TROMSØ HAVN

Møteinnkalling

Utvalg:	Havnestyret
Dato:	25.01.2024 kl. 12:00
Sted:	Møterom Barentshavet

Melding om forfall og spørsmål om habilitetsvurdering sendes inn til adm@tromso.havn.no.

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Saksliste

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

Saker til behandling

1/24	24/00115-3	**Konsekvenser ved overføring av verdier fra Tromsø Havn til Tromsø kommune i perioden 2024 - 2027**
2/24	24/01267-1	**Oppnevnelse av stedfortreder for Havnedirektør**

Orienteringer

1. Status Grøtsund Industripark

19.01.2023

Jarle Heitmann
Styreleder

Godkjenning av protokoll

Møteprotokoll fra 15.12.2023 godkjennes.

Møteprotokoll fra 28.12.2023 godkjennes.

Vedlegg:
Møteprotokoll fra 15.12.2023

Møteprotokoll fra 28.12.2023

TROMSØ HAVN

Møteprotokoll

Havnestyret

Dato:	15.12.2023 kl. 16:00-19:00
Sted:	Samuel Arnesens gate 5, møterom Kveita
Til stede:	Jarle Heitmann, May-Britt Ellingsen, Synnøve Søndergaard, Grete Ovanger, Tor Arne Morskogen, Barbara Vögele, Kristian Tobiassen
Møtende varamedlemmer:	
Forfall	
Fra administrasjonen:	Havnedirektør Jørn-Even Hanssen
Sekretær:	Guri Homb Hansen

Saksliste

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

Saker til behandling

40/23	23/19463-1	**Ringvirkningsanalyse for 2022 - Tromsø Havn**	3
41/23	23/19504-1	**Tromsø Havns ansvar og arbeid med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (Åpenhetsloven)**	3
42/23	23/20063-1	**Møtedatoer 2024**	4

Orienteringer

- Organisasjonsstruktur Tromsø Havn
- Orientering økonomi

Godkjenning av innkalling og saksliste
Innkallingen ble godkjent.

Havnestyret besluttet å gjenåpne sak 37/23 fra Havnestyremøte 30.11.2023.
Sakslisten ble godkjent med denne endringen.

Godkjenning av protokoll
Protokoll ble godkjent.

Saker til behandling

37/23 Økonomi- og handlingsplan 2024-2027. Orientering om hendelser i etterkant av havnestyrets behandling.

Havnestyret gjenopptok sak 37/23 som ble behandlet i Havnestyret 30.11.2023.

Havnestyret drøftet hendelser og dialog med kommunedirektøren i etterkant av styremøtet 30.11.2023 og havnestyrets behandling av sak 37/23.

Havnestyrets forslag til vedtak i fem punkter:
1: Spørsmål om overføring basert på regnskapsåret for 2023 vil tas opp ved regnskapsavslutning.

2: Tromsø Havn KF foretar en ekstraordinær nedbetaling på 14,82 mill kr i 2023. Dette er tilsvarende kommunestyrets anmodning basert på eierskapsmeldingen.

3: Havnestyret vil påpeke den årlige kostnaden knyttet til driften av Prostneset. Denne belaster i sum Tromsø Havn sin økonomi med 11,4 millioner kroner. Basert på kommunestyrets forutsetning og vedtak (sak 130/01) er dette en overføring fra Tromsø Havn KF til Tromsø Kommune.

4: Havnestyret legger til grunn at formuleringer om Tromsø Havn KF i fremtidige eierskapsmeldinger skal skje i samråd med havnestyret.

5: Dette er å betrakte som et ekstraordinært bidrag fra Tromsø Havn til kommunen i 2023. Dette danner således ikke presedens.

Det var ingen andre forslag til vedtak.

Møtebehandling: Enstemmig vedtatt.

40/23 Ringvirkningsanalyse for 2022 - Tromsø Havn

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	15.12.2023	40/23

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

Havnestyret tar ringvirkningsanalysen for Tromsø Havn basert på tall for 2022 til orientering.

Møtebehandling i Havnestyret 15.12.2023:

Møtebehandling

Ringvirkningsanalysen ble tatt til orientering.

Havnestyrets vedtak

Havnestyret tar ringvirkningsanalysen for Tromsø Havn basert på tall for 2022 til orientering.

41/23 Tromsø Havns ansvar og arbeid med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (Åpenhetsloven)

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	15.12.2023	41/23

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

1. Havnestyret erkjenner sitt ansvar for å sikre at virksomheten forebygger risiko for brudd og håndterer faktiske brudd på menneskerettighetene i egen virksomhet og i leverandørkjeden.
2. Havnestyret ber administrasjonen gjennomføre aktsomhetsvurderinger i henhold til Åpenhetslovens krav og OECD's veileder, og redegjøre for funnene innen juni 2024
3. Havnestyret tar «Tromsø Havns interne retningslinjer for arbeidet med etisk handel» til etterretning.

Møtebehandling i Havnestyret 15.12.2023:

Møtebehandling

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt,

Havnestyrets vedtak

1. Havnestyret erkjenner sitt ansvar for å sikre at virksomheten forebygger risiko for brudd og håndterer faktiske brudd på menneskerettighetene i egen virksomhet og i leverandørkjeden.
2. Havnestyret ber administrasjonen gjennomføre aktsomhetsvurderinger i henhold til Åpenhetslovens krav og OECD's veileder, og redegjøre for funnene innen juni 2024
3. Havnestyret tar «Tromsø Havns interne retningslinjer for arbeidet med etisk handel» til etterretning.

42/23 Møtedatoer 2024

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	15.12.2023	42/23

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

Møtedatoer for Tromsø Havnestyre 2024:

1. Torsdag 25.01.2024
2. Torsdag 29.02.2024
3. Fredag 22.03.2024 kl. 09:00-12:00
4. Torsdag 25.04.2024
5. Torsdag 30.05.2024
6. Torsdag 27.06.2024
7. Torsdag 29.08.2024
8. Torsdag 26.09.2024
9. Torsdag 31.10.2024
10. Torsdag 28.11.2024
11. Torsdag 19.12.2024 kl. 16:30

Møtestart kl. 12:00

Møtebehandling i Havnestyret 15.12.2023:

Møtebehandling

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Havnestyrets vedtak

12. Torsdag 25.01.2024
13. Torsdag 29.02.2024
14. Fredag 22.03.2024 kl. 09:00-12:00
15. Torsdag 25.04.2024
16. Torsdag 30.05.2024
17. Torsdag 27.06.2024
18. Torsdag 29.08.2024
19. Torsdag 26.09.2024

20. Torsdag 31.10.2024
21. Torsdag 28.11.2024
22. Torsdag 19.12.2024 kl. 16:30

Møtestart kl. 12:00

Orienteringer
Havnedirektøren orienterte om følgende saker

- Organisasjonsstruktur Tromsø Havn
  Forslag til endringer, med virkning fra 1.1.2024.
- Økonomi

Tromsø, 15.12.2023

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	Tor Arne Morskogen Styremedlem
Barbara Vögele Styremedlem	Grete Ovanger Styremedlem	Synnøve Søndergaard Styremedlem
Kristian Tobiassen Styremedlem		

TROMSØ HAVN

Møteprotokoll

Havnestyret

Dato:	28.12.2023 kl. 12:00-13:00
Sted:	Teams
Til stede:	Jarle Heitmann, May-Britt Ellingsen, Tor Arne Morskogen, Barbara Vögele, Grete Ovanger, Synnøve Søndergaard, Kristian Tobiassen
Møtende varamedlemmer:	
Forfall	
Fra administrasjonen:	Havnedirektør Jørn-Even Hanssen
Sekretær:	

Saksliste

Godkjenning av innkalling og saksliste

Saker til behandling

43/23	24/00115-1	**Klargjøring av Havnestyrets vedtak av 15 desember 2023**	2

Godkjenning av innkalling og saksliste
Godkjent

Saker til behandling

43/23 Klargjøring av Havnestyrets vedtak av 15 desember 2023

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	28.12.2023	43/23

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

1) Havnestyret gjør kommunestyret oppmerksom på at beslutning i sak 161/23 er fattet på feil grunnlag. Havnestyret har ikke vedtatt noen overføring til kommunen, men vedtatt å gjøre en ekstraordinær nedbetaling på egen gjeld.
2) En evt. direkte overføring fra Tromsø Havn KF til Tromsø kommune kan først tas opp til behandling når havnestyret har vurdert utbyttegrunnlaget og deretter eventuelt fattet vedtak om utbytte.
3) Tromsø Havn betaler inntil MNOK 14,82 på lånet man har til Tromsø Kommune datert 14.11.22, jfr. vedlagte låneavtale.

Møtebehandling i Havnestyret 28.12.2023:

Møtebehandling

Følgende vedtak ble enstemmig vedtatt av Havnestyret:
Med bakgrunn i at kommunestyret ikke ble tilstrekkelig informert om innholdet i havnestyrets vedtak den 15. desember, jfr. Kommunestyrets sak 161/23, oversender Havnestyret følgende vedtak til kommunestyret for orientering:

1. Spørsmål om overføring basert på regnskapsåret 2023, blir på ordinær måte behandlet ved regnskapsavslutning for 2023.
2. Tromsø Havn betaler inntil kr. 14,82 millioner på gjeld man har til Tromsø Kommune, jfr. Vedlagte avtale.
3. Havnestyret vil påpeke at havna allerede overfører betydelige verdier til Tromsø kommune gjennom å belaste egen økonomi for underskuddet Prostneset Havneterminal, inklusive bussterminalen, påfører Tromsø Havn KF. Dette er ikke iht. forutsetningen når bygging av terminalen ble besluttet av kommunestyre, jfr. Sak 130/01. Eget notat angående dette ettersendes til kommunestyret i etterkant av Havnestyremøte 25. januar 2024.
4. Havnestyret legger til grunn at formuleringer om Tromsø Havn KF i fremtidige eierskapsmeldinger skal skje i samråd med Havnestyret.
5. En ny havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2020. Vedlagte utredning fra advokatfirma Østgård oversendes kommunestyret for orientering slik at man er klar over hvilket lovverk havnestyret er underlagt, blant annet når det gjelder spørsmål om

overføring av verdier fra havna til kommunen. Det vises her særlig til dette med prosessuelle forhold som fremkommer av utredningens s. 15.

Havnestyrets vedtak

Med bakgrunn i at kommunestyret ikke ble tilstrekkelig informert om innholdet i havnestyrets vedtak den 15. desember, jfr. Kommunestyrets sak 161/23, oversender Havnestyret følgende vedtak til kommunestyret for orientering:

1. Spørsmål om overføring basert på regnskapsåret 2023, blir på ordinær måte behandlet ved regnskapsavslutning for 2023.
2. Tromsø Havn betaler inntil kr. 14,82 millioner på gjeld man har til Tromsø Kommune, jfr. Vedlagte avtale.
3. Havnestyret vil påpeke at havna allerede overfører betydelige verdier til Tromsø kommune gjennom å belaste egen økonomi for underskuddet Prostneset Havneterminal, inklusive bussterminalen, påfører Tromsø Havn KF. Dette er ikke iht. forutsetningen når bygging av terminalen ble besluttet av kommunestyre, jfr. Sak 130/01. Eget notat angående dette ettersendes til kommunestyret i etterkant av Havnestyremøte 25. januar 2024.
4. Havnestyret legger til grunn at formuleringer om Tromsø Havn KF i fremtidige eierskapsmeldinger skal skje i samråd med Havnestyret.
5. En ny havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2020. Vedlagte utredning fra advokatfirma Østgård oversendes kommunestyret for orientering slik at man er klar over hvilket lovverk havnestyret er underlagt, blant annet når det gjelder spørsmål om overføring av verdier fra havna til kommunen. Det vises her særlig til dette med prosessuelle forhold som fremkommer av utredningens s. 15.

Tromsø, 28.12.2023

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	Tor Arne Morskogen Styremedlem
Barbara Vögele Styremedlem	Grete Ovanger Styremedlem	Synnøve Søndergaard Styremedlem
Kristian Tobiassen Styremedlem		

AVTALE OM LÅN

Følgende låneavtale om lån ("Låneavtalen") av 14. nov. 2022 er inngått mellom:

(1) Tromsø Kommune, org.nr. 940 101 808 (heretter kalt "Långiveren")

(2) Tromsø Havn KF, 971 035 714 (heretter kalt "Låntakeren").

Långiveren og Låntakeren i felleskap blir heretter referert til som "Partene".

1 BAKGRUNN OG OPPGJØR

a) Tromsø kommunestyre har vedtatt at kommunekassen skal trekke opp årets låneopptak på 84,5 millioner kroner til Tromsø havn KF, og gi det som et utlån til foretaket. Tromsø Havn KF er et kommunalt foretak som er 100 % eid av Tromsø kommune.

b) Avtalen inngås med det formål å finansiere kapitaltilførsel til Tromsø Havn KF.

2 LÅNEBELØP

a) Långiveren vil yte Låntakeren et lån på NOK 84 500 000,00 på de betingelser som er fastsatt i denne Låneavtalen.

b) Låntakeren har ikke rett til å låne allerede nedbetalte beløp av hovedstolen på nytt.

3 TILBAKEBETALING OG FØRTIDIG TILBAKEBETALING

a) Lånet har en løpetid på 10 år og forfaller til betaling og skal tilbakebetales i sin helhet den 09.11.2032 (forfallstidspunktet).

b) Låntaker står fritt til å tilbakebetale lånet (helt eller delvis) før forfallstidspunktet.

4 RENTER OG OMKOSTNINGER

a) Det beregnes renter i henhold til underliggende gjeldsavtale.

b) Långiver vil fakturere låntakere i tråd med underliggende gjeldsavtale. Dersom forfallsdagen for renter ikke faller på en virkedag, skal forfallsdagen fremskyndes til nærmeste virkedag.

c) Renten beregnes ut fra virkelig antall dager etter kalenderen over 365 dager fra og med dagen for forrige termin for lånet fram til, men ikke dagen for oppgjør.

d) Ved forsinket betaling etter denne Låneavtalen påløper lovbestemt forsinkelsesrente.

5 DIVERSE

a) Låntakeren skal ikke stille noen form for sikkerhet for forpliktelser under Låneavtalen, eller inngå avtaler eller ordninger med lignende effekt.

b) Verken Långiver eller Låntaker kan overdra sine rettigheter eller forpliktelser under denne Låneavtalen.

Denne Låneavtale er utferdighet i to — 2 — eksemplarer hvorav partene beholder hver sitt.

Tromsø, den 14. november 2022

For Långiveren	For Låntakeren:
Tromsø kommune	Tromsø havn KF

TROMSØ KOMMUNE KOMMUNEDIREKTØR

NOTAT

østgård
ADVOKATFIRMA

Tromsø Havn KF v/ havnedirektør Jørn-Even Hanssen pr epost

Tromsø, den 7. desember 2023

NY HAVNE- OG FARVANNSLOV AV 21. JUNI 2019 NR. 70 – BETYDNINGEN FOR HAVNEKASSEN OG DENNES FORVALTNING HVA GJELDER *UTBYTTE FRA/UTDELING FRA HAVNEKASSEN*

Innledning

Jeg viser til Deres bestilling med prosjektnr. 23-11-2075 om utbyttereglene i havne- og farvannsloven § 32 tredje ledd.

Advokatfirmaet Østgård DA har foretatt en vurdering av den nye havne- og farvannslovens betydning for havnekassen og forvaltningen av denne med særlig sikte på spørsmålet om å *ta utbytte, typisk i form av utdeling av havnekassen*. Med den nye loven menes loven av 21. juni 2019, som er den någjeldende.

Med *havnekassen* menes havnens samlede kapital, hva enten den består av likvider, fast eiendom, løsøre, verdipapirer, opsjoner, immaterielle rettigheter eller annet som har en formuesverdi. Havne*kapital* er et annet og vanlig brukt ord, mens havne*kassen* er det tradisjonelle begrep. De to begrepene dekker den samme realitet og formuesmasse. I det følgende brukes begrepet *havnekassen*. (Begrepet *havnekasse/havnekapital* finnes ikke i den någjeldende lov, men det er uten betydning for tolkning og anvendelse av utbyttereglene.)

Den nye, någjeldende, loven av 21. juni 2019 trådte i kraft 1/1-20. Loven avløste den tidligere havne- og farvannslov av 2009.

For bedre å få frem de endringer 2019-loven representerer på dette punkt, er det nødvendig også å sammenholde 2009-loven med 2019-loven. Jeg betegner 2009-loven som *hfl09* og den nye, og någjeldende, 2019-loven som *nyhfl.*

De sentrale lovbestemmelser

Nyhfl. § 32 gir regler om havnekassens stilling, og erstatter reglene i *hfl09* §§ 48-49.

Jeg gjengir for oversiktens skyld de for saken mest relevante bestemmelser i hhv. tidligere og ny, någjeldende, lov.

Hfl09 §§ 48-49 lød:

§ 48.Forvaltning av havnekapitalen

Havnekapitalen kan ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling, samt utøvelse av offentlig myndighet etter bestemmelser i eller i medhold av loven her og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområder. Av årsresultatet kan det foretas avsetning til fremtidig utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomhet.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette hva havnekapitalen kan benyttes til. Departementet kan prøve lovligheten av en kommunes vedtak eller annen disposisjon over havnekapitalen. Dersom et vedtak eller annen disposisjon over havnekapitalen anses ulovlig, kan departementet iverksette forvaltningstiltak overfor kommunen.

Departementet kan i særlige tilfeller og på nærmere vilkår gi tillatelse til at midler som hører til havnekapitalen, blir investert i prosjekter eller virksomhet med andre formål enn de som er nevnt i første ledd. Slik investering og avkastningen av denne inngår i havnekapitalen, med mindre departementet ved vedtak fastsetter noe annet.

§ 49.Økonomiforvaltning i havner organisert som aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller interkommunalt selskap. Utdeling av selskapets midler

Når havnekapitalen er investert i selskap som nevnt i § 45 annet ledd som er organisert som aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller interkommunalt selskap, kan utdeling av utbytte og annen anvendelse av selskapets midler ikke foretas før etter at det er foretatt nødvendig avsetning til vedlikehold, nyanlegg, fremtidig utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomheten. Departementet kan innenfor de rammene som følger av lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper (aksjeloven), lov 13. juni 1997 nr. 45 om allmennaksjeselskaper (allmennaksjeloven) eller lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper i forskrift gi nærmere regler om hvordan utdeling og annen anvendelse av selskapets midler, herunder utbytte, skal foretas og hvordan midlene skal benyttes. I forskriften kan det gjøres unntak fra reglene i § 47 første og annet ledd og § 48 første ledd.

Departementet kan gi pålegg om at midler som er utdelt fra selskapet i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av første ledd, skal tilbakeføres til selskapet.

Nyhfl. § 32 lyder (**uthevet** av meg i tredje og fjerde ledd):

> *§ 32 Forvalting av kapital i kommunalt eide havner*
>
> *Med kommunalt eid havn menes havn som en kommune, eller flere kommuner sammen, gjennom eierskap eller på annen måte har bestemmende innflytelse over. Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk, og salg av tjenester knyttet til driften.*
>
> *Kommunen skal holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet. For havnevirksomhet som ikke er omfattet av regnskapsloven § 1-2 eller av særlige regnskapsregler fastsatt i eller i medhold av kommuneloven eller annen lovgivning, skal det utarbeides årsregnskap og årsberetning etter reglene i regnskapsloven.*
>
> ***Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode.*** (Min uth.)
>
> *Uttak av overskudd eller annen utdeling av midler fra kommunal havnevirksomhet organisert som aksjeselskap, interkommunalt selskap eller kommunalt foretak kan* ***bare besluttes av virksomhetens eierorgan etter forslag fra styret.*** (Min uth.)
>
> *Bestemmelsene i andre til fjerde ledd gjelder ikke ved nedleggelse av hele kommunens havnevirksomhet.*
>
> *Omorganisering eller overdragelse av havn slik at den ikke lenger er å anse som kommunalt eid havn etter loven her, skal meldes til departementet. Dersom det er nødvendig for å ivareta lovens formål, kan departementet bestemme at tredje og fjerde ledd likevel skal gjelde for havnen.*

Som man ser, skal havnekassen fortsatt holdes adskilt fra kommunens øvrige økonomi. Det skal herunder skje regnskapsmessig. Dette er nødvendig for å hindre skjulte misbruk av havnekassen, særlig i form av finurlige uttaksoperasjoner.

