

MØTEINNKALLING

Utvalg:	TROMSØ HAVNESTYRE
Møtested:	Tromsø Havn, møterom Kveita
Møtedato:	28.10.2021
Tid:	12:00 - 16:00

Eventuelt forfall meldes til tlf. 77 66 18 50
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Tittel
40/21	21/221 MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 30.09.2021.
41/21	21/203 STRATEGISKE MÅL 2022
42/21	21/131 FORSLAG TIL BUDSJETT OG ØKONOMIPLAN FOR TROMSØ HAVN KF 2022-2025
43/21	21/245 HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 28.10.2021

Tromsø, 21.10.2021

Jarle Heitmann
Styreleder

MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 30.09.2021.

Saksbehandler: Harriet Willassen
Arkivsaksnr.: 21/221

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
40/21 Tromsø Havnestyre

Møtedato
28.10.2021

Protokoll fra havnestyremøtet 30.09.2021 legges til godkjenning av styret.

Vedlegg:
Protokoll fra havnestyremøtet 30.09.2021

Innstilling:
Møteprotokoll fra 30.09.2021 godkjennes.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

MØTEPROTOKOLL

Tromsø Havnestyre

Møtested: Tromsø Havn, møterom Kveita

Møtedato: 30.09.2021

Tid: 12:00 – 15.20

Til stede på møtet

Medlemmer: Jarle Heitmann, May-Britt Ellingsen, Grete Ovanger,
Ivar B. Prestbakmo, Tor Arne Morskogen, Tina Sætrum og Clara
Good (vara)

Med møte og
talerett:

Forfall:

Fra adm.: Havnedirektør Jørn-Even Hanssen

Innkalling: Godkjent

Saksliste: Godkjent

May-Britt Ellingsen deltok på møtet via Teams og deltok dermed ikke på voteringer.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Tittel
33/21	21/153 MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.06.2021.
34/21	21/199 MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 10.09.2021.
35/21	21/185 ØKONOMIRAPPORT 2 - PR 31. AUGUST 2021- TROMSØ HAVN KF
36/21	21/186 FINANSRAPPORT PR. 31. AUGUST 2021- TROMSØ HAVN KF
37/21	19/253 RAPPORTERING STRATEGISKEMÅL 2021
38/21	21/207 FORRETNINGSBETINGELSER OG PRISER FOR 2022 TROMSØ HAVN KF
39/21	21/194 HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 30.09.2021

33/21

MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.06.2021.

Havnedirektørens innstilling:

Møteprotokoll fra 25.06.2021 godkjennes.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Møteprotokoll fra 25.06.2021 godkjennes.

34/21

MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 10.09.2021.

Havnedirektørens innstilling:

Møteprotokoll fra 10.09.2021 godkjennes.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Møteprotokoll fra 10.09.2021 godkjennes.

35/21

ØKONOMIRAPPORT 2 - PR 31. AUGUST 2021- TROMSØ HAVN KF

Havnedirektørens innstilling:

1. Tromsø havnestyre tar økonomirapport 2 – 2021 pr 31. august 2021 til orientering
2. Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til:
 - a. Tabell 2 – Regulering driftsbudsjett for Tromsø Havn KF for 2021,
 - b. Tabell 3 – Regulerings investeringsbudsjett 2021 for Tromsø Havn KF for 2021
3. Tromsø havnestyre legger frem økonomirapport 2 - 2021 for kommunestyret med slik innstilling:
 - a. Tromsø kommunestyre tar økonomirapport 2 – 2021 pr 31. august 2021 til orientering
 - b. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til regulering av driftsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2021, jfr. tabell 2 – Regulerings driftsbudsjett med en totalramme på 113,00 mnok.
 - c. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til budsjettregulering av investeringsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2021, jfr. tabell 3 - Regulering investeringsbudsjett med en totalramme på 84,05 MNOK.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Tromsø havnestyre tar økonomirapport 2 – 2021 pr 31. august 2021 til orientering
2. Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til:
 - a. Tabell 2 – Regulering driftsbudsjett for Tromsø Havn KF for 2021,
 - b. Tabell 3 – Regulerings investeringsbudsjett 2021 for Tromsø Havn KF for 2021
3. Tromsø havnestyre legger frem økonomirapport 2 - 2021 for kommunestyret med slik innstilling:
 - a. Tromsø kommunestyre tar økonomirapport 2 – 2021 pr 31. august 2021 til orientering
 - b. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til regulering av driftsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2021, jfr. tabell 2 – Regulerings driftsbudsjett med en totalramme på 113,00 mnok.
 - c. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til budsjettregulering av investeringsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2021, jfr. tabell 3 - Regulering investeringsbudsjett med en totalramme på 84,05 MNOK.

36/21

FINANSRAPPORT PR. 31. AUGUST 2021- TROMSØ HAVN KF**Havnedirektørens innstilling:**

Tromsø Havnestyre tar finansrapporten pr. 31.08.2021 til orientering, og legger frem finansrapporten for Tromsø Kommunestyre med følgende innstilling:

- Finansrapport pr. 31.08.2021 som gir status over Tromsø Havns finansforvaltning pr 31.08.2021 tas til orientering.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Tromsø Havnestyre tar finansrapporten pr. 31.08.2021 til orientering, og legger frem finansrapporten for Tromsø Kommunestyre med følgende innstilling:

- Finansrapport pr. 31.08.2021 som gir status over Tromsø Havns finansforvaltning pr 31.08.2021 tas til orientering.

37/21

RAPPORTERING STRATEGISKEMÅL 2021**Havnedirektørens innstilling:**

Havnestyret tar saken til orientering.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering

38/21

FORRETNINGSBETINGELSER OG PRISER FOR 2022 TROMSØ HAVN KF

Havnedirektørens innstilling:

Tromsø havnestyre godkjenner havnedirektørens forslag om endringer i forretningsbetingelser og priser for 2022 som blir gjeldende fra 1. januar 2022. Havnedirektøren gis fullmakt for å foreta mindre justeringer i pris - og forretningsbetingelsene.

Behandling:

Som saksbehandler ble styremedlem Tina Sætrums habilitet ble vurdert. Styret erklærte Tina Sætrum som habil under behandlingen.

Styremedlem Ivar B. Prestbakmo foreslo følgende tilleggspunkt:

For orlogsfartøy over 6000 bruttotonn økes prisen med inntil 10%.

Votering:

Havnedirektørens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

Foreslått nytt punkt ble vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Vedtak:

For orlogsfartøy over 6000 bruttotonn økes prisen med inntil 10%.

Tromsø havnestyre godkjenner havnedirektørens forslag om endringer i forretningsbetingelser og priser for 2022 som blir gjeldende fra 1. januar 2022. Havnedirektøren gis fullmakt for å foreta mindre justeringer i pris - og forretningsbetingelsene.

39/21

HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 30.09.2021

Havnedirektørens innstilling:

Havnestyret tar følgende saker til orientering:

1. Status landstrøm
2. Ny eierstrategi for Tromsø kommune
3. Prostneset
4. Cruisemarkedet

Behandling:

Under pkt. 1 «Status landstrøm» deltok daglig leder i Fjuel AS, Tomas Solstad og ga havnestyret en orientering om saken. Presentasjonen legges ved protokollen.

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Havnestyret tar følgende saker til orientering:

1. Status landstrøm
2. Ny eierstrategi for Tromsø kommune
3. Prostneset
4. Cruisemarkedet

Vi bekrefter med våre underskrifter at møtebokens blad er ført i samsvar med det som ble bestemt på møtet.

Jarle Heitmann

Styreleder

May-Britt Ellingsen

Styrets nestleder

Clara Good

Vara styremedlem

Iver B. Prestbakmo

Styremedlem

Grete Ovanger

Styremedlem

Tor Arne Morskogen

Styremedlem

Tina Sætrum

Styremedlem

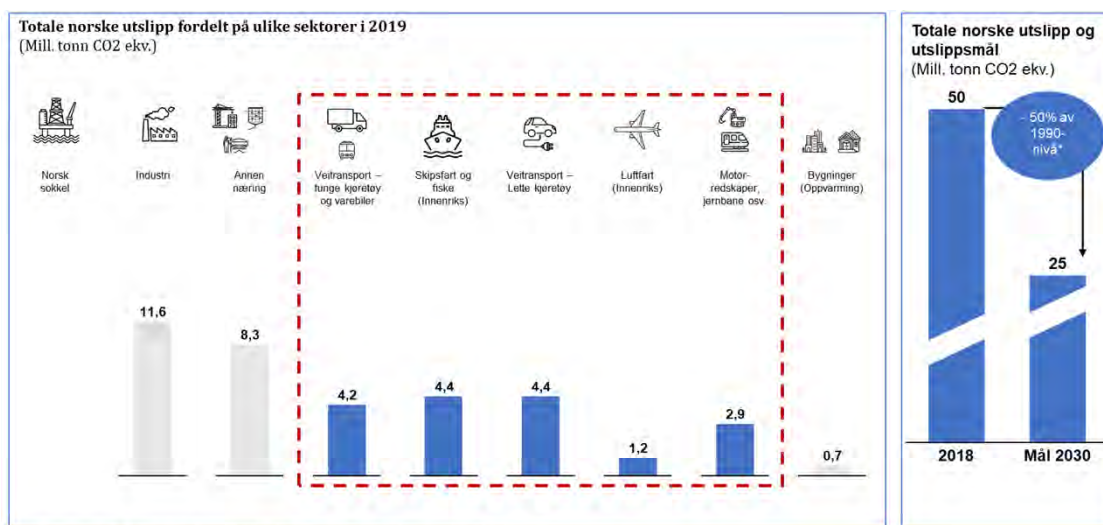
Tromsø, 30.09.2021

Harriet Willassen
Referent



1

Transportsektoren står for ca 33 % av de totale utslippene i Norge og sektoren må ta sin andel av utslippskuttene



2

Viljen til endring er stor så hvorfor tar dette tid?

Fersk Nordlys-undersøkelse: Fire av ti vil ha disse vekk fra Tromsø



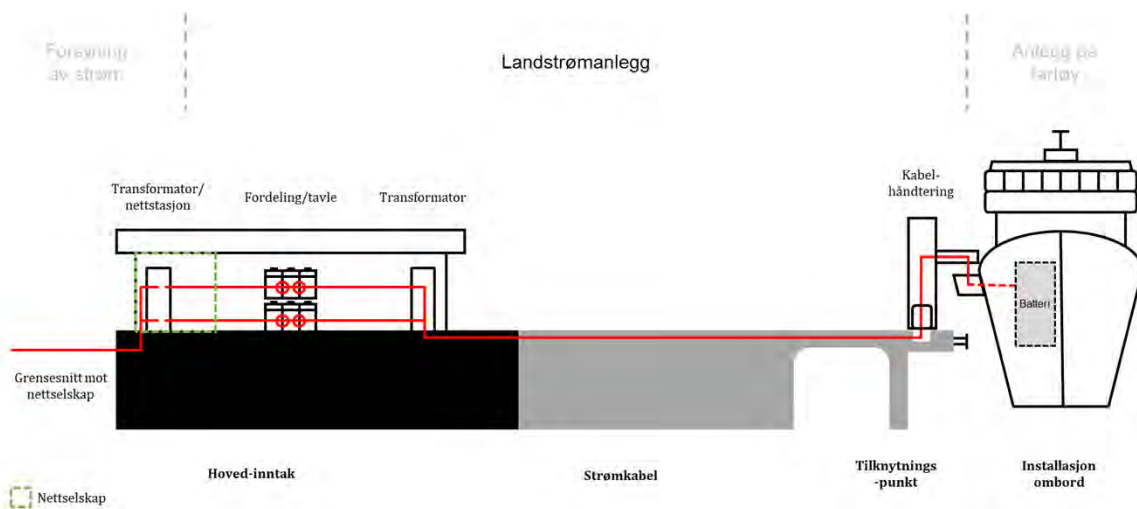
* Ordføreren vil kutte utslipp fra 9000 skipsanløp * SV- politikeren bruker gammel knust telefon * Høyrepolitikeren tar elsykkel



