



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 7. apr. 2020

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 15.04.20

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 15. april 2020 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes via Teams eller i Strandkaien 46; møterom Majoren i kjelleren. Avgjørelse vedrørende møtested tas etter påske.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Katrine H. Johannessen på katrine@stavanger.havn.no eller tlf. 928 06 296. Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 15.04.2020

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
----------------	-------------------

12/20	Protokoll fra postmøte 17.03.20
13/20	Protokoll fra styremøte 19.02.20
14/20	Havnedirektørens orientering april 2020
15/20	Utbytte 2019 og prognose 2020
16/20	Reduksjon av farvannsavgift
17/20	Årsregnskap 2019 Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
18/20	Cruisestrategi for Stavangerregionen
19/20	Bekhuskaien tinghustomt – Status opsjonsavtale
20/20	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
----------------	-------------------

13/20	Protokoll fra styremøte 19.02.20
-------	----------------------------------



Postmøte dato: 17.03.2020 med vedtaksfrist kl 16.00

Møtenr.: 2

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Protokoll

Innkalling til postmøte den 17.03.20 med vedtaksfrist kl 16.00 ble sendt pr mail den 12.03.20 til:

Christine Sagen Helgø
Arnt-Heikki Steinbakk
Christian Wedler
Dagny Sunnanå Hausken

Tor Jan Reke
Siv-Len Strandskog
Bjørn Kahrs
Jarle Bø (Rep)

Sak 11/20 Intensjonsavtale mellom Lyse og SRH – Elektrifisering av havn

Vedtak: Styret godkjenner fremlagt intensjonsavtale med Lyse.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken





Møtedato: 19.02.20

Møtenr.: 1

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Protokoll

Til stede:	Christine Sagen Helgø	Tor Jan Reke
	Arnt-Heikki Steinbakk	Siv-Len Strandskog
	Christian Wedler	Bjørn Kahrs
	Dagny Sunnanå Hausken	Jarle Bø (Rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og arealutvikler Hilde Frøyland. Økonomisjef Anders Bruvik møtte til sak 3 og 4. Stats.aut. revisor Svein Erga (Erga Revisjon) møtte til sak 4. Teknisk sjef Åsta Vaaland Veen møtte til sak 6. Sak 4 ble tatt først i rekkefølgen på saker.

Møtet ble avholdt i Strandkaiaen 46, Stavanger.

Styremøtet startet kl 16.10 og ble ledet av Christine Sagen Helgø.

Tor Jan Reke møtte klokken 17.15 under behandling av sak 4. Jarle Bø gikk kl 18.00 under behandling av sak 6.

Følgende saker ble behandlet:

- | | |
|-----------|---|
| Sak 01/20 | Protokoll fra styremøte 11.12.19
Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt. |
| Sak 02/20 | Havnedirektørens orientering februar 2020
Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering. |
| Sak 03/20 | Foreløpig regnskap 2019 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering. |



Sak 04/20

Vurdering av framtidig utbytte fra Stavangerregionen Havn IKS

Økonomisjef Anders Bruvik orienterte kort om hovedtall og relevante temaer i fbm vurdering av utbytte fra 2019.

Stats.aut. revisor Sven Erga la frem sine vurderinger av konsernets utbyttmulighet basert på forventet Årsregnskap 2019 og Budsjett og Økonomiplan 2020-2023.

Vedtak:

04.1/20 Styret tar saken til foreløpig orientering og tar endelig beslutning om et eventuelt utbytte ved behandling av årsregnskapet for 2019.

04.2/20 Styret ber havnedirektøren til neste styremøte skissere en modell for hvordan SRH kan etterkomme eiernes ønskede nivå for utbytte på MNOK 15 for 2019.

04.3/20 Styret ber om at havnedirektøren vurderer og beskriver hvordan et eventuelt fremtidig utbyttelnivå kan etableres.

04.4/20 Styret ber havnedirektøren beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte til neste styremøte i saken om Årsoppgjør 2019.

Sak 05/20

Strategiplan 2018-2020 - Statusrapportering for 2019

Vedtak: Havnedirektørens statusrapportering om strategiarbeid for 2019 tas til orientering.

Sak 06/20

Miljøplan 2020-2023

Teknisk sjef Åsta Vaaland Veen presenterte saken.

Vedtak:

05.1/20 Styret godkjenner Miljøplan 2020-2023 for Stavangerregionen Havn konsern.

05.1/20 Statusrapportering til styret skal gjøres halvårlig, og til eierne i Styrets beretning/Årsrapporten.

Sak 07/20

Østre havn – Status planprogram

Arealutvikler Hilde Frøyland presenterte saken kortfattet.

Vedtak:

07.1/20 Styret tar saken til orientering.

07.2/20 Styret ber om å få fremlagt oversikt over eierskap til arealene i havnefronten i Østre havn.



Sak 10/20

Eventuelt

10.1/20 Dialog med PST

Dagny Sunnanå Hausken fremmet spørsmål om det har vært dialog mellom SRH og PST, med referanse til at havnen har kontakt med utlandet og relevans dette har for trusselbildet for Norge. Havnedirektøren orienterte om at hun har hatt møte med PST like etter at hun startet i jobben i 2013.

Styret ber havnedirektøren om å kontakte PST.

10.2/20 Orientering om coronavirus og cruise

Havnedirektøren gav en kort orientering om foreløpig forberedende beredskapsarbeid knyttet til skipsanløp der coronaviruset kan bli et tema.

Møtet ble hevet kl 19.00.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 14/20
MØTEDATO: 15.04.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/116
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 01.04.2020

Havnedirektørens orientering april 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	14/20	15.04.2020	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.»



KORONASITUASJONEN

Møter og øvelser

Allerede 6. februar ble SRH invitert på møte hos beredskapssjef, Torstein Nilsen, i Stavanger kommune hvor det ble gitt en status på deres arbeid i fbm smittesituasjonen globalt og forberedelser kommunen hadde gjort på det tidspunkt.

Det har senere vært flere møter mellom SRH, Stavanger kommune, smittevernoverlege, samt møter med beredskapsledere og kommuneleger i de andre to eierkommunene.

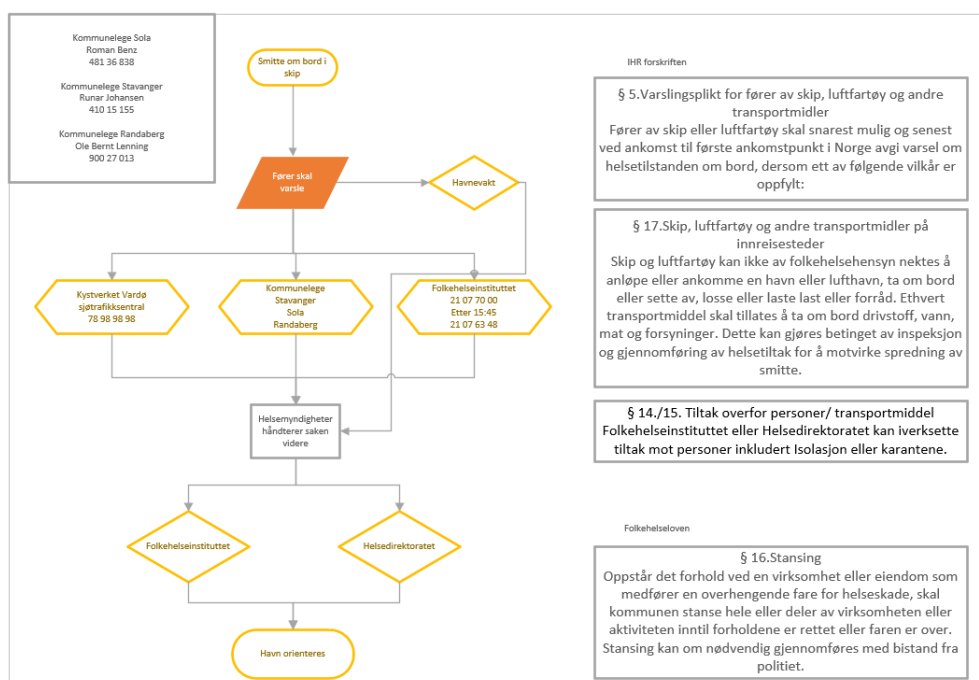
Det er i tillegg blitt holdt en workshop med de tre eierkommunene, samt Sandnes kommune i midten av februar. Denne handlet om besøk av et stort cruiseskip med totalt 7 300 mennesker om bord på 17. mai. Workshopen ble vridd til at skipet også hadde smitte om bord, i tillegg til andre scenarioer.

Et planlagt sikringsmøte med øvelse på Ferry Terminal Risavika medio februar, ble endret til å øve på Fjordline fartøy med smitte om bord. Det samme ble gjort i fht sikringsmøte på Offshore Terminal Risavika.

I starten på mars ble det gjennomført en tabletop øvelse. En bredt sammensatt gruppe av beredskapsledere fra Randaberg og Stavanger samt kommuneleger, kommuneadvokat i Stavanger kommune, og ledelse i Stavangerregionen Havn var invitert til å delta i ett scenario hvor smitte om bord i cruiseskip var utgangspunktet. Øvelsen sammenfalt med at Stavanger kommune annonserte at ingen cruisegjester ville få lov å gå i land i Stavanger. Selv med dette valget, var allikevel scenarioet relevant ettersom havnen ville, på anmodning om å stille kai til disposisjon for skipet, være pliktige til å motta skipet.

Sjøfartsdirektoratet

Det var usikkerhet hvilket mandat havnen hadde for eventuelt å stanse eller bortvise fartøy som kom med smitte om bord, til Stavanger. Sjøfartsdirektoratet ble kontaktet og ett godt gjennomarbeidet svar ble mottatt. I forhold til svaret etablerte SRH et flytdiagram som var ment for internt bruk. Dette diagrammet er senere benyttet i de aller fleste gjennomganger relatert til Covid-19 både intern og eksternt og er delt med andre kommuner/havner nært og fjernt.





Internt arbeid

For å kunne følge utviklingen tett, og å gjennomføre tiltak relevante for ansatte og bedriften, satte havnedirektøren stab 9. mars bestående av havnedirektør, maritim sjef, sikkerhetssjef og daglig leder i havnedrift (SRHD). Det er frem til påske gjennomført 11 møter. Det blir skrevet en oppsummering fra møtene som distribueres til alle ansatte samme dag som møtet gjennomføres.

Fokuset har handlet om i tidsmessig rekkefølge:

- Forebygging av smitte
- Karantenebestemmelser
- Reisebegrensninger
- Håndtere stenging/adgang av havnekontor og havneanlegg
- Tilrettelegge for bruk av hjemmekontor
- Prosedyrebeskrivelser for ansatte som jobber på kai
- Kontinuitetsplanlegging ved flere syke
- Løpende praktiske utfordringer med smittesituasjonen

I tillegg holdes det ukentlige informasjonsmøter for alle ansatte på Teams. Da informerer havnedirektøren om aktuelle saker, nyheter og annet relevant. Ledermøtene i mars har hatt fokus på den økonomiske situasjonen i havnen. Dette orienteres om i egen sak.

STAVANGERREGIONEN HAVN (SRH) I MEDIA

I kommunikasjonsstrategien fremkommer det at havnens overordnede mål er å kommunisere bedre både internt og eksternt for å nå bedriftens mål, øke kjennskapen og bygge et positivt omdømme. En av strategiene er at havnen skal systematisere og profesjonalisere all ekstern kommunikasjon. Det er laget en handlingsplan for kommunikasjon og utspillsplan mot media. Det jobbes aktivt og systematisk ut mot media med saker som profilerer havnen positivt, med ca ett utspill per måned. Oppslaget kan være stort eller lite og det tilstrebes en balanse mellom sakene ift. eierkommunene.

For januar ble det publisert en artikkel i Stavanger Aftenblad hvor det fremkom at Stavanger kommune og SRH sammen skal utvikle den forhenværende ferjeoppstillingsplassen ved Margarinlinjen. Link: [Aftenbladet](#)

Havnedirektør, fagansvarlig fra Avinor og adm. direktør fra Forus Næringspark ble i februar intervjuet om Elnett21. Link: [NRK Rogaland distriktsnyheter](#) (innslag nr.8)

I mars ble saken om intensjonsavtalen med Lyse AS om elektrifisering av havnen publisert. Linker: [Aftenbladet](#), [Rogalands Avis](#)

GRØNN BY

Grønn by er en frittstående stiftelse som arbeider med bærekraft og miljøbevissthet i Stavanger-regionen og ble grunnlagt i 1993. Partnerne er betydningsfulle organisasjoner og bedrifter som gjennom sin virksomhet påvirker samfunnsutviklingen i regionen. Grønn by skal dele bærekraftige løsninger i et langsiktig og helhetlig perspektiv som skaper forutsigbarhet.

Alle organisasjonene i nettverket har et samfunnsansvar og partnerskapet skal bestå av organisasjoner og bedrifter som er:

- pådrivere for bærekraftig verdiskaping og innovativ bærekraftig utvikling
- av samfunnsmessig betydning og har gjennomføringskraft
- en del av et mangfold av aktører fra industri, kapital, handel, service, eiendomsaktører, offentlig sektor og akademika
- kan jobbe sammen mot stiftelsens felles mål

SRH er blitt forespurt om å bli medlem/partner, og har meldt seg inn som partner i Grønn By.

DELTAKELSE GRØNT SKIPSFARTSPROGRAM FASE 4

Grønt skipsfartsprogram (GSP) er et nasjonalt samarbeid for overgangen til null- og lavutslippsløsninger i maritim næring. Arbeidet skjer gjennom pilotprosjekter og kunnskapsdeling rundt disse. Programmet går nå over i fase 4, der målet er å skalere løsninger slik at næringen blir merkbart mer miljøvennlig. SRH (opprinnelig Risavika Havn) har deltatt i programmet siden oppstart i 2016, og har gjennom deltakelsen opparbeidet nettverk og nyttig kunnskap.

I fase 4 planlegger SRH å delta i pilotene «Logistikk 2030» og «Omstillingsbarometer havn». «Logistikk 2030» handler om optimalisering av logistikkstruktur for mer gods fra land til sjø. «Omstillingsbarometer havn» handler om å synliggjøre miljøeffekten av de tiltakene havnene gjør, og etablere felles metodikk for rapportering på miljøeffekt. Kostnad for fase 4 er kr 100 000 med forventning om egeninnsats i pilotprosjekter på inntil 200 timer.

INFORMASJON FRA STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS

Pr. 9. mars var det avviklet seks cruiseanløp der første anløp var 12. januar. I skrivende stund er 33 cruiseanløp kansellert grunnet koronakrisen. Det forventes flere kanselleringer og det er stor sannsynlighet for at det ikke vil anløpe flere cruiseskip i Stavanger dette året. Viking Cruises har meldt at alle planlagte cruiseanløp frem til utgangen av juni er kansellert.

På Offshore Terminal Risavika melder Asco at koronakrisen nok vil påvirke aktiviteten noe, men i utgangspunktet vil mye av det som er planlagt fortsette. Totalt sett estimerer Asco en reduksjon på 2-3000 tonn pr mnd. den første delen av året.

I Mekjarvik har det vært god aktivitet i januar og februar, mens mars har hatt noe mindre aktivitet. Det er vanskelig å si om korona er årsak til mindre aktivitet i mars. Vi har hatt totalt 68 anløp i perioden 01.01.2020 til 31.02.2020.

HMS

I utvalg for miljø og utbygging i Stavanger kommune er det gjort vedtak om at luftkvaliteten i Vågen skal måles etter foreslåtte kriterier, og spesielt når cruiseskipene ligger til kai i sommersesongen.

Stavanger kommune ser behov for å sette opp en permanent målebod med utstyr av tilsvarende kvalitet som de tre andre målestasjonene i Stavanger. Størrelsen på måleboden er ca. 5 kvm og ønsket plassering er på taket av Skur 6.

SRH er positiv til en slik plassering og SRH har signalisert at det er vilje til å bidra med å dekke en del av kostnadene for bygging og drift av måleboden.

I Vågen er det gjennomført flere tiltak etter befaringen med kommune og nødetater i fht sikkerhet på kai og ved leidere (stiger). Følgende tiltak er gjort:

- Refleksmerking av alle leidere fra Hall Toll og innover for bedre synlighet
- Montert redningskjetting mellom redningsleidere ytre Skagenkaien (området rundt Hall Toll). Kjetting er plassert i underkant fenderdekk, slik at det skal være mulig å holde seg fast mellom redningsleidere også ved lavvann.
- Belysning på kaiskap v/Hall Toll for å markere kaikanten bedre og gi lys ned i sjøen, uten å gi lysforurensning.

PERSONAL

Maritim koordinator

Tor Gunnar Rostad har takket ja til å bli maritim koordinator og begynner 01.06.20. Rostad har høyere maritim utdannelse, samt en bachelor i økonomi og administrasjon. Han kommer fra Wilson hvor han har jobbet som ship operator.

Maritim utvikler

Det var 22 søkere til stillingen som maritim utvikler. Fem kandidater var inne til førstegangs intervju og tre kandidater ble onsdag 11. mars tatt inn til andregangs intervju. Like etter rammet koronakrisen og det ble så besluttet å utsette denne ansettelsen inntil videre.

OMBYGGING STRANDKAIEN 44

I forbindelse med budsjettbehandlingen ble det vedtatt en ombygging av Strandkaien 44. Havnen har behov for flere kontorer og bygget slik det står i dag er dårlig utnyttet, blant annet ved at det er store garderobefasiliteter som ikke blir fullt utnyttet og et areal på loftet som ikke blir benyttet til annet enn lager.

KAP arkitekter har fått jobben, via rammeavtale, med utarbeidelse av skisser og det har vært inne tekniske konsulenter som har sett på ventilasjon, oppvarming og VVS. Det har også vært kontakt med byantikvar med tanke på innmontering av tre takvinduer for å få lys inn i loftslokalene.

Skissene som nå foreligger viser bruk av loftet til spiserom/møterom. Det vil også bli plass til et lite møterom for videomøter, samt en garderobe og toalettfasiliteter.

Langs yttervegger, mot sjøen og gamle Stavanger blir det i hovedsak kontorer i tillegg til et møterom. Midt i etasjen etableres der mingleområde og et mindre «tekjølken».

Rammesøknad og nabovarsel er sendt. Planen er å påbegynne ombyggingsarbeidene i august med mål om å være på plass i renoverte lokaler til jul.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 15/20
MØTEDATO: 15.04.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/26

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 01.04.20

Utbytte 2019 og prognose 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	04/20	19.02.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	15/20	15.04.2020	

Forslag til vedtak:

- «14.1/20 Styret tar saken til orientering og støtter forslaget om konvertering av egenkapital til ansvarlig gjeld som modell for et eventuelt fremtidig utbytte.
- 14.2/20 Styret utsetter avgjørelsen om vurdering av utbytte til et senere tidspunkt på grunn av usikkerheten rundt fremtidig inntjening og likviditet i SRH grunnet korona-situasjonen.»



Bakgrunn

I sak 04/20 ble det lagt frem en orienteringssak om vurdering av framtidig utbyttekapasitet i SRH. Handlings- og økonomiplan for 2020-2023 med tilhørende investeringsplan ble vedtatt i sak 49/19. Det er planlagt investeringer på over kr 1 milliard i perioden. Administrasjonen anbefalte ikke utbetaling av utbytte med den planlagte investeringsprofilen, med begrunnelse i at tilnærmet alt skal lånefinansieres og egenkapitalandelen reduseres fra 47 % til 40 % i perioden. I sak 04/20 ble det gjort følgende vedtak:

- 04.1/20 Styret tar saken til foreløpig orientering og tar endelig beslutning om et eventuelt utbytte ved behandling av årsregnskapet for 2019.
- 04.2/20 Styret ber havnedirektøren til neste styremøte skissere en modell for hvordan SRH kan etterkomme eiernes ønskede nivå for utbytte på MNOK 15 for 2019.
- 04.3/20 Styret ber om at havnedirektøren vurdere og beskrive hvordan et eventuelt fremtidig utbyttelnivå kan etableres.
- 04.4/20 Styret ber havnedirektøren beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte til neste styremøte i saken om Årsoppgjør 2019.

Saken

Revurdering av investeringsplanen

Etter styremøtet 19.02.20 (sak 04/20) foretok administrasjonen en ny analyse av investeringsplanen med formål å vurdere om noen investeringer kunne foreslås å bli tatt ut.

Det er planlagt å bygge en ny kai («Kai 25») i Risavika til et investeringsbeløp på kr 142 millioner. Det er gjort en omfattende kartleggingsjobb for å finne belegningsprosenten på alle kaiene i Risavika. Dette ble gjort i hovedsak for å se om kapasiteten kan utnyttes bedre i Risavika, og om kaiene kan benyttes av andre fartøy, f.eks. til ventekaier for offshorefartøy og anløp av cruiseskip. Havnens kunder opplever at hovedutfordringen ift. bruk av de operasjonelle kaiene, er effektiv utnyttelse av samtidige aktiviteter. Funnene avdekket at belegget i snitt i hele Risavika er ca. 40 %.

Med disse funnene mener administrasjonen at utnyttelse av kaier i Risavika kan forbedres, og at det må legges mer ressurser i planlegging og samordning mellom aktørene. Det er derfor grunnlag for at «Kai 25» kan tas ut av investeringsplanen p.t.

Plan for å styrke kommunens øvrige aktiviteter

For å få forutsigbarhet til forventning fra eierne om utbetalinger, planla administrasjonen etter sak 04/20 å foreslå for styret at kr 60 millioner av innbetalt egenkapital konverteres til et ansvarlig lån, som rentebelastes og nedbetales med kr 15 millioner pr år i fire år. Denne løsningen skaper forutsigbarhet for SRH og kommunene i perioden. Administrasjonen ønsket å diskutere løsningen med Stavanger kommune, og den 9. mars ble det forespurt møte med kommunedirektøren. Møtet ble avholdt den 20. mars.

Endrede forutsetninger

I løpet av tiden fra 9. mars til 20. mars endret verden og Stavangerregionen seg uten historisk sidestykke med inntreden av koronaepidemien. Den 10. mars ble det fattet et vedtak om at cruiseskip ikke kan slippe

gjestene i land ved ankomst, og det er usikkert når dette igjen vil tillates. Konsekvensen av dette er at alle anløp i mars, april og delvis mai er kansellert. Havnens ulike kunder har, fra en dag til en annen, bedt om krisehjelp; både i form av rabatter, avståelse fra leie og betalingsutsettelse.

I ledermøte i SRH den 16. mars ble budsjettet gjennomgått og en ny prognose for året ble laget. Det er grunn til å tro at cruisesesongen kan bli utsatt i sin helhet. Selv om Norge får kontroll på smitten i mai eller juni, er det ikke sikkert at gjestende turister kommer fra kontrollerte land, og det er vel også grunn til å tvile på om cruise er en ferieaktivitet som tar seg opp raskt nok ift. dette ferieåret.