De nye regler innebærer imidlertid endringer hva gjelder bruken av havnekassen, og herunder adgangen til å ta utbytte. Men det er viktig at havnene, og deres eierkommuner, er bevisst på *hva nyhfl. egentlig går ut på,* da det fort kan oppstå den misforståelse at det ved ny lov er mer eller mindre «fritt frem» for kommuner, som havneeiere, til å svekke havnekassen, og derved havnen, ved å ta utbytte, og å bruke den opparbeidede havnekasse til å dekke diverse kostnader i *andre* deler av det kommunale system. Dette kan nok være fristende, hensett til at kommuneøkonomien ofte kan være nokså presset rundt om i havnebyene og havnedistriktene. Problemstillingen er klassisk.

Det er derfor viktig at man analyserer *nyhfl.*s regler om havnekassen på en forsvarlig måte. Ved en *ukritisk* lesning av lovteksten, forarbeidene, og herunder høringsuttalelsene og den «frykt» enkelte høringsinstanser ga uttrykk for, kan det fort danne seg et litt for enkelt bilde av hva den nye lov egentlig åpner for hva gjelder utbytte og øvrig forvaltning av havnekassen.

Formålet ved nærværende utredning er derfor å søke å gi et grunnlag for en forsvarlig håndtering og forvaltning av **Tromsø Havn KFs** havnekasse, både fra havnens og fra deltakerkommunenes side. Dette vil kunne avverge kortsiktige og rettsstridige svekkelser av havnekassen og de interesser denne er ment å tilgodese. Det vil også kunne avverge sanksjoner fra statlig hold. Utredningen er generell, og knytter seg ikke til de konkrete forhold i Tromsø Havn. Det innebærer at jeg ikke – som grunnlag for nærværende utredning – har gått konkret inn i Tromsø Havn KFs økonomi, driftsstruktur investerings- og vedlikeholdsbehov osv. Nærværende utredning er ment å supplere de konkrete økonomiske realiteter som Tromsø Havn KF selv har utarbeidet/utarbeider.

Før jeg går nærmere inn på utbyttereglene, finner jeg grunn til å kommentere en passasje i departementets iverksettelsesrundskriv til den nye loven, datert 9. januar 2020 (rundskriv NOK-2/2020). Det heter der bl.a.:

> «Bestemmelsen om at inntekter og kapital i havnevirksomheten ikke kan brukes til andre formål enn havnevirksomhet er ikke videreført i ny lov. Det kommunale selvstyret er dermed i langt større grad enn tidligere førende for kommunens disposisjoner. Begrepet "havnekapital" er heller ikke videreført, noe som tydeliggjør at bestemmelsen regulerer eierkommunens økonomiforvaltning av havnevirksomheten, og at det ikke eksisterer kapital som havnene på selvstendig grunnlag eier eller rår over.»

Det forhold at begrepet *havnekapital* ikke finnes i loven, innebærer ikke at det «ikke eksisterer kapital som havnene på selvstendig grunnlag eier eller rår over». Det nye er utbytteregelen i § 32 tredje ledd. For øvrig er reglene om havnekapitalen/havnekassen ikke endret. Man kan således ikke utlede noe mer av fraværet av uttrykket *havnekapital* enn det som følger av § 32 tredje ledd.

Lovenes forarbeider

Hfl09 bygget i det vesentlige på et høringsnotat fra departementet og deretter regjeringens lovforslag i Ot.prp.nr. 75 (2007-2008) – heretter *Ot.prp.*

Nyhfl. bygger på en innstilling fra det lovutvalg som ble oppnevnt 12. august 2016, og innstillingen er offentliggjort i NOU 2018:4 «Sjøveien videre – forslag til havne- og farvannslov» av 1. mars 2018 – heretter *NOU.*

Regjeringens lovforslag ble fremsatt i Prop. 86 L (2018-2019) – heretter *Prop.*

Stortingskomiteens innstilling til lovvedtak ble avgitt 28. mai 2019 i Innst. 301 L (2018-2019), - heretter *Innst.*

Havnekassens historiske bakgrunn generelt

De offentlige (kommunale) havnenes infrastruktur og deres øvrige verdier bygger finansielt sett tradisjonelt på *havneavgifter* som skipsfarten har betalt til havnene. Dette har skjedd over tid, gjennom generasjoner.

Som følge av finansieringen av havnene, har man sett på havnekassen som en adskilt økonomi, som skulle komme havnene – og derved skipsfarten – til gode. Dette er i prinsippet den samme tilnærming som man ser innenfor f.eks. vann- og avløps-sektoren.

Derved har man lokalt hatt et *skille* mellom havnekassen og kommunekassen.

Det er ikke havnens interesser isolert sett man har ønsket å sikre, men skipsfartens interesser og den nødvendige infrastruktur langs vår kyst.

I tillegg til de inntekter som skriver seg fra skipsfarten, og som altså har muliggjort utbygging av havneinfrastruktur, har mange kommuner stillet til havnenes disposisjon tomter, bygninger m.v. som har vært egnet for havnedrift. Disse eiendommer og infrastrukturer er gjerne betegnet som «særlige havneinnretninger». Hvorvidt disse tilhører havnekassen eller kommunekassen kan det være usikkerhet omkring, basert på konkrete, lokale forhold m.h.t. hva vedkommende kommune har ment da vedkommende formuesgode ble stillet til havnens disposisjon, hvordan partene har forholdt seg m.h.t. inntekter og vedlikehold, om det har skjedd omfattende påkostninger og hvem som har betalt disse osv. Jeg går ikke nærmere inn på dette, da nærværende utredning ikke gir spesiell foranledning til det, da den er generell, som nevnt.

Havnekassen skulle etter *hfl09* og tidligere lover uttrykkelig kun brukes til *havneformål*, og kunne som den store hovedregel ikke brukes til å finansiere andre kommunale eller øvrige formål. Jeg kommer nærmere tilbake til det nedenfor.

Først litt nærmere om den historiske bakgrunn:

1933-loven og «kommunaliseringen» ved 1984-loven

Hfl09s «forgjenger» var havne- og farvannsloven av 1984, og dennes «forgjenger» igjen var havneloven av 1933. Under 1933-loven var havnekassen et *eget rettssubjekt*, dog underlagt kommunal styring.

Ved 1984-loven skjedde en «kommunalisering» av havnene, ved at havnene skulle drives som en del av kommunens forvaltnings- og forretningsapparat. Havnekassene ble overført til de respektive kommuner *en bloc*, uten at man tok nærmere stilling til om et aktivum tilhørte havnekassen eller kommunekassen, for det tilfelle det evt. måtte være noen tvil om det i den enkelte havn.

Selv om havnene ble en del av vedkommende kommune, opprettholdt også 1984-loven de særlige regler om disponering av havnekassen. Havnekassen skulle altså fortsatt kun brukes til havneformål, og den skulle holdes adskilt som en egen økonomi.

Videre ble også *finansieringsmodellen* opprettholdt, ved at skipsfarten ble avkrevet havneavgifter. Disse skulle korrespondere med havnens utgifter. Det skulle altså ikke legges opp til noen direkte profitt, men til et inntektsnivå som korresponderte med det behov havnen hadde til drift, vedlikehold og videre utvikling av havnen, i tråd med utviklingens behov. Jeg viser til loven av 1984 §§ 21-24 med tilhørende «Forskrift om hvilke kostnader m.v. de forskjellige havneavgifter skal dekke» av 12. desember 1994 nr. 1070 og «Forskrift om

havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregistrering m.v» av samme dato nr. 1077.

Overgangen til hfl. (2009) og videreføringen av de særlige regler for havnekassen

Ved vedtakelsen av *hfl09* i 2009, drøftet man under lovarbeidet hvorvidt havnekassen skulle videreføres som en adskilt økonomi og være underlagt særlige begrensninger m.h.t. bruken av/forvaltningen av denne. Jeg viser til Ot.prp. side 114 flg.

Departementet gav uttrykk for (Ot.prp. side 118-119) at den dagjeldende ordning skulle videreføres, slik at havnekassen skulle brukes til havneformål. Departementet uttalte:

> *I motsetning til situasjonen for bane og dels veg, er løpende inntekter og akkumulerte verdier på havnesektoren knyttet direkte til brukerbetaling fra skip og andre som benytter infrastrukturen. Dette gjør ikke at brukerne har noen rettskrav på disse verdiene, men det er likevel rimelig at sjøtransport som utgangspunkt tilgodeses ved at verdiene målrettes mot havnedrift og havneutvikling.*
>
> *Departementet legger vekt på at havnekapitalen er et godt virkemiddel som sikrer stabilitet og forutsigbarhet i transportplanleggingen, og legger godt til rette for koordinerte og langsiktige investeringer i helhetlige transportløsninger.*
>
> *Departementet fremmer derfor forslag om at det fortsatt bør være en egen økonomi i havnene som skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige økonomi, og som kun kan benyttes til bestemte formål.*

Samtidig fikk man inn *dispensasjonsregler* i loven, og jeg viser til departementets drøftelse og begrunnelse i Ot. prp. side 126-127. Departementet pekte i den forbindelse på at eventuelle dispensasjoner måtte vurderes i lys av «hvilke utslag en eventuell omlegging, nedbygging eller avvikling av en havn vil få for … det generelle transporttilbudet i regionen». Fortsatt sto altså hensynet til havnenes plass i transportsystemet helt sentralt.

Dispensasjonsreglene i *hfl09* var svært lite brukt, og departementet var restriktiv i sin vurdering av slike søknader. Kun to søknader var innvilget under *hfl09*, jfr det som opplyses i Prop. side 121 h. spalte.

Behov for ny lov – særlig hva gjelder havnekassen ?

Generelt fungerte *hfl09* etter min mening bra. Den var en klar forbedring fra 1984-loven, som var for fragmentarisk.

Statsmyndighetene mente imidlertid at *hfl09* ikke i tilstrekkelig grad la til rette for/oppfylte målsetningen om – som det heter i lovutvalgets innstilling i NOU på side 11 – «økt bruk av

sjøtransport som en effektiv og miljøvennlig transportform». På det grunnlag ble lovutvalget oppnevnt 1. august 2016, og avgav sin innstilling 1. mars 2018, jfr NOU.

Regjeringen hadde også i sine programerklæringer advisert en ny havne- og farvannslov, bl.a. under hensyn til «markedsorienterte» havner og en bedre «konkurranseevne», jfr. Prop. side 9.

For egen del vil jeg nok si, at allerede *hfl09* gav et godt rettslig grunnlag for nettopp økt sjøtransport og markedsbasert konkurranse. Jeg kan med andre ord ikke følge regjeringens begrunnelse for å sette i gang arbeid med en ny lov, og jeg synes da heller ikke at den nye lov, *nyhfl.*, egentlig bringer så mye nytt i den ønskede retning. Dette spiller imidlertid mindre rolle i relasjon til de konkrete rettslige spørsmål som *nærværende* utredning er ment å dekke.

«Striden» om hvordan regelen om havnekassen bør utformes

Havnelovgivningen blir nok stort sett betraktet som et nokså «teknisk» lovstoff. Det gjelder å etablere, drifte, vedlikeholde og videreutvikle kystens infrastruktur til beste for landets transport- og samferdselsbehov, samt fiskeri, og i noen grad med tanke på sivil og militær beredskap.

Havne- og farvannslovgivningen har tradisjonelt ikke påkalt de store politiske dragkamper. Det gjaldt også under forberedelsen og vedtakelsen av *nyhfl.*

Det eneste spørsmål som førte til særlig oppmerksomhet under lovsakens gang, var imidlertid nettopp reguleringen av havnekassen. Det gjaldt ikke hva som skulle inngå i denne; der holdt man seg til gjeldende status, men oppmerksomheten gjaldt hvordan havnekassen skulle kunne disponeres, og herunder i hvilken grad det skulle være adgang til å bruke den til andre formål enn havneformål, og i den forbindelse muligheten for kommunen som havneeier til å ta *utbytte*/foreta *utdelinger* fra havnekassen.

Dette kan lede til den oppfatning at norske havner generelt er velstående. Den forestilling har dels sitt opphav i den helt spesielle situasjon man har i Oslo Havn, med for det *første* en meget stor og tilsvarende innbringende trafikk i et skjermet sjøområde, der behovet for farvannstiltak er adskillig begrenset, og for det *andre* sentrale geografiske havneavsnitt som etterhvert har begrenset havnemessig betydning, samtidig som arealenes verdi for byutvikling er særdeles høy. Derved har Oslo Havn et økonomisk potensial som står i særstilling i Norge, og det er naturlig at slike verdier kommer kommunen som helhet til gode, nettopp fordi de – i pengeverdi – *langt* overskrider den formuesmasse som trenges for havnens drift, vedlikehold og utvikling.

Også i enkelte andre havner har sentrale havnearealer fått en endret eller svekket betydning for den egentlige havnedriften, samtidig som de har fått en tilsvarende økt interesse som potensiale for byutvikling, og da med tilsvarende økt økonomisk potensiale. Men dette varierer svært mellom havnene; eksempelvis disponerer Oslo Havn verdier som er 60 ganger større enn Moss Havn, jfr Prop. side 121 h. spalte.

Samtidig er det helt avgjørende å være oppmerksom på, at de fleste steder der sentrale havneavsnitt har svekket betydning som trafikkhavn, vil det være behov for å *erstatte* de

aktuelle arealer med *ny havnestruktur* andre steder i kommunen, bl.a. fordi moderne havnedrift er mer plasskrevende enn før, og at trafikken til og fra havneterminaler helst ikke bør kanaliseres gjennom sentrale bystrøk, hvor trafikken gjerne er stor fra før, og hvor gateløpene ikke er tilpasset tungtrafikk.

Hva gjelder havnenes økonomiske stilling og de årlige resultater, skal man også være oppmerksom på at bidragene fra eiendomsforvaltning uten direkte tilknytning til den rene havnedrift, i mange tilfeller er det som «bærer» de årlige positive resultater, mens kaifrontene går med underskudd. Kaifrontene subsidieres med andre ord av «bakarealene».

De er forståelig at når en havn eies av kommunen, så vil kommunen som eier også vurdere mulighetene for å disponere overskudd eller øvrig kapital i havnekassen til andre formål under de kommunale ansvarsområder. Generelt kan man vel legge til grunn at mange norske kommuner har en anstrengt økonomi, og dette har ført til at det flere steder har oppstått en viss spenning mellom havnen og kommunen med hensyn til disponering av havnekassen.

Den nye lov av 2019 søker å balansere dette på en måte som både tar hensyn til havnekassens særlige stilling og formålet med denne og – på den annen side – tar hensyn til en optimal bruk av samfunnets, *in casu* vedkommende kommunes/kommuners, samlede ressurser.

Kommunenes økonomiforvaltning – generelt

Før jeg går nærmere inn på *nyhfl.* og de endringer den medfører, peker jeg på at kommunene er underlagt et omfattende regelsett for sin økonomiforvaltning. Jeg viser stikkordmessig til kommuneloven kapittel 14, regnskapslovgivningen, de regler som gjelder for den selskapsform kommunen har valgt for havnen og øvrige deler av sin virksomhet osv. Dette er behandlet av departementet i Prop. på side 117 flg.

Disse mer generelle regler kommer i *tillegg* til de særlige regler i *nyhfl.* (og i tidligere lover for dens saks skyld) som gjelder for havnekassen. Disse særlige regler og *nyhfl* må i enkelte tilfeller leses i lys av hverandre. Jeg går ikke nærmere inn på de rettslige «komplikasjoner» som da kan oppstå.

Regelendringene – lovutvalget, deretter høringsrunden, deretter departementets vurderinger

Lovutvalget (NOU) for *nyhfl.* bygget sin vurdering og anbefaling på at reglene må utformes slik at de tilrettelegger for markedsorienterte havner, og at de åpner for at havnekapitalen og havnevirksomheten kan forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk måte, helhetlig sett.

Utvalgets syn er gjengitt slik av departementet i Prop. på side 122-123 i komprimert form:

> *De kommunale havnene er en viktig del av den nasjonale infrastrukturen for sjøtransporten, og lovutvalget har vurdert hvordan reglene for forvaltning av kapital*

mest hensiktsmessig bør innrettes for å ivareta de kommunale havnene som viktig nasjonal infrastruktur.

Utgangspunktet for utvalgets arbeid har vært at bestemmelsene om havnekapital skal utformes slik at de tilrettelegger for markedsorienterte havner, og åpner for at havnekapitalen og havnevirksomheten kan forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte.

Dagens regler om havnekapital hindrer i realiteten kommunen som eier i å ta utbytte av overskudd fra havnevirksomheten. Utvalgets flertall ser det slik at adgang til å ta utbytte vil kunne stimulere til et mer aktivt eierskap enn det som praktiseres under dagens regelverk. Flertallet foreslår derfor at det åpnes for at den kommunale eier kan ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten, og at slikt utbytte kan benyttes til andre formål enn havnevirksomhet. Utvalget har i sine vurderinger lagt vekt på at det er av nasjonal interesse å opprettholde en desentralisert havnestruktur med effektive havner. Dette gjenspeiles også i forslaget til ny formålsbestemmelse. På denne bakgrunn mener flertallet at det fortsatt skal være begrensninger på utbytteadgangen. Flertallet foreslår derfor at visse forutsetninger må være oppfylt før utbytte kan tas ut, noe som innebærer at utbytte bare kan tas ut dersom gjenværende egenkapital vil være tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten. Ved realisasjon av eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før det kan deles ut utbytte.

Flertallet foreslår videre at reglene om utdeling ikke skal gjelde dersom det er besluttet å nedlegge den kommunale havnevirksomheten. Overdragelse eller omorganisering som innebærer at det ikke lenger er kommunalt bestemmende innflytelse over havnevirksomheten skal ifølge forslaget meldes departementet.

Et mindretall foreslår at loven ikke skal ha noen begrensninger for adgangen til å dele ut utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten, mens et annet mindretall foreslår at dagens regler om havnekapital videreføres.

Utvalget foreslår altså en *viss* utbytteadgang.

Utvalgets forslag ble sendt på sedvanlig *høring*. Kystverket og Norges Rederiforbund var skeptisk til forslaget om å myke opp reglene om havnekassen. Ellers var det delte meninger blant høringsinstansene. Havnenes egen organisasjon, daværende Norske Havner, støttet intensjonen om en viss utbytteadgang, men «presiserer … at det ikke må åpnes for utbytte på bekostning av sjøtransporten», jfr Prop. side 125 v. spalte. Flere av de høringsinstanser som ellers uttalte seg, var på linje med Norske Havner.

Departementet – og videre regjeringen i Prop. side 130 – sluttet seg til utvalgets flertall, om at utbytte kunne tas fra havnevirksomheten, *men* at man samtidig måtte iaktta krav til forsvarlig egenkapital *og* at evt. utbytte kun kan tas etter forslag fra styret i vedkommende havneforetak, enten det er et KF, et IKS eller et AS.