Fjuel

3

Landstrøm – i utgangspunktet en «lavthengende frukt» i grønn omstilling av skipsfarten



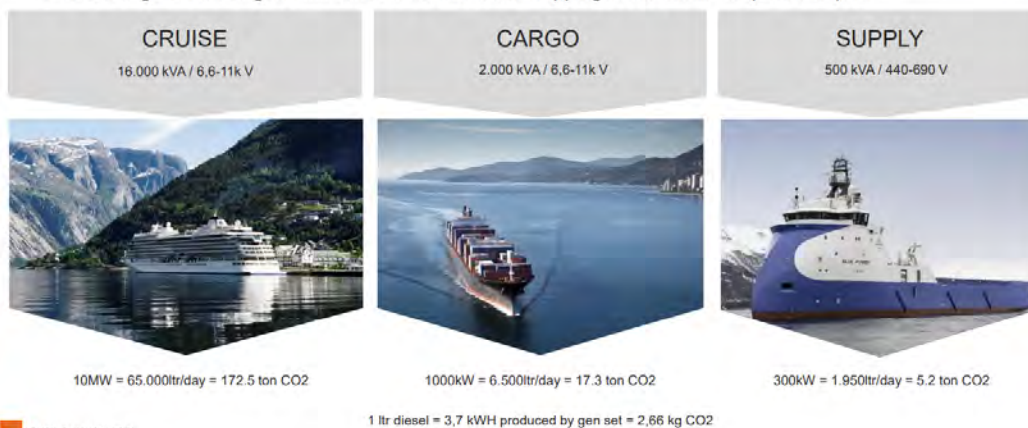
Fjuel

4

Strømbehovet strekker seg fra tilsvarende noen hustander til en hel bydel...

SHORE POWER SOLUTIONS

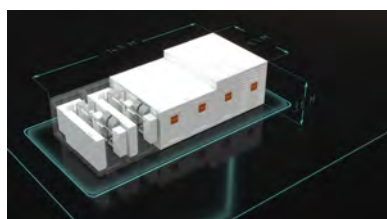
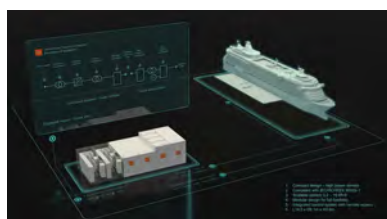
7 % of the greenhouse gas emission from the coastal shipping occurs while ships are in port



Fjuel

5

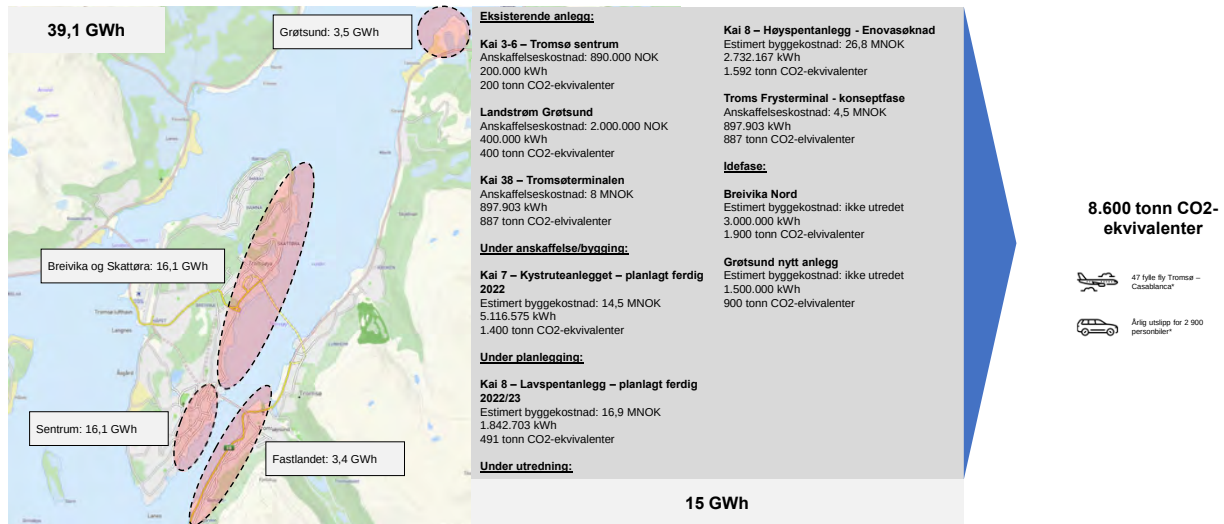
...og behov store og komplekse anlegg



Fjuel

6

Potensiale for landstrøm i Tromsø og målbylde 2024



Potensialet for landstrøm er vesentlig høyere dersom flere fartøy går over til hybridløsninger med batteri

FJuel

7



8

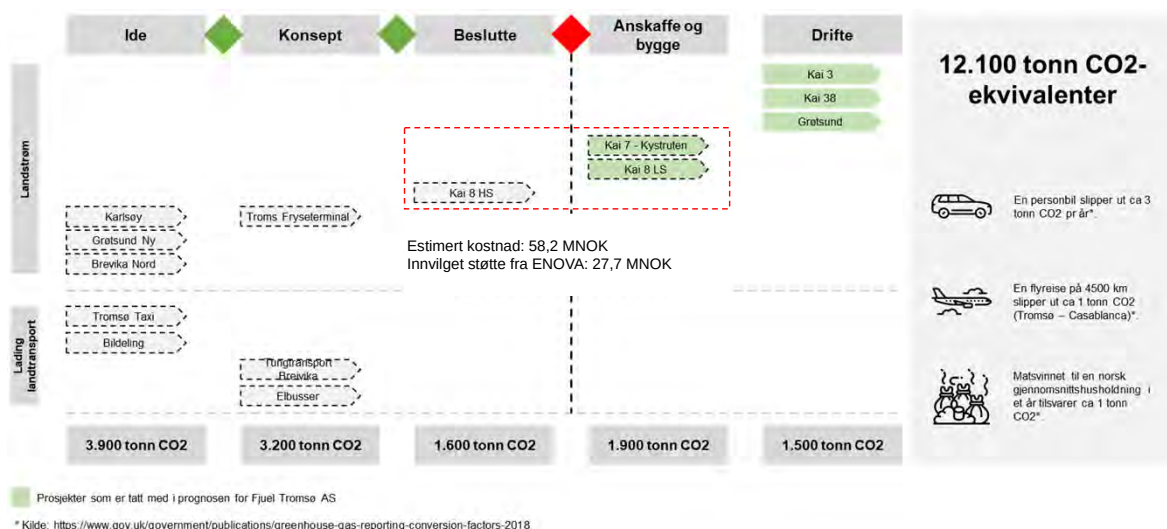
I Tromsø-regionen vil det være stort behov for lav- og nullutslippsløsninger til næringsaktører i tiden som kommer



Fjuel

9

Status prosjektportefølje og forventet klimabidrag



Fjuel

10

Tromsø Havn vil ha en viktig rolle i leveransene av landstrøm



- Strukturkostnad
- Anleggs- og vedlikeholdsbidrag
- Festeavtaler
- Anløp og tilkoblingstjenester
- Drifts- og vedlikeholdstjenester



STRATEGISKE MÅL 2022

Saksbehandler: Erling Bangsund
Arkivsaksnr.: 21/203

Arkiv: 030 &37

Saksnr.: Utvalg
41/21 Tromsø Havnestyre

Møtedato
28.10.2021

Bakgrunn:

Havnestyret vedtok i møte 28.11.2019, Strategisk styringsdokument 2020 – 2032. I den forbindelse ba havnestyret administrasjonen rapportere framdrift på de vedtatte satsingsområdene. I 2020 har en satt opp et rammeverk for rapportering på de overordnede satsingsområdene. Havnestyret har gitt sin tilslutning til et overordnet trafikklysark som grunnlag for rapportering og diskusjon på måloppnåelse framover. Viser her for øvrig til diskusjon i forrige havnestyremøte.

Drøfting:

Administrasjonen har i forbindelse med mål for 2022 gjennomført et arbeid med hensikt å koble de strategiske målsetningene med budsjettarbeidet i tråd med årshjulet for strategi- og budsjettprosess. Nedenfor forslag til overordnet trafikklysark for strategiske mål 2022. Forslaget er som nevnt koordinert og tatt høyde for i økonomi- og investeringsbudsjettene til sak i dette møtet.

Satsingsområde	Målsetning 2022	Status	Kommentar
Tilrettelegge for maritim næringsutvikling 	10 % økning i anløp og 15 % i gods over våre kaier (fra 2021) 90 % utleie - Oppfølging aktivitetsmål 2022	  	- Gods-/container kai, godsterminal Breivika, Flerbrukshall og bakareal, 1 etablering Grottsund, Operasjonalisering cruise, Masterplan Sentrum, MP – Sentrum. - Prostneset utleid. Reetablere kunder i Breivika - KPI, nøkkeltall, dashboard og prisdifferensiering
Være en pådriver for det grønne maritimskiftet i nord 	- Godsoverføring - Reduserte utslipp maritim sektor	 	- Nytt gods og containerområde. Forlenge kai 24 og ny RoRo. 1 nytt rutegående sjøverts godstilbud - Miljøstrategi og plan Tromsø Havn. Energimix (LNG/Hydrogen). Landstrøm. Minimum gjennomsnittlig EPI score på 75 for (cruise)
Være engasjert, endringsvillig og effektiv 	- Selskaps- og organisasjonsutvikling – Havnerollen i endring - Kompetanseutvikling	  	- Tromsø Havn KF. Effektive arbeidsprosesser og digitalisering. Organisere for det grønne skiftet. Konsept samlokalisering. Omdømme og bedriftskultur (10 faktor) - Avdelingsvise kompetanseplaner (dimensjonerende og riktig kompetanse). Studietur

Det er orientert og rapportert på de strategiske målene for 2021 slik havnestyret har forutsatt. Forslaget for 2022 er koblet til dette og til kommentarer og innspill fra styret underveis.

Det legges opp til rapporteringer til havnestyret i møtene i april og september samtidig med styrets behandling av økonomirapport 1 og 2. Dette som grunnlag for diskusjon om framdrift, vesentlige endringer og ikke minst eventuelle «showsoppere». Som diskutert i styret sist møte er muligens det viktigste å gi en vurdering av status «gul» og «rød» og hvilke tiltak en kan, bør og evt vil iverksette for å nå de vedtatte målsetningene.

Innstilling:

Havnestyret legger til grunn de strategiske mål for 2022 og ber om rapportering som forutsatt i saksframlegget.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

FORSLAG TIL BUDSJETT OG ØKONOMIPLAN FOR TROMSØ HAVN KF 2022-2025

Saksbehandler: Aashild Forseth
Arkivsaksnr.: 21/131

Arkiv: 145

Saksnr.: Utvalg
42/21 Tromsø Havnestyre

Møtedato
28.10.2021

Havnedirektøren legger med dette fram forslag til økonomiplan for Tromsø Havn KF for perioden 2022 – 2025.

Saksopplysninger:

Havnestyret innstiller forslag til økonomiplan for kommunestyret som endelig vedtar økonomiplanen.

Vedlegg:

1. Økonomiplan 2022 – 2025.
2. Investeringsiltak 2b – Containerkai
3. Investeringsiltak 4a og 4b – Kapitalisering Fjuel Tromsø AS og Fjuel AS

Innstilling:

Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til:

1. Økonomiplanens første år gjelder som årsbudsjett for 2022.
2. Driftsrammen fastsettes til sum driftsinntekter kr 138.649.027.
Jf. Tabell 10 – Økonomiplan drift, side 11.
3. Investeringsrammen med finansiering vedtas i henhold til budsjettskjema
Jf. Tabell 12 - Detaljert oversikt investeringsplan, side 14.