Det er også signaler som gir grunn til å tro at leieinntektene kan bli redusert med 15 %, samt at tjenesteleveranser pga. manglende aktivitet blir redusert med 60 %. I tillegg kan trolig kaivederlaget og ISPS vederlag utenom cruise bli redusert med 20 % og varevederlag redusert med 30 %.

Med dette perspektivet har administrasjonen også vurdert å kutte kostnader. En ansettelse av maritim utvikler er utsatt inntil videre. Det er vurdert hvilke prosjekter og forarbeider til investeringer som må justeres og vurderinger knyttet til vedlikehold kan føre til justeringer. En del investeringer for kunder kan bli utsatt da situasjonen for kundene også er dramatisk endret. I tillegg blir en del kostnader redusert som følge av at aktiviteten går ned.

Lønnskostnadene blir redusert ift. budsjett som følge av at overtiden går ned, nyansettelse blir satt på vent og lønnsutviklingen generelt. Et viktig element ift. kostnadskutt, er å vurdere konsekvensene for leverandørene og utviklingen etter denne utfordrende tiden. Havnen forsøker å holde aktiviteten oppe for å ta ansvar for utviklingen av SRH og at leverandørmarkedet kan levere varer og tjenester i tiden etter Covid-19. Samfunnsansvaret gjelder å ta vare på både kunder og leverandører i en meget utfordrende tid.

Pr i dag er situasjonen uoversiktlig og høyst usikker. Ingen vet hvor dyp eller langvarig den økonomiske nedturen blir. I tillegg er det oppstått priskrig i oljemarkedet samtidig med koronasituasjonen som kan gi ytterligere utfordringer fram i tid. Oljeprisen var rundt 70 USD for et år siden, men har siden falt til 25 USD 27. mars. Det er en reduksjon i prisen på 63 %. Bare den siste måneden har prisen blitt redusert med 53 %. Oljeanalytiker Wiggen i Pareto Securities tror prisen skal videre ned, ref. artikkel i Dagen Næringsliv 28. mars. Endringen i oljemarkedet har SRH enda ikke sett følgene av. Historisk har SRH fått effektene av slike endringer etter at oljeselskapene har justert seg inn ift. det nye prisbildet. Dette kommer måneder, kanskje år etter slike fall i oljeprisene. Denne endringen er viktig å ta med seg, men det er forhold knyttet til Covid-19 som påvirker prognosen for 2020. Med disse foreløpige vurderingene er prognosen for innværende år slik:

Prognose pr 31. mars 2020

	Budsjett 2019	Prognose 2019	Framlagt des.19 Budsjett 2020	Prognose 2020	Nedgang i %
Sum driftsinntekter	199 884 425	216 025 308	223 343 999	155 355 076	30 %
Sum driftskostnader	105 577 440	113 893 986	118 497 368	117 304 003	1 %
Driftsresultat	94 306 985	102 131 322	104 846 631	38 051 073	64 %
Netto finans	-46 414 000	-20 123 638	-48 284 782	-43 304 035	10 %
Resultat før skatt	47 892 985	82 007 684	56 561 849	-5 252 962	109 %
Estimert skattekostnad 22 %			12 443 607		
Resultat etter skatt			44 118 243		

Det vil si at inntektene er vurdert med et bortfall på 30 %. Det er foretatt en reduksjon av kostnadene med 9,5 %, men grunnet avsetning for tap på kundefordringene på kr 10 mill. viser prognosen kun en reduksjon på 1 %. Prognosen viser et underskudd på kr 5,2 mill. mot budsjettet overskudd før skatt på kr 56,6 mill. For prognosen med mer detaljerte beskrivelser se vedlagt bilag 1.

Likviditeten vil bli presset av manglende innbetalinger fra kunder og reduksjon i omsetning fra sannsynligvis alle forretningsområder. Administrasjonen har vurdert likviditeten framover og vært i dialog med bankene for å kunne løse en slik situasjon som prognosen viser og om det skulle bli mer krevende. Kommunalbanken har gitt muntlig tilbakemelding om at de kan gi avdragsfrihet kostnadsfritt og at avdragene legges på gjenværende løpetid for lånene. Det må avklares om dette er tilfredsstillende i fht IKS-lovens § 22 som sier at «Selskapets samlede lånegjeld etter andre ledd første punktum skal avdras med like årlige avdrag. Gjenstående løpetid for selskapets samlede gjeldsbyrde kan ikke overstige den veide levetiden for selskapets anleggsmidler ved siste årsskifte.» Se tabell under med en forenklet kontantstrøm for året basert på prognosen..

Forenklet kontantstrøm 2020 basert på prognosen	Budsjett 2020	Prognose 2020
Resultat	44 118 243	-5 252 962
Justert for avskrivninger og farvannsavgift	38 661 178	38 661 178
Kontantstrøm fra drift	82 779 421	33 408 216
Avdrag	-68 349 000	-58 200 000
Kontantstrøm etter avdrag	14 430 421	-24 791 784
Justering av avdrag fra april kommunalbanken ut 2020		21 000 000
Kontantstrøm etter justeringer	14 430 421	-3 791 784

Skatt

I vedtak 04.4/20 ble havnedirektøren bedt om å beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte. Dersom man velger å gi en utdeling, er det stor usikkerhet til hvordan skattemyndighetene vil vektlegge dette i vurderingen av skatteplikten. Søksmålet fra Karmsund Havn IKS mot staten, der hovedforhandling er berammet til oktober 2020, vil trolig få en påvirkning for SRHs skatteplikt. Ut fra et skattemessig perspektiv bør derfor utdelingen utsettes. SRH har fått bistand av advokat Helge Skogseth Berg, som er godt kjent med havnenes utfordringer til skatteplikt. Han har både representert skatteetaten og vært motpart til skatteetaten i flere saker. Se notat fra advokat Berg som gir mer opplysninger om dette vedlagt som bilag 2.

Oppsummering og konklusjon

Det er flere vurderinger som må avklares, bl.a. hvor mye egenkapital og likviditet SRH trenger for å tåle koronakrisen og hvor stor usikkerhet skal det tas høyde for. I tillegg kan det bli en ytterligere reduksjon i inntekter som følger av nedgang i oljeprisen.

Den skjønsmessige vurdering styret skal legge til grunn for et eventuelt forslag til representantskapet til utbytte eller utbetaling av innbetalt egenkapital, er etter havnedirektørens syn krevende og sannsynligvis



uforsvarlig å ta på dette tidspunkt. Styret er ansvarlige for at utbytte er forsvarlig sett hen til at havnevirksomheten skal ha forsvarlig egenkapital og tilstrekkelig likviditet til å ivareta de oppgaver som er gitt av havne- og farvannsloven.

Havnen må ha tilstrekkelige midler til å drive havnen effektivt, sikkert og miljøvennlig, samt å legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv. Dette er det høy grad av usikkerhet rundt nå og i en tid fremover.

Havnedirektøren foreslår for styret å avvente beslutningen om et utbytte eller utbetaling av innbetalt egenkapital til situasjonen er blitt oversiktlig og under kontroll. Det er mulig å foreslå et tilleggsutbytte på ethvert tidspunkt etter styremøtet i april basert på årsregnskapet 2019.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Prognose 2020 sammenlignet mot budsjett 2020

Bilag 2: Notat fra advokat Helge Skogseth Berg

Prognose pr 31. mars 2020

		Framlagt des.19				
	Note	Budsjett 2019	Prognose 2019	Budsjett 2020	Prognose 2020	Nedgang i %
Driftsinntekter						
Anløpsavgift/farvannsavgift	1	10 891 560	4 329 303	9 461 000	4 329 303	54 %
Kaivederlag (u/cruise)	2	25 686 750	24 881 377	25 586 264	20 469 011	20 %
Cruise (kaivederlag)	3	14 777 300	14 635 980	18 264 971	282 430	98 %
Varevederlag	4	10 931 999	10 857 136	10 800 000	7 560 000	30 %
Tjenesteleveranser	5	6 311 999	10 478 973	10 324 377	4 129 751	60 %
ISPS-vederlag	6	15 241 000	16 934 234	17 463 510	7 140 703	59 %
Utleie eiendom	8	115 943 817	133 522 989	130 928 877	110 928 877	15 %
Andre driftsinntekter		100 000	385 316	515 000	515 000	0 %
Sum driftsinntekter		199 884 425	216 025 308	223 343 999	155 355 076	30 %
Driftskostnader						
Varekost	9	9 297 956	15 915 500	16 050 000	11 235 000	30 %
Leiekostnader		1 108 548	1 522 379	1 767 488	1 767 488	0 %
Lønnskostnader	9	27 051 022	27 917 617	30 179 628	27 979 628	7 %
Avskrivning		39 220 619	40 506 605	42 990 481	42 990 481	0 %
Konsulenttjenester		7 788 039	5 041 979	6 595 000	6 595 000	0 %
Reparasjon og vedlikehold	9	6 648 992	7 692 311	8 770 016	7 893 014	10 %
Reise, opphold mv	9	670 867	569 907	827 500	413 750	50 %
Salg, markedsføring repr.	9	1 566 151	2 524 970	2 219 033	1 331 420	40 %
Andre driftskostnader	9	12 225 246	12 202 719	9 098 222	17 098 222	-88 %
Sum driftskostnader		105 577 440	113 893 986	118 497 368	117 304 003	1 %
Driftsresultat		94 306 985	102 131 322	104 846 631	38 051 073	64 %
Finans						
Finansinntekter	10	292 000	26 300 515	649 066	129 813	80 %
Finanskostnader	10	46 706 000	46 424 153	48 933 848	43 433 848	11 %
Sum finans		-46 414 000	-20 123 638	-48 284 782	-43 304 035	10 %
Resultat før skatt		47 892 985	82 007 684	56 561 849	-5 252 962	109 %
Estimert skattekostnad 22 %				12 443 607		
Resultat etter skatt				44 118 243		

Forenklet kontantstrøm 2020 basert på prognosen	Budsjett 2020	Prognose 2020
Resultat	44 118 243	-5 252 962
Justert for avskrivninger og farvannsavgift	38 661 178	38 661 178
Kontantstrøm fra drift	82 779 421	33 408 216
Avdrag	-68 349 000	-58 200 000
Kontantstrøm etter avdrag	14 430 421	-24 791 784
Justering av avdrag fra april kommunalbanken ut 2020		21 000 000
Kontantstrøm etter justeringer	14 430 421	-3 791 784

Negativ verdi kan dekkes av kredittrammen på 20 MNOK som er tilgjengelig.

Ved økt behov kan en øke rammen, ta opp nytt lån, eller stoppe avdrag i Danske Bank.

SRH IKS har i dag muntlig fått ja fra Kommunalbanken om at de kan stoppe avdragene uten kostnader ut 2020.

Avdragene vil da være høyere i gjenværende år.

Danske Bank er positive til å bistå med mer kreditt om det skulle bli et behov. En bør regne 3 uker fra forespørsel til det er innvilget.

SRH IKS har ikke mulighet til å låne penger til drift jfr IKS-loven § 22. Ved behov vil aksjeselskapene måtte låne fra banken.

Investeringer blir naturlig redusert som følger markedsituasjonen. Vesentlige investeringer tas opp til godkjenning, etter vanlig praksis.

Investeringene er planlagt 100% finansiert med lån.

Konsernet er pr i dag godt forberedt likviditetsmessig gjennom 2020 om prognosen skulle treffe og bli noe dårligere.

Note 1 Anløpsavgiften/farvannsavgiften

Anløpsavgiften/farvannsavgiften reduseres som følger av endringer i konsernet. Jfr sak 15/20.
Forslag om å ikke fakturere anløpsavgiften/farvannsavgiften fra 1. mai 2020.

Note 2 Kaivederlag (u/cruise)

Det forventes en reduksjon på 20 % i kaivederlag som følger av lavere trafikk. Slik situasjonen er nå kan en muligens i perioder oppleve at budsjettet nås som følge av at skip ligger til kai i lengre perioder.

Note 3 Kaivederlag cruise

I prognosen er forventningen at det ikke kommer flere cruiseskip til Stavanger i år.

Note 4 Varevederlag

Det er lavere aktivitet over kai som følge av Covid-19. I tillegg har oljeprisen rast, og flere forhold kan tilsa at den skal videre ned. Varevederlaget er redusert med 30 % i prognosen mot budsjett 2020.

Note 5 Tjenesteleveranse

Aktiviteten reduseres generelt og det forventes ikke leveranser til cruise i 2020. En forventer 60% reduksjon i forhold til budsjett.

Note 6 ISPS-vederlag

Reduksjonen skyldes hovedsakelig at en ikke forventer passasjervederlag fra cruisepassasjerer i løpet av 2020.
ISPS-vederlag påvirkes også av andre fartøy ved mindre aktivitet.

Note 8 Utleie eiendom

Det er estimert med en reduksjon på 20 MNOK mot budsjett 2020.
En håper at de leietakerene som er hardest rammet av endringene får støtte fra staten.
I tillegg kan nedgangen i oljeprisen redusere etterspørselen etter arealer i tiden framover.

Note 9 Driftskostnader

Varekostnadene blir naturlig redusert som følger av at aktiviteten går ned som følger av endringer i markedet.
Forventer at lønnskostnadene går ned sett mot budsjett som følger av mindre overtid, lavere lønnsjusteringer og utsettelse av nyansetting.
Reprasjon og vedlikehold ønsker en ikke å redusere, men blir trolig redusert med 10% som følger av den situasjonen en er i nå.
Reiser, opphold mv og Salg, markedsføring repr. blir naturlig redusert som følger av Covid-19
Det forventes nedgang av andre driftskostnader, men vi har lagt inn 10 MNOK i mulig tap på kundefordringer.

Note 10 Finans

Finansinntektene blir lavere som følger av mindre likviditet og lavere rentesats.
Finnanskostnadene går ned på lånene som ikke er rentesikret. Estimert nedgang på 5,5 MNOK.

Notat

Til Stavangerregionen Havn IKS v/Anders Bruvik
Fra Advokat Helge Skogseth Berg

DERES REF./YOUR REF.

VÅR REF./OUR REF.

DATO/DATE

Ansvarlig advokat
Helge Skogseth Berg

Oslo, 2. april 2020

1. Innledning

I dette notatet belyses vilkårene for utdeling av verdier til eierkommunene. Kort oppsummert er konklusjonen at selv om utdeling under normale omstendigheter vil være mulig, tilsier prognosene for 2020 at det vil stride mot gjeldende begrensninger etter IKS-loven å foreta utdeling.

Det er skissert en mulighet som forutsetter forutgående salg av fast eiendom i datterselskap, som under gitte forutsetninger kan være lovlig, selv om metoden må anses for å stride mot IKS-lovens formål om å bevare selskapets verdier.

I det følgende gjennomgås det skatterettslige bakteppe, med en beskrivelse av at utdeling, enten dette skjer som utbytte eller tilbakebetaling av innskutt kapital vil øke risikoen for at SRH IKS blir fullt ut skattepliktig. Det fremgår at risikoen for full skatteplikt er større ved regulært utbytte enn ved kapitalnedsettelse.

Deretter vil de aktuelle begrensninger i adgangen til utdeling gjennomgås. Den mest aktuelle begrensningen er forbudet mot utdeling uten at selskapets utgifter er dekket. Dette forbudet må ses i sammenheng med at verdier som ligger i fast eiendom ikke kan benyttes til å dekke slike utgifter, og at eventuelle innlån for å dekke slike utgifter må være tilbakebetalt før årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Begrensningene i hvilke formål SRH IKS kan låne penger til gjør at det ikke er grunnlag for den skisserte løsningen med en større kapitalnedsettelse (MNOK 60) i kombinasjon med at eierkommunene låner tilbake penger (MNOK 45) til SRH IKS. I den grad eierkommunene vedtar utdeling bør dette derfor begrenses til årets utdeling.

Styret i Stavangerregionen havn IKS («SRH IKS») vedtok den 19.2.2020, i sak 4/20, følgende:

Vurdering av framtidig utbytte fra Stavangerregionen Havn IKS
(...) Vedtak:

04.1/20 Styret tar saken til foreløpig orientering og tar endelig beslutning om et eventuelt utbytte ved behandling av årsregnskapet for 2019.

04.2/20 Styret ber havnedirektøren til neste styremøte skissere en modell for hvordan SRH kan etterkomme eiernes ønskede nivå for utbytte på MNOK 15 for 2019.

04.3/20 Styret ber om at havnedirektøren vurderer og beskriver hvordan et eventuelt fremtidig utbyttensnivå kan etableres.

04.4/20 Styret ber havnedirektøren beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte til neste styremøte i saken om Årsoppgjør 2019.

Anders Bruvik har i den anledning bedt om kort oppdatering av hva ikrafttredelsen av ny havnelov, sett i sammenheng med styrets vurdering av ulike modeller for utdeling, herunder utbytte, kan forventes å bety for spørsmålet om skatteplikt for SRH IKS.

2. Skatterettslig bakteppe

2.1 Tema for Karmsund Havns skattesak

Spørsmålet om skatteplikt for IKS med havnedrift er aktualisert gjennom søksmål fra Karmsund Havn IKS mot staten, der hovedforhandling er berammet til oktober 2020. Norske Havner har støttet søksmålet.

I hovedtrekk gjelder saken spørsmål om hvorvidt *enhver* utleie fra havnens side - til andre næringsdrivende - medfører at leieinntektene underlegges begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 andre ledd.

Hvis all utleie anses som skattepliktig, er statens syn at havnen anses fullt ut skattepliktig fra det tidspunkt omsetning knyttet til slik utleie overstiger annen omsetning.

Karmsund Havn anfører at utleie til aktører som realiserer havnens formål ikke er skattepliktig. Det må derfor vurderes konkret hvorvidt utleie til havnens aktører bidrar til å realisere havnens formål. Dersom alle utleieforhold realiserer havnens ikke-erhvervsmessige formål, vil resultatet være full skattefrihet.

2.2 Hjemmel for skattefrihet og betydningen av utbytte

Vilkårene for skattefrihet følger av skatteloven § 2-32 første ledd der det fremgår at *selskap (...) som ikke har erverv til formål, er fritatt for formues- og inntektsskatt*. Hvordan det skal avklares hva som er selskapets formål er fastlagt av Høyesterett i en rekke avgjørelser og beror på en totalvurdering. De sentrale momenter i totalvurderingen er det vedtektsbestemte formål, den faktiske aktivitet og institusjonens oppbygning. Det er også støttemomenter som ikke belyses her.

Utgangspunktet er at det bør fremgå av vedtektene at formålet ikke er ervervsmessig. Adgang til utdeling av utbytte til eier er som utgangspunkt et sterkt moment i favør av skatteplikt. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig å vurdere lov og vedtekter. Der de faktiske forhold avviker fra vedtektene, vil de faktiske omstendigheter veie tyngre. Skatte-ABC (2018-2019) omtaler betydningen av utbytte slik:

3.3.9 Utbytte mv.

Har medlemmene eller eierne rett til utbytte, eller faktisk mottar utbytte, vil dette normalt trekke sterkt i retning av at institusjonen mv. har erverv til formål. Tilsvarende gjelder hvor det ytes tilskudd/konsernbidrag mellom selskaper innenfor et konsern.

Sett i lys av at de faktiske omstendigheter vil ha betydning, vil det å benytte en adgang til å vedta utbytte, normalt trekke ytterligere i retning av at selskapet har erverv til formål, slik at det blir fullt ut skattepliktig.

I Skatte-ABC likestilles konsernbidrag og tilskudd med utbytte. Skatterettslig sett vil konsernbidrag og tilskudd som utgangspunkt utgjøre skattepliktig inntekt for mottaker, selv om skatteplikten for konsernbidrag kan utsettes. Utdeling fra et IKS i form av tilbakebetaling av innbetalt kapital vil imidlertid ikke utgjøre skattepliktig inntekt for mottaker. Tilbakebetaling av kapital vil, i motsetning til

utbytte, ikke forutsette overskudd som har gitt seg utslag i fri egenkapital. Tilbakebetaling av kapital indikerer derfor ikke like sterkt som utbytte at selskapet tar sikte på overskudd og har erverv til formål.

Dersom tilbakebetalingen av kapital i realiteten utgjør overskuddsanvendelse, ved at EK som tilbakebetales løpende «erstattes» med opptjent EK, kan Skatteetaten hevde at tilbakebetaling skal sidestilles med utbytte. Systembetragtninger innen skatteretten tilsier imidlertid at det må skilles mellom utdelinger som medfører skatteplikt for mottaker, og utdelinger som ikke gjør det.

Betydningen av å vedta utbytte er modifisert samme sted i Skatte-ABC:

I konsern hvor alle selskapene fullt ut er skattefrie etter sktl. § 2-32 og morselskapet i sin helhet er eiet av en skattefri organisasjon som ikke har eiere som f.eks. forening eller stiftelse, vil slike utdelinger ikke i seg selv diskvalifisere fra å kunne komme inn under/ være omfattet av sktl. § 2-32, se SKD 19. mai 2017 i Utv. 2017/1418.

Av den nevnte prinsipputtalelsen fremgår følgende:

Finansdepartementet har lagt til grunn at utdeling av utbytte ikke i seg selv diskvalifiserer selskaper fra å falle inn under skatteloven § 2-32. Aksjene var i sin helhet eid av skattefrie foreninger med tilsvarende ideelt formål som selskapet selv. Forutsetningen var at overskuddet i sin helhet kunne påregnes å tilfalle og benyttes til å realisere ikke-ervervsmessig aksjonærs ideelle formål. Uttalelsen gjaldt breddeidrettsarrangementer. Siden aksjonærene var foreninger, ville det ikke være aktuelt for dem å utdele utbytte. Det er tatt inn et eget punkt om dette i Skatte-ABC 2016/17.6 I ligningspraksis er prinsippet også blitt lagt til grunn på andre områder enn breddeidrett. Det vil være en forutsetning for skattefritak at inntekter opptjent i et skattefritt regime ikke kan utdeles til skattepliktige subjekter

Uttalelsen, som gjelder utbytte til skattefrie institusjoner, «treffer ikke» helt en situasjon med kommunale eiere. En kommune utøver i henhold til skatteloven § 2-5 også skattepliktige aktiviteter.

Selv om det kan argumenteres for at utbytte til en kommune ikke er et like sterkt argument for skatteplikt som utbytte til skattepliktige aktører, vil utbytte til en kommune øke risikoen for at SRH IKS blir skattepliktig. Den rettslige situasjonen uavklart og vil heller ikke løses gjennom Karmsund Havns rettsak, som gjelder perioden før ny havnelov aktualiserte utbytte.

Den skattemessige situasjon kan på denne bakgrunn oppsummeres slik:

- Det er ikke tvilsomt at deler av en havns aktivitet ikke har erverv til formål, men det er hovedformålet som avgjør
- For perioden til og med inntektsåret 2018 er det uavklart om havnedrift i et IKS er helt eller delvis skattepliktig.
- Ny havnelov, som i større grad åpner for utbytte, vil i utgangspunktet trekke i retning av skatteplikt.
- Om adgangen til utbytte også benyttes, vil dette forsterke momentet i favør av skatteplikt

- Der en kommune er mottaker av utbytte vil momentet ikke være like sterkt som der mottaker er fullt ut skattepliktig
- Tilbakebetaling av kapital er i seg selv ikke et moment som trekker i retning av skatteplikt. Likevel vil det at kapitalinnskudd gradvis tilbakebetales som følge av at nødvendig EK sikres gjennom overskudd fra driften kunne tilsa at også tilbakebetaling av kapital kan være et moment som trekker noe i retning av skatteplikt.

3. Relevante begrensninger i adgangen til utdelinger

Det er flere begrensninger for ensidig utdeling av verdier fra et SRH IKS til eierkommunene. Med ensidig utdeling omfattes utbytte og tilbakebetaling av EK, også dersom tilbakebetalt EK deretter benyttes som ansvarlig lån fra eierkommunene til SRH IKS.

- IKS-loven § 29: *«Utdeling kan bare besluttet dersom midlene ikke trengs til betaling av selskapsforpliktelser eller til selskapets virksomhet»*. Hva som er selskapets virksomhet følger av lov og vedtekter. Bestemmelsen oppstiller ifølge forarbeidene til ny havnelov (Prop. 86 (2018-2019) et krav om forsvarlig EK og likviditet: *«Dette innebærer blant annet at selskapet må ha forsvarlig egenkapital og likviditet ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten, og at det kan deles ut utbytte bare dersom selskapet etter utdelingen har tilbake netto eiendeler som gir dekning for selskapets aksjekapital og øvrig bundet egenkapital»*
- Havneloven § 32: *«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.»* Bestemmelsen utgjør en skranke som kommer i tillegg til IKS-loven § 29.

Av forarbeidene, Prop. 86 (2018-2019) fremgår: *«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»*

Begrensningen gjelder selv om havnevirksomheten også skjer i aksjeselskap som er eid av et IKS.

- IKS-loven § 21 jf. §25 Midler som har innkommet ved salg av fast eiendom eller større kapitalgjenstander kan ikke benyttes til å dekke løpende faste kostnader. Det vil si at utdeling ikke bør tappe selskapets reserver slik at vederlag fra salg av fast eiendom eller større kapitalgjenstander deretter blir benyttet til dekning av faste kostnader.

Lovens ordlyd gjelder som utgangspunkt fast eiendom og større kapitalgjenstander som SRH IKS eier selv, og ikke fast eiendom som eies av underliggende aksjeselskaper. SRH IKS sine

eiendeler vil da være aksjer og og langsiktige aksjer i datterselskaper må slik jeg vurderer det anses som større kapitalgjenstander.

En reduksjon av aksjeverdiene gjennom utbytte eller kapitalnedsettelse til SRH IKS utgjør ikke noe «salg» etter loves ordlyd. Der aksjeverdiene i datterselskap reduseres som følge av forutgående salg av fast eiendom i datterselskaper kan et slikt vederlag likevel neppe benyttes til dekning av driftsutgifter uten at dette vil stride mot bestemmelsens formål. Fra forarbeidene, Prop. 119 L (2011-2012), hitsettes:

Departementet viste i høringsnotatet til at det er eit viktig prinsipp at verdier i form av faste eigedommar eller andre større kapitalgjenstandar, verdier som gjerne er bygde opp over lang tid, ikkje kan nyttast til å dekkje selskapets løpande driftsutgifter. Departementet føreslo på denne bakgrunn å oppheve høvet til dispensasjon.

- Vedtektenes formålsbestemmelse § 1 «Å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven. Driften av havneanleggene kan utføres av egne selskap(er). Selskapet kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter. Selskapet kan delta på eiersiden i andre selskaper, når dette ligger innenfor selskapets formål»

Hva som ligger i *konkurransedyktig (...) infrastruktur* forutsetter en vurdering sett opp mot øvrige havner. En utvikling av investeringsprofilen som vil medføre at havnen ikke lenger er konkurransedyktig vil kunne anses som formålsstridig. Basert på vedtektene må konkurransedyktigheten sikres gjennom aktivitet og investeringer som er miljøvennlige. Miljøvennlig er ikke et skarpt avgrenset kriterium, men statens målsetninger for utslipp innen transport må kunne ses som en relevant målestokk. Landstrømanleggene i sentrum og i Risavika er et eksempel på miljøvennlige investering i samsvar med det vedtektsfestede formål.

Vedtektene § 12 har også en bestemmelse om at maksimalt låneopptak kan være MNOK 300, og at selskapet ikke kan stille garanti eller pantsette sine eiendeler for andres økonomiske forpliktelser. En konvertering til ansvarlig lån vil øke selskapets låneopptak. Bestemmelsen i vedtektene er, slik det oppfattes, foreslått endret slik at maksimal låneramme blir inntil MNOK 1200.

4. Betydningen av likviditet

Utgangspunktet er at det ikke er likvide midler for tilbakebetaling av kapital til eierkommunene, slik at det enten må tas opp lån eller selges fast eiendom for at utbetaling skal kunne skje.

4.1 Salg av fast eiendom

SRH IKS kan etter forslag fra styret og vedtak i representantskapet, se IKS-loven § 25, selge fast eiendom og på den måten skaffe likvider.

Som følge av at SRH IKS mangler likvider kan ikke utbetaling til eierkommunene forskutteres med midler som ellers ville vært benyttet til driftsutgifter. Det ville medført av vederlag fra salg av fast

eiendom eller større kapitalgjenstander ble benyttet til driftsutgifter, noe som vil være ulovlig etter IKS-loven § 21. Det kan følgelig ikke foretas noen utbetaling før vederlaget ved et evt. salg av fast eiendom er betalt til SRH IKS.

I den grad fast eiendom skal selges er det aktuelle alternativet salg av fast eiendom fra aksjeselskaper som SRH IKS eier. Forutsetningen er at slike aksjeselskaper - uten salg av fast eiendom - har tilstrekkelige midler til å dekke egne driftsutgifter. Salgsvederlaget kan deretter overføres til SRH IKS som utbytte eller kapitalnedsettelse.

Selv om SRH IKS ikke kan benytte midler fra kapitalnedsettelse i, eller utbytte fra, datterselskapene til faste driftsutgifter vil begrensning i havneloven § 32 være gjeldende: Det må i SRH IKS være satt av tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og investeringer før utdeling kan skje.

Konklusjonen er at SRH IKS må ha et budsjett som dekker alle kostnader til drift før SRH IKS kan sette ned sin kapital der utbetaling er basert på salg av fast eiendom i datterselskap.

4.2 Opptak av lån

SRH IKS kan etter IKS-loven ta opp lån. Etter IKS-loven § 22 andre ledd er det oppstilt begrensninger knyttet til formål med lånet:

Selskapet kan ta opp lån for å finansiere investeringer i bygninger, anlegg og varige driftsmidler til eget bruk, og for å konvertere eldre lånegjeld. (...)

Selskapet kan ta opp likviditetslån eller inngå avtale om likviditetstrekkrettighet.

Det følger av IKS-loven § 22 femte ledd at likviditetslån må være gjort opp når årsregnskapet fastsettes.

Selskapets likviditetslån eller benyttet trekkrettighet etter andre ledd tredje punktum skal være gjort opp senest når årsregnskapet fastsettes.

Dette innebærer at lån som måtte tas opp for å skaffe midler til kapitalnedsettelse må tas opp etter at årsregnskapet for 2019 er fastsatt og tilbakebetales før årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Det må etter IKS-loven § 22 syvende ledd sikres at tilbakebetaling av likviditetslånet kan skje innen årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Selskapet skal forvalte sine midler slik at tilfredsstillende avkastning kan oppnås, uten at det innebærer vesentlig finansiell risiko, og under hensyn til at selskapet skal ha midler til å dekke sine betalingsforpliktelser ved forfall.

Prognoser for 2020 tilsier at SRH IKS som utgangspunkt ikke vil kunne tilbakebetale noe lån og samtidig dekke sine øvrige betalingsforpliktelser ved forfall.

Et unntak fra dette kan tenkes der et datterselskap har solgt fast eiendom og det er tilstrekkelig sikkert at datterselskapet vil vedta utbytte eller kapitalnedsettelse som medfører utbetaling til SRH IKS før årsregnskapet for 2020 fastsettes. I så fall vil SRH IKS kunne oppta likviditetslån.

Konklusjonen er at lånefinansiert tilbakebetaling av kapital fra SRH IKS kun kan skje der et datterselskap allerede har solgt fast eiendom innenfor de rammer som er skissert i punkt 4.1 over, altså slik at både datterselskapet og SRH IKS har midler til å dekke sine faste driftsutgifter fullt uten bruk av vederlaget for salg av fast eiendom.

5. Modell for utdeling av MNOK 60 til eierkommunene over 4 år

Gitt at begrensningene inntatt i pkt. 3. og 4. hensyntas, vil en nedsettelse av kapitalen med MNOK 60 kunne gjennomføres. Nedsetting av kapital må følge prosedyrereglene i IKS-loven § 29 første ledd, og beslutningen kan ikke tas før regnskapet for 2019 er fastsatt.

Det er skissert en mulighet for at den nedsatte kapitalen som overstiger MNOK 15 kan lånes inn igjen til SRH IKS som et ansvarlig lån. Slik det fremgår over vil et slikt lån ikke være i samsvar med forutsetningen i IKS-loven § 22 femte ledd, om at lån skal finansiere «*investeringer i bygninger, anlegg og varige driftsmidler til eget bruk*» eller være et likviditetslån som gjøres opp innen årsregnskapet for 2020 fastsettes. Det anbefales derfor ikke å foreta kapitalnedsettelse med MNOK 60 og påfølgende innlån av MNOK 45. En evt. kapitalnedsettelse bør begrenses til hva som skal utbetales det enkelte år.

For det tilfelle at det likevel etableres et ansvarlig lån gjøres det oppmerksom på Høyesteretts avgjørelse inntatt i Rt 2007 s 360. Lyse Energi la i denne saken til grunn at egenkapital kunne omgjøres til ansvarlig lån uten å gå veien om en selskapsrettslig gyldig kapitalnedsettelse. Det ble krevd fradrag for renter med ca. kr 250 mill. hvert år i ca. to år før kapitalnedsettelsen var gyldig gjennomført. Høyesterett la til grunn at det ikke forelå noen gjeld før kapitalen var tilbakebetalt og deretter lånt inn igjen. Før gjelden var pådratt ble ikke den årlige utbetaling av kr 250 mill. ansett som renter på gjeld, og utbetalingen ble beskattet som utbytte.

For SRH IKS sitt vedkommende er avgjørelsen av betydning dersom det etableres et ansvarlig lån som anses ugyldig etter IKS-loven § 22. SRH IKS risikerer at skatteetaten ser det slik at lånet er ugyldig, og at betaling av renter fra SRH IKS ikke gir rett til fradrag i skattepliktig inntekt. Betaling av «renter» på «lånet» vil i neste rekke kunne anses som utbytte fordi lånet ikke er gyldig, med de konsekvenser det kan ha for vurderingen av skatteplikt etter skatteloven § 2-32.

Vedrørende fradragsrett for renter vises det for ordens skyld også til begrensningene i rentefradrag etter skatteloven § 6-41, som ikke er vurdert her. Dette vil være en mer teknisk beregning som vil avhenge av fremtidige låneopptak.

6. Skattekonskvenser

Skatteposisjon for SRH IKS vil som utgangspunkt være betinget av utfallet av rettsaken som Karmsund Havn har anlagt mot staten. Dersom Karmsund havn blir skattepliktig, vil også SRH IKS bli det.

Dersom utfallet av saken blir at Karmsund havn ikke blir skattepliktig, bør SRH IKS så langt det er mulig innrette seg slik at rettens avgjørelse får virkning også for SRH IKS. Å utdele utbytte eller tilbakebetale kapital innebærer at sakene blir forskjellige. Alt annet like øker det derfor risikoen for at domstolens avgjørelse ikke får betydning for SRH IKS.

Dersom utleie til andre næringsdrivende anses helt eller delvis blir skattepliktig, bør SRH IKS vurdere størrelsen av tilhørende omsetning ved slik utleie relativt til annen omsetning. Dersom omsetningen ved slik utleie utgjør mindre enn 50% vil skatteplikten være begrenset. Skatteposisjoner for fast eiendom skal med høy sikkerhet da fastsettes til markedsverdi på det tidspunkt skatteplikt inntrådte.

SRH IKS har vært begrenset skattepliktig over noe tid, og det er så vidt vites ikke benyttet markedsverdi for å fastsette de skattemessige verdier som inngår i avskrivningsgrunnlaget for bygg som leies ut til andre næringsdrivende. Det bør søkes avklart om det skattemessige avskrivningsgrunnlaget kan økes, eller om fristregler gjør at dette ikke lenger er mulig. Det bør kunne argumenteres for at avskrivningsgrunnlaget for inntektsåret 2019, og potensielt også for tidligere år

som er åpen for egenretting, endres til byggenes markedsverdi på det tidspunkt det enkelte utleieforhold ble skattepliktig .

Dersom begrenset skatteplikt ved utleie gjelder mer enn 50% av omsetningen, og øvrige momenter tilsier full skatteplikt, vil all virksomhet i SRH IKS bli skattepliktig. Det innebærer at det også må gis rett til fradrag for kostnader og avskrivninger på den del av havnedriften som så langt har vært skattefri. Kaianlegg utgjør betydelige investeringer som i så fall gir adgang til skattemessige avskrivninger. Avskrivningsgrunnlaget skal være markedsverdien av kaianleggene på det tidspunkt SRH IKS evt. måtte anses fullt ut skattepliktig. Det vil kunne være slik at avskrivninger på kaianlegg medfører at det fra et skattemessig perspektiv er mer gunstig med full skatteplikt enn begrenset skatteplikt. En konkret analyse med tilhørende verdsetting er en forutsetning for et endelig svar på det siste spørsmålet.

På noe sikt kan det være en mulighet å restrukturere SRH IKS, med sikte på å etablere en del som har et ervervsmessig formål og en del som ikke har det. Det vil gjøre konsekvensene av utbytte/utdelinger mer forutsigbare. Det vises til eget notat om mulighet for ulike modeller for restrukturering av 20.5.2018, der flere av modellene er inspirert at restruktureringer i kommunalt eid avfallsvirksomhet.

Helge Skogseth Berg

Advokat



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 16/20
MØTEDATO: 15.04.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/26

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 01.04.20

Reduksjon av farvannsavgift

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	16/20	15.04.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner at det ikke faktureres farvannsavgift fra 01.05.20 og inntil videre.»



Innledning

Budsjett 2020 for anløpsavgift/farvannsavgift og tilhørende regulativ ble vedtatt i sak 49/19 som gir grunnlag for utfakturering for 2020. I ettertid har administrasjonen foretatt en etterkalkulasjon av 2019 og ser at kostnadene i 2019 og de neste årene er redusert i forhold til beregninger vist i sak 49/19.

I saken redegjøres det generelt om farvannsavgiften som tidligere var anløpsavgift, og økonomien vedrørende farvannsavgift for Stavangerregionen Havn IKS. Det foreslås at farvannsavgiften ikke faktureres inntil videre for å redusere selskostfondet så raskt som mulig.

Farvannsavgift

Havners adgang til å innkreve farvannsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 36. Der fremkommer hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for farvannsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Overskudd eller underskudd disponeres iht. forskrift om beregning av samlet selvkost for kommunale og fylkeskommunale gebyrer (selvkostforskriften) § 8.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har varslet at de vil utarbeide en veileder for selvkostforskriften i løpet av året. Inntil denne foreligger, er forskriftsforslagets betraktninger, samt retningslinjenes prinsipper i departementets Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14) kapittel 7.1 - 7.3, viktige tolkningsmomenter så fremt disse ikke strider mot fastsatt forskrift.

Da regelverket for innkreving av farvannsavgift ble endret fra og med 2012 satte SRH opp en modell for beregning av selvkost etter egen forståelse av regelverket, og rådførte seg også med andre havner.

Implementering av nytt verktøy for selvkostberegning av virksomhetsområdene i SRH viste at det for perioden 2012-2016 var tatt inn MNOK 27,7 for mye i anløpsavgift. Anløpsavgiften ble i 2017 derfor satt ned til 10 % av satsene for 2016, med en minste avgift på kr 250 pr anløp. Dette ble videreført også i 2018 og 2019.

Saken

Etter oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.19 er virksomheten endret og det er gjort en grundig gjennomgang av regnskapet for 2019 for å avklare hvilke inntekter og kostnader som hører inn under virksomhetsområdet farvannsavgift. Det fremkommer at selvkostfondet reduseres saktere enn forventet. Fondet er kun redusert med MNOK 0,87 i 2019 og saldo pr 31.12.19 er MNOK 15,2 som vist i tabell nedenfor.

Farvannsavgift etterkalkyle 2015-2019

År	2015	2016	2017	2018	2019
IB	21 962	27 724	27 620	21 359	15 771
Inntekter	14 031	11 714	3 638	3 057	3 455
Kostnader	8 746	12 301	10 329	9 077	4 329
Gevinst/tap anl.mdl.	0	21	0	0	0
Resultat	5 285	-566	-6 691	-6 020	-874
Renter av fond	477	462	430	431	353
UB	27 724	27 620	21 359	15 771	15 249



I prognosen nedenfor vises nedbetaling av fondet over de neste fire år dersom farvannsavgiften kuttes fra 01.05.2020 inntil videre:

Farvannsavgift prognose 2020-2023

År	2020	2021	2022	2023
IB	15 249	12 270	8 239	4 086
Inntekter	918	0	0	0
Kostnader	4 209	4 264	4 293	4 303
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	0
Resultat	-3 291	-4 264	-4 293	-4 303
Renter av fond	312	233	140	44
UB	12 270	8 239	4 086	-173

(Alle tall i hele tusen)

Konklusjon

Havnedirektøren foreslår at det ikke faktureres farvannsavgift fra 01.05.2020 og årene fremover for å redusere selvkostfondet så raskt som mulig.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 17/20
MØTEDATO: 15.04.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2019/76

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 28.03.19

Årsregnskap 2019 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	17/20	15.04.20	

Saken

Årsregnskapet vil bli presentert i møtet.

Forslag til vedtak:

«Styrets beretning og årsregnskap 2019 godkjennes og fremlegges Representantskapet for endelig vedtak»





**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Årsrapport 2019

- Styrets beretning
- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling
- Noter
- Anløpsavgiftsregnskap 2019





Stavangerregionen Havn IKS

STYRETS BERETNING 2019



Selskapets virksomhet og organisasjon

Stavangerregionen Havn IKS (heretter **SRH**) skal være en aktiv pådriver for kontinuerlig utvikling av havner og maritim infrastruktur i havnedistriktet. Selskapets eiere legger til grunn et langsiktig perspektiv for de investeringer som selskapet deltar i og i utviklingen av konsernet.

Ved utgangen av året hadde selskapet tre ansatte.

SRH ivaretar de myndighets- og forvaltningsmessige oppgavene knyttet til havnen, samt oppgaver av overordnet strategisk karakter knyttet til havneutviklingen. Morselskapet eier de fleste av konsernets kaier og eiendommer, som leies ut til datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS.

Myndighetsoppgavene som er delegert fra eierkommunene følger av Havne- og farvannsloven. Kystverket, som del av Samferdselsdepartementet, fører tilsyn med loven.

Utøvelse av offentlig myndighet gjøres blant annet ved å gjøre vedtak på tiltak i sjø, utarbeide og vedta ordensforskrift og fartsforskrift for havnedistriktet, sørge for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i eierkommunenes sjøområder, samt å ilegge pålegg ved overtredelser.

Ansaret for sikkerhet i havne- og farvannsområdet utøves blant annet ved å ha oppsyn med trafikken, sørge for navigasjonsinnretninger (merker, fyrlykter osv.), fjerning av hindringer i farvannet, investeringer og vedlikehold i farleder og ankringsplasser, og tilsyn med at havneanlegg er i forsvarlig stand.

Eierforhold og styrende organer

SRH ble etablert den 15.03.2000 og eies av Stavanger kommune (80,69 %), Sola kommune (16,75 %), Randaberg kommune (1,36 %) og Rennesøy kommune (1,19 %). Eierkommunene utgjør havnedistriktet hvor SRH utfører sin virksomhet. Fra 01.01.2020 inngår Rennesøy og Finnøy i Stavanger Kommune. Selskapet får dermed ansvar for et større sjøareal. Stavanger kommunes eierandel økes tilsvarende Rennesøy kommunes eierandel (1,19%). Eierne er i gang med tilpasning og revidering av ny selskapsavtale.

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av fem medlemmer som er valgt av eierkommunene. Jarle Bø (Randaberg kommune) er representantskapets leder.

Styret består av sju medlemmer som velges av representantskapet. Styreleder er Christine Sagen Helgø.





Eierforhold i andre selskap

Datterselskap

Stavangerregionen Havnedrift AS (heretter **SRHD**)

SRHD er et heleid datterselskap av SRH. Selskapet bygger ut, vedlikeholder og driver konsernets havneanlegg og bygninger, samt utfører de driftsmessige myndighetsoppgavene for havnedistriktets sjøområder. SRHD leier havneanlegg og bygninger av mor- og søsterselskap og fremleier disse til havnens kunder. Selskapet har også ansvar for regnskap og administrasjon i konsernet.

Ved utgangen av året hadde selskapet 21 ansatte.

SRH Eiendom Holding AS (heretter **SRHEH**)

SRHEH er et heleid datterselskap av SRH, og ble etablert i 2016. Selskapet eier eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS (heretter SRHE) og Ekofiskvegen AS. Selskapet har ingen ansatte.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS (heretter **SRHE**)

SRHE er et heleid datterselskap av SRHEH, og består av tre selskaper som er fusjonert; SRHE, Utenriksterminalen AS (heretter UT) og Risavika Havn AS (heretter RH). Styrene og generalforsamlingene godkjente 19.09.2019 fusjonsplanen, og kreditorfristen løp fram til 06.12.2019. RH er overtakende part og endrer navn til Stavangerregionen Havn Eiendom AS. Fusjonen ble gjennomført som et ledd i en forenkling og effektivisering av selskaps- og beslutningsstrukturen i konsernet, samt en reduksjon av konsernets drifts- og administrasjonsutgifter. Fusjonen gjennomføres med regnskapsmessig virkning fra 01.01.2019.

Etter fusjoneringen er selskapet største grunneier i Risavika havn (Sola kommune), og eier kailinjer, operasjons- og lagerarealer og bygninger både på nordsiden og sørsiden av havnebassenget. Terminalbygget «Utenriksterminalen» som eies av SRH. Største leietaker er SRHD som fremleier dette til kunder. Selskapet har ingen ansatte.

Ekofiskvegen AS

Ekofiskvegen AS er et heleid datterselskap av SRHEH, og ble kjøpt 12.06.2018. Selskapet eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn (i Sola kommune). Eiendommen og bygget leies ut. Selskapet har ingen ansatte.

Tilknyttet selskap

Risavika Eiendom AS

SRH eier 20 % av aksjene i Risavika Eiendom AS (heretter RE). Selskapet kjøpte arealet til det nedlagte Shell-raffineriet, og ca. 450 dekar av den opprinnelige tomten regulert til havneformål ble i 2004 solgt til RH. Selskapet eide fram til 31.12.18 21% av RH, aksjene ble solgt 01.01.19 til SRHEH. Selskapet har i dag en rettighet og forpliktelse knyttet til Cavernene (fjellhaller) i Risavika som er eid av SRHE.

Westport AS

Westport AS eies av NorSea Operations AS (2/3-del) og SRH (1/3-del). Terminalselskapet utfører driftsoppgavene i den konvensjonelle godshavnen i Risavika. Selskapet har også et datterselskap som har startet terminaldrift i Bergen fra 01.01.2019.

Årets resultat

Regnskapet for 2019 viser et positivt resultat for konsernet etter skatt på kr 82,2 mill. mot kr 55,6 i 2018.

Årsregnskapet for SRH viser et regnskapsmessig overskudd etter skatt på kr 43 mill. Det er et utbytte fra datterselskaper på kr 6,3 mill. Utbyttet er aksjene i Westport AS som er flyttet igjennom tilleggsutbytte fra tidligere RH, deretter igjennom et ekstraordinært utbytte fra SRHEH, det vises som et utbytte i SRH. Inntekter fra tilknyttede selskap i 2019 er kr 21,3 mill., inntektene inkluderer utbytte fra RE i forbindelse med at SRHEH har kjøpt aksjene i RH i 2019. Utbytte fra RE er kr 19 mill., resterende er utbytte fra Westport AS.

Konsernet hadde i 2019 en brutto omsetning på kr 216,7 mill., mot kr 132,4 mill. i 2018. Driftskostnadene i 2019 var totalt kr 115,7 mill. mot kr 84,8 mill. i 2018. Økningen skyldes hovedsakelig aktivitet og oppkjøp av RH.

SRH har i konsernregnskapet konsolidert inn sine eierandeler i Westport AS og Risavika Eiendom AS etter egenkapitalmetoden.

Skatt

Det ble tatt en gjennomgang av de skattemessige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer 2018. Som følge av gjennomgangen mener konsernet at en skal vurdere datterselskapene i konsernet likt som morselskapet SRH. Dette på grunn av at i realiteten og rent faktisk realiserer datterselskapene formålet i SRH, og bør vurderes etter skattelovens §2-32. Gjennomgangen viste at SRHD hadde vedtekter som passet til formålet i forhold til samme skattemessige vurdering som for SRH. I de andre datterselskapene var formålet ikke i henhold til virksomheten i forhold til havne og farvannsloven. Vedtektene i SRHEH ble endret 26.11.18, vedtektene i SRHE ble endret ved fusjoneringen med regnskapsmessig virkning fra 01.01.19, og Ekofiskvegen endret vedtektene 04.09.18 På bakgrunn av dette mener en at en har skattefrihet etter skattelovens § 2-32. i 2019.

Kontantstrøm

Kontantstrømmen for den operasjonelle aktiviteten er positiv i 2019 for konsern og SRH. Den positive kontantstrømmen skyldes hovedsakelig årets aktivitet og nedbetaling av mellomværende i SRH. Selskapet og konsernet har også foretatt investeringer i driftsmidler og tatt opp gjeld.

Redegjørelse for årsregnskapet

Styret mener at årsregnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat. Det er heller ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets slutt som påvirker dette.

Disponering av årets resultat

Årsoverskuddet overføres annen egenkapital.

Fortsatt drift

I samsvar med regnskapsloven § 3-3 a bekreftes det at forutsetningene om fortsatt drift er til stede.

Anløpsavgift

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med anløpsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens §25. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en ny etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. (jfr. regnskapsnote 13). Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt 5 år. Pr 31.12.19 er akkumulert fond på kr 15,2 mill. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Årets reduksjon av fondet er på kr 0,87 mill. Ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.2019 har virksomhetsområdene endret seg. Det skal ikke faktureres anløpsavgift i årene framover for å raskere redusere opptjent anløpsfond.

Konserninterne transaksjoner

Det har i løpet av året vært gjennomført konserninterne transaksjoner mellom konsernselskapene. Disse er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og eliminert i konsernregnskapet. Det vises ellers til notebeskrivelsen.

Investeringer

Konsernet har til sammen foretatt investeringer i 2019 for kr 95 mill. fordelt slik på selskapene:

Stavangerregionen Havn IKS	kr 55,2 mill.
Stavangerregionen Havnedrift AS	kr 3,3 mill.
SRH Eiendom Holding AS	ingen
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	kr 36,5 mill.
Ekofiskvegen AS	ingen

De største investeringer i SRH i 2019 er:

Ny 100 m kai i Mekjarvik	kr	31,8 mill.
Resq 3. etg Risavika	kr	21,2 mill.
Ny dukhall Risavika	kr	9,2 mill.
Nye bulklinjer OTR	kr	7,5 mill.
Garderobe og sykkelstall Risavika	kr	3,1 mill.
Tomteopparbeidelse på Nautøya Risavika	kr	2,9 mill.

Trafikken over havnen

Samlet for havnedistriktet ble det i 2019 totalt registrert 61 466 anløp, noe som er en økning på 18 % fra 2018, se diagram 1. Av de 61 466 anløpene var 52 302 anløp knyttet til ferge- og hurtigbåttrafikken til nordfylket, Ryfylke og Byøyene. Dette er en 21 % økning fra 2018. Deler av

økningen i antall anløp kommer av at det ble satt inn en ekstra ferje til å trafikere «Boknafjord-sambandet» fra og med 01.01.2019, og totalt trafikkerer fire ferjer nå dette sambandet.

Diagram 2 og 3 viser en økning i antall anløp i perioden 2017-2019 for alle fartøystyper. Det har i denne perioden vært en samlet økning i antall anløp på 6 %.

Offshore-trafikk

Anløp som ikke er ferje- og hurtigbåttrafikk er 9 164 anløp, av disse er 3 051 anløp offshorefartøy, som tilsvarer 33,3 %, se diagram 4. Antall offshoreanløp har økt med 9 % siden 2018.

Offshore Terminal Risavika (OTR) er et område som server Nord-Europas største olje-og gassklynge, og har en tonnasje som viser stabilt god aktivitet med økning fra fjoråret.

Aktiviteten i Mekjarvik har økt tonnasje lastet over kai med 46 % fra 2018. Kaivederlag, ISPS, varevederlag, krankjøring m.v bidrar med en omsetning på kr 10 mill. i 2019. I tillegg kommer ringvirkninger for aktørene på havneområdet. En av årsaken til økt aktivitet er åpningen i mai av ytterligere 100 meter dypvannskai, slik at det nå tilbys en kailinje på 350 meter i tillegg til «Brent Spar-kaien» på 145 meter.

Utenriks fergetrafikk

Fjord Line har to cruiseferger i drift med daglige anløp i Risavika. Cruisefergene «Stavangerfjord» og «Bergensfjord» trafikkerer fast Hirtshals-Stavanger-Bergen / Bergen-Stavanger-Hirtshals med passasjerer og gods. Ruten er godt etablert, og i 2019 fortsatte Fjord Line det viktige arbeidet med å flytte gods fra vei til sjø. På utenriks strekningen ble hele 22 500 fraktenheter¹ fraktet til/fra Risavika. Strekningen Stavanger-Bergen har også høy aktivitet, med 6250 fraktenheter i 2019².

Gods

Godsmengden over havnen økte med 12 % siste året, og er på 3,2 millioner tonn i 2019. Dette inkluderer containere, bulk- og stykkgoods.

Risavika har et totalt volum i 2019 på 81 000 TEU. En enhet TEU er volumet til en 20 fots container (lengde 6,1m., bredde 2,4m.). Volumet er fordelt på Westport med 36 000 TEU og konvertert volum fra Fjord Line med 45 000 TEU.

Cruise

SRH er Norges nest største cruisehavn³, med ca 460 000 turister fordelt på 234 anløp i 2019.

Havnelangs 2019

Det ble arrangert Havnelangs for tredje gang lørdag 15.06.2019. Havnelangs skal skape maritim interesse, bidra til å bygge et godt omdømme, og gi regionens innbyggere et innblikk i de varierte og

¹ Konvertert til TEUs – 45 000

² Konvertert til TEUs- 12 500

³ <https://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=5696>



spennende aktivitetene som finnes i Stavangerregionen Havn. Det er et gratis ikke-kommersielt arrangement for familier der lærerike opplevelser er i fokus.

Det kan også denne gang konkluderes med at arrangementet ble vellykket på alle måter. Det var 43 utstillere og om lag 20 000 besøkende i havneområdet. Tilbakemeldingene fra utstillere, publikum og egen organisasjon er svært positive.

ISPS-tiltak

ISPS er det internasjonale regelverket mot terrorsikring av havner, og gjelder for alle havneanlegg som mottar anløp av fartøy som går i internasjonalt farvann. Konsekvensene ved manglende oppfyllelse av ISPS-kravene er at skip nektes å anløpe havnen. Kystverket og ESA (EFTAS overvåkningsorgan) kontrollerer regelmessig at havneanleggene er tilfredsstillende sikret. ESA kontrollerer Kystverkets implementering av ISPS regelverket.

SRH har ansvar for sikring av fire ISPS havneanlegg og overordnet ansvar for to EU-havner. De fire havneanleggene er:

- Offshore Terminal Risavika (OTR)
- Ferry Terminal Risavika (FTR)
- Deep Water and Offshore Terminal Mekjarvik (DTM)
- Cruise and Waiting Terminal Stavanger (CTS)

De to EU-havnene er «Risavika Havn», som består av OTR, FTR og fem eksterne havneanlegg, og «Stavanger havnesikringsområdet» som er CTS, samt Bekhuskaia i Stavanger sentrum. Alle havneanlegg og begge EU-havnene er godkjent av Kystverket.

SRH har ingen utestående pålegg eller avvik som må lukkes fra verken ESA, IMO eller Kystverket på dette fagområdet.

Organisasjon, helse, miljø og sikkerhet

Personal

I SRH konsern er det ved utgangen av året 23 ansatte hvorav åtte er kvinner.

I styret for SRH er det tre kvinnelige medlemmer (av syv) og i representantskapet en kvinne (av fem).

Likestilling

Kvinner og menn har like muligheter for å kvalifisere seg til alle typer oppgaver, og avansementsmulighetene er de samme. Lønn reflekterer den enkeltes ansvarsområde og kvalifikasjoner. Arbeidstidsordninger i selskapet følger av de ulike stillinger og er uavhengig av kjønn. Det er lagt til rette for bruk av fleksibel arbeidstid og redusert arbeidstid ved behov.

HMS

Stavangerregionen Havn konsern hadde følgende målsetning for HMS-arbeidet for 2019:

- Unngå skader og ulykker
- Stabilt lavt sykefravær
- Være en attraktiv arbeidsplass
- Verne det ytre miljøet

Tilhørende HMS-årshjul og handlingsplaner er utarbeidet i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Det er i 2019 registrert ett uhell med personskade. I forbindelse med vedlikeholdsarbeid var en medarbeider uheldig og kuttet seg med kniv, skaden resulterte i 32 fraværsdager.

Arbeidsmiljøet

Konsernet har i 2019 hatt ett totalt sykefravær på 2,3 % (2,1 % i 2018). Korttidsfraværet var på 0,9 % (1,1 % i 2018) med 22 egenmeldinger og totalt 45 dager. Én sykemelding kan relateres til arbeidssituasjonen.

Konsernet avholder regelmessige informasjonsmøter, involverer de ansatte i selskapets strategiarbeid og har årlige medarbeidersamtaler. I 2019 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse med bistand fra Compendia, tilsvarende tidligere år slik at resultatene er sammenlignbare. Resultatet av medarbeiderundersøkelsen er blitt presentert for styret, for alle ansatte, og det er laget en plan for videre oppfølging.

Som et velferdstilbud leier SRH en leilighet i Frankrike som kan benyttes av alle ansatte. Konsernet har i sin personalpolitikk også lagt til rette for seniortiltak for ansatte over 62 år. Konsernets arbeidsmiljø ansees som godt.

Universell utforming

Universell utforming som rettslig standard er nedfelt i Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. SRH har et bevisst forhold til området universell utforming i forhold til planlegging, oppfølging og gjennomføring av prosjekter. Nettsiden til SRH er universelt utformet.

Det ytre miljø

Egen virksomhet forurensar i liten grad det ytre miljø, men selskapet gjør likevel tiltak for å redusere eget miljøavtrykk. Havnedrift innebærer en del støy fra laste- og lossevirksomhet. Videre er det utslipp av avgasser fra skipenes maskineri når disse produserer nødvendig strøm under kaiopphold.

I 2019 ble det påbegynt et arbeid med å revidere havnens miljøplan. Flere av FNs bærekrafts mål blir tatt inn i miljøplanen, som blant annet skal være med å bidra til at eierkommunene når sine klimamål.



Havnen sin avfallsplan har vært gjennom en revisjon i 2019 og planen ble godkjent av Fylkesmannen i juli 2019. Godkjenningen gjelder i tre år fra vedtaksdato.

I september fikk havnen sin første elektriske truck, denne erstatter en eldre dieseldrevet truck.

SRH har i 2019 ferdigstilt to landstrømanlegg, ett anlegg med tre uttakspunkt i Stavanger sentrum og ett anlegg med tre uttakspunkt ved OTR. Anleggene, som kan levere landstrøm til supplyskip og andre fartøyer som kan ta imot lavspent landstrøm, ble offisielt åpnet primo juni 2019.

I 2019 ble det etablert et samarbeid mellom SRH, Stavanger kommune og Rosenberg vedrørende muligheten for å etablere et landstrømanlegg for høyspent landstrøm hos Rosenberg. Et landstrømanlegg planlagt dimensjonert for å kunne levere strøm til skip og rigger ved kai hos Rosenberg, og cruiseskip ved sentrumskaiene.

Samarbeidet resulterte i at Rosenberg i mars sendte inn søknad til Enova om støtte til et større landstrømanlegg. Det ble søkt om et tilskudd fra Enova på kr 58,9 mill. Denne søknaden nådde dessverre ikke opp i konkurransen om tilskuddsmidler.

Elektrifisering av fartøy og kjøretøy til bruk i havn, vil gi både utfordringer og muligheter fremover. Deltakelse i det Enova-støttede prosjektet Elnett21 med Lyse, Forus Næringspark og Avinor Sola, vil bidra positivt til arbeidet med å legge til rette for nødvendig infrastruktur i denne sammenheng.

Lading av hurtigbåter vil bli aktuelt allerede i 2020. Rødne har under bygging en elektrisk hurtigbåt for fjordcruise i Lysefjorden og Ryfylke med støtte fra Enova. Dette er ett klimatiltak som kan føre til 270 000 liter diesel spart i året, samt redusere utslipp med 700.000kg/700 tonn Co2 i året.⁴

Lyse (Smartly) har fått tildelt kr 10 mill. i støtte fra Enova for å bygge hurtiglading til Rødne sin nye båt. Også Kolumbus har under planlegging en elektrisk hurtigbåt «TrAM» som fra 2022 skal gå i rute mellom Stavanger og byøyene.

I forbindelse med økt elektrifisering i havnen, bl.a. for å dekke behov for landstrøm til cruiseskip og ladeløsning for hurtigbåter, har selskapet inngått en intensjonsavtale med Lyse AS i mars 2020 for å etablere et samarbeid om å skape null- og lavutslippsløsninger.

SRH har sammen med en rekke norske cruisehavner utviklet en Environmental Port Index (EPI). Hensikten er å beregne en EPI-score ift. utslipp til luft når skip ligger til kai. SRH tok EPI i bruk allerede fra 01.01.2019. Fra mai 2019 tok flere andre cruisehavner i bruk EPI, blant annet Bergen og Trondheim havn. Erfaringene med bruk av EPI har vært gode og metoden som gir en unik oversikt over skipenes miljøpåvirkning, er akseptert av cruiserederiene.

I 2020 endrer SRH egen EPI-standard til å gi større insentiver for å være mer miljøvennlige ved besøk. Maks påslag er 150 % og maks rabatt er 17,5 %. Det ligger muligheter i samarbeid med EPI med å utvikle dette videre på nasjonalt og internasjonalt nivå som kan påvirke cruisenæringen og miljøavtrykket til næringen.

Andre miljøforbedrende tiltak er bruk av LNG. Fra 2020 er det planlagt regulære anløp av LNG-drevne cruiseskip til Stavanger. SRH vil få utarbeidet en kvantitativ risikoanalyse for skip-til-skip bunkring i Stavanger sentrum.

Rapport av 31.03.2011 fra Det Norske Veritas vurderer tiltak for forurenset masse i sjøbunn i Vågen med tildekking eller mudring med deponering. Stavanger kommune har et pågående arbeid med

⁴ <https://www.enova.no/om-enova/om-organisasjonen/teknologiportefoljen/rygerpower-el-bat-pa-lysefjorden/>

kartlegging og tiltaksplan for forurenset sjøbunn. Det ble våren 2019 lagt fram en sak for Kommunalstyret for miljø og utbygging (KMU), som omhandler prioriteringer knyttet til Galeivågen/Jadarholm, Hillevågsområdet, Vågen, Dusavik båthavn og sjøbunn på dypere vann. Prioritering av tiltak gjøres i forhold til mulig miljørisiko knyttet til mengde forurensning. Ansvarlig forurensere vurderes ut fra rimelighetsbetraktninger og det må være mistanke om en betydelig kilde. Miljødirektoratet kan bistå med midler der det foreligger usikkerhet vedrørende plassering av forurensningsansvar.

Galeivågen/Jadarholm har høyest prioritet. Stavanger kommune ønsker at massene fra Galeivågen/Jadarholm skal benyttes til landvinning i Risavika øst, og SRH er i dialog med Stavanger kommune om dette. Kommunen jobber også med søknad om midler fra Miljødirektoratet.

Tiltak i Vågen foreslås med lavest prioritet i det pågående kommunale miljøprosjektet. Det legges til grunn at propellstrømmer fra store skip over tid kan ha fjernet sjøbunnslag ut til sjødybder inntil 15-20 meter. Det vurderes at skipstrafikken har gitt et begrenset bidrag til samlet sjøbunnsforurensning i Byfjorden, sett i forhold til omfanget av industrivirksomhet og spillvannsutslipp for øvrig.

Stavanger kommunestyre vedtok i desember 2019 i handlings- og økonomiplanen for 2020-2023 at økonomisk ansvar for forurenset sjøbunn overføres til SRH⁵. Det vil si at SRH skal ta kommunens andel av kostnadene i forbindelse med opprydning av forurenset sjøbunn. Dette strider imot det som ble lagt frem for Kommunalutvalget for miljø og utbygging våren 2019, hvor det er ansvarlig forurensere som skal rydde opp.

Framtidsutsikter – vurdering av markedsrisiko

Koronaviruset

Koronaviruset har gjort sitt inntog i regionen, og ikke minst internasjonalt med uante ringvirkninger i forhold til aktivitet og økonomiske konsekvenser. Koronaviruset innebærer globale unntakstilstander og drastiske tiltak for smittebegrensning. Samfunnet stenger delvis ned og all persontransport inn og ut av landet stoppes. Havner er åpne for godstrafikk for å sikre vareflyten med mat, medisiner og annet fortsatt skal kunne komme frem til forbrukerne.

Flere av havnens kunder blir påvirket i økonomisk stor grad, og havnen må forvente et inntektstap det kommende år. Koronasituasjonen vil være essensiell når en ser videre på markedsutsiktene, da det kan forårsake endringer med langvarige ringvirkninger på alle områder.

Offshore

Sommeren 2019 opplevde forsyningsbaser til olje- og gassvirksomheten i Risavika sin høyeste aktivitet i historien. Rederier som tilbyr offshore fartøy oppnår bedre priser, men erfarer fortsatt noe ubalanse ift. eget kostnadsnivå.

Det planlegges mer riggaktivitet i 2020, men fra 2021 og fremover er markedet usikkert. I mars 2020 er oljeprisen nede på under 25 USD per fat. Dette kan gi store konsekvenser i markedet.

⁵ <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/1236418?agendaltemId=223215>



I segmentet offshore vind er det mye lokal og internasjonal aktivitet, og det er viktig å posisjonere Stavangerregionen Havn som service-hub for dette marked. Mekjarvik er spesielt egnet for dette.

Gods

Westport AS har hatt en solid økning i 2019, men møter en usikker periode under dagens omstendigheter. Fjord Line er inne i en vanskelig fase der hele passasjergrunnlaget er borte pga restriksjoner. De har måttet endre seilingsmønsteret fra syv ukentlige avganger til to avganger i uken med kun gods.

Det er flere internasjonale og nasjonale aktører som ser på direkteruter inn til Vestlandet, i stedet for å gå sjøveien til Østlandet og Sverige, for deretter å kjøre på vei til Stavangerregionen.

Et etablert samarbeid med Bergen og Trondheim havn er med å forsterke attraktiviteten til å gå sjøveien til Vestlandet. Dette kan i tillegg gi mer volum og balanse i godsmengden på import og eksport.

Situasjonen med koronaviruset og vanskeligere tilgang på varer kan ha signifikant innvirkning på innneværende år. Det er pr mars 2020 meldt en nedgang på gods på 25 %.

Cruise

Situasjonen for cruise i 2020 er også usikker grunnet koronaviruset. Fra mars 2020 er det internasjonalt reiseforbud som vil vare på ubestemt tid og føre til kraftig nedgang for cruise i 2020. Cruisereederne krever langsiktig planlegging. Det kan være vanskelig å snu raskt i et marked preget av kanselleringer og ikke minst fremtidig frykt for potensiell smittefare. Pr. mars 2020 er det registrert at det vil komme 224 cruiseanløp og ca. 480 000 turister, SRH forventer flere kanselleringer.

Sett bort fra nåværende situasjon, er Norge og Stavanger et populært reisemål med flott ren natur og trygge omgivelser. Det settes strengere miljøkrav som sammen med bransjen vil gi en renere reiseform for fremtiden.

Eiendom

Risavika

Risavika har stor etterspørsel etter innvendig lagringsplass, og er nær fullt utleid. Det pågår tilrettelegging for et større tilbud, med planlegging av et terminalbygg på ca. 5800 kvm. SRH har forholdsvis lite ledige kontorarealer, og har styrket attraktiviteten for Utenriksterminalen med ny kantine og garderobefasiliteter.

Ringvirkninger av koronaviruset kan bety endringer i etterspørsel, men det er vanskelig p.t. å anslå konsekvenser for SRH.

Mekjarvik

I Mekjarvik er det stabilt økende aktivitet, og flere aktører ønsker seg til hit. Næringsområdet har sentral beliggenhet og det kan drives operasjoner hele døgnet, hele året.



Stavanger sentrum

Kjøpet av Gamle Utenriksterminalen i sentrum, med overtakelse i januar 2020, har potensial til mange bruksmuligheter. SRH ønsker at bygget skal disponeres slik at det tiltrekker mer aktivitet til Vestre Vågen.

Bekhuskaaien skal på sikt transformeres som en del av byutviklingen iht den nye sentrumsplanen, det er usikkerhet rundt når endringen vil skje.

Strategiplan for konsern

SRH har i Strategiplan for 2018-2020 som mål å tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester. Som underdokumenter til planen gjelder Strategisk arealplan, kommunikasjonsstrategi og miljøplan. SRH har nylig vedtatt ny kommunikasjonsstrategi samt revidert miljøplanen. Miljøplan 2020-2023⁶ ivaretar miljø- og klimaarbeid på en god måte, samtidig som den sikrer at SRH opprettholder en synlig miljøprofil og arbeider for bærekraftige løsninger. Miljøplanen bidrar til at eiernes ambisjoner ift. miljø kan realiseres. Målet til kommunikasjonsstrategien er å oppfylle konsernets overordnede forretningsmål, samt å styrke SRHs omdømme. Det strategiske planverket godkjennes av styret i SRH IKS og Representantskapet orienteres om vedtaket.

Stavanger kommune, Region Stavanger og Stavangerregionen Havn har i felleskap tatt initiativ til å få utarbeidet en cruisestrategi for Stavangerregionen med syv andre relevante aktører. Det foreligger et endelig utkast som i løpet av våren 2020 skal behandles i representative organer. Hovedfokus for utarbeidelse av strategien har vært miljø, spredning av cruiseanløp over hele året og verdiskaping.

Strategien har lagt til grunn FN sine ti prinsipper for bærekraftig utvikling av reiselivet, og visjon og mål for 2030 er: «*Stavanger – en utslippsfri cruisedestinasjon med høy lokal verdiskaping*». Det foreslås fire målområder; miljø, produktutvikling, lønnsomhet og marked.

Havn er arealkrevende virksomhet, og arealforvaltning er derfor en viktig del av det strategiske arbeidet. Arealforvaltning av havneinfrastruktur er sikring av tilstrekkelig store og funksjonelle landarealer, bygg og kaier for den maritime næringen i et 50-100 års perspektiv. Plan og strategier på ulike nivåer i den offentlige forvaltningen får påvirkning på prioritet som gis til havneutvikling og havneinfrastruktur. Arealmyndigheten utøves i kommuneplan og reguleringsplan, men nasjonale og regionale planer og strategier er sterkt retningsgivende for hvilken prioritet havneinfrastruktur skal ha.

I 2019 ble det vedtatt nye kommuneplaner hos SRHs eierkommuner, og ny kommunedelplan for Stavanger sentrum. SRH har hatt innspill til havneutvikling i Sola, Randaberg og Stavanger kommuner. Det har pågått arbeid med nær hele bredden av utviklingsmuligheter som er beskrevet i Strategisk arealplan⁷ for SRH, og det har lyktes med å sikre muligheter i alle kommuneplanene for å legge til rette for maritim aktivitet i fremtiden.

Regionalplan Jæren 2050; den strategiske delen av planen (del 1) ble vedtatt i juni 2019. Den operative delen (del 2) skal vedtas i desember 2020. SRH er representert i referansegruppe og har mulighet til å påvirke planarbeidet før den legges ut på høring.

⁶ <https://www.stavangerhavn.no/wp-content/uploads/2020-02-28-Miljøplan-2020-2023.pdf>

⁷ https://www.stavangerhavn.no/wp-content/uploads/Stavangerregionen-Havn_Strategisk-arealplan_2018-20-1.pdf

Oppkjøpet av Risavika Havn AS, med overtakelse 01.01.2019, har tilført SRH store arealer og bygningsmasse som skal driftes og utvikles. SRH har løpende arbeid med videreutvikling av Risavika. Dette området vil i større grad inngå i revidert utgave av Strategisk arealplan i 2021.

Ny havne- og farvannslov

Hovedformålet til SRHs virksomhet er regulert i havne- og farvannsloven, som forvaltes av Samferdselsdepartementet med Kystverket som sektormyndighet. Ny Havne- og farvannslov tredder i kraft 01.01.2020. De mest vesentlige endringene er at losloven er tatt inn i havne- og farvannsloven, samt en ny bestemmelse knyttet til autonome kystseilas. Disse to endringene har liten betydning for SRH konsernet.

Andre endringer er at Kystverket har fått utvidet ansvar i farleden; blant annet ansvar for utbedring og tilsyn i hele farvannet. Kommunene vil fortsatt ha oppgaver i eget sjøområde. Denne oppgaven er delegert til SRH av eierkommunene. Per i dag ser ikke SRH at endringen vil påvirke virksomheten vesentlig. I tillegg vil SRH få et større sjøområde etter kommunesammenslåingen fra 01.01.2020. Anløpsavgiften videreføres i 2020 som farvannsavgift. Det er overgangsregler til nytt regelverk som gjør at en har noe tid til å tilpasse seg den nye loven. En egen forskrift for farvannsavgift er vedtatt; Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift (farvannsavgiftsforskriften).

Endringer som kan påvirke, er adgang til å ta utbytte fra havnekapitalen. Utdrag fra §32 3. ledd «*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.*» Eventuelle utbytter kan ha påvirkning på mulighetene til å foreta investeringer og vil øke gjeldsgraden i konsernet. Økning i gjeldsgraden øker den økonomiske risikoen.

Finansiell risiko og likviditetsrisiko

SRH og konsernet har en god egenkapitalprosent og er dermed utsatt for lav finansiell risiko. Avdragsprofilen på lånene er langsiktig og sikrer dermed god likviditet framover. Både SRH og konsernet har tilfredsstillende likviditet pr. 31.12.19. Endringer i 2020 som følger av koronaviruset har ført til inntektstap og betalingsutsettelse til kunder som gjør at en har tilpasset nivået på kostnader/investeringer, planlagt for avdragsutsettelse og økninger i kredittramme. SRH-konsernet gjør mye for å bistå både kunder og leverandører i en utfordrende tid. Styret mener at selskapet er rustet til å greie de utfordringene dette fører med seg, og vurderer fremdeles kredittrisikoen som lav.

Styret er godt fornøyd med aktivitet og resultat for 2019 og vil spesielt takke de ansatte for en god innsats i året som er gått.



Stavanger, 15. april 2020

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Tor Jan Reke
Styrets nestleder

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Merete Eik
Daglig leder

(alle tall i 1 000 kr)

SRH Konsernet			SRH IKS	
2019	2018	Noter	2019	2018
		DRIFTSINTEKTER		
4 329	9 077	Anløpsavgift	2	4 329 9 077
212 413	123 323	Salgsinntekter	1	46 036 40 079
<u>216 742</u>	<u>132 400</u>	Sum driftsinntekter		<u>50 366 49 156</u>
		DRIFTSKOSTNADER		
15 382	7 831	Varekostnad		0
28 496	25 135	Lønn og sosiale kostnader	3,4,5	5 904 5 098
43 079	16 828	Avskrivninger	6	11 705 10 475
28 732	35 033	Andre driftskostnader	4	16 534 17 766
<u>115 689</u>	<u>84 827</u>	Sum driftskostnader		<u>34 143 33 339</u>
101 053	47 573	DRIFTSRESULTAT		16 223 15 817
		FINANSINTEKTER/UTGIFTER		
0	0	Utbytte fra datterselskap		6 345 0
2 232	7 277	Inntekter fra inv. i tilknyttede selskap	7	21 332 97 648
6 258	0	Annen finansinntekt		
725	1 337	Renteinntekter		4 127 5 449
<u>9 215</u>	<u>8 615</u>	Sum finansinntekter	8	<u>31 804 103 097</u>
28 313	3 632	Rentekostnader		4 669 2 433
<u>28 313</u>	<u>3 632</u>	Sum finanskostnader	8	<u>4 669 2 433</u>
-19 098	4 982	FINANSRESULTAT		27 135 100 664
<u>81 955</u>	<u>52 555</u>	RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD		<u>43 358 116 481</u>
-298	-3 024	Skattekostnad	9	308 304
<u>82 253</u>	<u>55 579</u>	ÅRETS RESULTAT		<u>43 050 116 176</u>

BALANSE
(alle tall i 1000 kr)

SRH Konsernet
31.12.1019 31.12.2018

650	1 726
650	1 726

1 367 300	359 603
460 343	272 657
611 158	270 273
54 750	25 064
2 493 551	927 597

987	876
0	0
7 284	204 506
8 271	205 382

0	0
394	0
394	0

47 329	13 999
0	0
10 794	8 898
58 123	22 897

2 934	518 627
2 934	518 627

2 563 924	1 676 229
-----------	-----------

EIENDELER

Anleggsmidler

Immatrielle eiendeler

Utsatt Skattefordel	
Sum immatrielle eiendeler	

Varige driftsmidler

Tomter/eiendommer	
Bygninger	
Kaier	
Biler, maskiner og anlegg	
Sum varige driftsmidler	

Finansielle anleggsmidler

KLP egenkapitalinnskudd	
Investering i datterselskap	
Investering i tilknyttede selskap	
Sum Finansielle anleggsmidler	

Andre fordringer

Pensjonsmidler	
Langsiktig fordring	
Sum andre fordringer	

Omløpsmidler

Fordringer

Kundefordringer	
Fordring mot konsernselskap	
Andre fordringer	
Sum fordringer	

Betalingsmidler

Betalingsmidler	
Sum betalingsmidler	

SUM EIENDELER

SRH IKS

Noter 31.12.2019 31.12.2018

9	968	1 275
	968	1 275

6,14	43 053	39 305
6,14	170 772	170 970
6,14	253 886	224 506
6	32 012	21 449
	499 724	456 230

	779	713
7	487 168	487 168
7	7 132	5 167
	495 079	493 048

5	1497	1 706
10	131 616	134 610
	133 113	136 316

10,11	1 832	55
10,11	11 497	11 522
10,11	36 750	25 113
	50 079	36 689

12	1 047	6 337
	1 047	6 337

	1 180 009	1 129 897
--	-----------	-----------

BALANSE
(alle tall i 1000 kr)

SRH Konsernet
31.12.2019 31.12.2018

491 364	491 364
793 767	524 284
<u>1 285 131</u>	<u>1 015 648</u>

0	0
20 072	15 771
2 660	2 121
<u>22 732</u>	<u>17 891</u>

1 193 174	542 549
<u>1 193 174</u>	<u>542 549</u>

3 831	50 000
7 256	33 592
10 311	3 335
505	4 375
40 984	8 840
<u>62 887</u>	<u>100 141</u>

1 256 061	642 690
<u>2 563 924</u>	<u>1 676 229</u>

EGENKAPITAL OG GJELD

Egenkapital

Selskapskapital
Annen egenkapital
Sum egenkapital

Annen avsetning

Utsatt skatteforpliktelse
Andre avsetninger for forpliktelser
Pensjonsforpliktelser
Sum andre avsetninger

Langsiktig gjeld

Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner
Sum langsiktig gjeld

Kortsiktig gjeld

Gjeld til kredittinstitusjoner
Leverandørgjeld
Skyldige offentlige avgifter
Betalbar skatt
Annen kortsiktig gjeld
Sum kortsiktig gjeld

Sum gjeld

SUM GJELD OG EGENKAPITAL

SRH IKS
Noter 31.12.2019 31.12.2018

	491 364	491 364
	446 158	403 108
15,16	<u>937 522</u>	<u>894 472</u>

9	0	0
2	14 896	15 771
5	0	0
	<u>14 896</u>	<u>15 771</u>

13	217 865	188 549
	<u>217 865</u>	<u>188 549</u>

	0	0
10,11	3 416	27 420
	406	340
9	0	0
	5 905	3 347
	<u>9 727</u>	<u>31 106</u>

	227 592	219 655
	<u>1 180 010</u>	<u>1 129 897</u>

Stavanger, 15. april 2020

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Tor Jan Reke
Styrets nestleder

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Merete Eik
Daglig leder

KONTANTSTRØMANALYSE

(alle tall i 1 000 kr)

SRH Konsernet	
2019	2018

SRH IKS		
Noter	2019	2018

81 955	52 555
-3 870	-1 699
-2 232	-7 293
0	0
0	0
43 079	16 828
118 932	60 391
-59 666	20 364
26 424	715
85 690	81 470

-94 219	-74 201
-423 960	-123
0	97 649
0	-125 819
-518 179	-102 494

-37 574	399 933
-46 169	0
0	50 000
539	62
-83 204	449 995

518 627	89 656
-515 693	428 971
2 934	518 627

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ VIRKSOMHETEN

Resultat før skatt		43 358	116 176
- Betalt skatt	9	0	0
- Resultatandel fra tilknyttet selskap	7	0	0
- utbytte aksjer i Westport AS		-6 345	0
+ Tap/-Gevinst ved salg av anleggsmidler		0	0
+ Ordinære avskrivninger	6	11 705	10 494
Tilført fra årets virksomhet		48 718	126 670
+/- Endr. debitorer og kreditorer		-25 756	31 166
+/- Endr. i andre tidsavgrensningsposter		-7 077	78 386
A = Netto likviditetsendring fra virksomhet		15 885	236 222

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ INVESTERINGER

- Investeringer i varige driftsmidler	6,14	-55 015	-71 266
- Kjøp av aksjer, netto etter oppkjøpte betalingsmidler		0	-305 838
+/- Utbytte fra tilknyttet selskap	7	0	0
+/- Endring andre investeringer		4 314	0
B = Netto likviditetsendring fra investering		-50 701	-377 104

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ FINANSIERING

+/- Endring langsiktig gjeld	13	29 316	99 919
+/- Endring kortsiktig gjeld		0	0
+/- Endring fordringer		0	0
+/- Endring pensjoner	5	209	-96
C = Netto likviditetsendring finansiering		29 526	99 823

Likviditetsbeholdning 01.01		6 337	47 397
A+B+C Netto endring i likvider gjennom året		-5 290	-41 060
Likviditetsbeholdning 31.12	12	1 047	6 337

NOTER TIL REGNSKAPET 2019

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for konsernet er avlagt i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk. Alle tall er i tusen kroner, med mindre noe annet er indikert.

I konsernregnskapet inkluderes selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har direkte eller indirekte bestemmende innflytelse. Konsolidering av datterselskaper foretas fra og med etablerings- eller kjøpstidspunktet. Selskapenes interne omsetning, mellomværende og interngevinst ved egne investeringsarbeider elimineres i konsernregnskapet.

Tilknyttede selskaper, definert som selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, er behandlet etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet.

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Stavangerregionen Havn IKS og de heleide datterselskapene Stavangerregionen Havnedrift AS, SRH Eiendom Holding AS, Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Ekofiskvegen AS. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet.

Aksjer i datterselskap og i tilknyttede selskap er i selskapsregnskapet regnskapsført etter kostmetoden.

Driftsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen. Inntektsføring av leieinntekter skjer etter opptjeningsprinsippet.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringer. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmiddelets forventede levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidlet kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Pensjon

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forventet sluttlønn. Beregningen er basert på en rekke forutsetninger herunder diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet og frivillig avgang. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik i beregningsforutsetningene (estimatendringer) fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid hvis avvikene ved årets begynnelse overstiger 10 % av det største av brutto pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet og nettoført. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Det ble tatt en gjennomgang av de skattemessige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer 2018. Som følge av gjennomgangen er oppfatningen at en skal vurdere datterselskapene i konsernet likt som morselskapet SRH., se note 9 for ytterligere informasjon.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Note 1 Spesifikasjon av inntekter

Spesifikasjon av inntekter konsern	2019	2018
Anløpsavgift	4 329	9 077
Kaivederlag	39 517	33 583
Varevederlag/Tjenesteleveranser	21 306	16 161
ISPS-vederlag, Vakthold	16 934	13 613
Leieinntekter eiendom	133 523	57 680
Gevinst ved salg av anleggsmidler	603	-
Andre driftsinntekter	528	2 285
Sum	216 742	132 400

Spesifikasjon av inntekter SRH IKS	2019	2018
Anløpsavgift	4 329	9 077
Utleie av driftsmidler til datterselskap	45 192	39 236
Leieinntekter eiendom	808	803
Gevinst ved salg av anleggsmidler	-	-
Andre driftsinntekter	37	40
Sum	50 366	49 156

All inntekter er relatert til Norge.
(Alle tall i hele tusen)

Note 2 Tilleggsinformasjon til selvkostfond for anløpsavgift

Adgang til å innkreve anløpsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 25. Forskrift om kommunens beregning og innkreving av anløpsavgift av 20.12.10 nr 1762 beskriver hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for anløpsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Overskudd eller underskudd disponeres iht. forskrift om anløpsavgift § 7 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets *Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester* (H-3/14) kapittel 7.1 - 7.3 med avregning de påfølgende år over en periode på fem år. Selskapet utarbeidet ny etterkalkyle for årene 2012-2016, ettersom selskapet hadde sett at beregningsmetoden som var benyttet tidligere hadde avvik mot nevnte regelverk. Forpliktelsen til tilbakeføring til selvkostregnskapet er trukket ut av Egenkapitalen og overført Gjeld.

Resultatregnskapet reflekterer riktig virksomhet for årets anløpsregnskap ved at inntekten utlignes mot fondsavsetning. Ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.2019 har virksomhetsområdene endret seg. Det er foreslått for styret at det ikke faktureres anløpsavgift i årene framover for å redusere opptjent anløpsfond.

Anløpsavgift etterkalkyle 2015-2019

År	2015	2016	2017	2018	2019
IB	21 962	27 724	27 620	21 359	15 771
Inntekter	14 031	11 714	3 638	3 057	3 455
Kostnader	8 746	12 301	10 329	9 077	4 329
Gevinst/tap anl.mdl.	0	21	0	0	0
Resultat	5 285	-566	-6 691	-6 020	-874
Renter av fond	477	462	430	431	353
UB	27 724	27 620	21 359	15 771	15 249

Anløpsavgift prognose 2020-2023

År	2020	2021	2022	2023
IB	15 249	12 270	8 239	4 086
Inntekter	918	0	0	0
Kostnader	4 209	4 264	4 293	4 303
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	0
Resultat	-3 291	-4 264	-4 293	-4 303
Renter av fond	312	233	140	44
UB	12 270	8 239	4 086	-173

(Alle tall i hele tusen)

Note 3 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

	SRH IKS 2019	SRH IKS 2018
Lønn ansatte	3 972	3 552
Arbeidsgiveravgift	661	551
Pensjonskostnader	1 211	969
Andre personalkostnader	59	27
Totalt	5 904	5 098

	SRH Konsern 2019	SRH Konsern 2018
Lønn ansatte	20 786	18 680
Arbeidsgiveravgift	3 108	2 693
Pensjonskostnader	3 572	3 002
Andre personalkostnader	956	760
Totalt	28 421	25 135

Konsernet hadde ved utgangen av 2019 24 ansatte, hvorav 8 kvinner og 16 menn.

Ytelser til ledende personer	Havnedirektør
Lønn	1 405
Pensjonspremie	331
Andre ytelser	10
Totalt	1 746

I tillegg har havnedirektøren mottatt honorar i forbindelse med verv i datterselskaper kr 143.

Ledende personer inngår i selskapets pensjonsordning og har ikke individuelle avtaler i tillegg. Det er ingen lån eller sikkerhetsstillelse til fordel for daglig leder, medlemmer i styret eller medlemmer i representantskapet.

(Alle tall i hele tusen)

Note 4 Honorarer

Det er kostnadsført honorar til medlemmene i styret og representantskapet for Stavangerregionen Havn IKS i 2019 med kr 650 000. Honorarene blir betalt ut etterskuddsvis.

Gjeldende honorarer er slik:

Leder av styret	Kr 120 000
Nestleder	Kr 70 000
Styremedlemmer	Kr 60 000
Representantskapets leder	Kr 70 000
Andre medlemmer	Kr 4 500 pr møte

Revisor SRH IKS

Kostnadsført revisjonshonorar for 2019 utgjør kr 207 514.

I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 59 763.

Revisor SRH Konsern

Kostnadsført revisjonshonorar for 2019 utgjør kr 560 699.

I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 158 524.

(Alle tall i hele kroner)

Note 5 Pensjoner

Selskapene i konsernet har sitt pensjonsansvar i forhold til den ordinære tariffestede tjenstepensjonsordningen dekket gjennom pensjonsordning i Kommunal Landspensjonskasse KLP. Tjenstepensjonsordningene gir ved full opptjening en alderspensjon som sammen med folketrygdens ytelser utgjør en samlet bruttopensjon på 66 % av pensjonsgrunnlaget. Fremtidig pensjonsytelse blir beregnet ut fra antall opptjeningsår og lønnsnivået ved pensjonsalder. Ordningen sikrer en brutto uførepensjon på samme nivå som alderspensjon og omfatter i tillegg ektefellepensjon og barnepensjon.

IKS

Medlemsstatus	2019	2018
Antall aktive	3	3
Antall oppsatte	12	16
Antall pensjonister	20	16
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	947 649	904
Gj.snitts alder aktive	50,5	48,5

Pensjonskostnader inkl. AGA	2019	2018
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	722 303	691 733
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	893 774	801 934
Avkastning på pensjonsmidler	-1 111 933	-1 052 572
Administrasjonskostnader	34 084	61 242
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	66 261	70 830
Resultatført aktuarielt tap	500 819	455 786
Resultatført planendring	174 432	-
Ansattes innskudd 2% av lønn inkl. AGA	-68 291	-60 240
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	1 211 450	968 713

Pensjonsforpliktelser	2019	2018
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	35 938 654	35 580 398
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-27 629 962	-26 827 174
Arbeidsgiveravgift	1 171 526	1 234 205
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-9 620 775	-10 248 632
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 356 531	-1 445 059
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	-1 497 088	-1 706 262

Økonomiske forutsetninger:	2019	2018
Diskonteringsrente	1,80 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,75 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet pensjonsregulering	1,24 %	1,73 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,20 %	4,30 %

Konsern

Medlemsstatus	2019	2018
Antall aktive	23	22
Antall oppsatte	21	25
Antall pensjonister	28	23
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	611	611
Gj.snitts alder aktive	48,13	48,13

Pensjonskostnader inkl AGA	2019	2018
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 087 042	2 687 008
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 507 869	1 322 902
Avkastning på pensjonsmidler	-1 843 616	-1 682 403
Administrasjonskostnader	122 070	155 973
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	357 945	350 171
Resultatført aktuarielt tap	500 819	474 613
Resultatført planendring	174 432	-
Ansattes innskudd 2% av lønn inkl. AGA	-334 745	-306 557
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	3 571 816	3 001 707

Pensjonsforpliktelser	2019	2018
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	60 923 754	58 129 544
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-45 958 988	-43 069 450
Arbeidsgiveravgift	2 110 032	2 123 474
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-12 633 625	-13 201 414
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 781 341	-1 861 400
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	2 659 832	2 120 754

Økonomiske forutsetninger:	2019	2018
Diskonteringsrente	1,80 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,75 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet pensjonsregulering	1,24 %	1,73 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,20 %	4,30 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

(Alle tall i hele kroner)

Note 6 Varige driftsmidler

Selskapet og konsernet bruker følgende avskrivningsperioder:

Kaier: 75 - 100 år

Bygninger: 20 - 100 år

Biler, materiell og maskiner: 3 - 10 år

Avskrivningsplan lineær med unntak av tomter som ikke avskrives

SRH IKS	Kaier	Tomter	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	384 038	39 305	286 800	49 146	759 289
Tilgang i året	32 847	3 748	6 151	12 269	55 016
Avgang					
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	416 886	43 053	292 951	61 415	814 304
Samlede av- og nedskrivninger	163 181	-	121 995	29 403	314 580
Balanseført verdi pr 31.12.	253 704	43 053	170 955	32 011	499 724
Årets avskrivninger	3 649	-	6 349	1 706	11 705

SRH konsern	Kaier	Tomter	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	435 864	359 440	447 428	68 380	1 311 111
Tilgang i året	32 847	7 472	38 582	15 877	94 779
Oppkjøp Risavika Havn AS	310 535	774 603	228 657	21 303	1 335 098
Tilgang merverdier	87 746	225 849	28 637		342 232
Avgang		-64		-495	-559
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	866 993	1 367 300	743 304	105 064	3 082 661
Samlede av- og nedskrivninger	255 835	-	282 961	50 315	589 110
Balanseført verdi pr 31.12.	611 158	1 367 300	460 343	54 750	2 493 551
Årets avskrivninger	13 004	-	25 676	4 508	43 187

Alle tall i hele tusen

Note 7 Investering i datterselskaper og tilknyttede selskap**Aksjer i datterselskap og tilknyttede selskap**

(Alle tall i kr 1.000)

Firma	Forr.kontor	Eierandel	Stemmeandel
Stavangerregionen Havnedrift AS	Stavanger	100 %	100 %
SRH Eiendom Holding AS	Stavanger	100 %	100 %
Risavika Eiendom AS	Tananger	20 %	20 %
Westport AS	Tananger	33 %	33 %

SRH IKS**Investeringer etter kostmetoden**

Selskapets navn	Aksjekapital	Annen innskutt egenkapital	Antall aksjer	Pålydende i hele kr.	Balanseført verdi
Stavangerregionen Havnedrift AS	826	1 900	826	1 000	3 883
SRH Eiendom Holding AS	363 777	119 509	1 000	363 777	483 286
Sum datterselskaper					487 168
Risavika Eiendom AS	3 100	33	25 002	124	769
Sum tilknyttede selskaper					769

SRH Konsernet**Investeringer etter egenkapitalmetoden**

Beregning av årets resultatandel	Andel årets res.	Eliminering internegevinster	Avskrivning merverdi	*Justering fra kostpris	Årets resultatandel
Risavika Eiendom AS	17 535	-17 535	0	0	0
Westport AS	2 696	0	0	-464	2 232
Sum	20 231	-17 535	0	-464	2 232

Beregning av balanseført verdi 31.12.	Kostpris	Bokført verdi 01.01	Årets resultatandel	Utbytte/salg	**Justering av bokført verdi	Bokført verdi 31.12
Risavika Eiendom AS	769	0	0	0	1 022	1 022
Westport AS	6 345	6 345	2 232	-2 333	0	6 244
Sum	7 114	6 345	2 232	-2 333	1 022	7 266

* Justering på årets resultatandel med kr -464 på grunn av justering fra kostpris til egenkapitalmetoden.

** Justering av bokført verdi grunnet feil fra tidligere år knyttet til internegevinster

Alle tall i hele tusen

Note 8 Finansposter

Spesifikasjon av finansposter SRH IKS

Finansinntekter

Utbytte fra datterselskap	6 345	0
Renteinntekt fra foretak i samme konsern	4 013	4 811
Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	21 332	97 648
Annen renteinntekt	115	638
Sum	31 804	103 097

Finanskostnader

Rentekostnad selvkostfond	353	431
Annen rentekostnad	4 316	2 002
Sum	4 669	2 433

(alle tall i hele tusen)

Spesifikasjon av finansposter konsern

Finansinntekter

Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	2 232	7 277
Annen finansinntekt *	6 258	0
Annen renteinntekt	725	1 337
Sum	9 215	8 615

Finanskostnader

Rentekostnad selvkostfond	352	431
Rentekostnader	44 990	3 201
Nedjustering av negativ verdi rentesikring **	-17 030	0
Sum	28 312	3 632

* Stavangerregionen Havn Eiendom AS har i 2019 reversert en avsetning knyttet til reklamasjon som oppstod i forbindelse med aksjesalg fra 2016 og 2017.

Reversering er utført i tråd med utløp av reklamasjonsrett i 2019.

Reversering av avsetning medførte en inntektsføring på kr 6 258 380 som er bokført som annen finansinntekt i konsernregnskapet.

** Stavangerregionen Havn Eiendom AS har en rentesikringsavtale som inngår i konsernet etter oppskjøp av tidligere Risavika Havn AS.

Avtalen hadde en negativ verdi på kr 140 500 ved oppskjøpstidspunktet, som er innregnet i oppskjøpet og blir avskrevet linært over gjenværende avtaletid. Se note 13 for flere opplysninger.

(alle tall i hele tusen)

Note 9 Skatt**SRH Konsern**

Resultatført skatt på ordnært resultat	2019	2018
Betalbar skatt	505	4 375
Korrigerer skatt 2017		
Endring i utsatt skatt	-803	-5 482
Skattekostnad ordinært resultat	-298	-3 024
Skattepliktig inntekt		
Ordinært resultat før skatt	81 847	52 555
Permanente forskjeller	-77 608	-29 486
Endring i midlertidige forskjeller	1 208	-1 736
Anvendelse av fremførbart underskudd	-3 149	-2 313
Skattpliktig inntekt	2 298	19 021
Midlertidige forskjeller		
Varige driftsmidler	61 964	28 237
G/T	57	117
Fordringer	-900	-700
Avsetninger	-6 676	
Pensjonspremie/forpliktelse	-4 157	-3 827
Reversering av midlertidige forskjeller	-45 951	
Sum midlertidige forskjeller	4 338	-2 956
Underskudd til fremføring	-7 295	-4 891
Grunnlag utsatt skatt	-2 958	-7 847
Utsatt skatt / skattefordel (-)	22 %	-650
-1 726		
Beregning av effektiv skattesats		
Resultat før skatt	81 847	52 555
Beregnet skatt av resultat før skatt	22 %	18 006
12 088		
Skatteeffekt av permanente forskjeller	22 %	-17 074
-6 782		
Endring i ikke-balanseført USF	-1 231	-6 375
Sum	-298	-3 024

SRH IKS

Resultatført skatt på ordnært resultat	2019	2018
Betalbar skatt	0	0
Endring i utsatt skatt	308	304
Skattekostnad ordinært resultat	308	304

Skattepliktig inntekt

Ordinært resultat før skatt	43 358	116 481
Permanente forskjeller	-39 667	-112 389
Endring i midlertidige forskjeller	691	-199
Konsernbidrag	0	0
Anvendelse av fremførbart underskudd	-2 802	-2 313
Skattepliktig inntekt	0	0

Midlertidige forskjeller

Varige driftsmidler	-1 597	-906
G/T	0	0
Fordringer	0	0
Pensjonspremie/forpliktelse	0	0
Sum midlertidige forskjeller	-1 597	-906

Underskudd til fremføring	-2 802	-4 891
Grunnlag utsatt skatt	-4 399	-5 797

Utsatt skatt / skattefordel (-)	22 %	-968	-1 275
---------------------------------	------	------	--------

Beregning av effektiv skattesats

Resultat før skatt		43 358	116 481
Beregnet skatt av resultat før skatt	22 %	9 539	26 791
Skatteeffekt av permanente forskjeller	22 %	-9 074	-26 213
Endring i ikke-balanseført USF		-157	-215
Effekt av endring av skattesats	1 %	0	-58
Sum		308	304

(alle tall i hele tusen)

Spørsmålet om skatteplikt for Stavangerregionen Havn IKS - organisert som interkommunale selskap med hjemmel i Lov om Interkommunale selskap av 29.01.1999 nr 6 - ble tatt opp med Finansdepartementet. Finansdepartementet har i sitt tilsvare vist til at det hører under de enkelte ligningskontorene å ta stilling til hvorvidt de forskjellige havnene oppfyller vilkårene for å anses som en skattefri institusjon etter skatteloven § 2-32.

Det ble tatt en gjennomgang av de skattemessige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer 2018. Som følge av gjennomgangen er oppfatningen at en skal vurdere datterselskapene i konsernet likt som morselskapet SRH. Dette på grunn av at i realiteten og rent faktisk realiserer datterselskapene formålet i SRH, og bør vurderes etter skattelovens §2-32. Gjennomgangen viste at SRHD hadde vedtekter som passet til formålet i forhold til samme skattemessige vurdering som for SRH. De andre datterselskapene var formålet ikke i henhold til virksomheten i forhold til havne og farvannsloven. Vedtektene i SRHEH ble endret 26.11.18, vedtektene i SRHE ble endret ved fusjoneringen med regnskapsmessig virkning fra 01.01.19, og Ekofiskvegen endret vedtektene 04.09.18. På bakgrunn av dette mener en at en har skattefrihet etter skattelovens § 2-32.

Skattefritak foreligger i hht skatteloven§2-32, 1.led, men med skatteplikt for "økonomisk virksomhet". jfr. skatteloven § 2-32, 2. ledd. Skatteplikten omfatter inntekter fra leietakere som ikke driver havnerelatert virksomhet.

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Note 10 Fordringer og leverandørgjeld

Kundefordringer	2019	2 018
Kundefordringer konsernselskap	11 497	11 522
Sum kundefordringer	11 497	11 522

Langsiktig fordring	2019	2 018
Lån til Stavangerregionen Havn Eiendom AS	28 422	30 584
Lån til SRH Eiendom Holding AS	106 690	104 026
Sum langsiklige fordringer	135 111	138 734

Kortsiktige fordringer	2019	2 018
Utbytte fra Risavika Eiendom AS	18 998	0
Utbytte fra Westport AS	2 331	0
Sum kortsiktige fordringer	21 329	0

Sum fordringer	167 938	150 255
-----------------------	----------------	----------------

Kortsiktig gjeld	2019	2 018
Leverandørgjeld konsernselskap	69	1 900
Annen kortsiktig gjeld konsernselskap	3 886	2 226
Sum kortsiktig gjeld	3 954	4 127

(alle tall i hele tusen)

Transaksjoner og balanser med nærstående parter omfatter kun selskaper i Stavangerregionen Havn konsernet. Konserninterne transaksjoner mellom konsernselskapene er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og er eliminert i konsernregnskapet. Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) ivaretar konsernets driftsoppgaver. SRHD leier driftsmidler av morselskap og søsterselskaper og driver fremleie av disse, samt utfører de maritime, tekniske, vedlikeholdsmessige og administrative oppgaver. Det gjøres en fordeling av inntekter og kostnader mellom selskapene basert på at de er ulike rettsobjekter og med en prising på armlengdes avstand. SRHE fakturerer sine eksisterende avtaler som Risavika Havn (RH) inngikk før fusjonen 01.01.2019. Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE) fakturerer SRHD for leie av driftsmidler med en prising på armlengdes avstand.

Note 12 Bankinnskudd

Konsern	2019	2018
Bundne skattetrekksmidler utgjør	2 488	1 259
Bunden klientkonto Advokat	0	481 131
Bankinnskudd	447	36 237
Sum	2 935	518 627

SRH IKS	2019	2018
Bundne skattetrekksmidler utgjør	862	451
Bankinnskudd	184	5 886
Sum	1 047	6 337

(alle tall i hele tusen)

Konsernkontoordning

Konsernets likvider er ordnet i en konsernkontoordning, dette innebærer at selskapets kontantbeholdning formelt sett er fordring eller gjeld til SRH Eiendom Holding AS. SRH Eiendom Holding AS er eier av konsernkontoordningen. Alle konsernselskapene unntatt Stavangerregionen Havn IKS er solidarisk ansvarlig for trekk konsernet har gjort. Konsernet har en trekkrettighet på kr 20 000. Trekkrettigheten er benyttet på kr 3 831, og det er en ubenyttet trekkrettighet på kr 16 169 i banken. SRH IKS har en fordring mot SRH Eiendom Holding AS på kr 29 702 pr 31.12.19. Alle datterselskapene har stilt driftstilbehør som sikkerhet på kr 50 000 og eiendommer kr 500 000 til Danske Bank. Sikkerhetsstillelsen er også knyttet til låneopptaket i SRH Eiendom Holding AS på kr 354 000.

Note 13 Langsiktig gjeld og garantistillelser

Selskapet har langsiktig lån i Kommunalbanken på kr 217 865 som er tatt opp som blacolån. Av denne gjelden forfaller kr 129 965 til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt. Representantskapet vedtar rammer for selskapets låneopptak. Høyeste ramme for selskapets samlede låneopptak er kr. 300 000. jfr selskapsavtalen 01.01.2010. Eierne skal vedta ny selskapsavtale hvor SRH ønsker en samlet låneramme på kroner 1 200 000.

Selskapet har ikke garantiforpliktelser.

SRH Konsern

Konsernet har per 31.12.2019 gjeld til Danske Bank på kr 851 840.

SRH Eiendom Holding har gjeld på kr 339 840 som er sikret med følgende pant:

Selskap	Fast eiendom	Driftstilbehør
SRH Eiendom Holding AS	500 000	50 000
Ekofiskvegen AS	500 000	50 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	1 000 000	100 000

Stavangerregionen Havn Eiendom AS har gjeld på kr 512 000 som er sikret med følgende pant:

Selskap	Fast eiendom	Driftstilbehør	Kundefordringer
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	2 500 000	20 000	20 000
SRH Eiendom Holding AS		50 000	50 000
Ekofiskvegen AS	500 000	50 000	50 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	1 000 000		

Langsiktig gjeld som forfaller senere enn 5 år i konsernet er kr 808 605.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS har en rentesikringsavtale som kom inn i konsernet ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.19. I selskapsregnskapet er det behandlet slik at selskapet har inngått avtale der en mottar flytende rente og betaler fast rente. Selskapet resultatfører aktive sikringsavtaler løpende mot sikringsobjektet i tråd med NRS 18 Finansielle eiendeler og forpliktelser. Løpetiden på renteavtalene er 10 år, fra 02.05.2017 mens den rentebærende gjelden i hovedsak forventes å forfalle senere. Verdien av rentesikrings avtalen vises i noten til Stavangerregionen Havn Eiendom AS og ikke som en forpliktelse i balansen.

Åpne rentesikringsavtaler per 31.12.19:

Valuta Beløp	Beløp	Fastrente	Forfall	Markedsverdi 31.12
Rentesikringsavtale	500 000	5,785 %	03.05.2027	-137 600
Balanseført verdi per 31.12.19 i				
Stavangerregionen Havn Eiendom AS				0
Urealisert tap i Stavangerregionen Havn Eiendom AS				-137 600

Konsernregnskapet

Oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.19 negativ verdi	-140 500
Avskrivning av negativverdi lineær fram til mai 2027	-17 030
Sum negativverdi konsernregnskapet 31.12.19	-123 470
Virkelig verdi av rentesikringsavtalen pr 31.12.19	-137 600
Urealisert tap i konsernregnskapet pr 31.12.19	-14 130

(alle tall i hele tusen)

Note 14 Oppkjøp av virksomhet

Oppkjøp av Risavika Havn AS

SRH Eiendom Holding AS kjøpte den 1. januar 2019 resterende 55 % av aksjer i Risavika Havn AS.

Samlet kjøpesum på kr 477 517 (55 %) gir en merverdi i forhold til bokførte verdier på kr 333 587 som er knyttet til tomt, kai og bygg. Enhetsprinsippet er brukt ved innregningen av Risavika Havn AS. Oppkjøpet er regnskapsført ved bruk av oppkjøpsmetoden og Risavika Havn AS er konsolidert i konsernregnskapet fra 1. januar 2019.

Allokering av kjøpesum Risavika Havn AS

Bokført verdi av egenkapitalen i Risavika Havn AS	645 302
Mindreverdi knyttet til ikke bokført negativ verdi renteswap	-140 500
Identifiserte merverdier bygg/kai	123 585
Identifiserte merverdier tomt	239 825
Virkelig verdi på identifiserte eiendeler	868 212

Virkelig verdi av vederlag	477 517
Bokført verdi 45 % aksjer eid ved oppkjøpstidspunktet	204 488
Verdijustering 45% av aksjer (korrigering mot egenkapitalen)	186 207
Goodwill	0

Informasjon om leieinntekter/salgsinntekter

Inntekter i konsernregnskapet etter oppkjøp 1. januar 2019	57 598
Proforma inntekter i hele 2018	56 824

Eliminert 2019 kr 16 979 og 2018 kr 10 650.

Økningen skyldes at Stavangerregionen Havnedrift AS har økt utleie av eiendelene til Risavika Havn AS. Arealene fremleies til eksterne.

Risavika Havn AS leier ut eiendom med bygg og kai i Risavika.

SRH Eiendom Holding AS har kjøpt aksjene av Norsea Eiendom Tananger AS 34 % og Risavika Eiendom AS 21 %.

Risavika Havn AS har i 2019 fusjonert med to søsterselskaper Utenriksterminalen AS og Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

Risavika Havn AS er overtakende selskap og har skiftet navn til Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

Regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2019.

(alle tall i hele tusen)

Note 15 Egenkapital

	SRH IKS	SRH Konsernet
Egenkapital pr 31.12.2018	894 472	1 015 648
Korrigerings mot egenkapitalen *		187 229
Årets resultat	43 050	82 146
Egenkapital pr 31.12.2019	937 522	1 285 023

* Korrigerings mot egenkapitalen er kr 1 022 er vist i note 7 investering i datterselskaper og tilknyttet selskap og kr 186 208 vist i note 14 oppkjøp av virksomhet

(alle tall i hele tusen)

Note 16 Eierforhold

SRH IKS er eid av 4 kommuner:

Eierkommune	Eierandel	Styremedlemmer SRH IKS	Stemmeandel Representantskapet
Stavanger	80,7 %	3	8 stemmer
Sola	16,7 %	2	3 stemmer
Randaberg	1,4 %	1	2 stemmer
Rennesøy	1,2 %	1	2 stemmer
Sum	100 %	7	15 stemmer

Representantskapets leder er fra Randaberg kommune i perioden 2016-2020.

Styrets leder i Stavangerregionen Havn IKS er fra Stavanger kommune i perioden 2016-2020.

Etter kommunesammenslåingen fra 01.01.2020 vil eierfordelingen se slik ut:

Eierkommune	Eierandel
Stavanger	81,9 %
Sola	16,7 %
Randaberg	1,4 %
Sum	100 %

Note 17 Hendelser etter balansedagen

SRH konsern merker de negative endringene i økonomien som følger av Koronavirus (COVID-19).

Koronaviruset innebærer globale unntakstilstander og drastiske tiltak for smittebegrensing. Havner er åpne for godstrafikk for å sikre at vareflyten med mat, medisiner og andre nødvendigheter fortsatt skal kunne komme frem til forbrukerne.

Flere av havnens kunder vil bli vesentlig påvirket av situasjonen, og SRH konsern må forvente et inntektstap det kommende år.

Styret mener SRH IKS har god egenkapital og likviditet til å møte situasjonen som har oppstått.

For flere opplysninger se styrets beretning.

1 Etterkalkyle selvkostregulerte tjenester 2019

1.1 Innledning

EnviDan AS har på oppdrag fra Stavangerregionen Havn IKS utarbeidet etterkalkyle 2019 for de selvkostregulerte virksomhetsområdene anløpsavgift, saksbehandlingsgebyr og havnerenovasjon i henhold til Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14, KMD, feb. 2014).

Selvkost innebærer at kostnader med å frembringe tjenestene skal dekkes av gebyrene som brukerne av tjenestene betaler. Havnen har ikke anledning til å tjene penger på de selvkostregulerte virksomhetsområdene. For å kontrollere at dette ikke skjer må havnen, etter hvert regnskapsår, utarbeide en selvkostkalkyle som viser selvkostregnskapet for det enkelte gebyrområdet. I selvkostkalkylen inngår regnskapsmessige driftsinntekter, driftsutgifter eksklusiv regnskapsmessige avskrivninger, kalkulatoriske avskrivninger og rentekostnader.

Envidan er landets ledende aktør på alt innen selvkost på kommunale betalingstjenester og havnevesen og har mer enn 13 års erfaring som rådgiver og programvareleverandør innenfor selvkostområdet. Per i dag benytter over 300 norske kommuner og IKS-er Envidan sitt selvkostverktøy.

1.2 Sammendrag

Beregningene viser at Stavangerregionen Havn IKS har gått med underskudd på anløpsavgift i 2019 med kr -874.408,-. Akkumulert selvkostfond inkludert kalkulatoriske renter på fond for anløpsavgift summerer seg til kr 15.248.768,- per 31.12.2019.

Havnerenovasjon får et underskudd på kr -168.698,-. Inkludert renter gir det et fremførbart underskudd per 31.12.2019 på kr -1.602.409,-.

Saksbehandlingsgebyr får ett underskudd på kr -564.053,- som subsidieres, og UB per 31.12.2019 er med det kr 0,-.

2 Lovverk, hjemler og retningslinjer for Anløpsavgift

2.1 Anløpsavgift

Anløpsavgift er den eneste avgiften som kan fastsettes og kreves inn med hjemmel i havne- og farvannsloven, hvor det i § 25, 1. ledd står skrevet:

«Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales anløpsavgift til kommunen. Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, så langt slike kostnader ikke kan dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen. I forskriften kan det også fastsettes rabattordninger.»

Navnet på avgiften innebærer ikke at avgiften kan dekke inn alle kostnader som havnen har i forbindelse med et anløp, noe som tydelig fremgår av § 25 ovenfor. Ordet «anløp» er bare et uttrykk for hva som utløser betalingsplikt. Nærmere konkretisering av hvilke kostnader som kan inngå i anløpsavgiften finnes i *forskrift 20. desember 2010 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgiften*. Forskriftens § 3, jf. havne- og farvannslovens § 25, er gjengitt nedenfor.

«§ 3. (kostnader som dekkes av anløpsavgiften)

Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringsens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften.»

Havnene velger selv om de vil kreve inn anløpsavgift. Dersom vederlagene fra øvrig havnevirksomhet dekker de kostnadene som havnen med hjemmel i lov kan dekke inn gjennom anløpsavgiften, så er lovens forutsetning at det ikke skal kreves inn anløpsavgift.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomiske overskudd. Eventuelle overskudd må avsettes til fond og disponeres over påfølgende år, jf. forskriftens § 7 og retningslinjene for selvkost. I Kommunal- og moderniseringsdepartementets *Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14)*, kapittel 7.1, gis det følgende veiledning for håndtering av overskudd, underskudd og fond:

«Kommunen kan framføre et overskudd fra selvkosttjenesten til et senere år (innenfor en viss periode). I praksis skjer dette gjennom et bundet selvkostfond. Selvkostfondets funksjon er å håndtere svingninger i inntekter og kostnader mv. slik at gebyrene kan holdes mer stabile.

[...] Et positivt resultat (overskudd) skal avsettes til bundet driftsfond (selvkostfond). Et negativt resultat (underskudd) skal motregnes selvkostfondet i den utstrekning det er midler på fondet.

[...] Et negativt selvkostresultat (underskudd) kan bare fremføres mot fremtidige overskudd dersom gebyrområdet gjennom lov eller kommunestyrevedtak skal ha full kostnadsdekning.

[...] Også i selskapsregnskapet skal overskudd på selvkost avsettes til fond (egenkapital med restriksjoner).

[...] Det er et rettslig skille mellom gebyrene for ulike tjenester. Gebyrinntektene fra de ulike områdene skal finansiere de respektive formålene. Hvert selvkostområde skal ha sitt eget selvkostfond, slik at gebyrene for den enkelte selvkosttjeneste lett kan kontrolleres. Det er ikke anledning til å slå sammen fond for ulike tjenester.»

2.2 Saksbehandling

Havnene kan i forskrift fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse etter havne- og farvannslovens § 27, 1. ledd, jf. forskrift 20. desember 2010 nr. 1760 om saksbehandlingsgebyr etter lov om havner og farvann. Gebyret skal ikke overstige havnens nødvendige kostnader knyttet til behandling av søknad om tillatelse, og det er ikke anledning til å ilegge gebyr for behandling av klage på vedtak. Eventuelle overskudd skal avsettes til selvkostfond og håndteres på samme måte som for anløpsavgiften.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr skal for øvrig holdes utenfor beregningsgrunnlaget for anløpsavgiften, jf. forskrift 20. desember 2010 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift, § 3, 4. ledd.

2.3 Havnerenovasjon

Renovasjonstjenesten i havnene er regulert av forurensningsloven. I § 34, 1. ledd står det skrevet følgende:

«[...] Kostnadene skal fullt ut dekkes inn gjennom gebyrene. [...] gebyret [må] ikke overstige kommunens kostnader.»

På renovasjon er det med andre ord et lovbestemt krav om full kostnadsdekning, samtidig som gebyrene ikke kan overstige kostnadene (selvkost) som havnen har på tjenesten. I motsetning til anløpsavgift og saksbehandlingsgebyr, der det er lovmessig adgang til å subsidiere eventuelle underskudd, stilles det altså krav til at eventuelle underskudd på renovasjonstjenesten må fremføres til inndekning gjennom påfølgende år.

Overskudd skal avsettes til selvkostfond og disponeres gjennom påfølgende år, på samme måte som håndteringen av overskudd på anløpsavgift og saksbehandling.

3 Forutsetninger

3.1 Driftskostnader

Stavangerregionen Havn IKS sitt driftsregnskap er lagt til grunn for beregningene av direkte kostnader. Det er gjort en grundig gjennomgang av regnskapet for 2019 for å avklare hvilke inntekter og kostnader som hører inn under alle de ulike virksomhetsområdene i havnen, herunder også anløpsavgift, havnerenovasjon og saksbehandling.

Noen av kostnadene er henført 100 % til ett enkelt område, mens andre kostnader er fordelt gjennom fordelingsnøkler som er basert på arbeidsfordelingsskjema eller objektive anslag.

3.2 Anleggsregister

Havnens anleggsregister dokumenterer investeringenes restverdi og gjenværende levetid og danner grunnlaget for de kalkulatoriske kapitalkostnadene. Avskrivningstiden brukt i kalkylene utarbeidet av Envidan er identiske med havnens avskrivningstider.

3.3 Kalkylerente

Kalkulatorisk rentekostnad, eller alternativkostnad, er den avkastning havnen alternativt kan oppnå ved plassering av netto investeringsbeløp i markedet. I selvkostkalkylen skal kostnadene være uavhengig av finansieringsform. Derfor benyttes det i beregningene en kalkylerente framfor den faktiske renten som havnen står overfor.

Grunnlaget for de kalkulatoriske rentekostnadene (alternativkostnaden) for investeringer beregnes i selvkostmodellen ved å multiplisere anleggenes gjennomsnittlige restverdi i kalkyleåret (inngående balanser minus utgående balanser, delt på 2) for hvert enkelt selvkostområde. Dette grunnlaget multipliseres med årets kalkylerente. I tillegg beregnes det kalkulatoriske rentekostnader/renteinntekter på bundne driftsfond (selvkostfond) og fremførbare underskudd, etter samme prinsipp.

I henhold til forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift (FOR-2010-12-20-1762) kan det beregnes kalkulatorisk rente oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenværende løpetid tillagt ett prosentpoeng.

4 Resultater

Anløpsavgift	2019 Etterkalkyle selvkost	2020 Prognose	2021 Budsjett	2022 Økonomiplan	2023 Økonomiplan	2024 Økonomiplan
3010 IKS Anløpsavgift mva fri	2 038 237	750 000				
3011 IKS Anløpsavgift avg. pl	1 495 679	250 000				
3012 IKS ESI-rabatt u/mva	-79 021	-82 000				
3013 IKS ESI-rabatt m/mva	0	0				
Gebyrinntekter	3 454 895	918 000	0	0	0	4 357 092
Inntekter	3 454 895	918 000	0	0	0	4 357 092
5***** Lønnskostnad	2 267 408	2 110 341	2 163 099	2 206 361	2 250 489	2 295 498
6***** Annen driftskostnad	1 460 809	1 368 584	1 402 798	1 437 868	1 473 815	1 510 661
7***** Annen driftskostnad	220 781	207 844	213 040	218 366	223 825	229 421
Direkte kostnader	3 948 998	3 686 769	3 778 938	3 862 596	3 948 129	4 035 580
Avskrivningskostnad	330 829	413 313	387 515	321 929	253 574	270 253
Avskrivningskostnad fremtidige investeringer		0	0	17 619	17 619	17 619
Kalkulatorisk rente	49 476	109 096	95 879	87 721	81 102	75 078
Kalkulatorisk rente fremtidige investeringer		0	2 026	3 850	3 444	3 039
Direkte kapitalkostnader	380 305	522 409	485 420	431 118	355 740	365 989
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0	0
Sum kostnader	4 329 303	4 209 178	4 264 358	4 293 713	4 303 869	4 401 569
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond	0		12 270 464	233 181	140 126	44 477
Foreløpig resultat	-874 408	-3 291 178	0	0	0	0
Subsidiering av årets underskudd	0	0				
Resultat	-874 408	-3 291 178	0	0	0	0
Kostnadsdekning i %	79,8 %	21,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	99,0 %
Selvkostfond 01.01	15 770 510	15 248 768	12 270 464	8 239 287	4 085 700	-173 692
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond	-874 408	-3 291 178	-4 264 358	-4 293 713	-4 303 869	-44 477
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond	352 666	312 873	233 181	140 126	44 477	-4 506
Selvkostfond 31.12	15 248 768	12 270 464	8 239 287	4 085 700	-173 692	-222 675

Havnerenovasjon	2019 Etterkalkyle selvkost	2020 Prognose	2021 Budsjett	2022 Økonomiplan	2023 Økonomiplan	2024 Økonomiplan
3270_SRHD Avfallsvederlag avg.fritt	480 698	480 698				
3271_SRHD Avfallverderlag avg pl	13 350	13 350				
3290_SRHD Div. arbeid for andre, avg.fritt (ikke i bruk)	0	0				
Gebyrinntekter	494 048	494 048	920 730	977 096	986 819	507 836
Inntekter	494 048	494 048	920 730	977 096	986 819	507 836
4***** Varekostnad	198 197	198 197	203 152	208 231	213 437	218 773
5***** Lønnskostnad	139 985	130 288	133 545	136 216	138 941	141 719
6***** Annen driftskostnad	186 590	239 349	30 123	30 876	31 648	32 439
7***** Annen driftskostnad	137 974	75 858	13 154	13 483	13 820	14 166
Direkte kostnader	662 747	643 693	379 974	388 806	397 845	407 096
Direkte kapitalkostnader	0	0	0	0	0	0
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0	0
Sum kostnader	662 747	643 693	379 974	388 806	397 845	407 096
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond	0		-540 756	-588 290	-588 974	-100 740
+/- Overstyring bruk av/avsetning til selvkostfond						
Foreløpig resultat	-168 698	-149 645	0	0	0	0
Subsidiering av årets underskudd	0	0				
Resultat	-168 698	-149 645	0	0	0	0
Kostnadsdekning i %	74,5 %	76,8 %	242,3 %	251,3 %	248,0 %	124,7 %
Selvkostfond 01.01	-1 399 580	-1 602 409	-1 790 630	-1 284 840	-719 336	-140 134
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond	-168 698	-149 645	540 756	588 290	588 974	100 740
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond	-34 130	-38 576	-34 966	-22 786	-9 772	-2 065
Selvkostfond 31.12	-1 602 409	-1 790 630	-1 284 840	-719 336	-140 134	-41 459

Saksbehandling	2019 Regnskaps- resultat	2019 Etterkalkyle selvkost	2020 Prognose	2021 Budsjett	2022 Økonomiplan	2023 Økonomiplan	2024 Økonomiplan
3255_IKS Behandlingsgebyr for søknader	0	30 000	52 531				
Gebyrinntekter	0	30 000	52 531	56 001	64 136	73 307	82 582
Inntekter	0	30 000	52 531	56 001	64 136	73 307	82 582
5***** Lønnskostnad	0	441 207	342 858	350 503	357 513	364 663	371 957
6***** Annen driftskostnad	0	87 959	77 336	79 060	81 037	83 063	85 139
7***** Annen driftskostnad	0	43 458	34 909	35 584	36 473	37 385	38 320
Direkte kostnader	0	572 624	455 104	465 147	475 023	485 111	495 416
Avskrivningskostnad		16 073	18 587	17 798	15 792	14 799	13 637
Avskrivningskostnad fremtidige investeringer			0	0	1 053	1 053	1 053
Kalkulatorisk rente		5 356	5 766	5 333	4 946	4 595	4 268
Kalkulatorisk rente fremtidige investeringer			0	121	230	206	182
Direkte kapitalkostnader	0	21 429	24 353	23 252	22 022	20 653	19 140
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0	0	0
Sum kostnader	0	594 053	479 457	488 399	497 045	505 765	514 555
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond		0		82 398	82 909	82 458	81 973
+/- Overstyring bruk av/avsetning til selvkostfond							
Foreløpig resultat		-564 053	-426 926	-350 000	-350 000	-350 000	-350 000
Subsidiering av årets underskudd	Ja	564 053	426 926	350 000	350 000	350 000	350 000
Resultat	0	0	0	0	0	0	0
Kostnadsdekning i %	0,0 %	5,1 %	11,0 %	11,5 %	12,9 %	14,5 %	16,0 %
Selvkostfond 01.01		0	0	0	-83 346	-169 125	-256 421
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond		0	0	-82 398	-82 909	-82 458	-81 973
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond		0	0	-948	-2 870	-4 838	-6 840
Selvkostfond 31.12		0	0	-83 346	-169 125	-256 421	-345 234

Med vennlig hilsen

Odd Kjetil Krekvik

Prosjektleder - Siviløkonom

Envidan AS



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 18/20
MØTEDATO: 15.04.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/70

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 01.03.20

Cruisestrategi for Stavangerregionen

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	18/20	15.04.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030.*»





Bakgrunn

Region Stavanger, Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn (SRH) har i felleskap tatt initiativ til å få utarbeidet en cruisestrategi for Stavangerregionen. Stavanger kommune har vedtatt en ambisiøs klima- og miljøplan med mål om 80 % reduksjon i klimagassutslippene innen 2030.

Omtrent samtidig med oppstarten av arbeidet med cruisestrategien, ble det gjort et politisk vedtak i Stavanger kommunes Handlings- og økonomiplan 2020-2023 hvor det bes om at en slik strategi utarbeides. Vedtak er som følger:

«Reduksjon i cruisetrafikk

I dag mottar Stavanger nærmere en halv million cruisepassasjerer i året. Mengden oppleves som større enn det byen tåler, både med hensyn til utslipp, og økt sjenanse for innbyggere i sentrum. Samarbeidspartiene ønsker å redusere antall cruiseanløp og antall cruiseturister til Stavanger, og vil flytte cruiseskipene ut av Vågen i løpet av perioden. Kommunedirektøren bes legge fram en ny cruisestrategi som tar høyde for disse målene, med sikte på endringer allerede sommeren 2020.»

Arbeidsgruppen som har deltatt i arbeidet er blitt spurt om å delta for å få bredde i arbeidet, og at de ulike interessentene kunne bli med å påvirke arbeidet. Arbeidsgruppen har bestått av ledere i følgende selskap/organisasjoner/forening:

- Stavanger kommune (SK) (Anne Woie og Jane N. Aalhus)
- Region Stavanger (RS) (Elisabeth Saupstad)
- Rogaland Fylkeskommune (RFK) (Randi Klæbo og Iver Leren)
- Næringsforeningen (NF) (Harald Minge)
- Stavanger Sentrum (SS) (Kristin Gustavsen)
- Guidecompaniet (GC) (Wenche Hansen)
- Lysefjorden Utvikling (LU) (Helge Kjellevoid)
- Greater Stavanger (GS) (Thomas Bergeland)
- Velforeningen i Gamle Stavanger (VF) (Erling Mathiassen)
- Stavangerregionen Havn (SRH) (Merete Eik og Anders Bang Andersen)

Litt fakta om cruise

SRH har i samarbeid med Stavanger kommune satset på Stavanger som cruisedestinasjon i langt over et tiår. Utviklingen har vært ønsket og har lyktes, med tanke på økt besøk. I 2019 var det 234 anløp og 464 000 cruisegjester. Nå i 2020 er det mye usikkerhet rundt denne aktiviteten i Stavanger og i Norge pga korona-epidemien (Covid-19).

Miljø

Den senere tid er klima- og miljøavtrykket og miljøutfordringer kommet stadig mer i fokus, og det med rette. I Norge er det vedtatt strengere krav i fht verdensarvfjordene og utslipp fra cruiseskip, og det er klart at det er nødvendig med mange tiltak i årene som kommer.



I Sør-Rogaland er det totale CO₂-utslippet på 1,9 millioner tonn, hvorav sjøtransporten står for 350 000 tonn. Cruisetraffikk står for 13 934 tonn, dvs 0,7 % av det totale utslippet. (Kilde: Lyses klimaundersøkelse for Sør-Rogaland 2019)

Stavangers totale utslipp er ca 392 000 tonn CO₂. Sjøfart utgjør ca 127 000 tonn (32 %) og cruisetraffikk står for ca 6 000 tonn, dvs. 1,54 % av totalt utslipp (Kilde: Miljødirektoratet, 2017-tall) I tillegg kommer klimagassutslipp ved seiling mellom cruisedestinasjonene.

Foruten klimagassutslippene, er utslipp av partikler og andre gasser til luft, samt støy, viktige miljøtemaer.

I Stavangers klima- og miljøplan er det et mål at de negative virkningene fra lange reiser til og fra Stavanger skal reduseres, og viktige tiltak er:

- Samarbeid med reiselivsorganisasjoner og -aktører om å utrede tiltak for mer bærekraftig cruise- og flytrafikk til og fra regionen.
- Samarbeid med andre havnekommuner og initiativ overfor statlige myndigheter for å få på plass nasjonalt regelverk om klimagassutslipp, luftforurensning og annen miljøpåvirkning fra cruiseturisme, for å gjøre denne mer bærekraftig.
- Utrede kostnader med etablering av landstrøm til cruiseskip.
- Arbeide for at cruiseskipenes innseiling, anløp og utseiling fra Stavanger havn skjer fossilfritt.

Arbeidet med denne bærekraftstrategien for cruisetraffikk er således godt forankret i klima- og miljøplanen.

Mottaksplikt

SRH har som alle havner i Norge, mottaksplikt i hht Havne- og farvannsloven §27. Det vil si at havnen har plikt til å motta fartøy som ønsker å komme til kai.

I cruisebransjen benyttes 3-4 års horisont for seilingsrute- og anløpsplanlegging. For SRH betyr dette at rederier har bestilt og fått bekreftet plass i flere år fremover. Det er derfor utfordrende å imøtekomme et ønske om å redusere cruiseaktiviteten allerede nå.

For inneværende år kan korona-situasjonen påvirke hele cruisesesongen. Pr medio mars er alle cruiseanløp i mars og april avlyst. Det er grunn til å tro at dette vil fortsette.

Verdiskaping

Det er mange undersøkelser som er gjort i de senere år om hva cruiseturistene legger igjen med tanke på verdiskaping hos destinasjonen. Siste undersøkelse foretatt av Innovasjon Norge i 2019, viser et gjennomsnitt på kr 510 pr gjest. Det vil bety ca kr 250 millioner for Stavangerregionen.

Arbeidet med cruisestrategien

Arbeidet har bestått av to innledende møter, samt to heldags samlinger. SRH og Stavanger kommune har sammen engasjert rådgiver Trond Amland i Reiselivsutvikling til å fasilitere prosessen.

Hovedfokuset har vært på miljø, spredning av aktiviteten, samt verdiskaping. Strategien er blitt delt inn i fire målområder; miljø, produktutvikling, lønnsomhet og marked. Strategien har også lagt til grunn FN



sine ti prinsipper for bærekraftig utvikling av reiselivet. Det er en rekke tiltak som er foreslått som skal bidra til å realisere delmål innenfor de fire målområdene samt for visjon og overordnet mål.

Forslag til *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* er vedlagt som bilag 1.

Visjon og mål for 2030 er foreslått til å være:

Stavanger – en utslippsfri cruisedestinasjon med høy lokal verdiskaping

Overordnet mål:

Stavanger skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn.

Konklusjon

Havnedirektøren mener at arbeidet som er gjort for å etablere et felles ambisjonsnivå for cruiseaktiviteten i regionen er godt gjennomarbeidet. Det har en bred forankring hos de ulike aktørene, som alle har interesse, kompetanse og erfaring fra ulike elementer av cruiseaktiviteten. Ansvar for tiltakene er fordelt ut etter prinsippet om naturlig ansvarliggjøring, der havnen skal ta ansvar for noen av dem. Næringen som bidrar med tjenester inn til cruiseturistene har også fått ansvar for noen av tiltakene.

Cruisestrategien er godt forankret i havnens egen strategi og miljøplan. I henhold til gjeldende strategiplan i SRH skal havnen arbeide for en grønn profil gjennom å ha miljøet i fokus internt og eksternt, i bygg og på kai, ha grønne havnetjenester til internasjonal standard og være miljøbevisste ved innkjøp og investeringer. Gjennom Miljøplan 2020-2023 vil SRH øke bevisstheten om hvordan havnerelatert virksomhet påvirker miljøet, og gjennom tiltakene i planen bidra til å redusere miljøpåvirkningen.

Det er planlagt politisk behandling av cruisestrategien i Stavanger kommune i Utvalg for miljø og utbygging og formannskapet etter behandling i styret i SRH.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030

CRUISESTRATEGI FOR STAVANGERREGIONEN 2020 -2030

Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 er utviklet av en bred sammensatt gruppe av representanter fra ulike næringsorganisasjoner og bedrifter i Stavangerregionen, Velforeningen i Gamle Stavanger, samt destinasjonsselskapet Region Stavanger, Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn. Utarbeidelse av strategiplanen bygger derfor på innspill og oppfatninger fra ulike ståsteder i regionens næringsliv, friluftsliv og næringsorganisasjoner samt havnen. Stavanger kommune sin Klima- og miljøplan og de mål som er skissert her er også lagt til grunn for utarbeidelse av strategidokumentet. Strategiplanen har også lagt til grunn FN sine 10 prinsipper for en bærekraftig utvikling av reiselivet. Disse vises i figuren nedenfor. Endelig har man også lagt til grunn Vestlandsrådets felles cruisestrategi for Vestlandsregionen og avstemt egen strategi mot denne.



FN sine 10 prinsipper for bærekraftig utvikling av reiselivet

VISJON 2030

**STAVANGER - EN UTSLIPPSFRI CRUISEDESTINASJON MED
HØY LOKAL VERDISKAPING**

MÅL

Stavanger skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskapning, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn.

**forkortelser beskrevet i slutten av dokumentet*

**Planen er delt inn i fire målområder;
A - miljø, B - produktutvikling, C - lønnsomhet og D - marked**

DELMÅL, STRATEGIER OG TILTAK

A – MILJØ

A - Delmål miljø

- Utvikling av cruisetrafikk til Stavangerregionen skal bygge på FN sine mål for bærekraftig utvikling og på felleserklæringen fra 14 norske cruisekommuner om en mer miljøvennlig cruisenæring.
- Stavanger skal kunne tilby landstrøm til cruiseskip innen 2022.
- Færre store cruiseskip i indre havn (Vågen).
- Nullutslippsløsning i transport knyttet til cruiseanløp
- Lokal transport knyttet til cruiseanløp skal så langt som mulig skje med nullutslipp transportmidler.
- Innseiling til Stavangerregionen og til Lysefjorden og andre, indre fjorder i regionen skal være lavutslipp eller utslippsfrie.

A - Strategier miljø

- Samarbeide med statlige finansieringskilder (ENOVA), kommunen og evt andre for å sikre finansiering av landstrømanlegg for cruiseskip.
- Formidle Stavangerregionens miljøkrav til cruisenæringen og prioritere anløp av skip med lav- eller nullutslipp.
- Bruke EPI systemet aktivt for å øke andelen miljøvennlige cruiseskip.
- Bedre spredning av cruisegjestene, både i tid og geografi, til andre og flere attraksjoner og severdigheter i regionen.
- Påvirke til at det benyttes utslippsfri transport til utflukter i størst mulig grad.

- Være en aktiv pådriver for oppfølging av Felleseklæringen for en mer miljøvennlig cruisenæring.

A - Tiltak miljø

- Utrede en anbefalt øvre tålegrense basert på modell fra XX (ES sjekker hvem det er) for antall cruisepassasjerer som er i Stavanger til samme tid og kommunisere denne til rederiene og agentene. **Ansvarlig: RS***
- Administrere ankomsttidspunkt på skip for bedre spredning i forhold til de mest sårbare attraksjonene. **Ansvarlig: SRH**
- Prioritere arbeidet med å fullfinansiere prosjekt for landstrøm. **Ansvarlig: SRH**
- Prioritere anløp av lavutslipp skip ved hjelp av EPI systemet. **Ansvarlig: SRH**
- Vurdere muligheter og konsekvenser av et system for fellesgodefinansiering som også omfatter cruisepassasjerer. **Ansvarlig: SK**
- Legge til rette for at cruisepassasjerer benytter større deler av regionen for å spre trafikken bedre og gi flere lokale bedrifter mulighet til å dra økonomisk nytte av cruisetrafikken. **Ansvarlig: utfordring til reiselivsnæringen**
- Fremskaffe solid faktagrunnlag og kunnskap om miljømessige konsekvenser av cruisetrafikk til regionen og formidle dette. **Ansvarlig: SK og SRH**
- Prioritere plassering av cruiseskipene ytterst i havnen først og deretter innover i Vågen. **Ansvarlig: SRH**
- Arbeide mot nasjonale myndigheter for å oppfylle utslippsfri innseiling til Stavanger, Lysefjorden og andre fjorder i regionen. **Ansvarlig: SK**

*forkortelser beskrevet i slutten av dokumentet

B – PRODUKTUTVIKLING

B - Delmål produktutvikling

- Produkter som tilbys turister skal ha høy kvalitet, lavt miljøavtrykk og være lønnsomme for regionens tilbydere.
- Etablere Bjergsted kai med høy miljøstandard og som støtter opp om hovedmål for cruiseregionen.
- Sørge for et bedre tilbud for cruisegjester som vil vandre eller sykle i sentrum.

B - Strategier produktutvikling

- Videreutvikle nye natur- og kulturbaserte primærattraksjoner i hele regionen som avlastning for Preikestolen og Gamle Stavanger.
- Utvikle flere landbaserte tilbud og utflukter i lavsesongen, basert på kjennskap til målgruppens ønsker og behov.
- Oppfordre cruiserederiene til å benytte lokale leverandører der disse er leveringsdyktig.

B - Tiltak produktutvikling

- Produsere forslag til kommersielle vandreturer og sykkelturner i sentrum for individuelle cruisepassasjerer samt nye utflukter som også inkluderer lokal omsetning i regionen. **Ansvarlig: Utfordring til reiselivsnæringen**
- Bedre skilting i sentrum for gående og syklende cruisegjester. **Ansvarlig: SK**
- Flere offentlige toaletter som også cruisepassasjerer kan benytte. **Ansvarlig: SK**
- Vurdere mulighetene for å kunne tilby miljøvennlige drivstoffleveranser til cruiseskip i Stavangerregionen. **Ansvarlig: SRH**

C – LØNNSOMHET

C - Delmål lønnsomhet

- Øke cruisegjestenes gjennomsnittlige oppholdstid i land.
- Øke andelen av rederier og cruisepassasjerer som bidrar til lokal verdiskaping
- Øke andelen av cruisepassasjerer som kjøper utflukter.

C - Strategier lønnsomhet

- Selektare/prioritere rederier med fokus på lokal verdiskaping.
- Kartlegge muligheter og arbeide for å få til flere snuhavnanløp til Stavanger.
- Arbeide for at lokale mat- og drikkeleverandører kan levere til cruiserederier.
- Foreta en nullpunktsanalyse som redegjør for landbasert omsetning fra cruisegjester i Stavangerregionen.

C - Tiltak lønnsomhet

- Fortsette arbeidet med å få flere snuhavnanløp til Stavanger. **Ansvarlig: SRH**
- Identifisere nye muligheter for lokal verdiskaping fra cruisetrafikken til regionen. **Ansvarlig: Utfordring til reiselivsnæringen**
- Kartlegge den økonomiske effekten av cruiseturisme til Stavangerregionen og gjennomføre jevnlige målinger for å følge utviklingen. **Ansvarlig: Fellesskap mellom flere (SRH, NF, SK, RFK, RS)**
- Spisse markedsinnsatsen mot rederier som bidrar til høy lokal verdiskaping. **Ansvarlig: SRH**

D – MARKED

D - Delmål marked

- Mindre køer og opphoping av tilreisende på de mest kjente og populære attraksjonene og severdighetene.
- Stabilisere årlig antall cruisegjester til anbefalt tålegrense, og med en enda jevnere spredning over hele året.
- Antall cruisepassasjerer pr. dag skal tilpasses regionens infrastruktur og kapasitet, sammen med annen turisttrafikk.
- Høy kundetilfredshet blant rederier og cruisegjester som besøker Stavangerregionen.
- Styrke kunnskapsnivået om cruiseaktiviteten gjennom mer kunnskapsbasert informasjon.

D - Strategier marked

- Fokusere på Stavangerregionens miljøprofil og miljøtiltak som et konkurransefortrinn.
- Være en aktiv aktør i det internasjonale markedsarbeidet og selektene kunder iht overordnet mål for Stavanger som cruisehavn.

D - Tiltak marked

- Tydelig kommunikasjon mot regionens befolkning og beslutningstakere om hvilke mål man har satt for utviklingen av cruisetrafikk til Stavangerregionen. **Ansvarlig: Alle/SRH**
- Forsterke samarbeidet mellom havn, kommune og destinasjonsselskap, og forankre satsingen hos relevante beslutningstakere. **Ansvarlig: SRH/SK/RS**
- Kartlegge rederier som kan tilføre mer trafikk i lavsesong og som har høy betalingsvillighet. **Ansvarlig: SRH**

Forutsetninger for å lykkes med gjennomføring av strategiplanen

Det er særlig tre forutsetninger som må være på plass for at man skal lykkes med gjennomføring av strategier og tiltak, og gjennom dette oppnå de mål som er satt for utvikling av cruisetrafikk til Stavangerregionen.

1. Det bør gjøres en avklaring av hvilken organisasjon som skal ha det koordinerende og overordnede ansvar for implementering av cruisestrategien.
Det vil være naturlig å fordele arbeidsoppgaver på flere relevante organisasjoner. Det er derfor viktig med et koordinerende organ som har ansvaret for at ønsket fremdrift og iverksettelse av tiltak skjer i tråd med det som er besluttet i planen, av ansvarlig organisasjon og til avtalt tid.
2. Det må lages et budsjett for de ulike tiltakene som skal iverksettes og på bakgrunn av dette må det sikres finansiering og øvrige nødvendige ressurser som gjør en i stand til å gjennomføre vedtatt plan.
3. Alle organisasjoner som har vært delaktig i å utvikle strategi planen bør behandle denne i sine styrende organer og stille seg bak og støtte planen som et felles verktøy for utvikling av cruisetrafikken til Stavangerregionen.

Arbeidsgruppen som har jobbet frem denne strategien:

Stavanger kommune (SK) (Anne Woie og Jane N. Aalhus)
Region Stavanger (RS) (Elisabeth Saupstad)
Rogaland Fylkeskommune (RFK) (Randi Klæbo og Iver Leren)
Næringsforeningen (NF) (Harald Minge)
Stavanger Sentrum (SS) (Kristin Gustavsén)
Guidecompagniet (GC) (Wenche Hansen)
Lysefjorden Utvikling (LU) (Helge Kjellebold)
Greater Stavanger (GS) (Thomas Bergeland)
Velforeningen i Gamle Stavanger (VF) (Erling Mathiassen)
Stavangerregionen Havn (SRH) (Merete Eik og Anders Bang Andersen)



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 19/20
MØTEDATO: 15.04.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/94

Saksbeh.: ME/HF
Innstill. dato: 30.03.2020

Rettsbygning på Bekhuskaien – Status opsjonsavtale

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	70/17	13.12.17	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	35/18	04.09.18	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	52/18	01.11.18	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	15/19	10.04.19	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	37/19	04.09.19	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	19/20	15.04.20	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

I sak 37/19 ble det fremlagt utkast til opsjonsavtale mellom SRH og Statsbygg (heretter **SB**) for en tomt til bygging av tinghus på Bekhuskaien, etter anmodning fra Justis- og beredskapsdepartementet (heretter **JD**) om lag ett år tidligere. SRH oppfattet at avtaleutkastet var sluttforhandlet, med unntak av kjøpesum for tomten og lengden på opsjonsavtalen. Avtaleutkastet inneholdt et konservativt pristilbud ifølge SRHs markedskartlegging.

Avtalen legger til rette for et bygningsvolum på inntil 14 800 m² BTA, som kan romme domstolene i Sør-Rogaland; Stavanger tingrett, Sandnes tingrett, Dalane tingrett, Sør-Rogaland Jordskifterett og Gulating lagmannsrett. Den tilbudte tomten er på inntil 4 000 m², plassert i det sør-østre hjørnet på Bekhuskaien – i tråd med flertallspartiene sin avtale av februar 2018. Dette var en oppfølging av vedtak i Formannskapet i Stavanger kommune av november 2016, der Bekhuskaien ble utpekt som førstevalget for en tinghustomt.

SRH har under hele forhandlingsprosessen samarbeidet med Stavanger utvikling KF (heretter **SU**), som er tildelt mandat fra Stavanger kommune for å tilrettelegge for tinghustomt. SU har deltatt i alle møter med SB.

Det blir i denne saken orientert om JD/SBs tilbakemelding på tilbudt avtale.

Saken

SB meddelte i epost av 02.03.20 til SRH og SU at JD har bedt dem om å avslutte videre arbeid med opsjon på tinghustomt på Bekhuskaien. Brev av 24.02.20 fra JD er vedlagt som bilag 1. Det gis følgende begrunnelse:

- Tomten fremstår som kostbar med stor reguleringsrisiko.
- Staten ønsker ikke å pådra seg kostnader til detaljregulering nå, fordi konseptvalg for ny rettsbygning er utsatt til 2022-2023.
- Kommunen ønsker ikke fleksibilitet og usikkerhet til arealet for tinghustomten. Det kan ikke imøtekommes av JD, ettersom konseptvalget enda ikke er tatt.
- Kommunen ønsker en opsjonsperiode på fire og et halvt år, og JD kan ikke se at det er realistisk at et tinghus kan stå ferdig innen denne tid.

SRH/SU mener at disse argumentene er lite nyanserte i forhold til fakta i saken, og gav derfor en tilbakemelding på dette i brev av 11.03.20 til SB, se vedlagte bilag 2.

Brevet fra SRH/SU beskriver forhold som er formidlet under forhandlingene og som fremkommer tydelig av avtaleutkastet. Tomten er tilbudt til en konservativ markedspris, og usikkerhet til SBs ansvar for rekkefølgekrav er reflektert i denne. Området har ikke en reguleringsrisiko i seg selv, men avsatt areal til tinghustomt er en sentral del av en helhetlig utvikling av Østre havn, som har krav til felles planprogram for å løse felles infrastrukturbehov. Det er derfor behov for en viss forutsigbarhet til fremtidig bebyggelse på det avsatte arealet. Det er tilbudt en opsjonstid på fem år med mulig forlengelse, uten opsjonspremie og med en relativt lav utleggsdekning av kostnader til byggemodning



i opsjonstiden. Det forutsettes at det iverksettes bygging på tomten senest to år etter tiltredelse av avtalen. JDs oppfatning om at bygget skal stå ferdig om fire og et halvt år er dermed feil.

JD har videre stilt flere nye krav/behov til avtalen når den ble drøftet med SB i august 2019; 10 årig opsjonstid, ingen utleggsdekning i opsjonstiden og at de fritt kan inngå avtaler om andre alternative tomter til domstolbygg for Stavangerregionen i samme opsjonstid.

Stavanger kommune har forståelse for de utfordringer Stavanger tingrett har knyttet til deres behov for mer forutsigbarhet til når de kan få bedre bygningsmessige forhold – en sak som ble løftet frem for mer enn 16 år siden. Styrelederne i SRH og SU har derfor gjort en henvendelse i brev av 17.03.20 til Justis- og beredskapsministeren og invitert til drøfting av hvordan man kan ta prosessen videre, se vedlagte bilag 3.

Konklusjon

Havnedirektøren holder muligheten åpen for at dialog om opsjonsavtale for tinghustomt på Bekhuskaia kan fortsette, men at vilkår i en slik avtale må tilpasses behovet for den øvrige planleggingen av utvikling i området.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler

Vedlegg

- Bilag 1: Brev av 24.02.20 fra Justis- og beredskapsdepartementet til Statsbygg
- Bilag 2: Brev av 11.03.20 fra SRH/SU til Statsbygg
- Bilag 3: Brev av 17.03.20 fra SRH/SU til Justis- og beredskapsministeren



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Statsbygg
postmottak@statsbygg.no

Deres ref.

Vår ref.
17/553 – AMJ

Dato
24.02.20

Stavanger tinghus – opsjon for kjøp av tomt

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) viser til brev 13. oktober 2019 vedrørende kjøp av tomt for eventuelt nytt tinghus i Stavanger.

Med utgangspunkt i Statsbyggs vurderinger bes det om at videre dialog med Stavanger kommune om opsjon for kjøp av tomt på Bekhuskaien avsluttes. JD ser det ikke som hensiktsmessig at staten inngår opsjonen av følgende årsaker:

- Bekhuskaien fremstår som en kostbar tomt med stor reguleringsrisiko.
- Kommunen ønsker at staten pådrar seg kostnader til regulering. Risikoen er stor for at dette blir bortkastet arbeid, ettersom konseptvalget for nytt tinghus ikke er tatt (konseptvalg er utsatt til 2022-23).
- Kommunen ønsker ikke fleksibilitet eller usikkerhet knyttet til arealet til nytt tinghus. Dette er lite hensiktsmessig, ettersom konseptvalget ikke er tatt.
- Kommunen ønsker en opsjonsperiode på fire og et halvt år. Det er etter JDs vurdering ikke realistisk at et eventuelt nytt tinghus kan stå ferdig innen den tid.

På denne bakgrunn bes det om at videre arbeid med opsjonen avsluttes. Statsbygg bes

informere relevante aktører om departementets beslutning.

Med hilsen

Fredrik Bøckman Finstad
ekspedisjonssjef

Sven Olav Gunnerud
avdelingsdirektør

Kopi:
Domstoladministrasjonen
Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Statsbygg
Avdeling for eiendomsutvikling og forvaltning

Att: Olav Magnus Moen

Sendes pr e-post:
OlavMagnus.Moen@statsbygg.no

Stavanger, 11.03.2020

TINGHUSTOMT PÅ BEKHUSKAIEN – TILSVAR PÅ AVSLAG PÅ TILBUDT OPSJONSAVTALE

Det vises til e-post fra dere av 02.03.20 med orientering om brev av 24.02.20 fra Justis- og beredskapsdepartementet, der det gis endelig avslag på tilbudt opsjonsavtale for tinghustomt på Bekhuskaien. Begrunnelsen for avslutning av forhandlingene er slik vi ser det en lite nyansert gjengivelse av fakta i saken og det som lå til grunn i avtaleutkastet. Vi finner det derfor nødvendig å kommentere forhold i brevet.

Utdrag fra brevet:

«JD ser det ikke som hensiktsmessig at staten inngår opsjonen av følgende årsaker:

- *Bekhuskaien fremstår som en kostbar tomt med stor reguleringsrisiko.*
- *Kommunen ønsker at staten pådrar seg kostnader til regulering. Risikoen er stor for at dette blir bortkastet arbeid, ettersom konseptvalget for nytt tinghus ikke er tatt (konseptvalg er utsatt til 2022-23).*
- *Kommunen ønsker ikke fleksibilitet eller usikkerhet knyttet til arealet til nytt tinghus. Dette er lite hensiktsmessig, ettersom konseptvalget ikke er tatt.*
- *Kommunen ønsker en opsjonsperiode på fire og et halvt år. Det er etter JDs vurdering ikke realistisk at et eventuelt nytt tinghus kan stå ferdig innen den tid.»*

Følgende må presiseres:

- **Tomtens beskaffenhet og tilbudt pris**

Det er tydelig kommunisert fra starten av forhandlingene at Bekhuskaien har en komplisert byggegrunn med stor risiko, og at tinghustomten må utvikles som en del av en helhetlig utvikling av Bekhuskaien. Som følge av dette var det en forutsetning for Statsbygg at salgsobjektet var en byggeklar tomt, som var ferdig regulert, masseutskiftet og forurensingsfri iht. myndighetskrav. Det er ikke risiko knyttet til planformålet, men det er usikkerhet til omfanget av rekkefølgekrav. Tilbudt kjøpesum reflekterer disse forholdene. Det er tatt utgangspunkt i verddivurdering fra anerkjent meglerforetak i Stavanger. Denne er kvalitetssikret av lokale, troverdige aktører og etter relevante referanser.

Statsbygg har i hele prosessen gitt uttrykk for at det skal betales markedspris for tomten, blant annet i svarbrev av 10.04.19 på det første tilbudet som ble gitt: «Når det gjelder kjøpesum, vil vi understreke at Statsbygg er forberedt på å betale markedspris for tomten. Det forutsetter imidlertid at kjøpekontrakten inngås på markedsmessige vilkår.»

Tilbudt avtale er uten opsjonspremie og har en forholdsvis lav utleggsdekning til kartlegging og byggemodning.



- **Detaljregulering**

Kommunedelplan for Stavanger sentrum krever at hele Bekhuskaien (felt A1) reguleres som en felles plan; tinghustomten må derfor detaljreguleres som en del av hele feltet. Ettersom en rettsbygning er et frittstående volum med særskilte krav, er det ikke urimelig å be om utleggsdekning for den andel som dette området utgjør av hele feltutbyggingen.

- **Fleksibilitet til tinghustomten**

Tinghustomten er en del av en samlet transformasjon av Bekhuskaien. Området er en viktig del av overordnet målsetning i kommunedelplanen for byutvikling i Østre havn, og beliggenheten til tinghustomten har en særlig viktig rolle i kobling av Østre bydel til sentrum og definering av ny bygate fra øst til vest. Det er utfordrende å forholde seg til usikkerhet om Bekhuskaien blir en lokasjon for ny rettsbygning i lang tid.

- **Opsjonsperiode**

Det har ikke på noe tidspunkt vært en forutsetning at nytt tinghus skal stå ferdig innen 4,5 år. Tilbudt opsjonsavtale har hatt en varighet på 5 år, med mulighet for forlengelse ved gjensidig enighet. Det er i tillegg satt som en forutsetning at Selger kan kjøpe tilbake tomten om ikke prosjektet er igangsatt innen 2 år etter tiltrådt avtale. Avtalen åpner med det for at Statsbygg kan beslutte konseptvalg i 2023, tiltre tomten i 2025 (alternativt 2026) og igangsette bygging i 2027 (alternativt 2028). Det er etter vårt syn ikke et spørsmål om manglende fleksibilitet for Statsbygg, men et behov for rimelig forutsigbarhet for den kommende byutvikling.

Statsbygg formidlet høsten 2019, etter møte med Justisdepartementet, følgende nye innspill:

- En dobling av opsjonstiden til 10 år – også denne forlengede tiden uten opsjonspremie.
- Ikke aksept for utleggsdekning for påløpte kostnader i opsjonstiden som følge av tilrettelegging for nytt tinghus.
- Opsjonsavtalens forutsetning om at Statsbygg ikke parallelt kan inngå avtale om ett eller flere andre tomtealternativer ble ikke akseptert.

Disse forholdene er for utfordrende for Selger, både av hensyn til tidsperioden, uavklart endelig lokalisering av nytt tinghus og med tanke på den uforutsigbarheten det skaper for byutviklingsområdet Bekhuskaien.

Det er beklagelig at vi ikke lykkes å finne en løsning for opsjonsavtale for tinghustomt på Bekhuskaien.

Med vennlig hilsen

Stavangerregionen Havn IKS



Merete Eik
Havnedirektør

Stavanger utvikling KF



Hans Kjetil Aas
Daglig leder

Kopi:

Justis- og beredskapsdepartementet v/ Fredrik Bøckman Finstad og Sven Olav Gunnerud
Stavanger kommune v/ kommunedirektør og ordfører

Justis- og beredskapsdepartementet**Justis- og beredskapsminister Monica Mæland**

Sendes pr e-post:
postmottak@jd.dep.no

**CLOSE
TO** people
energy
business
nature

Stavanger, 17.03.2020

TINGHUSTOMT I STAVANGER

Stavangerregionen Havn IKS har i perioden 2018-2019 forhandlet med Statsbygg om opsjon på tinghustomt på Bekhuskaien i Stavanger. I e-post fra Statsbygg ble vi nylig informert om beslutning i Justis- og beredskapsdepartementet om at videre arbeid med opsjon avsluttes.

Stavanger kommune har fortsatt et sterkt ønske om å lokalisere et nytt domstolsbygg i Stavanger, og vi vil i lys av avsluttet opsjonsprosess gjerne be om et møte med Justis- og beredskapsministeren for å drøfte hvordan vi kan ta prosessen videre.

Det er mer enn 16 år siden det første gang ble løftet frem behov for å gi bedre bygningsmessige vilkår for tingretten i Stavanger, og Statsbyggs KVV med KS1 fra 2017 støtter den lokalpolitiske tilretteleggingen for tomt på Bekhuskaien. Stavangerregionen Havn IKS er grunneier og har i forbindelse med forhandlingene samarbeidet med Stavanger utvikling KF, som er delegert ansvar som tilrettelegger for ny tinghustomt på vegne av Stavanger kommune.

Både KVV og KS1 anbefaler konseptet *Nybygg sentral tomt*. Tomtealternativet Bekhuskaien rangeres høyest, men begge rapporter konkluderer med at «Anbefalingen er ikke bundet opp til tomtevalget, men konseptet nybygg.» KS1 foreslår å avvete 5 år med endelig beslutning av konseptvalg og valg av tomt for konseptet nybygg, men det ble allikevel i brev av 21.09.18 fra Justis- og beredskapsdepartementet til Statsbygg gitt i oppdrag å be om opsjon på tomt på Bekhuskaien.

Bekhuskaien er en del av et større transformasjonsområde og det pågående planarbeidet har fortsatt noe tid til å holde muligheten åpen for en tinghustomt.

Vi håper at Justis- og beredskapsministeren har anledning til å møte oss enten i Stavanger eller Oslo i april, helst i tidsrommet uke 16-18. Dersom situasjonen rundt Covid-19 fortsatt har restriksjoner, møtes vi gjerne digitalt på Teams/Skype.

Med vennlig hilsen

Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger utvikling KF

*Elektronisk signert*Christine Sagen Helgø
Styreleder*Elektronisk signert*Kari Nessa Nordtun
Styreleder