Departementet uttalte i Prop. side 170 flg. om § 32 tredje ledd.:

> *Tredje ledd første punktum innebærer at det bare kan deles ut verdier fra virksomheten dersom gjenværende egenkapital er forsvarlig. Dette betyr at det bare kan deles ut verdier dersom gjenværende egenkapital er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av havnevirksomheten.*
>
> *Bestemmelsen innebærer at det skal foretas en særskilt vurdering av om virksomhetens gjeld vil kunne overstige verdien av virksomhetens eiendeler. I vurderingen må den virkelige verdien av gjeld, krav mot virksomheten og eiendeler legges til grunn, og det må ses hen til virksomhetens situasjon og risikoprofil. Hensikten er å bidra til sunn forretningsmessig drift og forsvarlig økonomisk styring av havnevirksomheten. Dersom skillet mellom havnevirksomhetens økonomi og kommunens økonomi her skal være reelt, må havnen kunne dekke sine forpliktelser til kreditor. Kommunen skal derfor ikke gjennom utbytte sette havnen i en posisjon der det økonomiske skillet ikke lenger er reelt.*
>
> *At gjenværende egenkapital skal være forsvarlig innebærer videre at det bare kan foretas utdeling fra virksomheten dersom det etter uttaket er tilstrekkelig kapital til forsvarlig drift, herunder nødvendig vedlikehold og oppfyllelse av miljømessige og sikkerhetsmessige krav. Lovens formål vil være retningsgivende som en overordnet ramme for hva som kan anses som forsvarlig drift. Bestemmelsen innebærer ikke en regulering av investeringsnivået i den enkelte havn. Dette må avgjøres av eierne i tråd med deres strategi for virksomheten.*

Det spesielle – og det som skiller denne bestemmelsen fra *hfl09* – er at et slikt utbytte kan benyttes til *annet enn havneformål*, og altså redusere havnekassen.

Behandlingen i Stortinget – dissenser – flertall/ mindretall

Stortingskomitéens drøftelser og innstilling finner man i Innst., og komitéen viser på side 2 til at

> *[d]epartementet foreslår å åpne for at det kan deles ut verdier fra havnevirksomheten dersom det er avsatt nødvendige midler til forsvarlig havnedrift. Forslaget legger til rette for at kommunalt eide havner har forsvarlig kapital, slik at havnen kan ivareta sin posisjon som viktig infrastruktur for sjøtransporten.*

Departementet forslo følgende ordlyd for § 32 tredje ledd, jfr Prop. side 185:

> *Det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er forsvarlig. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode*

Dette er noe forskjellig fra lovutvalgets forslag til den tilsvarende bestemmelse, forslagets § 29 tredje ledd. Jfr NOU side 193:

> *Det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål. Ved realisasjon av den kommunale havnevirksomhetens eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utdeling etter første punktum kan foretas. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode*

Et mindretall i utvalget gikk inn for at utbytte ikke skulle kunne deles ut overhode, men at kapitalen kun skulle brukes til havneformål.

Jeg kan ikke se at departementets syn egentlig er så vesentlig forskjellig fra lovutvalgets syn. Det er i begge tilfeller klart nok at det ikke kan deles ut verdier som går på bekostning av forsvarlig drift, vedlikehold og nødvendige investeringer i havnen.

Så fikk man deretter under stortingsbehandlingen en deling i *stortingskomitéen* på dette punkt, i et flertall og et mindretall. De to fraksjoner foreslår ulik utforming av lovteksten, men man skal – etter mitt syn – ikke legge for mye i den tekstmessige forskjellen.

Komitéflertallet foreslo – for § 32 tredje ledd – det som ble lovens ordlyd, og som er referert ovenfor og som gjentas her:

> *Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode.*

Flertallet begrunnet sitt syn slik i Innst. side 6:

> *Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener at det som hovedregel skal kunne deles ut utbytte fra havnevirksomheten dersom det etter utdelingen er tilstrekkelig midler til forsvarlig drift og vedlikehold av havnen. Flertallet legger til grunn at det også bør settes av tilstrekkelige midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering før det deles ut utbytte. Lovens formålsbestemmelse vil være førende for hva som menes med «tilstrekkelig». For øvrig bør kravet til egenkapital gjelde slik det er presisert i særmerknaden til lovforslaget*

Mindretallet på dette punkt i lovsaken uttalte i Innst. side 7:

> *Komiteens medlemmer Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at lovforslaget åpner for at det kan deles ut verdier fra havnevirksomheten dersom havnen beholder en forsvarlig kapital som sikrer havnens videre drift og virksomhet.*
>
> ...
>
> *Disse medlemmer viser til at høringssvarene viser stor bekymring for regjeringens forslag om å ta utbytte fra havnekapitalen. Begrunnelsen er frykten for press på havnearealet og behovet for en robust og langsiktig økonomisk styring av havnene, samt sikring av en framtidsrettet utvikling av havnene. Regjeringens forslag oppfattes av mange som en full liberalisering av havnene, hvor ingen nasjonale myndigheter har noen verktøy for å gripe inn og sørge for at de offentlig eide havnene inngår i en nasjonal havneinfrastruktur*

Etter å ha vist til bekymringer fremkommet under høringen, uttalte mindretallet:

> *Disse medlemmer deler denne bekymringen og mener at det må vedtas ytterligere beskrankninger før kommunene kan ta ut kapital fra havnene, slik at havnene er sikret både en økonomisk trygghet og økonomisk handlingsrom som gir utviklingsmuligheter. Disse medlemmer viser her til at flertallet i havnelovutvalget (NOU 2018:4 Sjøveien videre) var enige om en modell for utbytte som balanserer kommunenes ønske om å kunne ta utbytte, samtidig som havnenes viktige rolle som lokal, regional og nasjonal infrastruktur ivaretas*

På denne bakgrunn foreslo mindretallet følgende utforming av lovteksten, jfr Innst. side 7:

> *Pgf 32 tredje ledd skal lyde:*
> *Det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode. Ved realisasjon av den kommunale havnevirksomhetens eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utdeling etter første punktum kan foretas*

Som man ser, vektlegger mindretallet i større grad hensynet til *utviklingsmuligheter* for havnen.

Hvordan lovendringen, dvs. nyhfl. § 32 , skal forstås på bakgrunn av ovennevnte lovhistorie – de rettslige grenser – skjønnsutøvelsen innenfor de rettslige grenser

Det er viktig å være oppmerksom på det som ble sagt under stortingsbehandlingen, da man var spesielt opptatt av spørsmålene om disponering av havnekapitalen. I Innst. på side 2 sies det klart om lovforslaget fra regjeringen, at dette bygget på at man skulle

> *«legge til rette for at kommunalt eide havner ... kan ivareta sin posisjon som viktig infrastruktur for sjøtransporten».*

Selv om den endelige lovtekst er noe justert i forhold til regjeringens forslag, som jeg har gjennomgått ovenfor, så står dette formål og denne begrensning fast. Stortingskomiteens mindretall ville endog ha en *strengere* regel m.h.t kapitalforvaltning, som redegjort for ovenfor.

Komitéens flertall, som formulerte det som ble den endelige lovtekst, sa klart – tross en åpning for å ta utbytte – at man måtte prioritere «forsvarlig drift og vedlikehold» av havnen før eventuelt utbytte kunne tas.

Flertallet pekte også på at

> *«det ... bør settes av tilstrekkelige midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rette mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering før det deles ut utbytte».*

I den forbindelse viste flertallet også nettopp til lovens *formålsbestemmelse*, jfr. Innst. på side 6.

Dette viser at åpningen for utbytte fortsatt er forholdsvis snever, og ikke må oppfattes som et «frislipp».

Det er klart nok at man ved *forsvarlig havnedrift* ikke kan se bort fra hensynet til utviklingsmuligheter. Det vil i mange tilfeller være slik at uten å ta hensyn til endringer i sjøtransporten, transportruter, fartøystørrelser, teknologi osv. så vil havnen nettopp *ikke* fylle sin rolle som ledd i samfunnets infrastruktur.

Det er derfor ikke grunnlag for å tolke lovens § 32 tredje ledd slik at man så å si bare kan «drive som før – med status quo». Da vil man nettopp *ikke* fylle det formål som både lovens ordlyd anviser og som samtlige involverte i lovprosessen var enige om, helt fra lovutvalget og frem til og med stortingskomitéen, og derved Stortinget, i og med at komitéens innstilling jo ble vedtatt som lov.

Dette innebærer at det ikke er adgang til å ta slikt utbytte at havnen reelt sett hindres i en forsvarlig *utvikling* av det tjenestetilbud havnekassen skal tilgodese og legge grunnlag for. Det vil nettopp være ensbetydende med at skipsfarten – som har finansiert havnekassen – jo *ikke* får den infrastruktur og det tilbud havnekassen skal sørge for.

Dette må man ha med seg når det så kommer til de deler av havnekassen som ikke er direkte knyttet til havnedrift som sådan, jfr. det som ovenfor er sagt om at i mange havner «subsidieres» den «egentlige» havnedrift fra havnens eiendomsforvaltning. Man kan altså ikke trekke ut utbytte fra disse deler av havnekassen med den begrunnelse at disse deler sees isolert fra den «egentlige» havnedrift og dennes behov, både med hensyn til drift, vedlikehold og utvikling. Man må altså ved ut utbyttevurderingen se hen til havnens *samlede* stand og stilling

Nøyaktig hvor grensen går i den enkelte havn for hvor stort utbytte som kan tas, vil rimeligvis måtte avgjøres *konkret i den enkelte havn*. Men de generelle føringer som loven gir – når

loven anvendes korrekt og i tråd med lovgivers intensjoner – må man ha med seg inn i denne konkrete vurdering.

Dette betyr også at om man i ett gitt øyeblikk kan ta utbytte av et visst omfang, kan situasjonen endre seg som følge av utviklingstrekk som påkaller andre investeringer enn de man først så for seg. Man må således ha en *dynamisk tilnærming* til utbyttespørsmålet.

Betydningen av skipsfartens, og generelt transportsektorens, berettigede forventninger – betydningen for lovanvendelsen og forvaltningen innenfor det skjønn loven åpner for

Innenfor den ramme for disponering av havnekassen som *nyhfl.* åpner for, må det utøves et forsvarlig forvaltningsrettslig og forretningsmessig skjønn.

Man må ta i betraktning transportsektorens berettigede forventninger. Næringslivet er avhengig av at etablerte transportkorridorer vedlikeholdes og utvikles i tråd med behovet og forventede endringer i transportsektoren, og ikke bare sjøtransporten, men den samlede sektor. Det er jo en slik samlet vurdering som inngår bl.a. i Nasjonal Transportplan NTP).

Når havnen er organisert med eget styre, enten som KF, IKS eller – for delers vedkommende – som AS, vil styret ha plikt til å ivareta foretakets interesser. Det er da ikke tilstrekkelig å konstatere at et tenkt utbytte er innenfor *lovens* ramme, dersom det likevel vil måtte ansees *forretningsmessig* uheldig. Styret vil da ha rett og plikt til å «sette foten ned». Den samme rett og plikt vil langt på veg ligge til kommunens administrasjon som utøvende organ for eieren, jfr. alminnelige prinsipper om god selskapsstyring, *corporate governance*. For IKS gjelder det samme for *representantskapet,* som er jo er eiernes forlengede arm inn i selskapet, jfr. IKS-loven §§ 5 flg.

Man må ha *in mente* at lovgiveren, både ved *hfl09* og ved *nyhfl.*, i betydelig grad har lagt opp til at havnedrift skal skje ut fra *forretningsmessige prinsipper*, og herunder være selvfinansierende. I tillegg kommer de *offentlige* oppgaver – i prinsippet finansiert ved farvannsavgiften – som krever både ressurser og faglig kvalifisert personell.

Konkurranselovgivningen og havnenes rent faktiske monopolsituasjon.

Selv om havnene skal drives på forretningsmessige prinsipper, ligger det en begrensning i den rent faktiske monopolsituasjon havnene ofte har, som den eneste reelle tilbyder av havnetjenester i sitt område.

Derved vil både konkurranseloven § 11 om «utilbørlig utnyttelse av dominerende stilling» og EØS-avtalens art. 54 kunne komme inn som begrensende faktorer når det gjelder profittmaksimering i havnedriften, med sikte på utbytte fra havnekassen. EØS-avtalen og lover som er ment å oppfylle Norges forpliktelser etter avtalen, herunder konkurranseloven § 11, gjelder som norsk rett med forrang, jfr EØS-loven § 1, jfr § 2.

Jeg går ikke nærmere inn på dette for nærværende.

Utbyttebegrepet

Nyhfl. § 32 bruker begrepene «utdeling» og «uttak». Det sentrale fremkommer imidlertid av § 32 tredje ledd siste setning, som sier at

> *«[s]om utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode».*

Dette er tatt inn i loven for å hindre finurlige omgåelser at utbytteregelen i § 32 tredje ledd.

Et eksempel på slik omgåelse er en gunstig avtale med én, flere eller alle eierkommunene, der avtalen er ubalansert i havneforetakets disfavør. Et annet eksempel er at IKS'et påtar seg oppgaver som etter lov og forskrift tilligger en eierkommune. Et ytterligere eksempel er at kommunen i sine reguleringsbestemmelser i anledning havneutbygging går lenger overfor havneforetaket m.h.t. rekkefølgebestemmelser enn hva man lovlig kunnet gjort overfor en privat utbygger. Endelig kan nevnes som eksempel at kommunen rent faktisk lar havneforetaket dekke kostnader so ligger utenfor havnedriften, og således ren faktisk er et skjult utbytte.

Prosessuelle forhold

Det følger av § 32 fjerde ledd at i for eksempel et KF eller et IKS, kan utbytte («[u]ttak av overskudd eller annen utdeling av midler») ikke foretas uten etter forslag fra styret.

Styret kan ikke instrueres i denne forbindelse, heller ikke av representantskapet eller eierne for øvrig, og altså heller ikke av kommunestyret.

Havnestyret har et *selvstendig ansvar* for en forsvarlig vurdering og et forslag vedtak, enten i den ene eller annen retning. Jeg viser på dette punkt også til IKS-loven § 13. Det kan nevnes, at selv om § 13 bl.a. sier at «[s]tyret skal påse at virksomheten drives i samsvar med … retningslinjer fastsatt av representantskapet …», så betyr det *ikke* at representantskapet kan instruere styret i den konkrete sak om utbytte.

Videre følger det at IKS-loven § 14 fornuftig lest, at styret skal foreta sin vurdering bl.a. på bakgrunn av daglig leders begrunnede innstilling. Spørsmålet om det skal tas utbytte eller ikke, skal i det hele tatt skje etter en forsvarlig prosess i selskapet.

Tilsvarende gjelder når havnen er organisert som et KF, der KF'et har ansvaret for forvaltningen av havnen og dens økonomi. Det heter i kommuneloven § 9-8 første ledd:

> «Styret har myndighet til å treffe vedtak i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet. Styret skal påse at virksomheten drives i samsvar med lover og forskrifter, foretakets formål og vedtekter, kommunens eller fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett og andre vedtak eller retningslinjer som er fastsatt av kommunestyret eller fylkestinget.»

Dette med retningslinjer innebærer således *ikke* at kommunestyret kan instruere havnestyret m.h.t. utbytte. Havnestyret er således heller ikke bundet av eierens/eiernes utbytteambisjoner.

Videre må styret fatte *sitt* vedtak etter en forsvarlig *intern* prosess, der havneforetakets samlede stand og stilling, nåtidig og fremtidig, vurderes i lys av eventuell utdeling fra havnekassen. Herunder vil styret på vanlig måte måtte bygge sitt vedtak på havnedirektørens utredning og innstilling. Styret vil kunne gå ut over innstillingens anbefaling, men da etter en begrunnet overprøving og med selvstendig ansvar for vedtakets lovlighet og forsvarlighet.

* * *

Ovenstående er en generell vurdering, og tar, som nevnt, ikke opp i seg de konkrete forhold hos Tromsø Havn KF.

Jeg håper likevel at utredningen er avklarende, og vårt firma står til Deres disposisjon dersom noe er uklart eller saken påkaller ytterligere juridisk bistand, herunder ved den konkrete vurdering av utbytteforholdene i Tromsø Havn KF.

Tromsø, den 7. desember 2023
ADVOKATFIRMAET ØSTGÅRD DA

Brynjar Østgård
advokat

TROMSØ HAVN

Arkivsaksnr. 24/00115-3
Saksbehandler Jørn-Even Hanssen

Saksgang	Møtedato
Havnestyret	25.01.2024

Konsekvenser ved overføring av verdier fra Tromsø Havn til Tromsø kommune i perioden 2024 - 2027

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

1. Havnestyrets vurdering er at det i vedtatte økonomiplan 2024 – 2027, ikke er grunnlag for å overføre verdier fra havna til Tromsø kommune.
2. Tromsø Havn overfører allerede betydelige verdier til havneterminalen
3. Havnestyret ber kommunestyret merke seg formkravene knyttet til overføring av verdier fra havna til kommunen slik de er redegjort for i Havne- og farvannsloven §32.

Jørn-Even Hanssen
Havnedirektør

Hva saken gjelder

I saksfremlegget til det ekstraordinære havnestyremøtet 28 desember 2023, viste administrasjonen til at den på styremøtet 25 januar 2024 ville legge frem en konsekvensvurdering ved verdioverføring fra havna til kommunen.

Saksutredning

Bakgrunn

Det har siden Tromsø Kommunes eierskapsmelding ble vedtatt av kommunestyret i desember 2021, vært stort fokus på utbytte fra kommunens foretak. Havna er i denne sammenhengen i en særstilling da havnas verdier («havnekapitalen») iht. Havne- og farvannsloven er underlagt særskilte regler knyttet til både prosess og beslutning. Kortversjonen er at Havnestyret har en selvstendig plikt til 1) vurdere om det er grunnlag for utbytte og 2) om det er grunnlag for dette, evt. foreslå utbytte. Dette vedtaket skal så behandles av kommunestyret. Kommunestyret kan ikke overprøve havnestyrets vurdering.

I saksfremlegget med vedlegg redegjør administrasjonen for hvilke økonomiske konsekvenser overføring av verdier til kommunen vil ha for havnas investeringskapasitet.

Drøfting

Tromsø Havn la frem sin økonomiplan for perioden 2024 – 2027 for havnestyret den 26 oktober 2023. Planen inneholdt både ambisjoner og planer for å nå disse. Økonomiplanen ble enstemmig vedtatt av havnestyret. Iht. denne planen ville havnas fond i utgangen av perioden være redusert til kr. ca. 22 MNOK og gjelden øke til 994MNOK. Budsjettert omsetning vil i 2027 være på ca. 215MNOK.

Forholdet mellom gjeld og omsetning nærmer seg et kritisk nivå, men fortsatt er dette innenfor det havna mener er håndterbart. Legger vi til grunn kommunestyrets vedtak 20 desember 2023, handlingsplan for perioden 2024 – 2027, inklusive budsjettrevidering for 2023 (HAP 2024 - 2027), vil situasjonen være at fondet i 2027 står i MINUS 115 MNOK, alt annet likt. I tillegg kommer ekstraordinært avdrag på 14,82 MNOK, vedtatt av havnestyret 28 desember 2023. Sett i lys av havnas investeringsbehov og nåværende gjeldsnivå, mener administrasjonen at overføringer av verdier ikke er tilrådelig. Skal kommunens HAP legges til grunn, må havna følgelig kutte i aktivitet og/eller revidere gjeldende strategi og økonomiplan.

Dersom styret aksepterer at man reduserer ambisjonsnivået til Tromsø Havn KF vesentlig, vil havna kunne overføre ytterligere verdier til kommunen. Den langsiktige konsekvensen for byen og regionen er imidlertid åpenbart uheldig. Det vises i denne sammenhengen til vedlagte ringvirkningsanalyse utført av BDO for Tromsø Havn. Den viser at verdiskapningen gjennom

Tromsø Havn er vesentlig og det er viktig å ha for seg at det er denne «muskelen» som rammes. Havnas administrasjon vil være tydelig på at verdioverføring fra havna har mange negative langsiktige konsekvenser.

Avslutning

Å bygge, reinvestere og vedlikeholde moderne havneinfrastruktur er meget kostbart og forutsetter at man har lange perspektiver og forutsigbarhet. Tromsø Havn har en klar målsetning om å være en pådriver for det grønne maritime skiftet i nord og nasjonalt, vi skal bidra til å maritim næringsutvikling og ønsker å være en attraktiv og ledende havn i nord. Det er derfor viktig at Tromsø Havn bygger ytterligere investeringskapasitet fremover og at eier og styret i Tromsø Havn forenes om hvilke kriterier som må være til stede for å anse at selskapet er i utbytteposisjon. Kriteriene bør inn i revidert eierskapsstrategi for Tromsø Havn.

Vedlegg

- Presentasjon (Power Point) som gjennomgås i styremøte
- Ringvirkningsanalysen utført av rådgivningsselskapet BDO basert på 2022 tall.

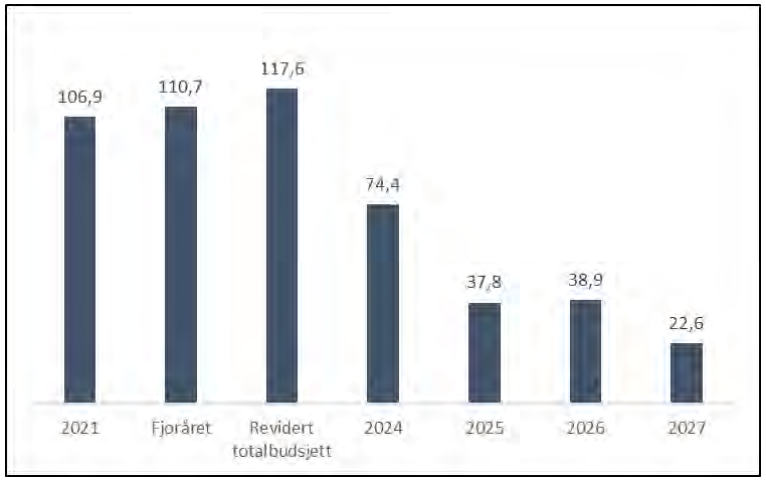
Økonomiske konsekvenser ved overføring av verdier

Økonomiplan vedtatt HST

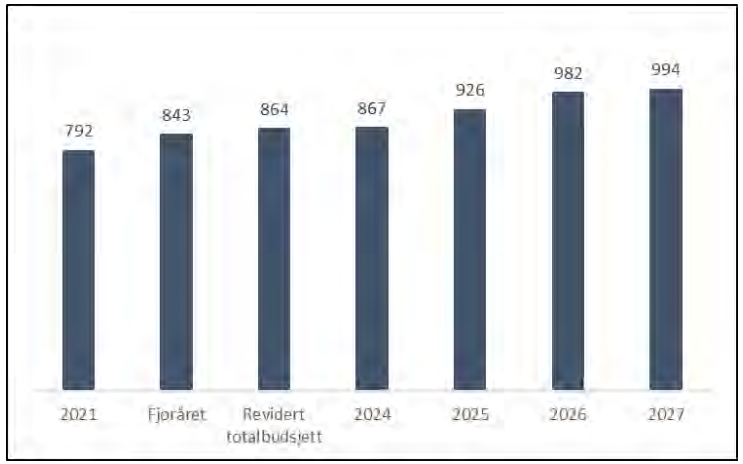
	T2-23	Totalbudsjett	Fjoråret	Revidert Totalbudsjett	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Andre generelle driftsinntekter	**106 848**	**154 488**	**150 130**	**150 813**	**168 891**	**182 147**	**203 026**	**215 207**
Korrigert sum bevilgninger drift, netto	63 825	84 700	78 743	95 776	104 888	110 969	117 965	124 360
Avskrivninger	22 000	33 000	28 917	33 000	35 169	38 057	41 496	45 024
Sum netto driftsutgifter	**85 825**	**117 700**	**107 660**	**128 776**	**140 056**	**149 025**	**159 461**	**169 384**
Brutto driftsresultat	**21 023**	**36 788**	**42 470**	**22 037**	**28 835**	**33 121**	**43 564**	**45 823**
Renteinnteker	2 724	900	3 084	4 000	4 000	2 975	1 513	1 555
Renteutgifter	20 097	27 889	18 194	22 839	28 012	29 983	37 486	39 604
Avdrag på lån	13 798	29 568	31 631	29 345	31 439	33 232	39 339	39 532
Netto finansutgifter	**31 171**	**56 557**	**46 741**	**48 184**	**55 450**	**60 240**	**75 313**	**77 582**
Motpost avskrivninger	-22 000	-33 000	-28 917	-33 000	-35 169	-38 057	-41 496	-45 024
Netto driftsresultat	**11 852**	**13 231**	**24 646**	**6 853**	**8 553**	**10 938**	**9 748**	**13 265**
Disponering								
Overføring til investering		24 450	16 656	0	51 750	47 500	8 700	29 500
Avsetninger til bundne driftsfond		0	0	0	0			
Bruk av bundne driftsfond		0	-1 409	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400
Avsetninger til disposisjonsfond		0	26 055	8 253	9 953	12 338	11 148	14 665
Bruk av disposisjonsfond		-11 219	-16 656	0	-51 750	-47 500	-8 700	-29 500
Dekning av tidligere års merforbruk		0	0	0	0			
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat		**13 231**	**24 646**	**6 853**	**8 553**	**10 938**	**9 748**	**13 265**
Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Utvikling økonomiplan vedtatt, av HST 26 okt. 2023

Fond

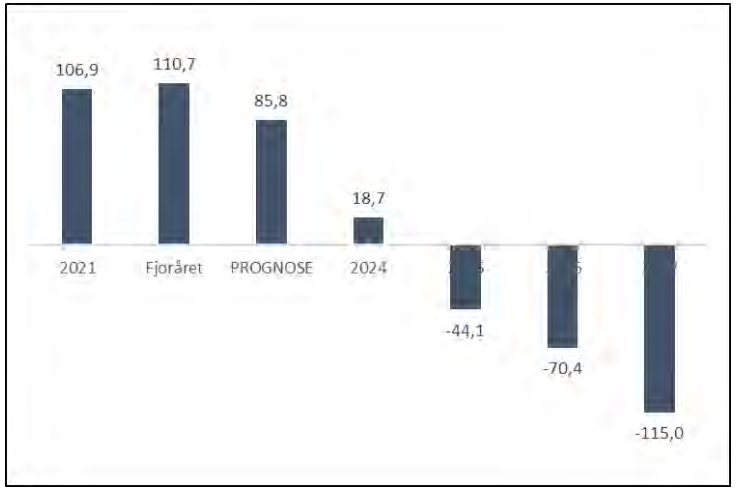


Gjeld



Konsekvensen av KST vedtak 23 des 2023 knyttet til utbytte:

Fond



Med kommunens utbytteambisjon på 24 millioner i året, blir konsekvensen at disposisjonsfondet tømmes på to år.

** Ikke hensyntatt ekstraordinært avdrag 2024*

Oppsummert

- Tromsø Havn må **selge** verdier, for å finansiere utbytte

  og/eller

- Tromsø Havn må **ta ned kritiske investeringer**, for å finansiere utbytte

En realitetsbehandling er foreløpig ikke gjort da det vil kreve mer inngående analyse og trolig revidering av gjeldende strategi.

Oversikt over aktuelle utviklings- og vedlikeholdsprosjekt

Havneavsnitt	Prosjektliste - planlagt gjennomført 2024-2034 (ikke uttømmende)	Formål	Investering (overslag)	Merknader
Søndre havn	Kai 1 Sør - fornying	Offentlig havneformål	60 000 000	Avstengt pga sikkerhetshensyn
Søndre havn	Kai 1 Nord - fornying	Offentlig havneformål	54 000 000	Delvis avstengt pga sikkerhetshensyn
Søndre havn	Kai 2 - rehabilitering *	Offentlig havneformål	15 000 000	For å unngå stenging (sikkerhet)
Søndre havn	Kai 3 - rehabilitering	Offentlig havneformål	5 000 000	For å unngå stenging (sikkerhet)
Søndre havn	Etablere flytebryggestruktur*	Offentlig havneformål / næringsutvikling reiseliv	35 000 000	Charterbrygger, reiseliv, evt fremtidig byferge
Prostneset	Prostneset/Havneterminal*	Inntekssikring - byutvikling	22 000 000	Leietakertilpasning, uteserveringer, anl bidrag prostneset park
Indre Havn	Flytebryggestruktur*	Offentlig havneformål	12 000 000	Torghuken/kystens hus
Indre Havn	Sanitærbygg gjestebrygge	Offentlig havneformål	3 000 000	
Indre Havn	Kai 9-11 - Katodisk beskyttelse	Offentlig havneformål	15 000 000	
Brevika sør	Rehabilitering kai 20 *	Offentlig havneformål	19 000 000	For å unngå stenging (sikkerhet)
Brevika sør	Rehabilitering kaifronter kai 21-23*	Offentlig havneformål	45 000 000	For å sikre fortsatt drift
Brevika sør	Terminalbygg kai 23-24	Maritim næringsutvikling	75 000 000	Konkret forespørsel fra kunde
Brevika sør	Terminalbygg kai 22	Maritim næringsutvikling	36 000 000	Konkret forespørsel fra kunde
Brevika sør	Terminalbygg Cruise	Offentlig havneformål	45 000 000	Refanse til cruisestrategi
Brevika sør	Havnebygg kai 19-20	Maritim næringsutvikling	175 000 000	Kundeforespørsler
Breivika nord	Erverv av eiendom *	Maritim næringsutvikling	12 500 000	Kundeforespørsler
Breivika nord	Arealutvikling - utfylling i sjø - fremtidig næringsareal	Maritim næringsutvikling	280 000 000	Klargjøre arealreserver for fremtidig behov
Breivika nord	Containerhavna byggetrinn 2	Maritim næringsutvikling / det grønne skifte	25 000 000	Utfylling i sjø / klargjøre flater
Grøtsund	Arealutvikling - utfylling i sjø	Offentlig havneformål	400 000 000	Byggetrinn 2
Grøtsund	Ny utskipningskai	Offentlig havneformål	60 000 000	Byggetrinn 2
Grøtsund	Servicekai / bunkringskai	Offentlig havneformål	90 000 000	Byggetrinn 2
Grøtsund	Terminalbygg - maritim drift	Offentlig havneformål	24 000 000	Byggetrinn 2
Grøtsund	Industrihall - servicebedrifter	Maritim næringsutvikling	50 000 000	Byggetrinn 2
Grøtsund	Terminalbygg - maritime operasjoner	Offentlig havneformål	20 000 000	Byggetrinn 2
Generelt	Kapitalisering Fjuel Tromsø AS*	Det grønne skifte	12 000 000	
	Sum		1 589 500 000	
	* helt eller delvis vedtatt gjennomført i budsjettåret 2024			

RINGVIRKNINGSANALYSE TROMSØ HAVN 2022

Rapport om verdiskapning og økonomisk aktivitet i havna i Tromsø

Rapport 30. november 2023

BDO Consulting
Samfunns- og forretningsutvikling

INNHOLD

1	Sammendrag	3
2	Mandat og metode	4
3	Havna i Tromsø	7
4	Ringvirkninger	13
4.1	Verdiskapning	14
4.2	Sysselsetting	22
4.3	Privat konsum	23
4.3	Skatteinntekter og offentlig konsum	24
5	Næringsaktivitet på havneområdet	25
6	Vedlegg	27

Alt innhold, inkludert, men ikke begrenset til metoder og analyser i denne presentasjonen tilhører BDO AS eller BDO Advokater AS, og skal ikke kopieres eller distribueres uten vårt skriftlige samtykke.

1. SAMMENDRAG

Havna i Tromsø er en av Norges største fiskerihavner, en stor cruisehavn og et viktig knutepunkt for transport- og logistikk. Mange virksomheter er etablert på, eller har sterk tilknytning til, havneområdet.

På oppdrag for Tromsø Havn KF har BDO gjennomført kartlegging og analyse av økonomiske ringvirkninger knyttet til aktiviteten i havna i 2022. Analysen er en oppdatert versjon av tilsvarende analyse for 2019.

Oppsummert viser våre beregninger at det foregår betydelig økonomisk aktivitet ved havna. Helt konkret har vi beregnet at aktivitet og ringvirkninger fra fiskeri, cruise, kystruten, logistikk og Tromsø Havn KF kan knyttes til

- verdiskapning på til sammen 1 896 millioner kroner og omsetning på totalt 5 095 millioner kroner
- til sammen 1 891 sysselsatte
- privat konsum på til sammen 742 millioner kroner
- offentlige skatteinntekter på til sammen 505 millioner kroner

Offentlige skatteinntekter kan benyttes til offentlige goder gjennom offentlig konsum. Eksempler på offentlige goder som de beregnede skatteinntekter kan gi er

- 824 sykepleiere
- 2 552 barnehageplasser
- 858 grunnskolelærere

Våre beregninger viser at det for hver krone som Tromsø Havn KF omsetter for, skjer det vare- og tjenesteproduksjon verdt til sammen 34 kroner som kan knyttes til havna. Denne øvrige økonomiske aktiviteten skjer via andre aktører på havna, og vare- og tjenestekjøp fra underleverandører i flere ledd.

Analysene er gjennomført som en statusanalyse av 2022. I analysen har vi ikke tatt stilling til at, og i hvilken grad, ressursene som produserer den økonomiske aktiviteten har alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

Tabell 1 Samlede økonomiske ringvirkninger for aktørene

	Tromsø Havn KF	Cruise	Kystruten	Fiskeri	Logistikk	Sum
Omsetning	378 MNOK	232 MNOK	111 MNOK	3 251 MNOK	1 123 MNOK	5 095 MNOK
Verdiskapning	174 MNOK	108 MNOK	52 MNOK	1 149 MNOK	413 MNOK	1 896 MNOK
Sysselsatte	121	162	50	1 024	534	1 891
Privat konsum	56 MNOK	45 MNOK	21 MNOK	403 MNOK	219 MNOK	742 MNOK
Skatteinntekt	45 MNOK	28 MNOK	13 MNOK	297 MNOK	121 MNOK	505 MNOK

Tabell 1: Samlede økonomiske ringvirkninger for de ulike aktørene, etter omsetning, verdiskapning, sysselsatte, privat konsum og skatteinntekter. Kilde: BDOs analyser.

2. MANDAT OG METODE

2.1 BAKGRUNN, MANDAT OG AVGRENSNINGER

BAKGRUNN OG MANDAT

På oppdrag for Tromsø Havn KF har BDO AS (BDO) gjennomført analyser av økonomiske ringvirkninger av aktivitet i Tromsø havn, med særlig hensyn til:

- Omsetning
- Verdiskapning
- Sysselsetting
- Skatteinntekter

BDO har gjennomført en kartlegging og analyse av havnens økonomiske ringvirkninger. Analysen er ikke avgrenset til Tromsø Havn KF, øvrige selskaper som er lokalisert på havnen er også inkludert.

Ringvirkningsanalysen er begrenset til å vurdere ringvirkningene av nåsituasjonen - en statusanalyse.

AVGRENSNINGER

Oppdraget bygger på informasjonsgrunnlag fra offentlige datakilder og data mottatt fra Tromsø Havn KF. BDO kan ikke påta seg ansvaret for fullstendigheten eller riktigheten i datagrunnlaget som har vært utgangspunkt for analysene. Dersom vi har mottatt uriktige eller ufullstendige opplysninger, har vi ikke hatt anledning til å avdekke dette utover overordnede rimelighetsvurderinger.

Avgrensninger av beregninger og analyser fremgår av metodekapittelet og vedlegg.

Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte, viktige aktører og aktivitet i havna. De samlete beregningene må leses som estimat for havnas vesentligste aktivitet fra disse aktørene, og kan ikke tolkes som en fullstendig beregning av havnas økonomiske aktivitet.

2.2 METODE OG DATA

METODE

En ringvirkningsanalyse beregner en næring, en virksomhet, et prosjekt eller en annen aktørs omfang av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene aktiviteten medfører. Sentrale størrelser er:

- Omsetning/produksjon: aktørens samlede inntekter.
- Verdiskapning: omsetning/produksjon for næringsaktivitet minus produktinnsats (kostnader til varer og tjenester som inngår i produksjonen). Dette målet på verdiskapning kalles bruttoprodukt.
- Sysselsetting: antall årsverk eller antall sysselsatte
- Skatt: skatteinntekter til stat og kommune. Dette inkluderer skatt på bedrifters resultat og lønn til ansatte.

Ringvirkningene kategoriseres i ulike virkninger:

- Direkte virkninger: virkninger som kan knyttes direkte til drift, vedlikehold og investering.
- Indirekte virkninger: virkninger hos underleverandører, som igjen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører.
- Induserte virkninger (konsumvirkninger): virkninger på privat og offentlig konsum og investeringer som følge av overskudd og lønn.
- Katalytiske virkninger: andre ringvirkninger, for eksempel klyngeeffekter, kunnskapsdeling og økt innovasjon.

I vår analyse av økonomiske ringvirkninger inkluderes direkte, indirekte og induserte virkninger.* I vedlegg gjennomgås vi dette mer detaljert.

DATA

I analysene har vi sammenstilt data og informasjon fra en rekke kilder. Dette inkluderer:

- Offentlige regnskapsdata og ansatte: hentet ut fra Bisnode, som laster inn regnskapsdata fra Brønnøysundregisteret.
- Statistisk Sentralbyrås (SSB) kryssløpstabeller som viser leveranser mellom ulike produkter og næringer i økonomien.
- Annen statistikk fra SSB, blant annet sysselsatte, konsumprisindeksen, størrelser fra nasjonalregnskapet, etc.
- Data og statistikk fra Tromsø Havn, herunder kunde- og leverandørliste med transaksjonsdata, statistikk over last og anløp, årsregnskap og investeringer for Tromsø Havn, oversikt over aktører ved havna.
- Andre kilder:
  - Skatteetaten
  - Innovasjon Norges cruiseundersøkelse
  - Fiskeridirektoratet
  - SINTEFs rapport Nasjonal betydning av sjømatnæringen (2019 og 2022)
  - Menons rapport Økonomiske effekter fra reiselivet i Tromsø (2018).

I vedlegg skriver vi mer om hvordan vi har benyttet de ulike datakildene i de ulike analysene.

*I rapporten fokuserer vi mer på de ulike størrelsene enn type virkning. Vi deler i direkte og indirekte effekter i tråd med denne kategoriseringen. Også de induserte virkninger kategoriseres i direkte og indirekte effekt

3. HAVNA I TROMSØ

3.1 OVERORDNET OM TROMSØ HAVN

Havna i Tromsø er en av Norge største fiskerihavner, en stor cruisehavn og et viktig knutepunkt for transport- og logistikk i Nord-Norge og arktiske områder.

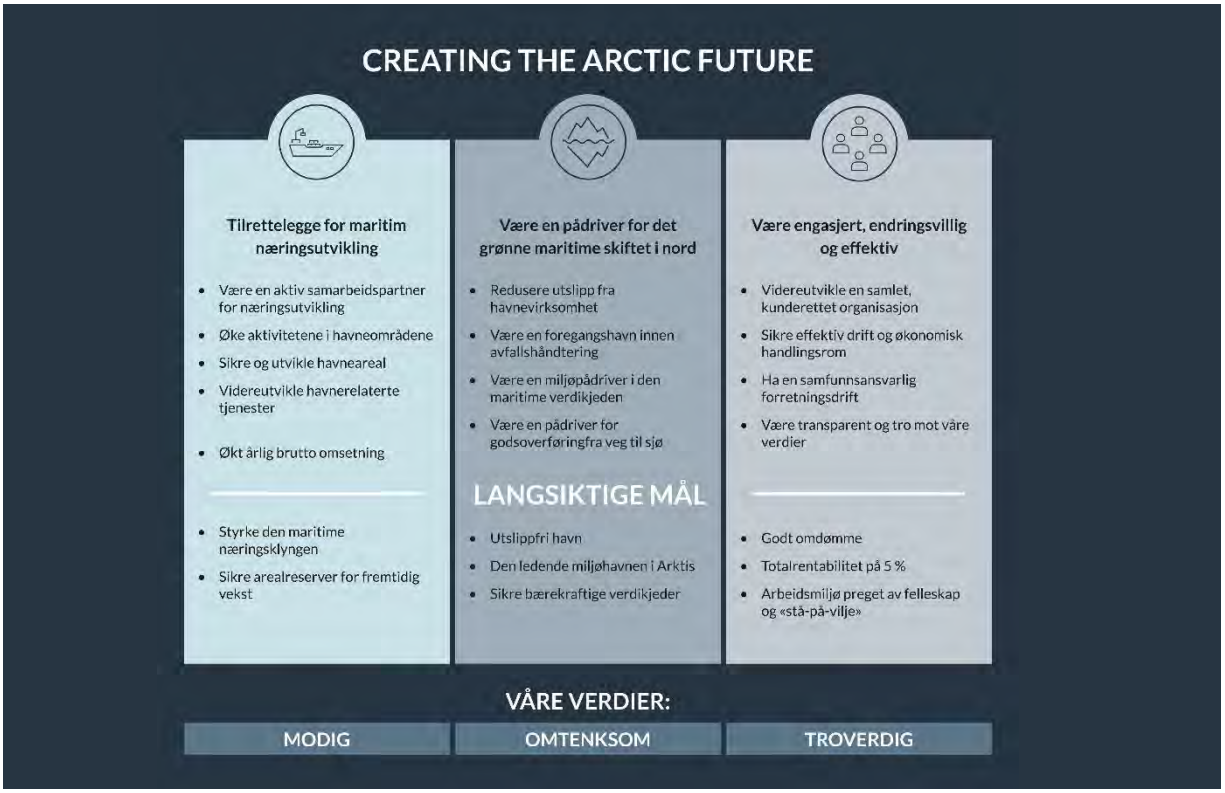
Tromsø Havn KF er et kommunalt foretak eid av Tromsø kommune. Tromsø kommunestyre er havnas øverste organ, mens foretaket ledes av Tromsø Havnestyre. Tromsø Havn ble etablert 1827 (Tromsø Havn KF, 2021).

Tromsø Havn KF har ansvar for drift av havneområdet og eier også store areal i Tromsø sentrum, Breivika og på Grøtsund. De er derfor en sentral aktør innen by- og næringsutvikling i Tromsø.

Tromsø Havn KF tar samfunnsansvar gjennom å sikre en fremtidsrettet og effektiv havnedrift, legge til rette for maritim nærings- og eiendomsutvikling samt bidra til det grønne maritime skiftet i nord. KF-et har satt seg flere langsiktige og ambisiøse målsetninger tilknyttet det grønne skiftet, herunder å bli en utslippsfri havn og den ledende miljøhavnen i Arktis.

I 2019 gikk Tromsø Havn KF sammen med Troms Kraft AS om å etablere selskapet Fjuel Tromsø AS, et selskap som skal jobbe aktivt med å legge til rette for å øke tilbudet av landsstrøm og grønne energiløsninger til fartøy som anløper havna (Tromsø Havn KF, 2021).

På neste side presenterer vi overordnede nøkkeltall og statistikk om havna i Tromsø i 2022.



Figur 1: Strategi Tromsø Havn KF. Kilde: Tromsø Havn KF.

3.2 NØKKELTALL FOR AKTØRER I RINGVIRKNINGSANALYSE

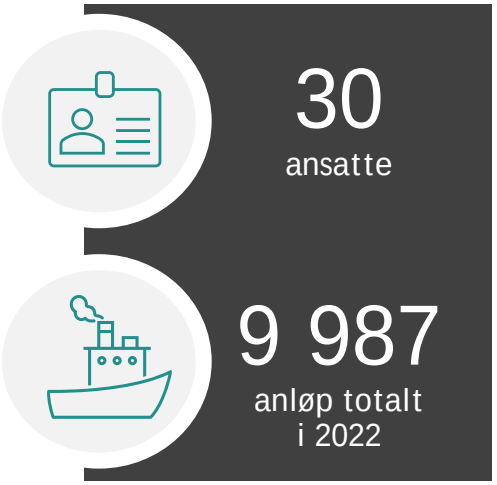
Tromsø Havn KF omsatte i 2022 for

150 millioner kroner

Tromsø Havns KFs inntekter består hovedsakelig av havne- og tjenestevederlag og avgifter og leieinntekter (Tromsø Havn KF, 2022). Foretakets kostnader består hovedsakelig av lønnskostnader og drift- og vedlikeholdskostnader, inkludert avskrivninger.

Tromsø Havn KF har også betydelige investeringer, hovedsakelig knyttet til utbygging av havneområdet.

Det er betydelig trafikk i havna. Totalt var det 9 987 anløp i 2022. Etter en kraftig reduksjon i antall anløp og bruttotonnasje fra 2019 til 2020, er antall anløp og mengde bruttotonnasje i 2022 på et høyere nivå enn før Covid-19 (Tromsø Havn KF, 2022).

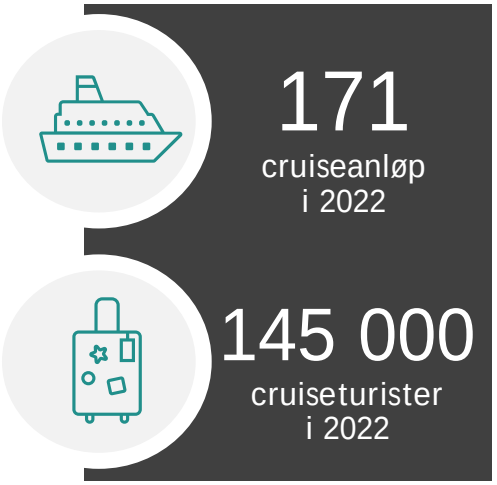


145 000 cruiseturister

ankom Tromsø Havn i 2022

For cruisenæringen er havna i Tromsø en sentral anløpshavn i Nord-Norge. I 2022 var det 171 cruiseanløp i Tromsø, 44 mer enn i 2019, før Covid-19. Som følge av Covid-19 var det i 2020 og 2021 svært få cruiseanløp i havna.

Cruiseaktivitet medfører økonomiske virkninger gjennom cruiseturisters konsum av varer og tjenester i land og rederienes vare- og tjenestekjøp. I 2022 kom markedet tilbake etter pandemien, og Tromsø havn satte ny rekord i antall cruiseanløp. I løpet av 2022 utviklet havna en ny cruisestrategi som skal sikre at havnas del av utviklingen skjer på en bærekraftig måte (Tromsø Havn KF, 2022).



Tromsø havn hadde i 2022

507 Kystruteanløp

Passasjertrafikk på kystruten fra Bergen til Kirkenes har to daglige stopp i Tromsø. Kystruten driftes i dag av både Havila Kystruten og Hurtigruten. Tromsø er en av anløpsstedene der kystrutens skip ligger lengst til kai. I 2022 lå fortsatt Hurtigrutens hovedkontor i Tromsø.

Som med cruiseaktivitet medfører kystruten økonomiske virkninger gjennom passasjerenes konsum av varer og tjenester i land og Hurtigruten og Havilas egne vare- og tjenestekjøp.

Det er også aktivitet fra annen passasjertrafikk i havna. Flere hurtigbåtruter og bussruter er innom havna daglig. Dette oppsummeres i neste kapittel.

28 000
passasjerer i 2022

507
anløp totalt i 2022

Verdien av landet fisk i Tromsø i 2022 var om lag

10 milliarder kroner

Den økonomiske aktiviteten som følge av fiskeriaktivitet i havna i Tromsø skapes av fiskefartøy som ankommer havnen og terminalene lokalisert i havna.

Om lag 420 000 tonn med fisk ble transportert gjennom Tromsø i 2022. Dette inkluderer losset og lastet fisk. Verdien av fisken er anslått til 9 942 millioner kroner av Fiskeridirektoratet.

3 660
anløp av fiskefartøy i 2022

3
fryseterminaler for mottak av fisk

650 000 tonn godstrafikk

(ekskludert fisk) ble lastet og losset i Tromsø havn i 2022

Aktivitet knyttet til logistikk og godsfrakt bidrar til økonomiske ringvirkninger i Tromsø. Dette skjer særlig gjennom godsterminalene lokalisert på havneområdet, som skaper arbeidsplasser og kjøp av varer og tjenester. Det meste av godsaktiviteter foregår i Breivika havneområde, på nordøstsiden av Tromsøya.

I 2022 hadde Tromsø havn 34 anløp fra konteinerskip, 1 020 anløp fra bulkskip og 806 anløp fra øvrige stykkgodsskip. Utover fisk utgjør olje, sand, stein, asfalt og stykkgods i hovedsak varetypene som fraktes (Tromsø Havn KF, 2022).

1 860

anløp av konteiner-, bulk- og stykkgodsskip i 2022

5

godsterminaler ved Tromsø havn

3.3 AKTIVITET SOM IKKE INNGÅR I RINGVIRKNINGSANALYSER

Hurtigbåter fra og til Tromsø havn fraktet i 2022 mer enn

240 000 passasjerer

Fra Prostnestet havneterminaler på havna har hurtigbåter flere daglige avganger. Dersom vi summerer passasjerer på ruter som inkluderer Tromsø, utgjorde antall passasjerer om lag 240 000 i 2022. Også store deler av busstrafikken i Tromsø er innom havna.

Passasjerer på hurtigbåt og buss* genererer billettinntekter, og kjøper nok også ofte varer, for eksempel noe mat, i byen. Vi har ikke funnet etablerte anslag for hvor mye disse kjøper, og har derfor ikke hatt muligheten til å inkludere dette i beregnet verdiskapning.

26 %
passasjervekst i busstrafikk i Tromsø i 2022

3
hurtigbåtruter med anløp i Tromsø

Om lag **160 virksomheter** innen privat næringsaktivitet på havneområdet

En rekke virksomheter driver privat næringsaktivitet på havneområdet. Virksomhetene er definert i følgende kategorier:

- virksomheter lokalisert i havneområdet som er leietakere av Tromsø Havn
- andre virksomheter som opererer på havneområdet
- øvrige virksomheter i regionen som er sterkt maritimt rettet

Mange arbeidstakere er sysselsatt i disse virksomhetene. Til sammen er om lag 4 600 sysselsatt i virksomhetene over. Vi har gjort beregninger og synliggjort verdien av denne næringsvirksomheten i kapittel 5. Noe av denne aktiviteten vil være overlappende med verdiskapning for de andre aktørene. Vi har derfor ikke beregnet verdiskapning for disse særskilt.

Om lag 160
virksomheter i havna

4 600
sysselsatte

*For busspassasjerer har vi heller ikke muligheten til å skille ut andel som reise til og fra havna.

4. RINGVIRKNINGER

4.1 SAMLET VERDISKAPNING

Våre beregninger viser at aktivitet gjennom fiskeri, cruise, passasjertrafikk gjennom kystruten, logistikk og Tromsø Havn KF bidro med til sammen 5,1 milliarder kroner i omsetning og 1,9 milliarder kroner i verdiskapning i 2022.

Det er fiskeriaktivitet som står for den største delen av beregnet omsetning og verdiskapning. På de neste sidene presenteres verdiskapning av de ulike aktørene i detalj.

Tabellen under viser de fire næringene hvor aktiviteten knyttet til havna påvirker omsetning og verdiskapning (samlet direkte og indirekte effekt) i størst grad. Effekten for næringen produksjon av nærings- og nytelsesmidler er særlig høy, dette henger blant annet sammen med at fryseterminaler hører under denne næringen.

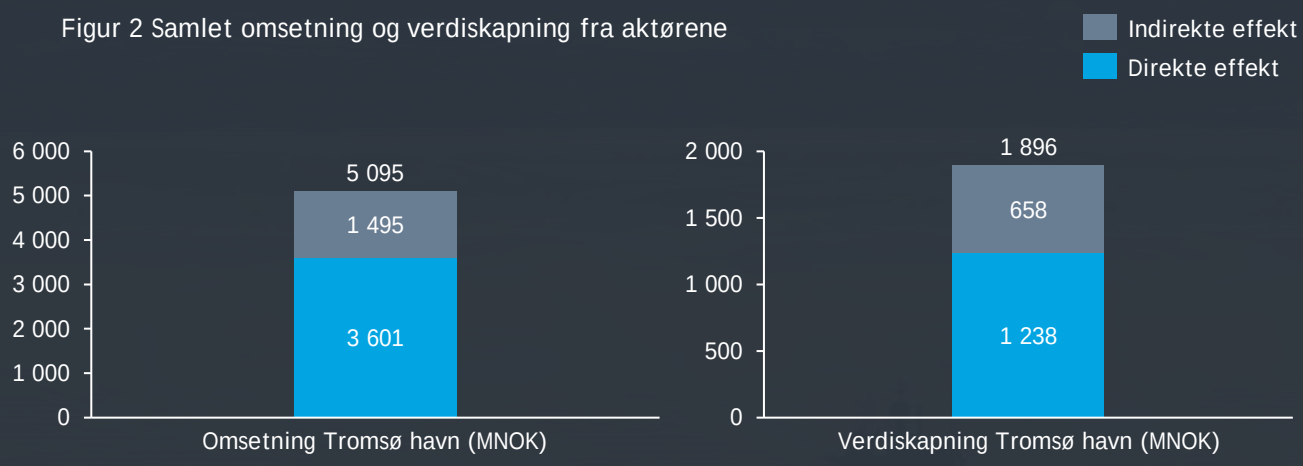
1,9 milliarder kroner i verdiskapning gjennom havna i Tromsø i 2022

Tabell 2 Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet i havna i Tromsø

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Produksjon av nærings- og nytelsesmidler, drikkevarer og tobakksvarer	1 266 MNOK	242 MNOK
Lagring og andre tjenester tilknyttet transport	836 MNOK	251 MNOK
Agentur- og engroshandel, unntatt med motorvogner	459 MNOK	268 MNOK
Fiske, fangst og akvakultur	456 MNOK	169 MNOK

Tabell 2: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved havna, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning. Kilde: BDOs analyser

Figur 2 Samlet omsetning og verdiskapning fra aktørene



Figur 2: Figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for havnens samlede aktører, herunder Tromsø Havn KF, cruise, kystruten, fiskeri og logistikk. Kilde: BDOs analyser

4.1.1 VERDISKAPNING - TROMSØ HAVN KF

Aktivitet i Tromsø Havn KF og deres kjøp av varer og tjenester fra leverandører kan i 2022 knyttes til omsetning (produksjon) i samfunnet for 378 millioner kroner. Tromsø Havn KFs egen produksjon og deres kjøp av leverandører i første ledd, definert som den direkte effekten, utgjorde 283 millioner kroner.

Aktiviteten i foretaket bidro til 174 millioner kroner i verdiskapning, hvorav 130 millioner stammer fra egen virksomhet og direkte leverandører. Underleverandørers verdiskapning samlet utgjorde 44 millioner kroner.

Tabellen under viser de fire næringene med sterkest effekt på omsetning og verdiskapning. Tromsø Havn KF inngår i næringen lagring og andre tjenester tilknyttet transport, og i denne næringen inkluderes følgelig selskapets omsetning og verdiskapning.

Videre har særlig bygg- og anleggsnæringen høy omsetnings- og verdiskapningseffekt. Dette skyldes blant annet Tromsø Havn KFs investeringer i utvidet havneområde.

Samlet verdiskapning fra Tromsø Havn KF sin aktivitet utgjorde

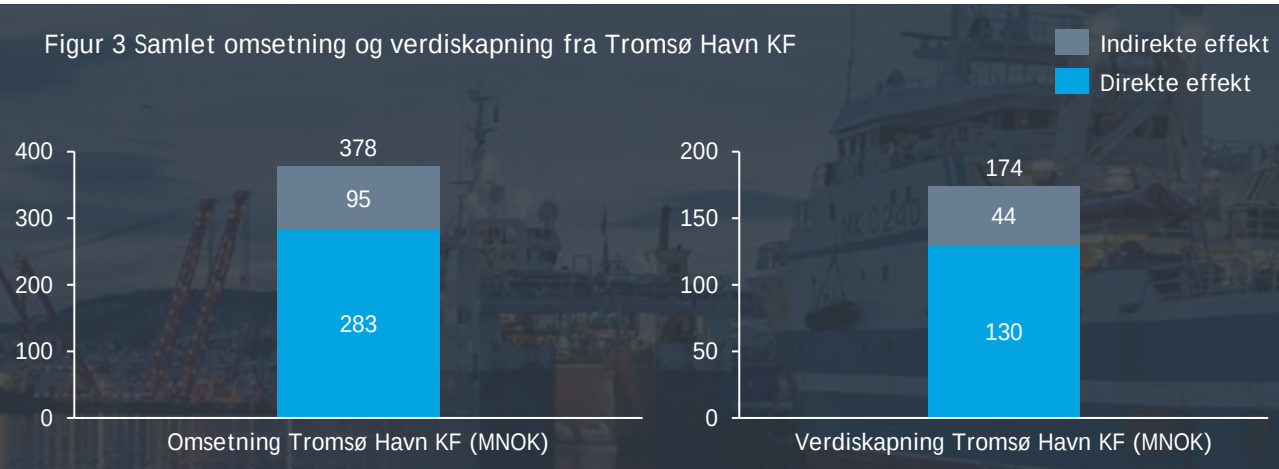
174 millioner kroner i 2022

Tabell 3 Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet i Tromsø Havn KF

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Lagring og andre tjenester tilknyttet transport	152 MNOK	71 MNOK
Bygge- og anleggsvirksomhet	84 MNOK	29 MNOK
Avløps- og renovasjonsvirksomhet	20 MNOK	7 MNOK
Elektrisitets-, gass- og varmtvannsforsyning	15 MNOK	11 MNOK

Tabell 3: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Tromsø Havn KF, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning. Kilde: BDOs analyser

Figur 3 Samlet omsetning og verdiskapning fra Tromsø Havn KF



Figur 3: Figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for Tromsø Havn KF. Kilde: BDOs analyser

4.1.2 VERDISKAPNING - CRUISE

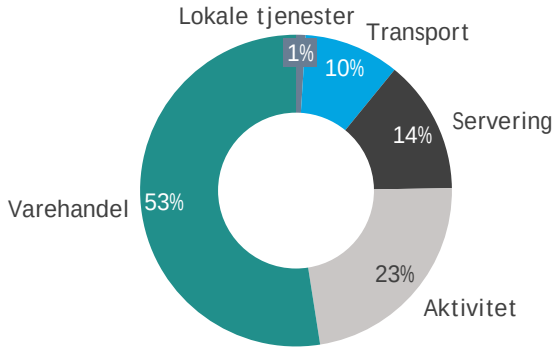
I 2022 ankom om lag 143 000 cruiseturister Tromsø. Vi estimerer at cruiseturistene hadde et samlet forbruk på om lag 117 millioner kroner i Tromsø i 2022. Cruiserederienes vare- og tjenestekjøp er estimert til om lag 27 millioner kroner i 2022.

Cruiserederienes og passasjerenes konsum fordeler seg som vist i Figur 4. Fra figuren ser vi at varehandel står for over halvparten av konsumet fra cruisevirksomheten.

Til sammen bidro cruisevirksomheten ved havna med 232 millioner kroner i omsetning og 108 millioner kroner i verdiskapning i 2022.

Cruiseaktiviteten ved havna i Tromsø medfører betydelig kjøp av varer og tjenester (produktinnsats) fra detaljhandels-næringen, som omfatter både dagligvarehandel, kjøpesenter og torghandel. Tabell 4 viser næringene med høyest verdiskapning fra cruisevirksomhet.

Figur 4 Kjøp fra cruiseturister fordelt på næringer



Figur 4 Kjøp fra cruisevirksomhet fordelt på næringer.
Kilde: Innovasjon Norge (2019)

Tabell 4 Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet i cruisevirksomhet i Tromsø

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Detaljhandel, unntatt med motorvogner	79 MNOK	47 MNOK
Reisebyrå- og reisearrangørvirksomhet	34 MNOK	6 MNOK
Overnattings- og serveringsvirksomhet	23 MNOK	9 MNOK
Landtransport og rørtransport	17 MNOK	9 MNOK

Tabell 4: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til cruise, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning.
Kilde: BDOs analyser

Figur 5 Samlet omsetning og verdiskapning fra cruise

Figur 5: Figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for cruise. Kilde: BDOs analyser

Figuren nedenfor viser hvordan kjøp fra cruisevirksomhet fordeler seg på cruiserederiene og cruisepassasjerer. Passasjerene står for den største delen av kjøpene fra cruisevirksomheten i havna.

Det ankommer flest cruiseturister i sommermånedene. Sammenlignet med 2019 skjer imidlertid en større andel av verdiskapningen på høsten og våren. I 2022 var om lag 43 prosent av beregnet verdiskapning i juni, juli og august, mot om lag 70 prosent i 2019.

I juni, juli og august 2022 var samlet estimert verdiskapning fra cruiseturismen i Tromsø 47 millioner kroner.

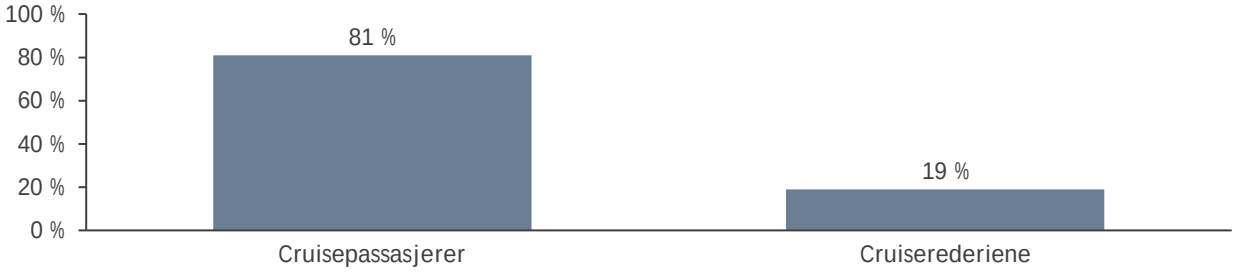
I 2022 forhåndskjøpte 46 prosent av cruiseturistene utflukter gjennom de største shorex agentene. Dette er bedrifter som tilbyr utflukter og aktiviteter til turister som går i land i Tromsø. I tillegg forhånds-kjøper mange cruiseturister utflukter gjennom andre aktører eller gjennom at de kjøper utflukter selv.

Verdiskapning fra cruiseaktivitet i Tromsø havn var

108 millioner kroner i 2022

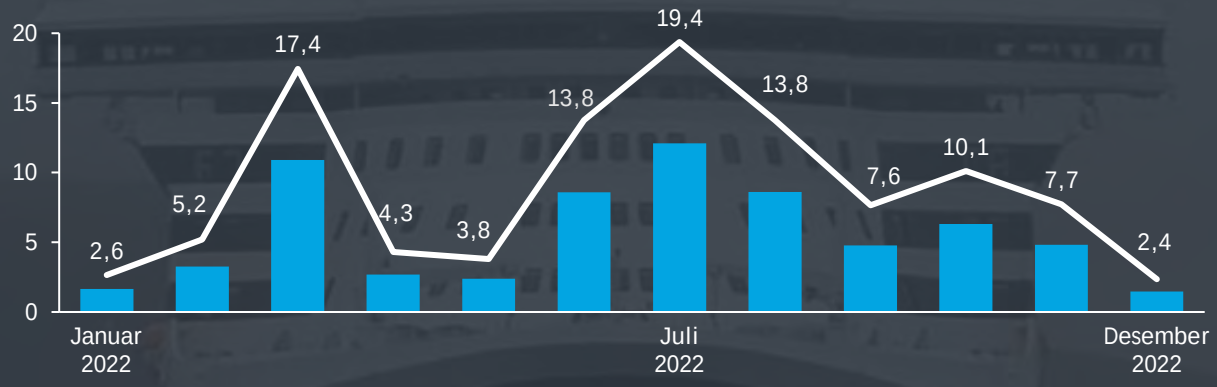
De blå søylene i figur 7 viser beregnet verdiskapning fra cruiseturistenes- og rederienes kjøp per måned. Den hvite linjen i viser estimert total verdiskapning per måned, inklusiv verdiskapning fra underleverandører.

Figur 6 Fordeling av samlet kjøp fra cruisevirksomhet fordelt på passasjerer og rederier



Figur 6: Passasjerenes og rederienes andel av kjøp fra cruisevirksomhet. Kilde: BDOs analyser

Figur 7 Verdiskapning fra cruise fordelt på måneder



Figur 7: Verdiskapning fra cruiseaktivitet (i MNOK). Kilde: BDOs analyser.

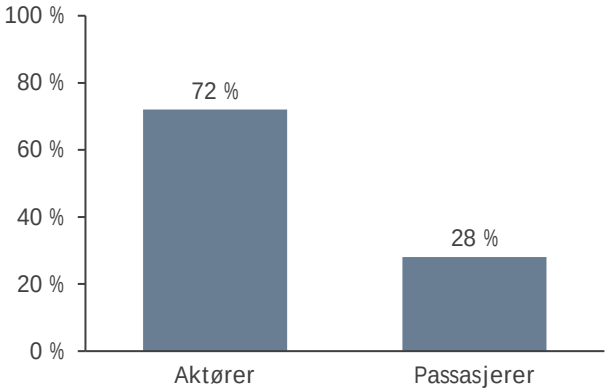
4.1.3 VERDISKAPNING - KYSTRUTEN

Kystruten har to daglige anløp til Tromsø, som også er en av havnene hvor kystrutens aktører (Hurtigruten og Havila) ligger lengst. Vi beregner at det ankom om lag 28 000 passasjerer, som gikk i land og brukte penger, med kystruten til Tromsø i 2022 (Menon, 2018, justert for endring i anløp). Samlet forbruk fra kystrutens aktører, deres underleverandører og passasjerer, i Tromsø i 2022 var om lag 69 millioner kroner.

Kystrutens aktører og passasjerenes kjøp fordeles seg som vist i figur 8 til høyre. Fra figuren ser vi at kystrutens aktører står for en vesentlig større andel av totale kjøp enn passasjerer. Fra tabell 5 under ser vi at kystrutens aktører gir mye vare- og tjenestekjøp fra detaljhandel, overnattings- og serveringsvirksomhet, transport og eiendom.

Omsetning fra kystrutens aktører og passasjer er redusert fra 2019 til 2022, fordi aktørene hadde om lag 30 prosent færre anløp i 2022 enn i 2019. Nedgangen i anløp skyldes hovedsakelig at Havila Kystruten, som opererer 4 av 11 skip på kystruten, kun hadde ett fartøy i drift frem til mai 2022, to fartøy fra mai 2022 og fire fra august 2023.

Figur 8 Fordeling av samlet kjøp fordelt på kystrutens aktører og passasjerer

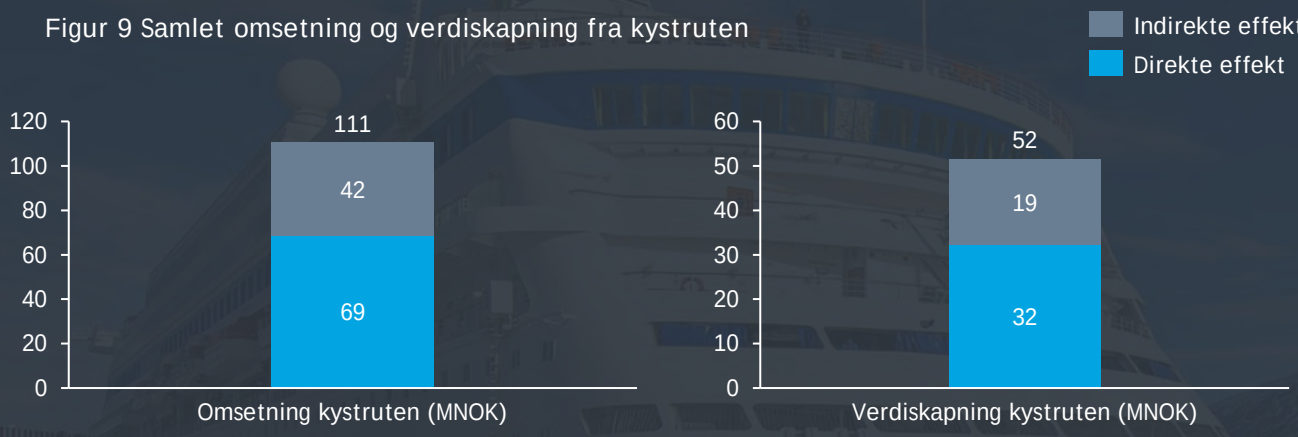


Tabell 5 Næringer som påvirkes mest av kystrutens økonomiske aktivitet i Tromsø

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Detaljhandel, unntatt med motorvogner	38 MNOK	23 MNOK
Reisebyrå- og reisearrangørvirksomhet	16 MNOK	3 MNOK
Overnattings- og serveringsvirksomhet	11 MNOK	4 MNOK
Landtransport og rørtransport	8 MNOK	4 MNOK

Tabell 5: Næringer som påvirkes mest av kystrutens økonomiske aktiviteten, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning. Kilde: BDOs analyser

Figur 9 Samlet omsetning og verdiskapning fra kystruten



Figur 9: figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for kystruten. Kilde: BDOs analyser

4.1.4 VERDISKAPNING - FISKERI

I vår beregnede omsetning og verdiskapning fra fiskerirelatert aktivitet inkluderer vi kjøp av varer og tjenester fra fiskefartøyenes som ligger til kai i havna og økonomisk aktivitet i fryseterminaler (herunder egen produksjon, og kjøp av varer og tjenester).

Kjøp fra fiskeriaktører utgjorde totalt 1 357 millioner kroner i 2022. Av dette var 736 millioner kroner kjøp fra fiskefartøy, og 621 millioner kroner fra fiskemottakenes aktivitet. Disse kjøpene, kombinert med aktørenes egen omsetning og verdiskapning, genererte en total verdiskapning på 1 149 millioner kroner i 2022.

Tabellen under viser de fire næringene med sterkest effekt på omsetning og verdiskapning. Næringen produksjon av nærings- og nytelsesmidler inkluderer blant annet fryseterminaler. Beregnet verdiskapning for denne næringen er relativt lav i forhold til produksjonen grunnet høy grad av kjøp av varer og tjenester for fryseterminalene, som gir verdiskapning fordelt på andre næringer.

Verdiskapning fra fiskeri var

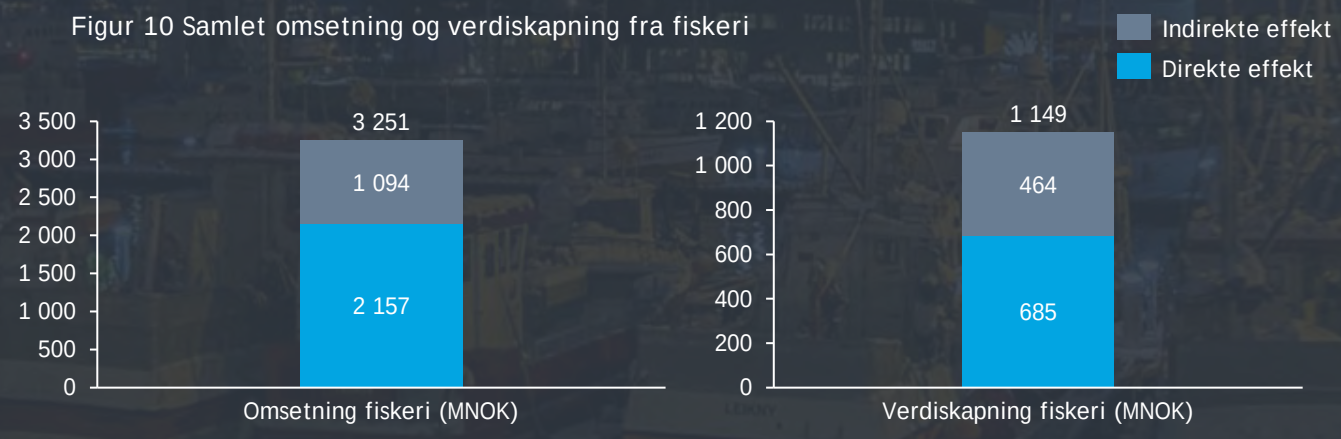
1 149 millioner kroner i 2022

Tabell 6 Næringer som påvirkes mest av beregnet fiskeriaktivitet i Tromsø

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Produksjon av nærings- og nytelsesmidler, drikkevarer og tobakksvarer	1 255 MNOK	240 MNOK
Fiske, fangst og akvakultur	453 MNOK	168 MNOK
Agentur- og engroshandel, unntatt med motorvogner	408 MNOK	238 MNOK
Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	364 MNOK	132 MNOK

Tabell 6: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til fiskeri, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning. Kilde: BDOs analyser

Figur 10 Samlet omsetning og verdiskapning fra fiskeri



Figur 10: figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for fiskeri. Kilde: BDOs analyser

I figuren under fordeles kjøp fra fiskefartøy på fartøystyper av ulik størrelse. Helt til høyre i figuren presenteres fartøygruppenes totale kjøp i havnen i 2022. Fiskefartøy under 11 meter og fiskefartøy på mellom 11-27,9 meter brukte prosentvis mest på vedlikehold av fartøyet, mens de største båtene brukte prosentvis mest på drivstoff.

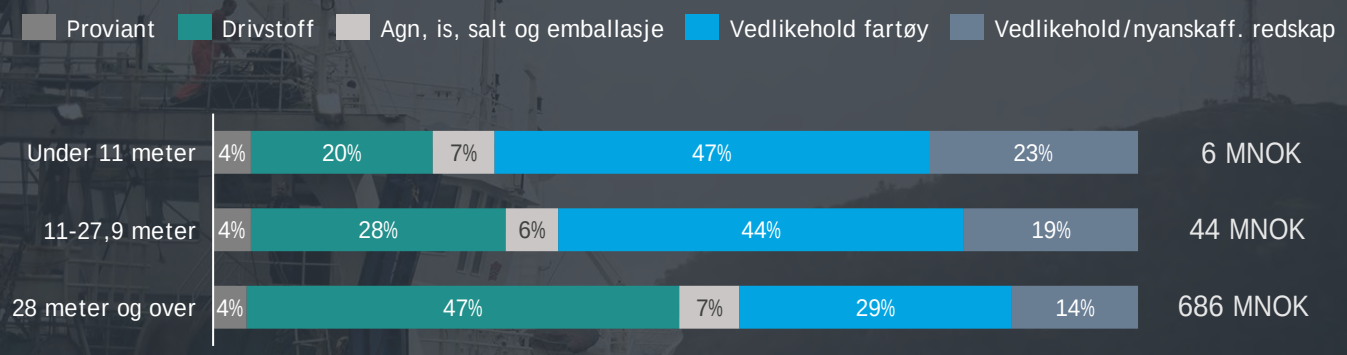
Vi estimerer at fiskefartøy brukte om lag 334 millioner kroner på drivstoff, 224 millioner på vedlikehold av fartøy og 103 millioner kroner på vedlikehold/nyanskaffelser av redskap i 2022.

For alle fiskefartøy utgjorde proviant og agn, is, salt og emballasje en om lag en like stor andel av totale kjøp.

De største fiskefartøyenes kjøp i havnen er beregnet til

686 millioner kroner i 2022

Figur 11 Kjøp fra fiskefartøy for fartøystyper av ulik størrelse



Figur 11: Fiskefartøyer av ulik størrelses kjøp fordelt på ulike utgiftskategorier. Kilde: BDOs analyser.

4.1.5 VERDISKAPNING - LOGISTIKK

Kjøp fra logistikkaktører lokalisert ved havna i Tromsø utgjorde 316 millioner kroner i 2022.

Disse kjøpene, kombinert med aktørenes egen verdiskapning, genererte verdiskapning på 413 millioner kroner. Av dette utgjorde direkte verdiskapning 324 millioner kroner og indirekte verdiskapning gjennom underleverandører 89 millioner kroner.

I tabellen under presenteres de fire næringene hvor effekten på omsetning av logistikkrelatert aktivitet i havnen er sterkest. Særlig påvirket er næringen lagring og andre tjenester tilknyttet transport, som i stor grad utgjør selve virksomhetene på havna.

Verdiskapning fra logistikk var **413 millioner kroner** i 2022

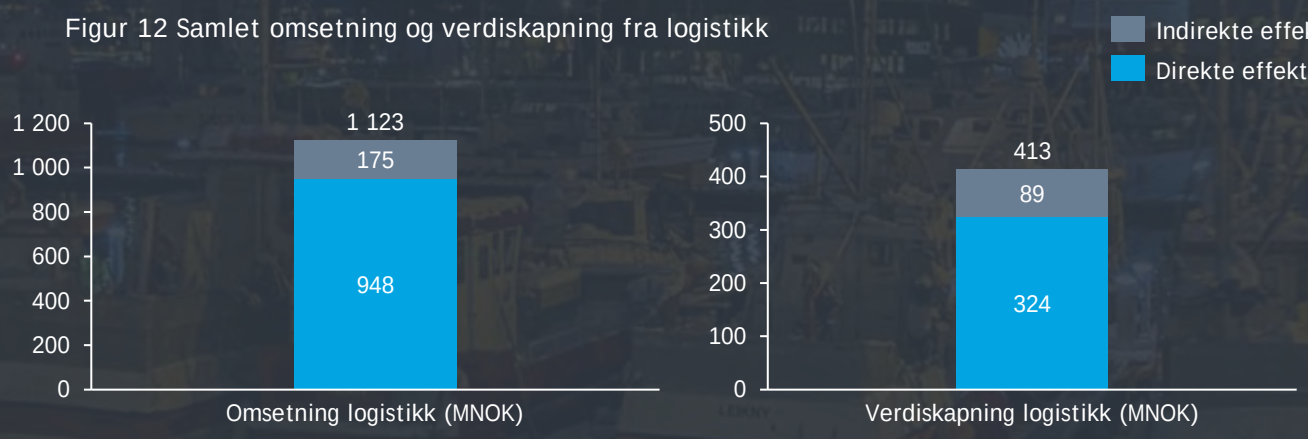
Videre bidrar aktiviteten til produksjon og verdiskapning for næringene tjenester tilknyttet informasjonsteknologi, agentur- og engroshandel, samt vakttjenester og tjenester tilknyttet eiendomsdrift.

Tabell 7 Næringer som påvirkes mest av beregnet økonomiske logistikkaktivitet i Tromsø

Næring	Omsetning	Verdiskapning
Lagring og andre tjenester tilknyttet transport	651 MNOK	171 MNOK
Tjenester tilknyttet informasjonsteknologi og -tjenester	36 MNOK	19 MNOK
Agentur- og engroshandel, unntatt med motorvogner	35 MNOK	20 MNOK
Vakttjeneste og tjenester tilknyttet eiendomsdrift	32 MNOK	17 MNOK

Tabell 7: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske logistikkaktiviteten i havna i Tromsø, målt i omsetning og tilhørende verdiskapning. Kilde: BDOs analyser.

Figur 12 Samlet omsetning og verdiskapning fra logistikk



Figur 12: Figurene viser omsetning og verdiskapning (i MNOK) for logistikk. Kilde: BDOs analyser

4.2 SYSSELSETTING

Aktiviteten i Tromsø havn finansierer

1 891 sysselsatte

Produksjon og verdiskapning som genereres av aktivitet i havna i Tromsø bidrar til sysselsetting.

Vi estimerer at aktiviteten tilknyttet havna bidro til 1 891 sysselsatte i 2022, fordelt på direkte aktivitet og indirekte sysselsetting via leverandørkjedene i flere ledd.

Tromsø Havn KFs aktivitet bidro til 121 sysselsatte, hvorav 80 er knyttet til foretaket selv og dets direkte leverandører. De resterende 41 er knyttet til vare- og tjenesteproduksjonen underleverandører i flere ledd.

Cruise og annen passasjertrafikk, fiskeriaktivitet og logistikkaktivitet bidro til henholdsvis 162, 50, 1 024 og 534 sysselsatte.

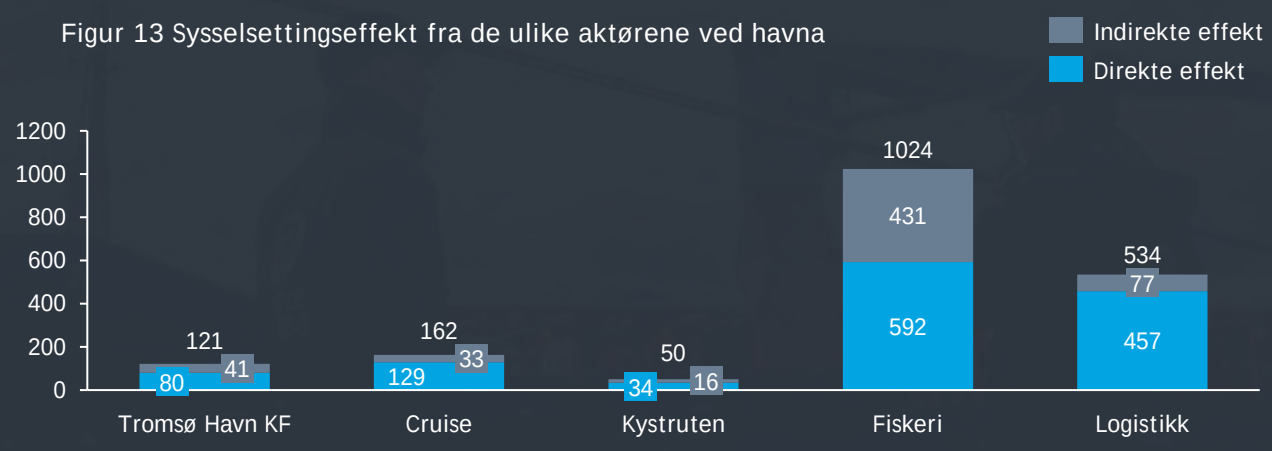
I tabellen under presenterer vi de fire næringene med høyest anslått sysselsettingseffekt som følge av havneaktivitet. Fordi ulike næringer har ulikt forhold mellom produksjon og sysselsatte er ikke denne topplisten identisk med næringene der omsetnings- og verdiskapningseffekten er sterkest.

Tabell 8 Næringer der beregnet antall sysselsatte som følge av økonomisk aktivitet i havna i Tromsø er høyest

Næring	Sysselsatte
Agentur- og engroshandel, unntatt med motorvogner	232 sysselsatte
Produksjon av nærings- og nytelsesmidler, drikkevarer og tobakksvarer	227 sysselsatte
Detaljhandel, unntatt med motorvogner	223 sysselsatte
Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	137 sysselsatte

Tabell 8: Næringer som, målt i antall sysselsatte, påvirkes mest av økonomisk aktiviteten i havna i Tromsø. Kilde: BDOs analyser

Figur 13 Sysselsettingseffekt fra de ulike aktørene ved havna



Figur 13: Sysselsettingseffekten (oppgitt i antall sysselsatte) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Tromsø havn. Kilde: BDOs analyser

4.3 PRIVAT KONSUM

Aktiviteten i Tromsø Havn genererer privat konsum på

742 millioner kroner

Økt produksjon og verdiskapning skaper lønnsinntekter for sysselsatte. Etter at lønnsinntektene er fratrukket sosiale kostnader og inntektsskatt står husholdningene igjen med disponibel inntekt som kan benyttes til sparing eller privat konsum.

Vi estimerer at aktiviteten i Tromsø havn bidro til totalt 776 millioner kroner i disponibel inntekt i 2022. Med en gjennomsnittlig sparerate på 4,4 prosent (SSB), gir dette en anslått effekt for privat konsum på 742 millioner kroner.

Søylediagrammet under viser beregnet økt privat konsum som følger av Tromsø Havn KF, cruisevirksomhet og, kystruten, fiskeriaktivitet og logistikk.

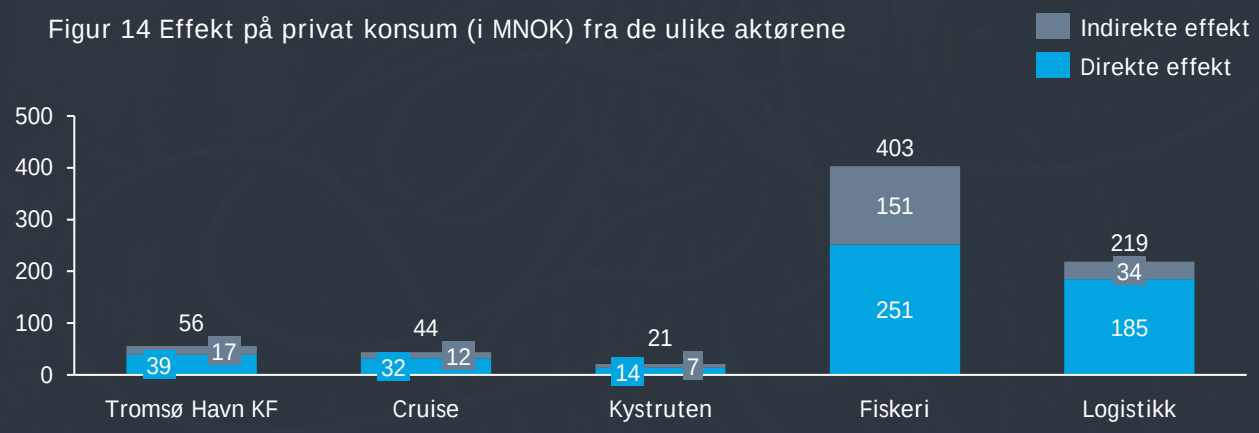
I tabellen under presenterer vi de fire næringene der vi anslår at den økonomiske aktiviteten i havna bidrar til økt privat konsum i størst grad.

Tabell 9 Næringer der beregnet effekt på privat konsum som følge av økonomisk aktivitet i havna i Tromsø er høyest

Næring	Privat konsum
Lagring og andre tjenester tilknyttet transport	143 MNOK
Agentur- og engroshandel, unntatt med motorvogner	110 MNOK
Produksjon av nærings- og nytelsesmidler, drikkevarer og tobakksvarer	85 MNOK
Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	76 MNOK

Tabell 9: Næringer som, målt i beregnet effekt på konsum, påvirkes mest av økonomisk aktiviteten i havna i Tromsø. Kilde: BDOs analyser

Figur 14 Effekt på privat konsum (i MNOK) fra de ulike aktørene



Figur 14: Effekt på privat konsum (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Tromsø havn. Kilde: BDOs analyser

4.4 SKATTEINNTEKTER OG OFFENTLIG KONSUM

Verdiskapning fra økonomisk aktivitet i havna i Tromsø gir skatteinntekter til stat og kommune. Offentlige skatteinntekter fra virksomheter og lønnstakere som følger av økonomisk aktivitet med ringvirkninger i Tromsø havn er beregnet til totalt 505 millioner kroner. Figuren nederst presenterer hvor mye som kommer fra de ulike aktørene. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum av varer og tjenester, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Nedenfor presenterer vi noen eksempler på hva skatteinntektene fra økonomisk aktivitet i Tromsø havn i 2022 kan generere av offentlige goder.

505 millioner kroner

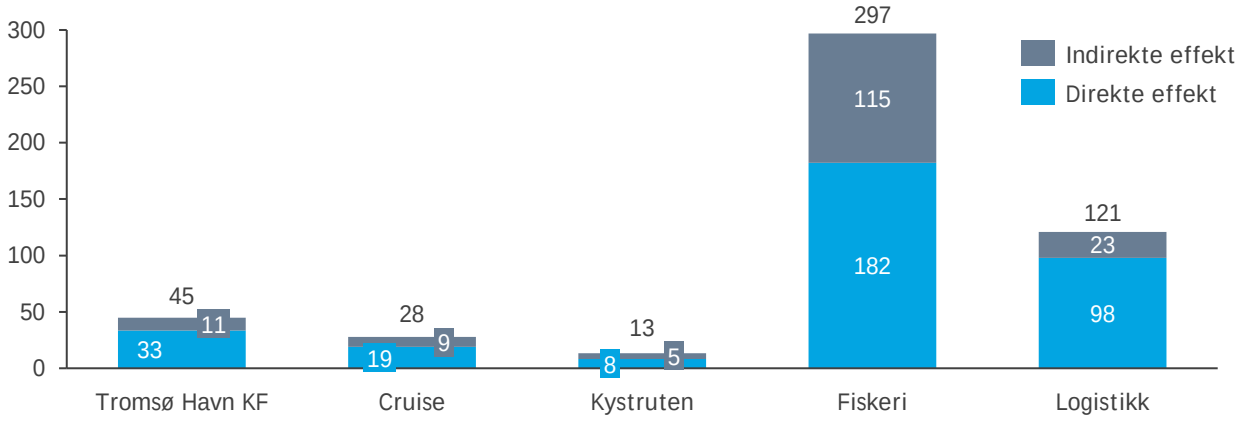
i skatteinntekter kan knyttes til den økonomiske aktiviteten i Tromsø havn. Gjennom offentlig konsum kan dette gi opphav til

824
sykepleiere

2 552
barnehageplasser

858
grunnskolelærere

Figur 15 Effekt på offentlig konsum (i MNOK) fra de ulike aktørene



Figur 15: Effekt på skatteinntekter (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Tromsø havn. Kilde: BDOs analyser

5. NÆRINGSAKTIVITET PÅ HAVNEOMRÅDET

5. NÆRINGSAKTIVITET PÅ HAVNEOMRÅDET

Vi anslår at privat næringsliv som er lokalisert på, eller opererer på havnens område omsatte for 19,5 milliarder kroner, og sysselsatte over 4 600 arbeidstakere, i 2022. De største næringene representert her er knyttet til engroshandel, med henholdsvis nærings- og nytelsesmidler og drivstoff.

Havna i Tromsø er et betydelig geografisk område sentralt i Tromsø by. Dette medfører at mange av virksomhetene som enten er lokalisert på havnens område, eller opererer der, ikke nødvendigvis er direkte knyttet til havneaktiviteten. Likevel er det relevant å belyse omfanget av aktiviteten som skjer tilknyttet havnens geografiske område. Dette belyses i tabell og graf under.

19,5 milliarder kroner i omsetning fra selskaper på havnens område

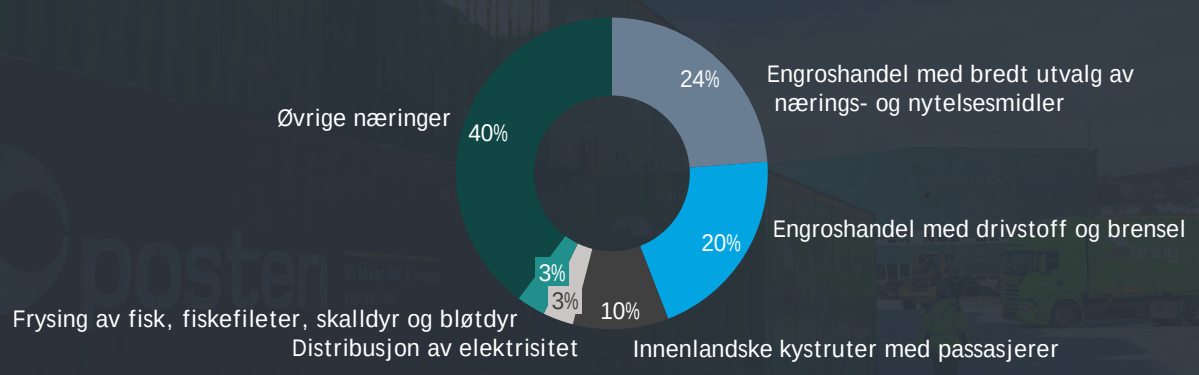
Omsetningen og verdiskapningen som synliggjøres på denne siden vil overlappe med verdiene som er fremvist for henholdsvis Tromsø Havn KF, cruise, Hurtigruten, fiskeri og logistikk. Disse er derfor ikke lagt til i samlet omsetning og verdiskapning.

Tabell 10 Beregnet antall sysselsatte, omsetning og bruttoprodukt for virksomhetene på havneområdet

Nøkkeltall	Selskaper lokalisert på havneområdet	Selskaper som opererer på havneområdet, eller er særlig tilknyttet maritim næring	Samlet
Sysselsatte	2 058	2 543	4 601
Omsetning	9 006 MNOK	10 467 MNOK	19 474 MNOK
Bruttoprodukt	1 859 MNOK	1 625 MNOK	3 485 MNOK

Tabell 10: Beregnet antall sysselsatte, omsetning og bruttoprodukt for virksomhetene på havneområdet. Kilde: BDOs analyser

Figur 16 Største næringer, målt i omsetning, på havneområdet



Figur 16: De største næringene i havneområdet, målt etter omsetning. Kilde: BDOs analyser

6. VEDLEGG

6.1 INVESTERINGER TROMSØ HAVN

65 prosent (105 millioner kroner) av Tromsø Havn KFs kjøp av varer og tjenester i 2022 var investeringer. Økonomiske ringvirkninger av investeringer er tidsavgrenset til perioden investeringsprosjektene gjennomføres. Det er derfor relevant å belyse nivået på Tromsø Havns investeringsutgifter over flere år.

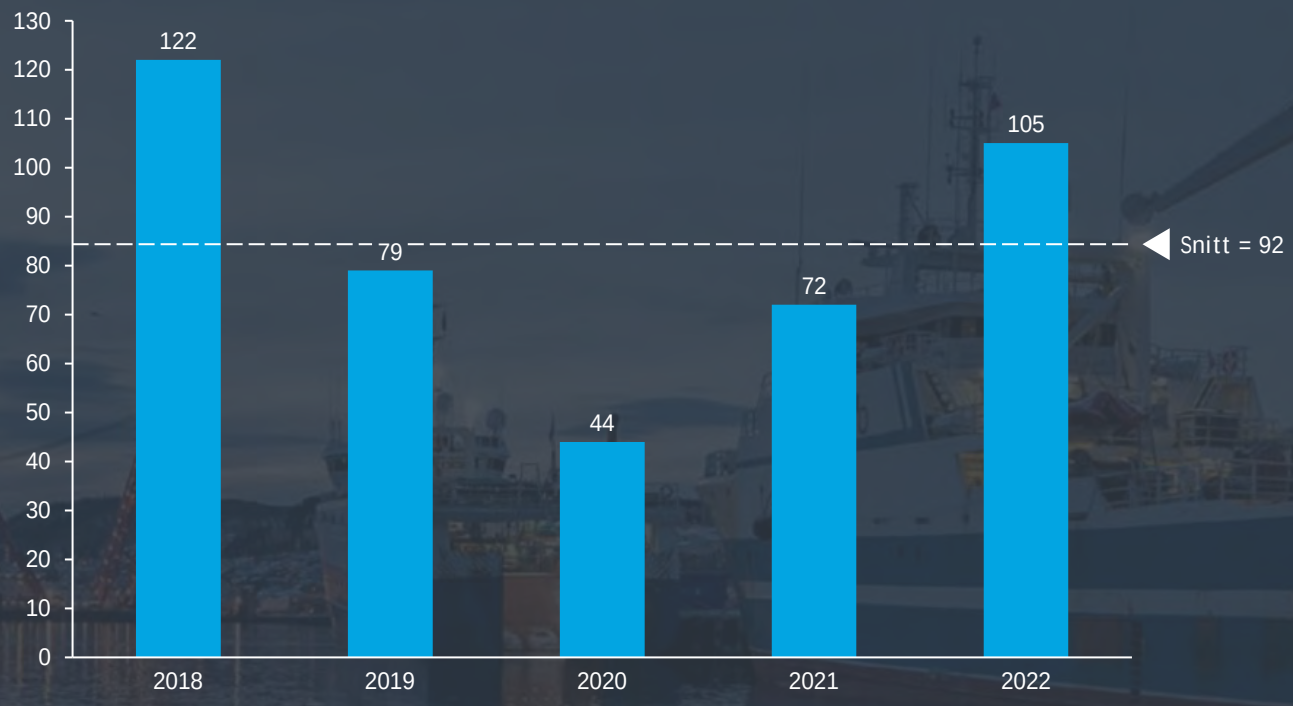
Figuren under viser at foretakets investeringskostnader har vært gjennomgående høye i perioden 2018-2022. Det er derfor rimelig å anta at verdiskapningen gjennom investeringene fortsatt vil være høy fremover.

Investeringer fra Tromsø Havn utgjorde

105 millioner kroner i 2022

Investeringene Tromsø Havn KF gjør i utvidet havneområde kan antas å medføre høyere aktivitetsnivå, og verdiskapning, i årene fremover. Den økonomiske verdien av dette er ikke hensyntatt i analysen.

Figur 17 Tromsø Havn KFs investeringer i perioden 2018 til 2022



Figur 17: Tromsø Havns investeringer (i MNOK) i tidsperioden 2018 til 2022. Kilde: Tromsø Havns årsberetninger, BDOs analyser

6.2 NÆRMERE OM METODE OG OVERORDNEDE FORUTSETNINGER
- 6.2.1 INNLEDNING OG DEFINISJONER

MER OM RINGVIRKNINGSANALYSER

En ringvirkningsanalyse beregner en næring, en virksomhet, et prosjekt eller en annen aktørs omfang av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene aktiviteten medfører (SØA, 2021). Det finnes to typer ringvirkningsanalyser:

- Statusanalyse: beskriver en nåværende tilstand.
- Impulsanalyse: beskriver effekter av vesentlige endringer, for eksempel et stort investeringsprosjekt.

Både drift, vedlikehold og investeringer gir ringvirkninger, men på ulik måte. Ringvirkningene av drift (og til dels vedlikehold) er relativt stabile over år og gir økt sysselsetting. Ringvirkningene av investeringer er mer tidsavgrenset til perioden investeringen foregår.

Som nevnt innledningsvis er oppdraget gjennomført innenfor en begrenset tidsramme. Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte, vesentlige aktører og aktivitet i havna og de samlete beregningene må leses som estimat for havnas vesentligste aktivitet fra disse aktørene.

RINGVIRKNINGSANALYSEN AV TROMSØ HAVN

I denne analysen er hensikten å isolere ringvirkningseffektene som følger av aktiviteten i havna i Tromsø, slik den er i dag, i en statusanalyse. Ringvirkningene fra aktiviteten i Tromsø havn er beregnet i form av omsetning og verdiskapning, sysselsetting, privat konsum og skatteinntekter/offentlig konsum.

I analysen har vi ikke tatt stilling til i hvilken grad den økonomiske aktiviteten fortrenger annen verdiskapning og sysselsetting, til tross for at ressursene, for eksempel de sysselsatte, har alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

For å gjøre et rimelig anslag for verdiskapningen som kan «tilskrives» havnen, har vi avgrenset driverne av ringvirkninger fra havnen til fem sentrale aktører:

- Tromsø Havn KF: drifter havneområdet for besøkende fartøy og leier ut havneareal til næringsaktører.
- Cruisevirksomhet: konsum fra cruisepassasjer og cruiserederier i Tromsø.
- Passasjertrafikk: konsum fra passasjerer på kystruten, samt kystrutens aktører sitt konsum. Ønskelig og også inkludere verdien av konsum fra reisende med hurtigbåter og buss, men det har ikke vært mulig å finne anslag og benytte for disse. Vi har imidlertid synliggjort omfanget av slik trafikk innledningsvis.
- Fiskeriaktivitet: inkluderer aktivitet fra fiskefartøy registrert i Tromsø, anslag for fiskefartøys kjøp av driftsrelaterte varer og tjenester i havn, og aktivitet i fiskemottakene.
- Logistikk: inkluderer aktivitet fra virksomheter som opererer logistikkterminaler på havneområdet.

Vi har også gjort analyser av omsetning og aktivitet som foregår i tilknytning til havnen. Dette inkluderer omsetning og sysselsetting hos selskaper som enten er lokalisert ved, eller opererer på havneområdet. Vi har også synliggjort omfanget av passasjertrafikk fra hurtigbåter og buss. Vi har ikke hatt mulighet til å beregne verdiskapning som genereres av slik passasjertrafikk.

Direkte virkninger av aktivitet ved Tromsø havn

De direkte virkningene utgjøres av verdiskapningen og sysselsettingen som skapes av aktørene ved havna (beskrevet på forrige side), og deres kjøp av varer og tjenester fra leverandører i første ledd.

For beregning av direkte virkninger på ulike næringer har vi tatt utgangspunkt i følgende kilder for de fem aktørene:

- For Tromsø Havn KF: Leverandørregister og regnskapsinformasjon om kjøp av varer og tjenester, kombinert med informasjon fra Brønnøysundregistrene.
- For cruisevirksomhet: Informasjon fra Cruiseundersøkelsen 2019 (Innovasjon Norge), informasjon om anløp (Tromsø Havn).
- For passasjertrafikk: informasjon fra Cruiseundersøkelsen (Innovasjon Norge), informasjon om anløp (Tromsø Havn), informasjon fra kystruten (Menon 2018 og Tromsø Havn), informasjon om passasjertrafikk (Troms fylkestrafikk).
- For fiskeri (fiskefartøy og fiskeforedlingsaktivitet): Informasjon fra Lønnsomhetsrapport for fiskeflåten 2021 (Fiskeridirektoratet) og Nasjonal betydning av sjømatnæringen (SINTEF, 2019 og 2022).
- For logistikk: Regnskapsdata knyttet til aktivitet i Tromsø, innhentet fra aktører lokalisert på havneområdet, og fra Brønnøysundregisteret. Videre, data knyttet til omfang av godstransport innhentet fra Tromsø Havn KF.

Indirekte virkninger for underleverandører

Produksjon og verdiskaping som skapes gjennom de direkte virkningene krever varer og tjenester (produktinnsats), som etterspørres fra andre aktører (underleverandører). Denne etterspørselen gir opphav til mer verdiskaping hos underleverandører. Dette beskrives mer i detalj under metodebeskrivelse av kryssløpsanalyse (kapittel 6.2.2).

Ringvirkningsmodellen som benyttes for beregning av indirekte virkninger tar utgangspunkt i SSB nasjonalregnskapets kryssløp.* Kryssløpet beskriver produktstrømmene i økonomien og hvordan norske næringer etterspør varer og tjenester av hverandre. Ved hjelp av kryssløpet utledes faste koeffisienter for leveranser av varer og tjenester mellom næringer.

Dette benyttes videre til å estimere produksjon, verdiskaping, sysselsetting og skatt som følger av aktiviteten ved havna. Modellen er benyttet for å beregne indirekte virkninger av Tromsø Havn KF, cruisevirksomhet, passasjertrafikk, fiskeri og sysselsetting.

*Kryssløpstabeller er satt sammen av tilgangstabellen, som viser hvilke næringer som produserer ulike produkter (og hvor stor andel som er import), mens anvendelsestabellen viser produkter ulike næringer etterspør i sin produksjon. Disse balanseres i kryssløpstabellen, som viser kryssleveranser av produktinnsats det mellom næringene. Modellen forutsetter at koeffisientene er uavhengige av nivået på tilgang og anvendelser, og at dette forholdet er som det var i 2019. Ved større endringer i nivået på tilgang og anvendelse og dersom det er full kapasitetsutnyttelse i en eller flere næringer, vil ikke dette være oppfylt.

Induserte virkninger på privat og offentlig konsum

Induserte virkninger følger av at overskudd og lønn gir privat og offentlig konsum og investeringer. For eksempel vil økt verdiskaping gi økte inntekter til arbeidstakere som vil øke sitt private konsum. Økt verdiskaping vil også gi økte skatteinntekter som kan benyttes til offentlig konsum.

Hvorvidt induserte virkninger skal inkluderes eller ikke, avhenger av det definerte geografiske området man beregner ringvirkninger for, og om man legger til grunn at arbeidskraft har alternativ anvendelse. I dette prosjektet ønsker vi å synliggjøre økonomisk aktivitet og ringvirkninger ved Tromsø havn og beregner derfor disse, selv om arbeidskraften i stor grad nok ville hatt alternativ anvendelse og havnens aktivitet kunne vært lokalisert et annet sted i Norge.

I analysen beregnes disse som følger:

- Privat konsum estimeres som disponible lønnsinntekter, som havnens økonomiske aktivitet genererer, minus spareraten. I beregningene benytter vi tidligere beregnet direkte og indirekte verdiskapning og data og statistikk fra Skatteetaten og SSB.
- Offentlig konsum estimeres som beregnede skatteinntekter av havnens aktivitet. Dette inkluderer skatteinntekter av foretaks overskudd, arbeidstakeres lønnsinntekter og arbeidsgiveravgift. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum, det vil si varer og tjenester som stat og kommune forbruker for å gjennomføre sine administrative og forvaltningsmessige oppgaver, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Dette illustrert gjennom eksempler på hva disse kan benyttes til.

Katalytiske virkninger

Prosjektet avgrenses til å inkludere økonomiske ringvirkninger som kan beregnes ved hjelp av økonomiske data. Vi har derfor ikke inkludert katalytiske virkninger i analysen.

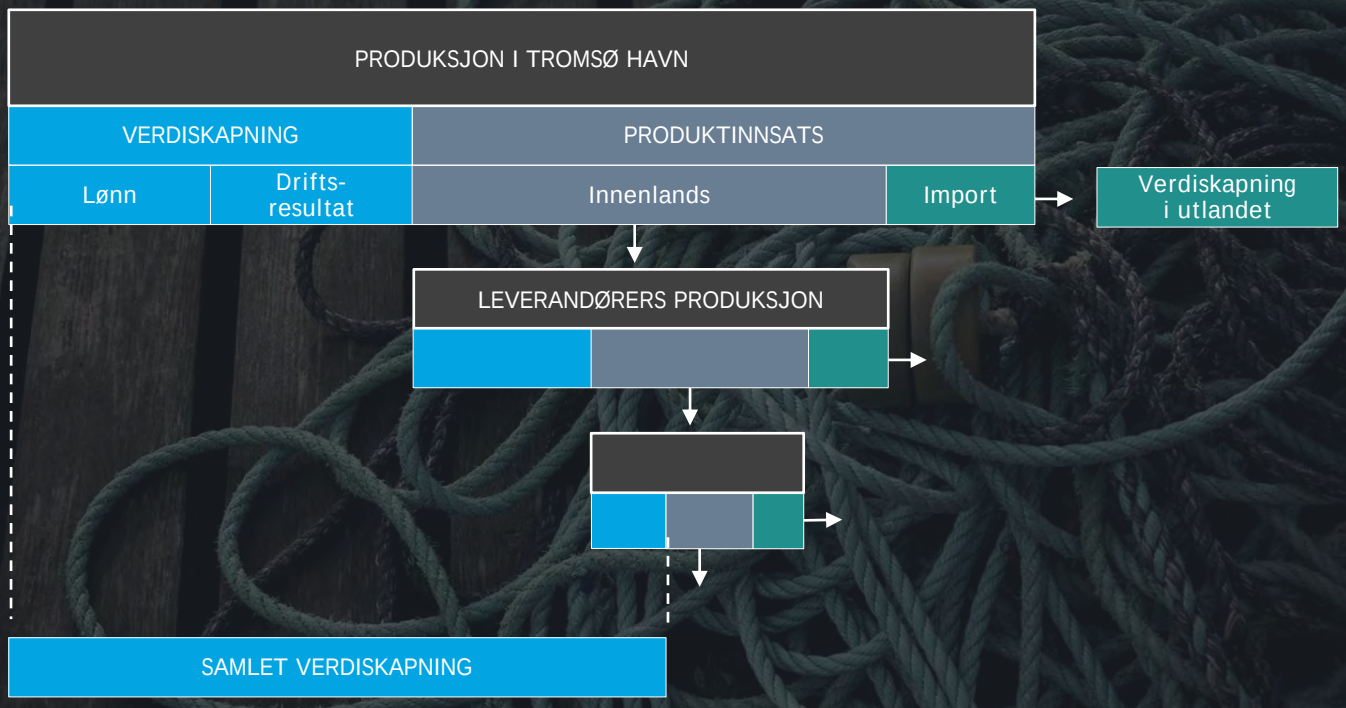
6.2.2 METODEBESKRIVELSER - VERDISKAPNING KRYSSLØPSANALYSE

Økonomisk verdiskapning, som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital, står helt sentralt i en ringvirkningsanalyse. Verdiskapning defineres her som akkumulert bruttoprodukt, den delen av produksjonen (omsetning) som gjenstår etter at produktinnsats (kjøp av varer og tjenester) er trukket fra, som følger av havneaktiviteten. Dette utgjøres av lønn og driftsresultat. Som nevnt skiller vi mellom direkte (havnerelaterte aktører og deres kjøp av leverandører) og indirekte (leverandørenes underleverandører i flere ledd) virkninger.

Som produktinnsats etterspør norske virksomheter varer og tjenester fra både innenlandske og utenlandske leverandører (import). I denne analysen beregner vi ringvirkningseffekter for norske næringer, og ser derfor bort fra utenlands produksjon og verdiskapning i hvert ledd av kryssløpet.

Figuren under viser en overordnet illustrasjon av sammenhengen mellom produksjon (omsetning), produktinnsats og verdiskapning for Tromsø havn. Videre viser figuren hvordan produktinnsats fra underleverandører skaper produksjon og verdiskapning i flere ledd i økonomien, og hvordan den samlede verdiskapningen beregnes gjennom kryssløpsanalyse.

Figur 18 Sammenheng mellom produksjon, produktinnsats og verdiskapning for Tromsø havn gjennom en kryssløpsmodell



6.3 KILDER

Data og statistikk mottatt fra Tromsø Havn KF, (herunder årsregnskap, kunde- og leverandørlister, anløps- og lastestatistikk, investeringsregnskap og -plan, m.m.)

Økonomiske nøkkeltall mottatt fra aktører ved Tromsø havn, via Tromsø Havn KF

Data lastet ned fra Brønnøysundregisteret via Bisnode (herunder offentlig regnskapsdata og tall på antall ansatte for diverse virksomheter)

Data og statistikk lastet ned fra https://www.ssb.no/ (herunder kryssløp fra nasjonalregnskapet, sparerate, konsumprisindeks, kostnader tilknyttet ulike offentlige goder, m.m.)

Data lastet ned fra https://www.skatteetaten.no/ (herunder skatte- og avgiftssatser)

Trafikk- og passasjerdata fra Troms Fylkestrafikk. https://fylkestrafikk.no/_f/p1/i81992de0-0139-48f6-9f6d-64ea4a8a93cc/hovedtrekk-2022.pdf

Data lastet ned fra https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fangst-og-kvoter/Fangst/Fangst-fordelt-paa-landingssted

Fiskeridirektoratet. *Lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten 2021*. Hentet fra https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Loennsomhet/aarstabeller

Fiskeridirektoratet. Statistikk fisk fangstverdi og rundvekt. Hentet fra: https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fangst-og-kvoter/Fangst/Fangst-fordelt-paa-landingssted

Innovasjon Norge. (2019). *Cruiseturismen i Norge 2019*. Hentet fra https://business.visitnorway.com/no/nyheter/2019/ny-rapport-cruisebeskende-i-norge/

Jakobsen, E.W., Basso, M.N., Dombu, S.V. & Løge, T. for Menon Economics. (2018, oktober). *Økonomiske effekter fra reiselivet i Tromsø.* Hentet fra https://www.menon.no/wp-content/uploads/2018-90-%C3%98konomiske-effekter-fra-reiselivet-i-Troms%C3%B8.pdf

Nofima AS. (2018). *Ringvirkningsanalyse Troms - Leverandøranalyse*. Hentet fra https://nofima.no/publikasjon/1543364/

Richardsen, R., Myhre, M.S., Tyholt, I.L. & Johansen, U. for SINTEF Ocean AS og SINTEF Community (2019, 20. juni). *Nasjonal betydning av sjømatnæringen*. Hentet fra https://www.sintef.no/globalassets/sintef-ocean/pdf/nasjonal-verdiskapning_2018tall_endelig_200619.pdf

Richardsen, R., Myhre, M.S., Young, E. & Johansen, U. for SINTEF Ocean AS og SINTEF Community (2022, 8. september). *Nasjonal betydning av sjømatnæringen*. Hentet fra https://www.sintef.no/globalassets/sintef-ocean/nasjonal-verdiskapning_sintef_2010-2021_endelig.pdf

Samfunnsøkonomisk analyse (SØA). (2021, 10. august). *Ringvirkningsanalyse av samferdselsinvesteringer fra 2012-2020*. Hentet fra https://www.samfunnsokonomisk-analyse.no/rapporter/tag/Ringvirkningsanalyse

Tromsø Havn KF. (2019). *Årsberetning 2019*. Hentet fra https://tromso.havn.no/wp-content/uploads/2020/07/arsberetning2019.pdf

Tromsø Havn KF. (2020). *Årsberetning 2020*. Hentet fra https://tromso.havn.no/wp-content/uploads/2021/06/arsrapport-tromso-havn-2020-_spreads-web.pdf

Tromsø Havn KF (2021). *Årsberetning 2021*. Hentet fra https://tromso.havn.no/wp-content/uploads/2022/04/Arsrapport-Tromso-Havn-2021-web.pdf

Tromsø Havn KF (2022). *Årsberetning 2022*. Hentet fra: https://tromso.havn.no/om-oss/arsrapporter/

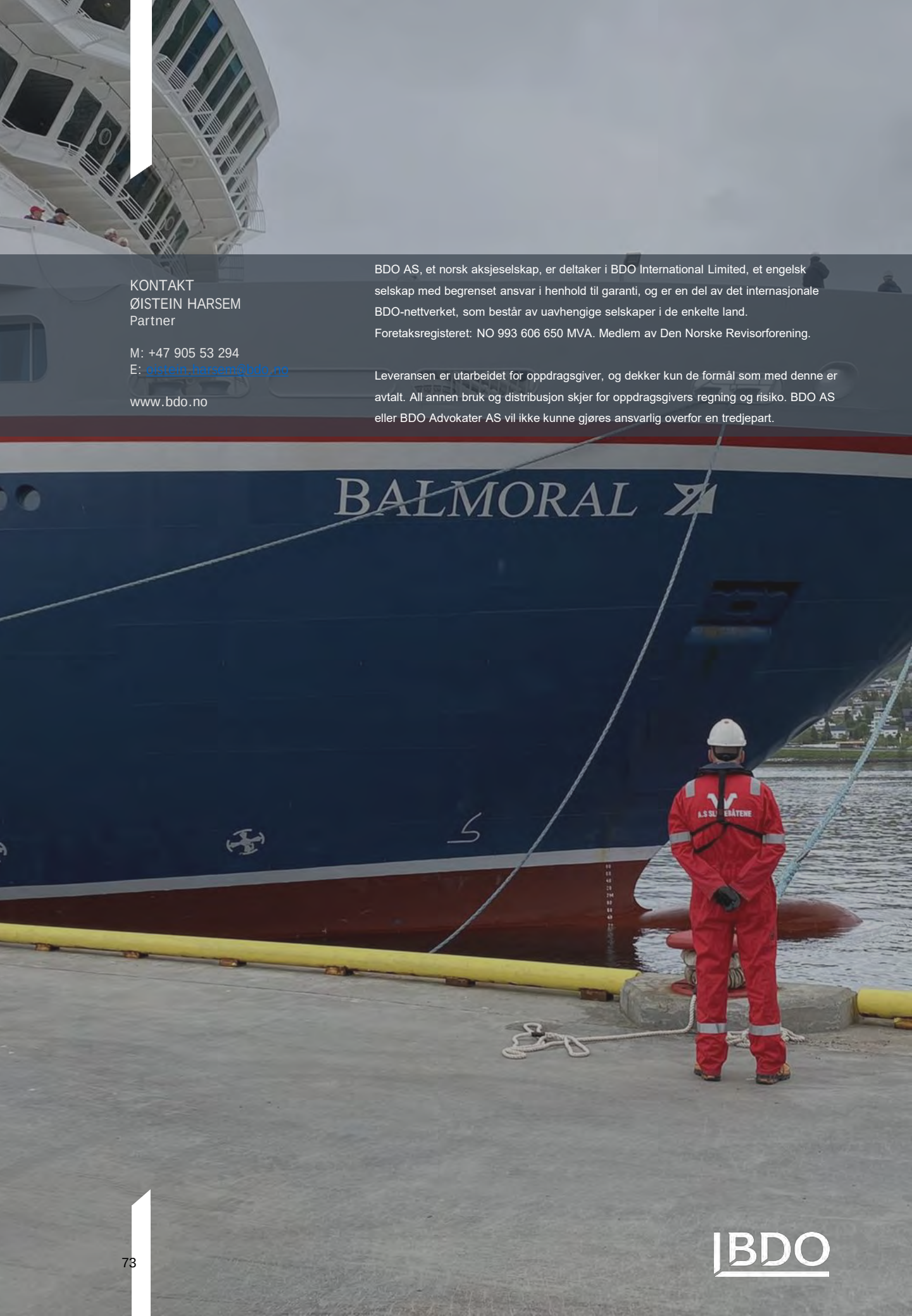
KONTAKT
ØISTEIN HARSEM
Partner

M: +47 905 53 294
E: oistein.harsem@bdo.no

www.bdo.no

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar i henhold til garanti, og er en del av det internasjonale BDO-nettverket, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA. Medlem av Den Norske Revisorforening.

Leveransen er utarbeidet for oppdragsgiver, og dekker kun de formål som med denne er avtalt. All annen bruk og distribusjon skjer for oppdragsgivers regning og risiko. BDO AS eller BDO Advokater AS vil ikke kunne gjøres ansvarlig overfor en tredjepart.



TROMSØ HAVN

Arkivsaksnr. 24/01267-1
Saksbehandler Jørn-Even Hanssen

Saksgang	Møtedato
Havnestyret	25.01.2024

Oppnevnelse av stedfortreder for Havnedirektør

Havnedirektørens innstilling til vedtak:

Havnestyret tar innstillingen til orientering

Jørn-Even Hanssen
Havnedirektør

Hva saken gjelder

I orienteringen om kommende organisasjonsendring i Havnestyret den 15. desember 2023, ba Havnestyret om at det ble oppnevnt en stedfortreder i det tilfellet havnedirektøren ikke var tilgjengelig for styret, kunder, media, organisasjon og lignende.

Saksutredning

I det tilfellet havnedirektøren av ulike årsaker er forhindret fra å utføre sine oppgaver, er det viktig at havnestyret og andre interessenter har et kontaktpunkt. Hendelsene vil typisk være av operativ karakter og det er følgelig naturlig at det er lederen for havnedrift, som også er beredskapsleder for Tromsø Havn, utpekes som stedfortreder. Det betyr at leder for havnedrift overtar havnedirektørens myndighet og må håndtere de henvendelser havnedirektøren får, eksempelvis fra media.