Tromsø havnestyre legger fram økonomiplan for Tromsø Havn KF 2022-2025 for kommunestyret med slik innstilling:

1. Økonomiplanens første år gjelder som årsbudsjett for 2022.
2. Driftsrammen fastsettes til sum driftsinntekter kr 138.649.027.
Jf. Tabell 10 – Økonomiplan drift, side 11.
3. Investeringsrammen med finansiering vedtas i henhold til budsjettskjema
Jf. Tabell 11 - Oversikt investeringsplan, side 13.
4. Til finansiering av tiltak 2b i investeringsbudsjettet 2022 tas opp nytt lån på til sammen 84,5 MNOK.
Havnedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånebetingelsene

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør



Tromsø Havn KF

Havnedirektørens forslag til

ØKONOMIPLAN 2022 -2025

www.tromso.havn.no

Økonomiplan 2022 - 2025

1.	INNLEDNING.....	3
1.1	ØKONOMIPLAN 2022 - 2025.....	3
1.2	BUDSJETTPROESSEN	3
1.3	DEN ØKONOMISKE SITUASJONEN.....	4
1.4	ORDLISTE TIL BUDSJETT OG ØKONOMIPLAN.....	4
2.	DRIFTSBUDSJETT 2022	5
2.1	DRIFTSINNTEKTER.....	5
2.2	DRIFTSKOSTNADER	6
2.3	FINANSPOSTER	7
3.	INVESTTERINGSBUDSJETT 2022	9
3.1	INVESTTERINGSBUDSJETT 2022	9
3.2	FOND	10
4.	ØKONOMIPLAN 2022 – 2025.....	10
4.1	ØKONOMIPLAN DRIFT I PERIODEN 2022 – 2025.....	10
4.2	ØKONOMIPLAN INVESTERING I PERIODEN 2022 – 2025.....	12
4.3	DET GRØNNE SKIFTET	12
4.4	FORKLARING TIL INVESTERINGSTILTAKENE.....	14
	1 - Prostneset/Sentrum	14
	2 – Breivika	16
	3 – Grøtsund	18
	4 – Øvrig	18
4.5	ENDRING I ARBEIDSKAPITAL.....	19

Økonomiplan 2022 - 2025

1. Innledning

1.1 Økonomiplan 2022 - 2025

Økonomiplanen er et sentralt styringsdokument for Tromsø Havns virksomhet. Det gir uttrykk for prioriteringer og satsningsområder. Videre viser dokumentet hvor mye ressurser som tillates brukt i den gitte perioden, og med dette er det et vesentlig verktøy i kontrollfunksjonen i Tromsø Havn. Samtidig legger Tromsø Havn vekt på at dokumentet skal dekke informasjonsbehovet til ulike interessenter, politikere, brukere av havna, aktører og publikum generelt. Tromsø Havn KF fremlegger økonomiplanen og budsjettet til behandling i havnestyret og kommunestyret.

Økonomiplanen er havnens kortsiktige handlingsplan. Den har et 4-årig perspektiv, men rulleres hvert år for å tilpasses ulike endringer i lovverk, markedet, den økonomiske situasjonen til havnen mv. Planen utarbeides sammen med årsbudsjett om høsten og behandles i kommunestyret senest desember måned. Økonomiplanen skal:

- gjelde for fire år
- vise handlingsrom og angi hovedtrekk i havnens prioriteringer i perioden
- danne grunnlaget for årsbudsjettene og tiltak som er planlagt
- følge opp og videreføre satsningsområder som er trukket opp i planen

Årsbudsjettet er identisk med det første året i økonomiplanen. Det utarbeides om høsten og behandles i kommunestyret senest i desember måned.

Årsbudsjett skal:

- konkretisere år 1 i økonomiplanen og gjelde for ett kalenderår
- bygge på prioriteringer i økonomiplanen
- det vedtatte budsjettet angir hvilke rammer kommunestyret har bevilget til havnens virksomhet det kommende året
- være et styringsdokument
- havnedirektøren utarbeider sitt forslag til årsbudsjett innenfor sitt ansvarsområde etter gjeldende budsjettforskrifter

Ansvar for å utarbeide forslag til en helhetlig økonomiplan og årsbudsjett ligger hos havnedirektøren.

1.2 Budsjettprosessen

Strategiprosess og budsjettprosessen er koblet sammen.

Ansvarlig for strategi skal ha fokus på strategirealisering med utvikling og oppfølging av årlige mål og handlingsplaner.

Ansvarlig for budsjett skal holde i budsjettprosessen med drifts- og investeringsbudsjett og finansiering.

Prosessen er delt opp i faser og har dedikerte prosessansvarlige for strategi og budsjett.

Prosessen skal sikre gode samarbeidsarenaer gjennom hele prosessen til budsjettet lukkes.

Det er havnedirektøren i Tromsø Havn KF som fremlegger budsjettforslaget for budsjettåret 2022 samt økonomiplanen for 2023 – 2025 for havnestyret. Budsjettforslaget er basert på erfaringstall for Tromsø Havn KF, avgifter og priser,

Økonomiplan 2022 - 2025

alle fremtidige investeringer som er kjent, samt utvikling i markedet innenfor Tromsø Havns virksomhetsområder. Driftsdelen av økonomiplanen vil basere seg på erfaringstall, forslag til avgifter og priser, samt virkninger av låneopptak, finanskostnader, nye driftstiltak, driftskonsekvenser, og nye inntekter som følge av nye investeringer.

1.3 Den økonomiske situasjonen

Tromsø Havns driftsregnskap for de første 8 månedene av 2021 viser at selskapet har en sunn økonomi som bidrar til selskapets evne til å håndtere pandemien. Selskapet har evnet å håndtere pandemien og parallelt klart å realisere strategiske ambisjoner som for eksempel etablering av landsstrømselskap og utvikling av landareal. Perioderesultatet er på nivå med 2020, korrigert for endret periodiseringsprinsipp av finanskostnader. Sammenlignet med 2019, er pandemiens effekt vesentlig.

Resultat / År (i tusen)	2019	2020	2019 (pr 31.08)	2020 (pr 31.08)	2021 (pr 31.08)
Driftsinntekter	123 603	105 719	83 266	69 857	66 597
Brutto driftsresultat	29 377	14 396	20 135	6 601	10 696
Netto driftsresultat	18 036	-4 167	27 359	15 646	2 498

Tabell 1 - Perioderegnskap

Netto driftsresultat viser hvor mye som kan avsettes til framtidig bruk og til egenfinansiering av investeringer, og er et uttrykk for foretakets økonomiske handlefrihet. Finanskostnader er periodisert gjennom 2021, dette gir et netto driftsresultat for perioden vesentlig lavere enn samme periode i fjor. Budsjetterte finanskostnader årlig er på nivå med 2020.

Avskrivninger er kommet til fradrag før brutto driftsresultat og tilbakeført før netto driftsresultat for årene 2019 – 2020.

De viktigste kriteriene for et positivt netto driftsresultat i økonomiplanperioden er:

- God lønnsomhet som gir økt handlefrihet
- Krav om inntjening på nyetablert infrastruktur
- Effektiv drift
- God økonomistyring og internkontroll

Det er videre en forutsetning at Tromsø Havn KF fortsetter sitt arbeid med å tilby attraktiv infrastruktur og tjenester til både eksisterende brukere og for nye etableringer i havneområdet.

1.4 Ordliste til budsjett og økonomiplan

Det er brukt forkortelser i en del tabeller og grafer. Forklaring til forkortelsen følger nedenfor:

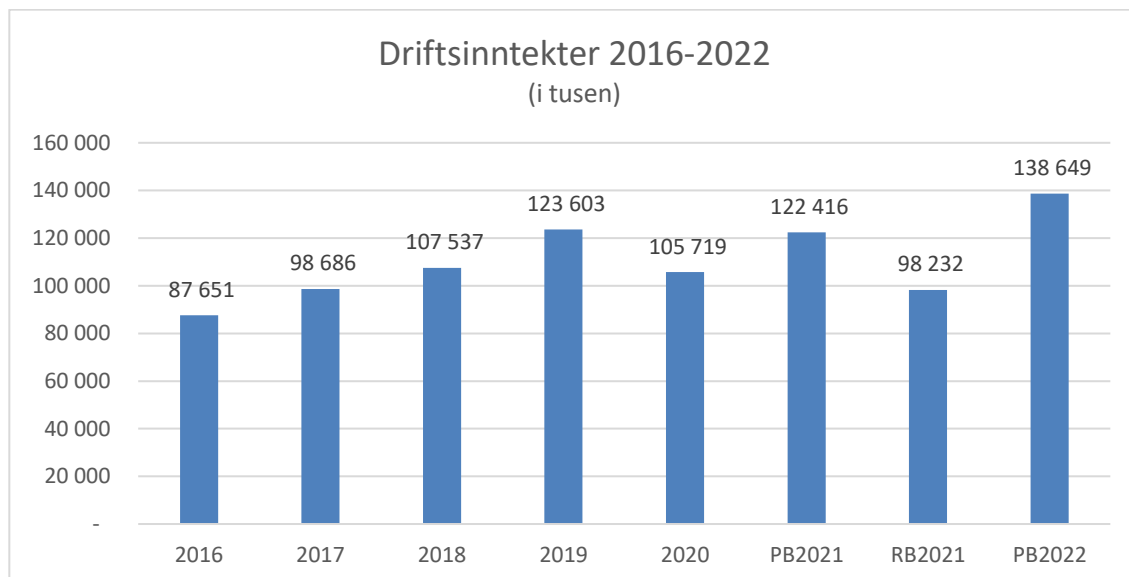
PB 2021:	Opprinnelig budsjett 2021 (prognosebudsjett)
RB 2021:	Revidert budsjett 2021
PB 2022:	Budsjett 2022 (prognosebudsjett)
Havnevederlag:	Anløpsavgift og vederlag kai og brygger
Finanskostnader:	Renter og avdrag

Økonomiplan 2022 - 2025

2. DRIFTSBUDSJETT 2022

2.1 Driftsinntekter

Budsjetterte driftsinntekter foreslås å utgjøre kr 138,6 MNOK for 2022. Dette er en økning på 31 % sammenlignet med 2020. De enkelte endringene vil bli kommentert senere i dokumentet. Nedenfor vises grafisk driftsinntekter for årene 2016 – 2022.



Figur 1 - Utvikling driftsinntekter

Oversikt over driftsinntekter:

Inntektstype (i tusen)	2022	Revidert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Regnskap 2020
Anløpsavgift*	-	-	-	-
Havnevederlag og avgifter	40 810	30 869	35 569	20 920
Vare vederlag	7 354	4 128	4 828	3 474
Vederlag tjenester	31 224	23 043	27 752	24 477
Leieinntekter	52 106	51 413	52 424	53 024
Tjeneste og og logistikkleveranser	-	-	-	-
Andre driftsinntekter	7 155	3 159	1 843	3 823
Sum driftsinntekter	138 649	112 613	122 416	105 719

Tabell 2 - Oversikt driftsinntekter

* Anløpsavgift, fra 1. januar 2020 Farvannsavgift, er fra 1. oktober 2019 satt til kr 0,- i tråd med vedtak fra Kystverket, brev datert 05.09.2019. Tromsø Havn må sette anløpsavgiften i null inntil det året inngående saldo på overdekningen er lavere enn årets forventede kostnader innenfor avgiftsområdet.

Foretakets driftsinntekter er et resultat av trafikk- og aktivitetsnivå i havna og havnas prisnivå, samt leieforholdene på eiendom. Prissetting på havnevederlag og tjenester reguleres i dokumentene "Forretningsbetingelser" og "Priser" for Tromsø Havn KF. Disse behandles særskilt i havnestyret.

Økonomiplan 2022 - 2025

Budsjett 2022 er basert på RB2021 og justert for mer/mindre inntekter på bakgrunn av:

1. Endring i trafikk- og aktivitetsnivå
2. Endring i indeks for leieinntekter
3. Endring i avgifter og vederlag i henhold til Tromsø Havns prisliste.

Aktivitetsendring 2022

Det er forventet en aktivitetsøkning innenfor satsningsområdene til Tromsø Havn for 2022. Det knytter seg usikkerhet innenfor spesielt trafikk fra reiselivsnæringen og cruise etter pandemien.

Generell aktivitetsøkning er anslått til ca. 2 % for de ulike maritime tjenestene. I tillegg legges det opp til at tapt trafikk gjennom Covid-19 er tilbake etter de skipsanløp som har meldt sin ankomst.

Videre er det forventet økt aktivitet både på Grøtsund og i Breivika med tilstøtende aktivitet for den forventede trafikken.

Innenfor eiendom er det lagt til grunn en videreføring av leieinntekter som forfaller ved årsskiftet og en økt utleiegrad av våre bygg og arealer.

Pris- og avgiftsendringer 2022

Det vises her til virksomhetens forretningsbetingelser og priser tilgjengelig på hjemmesiden www.tromso.havn.no.

2.2 Driftskostnader

Budsjetterte driftskostnader for 2022 er på totalt 112,5 MNOK. Dette er en økning på 23 % fra regnskap 2020 og må sees i sammenheng med aktivitetsveksten.

Spesifikasjon av driftskostnader gruppert i hovedområder:

Driftskostnader (i tusen)	2022	Revidert budsjett 2021	Budsjett 2021	Regnskap 2020
Lønnskostnader	29 195	25 441	28 664	23 886
Kjøp av varer og tjenester	11 400	5 775	10 776	7 440
Andre driftskostnader	38 895	33 686	36 817	26 938
Avskrivninger	33 000	32 000	30 000	33 060
Sum driftsutgifter	112 490	96 902	106 256	91 323

Tabell 3 - Oversikt driftskostnader

Økonomiplan 2022 - 2025

Lønnskostnader, pensjon og arbeidsgiveravgift

Lønnskostnader er budsjettetert med 28,7 MNOK i 2021. Dette er en økning på 22 % i forhold til regnskap 2020.

Spesifikasjon av lønnskostnaden:

Lønnskostnader (i tusen)	Budsjett 2022	Revidert Budsjett 2021	Budsjett 2021	Regnskap 2020
Lønn ansatte	22 703	20 125	22 222	19 388
Pensjonskostnader	2 873	2 257	3 248	1 891
Offentlige avgifter	2 013	1 864	1 956	1 618
Andre personalkostnader	1 607	1 196	1 238	989
Sum lønnskostnader	29 195	25 441	28 664	23 886

Tabell 4 - Lønnskostnader

Økning av de totale lønnskostnader er knyttet til følgende forhold:

- Lønnsoppgjør i henhold til sentrale- og lokale forhandlinger for 2022
- Lønn for 2022 er regulert med en forventet lønnsvekst på 3 %
- Kontogruppen annen personalkostnad inneholder kurs/opplæring, bedriftshelsetjeneste, bevertning for interne arrangement, velferdstiltak og ulykkesforsikring for de ansatte.
- Lønnsbudsjett er basert på 30 faste årsverk mot 28 årsverk i 2021.

Kjøp av varer og tjenester

Innkjøp varer/fremmedtjenester for 2022 økes med 4,0 MNOK sammenlignet med Regnskap 2020.

Økningen må ses i sammenheng med effekten pandemien har hatt på cruiseaktiviteten.

Andre driftskostnader

Andre driftskostnader er budsjettetert til 38,9 MNOK. Dette er en økning på 44 % i forhold til regnskap 2020 og 5,6 % målt mot Budsjett 2021. Aktiviteter satt på vent i forbindelse med pandemien forventes å iverksettes i 2022.

For øvrig er det mindre svingninger i mindre- og merforbruk på de øvrige postene.

Avskrivninger

Det er beregnet avskrivninger for 2021 på 33,0 MNOK.

2.3 Finansposter

Netto finansposter er budsjettetert til 46,2 MNOK. Dette er en reduksjon på 10,6 % sammenlignet med regnskap 2020. Se spesifikasjon i tabell under:

Finanskostnader (i tusen)	Budsjett 2022	Revidert budsjett 2021	Budsjett 2021	Regnskap 2020
Renteinntekter	1 100	1 044	450	1 463
Avdrag lån	27 684	26 255	27 865	38 474
Renteutgifter	19 582	16 502	14 533	14 612
Sum finans	46 166	41 713	41 947	51 623

Tabell 5 - Finanskostnader

Økonomiplan 2022 - 2025

Reduksjonen skyldes følgende forhold:

- Ekstra nedbetaling av gjeld i 2020 med 10,0 MNOK
- Effekt redusert sfa økte rentebaner og nytt låneopptak

Renteutgiftene er budsjettert med fastrente etter gjeldende betingelser samt flytende rente (3 mnd Nibor rentekurve). For 2022 er det budsjettert med 19,6 MNOK. Dette er en økning på 34 % sammenlignet med 2020.

Avdrag er budsjettert med 27,7 MNOK. Dette er en reduksjon på 28 % fra 2020.

Renteinntekter driftsbudsjett

Renteinntekter for 2021 er budsjettert med 1,1 MNOK.

Refusjon renter og avdrag fra Tromsø Kommune er budsjettert med 1,2 MNOK i forbindelse med miljøtiltaket på Prostneset, fra 2012. Tallene over er presentert netto.

Lånegjeld pr. utgangen av 2022

I henhold til økonomiplanen vil Tromsø Havn ha en samlet lånegjeld pr. 31.12.2022 på 847,3 MNOK mot 789,6 MNOK ved inngangen av 2021. Tabellen nedenfor viser dette skjematisk:

	+ / -	Beløp (i tusen)
IB lånemidler 2022		789 637
Tilgang lån:	+	84 500
Avdrag lån:	-	26 631
UB lånemidler 2022		847 506

Tabell 6 - Låneportefølje

Motpost avskrivninger

I henhold til kommunale regnskapsregler skal avskrivningene motposteres før netto driftsresultat. Etter kommunale regnskapsregler skal avdrag utgiftsføres i driftsregnskapet. For 2022 utgjør avskrivningene 33,0 MNOK.

Brutto- og netto driftsresultat, årsoppgjørdisposisjoner

Post (i tusen)	2022	Revidert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Regnskap 2020
Driftsinntekter	138 649	112 613	122 416	105 719
Driftskostnader	79 490	64 902	76 256	58 263
Avskrivninger	33 000	32 000	30 000	33 060
Brutto driftsresultat	26 159	15 711	16 159	14 396
Renteinntekter	1 100	1 044	450	1 463
Renteutgifter	19 582	16 502	14 533	14 612
Avdrag lån	27 684	26 255	27 865	38 474
Motpost avskrivninger	33 000	32 000	30 000	33 060
Netto driftsresultat	12 993	5 998	4 212	- 4 167

Tabell 7 – Budsjettoppstilling drift

Budsjettert brutto driftsresultat for 2022 er på 26,1 MNOK.

Netto driftsresultat er på 12,9 MNOK, budsjettert avsatt til disposisjonsfond.

Økonomiplan 2022 - 2025

3. INVESTERINGSBUDSJETT 2022

3.1 Investeringsbudsjett 2022

Se kapittel 4.3 for beskrivelse av investeringstiltakene.

For investeringstiltak 2b - Kai 24 og roro, tiltak 4a – Kapitalisering Fjuel Tromsø AS og 4b – Kapitalisering Fjuel AS, vises det til vedlegg av denne saken.

Det foreslås følgende investeringstiltak for 2022:

Tiltak	Investeringstiltak	Budsjetteramme	2022
1	Prostneset/sentrum		
1a	Havneterminalen, infrastruktur	8 000 000	8 000 000
1b	Havneterminalen, leietakertilpasning	10 000 000	10 000 000
1c	Havneterminalen, tiltaksforbedringer	2 000 000	1 000 000
1d	Uteservering	2 000 000	2 000 000
1e	Kai 2 - Sikring	2 200 000	1 000 000
1f	Sanitærbygg Indre havn	3 000 000	3 000 000
1g	Indre havn - flytebrygge	3 000 000	3 000 000
1h	Charterbåtbrygge søndre havn	5 000 000	5 000 000
1i	Kai 7 - Pullere	1 150 000	1 100 000
1j	Flytting påfylling bunkersanlegg	300 000	300 000
1k	Anleggsbidrag Prostneset Park	1 500 000	1 500 000
2	Breivika		
2a	Kaier (rehabilitering kaifront 21-22 og 23)	18 700 000	500 000
2b	Kai 24 og roro	97 850 000	72 500 000
2c	Containerareal kai 24-25	11 500 000	500 000
2d	Skur 20, 21 og 22 - Leietakertilpassning	1 500 000	1 500 000
2e	Terminalgata nord	5 500 000	500 000
2f	Breivika Nord - Kryssløsning mot internveg	5 500 000	500 000
2g	TH bygg/Cruiseterminal	55 500 000	500 000
3	Grøtsund		
3a	Inustrihall	23 500 000	1 000 000
3e	Drenering rundt kaserne	1 000 000	1 000 000
4	Øvrig utstyr og aksjer		
4a	Kapitalisering Fjuel Tromsø AS	20 535 000	10 000 000
4b	Kapitalisering Fjuel AS	3 000 000	3 000 000
4c	Fornyelse bilpark	2 200 000	2 200 000
4d	Erverv bygg/eiendom	10 000 000	10 000 000
4e	Mobil kontrollbu	500 000	500 000
Sum	SUM INVESTERINGSTILTAK		140 100 000

Tabell 8 - Oversikt investeringstiltak 2022

Investeringene foreslås finansiert som følger:

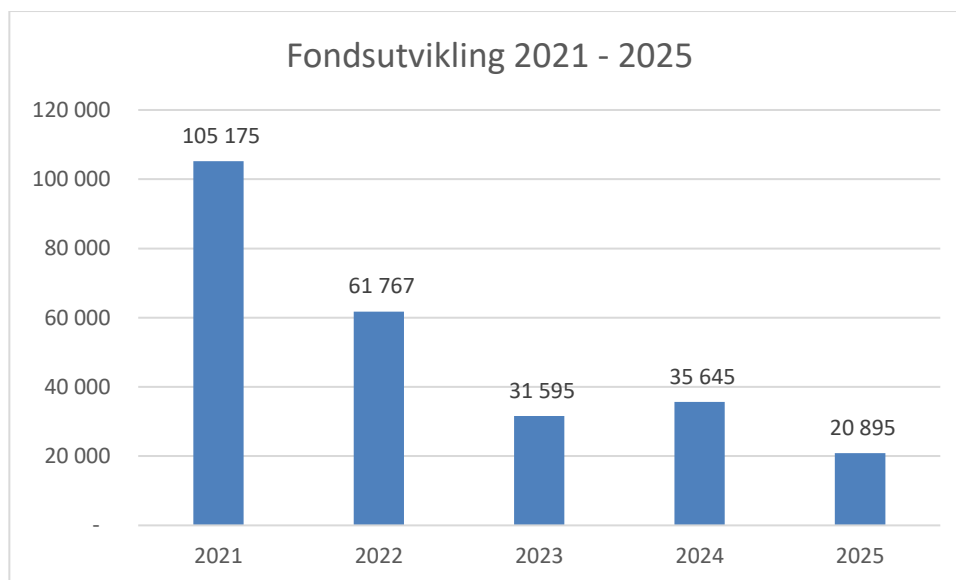
Finansieringstype	Beløp (i tusen)
Bruk av lånemidler	84 500
Bruk av investeringsfond	0
Bruk av fond	55 600
Sum finansiering	140 100

Tabell 9 - Finansiering investeringstiltak

Økonomiplan 2022 - 2025

3.2 Fond

Fondsutviklingen i perioden er budsjettet å utvikle seg som figur under.



Figur 2 - Fondsutvikling

4. ØKONOMIPLAN 2022 – 2025

4.1 Økonomiplan drift i perioden 2022 – 2025

Første året i økonomiplanen utgjør årsbudsjett 2022 (se del 2 og 3 i dette dokumentet)

Følgende forutsetninger er lagt til grunn i økonomiplanens videre periode 2022 – 2025 for drift:

Inntekter

- Havnevederlag
 - o Økes med 4,0 % hvert år
- Tjenesteleveranser:
 - o Økes med 4,0 % hvert år
- Varevederlag:
 - o Økes med 4,0 % hvert år
- Hus- og leieinntekter:
 - o Økes med 3,0 % hvert år
- Andre inntekter økes med 4,0 %.

Kostnader

- Årlig kostnadsvekst på 3,0 %
- Årlig lønnsvekst på 3,5 %
- Avskrivninger holdes på samme nivå for hele perioden.

Finans

- Fastrente, gjeldende betingelser
- Flytende rente følger 3 mnd NIBOR rentekurve.

Økonomiplan 2022 - 2025

Oversikt økonomiplan

	Regnskap 2020	Revidert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	2022	Økonomiplan		
					2023	2024	2025
Driftsinntekter							
Anløpsavgift	-	-	-	-	-	-	-
Havnevederlag og avgifter	20 920 070	30 869 293	35 569 293	40 809 705	42 742 094	44 751 777	46 541 848
Vare vederlag	3 474 051	4 128 319	4 828 318	7 354 048	8 148 210	8 974 138	9 333 104
Vederlag tjenester	24 476 999	23 043 453	27 751 659	31 224 045	32 473 007	33 771 927	35 122 804
Leieinntekter	53 024 316	51 412 503	52 423 558	52 106 483	55 069 678	56 621 768	59 320 421
Tjeneste og logistikkleveranser	-	-	-	-	-	-	-
Andre driftsinntekter	3 823 380	3 159 111	1 842 719	7 154 745	7 440 935	7 738 572	8 048 115
Sum driftsinntekter	105 718 815	112 612 679	122 415 547	138 649 027	145 873 923	151 858 183	158 366 293
Driftskostnader							
Kjøp av varer og tjenester	7 439 959	5 774 939	10 775 750	11 400 000	11 799 000	12 211 965	12 639 384
Lønnskostnader	23 885 799	25 440 584	28 663 716	29 195 268	30 217 102	31 274 701	32 369 316
Andre driftskostnader	26 937 537	33 686 224	36 816 989	38 894 668	40 255 982	41 664 941	43 123 214
Avskrivninger	33 059 729	32 000 000	30 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000
Sum driftsutgifter	91 323 024	96 901 747	106 256 455	112 489 936	115 272 084	118 151 607	121 131 913
Brutto driftsresultat	14 395 790	15 710 932	16 159 092	26 159 090	30 601 839	33 706 576	37 234 379
Finansinntekter/utgifter							
Renteinntekter	1 462 778	1 044 235	450 000	1 100 000	375 000	375 000	375 000
Renteutgifter	14 611 863	16 501 610	14 532 791	19 582 323	19 406 195	20 341 544	21 376 378
Avdrag lån	38 473 600	26 255 352	27 864 580	27 684 055	28 743 430	30 189 680	32 483 430
Netto finansutgifter	51 622 685	41 712 727	41 947 371	46 166 378	47 774 625	50 156 224	53 484 808
Motpost avskrivninger	33 059 729	32 000 000	30 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000
Netto driftsresultat	-4 167 166	5 998 205	4 211 721	12 992 713	15 827 214	16 550 352	16 749 571
Resultatgrad	-3,9 %	5,3 %	3,4 %	9,4 %	10,8 %	10,9 %	10,6 %

Tabell 10 - Økonomiplan Drift

Kommentarer til økonomiplan drift

Tromsø Havn vil i økonomiplanperioden få en inntektsvekst i forhold til dagens situasjon. Inntekter som følge av investeringstiltakene siste tre år vil kunne forventes realisert i planperioden 2022-2025.

Driftskostnadene er reelt vurdert opp mot den forventede aktiviteten i planperioden.

Netto finansposter øker i planperioden som følge av en kombinasjon av økt låneportefølje og økt rente.

Det vil i 2022 tas opp lån i forbindelse med utbygging av ny kai 24 og roro (tiltak 2b).

For at Tromsø Havn skal kunne betjene sin låneportefølje kreves det god økonomisk styring i form av budsjettoppfølging, gode interne kontrollrutiner, fokus på lønnsomhet, innsalg for allerede utbygd infrastruktur/nye områder samt effektiv utnyttelse av ressursene i organisasjonen.

Tromsø Havn må ha fokus lønnsomheten for å kunne betjene lånekapitalen dersom den antatte inntektsstrømmen til de ulike aktivitetene skulle svikte. Inntjeningen skal også bidra til at fondet igjen bygges opp.

Økonomiplan 2022 - 2025

4.2 Det grønne skiftet

Det grønne skiftet er en av 3 strategiske satsningsområder for Tromsø Havn. Vi har og vil fortsette å kanalisere ressurser for å sikre at også Tromsø Havn kommer med bidrag til skiftet og legger til rette for næringsutvikling særlig knyttet til maritim sektor.

I Tromsø har den maritime næringen betydelig miljøskadelige utslipp, her har redere og oppdrettere et betydelig ansvar. Tromsø Havns oppgave er å legge til rette for økt grad av elektrifisering (landstrøm etc.) og at skipene kan få tilgang til mer energigivende drivstoff som LNG, biofuel, hydrogen og ammoniakk.

Vi arbeider også aktivt med godsoverføring fra vei til sjø og bane slik at belastningen på vegnettet reduseres, faren for trafikkulykker tas ned og reduserte utslipp. Det har i mange år vært en politisk ambisjon å få til dette (sjøvegen er miljøvegen»), men resultatene har latt vente på seg.

Sammen med Bodø og Lødingen havn har vi over tid arbeidet med et konsept (Nord-Norge linjen) hvor ambisjonen er å overføre minst 50 000 containere fra veg- til sjøtransport. Endelig ser arbeidet ut til å gi resultater da et rederi planlegger oppstart av denne linjen i 2022, med støtte fra Kystverket.

En forutsetning for å lykkes er et kontaineravsnitt som sikrer effektiv godshåndtering. Dette tiltaket (2b) er det største enkeltinvesteringen planperioden, men andre investeringer og aktiviteter er viktige å trekke frem.

4.3 Økonomiplan investering i perioden 2022 – 2025

Som bakgrunn til investeringstiltakene ligger strategisk styringsdokument. Tiltakene kommer som et resultat av masterplaner for både Breivika og Grøtsund.

Planene er utarbeidet i samarbeid med ulike offentlige- og private aktører og har til hensikt å etablere en rød tråd for fremtidige investeringer, for å sikre en helhetlig effektiv struktur for utviklingen av Tromsø Havns arealer i et langsiktig perspektiv, og i tråd med vedtatt strategi.

Breivika er den industrielle motoren til Tromsø by, utviklet på tidlig 1970-tallet. Det grønne skiftet og byvekstavgifter legger et betydelig krav på fremtidig utvikling av området. Masterplanen har til hensikt å strukturere næringsaktiviteten i et langsiktig perspektiv, der tiltak 2b med containerisering av logistikk-kjeden er første ledd, sammen med etableringen av ny terminal for Posten.

Byggetrinn 1 på Grøtsund sto ferdig i 2014 og har i perioden fungert som prosjektareal for større arealintensive operasjoner. Det jobbes aktivt med utvikling for å få fast etablering av næringsaktivitet på området.

Tromsø Havn har i løpet av de seneste årene investert betydelige beløp for å tilrettelegge infrastruktur for næringslivet knyttet til de maritime aktivitetene. Investeringene er i tråd med nasjonale føringer for utviklingen av nordområdene og videre i samsvar med Tromsø kommunes strategier på dette området. Det er en overordnet målsetning for Tromsø Havn at alle investeringer skal være lønnsomme og basere seg på markedsmessige- og forretningsmessige betingelser.

Tromsø Havn sin reviderte strategi for perioden 2020 – 2032 har i seg flere ambisiøse målsettinger som i sin tur forutsetter investeringer blant annet i kaianlegg, arealutvikling, mer energigivende bygg og ny teknologi.

Økonomiplan 2022 - 2025

Det legges opp til 70 % finansiering av tiltak med eksterne lånemidler. Tromsø Havn har opparbeidet seg vesentlige verdier over tid og en strukturering av eiendelssiden er til enhver tid på agendaen.

Et slankt anleggsregister fokusert mot de strategiske mål og maritim næringsutvikling er kritisk for å skape et så robust foretak med den nødvendige handlefriheten som kreves, til de store fremtidige investeringer som kreves.

Realisering av verdier utenfor foretakets kjernevirksomhet, vil gå til finansiering av investeringstiltak og kunne redusere behovet for eksterne lånemidler som finansieringsalternativ.

Tabell 11 - Oversikt investeringsplan viser oppstilling av investeringsnivå og foreløpig finansierungsplan.

Tabell 12 - Detaljert oversikt investeringsplan viser detaljert de investeringstiltak som er tatt inn i økonomiplan-perioden i foreløpig prioritert rekkefølge.

Planen vil være gjenstand for revidering for å til en hver tid være oppdatert til de krav og behov våre kunder etterspør.

	Regnskap 2020	Revidert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	2022	Økonomiplan		
					2023	2024	2025
Finansierungsbehov							
Investeringer i anleggsmidler	43 745 640	84 035 000	111 750 000	138 900 000	101 850 000	102 250 000	99 500 000
Årets finansierungsbehov	43 745 640	84 035 000	111 750 000	138 900 000	101 850 000	102 250 000	99 500 000
Ekstern finansierungsing							
Bruk av lånemidler	-	40 000 000	50 000 000	84 500 000	57 850 000	91 750 000	70 000 000
Inntekter fra salg av fast eiendom	32 761 649	10 535 000					
Tilskudd til investeringer	2 695 542	2 000 000					
Tilbakeførte tilskudd							
Utbytte							
Refusjoner	122 229						
Tilbakeførte refusjoner							
Sum ekstern finansierungsing	35 579 420	52 535 000	50 000 000	84 500 000	57 850 000	91 750 000	70 000 000
Intern finansierungsing							
Overført fra driftsbudsjettet							
Bruk av disposisjonsfond	8 166 220	15 129 070	61 750 000	54 400 000	44 000 000	10 500 000	29 500 000
Bruk av investerings fond		16 370 930					
Sum intern finansierungsing	8 166 220	31 500 000	61 750 000	54 400 000	44 000 000	10 500 000	29 500 000
Udekket/udisponert	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 11 - Oversikt investeringsplan

Økonomiplan 2022 - 2025

Tiltak	Investeringstiltak	Budsjetteramme	2022	Økonomiplan 2023	2024	2025	Sum 2022-2025
1	Prostneset/sentrum						
1a	Havneterminalen, infrastruktur	8 000 000	8 000 000				8 000 000
1b	Havneterminalen, leietakertilpasning	10 000 000	10 000 000				10 000 000
1c	Havneterminalen, tiltaksforbedringer	2 000 000	1 000 000				1 000 000
1d	Uteservering	2 000 000	1 800 000				1 800 000
1e	Kai 2 - Sikring	2 200 000	1 000 000				1 000 000
1f	Sanitærbygg Indre havn	3 000 000	3 000 000				3 000 000
1g	Indre havn - flytebrygge	3 000 000	3 000 000				3 000 000
1h	Charterbåtbrygge søndre havn	5 000 000	5 000 000				5 000 000
1i	Kai 7 - Pullere	1 150 000	1 100 000				1 100 000
1j	Flytting påfylling bunkersanlegg	300 000	300 000				300 000
1k	Anleggsbidrag Prostneset Park	1 500 000	1 500 000				1 500 000
1l	Kai 2 - Ny kai	25 000 000			1 000 000	24 000 000	25 000 000
1m	Kai 3 - Renovering	5 000 000		500 000	4 500 000		5 000 000
2	Brevika						
2a	Kaier (rehabilitering kaifront 21-22 og 23)	18 700 000	500 000	18 000 000			18 500 000
2b	Kai 24 og roro	97 850 000	72 500 000	22 850 000			95 350 000
2c	Containerareal kai 24-25	11 500 000	500 000	11 000 000			11 500 000
2d	Skur 20, 21 og 22 - Leietakertilpassning	1 500 000	1 500 000				1 500 000
2e	Terminalgata nord	5 500 000	500 000	5 000 000			5 500 000
2f	Brevika Nord - Kryssløsning mot internveg	5 500 000	500 000	5 000 000			5 500 000
2g	TH bygg/Cruiseterminal	55 500 000	500 000	5 000 000	50 000 000		55 500 000
2h	Containerareal kai 24-25 oppgradering	42 500 000		1 000 000	41 500 000		42 500 000
2i	Brevika Nord - Omfatningsmolo	70 250 000			250 000	70 000 000	70 250 000
2j	Brevika VA - Tilkobling nytt VA-nett	5 000 000				5 000 000	5 000 000
2k	Forberedelse utfylling i sjø, Brevika	500 000				500 000	500 000
3	Grøtsund						
3a	Industrihall	23 500 000	1 000 000	22 500 000			23 500 000
3b	Utfylling i sjø	6 000 000		1 000 000	5 000 000		6 000 000
3c	Oppsett plasthaller	8 750 000		8 750 000			8 750 000
3d	Avretting og klargjøring av areal	1 250 000		1 250 000			1 250 000
3e	Drenering rundt kaserne	1 000 000	1 000 000				1 000 000
4	Øvrig utstyr og aksjer						
4a	Kapitalisering Fjuel Tromsø AS	20 535 000	9 000 000				9 000 000
4b	Kapitalisering Fjuel AS	3 000 000	3 000 000				3 000 000
4c	Fornylse bilpark	2 200 000	2 200 000				2 200 000
4d	Erverv bygg/eiendom	10 000 000	10 000 000				10 000 000
4e	Mobil kontrollbu	500 000	500 000				500 000
Sum	SUM INVESTERINGSTILTAK		138 900 000	101 850 000	102 250 000	99 500 000	442 500 000

Tabell 12 - Detaljert oversikt investeringsplan

4.4 Forklaring til investeringstiltakene

1 - Prostneset/Sentrum

a - Havneterminalen, infrastrukturtilpasninger

Tilpasning og montering av teknisk infrastruktur knyttet til restaurantetablering i plan 2 i Havneterminalen. Gjelder tekniske anlegg som vil være en permanent del av terminalbygget.

Tiltak er overført fra 2021.

b - Havneterminalen, leietakertilpasning

Tilpasning av lokaler for leietaker, hovedsakelig knyttet til restaurantetablering i plan 2. Gjelder lettere tilpasning med vegger, gulv og tak.

Tiltak er overført fra 2021.

c - Havneterminalen, tiltaksforbedring

Post for diverse mindre oppgraderinger ut fra den løpende erfaringen som kommer inn via drift. Dette for å sikre høyere attraktivitet, logistikk, fellesarealer samt reduserte driftskostnader.

Tiltak er påbegynt i 2021.

d - Uteservering

Etablering av uteservering på nedre torg. Tiltaket innebærer oppføring av en lettere konstruksjon med skyvetak og vegger som og muliggjør uteservering i en lengere periode av året. Det legges opp med strøm til konstruksjonen, men ikke vann og avløp.

Tiltak er påbegynt i 2021.

Økonomiplan 2022 - 2025

e - Kai 2 – Sikring

Kaia har i dag dårlig bæreevne på grunn av tæring og korrosjon på peler. Det planlegges en midlertidig sikring av kaia fram til en permanent refundamentering eller nybygg foreligger. Tidshorisont på midlertidig sikring er maks 5 år. Konkret planlegges det midlertidig avstivning av eksisterende peler slik at kaia kan brøytes med ATV, benyttes for gangtrafikk og tillegg med mindre båter.

Tiltaket er overført fra 2021.

Økonomiplan 2022 - 2025

f - Indre havn – Sanitærbygg

For å bedre opplevelsen for kunder som anløper Indre havn er det behov for å etablere fasiliteter for wc, dusj, vask med mer. Dette planlegges som et mindre frittstående bygg integrert i eller i direkte tilknytning til flytebryggeanlegget.

g - Indre havn – flytebrygge

Utvidelse av eksisterende flytebryggesystem mot og framfor Kystens hus, samt kobler sammen med nytt sanitærbygg og eventuelt andre fasiliteter framfor Kystens hus. Dette vil øke kapasiteten og attraktiviteten for småbåter i indre havn.

h – Charterbåtbrygge søndre havn

Etablering av flytebrygge med landgang i søndre havn for å kunne flytte eksisterende charterbåter fra indre havn samt tilrettelegge for ytterligere kapasitet. Tiltaket er en avhengighet til tiltak 1g.

i – Kai 7 - Pullere

Flytting av to eller tre pullere på kaifronten av kai 7 for å legge til rette for endret plassering av kystrutene sine skip slik at fortøyningsmønsteret blir bedre og muliggjøre plassering av landstrømsanlegg koordinert med plassering av inntakspunkt på skipene.

j – Flytting påfylling bunkersanlegg

Påfyllingsstasjonen til bunkersanlegget i flytebrygge til hurtigbåter er i dag plassert rett ved landgangen, på landsiden av bygget. Plasseringen medfører at tankbil blir stående uheldig for utkjøringen fra bussterminalen. I tiltaket ligger flytting av påfyllingsstasjonen østover og ned på kai slik at tankbil står på kaisiden på en trygg plass.

k – Anleggsbidrag Prostneset Park

Til forskjønning av arealet omkring Havneterminalen er det satt av Tromsø Havns andel av anleggsbidrag til Prostneset Park.

l – Kai 2 – Ny kai

Renovering Kai 2 er skjøvet frem i tid for å følge byutviklingen som skjer ved sørsjeteen. Tiltak sees i sammenheng med tiltak e.

m – Kai 3 - Renovering

Tilstandskontroll av Kai 3 viser behov for å iverksette tiltak. Dette er lagt inn i investeringsplanen med innslag i 2024.

2 – Breivika

a - Kai 21-23 renovering

Kai 21-23 har i dag svært dårlig fending og kaifronten er preget av omfattende korrosjon og skader. Rehabiliteringen består i rehabilitering av betongen i frontdrager og skjørt, samt utskifte av noen skjørt. Videre utstyres fronten med ny fending og nye ledere.

Tiltaket er overført fra 2021 til 2023.

b – Kai 24 og roro

I tråd med masterplan Breivika og som orientert om til styre tidligere i år legges det opp til en investering for utvidelse av kai 24 og roro. Tiltaket svarer til strategiplanens satsningsområder om å være pådriver for det grønne skiftet og strategiske mål for 2022 som egen sak.

Økonomiplan 2022 - 2025

Tiltaket innebærer forlengelse av kai 24 med ca 85 meter nordover og roro-rampe mellom denne kaiforlengelsen og søndre spisse av kai 25. Det legges opp med vanntilkobling og uttak i kaifront, og trekkerør i kaikonstruksjonen for framtidig etablering av landstrøm. Kaibelysningen forsterkes for å ta høyde for den nye kaikonstruksjonen.

Tiltaket er nærmere beskrevet i vedlegg til denne saken.

c – Containerareal kai 24-25

For å legge til rette for effektiv containerhåndtering og lagring på et område bak kai 25 bør området struktureres med gjerdestruktur og adgangskontrollerte porter. Eksisterende overvannsanlegg forsterkes med flere kummer.

d – Skur 20, 21 og 22 - Leietakertilpasning

Leietakere i skur 20, 21 og 22 flytter ut av byggene i løpet av 2021. Det settes av midler for tilpasning til nye leietakere i byggene.

e – Terminalgata nord

I tråd med Masterplan Breivika skal nordre del av terminalgata ut mot rundkjøring Gimle i større grad fungere som adkomst til Breivika Havn. Dette medfører et behov for oppgradering og bedre definering av vegen opp mot naboeiendommer, innkjøringer osv. Vegene planlegges oppgradert med breddeutvidelse, fortau, gatelys, etc i hht. reguleringsplan for å legge til rette for sikker trafikk til og fra området. Budsjettet tar høyde for prosjektering med tanke på gjennomføring av fysiske tiltak i 2023.

f - Breivika nord – Kryssløsning mot internvei

Prosjektering av veg og kryssløsning fra den etablert internvei i Breivika Nord og kobles mot ny fylkesveg som etableres av Statens vegvesen. Tiltaket er en forpliktelse i hht. inngått utbyggingsavtale med Tromsø Kommune. Legger opp til gjennomføring i 2023 sammen med SVV sitt vegprosjekt.

g – TH Bygg / Cruiseterminal

Utredning knyttet til etablering av nytt bygg for Tromsø Havn i Breivika. Bygget skal legge til rette for en samlokalisering av TH og tilpasses alle TH sine behov. Det skal videre utredes hvordan bygget også kan fungere som Cruiseterminal i Breivika.

h – Containerareal kai 24-25 oppgradering

Tiltaket innebærer etablering av fast dekke samt oppgradering av områdebelysningen.

i – Breivika Nord – Omfatningsmolo

Utredning, prosjektering og søknadsprosess knyttet til etablering av omfatningsmolo mellom den etablerte fyllingen ved Posten og Tromsøterminalen. Tiltaket muliggjør mottak av sprengsteinsmasser når de måtte være tilgjengelig fra for eksempel større infrastrukturprosjekter, veg, utdyping i farled osv.

j – Breivika VA -Tilkobling nytt VA-nett

Tromsø kommune VA jobber med etablering av nytt hovednett for vann og avløp gjennom Breivika. Dette vil medføre krav om utbedring av stikkledninger og etablering av pumpestasjoner til trykkavløp.

Økonomiplan 2022 - 2025

k – Forberedelse utfylling i sjø

Det er avsatt kostnader for planlegging av utfylling i sjø i Breivika for å videre skape en sammenhengende sjølinje.

3 – Grøtsund

a - Industrihall

Utredning og prosjektering av ny industrihall på Grøtsund. Hallen er tenkt som en enkel industrihall for utleie i forbindelse med prosjekter på området. Tiltaket er et ledd i realisering av masterplan Grøtsund og å legge til rette for økt bruk av området.

Tiltaket er overført fra 2021.

b – Utfylling sjø

Tiltaket innebærer utfylling av masser i sjø vest for eksisterende kai for å utvide landarealet både på land og på sjø.

c – Oppsett plasthaller

Oppsett av plasthaller som gir maritim næring adgang til enkle lokaler under tak for tilstøtende aktivitet.

d – Avretting og klargjøring av areal

Gjelder planering og klargjøring av areal for å gi adgang til egnede utearealer i tilknytning til kaserne og lagerhall.

e – Drenering rundt kaserne

Dreneringen på kaserna på Grøtsund er fra byggeår og har noen mangler og redusert kapasitet som ved flere tilfeller har medført oversvømmelser i kjeller. Det settes av midler for å utbedre de mest kritiske manglene.

4 – Øvrig

a – Kapitalisering Fjuel Tromsø AS

Det er satt av midler i kommende budsjettperiode for kapitalisering av landsstrømsselskapet Fjuel Tromsø AS til utbygging av landsstrømsanlegg for skip. Tiltaket kommenteres nærmere i vedlegg til denne sak.

b – Kapitalisering Fjuel AS

Tiltaket gjelder kapitalisering av Fjuel AS som overliggende selskap til Fjuel Tromsø AS.

Tiltaket kommenteres nærmere i vedlegg til denne sak.

c – Fornyelse bilpark

Erverv av en ny bil for driftspersonellet på avdeling Eiendom for å forenkle driften og unngå unødig bruk av private biler i det daglige.

d – Erverv av bygg/eiendom

Det vil i 2022 være behov for erverv av strategisk nytt areal for å sikre videre utvikling av havnedistriktet.

e – Mobil kontrollbu

Med økt mengde anløp av utenlandske fartøy til offentlige kaier vil det i 2022 være nødvendig å legge til rette fasiliteter for andre etater.

Økonomiplan 2022 - 2025

4.5 Endring i arbeidskapital

Planperioden er tung investeringsmessig og Tromsø Havn må benytte fond av tidligere opparbeidede midler for å finansiere løftet.

ENDRING I ARBEIDSKAPITAL

Tall i tusen

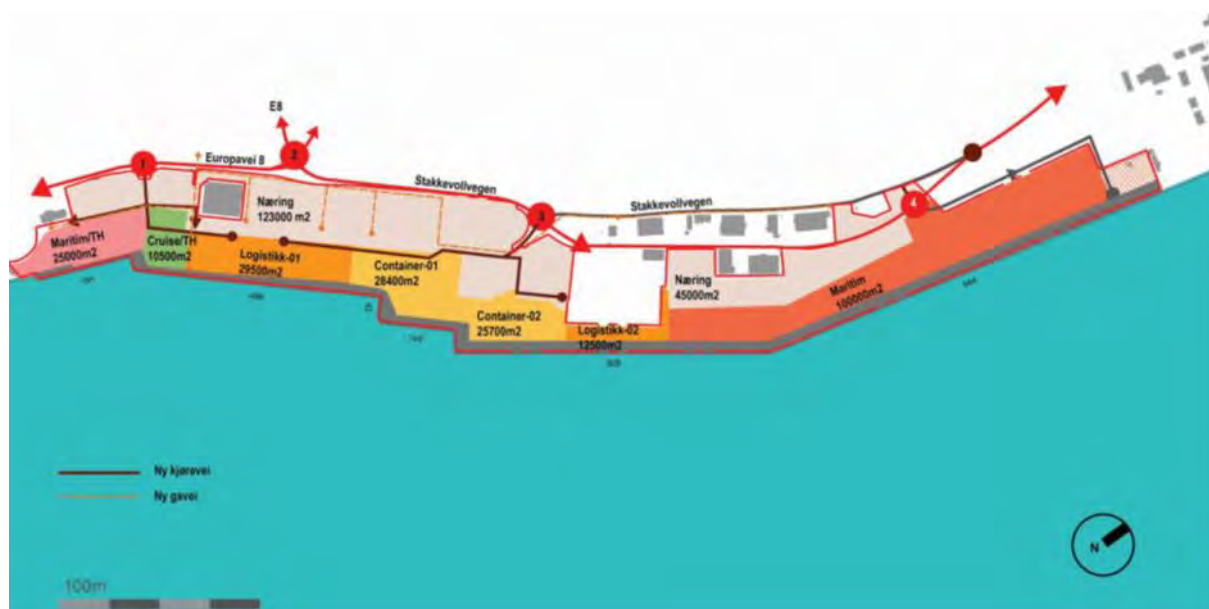
Drift- og investeringsregnskap	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anskaffelse av midler:						
Inntekter driftsdel	105 719	122 416	138 649	145 874	151 858	158 366
Inntekter investeringsdel	35 579	12 535				
Innbet. Ved eksterne finanstransaksjoner	1 463	450	1 100	375	375	375
Sum anskaffelse av midler	142 761	135 401	139 749	146 249	152 233	158 741
Anvendelse av midler:						
Utgifter driftsdel	58 263	76 256	79 490	82 272	85 152	88 132
Utgifter investeringsdel	43 746	84 035	138 900	101 850	102 250	99 500
Utbet. Ved eksterne finanstransaksjoner	53 085	42 397	47 266	48 150	50 531	53 860
Sum anvendelse av midler	155 094	202 689	265 656	232 272	237 933	241 492
Anskaffelse - anvendelse av midler	-12 333	-67 288	-125 907	-86 023	-85 700	-82 750
Endring i ubrukte lånemidler	0	50 000	84 500	57 850	91 750	70 000
Endring i arbeidskapital	-12 333	-17 288	-41 407	-28 173	6 050	-12 750
Sum arbeidskapital	111 091	93 803	52 396	24 223	30 273	17 523

Tabell 13 - Utvikling arbeidskapital

2b - Kai 24 og roro – Breivika

Innledning

Saken gjelder tiltak som kommer til utførelse i 2022 og utgjør et viktig første steg i realisering av masterplan for Breivika vedtatt i havnestyret sak 19/21 - 25.06.21



Bakgrunn

Tromsø Havn vedtok i 2019 en ny strategi frem mot 2032, der et av hovedmålene er å være en pådriver for den grønne maritime skiftet.

Det er kjent at en effektiv tilrettelegging av godshåndtering i havnene, blant annet for containere, bidrar til lavere utslipp, godsoverføring fra veg til sjø og ikke minst økonomiske effektivitets-gevinster i logistikk-kjeden. Både i Europa, gjennom EU's «Green deal» og i Norge blant annet gjennom «klimatekforliket» og nasjonal transportplan er det fokusert på nettopp transportsektorens ansvar for å ta ned sektorens utslipp i henhold til Parisavtalen.

Tromsø Havn er i en fase hvor det av ulike grunner er viktig å fokusere på en framtidsrettet og effektiv utvikling av Breivika havneområde. Området benyttes i dag til en rekke ulike havneaktiviteter og er avgjørende for vare- og godstransportene inn og ut av Tromsø regionen og landsdelen.

Masterplan Breivika trekker opp klare målsetninger for utviklingen av Breivika. Som orientert om i sak 19/21 er stykkogods- og containerkonseptet for Breivika nå viktig å ta tak i. Det er flere grunner til dette:

1. Etablering av ny adkomst til E8 v/rundkjøringen med Gimle og etableringa av Posten/Bring sin nye terminal har utfordret adkomstsystemene og den interne logistikken til havneområdet.
2. De ventede avklaringene rundt «bypakke» vil i nær framtid bidra til en realisering av ny fylkesvei videre nordover.
3. Utviklingen gir en større fleksibilitet og sidevirkninger som setter Tromsø Havn i stand til å gjennomføre andre tiltak som for eksempel renovering av kaier uten at kapasiteten svekkes,

ta imot rutegående trafikk og ikke minst starte arbeidet med å utvikle et framtidsrettet cruise konsept.

Det er i dag klare effektivitetstap som følge av lite spesialisert bruk av de ulike kaiene. Spesielt knyttet til avbrutte last-/losseoperasjoner og flytting av skip for å kunne ivareta behov for rutegående transport. I tillegg til en uoversiktlig og lite strømlinjeformet logistikkoperasjon på land.

Oppstart av Nord-Norgelinjen for containertransport

Innen mai 2022 planlegges oppstart av Nord-Norge-linjen mellom Bodø og Tromsø, med 3 ukentlige anløp til Tromsø. Nord-Norgelinjen forventer å flytte 13 – 15 000 containere fra veg til sjø for strekningen Tromsø-Bodø. Dagens Breivika er ikke egnet for å ta imot denne trafikken ettersom det ikke er tilstrekkelig plass ved Kai 20 og roro til å håndtere containerlogistikken på en tilfredsstillende måte.

Løsningen

Kai 24 og 25 med bak areal er best egnet for container- og stykkgodstrafikk, men grunnet i kapasitetsutfordringer er mye av denne aktiviteten i dag også tilknyttet de fleste kaiene i Breivika. Dette utfordres særlig i cruisesesong, noe som fører til en lavere effektivitet i havnen.



Bilde: Oversiktsfoto over Breivika

Tromsø Havn opplever økende maritim aktivitet i Breivika gjennom:

- Økt godstransport over kai som følge av økt fokus på å flytte gods fra veg til sjø
- Sterk økning i cruisetrafikk de siste årene (frem til COVID-19) knyttet til snuavn og explorer
- Økt kapasitet ved nytt fryselager i Breivika tiltrekker større andel av fiskeflåten til den offentlige havnen. Dette gjelder også til service og vedlikehold som krever økt liggetid ved kai.
- UiT og Regjeringens satsing på nordområdeforskning medfører økt aktivitet fra forsknings- og ekspedisjonsfartøy

Samtidig er kaiene og logistikk-arealene i området preget av:

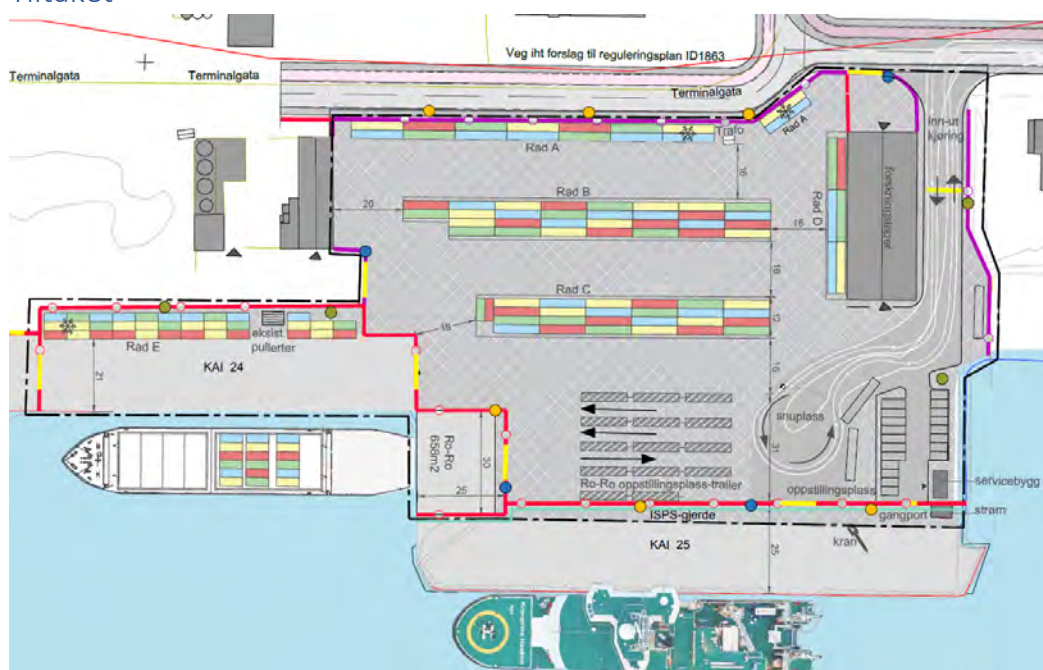
1. Ineffektiv logistikk til/fra havneområdet, samt internt på havneområdet pga. områdets utforming. (Før ny adkomst v/Gimle)
2. Manglende kai kapasitet som medfører ineffektiv skipslogistikk og behov for flytting av fartøy som ligger til kai
3. Mangel på tilgjengelig bakareal for effektiv stykkgoods- og container håndtering i tilknytning til eksisterende ro-ro-rampe

For å løse de overordnede effektivitetsutfordringene har havnestyret vedtatt en masterplan for Breivika som trekker fram den ønskede overordnede utviklingen. Målet er mer effektiv logistikk og bruk av haven.



Inndelingen tar utgangspunkt i at det offentlige havneområdet nå har to hovedadkomster (se rød sirkel 1 og 3 i **Feil! Fant ikke referansebildet.**) med den nye E8-tilknytningen ved Gimle (rød sirkel nr 3 i **Feil! Fant ikke referansebildet.**). Det røde rektangelet viser plassering av utvidelsen av Kai 24 m/ro-ro.

Tiltaket



Prosjektet omfatter investeringer i havneinfrastruktur, det vil si utvidelse av kai 24 for godshåndtering og ro-ro rampe i tilknytning til et stort bakareal. Prosjektet har en tidslinje på ca 1 år etter oppstart som tilsier en tentativ ferdigstillelse årsskiftet 22/23.

Området legger opp til en kapasitet for å dekke de nærmeste ti årene med normal omløpshastighet på containere og godt innenfor de mengdene lagt til grunn i de økonomiske beregningene. Videre er det lagt opp til at området kan kobles nordover i tråd med masterplanen ved behov.

Marked

I en utredning fra Rambøll AS i 2018 «**Intermodal godstransport Oslo – Tromsø, markedsbearbeiding**», slås det fast at det er et betydelig potensial for å overføre gods fra vei til sjø og bane fra Oslo til Tromsø om korridoren er pålitelig og konkurransedyktig på tid og pris. Utredningen bekrefter et potensiale på minimum 50 000 containere årlig.

Transportutvikling AS understøtter dette i sine analyser fra 2016 og fremover, knyttet til godstransport i vår region.

Godsstrømmen med bil til og fra våre områder i Breivika utgjør i dag 15 000 containere årlig. Halvparten av dette antas å være potensiale for sjøtransport som et forsiktig anslag.

Effekter

For å vurdere prosjektet har effektivitetsgevinstene blitt beregnet for logistikk-kjeden i tråd med Kystverkets verktøy knyttet til godsoverføring fra vei til sjø.

Beregninger av eksisterende og forventet trafikkgrunnlag i fremtiden er det estimert totalt 23,4 mill. NOK/år, fordelt på:

Effekt	Besparelse MNOK/år
Forhaling av skip	15,8
Effektivitet Tromsø Havn	2,6
Tidskostnader Container	2,7
Redusert liggetid fartøy	1
Redusert tidskostnader kjøretøy	1,4

Klima- og miljøgevinster

Miljøbesparelsene ved gjennomføring av tiltaket er estimert til totalt 7,5 mill. NOK/år, basert på beregninger ved eksisterende og forventet fremtidig trafikk ved havneavsnittet. Miljøgevinstene knytter seg i hovedsak til redusert forbruk av drivstoff til skip og kjøretøy og dertil redusert utslipp.

Reduksjon av CO2 er beregnet til ca 22 000 tonn og fjerner ca 8 000 – 9000 trailere fra vei årlig.

Godsoverføring

Prosjektet vil gjennom økt effektivitet for godslogistikk i Breivika Havn bidra til å redusere kostnadene for logistikk-kjeden. Dette vil bidra til å styrke konkurransekraften til sjøtransport. Basert på forventet utvikling for godsoverføring har vi estimert fremtidig volum til å være ca. 18 000 containere årlig, fra og med År 3. Med utgangspunktet i Kystverket sin kalkulator for overføring av gods fra vei til sjø, gir tiltaket en beregnet samfunnsmessig effekt estimert til 59,8 mill. NOK/år fra År 3.

Økonomi

Forutsetninger for den økonomiske analysen er gjengitt i tabellen under.

Forutsetning	Sats
Risikofri rente	3%
Markedsavkastning	6%
Markedsrisiko	1,5
Avkastningskrav	7,5 %
Investering	97.850.000
Volum over kai	17 584

Finansiering

Tiltaket er tenkt lånefinansiert over en 40 års horisont. Analysen legger til grunn en rente på 3% i hele perioden. Byggelånsrenter er belastet prosjektet, og ingen avdragsfrihet er lagt inn.

Kontantstrømsanalyse

Volum

Økonomisk legges det til grunn et volum over kai som er å forvente av fremtidig varestrøm basert tilbakemelding fra markedet. Fra og med år 2 er det lagt til grunn en 10% vekst i påfølgende 4 år, deretter 2 % vekst til år 10.

Nåverdi og tilbakebetaling

Tiltakets internrente er på 7,84 % med en nåverdi på 7,1 millioner. Det er beregnet et beskjedent terminalledd med kun 20% av kontantstrømmen i år 31.

Nominell tilbakebetalingstid er 13 år.

Risiko

Enterprise

Investeringstiltaket er kostnadsberegnet basert på erfaringstall og estimater med bransjenormale usikkerhetsposter. Tiltaket er ikke ferdig prosjektert følgelig foreligger det usikkerhet knyttet til investeringssummen både kvalitetsmessig og konkurransemessig.

Volum

Volum er risikoen i dette utviklingstiltaket. Det må arbeides aktivt for rutegående sjøtransport spesielt knyttet til containere.

Det er som nevnt identifisert et potensial på opp mot 50 000 containere. Det er anslått at av disse trafikkerer om lag 18 000 allerede Breivika gjennom terminaler som i dag finnes i nærheten. Det er nærliggende å anta at deler av dette volumet er mulig å overføre til sjø.

De fleste samlastere som Posten/Bring, Asko, Postnord og vareeiere som Norgesgruppen, Coop, for å nevne noen, etterlyser regulære, konkurransedyktige og miljøvennlige alternativer til biltransport.

I høst vil Cargonet starte et 4. tog på Nordlandsbanen og har dermed 4 daglige avganger fra Oslo til Bodø t/r framover. Dette bedrer kapasiteten for gods på banen og ikke minst fleksibiliteten til en sjørute mhp overføring til sjø og koordinerte logistikkoperasjoner.

Utfordringen blir å få disse til å bruke sjøtransport, men uten tilrettelegging for miljøvennlig og effektiv sjøtransport, er det lite trolig at moderne rederier vil tilby en slik tjeneste.

Effektiv drift

Det er ikke tatt stilling til driftsmodell i analysen, men kostnadsbildet i analysen tar høyde for nødvendig håndtering på kai. Forretningsmodellen må til enhver tid vurderes ut fra det behovet markedet har og det volum som flyter over kai med sikte på å sikre så høyt volum og så effektiv drift som mulig.

Konklusjon

Tiltaket er økonomisk lønnsomt for Tromsø Havn med et robust avkastningskrav under de forutsetninger som er lagt til grunn for analysen.

Forretningsbetingelser er lagt på et konkurransedyktig nivå i analysen, og bør derfor legges til rette for en volumvekst og godsoverføring fra vei til sjø.

Oppsummert:

- Bidrar til det grønne skiftet
- Effektivitetsgevinster i logistikk-kjeden
- Oppgradering av infrastruktur og muligheter for ny terminalstruktur og funksjoner i tråd med masterplan

4a - Kapitalisering av Fjuel Tromsø AS

Det vises til orientering av daglig leder i Fjuel Tromsø AS den 30 november 2021, samt følgende styresaker med tilhørende vedtak;

Sak	Vedtak
11/20 – Etableringen av Arctic Energy Port AS	- Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn etablerer aksjeselskap sammen med Troms Kraft AS. - Selskapet blir ved oppstart finansiert ved at havna legger inn et tinginnskudd tilsvarende verdien av landstrømsanlegget som er etablert på Kai 3. - Styrets leder og Havnedirektør gis fullmakt til å ferdigstille aksjonæravtalen, vedtektene, stiftelsesdokumentet og fullføre etableringen av Arctic Energy Port Tromsø AS.
18/20 – Etableringen av Arctic Energy Port AS	1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn etablerer aksjeselskap sammen med Troms Kraft AS. 2. Selskapet blir ved oppstart finansiert ved at havna legger inn et tinginnskudd tilsvarende verdien av landstrømsanlegget som er etablert på Kai 3. 3. Styrets leder og Havnedirektør gis fullmakt til å ferdigstille aksjonæravtalen, øvrige stiftelsesdokumenter og fullføre etableringen av Arctic Energy Port Tromsø AS. 4. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet.
59/20 – Etableringen av Arctic Energy Port AS	- Havnedirektøren får fullmakt til å selge ovennevnte anlegg - Havnedirektøren får fullmakt til å slutføre forhandlingene med FjuEL

Som redegjort for, har det å etablere landstrømsanlegg vært mer tidkrevende og komplekst enn forventet. Særlig krevende har det vært å få skipene til å koble seg på anleggene som allerede er etablert og med det sikre selskapet en kontantstrøm.

Administrasjonen er trygg på at satsningen er riktig og at man må etablere flere anlegg på våre kaier i årene som kommer. Foreløpig er det mulig å få betydelig økonomisk støtte fra Enova og dette er en mulighet som man ikke bør la gå fra seg. Selskapet har søkt om og fått økonomisk støtte til anlegg på kai 7 og både lav- og høyspentanlegg på kai 8. Når disse anleggene er etablert, vil Tromsø Havn lettere kunne styre trafikken slik at de minst forurensende skipene kan legges i byen, mens øvrig trafikk kan legges til lengre nord. Også her skal det på sikt etableres anlegg.

For å realisere anleggene på kai 7 og 8, og mens vi venter på at skipene bygges om til å ta landstrøm, har selskapet kapitalbehov ut over den egenkapitalen som man allerede har skutt inn (ca. 10,5 MNOK).

Kapitalbehovet fra Tromsø Havn sin side kr. 9 MNOK. Troms Kraft vil gå inn med ca. tilsvarende beløp iht. sin eierbrøk (51%).

Kontantstrømmen for Q3 og Q4 i 2022 er negativ på grunn av at investeringstilskuddet fra Enova betales ut etterskuddsvis. Troms Kraft har derfor stilt en trekkfasilitet for selskapet til rådighet. Selskapet har i perioden en investeringsportefølje på til sammen 58 MNOK og mottatt investeringsstøtte på 28 MNOK.

Etter kapitalforhøyningen forventer vi at selskapet skal være selvfinansierende.

Fjuel Tromsø AS har vært et meget viktig tiltak for å få fortgang i og profesjonalisering av landstrømssatsningen i Tromsø. Satsningen er forankret i våre strategiske mål og handlingsplan, jfr. det grønne maritime skiftet.

Ut over at man er med på å bygge et spennende og fremtidsrettet selskap, vil Tromsø Havn gjennom en driftsavtale med selskapet, ha inntekter på ulike tjenester.

4b - Kapitalisering av Fjuel AS

I tillegg til å kapitalisere ovennevnte selskap planlegger Tromsø Havn å være med på utviklingen av et landsstrømselskap, Fjuel AS, i samarbeid med foreløpig Troms Kraft og Bodø Energi. Selskapet skal sikre at man klarer å ta en nasjonal posisjon når det gjelder utvikling av fagmiljø innenfor:

- Dataløsning
- Kraftavtaler
- Forvaltning- og driftsavtaler
- Landstrømkompetanse

Det er på nåværende tidspunkt vanskelig å tallfeste investeringskostnaden, men administrasjonen har avsatt til grunn en investering på inntil 3 MNOK.

**HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I
TROMSØ HAVNESTYRE DEN 28.10.2021**

Saksbehandler: Harriet Willassen
Arkivsaksnr.: 21/245

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
43/21 Tromsø Havnestyre

Møtedato
28.10.2021

Havnedirektøren orienterer om følgende saker:

1. Masterplan Grøtsund
2. Utviklingsmuligheter i sentrum

Innstilling:

Havnestyret tar følgende saker til orientering:

1. Masterplan Grøtsund
2. Utviklingsmuligheter i sentrum

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør