havila. Ved utgangen av 2022 er det fremdeles to skip fra Havila som mangler, slik at Kystruten enda ikke har et fullverdig tilbud.

Kystruten:						
Nøkkeltall/år	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall kystruteanløp	709	714	697	233	389	389
Antall passasjerer (anslag)	226.880	228.480	223.040	233.000	81.550	81.550

I 2019 sto Kystruten med sine to daglige anløp for 33 prosent av Trondheim Havn sitt CO₂-utslipp fra sjøbasert virksomhet (5 443 tonn, Kilde: DNV). Lanstrømanlegget på Pir I for oppkobling av kystrute-fartøy sto klart i desember 2021. Gjennom første halvår av 2022 har det blitt gjennomført en omfattende testing av anlegget, og det ble offisielt åpnet 28. juni 2022. Etter åpningen har anlegget vært i kommersiell drift.

Forskning og utvikling

Trondheim Havn har over tid etablert et tett og godt samarbeid med blant annet NTNU og Sintef, og partene samarbeider om flere pågående prosjekter, herunder prosjektene Elmar- elektrifisering av maritim transport og framtidens havner, og AEGIS – Advanced, Efficient and Green Intermodale

Systems. Det første er delvis finansiert av Forskningsrådet og det andre er et EU-finansiert prosjekt. Begge disse prosjektene avsluttes i 2023.

Det er også etablert samarbeid knyttet til det Sintefs nasjonale prosjekt «Ocean Space Laboratories». Dette prosjektet har fått finansiering og det er igangsatt etablering av sensorsystemer knyttet til havlaboratorier i Trondheimsfjorden og Ålesund/Hitra/Frøya. Samarbeidet mellom Trondheim Havn og Sintef ble i 2020 formalisert og styrket gjennom inngåelse av en strategisk samarbeidsavtale.

Trondheim Havn er også involvert i teknologiutviklingen rundt autonome fartøy. Dette er gjennom tett samarbeid i autonomiklyngen, Ocean Autonomy Cluster, samt som utleier av bygg og eiendom. Trondheim Havn har også etablert en egen flytebrygge på Nyhavna til NTNU. Trondheim Havn tilrettelegger også for den autonome passasjerfergen «Milliampere 2» som skal gå mellom Ravnkloa og Vestre Kanalkai. Det ble igangsatt prøvedrift høsten 2022.

Utviklingsprosjekter

I 2022 har Trondheim Havn prioritert å jobbe med fire større utbyggingsprosjekter. Disse ble påstartet før 2022 og vil pågå i flere år fremover.

Samarbeid med Verdal Kommune for etablering av nytt areal på Ørin Nord for Aker Solutions sin satsing på produksjon av understell til havvindmøller har vært en prioritert oppgave for Trondheim Havn i 2022. Flere aktører har signalisert behov for mer havnekapasitet på Orkanger i fremtiden. Utvikling av nytt havneområde på vestsiden av orklautløpet i Orkland kommune har blitt viktig for selskapet å prioritere, spesielt i lys av den mulige nye industriparken Eiktyr og batterifabrikken Elinor Batteries som planlegger lokalisering på Ustjåren ved Orkanger. I Trondheim kommune har det i 2022 blitt jobbet med planer for utvikling av Transittpiren i tråd med regionalt og lokalt behov mht. byutvikling, prosjektlashåndtering og beredskapskapasitet. I forbindelse med Hitra kommune sin inntreden i Trondheim Havn har virksomheten blitt koblet på arbeidet med å utvikle nytt havneområde på Jøstenøya. Der planlegger blant annet Aneo å etablere hydrogenproduksjonsanlegg med ferdigstilling i 2025.

Eiendomsforvaltning

Aktiviteten i avdelingen har vært preget av at store deler av eiendomsmassen på Nyhavna er overført til Nyhavna Utvikling AS. Forvaltningen av mange av eiendommene som Trondheim Havn fortsatt skal ivareta legger til grunn at leieavtalene ikke skal legge hindringer for byutvikling av området. Avdelingen opplevde god etterspørsel etter telt og lagringsplass for sjøbaserte aktører. Dette gjelder for både eksisterende og nye kunder. Det har vært utfordrende å imøtekomme kunders behov for mere plass uten at dette har gått utover bla HMS-situasjonen på enkelte pressede lokasjoner, som for eksempel Orkanger. Det har vært et omfattende arbeid med flere prosjekter som bla makeskifte av eiendommer i Namsos, jordskiftesak med Entra på Brattøra samt rydding i gamle avtaleforhold generelt i tillegg til inngåelse av nye avtaler. Inntektene viser en økning fra 2021 med 4,7 prosent. Samlet omsetning for 2022 var 90,9 mill, mot 86,8 mill i 2021.

Byutvikling av Nyhavna og Vestre kanalhavn

Diskusjoner knyttet til transformasjon av havneområdene på Nyhavna og Vestre kanalhavn til byformål har vært ført i flere tiår. I 2016 vedtok bystyret i Trondheim kommunedelplanen for Nyhavna. Havne- og farvannsloven har tidligere i praksis umuliggjort en slik bymessig utvikling av havneområder, men den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft 01.01.2020 endret dette.

Med dette som bakgrunn, fremforhandlet Trondheim Havn (TH) og Trondheim kommune (TK) derfor i 2020 en avtale om organiseringen av byutviklingsarbeidet. Det innebærer etableringen av et felles eiendomsselskap, Nyhavna Utvikling AS, hvor TKs eierskap er 67 prosent, mens TH eier 33 prosent. Fremtidig utbytte av eiendomsutviklingen skal skjevedeles 50/50 prosent mellom eierne. Alle formelle vedtak i de 13 eierkommunene, i havnestyret og i selskapets representantskap ble fattet i 2020 og selskapsdannelsen ble gjennomført ved stiftelse av Nyhavna Utvikling AS 16.03.2021. I 2022 ble det gjennomført en arkitektkonkurranse for første byggetrinn, «Transittkaia», og avtaler knyttet til regulering og prosjektering er i ferd med å bli inngått.

Disse milepælene markerer et tidsskille i byutviklingssaken. De berørte eiendommene på Nyhavna og Vestre kanalhavn i Trondheim er fisjonert ut fra havneselskapet og inn i Nyhavna Utvikling AS som skal stå for det videre arbeidet med transformasjonen fra dagens havne- og industrivirksomhet til byformål. Prosjektet antas å bli et av de største byutviklingsprosjektene i Norge i årene som kommer. For havnevirksomheten så innebærer prosjektet at havneselskapet vil tilføres fremtidige utbytter som skal bidra til å finansiere og realisere nødvendige havneinfrastrukturinvesteringer i hele regionen i fremtiden.

Årsregnskap 2022

Driftsinntektene i 2022 var kr 180,8 mill mot kr 155,7 mill i 2021, som er en økning på 16,1 prosent.

Driftsresultatet for 2022 er kr 23,7 mill. mot kr 15,0 mill. i 2021. Resultat før skatt endte på kr 23,3 mill. for 2022 mot kr 18,7 mill. i 2021. Selskapets egenkapital pr. utløpet av 2022 var kr 884,7 mill. av en total kapital i balansen på kr 1.064,9 mill. Dette gir en egenkapitalandel på 81 prosent for 2022 mot 83 prosent for 2021. Regnskapet for 2022 er satt opp med utgangspunkt i fortsatt drift. Selskapet har meget god likviditet og økonomi. Det er styrets oppfatning at årsregnskapet gir en tilfredsstillende beskrivelse av selskapets stilling og at forutsetningene for videre drift er til stede (jfr. Regnskapsloven §3-3a).

Investeringer og finansiering

Totalt aktivert investeringer i 2022 er kr. 27 mill. Investeringene knytter seg til investering i materielle anleggsmidler som tomt, bygg, kai, anlegg og løsøre. Det er tatt opp et nytt langsiktig lån på kr 16,4 mill i februar 2022 til finansiering av anskaffelse av tomt i Muruvik. Øvrige investeringer er finansiert med egenkapital.

Finansiell risiko

Selskapets finansielle instrumenter består av langsiktig gjeld til norske kredittinstitusjoner, samt innskudd på rentebærende konti i norske banker. I 2018 investerte selskapet i fond for kr 60 mill som

en langsiktig plassering. Det er ikke foretatt ytterligere plasseringer i 2022. Bankinnskudd, andre finansielle instrumenter og lån viser pr. årsskiftet netto innskudd kr 36,7 mill. mot kr 27,0 mill. i 2021. Den finansielle risikoen knyttet til plasseringer anses som noe økt som følge av krigen i Ukraina og konsekvensene av denne for verdens børser og finansmarkeder. Selskapets totale finansielle risiko anses likevel som liten.

Kredittrisiko

Det er pr utløpet av 2022 balanseført avsetninger med kr 1,4 mill. Dette vurderes å være tilstrekkelige for å møte den generelle kredittrisiko knyttet til tap på kundefordringer.

Markedsrisiko

Volumutviklingen innen godstransport påvirkes av de økonomiske svingninger i samfunnet. Dette gir svingninger i størrelsen på varestrømmer, hvor både volumendring og sammensetningen av vareslag under transport påvirker driftsinntektene. Som aktør innen godstransport og logistikk, er dette svingninger som må påregnes.

Markedssituasjonen for utleie av lokaler og eiendomsgrunn er på kort sikt mindre konjunkturpåvirket enn havnedriften, men ved langvarige konjunktursvingninger vil også inntekts- og resultatutviklingen innen eiendomsdriften kunne bli berørt. Dette er en risiko som må påregnes ut fra at de fleste av selskapets utleieavtaler gjelder næringslivskunder. Tilsvarende gjelder for volum og inntekter fra utleie av parkeringsplasser.

Andre risikofaktorer

Trondheim Havn IKS fikk i 2009 en skattevurdering fra Skatteetaten. Vurderingen konkluderte med at Trondheim Havns utleie til aktører som driver havnerelatert virksomhet inngår i havnevirksomheten som er omfattet av selskapets ikke-ervervsmessige formål og dermed omfattet av skattefritak i skatteloven § 2-32, første ledd. Inntekter utenfor den havnerelaterte delen av virksomheten ble vurdert skattepliktig etter skatteloven § 2-32, andre ledd. I oktober 2022 kom skatteetaten med en prinsipputtalelse som konkluderer med at selskap som driver havnevirksomhet som hovedregel er skattepliktig for inntekt etter skatteloven § 5. Slike selskap er ikke på generelt grunnlag fritatt fra skatteplikt etter skatteloven § 2-32.

Trondheim Havn har for inntektsåret 2022 levert en skattemelding som følger skattevurderingen fra Skatteetaten fra 2009. Det har ikke vært endringer i skatteloven siden Skattevurderingen, og en prinsipputtalelse opphever ikke etablert rettspraksis. Vurderingen og beslutningen som Skatteetaten foretok i 2009, er som utgangspunkt bindende for Skatteetaten fram til det foretas en fornyet vurdering. Vurderingen er ikke bindende for Skatteetaten framtidige beslutninger, og Skatteetaten kan varsle endringer i sin vurdering ved skattefastsettelsen for 2022.

Fremtidsutsikter

Trondheim Havn IKS har betydelig økonomisk fleksibilitet gjennom god likviditet, lav gjeldsandel, samt stabile positive økonomiske resultater fra driften. Samtidig krever den tekniske tilstanden på mange av våre anlegg, samt våre utviklingsplaner, historisk store investeringer i årene som kommer. Deler av disse investeringene må foretas på anlegg som ikke forventes å gi lønnsomhet på kort sikt, men som krever investeringer på grunn av betydelig vedlikeholdsetterslep. På lengre sikt forventes byutviklingsprosjektet i Trondheim å bidra med betydelige utbytter som i sin helhet skal benyttes til å finansiere nødvendige og prioriterte investeringer.

På kortere sikt er selskapets strategi å styrke lønnsomheten gjennom lønnsom vekst. Selskapet posisjonerer seg på flere områder for å nå dette målet. Arealutvikling og om mulig erverv av nye industriarealer nær våre eksisterende havner, eiendomsutvikling og oppføring/utleie av nye bygg, verdiutvikling og evt. avhending av ukurante arealer, landstrømutbygging, ulike tiltak som bidrar til økt godsslag og økte vare- og skipsinntekter innen alle godskategorier (våt/tørr bulk, stykk gods, container), økt nybilimport sjøveien direkte fra Europa til Trøndelag, vekst i passasjertrafikken (cruise/Kystruten) og vekst i tjenestesalg er alle områder vurderes å kunne bidra til lønnsom vekst i tiden som kommer.

Verdiskapningen fra havet er et stort nasjonalt satsningsområde fremover, herunder etablering av ny fornybar energiproduksjon (havvind), vekst i havbruksnæringen, samt innovasjon og utvikling innen maritim sektor. Samtidig peker både EU og nasjonale myndigheter tydelig på at økt godsoverføring fra veitransport til sjø/jernbane og styrking av sjøtransportsektoren blir viktig for å møte den betydelige veksten innen godstransport i årene som kommer og at dette er en viktig del av klimaløsningen. Alt dette krever fremoverlente og utviklingsorienterte havner som kan tilby miljøvennlige og kostnadseffektiv infrastruktur, løsninger og tjenester til næringslivet og brukerne.

Disponering av årets resultat

Styret vedtar at årets resultat etter skatt, kr 18.062.519 tilføres disposisjonsfondet som opptjent egenkapital. Styret foreslår overfor representantskapet at årsoppgjøret 2022 godkjennes som fremlagt.

Trondheim 03.05.2023

Styret i Trondheim Havn IKS

Roar Arntzen
Styreleder

Monica H. Iversen
Nestleder

Gunn Iren B. Svendsen

Siv Tove Aune

Trygve Berdal

Svein Eggen

Carl Bendik Todal

Anita Katarina Johansen

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør