

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 4. juni 2019



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 29. mai. 2019

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 04.06.19

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

tirsdag 4. juni 2019 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaiaen 46, møterom i kjelleren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene. Saker unntatt offentlighet vedlegges som egen fil.

Det vil også bli satt av tid til gjennomføring av styreevaluering, hvor det vil være mulighet for å besvare evalueringen elektronisk (se «styreevaluering» filen i mappen for link) eller pr papir. Resultatet av undersøkelsen behandles i neste styremøte.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Nina Høiland på nina@stavanger.havn.no eller tlf. 413 67 733.
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 04.06.2019

Offentlige saker:

Sak nr. Sakstittel

- 18/19 Protokoll fra styremøte 10.04.19
- 19/19 Havnedirektørens orientering
- 20/19 Resultatrapport 1. kvartal 2019 – Stavangerregionen Havn IKS og konsern
- 21/19 Stavangerregionens Europakontor - Fornyet medlemskap fra 2020
- 22/19 Forslag til ny havne- og farvannslov
- 23/19 Ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt – § 9A Regulering av bruk av vannscootere. Endelig behandling
- 26/19 Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr. Sakstittel

- 18/19 Protokoll fra styremøte 10.04.19
- 24/19 Nedre Strandgate 89, gamle utenriksterminalen – Kjøpekontrakt
- 25/19 Tankbåtvegen 7, Risavika

Sak 18/19

Protokoll fra styremøte 10.04.19

Offentlig



Møtedato: 04.06.19

Møtenr.: 3

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

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

Protokoll

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

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, eiendoms- og finanssjef Hilde Frøyland og økonomisjef Anders Bruvik.

Møtet ble avholdt i Strandkaien 46, Stavanger.

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

Undersøkelsen «Styreevaluering» ble gjennomført i møtet.

Sakene ble behandlet i følgende rekkefølge: sak 21, 18, 23, 19, 20, 25, 24, 22 og 26.

Dagny Sunnanå Hausken gikk kl 17.35, etter å ha avgitt sin stemme i sak 24.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 18/19 **Protokoll fra styremøte 10.04.19**

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 19/19 **Havnedirektørens orientering**

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





- Sak 20/19 **Resultatrapport 1. kvartal 2019 – Stavangerregionen Havn IKS og konsern**
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 21/19 **Stavangerregionen Europakontor – Fornyet medlemskap fra 2020**
Siv-Len Strandskog stilte spørsmål til egen habilitet som styremedlem i Forus næringspark. Styret vurderte dette og habilitet for øvrige styremedlemmer og konkluderte med at alle i styret er habile i saken.
Vedtak: Styret godkjenner fornyet medlemskap/serviceavtale i Stavangerregionen Europakontor fra 2020.
- Sak 22/19 **Forslag til ny havne- og farvannslov**
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 23/19 **Ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt – § 9A Regulering av bruk av vannscootere. Endelig behandling**
Dagny Sunnanå Hausken meldte seg inhabil i saken.
Vedtak: Styret godkjenner revidert ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt i fht regulering av bruk av vannscooter §9A.
- Sak 24/19 **Nedre Strandgate 89, gamle utenriksterminalen – Kjøpekontrakt. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 25/19 **Tankbåtvegen 7, Risavika. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 26/19 **Eventuelt**
26/19.01 Havnelangs
Havnedirektøren orienterte kort om praktisk informasjon i forbindelse med styremedlemmenes oppmøte på Havnelangs 15. juni, der kontaktperson er Nina Høiland.

26/19.02 Havneledernes pensjonistklubb – kongress i Stavanger i 2020
Havnedirektøren orienterte om at SRH har fått henvendelse fra Havneledernes pensjonistklubb om å være vertskap for deres årlige kongress i august 2020. Klubben har 40 medlemmer, og har arrangementet fordelt på havner i hele landet. Det bes om at SRH tilbyr lokaler, to middager m.v. Reiser og hotell dekkes av medlemmene selv. Havnedirektøren har bedt årets vertskap i Harstad Havn om deres budsjett og bistand i arrangementet.
Vedtak: Styret godkjenner at SRH er vertskap for kongressen for Havneledernes pensjonistklubb i 2020.



**26/19.03 Samarbeidsavtale SRH og SU om Østre havn. Unntatt offentlighet §23.
Egen protokoll**

Møtet ble hevet kl 18.00.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Siv-Len Strandskog

Arnt-Heikki Steinbakk

Dagny Sunnanå Hausken

Bjørn Kahrs (sett)

Christian Wedler (sett)

Sak 19/19

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 19/19
MØTEDATO: 04.06.19

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/116
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 27.05.2019

Havnedirektørens orientering juni 2019

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	19/19	04.06.2019	

Forslag til vedtak:

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



STRATEGISAMLING

Alle ansatte i havnen deltok på vårens strategisamling. Vi var samlet halvannen dag med fokus på hovedmålet HVORDAN; Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

Innledningsvis ble det arrangert «olympiske leker» hvor alle ansatte ble delt inn i to lag. Det ble kjempet i fht skiskyting, curling, m.m. Vi hadde workshops med spesielt fokus på kommunikasjon, bygge hverandre gode, være hverandres kunder og være en attraktiv arbeidsplass. Fasilitator for samlingen var organisasjonspsykolog Øivind Bjørnson.

Ønsket effekt av samlingen er at alle ansatte har en forståelse for at deres verdier, holdninger og atferd har en avgjørende effekt på trivsel, prestasjoner og resultater for Stavangerregionen Havn.

Det har i tillegg vært en workshop i slutten av mars for ledergruppene i drift og morselskapet. I fbm overtakelse av Risavika Havn AS var det ønskelig å se på om organisering av ledelsen i havnen var optimal. Det var ønskelig å ta temperaturen og se på hva fungerer og hva fungerer ikke. Er det strategiske arbeidet ivaretatt i to ledergrupper?

Det var ønskelig å skape en felles forståelse av hva som fungerer godt og hva som kan forbedres innen ledelse, samarbeid og organisasjon i havnen, og bli enige om hvordan det ser ut når det er enda bedre og noen konkrete forbedringsområder som kan jobbes videre med i 2019. Alle lederne ble intervjuet på forhånd av samlingen, og oppsummering av disse ble tatt med inn i workshopen. Endre L Løvås med bakgrunn som psykolog, HR direktør i store, globale selskap og nå som rådgiver, har bistått SRH i denne prosessen.

Det ble konkludert med fire tiltak som det var enighet om.

1. Prosjektstyring – i fbm ulike prosjekt i havnen skal det organiseres mer formelle prosjekt som skal forankres i mål og strategi, definere deltakere på tvers i organisasjonen og kommuniseres godt internt. Halvdagskurs i prosjektstyring i august for ledere.
2. Informasjon – det kan bli enda bedre informasjonsflyt internt, spesielt i fht hvilke prosjekt som havnen er engasjert i, nye, digitale infotavler skal etableres med god og relevant interninfo og annen nyttig informasjon.
3. Feedbackkultur forsterkes – det er ønskelig med tydeligere forventninger og tilbakemeldinger. Halvdagskurs i feedbackkultur for ledere medio juni.
4. Det bør etableres en ledergruppe på tvers av organisasjonen. Det er i dag ti medlemmer i de to ledergruppene. I den nye ledergruppen vil det være 4-5 medlemmer. Formålet med ledergruppen er å få strategien til å virke, også på tvers. Medlemmer vil p.t. være havnedirektør, daglig leder SRHD, maritim sjef, eiendoms- og finanssjef og økonomisjef. Det vil i tillegg være jevnlig operative driftsmøter i SRHD.

DELTAKELSE PÅ KONFERANSER/SEMINAR

Første uke i mai deltok havnedirektøren og markedssjef på oljemessen OTC i Houston. Andre havner i Norge deltar også i den norske delegasjonen. Det oppleves både som en interessant og relevant arena for relasjonsbygging og potensielt salgs- og markedsarbeid. I tillegg er et mål for



delegasjonen og deltakerne å bidra til næringsutvikling, og det ser havnedirektøren det naturlig for havnen å delta i.

Eiendoms- og finanssjef deltok i mars i møte i ressursgruppe for regionalplan for Nord-Jæren, samt seminar hos fylkesmannen vedr tiltak i sjø sammen med maritim sjef.

Havnedirektøren deltok på styretur i Stavangerregionens Europakontor til Brussel i april. Fokus for reisen var oppdatering på siste nytt i Brussel inkludert bakgrunn for Brexit og status på disse forhandlingene. Det ble også invitert til et seminar om smart city og Nordic Edge for aktuelle norske deltakere med servering av mat fra Rogaland.

Daglig leder og cruiseutvikler i SRHD deltok på cruisemessen i Miami primo april.

Medio mai ble det arrangert fagsamling for medlemmene i Norske Havner i London. Det var både en ekskursjonsdag og en konferansedag med et variert program og flere doble seanser med ulikt faginnhold. Sikkerhetssjef og maritim sjef i havnen bidro i programmet innenfor digitalisering og sikkerhet/beredskap i fht cruiseanløp. Markedssjef og havnedirektør deltok også på samlingen.

LANDSTRØM ÅPNING

Offisiell åpning av landstrømanleggene på Strandkaien (Stavanger kommune) og på Offshore Terminal Risavika (Sola kommune) vil bli gjennomført mandag 3. juni med hhv ordfører/styreleder Christine S. Helgø i Stavanger og ordfører Ole Ueland i Risavika.

NY KAI MEKJARVIK

Ny 100 meter kai i Mekjarvik ble overtatt formelt 16. mai. Overtakelsen gjaldt selve kaiplaten med tilhørende kaiutstyr. Bakområde og VA anlegg var ikke en del av overtakelsen. Det er en stor og flott kai som endelig kan tas i bruk for den økende aktiviteten i Mekjarvik.

I neste uke vil en ferdigstille bakområdet. Bærelag kommer med båt og legges ut ca 22. mai. Deretter asfalteres hele bakområdet. Overlevering av bakområder til Cameron planlegges i uke 22.

Det skal også monteres ny port, speedgate i mellom hoved kai og ny kai. I dette området skal der også graves grøfter for å kople strøm og vann til eksisterende anlegg. Der skal også monteres en pumpe kum for å i fremtiden kunne ta imot kloakk direkte fra fartøy. De siste arbeider er beregnet sluttført ved utgangen av juni. Pr dags dato viser den økonomiske oversikten at den bevilgede ramme på kr 76,5 mill. vil være dekkende.

Det vil bli foretatt en formell åpning av kaien 20. juni. Ordfører Kristine Enger i Randaberg kommune vil foreta åpningen.

LANDSTRØM TIL CRUISE FRA ROSENBERG

29. mars sende Worley Parsons Group Rosenberg (WPG) inn søknad til Enova om støtte til landstrøm. Det søkes om et tilskudd fra Enova på kr 58,9 mill. Dette betyr at prosjektet må selv stå for kr 34,5 mill. av investeringen.

DNV-GL som er engasjert av Enova til å gjennomgå hver enkelt søknad har kommet tilbake og bedt om noen avklaringer knyttet til søknaden. Behovet for avklaringer var i hovedsak knyttet til



trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn for søknaden. Dette er avklart og tilleggsinformasjon angående anløpene er sendt både fra havn og fra Rosenberg.

LANDSTRØMANLEGG I STAVANGER SENTRUM OG VED OTR I RISAVIKA

Det er gledelig å kunne informere om at begge landstrømanleggene nå er ferdigstilt og testet med fartøy. I Stavanger var det MV Sæborg som var inne og testet landstrømanlegget ultimo april. MV Sæborg hadde nettopp bygget om fartøyet til å kunne kople seg til landstrøm så det var også viktig for fartøyet å få testet at alt fungerte. Landstrømanlegget leverte den spenning og Hz som fartøyet hadde behov for.

I Risavika var det MS Orla som var inne og testet anlegget. Dette fartøyet er på lik linje med søsterskipet MS Freya nettopp bygget om for å kunne ta landstrøm. Landstrømanlegget fungerte som det skulle og leverte det strømbehovet som fartøyet hadde. Under test ble det funnet feil med en av pluggene på kabeltrommel, denne har Agile (tidligere Apply) nå byttet ut.

Det er liten tvil om at Stavangerregionen Havn har fått to bra landstrømanlegg til en meget god pris.

I forbindelse med søknaden til Enova, var de to landstrømanleggene kalkulert til henholdsvis kr 16,4 mill. (OTR) og kr 14,6 mill. (Stv. Sentrum). Landstrømanlegget i Risavika (OTR) har endt opp med en kostnad på kr 6,7 mill. For landstrømanlegget i Stavanger sentrum vil kostnaden ligge rundt kr 8,5 mill. Enova dekker ca 40 % av denne investeringen.

FUTURE ENERGY HUB

Risavika Havn (heretter RH) inngikk i 2018 en samarbeidsavtale med Universitetet i Stavanger (heretter UiS) ved å gi finansielt bidrag til prosjektet Future Energy Hub (heretter FEH). FEH er et prosjekt støttet av Norges forskningsråd (heretter forskningsrådet) og initiert av forskningsnettverket for miljøvennlig energi ved UiS. Prosjektet har som mål å skape grønnere og mer miljøvennlige bygg og byer.

Prosjektperioden er 3+3 år, fra prosjektstart 2018. Prosjektet finansieres av ulike sektorer, og i den gruppen RH hører til er det totalt 15 aktører. Det totale finansielle bidraget for RH sin gruppe de tre første årene er på ca kr 9 mill, størrelsen på RH sin andel (1/15) av kostnadene tilsvarer ca kr 200 000 i året. Etter tre år vil forskningsrådet gjøre en midtvurdering om prosjektet skal videreføres i ytterligere 3 år. Det finansielle bidraget for de tre siste årene er avhengig av forskningsrådets tildeling over statsbudsjettet, og en positiv vurdering av fremdriften og måloppnåelse i prosjektet.

Det er naturlig at SRH overtar avtalen fra RH, og det vil bli laget en transportavtale med UiS hvor SRH står som samarbeidspartneren. Økonomisk vil dette ha virkning for SRH først i 2020.

NYANSETTELSE

Det er ansatt ny teknisk sjef i SRHD; Åsta Vaaland Veen er 37 år og er utdannet ingeniør i energiteknologi og sivilingeniør i industriell økonomi. Hun har nøkkelkompetanse innen prosjekt og prosjekteringsledelse, livssyklus kostnader, energi, Enova søknader, offentlige anskaffelser og kommunale beslutningsprosesser. Hun jobber i dag i selskapet Sweco som prosjekteringsleder og energi- og miljørådgiver.



Åsta var i sin forrige jobb engasjert i søknadsskriving og prosjektleder for gjennomføring av konseptutredningen som var forarbeidet Risavika Havn gjorde før deltakelse i Elnett21, som nå har fått tildelt kr 40 mill. i støtte fra Enova. Det vil være naturlig at teknisk sjef følger opp havnens deltakelse i både Elnett21 og Future Energy Hub fra høsten.

Det er ansatt konsernadministrativ koordinator i økonomiavdelingen i SRHD. Katrine Johannessen er 35 år og har en bachelorgrad i økonomi og administrasjon der hun hadde to fag i sjørett og skrev en bacheloroppgave om «*How the ISPS-code has changed the seamen`s working life*». Hun har også en bachelorgrad i eiendomsmegling. Hun har vært eiendomsmegler i 12 år, er fagansvarlig og har hatt store deler av den administrative jobben i Verdi Eiendomsmegling Sandnes AS.

NYE STAVANGER – SELSKAPSAVTALE OG FORSKRIFTER

SRH er blitt kontaktet av Stavanger Kommune i fht revidering av selskapsavtalen. Den må tilpasses og revideres før kommunesammenslåingen 1.1.2020. Det vil bli holdt en dialog med Stavanger Kommune om dette og styret vil få forslag til endringer forelagt for uttalelse. Havnedirektøren har gitt uttrykk for at lånerammen i selskapsavtalen på kr 300 mill bør behandles samtidig og økes i hht fremtidens lånebehov og investeringer.

Dagens forskrifter vedtatt i havnestyret, dvs fartsforskrift og ordensforskrift, vil måtte gjennomgå for vurdering av hva som skal gjøres for at de skal bli gjeldende for det nye havnedistriktet fra 01.01.2021, dvs et år etter sammenslåingen.

HAVNELANGS 2019

Det blir arrangert Havnelangs for tredje gang lørdag 15. juni. Det har tidligere vært arrangert i juni 2015 og 2017. Det er en familiedag som ikke skal være kommersiell, dvs at alle aktivitetene skal være gratis.

Det interne målet for arrangementet er å øke Stavangerregionen Havn sitt omdømme ovenfor innbyggere, kunder, myndigheter og eiere ved å vise frem og gi kunnskap om havneaktivitetene.

Mål som formidles til bidragsytere:

Målet med Havnelangs er å gi regionens innbyggere et innblikk i den varierte og spennende aktiviteten i Stavangerregionens levende havn på en engasjerende måte. Sentrale aktører i og rundt havnen får gjennom Havnelangs anledning til å presentere seg selv og sine aktiviteter for et bredt familiepublikum.

STUDIETUR FOR STYRET I SRH OG SRHD

Det er planlagt strategisamling 04.11 - 05.11.2019 i Kristiansand Havn. Avreise blir med tog kl 06.47 og retur dagen etter kl 14.08. Programmet er forespeilet som følger:

- | | |
|-------|---|
| Dag 1 | Besøk hos Kristiansand Havn med program rettet mot by-/havneutvikling og miljøforhold/landstrøm |
| Dag 2 | Styreseminar inkludert styremøte. |



FRA STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS:

DEN DAGLIGE DRIFT

Det er meget hektiske dager i havnen og da innen alle disipliner. Cruisesesongen er i skrivende stund i gang for fullt og innværende uke er det cruise anløp hver dag.

På Offshore Terminal Risavika har aktiviteten aldri vært så høy som den er for øyeblikket. Med en tonnasje over kai på 36 000 tonn i april, ble det satt ny rekord.

Samme aktivitet vil fortsetter ut mai. Juni måned går litt ned, men fra juli er det opp på samme aktivitet som nå og slik fortsetter det t.o.m oktober.

I Mekjarvik har det vært god aktivitet i april og mai med 21 anløp pr 20. mai. I nevnte periode er det levert 44 timer (NOK 154 000,-) med krankjøring til bilfergen «Mastrafjord» som for tiden ligger langs hovedkaia i Mekjarvik for reparasjon. Kranen blir brukt i forbindelse med demontering / montering av «schottel proppeler». «Mastrafjord» er den tredje bilfergen fra Fjord 1 som har utført reparasjonsarbeid i Mekjarvik i løpet av 2019. Det antas at rederiet er fornøyd med lokasjonen, samt reparasjonsarbeidet da rederiet flere ganger har valgt Mekjarvik til gjennomføring av reparasjoner på sine bilferger. Det er GMC Maritim som har utført reparasjonsarbeidet.

Fjordline melder om fortsatt ganske bra volumer så langt i 2019, både på passasjer- og fraktsiden. Spesielt Vestlandet går bra. Mai måned ser ut til å bli litt utfordrende, men samtidig så ser bookingtilgangen for sommeren veldig bra ut. Fjordline er fortsatt optimistiske med tanke på et godt 2019.

Det er også besluttet å gjennomføre en ny medarbeiderundersøkelse i uke 25, den forrige ble gjennomført i 2017. Compendia vil som sist stå for gjennomføringen av undersøkelsen og samme undersøkelse som sist vil bli benyttet, da oppnås eksakt sammenlikningsgrunnlag. Resultat av undersøkelsen vil bli presentert og gjennomgått i neste styremøte.

DRIFT AV HAVNENS PARKERINGSPLASSER

Drift av havnens parkeringsplasser har vært ute på anbud. Det var fire firma som leverte inn tilbud og Innkjøpsassistanse Vest har bistått i prosessen med å evaluere de innkomne tilbud. Det var to firma som kom best ut etter evaluering av de innkomne tilbud. Etter forhandlingsrunder så ble det APCOA Parking Norway AS (tidligere Europark) som hadde det beste tilbudet.

Etter 8 år med Q-park som drifter av havnens parkeringsplasser, blir det nå et bytte til APCOA. Den praktiske gjennomføringen med bytte av parkeringsleverandør vil skje mandag 3.juni.

STRANDRYDDING

Torsdag 2. mai ryddet havnen sammen med Sjøfartsdirektoratet (SD) sitt avdelingskontor i Stavanger. SD sendte en invitasjon og det ønsket havne å bli med på. *Strandrydde-uka* foregår en hel uke og torsdagen ble satt av til «*Rydd med jobben*» - *Din bedrift rydder*.

«Nautøya» og «Hestholmen» ute i Risavika ble pekt ut som passende områder å rydde. I løpet av halvannen time ble det funnet 360 kg med diverse avfall i strandsonen. Det var totalt 11 personer som hadde anledning til å delta og samlet dermed i snitt 32,7 kg/person.



Det mest interessante funn var en flaskepost med et skattekart inni. Det var dessverre ikke mulig å finne ut hvor eller hva som skulle finnes. Strandrydde uka for oss ble litt ad-hock, men tusen takk til alle som deltok og til de som var på jobb slik at halve staben kunne rydde.

ELNETT 21

SRH fikk kr 18 mill i støtte i Enova storskalaprojektet Elnett21. Siden sist er det blitt jobbet sammen med konsulent for å finne ut hva som skal bygges / investeres i for å tilfredsstille tildelinger fra Enova samtidig med at det sikres at de investeringer som gjøres er til nytte for havnen i et lenger perspektiv.

Følgende vil vurderes:

- Solcelleanlegg med inverterssystem
- Batterilagringsystem
- Bygningssystemer logistikkbygg
- Bygningstjenester
- Energistyring ladesystemer for trucker
- Ladesystemer
- Logistikkssystemer
- Lysstyringsanlegg for kaiområder
- Eksisterende terminalbygg
- Vedlikeholdssystem
- Utvidet energioppfølgingssystem («EOS+»)

Ny teknisk sjef vil få en sentral rolle i det videre arbeide med Elnett 21.

EPI – ENVIRONMENTAL PORT INDEX

EPI partnerskapsmøte ble holdt i Bergen 8. mai. Per dags dato er det ti avtalepartnere (havner), men flere ønsker deltakelse fra 2020. Det er også internasjonal interesse.

Partnerskapsmøtet diskuterer etablering av et styre for EPI Forum, med forslag til vedtekter for EPI Forum. Styringsgruppens medlemshavner (Bergen, Trondheim og Stavanger) fortsetter inn i styret til EPI Forum, og det vil tilkomme to havner til (fra en fjord og nord i Norge).

Første oppgave til styret til EPI Forum blir å få en felles struktur på EPI-modellen. DNV-GL vil utarbeide forslag til et nivå på EPI-score som tilsvarer baseline ut i fra en faglig vurdering; hvilken score forventes, hva skal skjæringspunktet være for rent og ikke-rent cruiseskip.

MAROFF 2 – S-100 DEMONSTRATOR

Prosjektet eies av Electronic Chart Center AS og Kongsberg Digital, med støtte fra Forskningsrådet.

Første prosjekt kickoff-møte med referansegruppen i S-100 Demonstratorprosjektet holdes i Stavanger i juni hos Electronic Chart Center AS. Referansegruppen er fremtidige brukergrupper av høyoppløselig dybde data, og består av Kystverket ved VTS og los, havner ved Kristiansand og Stavanger, Kartverket sjødivisjonen og PRIMAR, samt Forsvaret - Sjøkrigsskolen og sjøforsvarets navigasjons- kompetansesenter.



Stavangerregionen Havn deltar i referansegruppen med to maritime koordinatore i tillegg til maritim sjef. Det deltas bredt fra havnen på første møte for å kunne spille på flere ressurser i løpet av prosjektets tre-årige periode.

MAROFF 2 blir en videreføring av kaller MAROFF 1 – S-102 Demonstrator (her kan det leses mer om det arbeidet som pågår i prosjektet: <https://s102.no/>).

LOKAL FARTSFORSKRIFT

Arbeidet med å skilte farvannet som er regulert ved lokal fartsforskrift er godt i gang. Lokal fartsforskrift ble gjeldende 1. mai, etter at Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift § 4 første ledd godkjente forskriftsforslaget 19.02.2019. Lokal fartsforskrift vil bli tilgjengelig på Lovdata om kort tid.

Gamle skilter som ikke lenger tilfredsstiller krav til farvannsskilt eller som står på feil lokasjoner, er nå fjernet. Vi kan ikke garantere at alle skilt som antyder regulering av fart er fjernet, men alle offisielle skilt (som er forskriftsregulert) er fjernet.

Stavangerregionen Havn IKS søker på vegne av «Faglig Råd for småbåtforeninger i Stavanger kommune» og deres medlemmer om å sette opp farvannsskilt «Sakte fart». Havnen blir ansvarlig søker, men vil ikke ha noen videre befatning med skiltene. Det blir opp til hver båtforening å følge vilkår i en eventuell tillatelse fra Kystverket.

BYGGING AV NYE BULKLINJER TIL KAI 21 og 22

Uken etter påske startet arbeidene med å legge nye bulklinjer og MGO rør frem til kai 21 og 22 på Offshore Terminal Risavika (OTR).

Det er utfordrende å grave opp store grøfter inne på OTR samtidig med at aktiviteten er «all time high». Men med godt samarbeid mellom entreprenører og ansatte hos Asco, er det mulig å bygge nye bulklinjer uten for stor påvirkning på driften. Grøftene graves etappevis, rør legges på plass og grøft lukkes før grøft graves videre.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Sak 20/19

Resultatrapport 1. kvartal 2019
Stavangerregionen Havn IKS og
konsernselskaper



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 20/19
MØTEDATO: 04.06.19

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2019/76

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 23.05.19

Resultatrapport Q1 2019 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	20/19	04.06.2019	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Stavangerregionen Havn konsern

Resultatrapport Q1:

	Q1 2019	Budsjett Q1	Differanse budsjett/virkelig	Budsjett 2019
Driftsinntekter	45 081 269	44 528 627	552 642	199 884 425
Driftskostnader	25 836 708	25 476 678	360 030	105 577 440
Driftsresultat	19 244 561	19 051 949	192 612	94 306 985
Finans	6 966 503	(11 929 357)	18 895 860	(46 414 000)
Resultat før skatt	26 211 064	7 122 592	19 088 472	47 892 985

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 26 211 064.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 19 088 472

Driftsresultatet er på kr 19 244 561.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 192 612.

Driftsinntekter inneholder anløpsavgift på kr 2 291 746 pr Q1 2019. Anløpsavgiften består av fakturert anløpsavgift lik kr 791 746 og justering av selvkostfondet på kr 1 500 000 (estimat av selvkostregnskapet). Sammenlignet mot Q1 2018 er justeringen av selvkostfondet kr 1 000 000, det vil si en økt justering på kr 500 000 fra Q1 2018 til Q1 2019.

Kaivederlaget er under budsjett på grunn av for høye forventninger til omsetningen i mars. Forventningene til Q2 tilsvarer budsjett. Kaivederlag Q1 2019 sammenlignet med Q1 2018 viser en liten nedgang på kr 47 194. Økningen i tjenesteleveranser skyldes økt aktivitet på kranen i Mekjarvik. Leieinntektene er høyere enn forventet på grunn av positiv utvikling i Risavika.

Driftskostnadene totalt sett er som forventet med et lite avvik mot budsjett, som hovedsakelig skyldes at kostnadene ikke har oppstått i den perioden som forventet i budsjettet. Varekost har et større avvik som skyldes økning i leveranser og priser.

Sammenlignes driftskostnadene uten Risavika Havn AS (RH) og Ekofiskvegen AS for Q1 2019 mot Q1 2018 vil det gi et skeivt bilde av endringene. Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) har kostnader knyttet til driften av RH og Ekofiskvegen AS til eksterne leverandører som ikke er skilt ut. SRHD internfakturerer RH og Ekofiskvegen for disse kostnadene, og de blir da konsolidert bort i inntektsoppstillingen.

Finans har positivt avvik fra budsjett, som skyldes utbytte fra Risavika Eiendom AS (RE) på kr 18 998 480 som det ikke var budsjettet med. Ser man bort fra utbytte fra RE, er avviket mot budsjett kr -150 008. Finanskostnader har økt i forhold til Q1 2018 med kr 2 061 941, økningen skyldes låneopptak knyttet til kjøp av driftsmidler og RH.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 1.



Stavangerregionen Havn IKS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 19 417 954.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 16 528 300.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 17 612 239.

Driftsresultatet er på kr 700 477.

Mot Q1 2018 utgjør det en nedgang på kr -1 023 880.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr -1 050 240.

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på kr 2 291 746 pr Q1 2019. Se kommentar under konsern. Inntekter driftsmidler er kr 6 882 753, består av kr 405 915 fra utleie til eksterne, resterende inntekter er fra SRHD.

Driftskostnader Q1 2019 er kr 8 474 023, de konserninterne driftskostnadene utgjør kr 3 120 877, driftskostnader eksklusiv internfakturerings utgjør dermed 5 353 146. Sammenlignet med Q1 2018 har de eksterne driftskostnader økt med kr 720 115.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 2.

Stavangerregionen Havnedrift AS

Resultat før skatt pr 31.03.19 er kr 469 794

Mot Q1 2018 utgjør det en nedgang på kr -548 876.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 13 649.

Driftsresultatet er på kr 417 254.

Mot Q1 2018 utgjør det en nedgang på -587 310.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr -50 891.

Driftsinntekter Q1 2019 er kr 28 569 359. Eksterne inntekter Q1 2019 utgjør kr 25 422 607, og konsernintern inntekt 2019 er kr 3 146 752. Inntektsøkning eksklusiv internfakturerings Q1 2019 mot Q1 2018 er kr 1 228 837, dette kan forklares med økt aktivitetsnivå i regionen.

Driftskostnader Q1 2019 er kr 28 152 105, de konserninterne driftskostnadene utgjør kr 15 711 257, driftskostnader eksklusiv internfakturerings utgjør dermed 12 440 847. Sammenlignet med Q1 2018 har de eksterne driftskostnader økt med kr 2 352 484.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 3.

SRH Eiendom Holding AS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr -2 063 276.

Mot Q1 2018 utgjør det en nedgang på kr -1 047 082.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 21 220.

Driftsresultatet er på kr -65 328.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 12 472.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr -2 832.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 4

Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 2 053 917.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 333 537.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 295 675.

Driftsresultatet er på kr 2 266 617.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 255 716.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 263 375.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 5.

Utenriksterminalen AS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 3 537 981.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 489 393.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 264 105.

Driftsresultatet er på kr 3 699 732.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 378 998.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 241 857.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 6.

Ekofiskvegen AS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 1 671 084.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 21 666.

Driftsresultatet er på kr 1 857 673.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 17 923.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 7.

Risavika Havn AS

Resultat før skatt pr Q1 2019 er kr 789 714.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 482 548.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 197 908.

Driftsresultatet er på kr 10 251 752.

Mot Q1 2018 utgjør det en økning på kr 2 049 773.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 696 447.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 8.



Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

- Bilag 1: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Stavangerregionen Havn konsern
- Bilag 2: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 3: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 4: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 5: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 6: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Utenriksterminalen AS
- Bilag 7: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Ekofiskvegen AS
- Bilag 8: Regnskapsoppstilling pr Q1 2019 Risavika Havn AS

Stavangerregionen Havn Konsern Q1 2019

	Note	Konsern Q1	Budsjett Q1	Differanse budsjett/virkelig	Budsjett 2019	% av budsjett 2019	Q1 2019 uten RH og Ekofiskvegen	Q1 2018 uten RH og Ekofiskvegen	Endring uten RH og Ekofiskvegen	Total endring konsern
Driftsinntekter										
Anløpsavgift	1	2 291 746	2 129 997	161 749	10 891 560	21 %	2 291 746	1 600 008	691 738	691 738
Kaivederlag		5 448 635	6 594 986	(1 146 351)	25 686 750	21 %	5 448 635	5 495 829	(47 194)	(47 194)
Kaivederlag Cruise		511 650	501 903	9 747	14 777 300	3 %	511 650	198 000	313 650	313 650
Varevederlag		2 262 633	2 141 986	120 647	10 931 999	21 %	2 262 633	2 203 538	59 095	59 095
Tjenesteleveranse		1 685 400	1 287 721	397 679	6 311 999	27 %	1 634 026	875 939	758 087	809 461
ISPS-gebyr		2 371 486	2 342 109	29 377	15 241 000	16 %	2 371 486	2 131 964	239 522	239 522
Utleie Eiendom		30 293 752	29 504 925	788 827	115 943 817	26 %	13 332 762	13 468 985	(136 224)	16 824 767
Andre driftsinntekter		215 965	25 000	190 965	100 000	216 %	215 965	7 839	208 127	208 127
Sum driftsinntekter	2	45 081 269	44 528 627	552 642	199 884 425	23 %	28 120 278	25 993 777	2 126 501	19 138 866
Driftskostnader										
Varekost		3 274 791	2 324 489	950 302	9 297 956	35 %	2 167 820	986 679	1 181 140	2 288 112
Leiekostnader		339 090	277 137	61 954	1 108 548	31 %	2 922 157	2 872 649	49 509	(2 533 558)
Lønnskostnader		6 276 928	6 409 669	(132 741)	27 051 022	23 %	6 276 928	5 650 271	626 658	626 658
Avskrivning		9 517 059	9 805 155	(288 096)	39 220 619	24 %	3 961 363	3 568 100	393 263	5 948 959
Konsulenttjenester		1 222 333	1 456 000	(233 667)	7 788 039	16 %	1 222 333	900 373	321 960	321 960
Reparasjon og vedlikehold		1 300 833	1 662 248	(361 415)	6 648 992	20 %	1 300 833	1 563 972	(263 139)	(263 139)
Reise, opphold mv		125 790	138 667	(12 877)	670 867	19 %	125 790	143 273	(17 483)	(17 483)
Salg, markedsføring, repr.		556 354	347 002	209 352	1 566 151	36 %	556 354	326 171	230 183	230 183
Andre driftskostnader		3 223 529	3 056 312	167 217	12 225 246	26 %	2 481 684	2 000 350	481 334	1 223 179
Sum driftskostnader	3	25 836 708	25 476 678	360 030	105 577 440	24 %	21 015 262	18 011 838	3 003 424	7 824 870
Driftsresultat		19 244 561	19 051 949	192 612	94 306 985	20 %	7 105 016	7 981 939	(876 923)	11 313 996
Finans										
Finansinntekter		19 291 224	73 000	19 218 224	292 000	6607 %	19 096 577	283 914	18 812 664	19 007 310
Finanskostnader		12 324 721	12 002 357	322 364	46 706 000	26 %	2 667 515	605 574	2 061 941	11 719 147
Sum finans	4	6 966 503	(11 929 357)	18 895 860	(46 414 000)	-15 %	16 429 063	(321 660)	16 750 723	7 288 162
Resultat før skatt		26 211 064	7 122 592	19 088 472	47 892 985	55 %	23 534 079	7 660 280	15 873 799	18 602 158
Forklaringer på sammenhenger		A	B	A-B	C	A/C	D	E	D-E	A-E

Note 1 Anløpsavgift

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på kr 2 291 746 pr Q1 2019. Den består av fakturert anløpsavgift på kr 791 746 og justering av selvkostfond på kr 1 500 000 (estimat av selvkostregnskapet). Formålet er å sette inntektene lik kostnadene knyttet til anløpsavgiften (selvkostprinsippet). Budsjettet er basert på fakturering av anløpsavgiften.

Note 2 Driftsinntekter

Kaivederlaget er under budsjett på grunn av for høye forventninger til omsetningen i mars. Forventningene til Q2 tilsvarer budsjett. Økningen i tjenesteleveranser skyldes økt aktivitet på kranen i Mekjarvik. Leieinntektene er høyere enn forventet på grunn av positiv utvikling i Risavika.

Note 3 Driftskostnader

Økningen i varekostnader skyldes økninger i leveranse og priser. En forventer at de andre differansene vil utlignes i løpet av året.

Note 4 Finans

SRH mottok utbytte fra Risavika Eiendom AS på kr 18 998 480 i Q1 som ikke var budsjettet med. Sett bort fra utbytte er avviket på finans kr -150 008.

Resultatregnskap 2019 Stavangerregionen Havn IKS

Q1 2019

			Budsjett Q1	Differanse				
Driftsinntekter	Note	Q1 2019	2019	Budsjett/virkelig	Budsjett 2019	% av budsjett 2019	Q1 2018	Differanse 2019/2018
Anløpsavgift		2 291 746	2 129 997	161 749	10 891 560	21 %	1 600 008	691 738
Inntekter driftsmidler		6 882 753	6 813 750	69 003	40 455 000	17 %	6 670 879	211 874
Sum driftsinntekter	1	9 174 499	8 943 747	230 752	51 346 560	18 %	8 270 887	903 612
Driftskostnader								-
Leiekostnader		177 838	232 813	-54 975	760 000	23 %	218 537	-40 699
Lønnskostnader		1 191 389	1 388 070	-196 681	5 554 820	21 %	1 087 654	103 735
Avskrivning		2 686 939	2 887 500	-200 561	11 550 000	23 %	2 175 000	511 939
Konsulenttjenester		614 287	686 000	-71 713	4 708 039	13 %	404 292	209 995
Reparasjon og vedlikehold		36 598	50 001	-13 403	214 000	17 %	269 880	-233 282
Reise, opphold mv		11 660	23 999	-12 339	218 000	5 %	52 111	-40 451
Salg,markedsføring repr.		273 029	132 848	140 181	1 033 651	26 %	145 872	127 157
Andre driftskostnader		3 482 283	1 791 800	1 690 483	7 501 327	46 %	2 193 185	1 289 098
Sum driftskostnader	2	8 474 023	7 193 031	1 280 992	31 539 837	27 %	6 546 531	1 927 492
Driftsresultat		700 477	1 750 716	-1 050 240	19 806 723	4 %	1 724 357	-1 023 880
Finans								-
Finansinntekter		19 597 770	917 999	18 679 771	3 672 000	534 %	1 496 565	18 101 205
Finanskostnader		880 293	863 000	17 293	3 422 000	26 %	331 268	549 025
Sum finans	3	18 717 477	54 999	18 662 478	250 000	7487 %	1 165 297	17 552 180
				18 998 480	-336 002			-
Resultat før skatt		19 417 954	1 805 715	17 612 239	20 056 723	97 %	2 889 654	16 528 300

Balanse 2019 Stavangerregionen Havn IKS**Q1 2019 (alle tall i 1000 kr)**

Eiendeler	31.03.19	31.12.18
Utsatt skatt	1 275	1 275
Varige driftsmidler	476 332	456 230
Finansielle anleggsmidler	493 048	493 048
Kundefordringer	22 268	11 576
Andre fordringer	138 746	161 430
Bankinnskudd	6 450	6 337
Eiendeler	1 138 120	1 129 897

Egenkapital og gjeld

Egenkapital	894 472	894 472
Resultat før skatt	19 418	
Andre avsetning for forpliktelser	14 271	15 771
Langsiktig gjeld	186 703	188 549
leverandørgjeld	20 647	27 420
Annen kortsiktig gjeld	2 610	3 685
Sum gjeld	209 959	219 654
Sum egenkapital og gjeld	1 138 120	1 129 897

Note 1 Driftsinntekter

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på kr 2 291 746 pr Q1 2019. Den består av fakturert anløpsavgift på kr 791 746 og justering av selvkostfond på kr 1 500 000 (estimat av selvkostregnskapet). Formålet er å sette inntektene lik kostnadene knyttet til anløpsavgiften (selvkostprinsippet). Budsjettet er basert på fakturering av anløpsavgiften. Inntekter driftsmidler består av kr 405 915 fra utleie til eksterne, resterende inntekter er fra SRHD.

Note 2 Driftskostnader

Andre driftskostnader 2019 har økt grunnet internfakturerings fra SRHD vedrørende arbeid utført for SRH.

Note 3 Finans

SRH mottok utbytte fra Risavika Eiendom AS på kr 18 998 480 i Q1 som ikke var budsjettet med. Sett bort fra utbytte er avviket på finans kr -336 002, som skyldes hovedsaklig mindre konsern intern renteinntekt enn budsjettet.

Resultatregnskap Q1 2019 Stavangerregionen Havnedrift AS

				Differanse		% av budsjett		Differanse
Driftsinntekter	Note	Q1 2019	Budsjett Q1 2019	Budsjett/virkelig	Budsjett 2019	2019	Q1 2018	2019/2018
Kaivederlag (u/cruise)		5 448 636	6 594 986	-1 146 350	25 686 750	21 %	5 495 829	-47 193
Cruise (kaivederlag)		511 650	501 903	9 747	14 777 300	3 %	198 000	313 650
Varevederlag		2 262 633	2 141 986	120 647	10 931 999	21 %	2 203 538	59 095
Tjenesteleveranser		1 685 400	1 287 721	397 679	6 311 999	27 %	887 613	797 786
ISPS-gebyr		2 371 485	2 342 109	29 376	15 241 000	16 %	2 131 964	239 521
Utleie eiendom		12 926 847	13 030 273	-103 426	53 437 881	24 %	13 268 985	-342 138
Andre driftsinntekter		3 362 707	1 599 999	1 762 708	7 000 000	48 %	2 011 340	1 351 368
Sum driftsinntekter	1	28 569 359	27 498 977	1 070 382	133 386 929	21 %	26 197 270	2 372 088
Driftskostnader								
Varekost		2 167 819	1 640 739	527 080	9 297 956	23 %	986 679	1 181 140
Leiekostnader knyttet til fremleie		15 872 510	15 262 788	609 722	75 051 153	21 %	14 585 388	1 287 122
Lønnskostnader		5 080 420	5 021 599	58 820	21 496 202	24 %	4 558 837	521 583
Avskrivning		698 644	756 250	-57 606	3 025 000	23 %	817 320	-118 677
Konsulenttjenester		608 046	770 000	-161 954	3 080 000	20 %	496 081	111 965
Reparasjon og vedlikehold		1 264 235	1 608 748	-344 513	6 434 992	20 %	1 294 092	-29 857
Reise, opphold mv		114 130	114 667	-537	452 867	25 %	92 760	21 370
Salg, markedsføring repr.		319 326	164 002	155 324	532 500	60 %	180 299	139 026
Andre driftskostnader		2 026 975	1 692 039	334 936	6 648 184	30 %	2 181 250	-154 274
Sum driftskostnader	2	28 152 105	27 030 833	1 121 272	126 018 854	22 %	25 192 706	2 959 399
Driftsresultat		417 254	468 144	-50 891	7 368 075	6 %	1 004 564	-587 310
Finans								
Finansinntekter		59 235	33 000	26 235	132 000	45 %	78 110	-18 875
Finanskostnader		6 695	45 000	-38 305	180 000	4 %	64 005	-57 310
Sum finans		52 540	-12 000	64 540	-48 000	0 %	14 105	38 435
Resultat før skatt		469 794	456 144	13 649	7 320 075	-88 %	1 018 669	-548 876

Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS
(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.19	31.12.18
Utsatt skattefordel	451	451
Varige driftsmidler	41 508	41 118
Finansielle anleggsmidler	164	164
Kundefordringer	24 545	16 097
Andre fordringer	538	7 100
Bankinnskudd	15 118	1 410
Eiendeler	82 322	66 340
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	32 520	32 520
Egenkapital	35 246	35 246
Resultat før skatt	470	
Pensjonsforpliktelser	3 827	3 827
Langsiktig gjeld	-	-
leverandørgjeld	27 372	11 786
Annen kortsiktig gjeld	14 907	15 482
Sum gjeld	46 107	31 094
Sum egenkapital og gjeld	81 822	66 340

Note 1 Driftsinntekter

Kaivederlaget er under budsjett på grunn av for høye forventninger til omsetningen i mars. Forventningene til Q2 tilsvarer budsjett. Økningen i tjenesteleveranser skyldes økt aktivitet på kranen i Mekjarvik. Inntektene på Utleie eiendom vil ha en positiv utvikling på grunn av at noen avtaler blir indeksregulerte i fra Q2.

Note 2 Driftskostnader

Økningen i varekostnader skyldes økninger i leveranse og priser. En forventer at de andre differansene vil utlignes i løpet av året. Leiekostnader knyttet til fremleie er hovedsaklig konserninterne kostnader.

Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS
Q1 2019

Driftsinntekter	Note	Q1 2019	Budsjett hittil	Differanse budsjett/virkelig	Budsjett 2019	Q1 2018	Differanse 2019/2018
Inntekter							
Sum driftsinntekter							
Driftskostnader							
Andre driftskostnader		65 328	62 496	2 832	289 935	77 800	-12 472
Sum driftskostnader		65 328	62 496	2 832	289 935	77 800	-12 472
Driftsresultat		-65 328	-62 496	-2 832	-289 935	-77 800	12 472
Finans							
Finansinntekter	1	438 985	153 000	285 985	612 000		
Finanskostnader	2	2 436 933	2 175 000	261 933	9 070 000	938 394	1 498 539
Sum finans		-1 997 948	-2 022 000	24 052	-8 458 000	-938 394	-1 059 554
Resultat før skatt		-2 063 276	-2 084 496	21 220	-8 747 935	-1 016 194	-1 047 082

Balanse SRH Eiendom Holding AS
Q1 2019 (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.19	31.12.18
Aksjer datterselskaper	1	926 775	285 092
Aksjer i tilknyttet selskap			164 102
Fordringer		91 533	91 163
Bankinnskudd		14 521	510 367
Eiendeler		1 032 829	1 050 724
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital		483 286	483 286
Opptjent egenkapital		27 060	27 060
Egenkapital		510 346	510 346
Resultat før skatt		-2 063	
Langsiktig gjeld	2	455 080	458 032
Leverandør gjeld		659	737
Annen kortsiktig gjeld	2	68 807	81 608
Sum gjeld		524 546	540 377
Sum egenkapital og gjeld		1 032 829	1 050 724

Note 1 Finansinntekter

Inntekter (konsernbidrag) fra datterselskaper blir tatt inn i slutten av året.

Note 2 Finanskostnader og lån

Selskapet har kortsiktig og langsiktig lån i Danske Bank på 400 MNOK, redusert i april til 350 MNOK. I tillegg til dette har selskapet lån til morselskapet.

Resultatregnskap 2019 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Q1 2019

			Differanse			Differanse
Driftsinntekter	Q1 2019	Budsjett Q1 2018	Budsjett/virkelig	Budsjett 2018	Q1 2018	2018/2017
Utleie eiendom	2 767 000	2 478 048	288 952	9 912 191	2 522 710	244 290
Sum driftsinntekter	2 767 000	2 478 048	288 952	9 912 191	2 522 710	244 290
Driftskostnader						
Avskrivning	439 809	439 809	0	1 759 237	439 809	0
Andre driftskostnader	60 574	34 997	25 577	140 000	72 000	-11 427
Sum driftskostnader	500 383	474 806	25 577	1 899 237	511 809	-11 426
Driftsresultat	2 266 617	2 003 242	263 375	8 012 954	2 010 901	255 716
Finans						
Finansinntekter	2 930	3 000	-70	12 000	31 283	-28 353
Finanskostnader	215 629	248 000	-32 371	992 000	321 804	-106 175
Sum finans	-212 700	-245 000	32 300	-980 000	-290 521	77 821
Resultat før skatt	2 053 917	1 758 242	295 675	7 032 954	1 720 380	333 537

Balanse

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.19	31.12.18
Varige driftsmidler	69 652	70 091
Fordringer	4 322	3 766
Bankinnskudd	-613	188
Eiendeler	73 361	74 046
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	10 118	10 118
Opptjent egenkapital	22 378	22 378
Egenkapital	32 496	32 496
Resultat	2 054	
Utsatt skatt		
Langsiktige gjeld	27 584	30 584
Annen kortsiktig gjeld	11 226	10 965
Sum gjeld	38 810	41 549
Sum egenkapital og gjeld	73 361	74 046

Resultatregnskap Utenriksterminalen AS

Q1 2019

		Budsjett Q1 2019	Differanse Budsjett/virkelig	Budsjett 2019	Q1 2018	Differanse 2019/2018
Driftsinntekter	Q1 2019					
Utleie eiendom	3 884 353	3 637 047	247 306	14 548 185	3 527 687	356 665
Sum driftsinntekter	3 884 353	3 637 047	247 306	14 548 185	3 527 687	356 665
Driftskostnader						
Avskrivning	135 971	135 972	-1	543 888	135 971	-
Driftskostnader	48 650	43 200	5 450	172 800	70 982	-22 332
Sum driftskostnader	184 621	179 172	5 449	716 688	206 953	-22 332
Driftsresultat	3 699 732	3 457 875	241 857	13 831 497	3 320 735	378 998
Finans						
Finansinntekter	14 472	3 000	11 472	12 000	-	14 472
Finanskostnader	176 223	186 999	-10 776	760 000	272 146	-95 923
Sum finans	-161 751	-183 999	22 248	-748 000	-272 146	110 395
Resultat før skatt	3 537 981	3 273 876	264 105	13 083 497	3 048 589	489 393

Balanse Utenriksterminalen AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.19	31.12.18
Varige driftsmidler	73 204	73 340
Kundefordringer	4 855	282
Andre fordringer	-	
Bankinnskudd	412	1 090
Eiendeler	78 471	74 712
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	20 613	20 613
Opptjent egenkapital	11 127	11 127
Egenkapital	31 740	31 740
Resultat 2018	3 538	
Utsatt skatt		
Langsiktig gjeld	31 207	31 207
leverandørgjeld	51	56
Annen kortsiktig gjeld	11 935	11 709
Sum gjeld	43 194	42 973
Sum egenkapital og gjeld	78 471	74 712

Resultatregnskap Ekofiskvegen AS

Q1 2019

	Q1 2019	Budsjett Q1 2019	Avvik fra budsjett	Budsjett 2019	2018
Driftsinntekter					
Utleie eiendom	2 069 745	2 060 000	9 745	8 240 000	7 130 792
Sum driftsinntekter	2 069 745	2 060 000	9 745	8 240 000	7 130 792
Driftskostnader					
Avskrivning	187 072	187 000	72	748 000	748 287
Driftskostnader	25 000	33 250	-8 250	133 000	114 330
Sum driftskostnader	212 072	220 250	-8 178	881 000	862 617
Driftsresultat	1 857 673	1 839 750	17 923	7 359 000	6 268 175
Finans					
Finansinntekter	11 277	3 000	8 277	12 000	20 846
Finanskostnader	197 867	150 000	47 867	600 000	847 011
Sum finans	-186 590	-147 000	-39 590	-588 000	-826 165
Resultat før skatt	1 671 084	1 692 750	-21 666	6 771 000	5 442 010

Balanse Ekofiskvegen AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.19	31.12.18
Utsatt skattefordel	-	-
Varige driftsmidler	65 201	65 388
Kundefordringer	70	-
Andre fordringer	38	3 494
Bankinnskudd	2 525	
Eiendeler	67 833	68 882
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	26 206	26 206
Opptjent egenkapital	737	
Egenkapital	26 943	26 206
Resultat	1 671	737
Utsatt skatt		
Langsiktig gjeld	34 395	34 395
leverandørgjeld	69	88
Annen kortsiktig gjeld	4 756	7 456
Sum gjeld	39 219	41 940
Sum egenkapital og gjeld	67 833	68 882

Resultatregnskap 2019 Risavika Havn AS
Q1 2019

Driftsinntekter	Note	Q1 2019	Budsjett Q1 2019	Avvik fra budsjett	Budsjett 2019	Q1 2018	Differanse 2018/2019
Utleie eiendom		17 420 612	16 861 460	559 152	67 445 837	17 223 999	196 613
Sum driftsinntekter		17 420 612	16 861 460	559 152	67 445 837	17 223 999	196 613
Driftskostnader							
Varekost		1 106 971	848 166	258 805	3 392 669	1 397 794	-290 822
Lønnskostnader		5 119	-	5 119	-	1 652 150	-1 647 031
Avskrivning		5 368 625	5 397 990	-29 365	21 594 494	4 785 588	583 037
Andre driftskostnader		688 144	1 059 999	-371 855	4 240 000	1 186 488	-498 344
Sum driftskostnader		7 168 860	7 306 155	-137 295	29 227 163	9 022 020	-1 853 160
Driftsresultat		10 251 752	9 555 305	696 447	38 218 674	8 201 979	2 049 773
Finans							
Finansinntekter		194 646	-	194 646	-	742 605	-547 959
Finanskostnader		9 656 685	8 963 499	693 186	35 854 000	9 440 612	216 072
Sum finans	1	-9 462 039	-8 963 499	-498 540	-35 854 000	-8 698 008	-764 031
Resultat før skatt		789 714	591 806	197 908	2 364 674	-496 028	1 285 742

Balanse Q1 2019

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.19	31.12.18
Varige driftsmidler		1 176 203	1 178 257
Fordringer		3 059	5 170
Bankinnskudd	1	29 316	53 557
Eiendeler		1 208 577	1 236 984
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital		363 958	363 958
Opptjent egenkapital		281 344	281 344
Egenkapital		645 302	645 302
Resultat		790	
Utsatt skatt		1 880	1 880
Langsiktige gjeld	1	542 338	547 700
Annen kortsiktig gjeld		18 268	42 102
Sum gjeld		562 486	591 682
Sum egenkapital og gjeld		1 208 577	1 236 984

Note 1 Finans

Finansinntektene er høyere enn budsjettet grunnet mer på innskuddskonto enn budsjettet. Sammenlignet med Q1 2018 hadde selskapet mye mer på innskuddskonto som senere ble utbetalt til eierne.

Finanskostnadene er høyere sett mot 2018 på grunn av endring i regnskapsprinsipp knyttet til aktivering av renter på prosjekter. Hadde en brukt samme prinsipp i 2019 ville finanskostnadene vært på samme nivå som for 2018.

Sak 21/19

Stavanger Europakontor – fornyet
medlemskap fra 2020



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 21/19
MØTEDATO: 04.06.2019

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 09/58

Saksbeh.: EH
Innstill. dato: 23.05.2019

Stavangerregionen Europakontor – Fornyet medlemskap fra 2020

<u>Saken behandles i følgende utvalg:</u>	<u>Sak nr.:</u>	<u>Møtedato:</u>	<u>Voteringsresultat:</u>
Styret for SRH IKS	21/19	04.06.2019	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar fornyet medlemskap/serviceavtale i Stavangerregionen Europakontor fra 2020.»





Bakgrunn

For 26 år siden gikk Stavanger kommune inn for at det skulle etableres et EU-kontor i Brussel. Samarbeidspartnere var Rogaland Fylkeskommune, Sandnes kommune, Forus Industritomteselskap, Rogalandsforskning og Lyse.

Formålet med kontoret er først og fremst å ivareta og videreutvikle deltakernes fellesinteresser, og er beskrevet slik

- Formidle EU informasjon til næringslivet, forskning, utdanningsinstitusjoner og til den fylkeskommunale og kommunale forvaltning.
- Være behjelpelig med å legge til rette for eksportfremstøt av varer og tjenester fra regionen.
- Hjelpe regionen med å finne samarbeidspartnere i andre europeiske regioner.
- Organisere seminarer i Brussel for næringslivet, organisasjoner og lokale myndigheter.

Saken

SRH har vært samarbeidspartner siden 2009 og er per tiden både representert i styret og tilhørende arbeidsgruppe. SRH anser det som viktig å være tett på involveringen innen smartere byutvikling, mobilitet med tilhørende logistikk og transportløsninger.

Sjøveien og havn som energi og mobiltetsknutepunkt er viktige temaer i enhver moderne samfunnsutvikling. Stavangerregionens Europakontor er tett på her og fungerer som et bindeledd til utviklingen innen EU.

Driften av Europakontoret finansieres gjennom årlige tilskudd fra samarbeidspartnerne. For SRH er årlig andel fram til 30.06.2020 kr 150 000 eks.mva.

Tidligere medlemskap har basert seg på en fornyelse hvert fjerde år. Nytt fra 01.01.2020 er at Europakontorets avtale om drift endres tilsvarende Greater Stavanger; til en løpende avtale uten tidsbegrensing, med vilkår for inn- og utmelding. Dette antas å gi en økt stabilitet og forutsigbarhet til medlemmer, partnere og foreningens ansatte. En slik avtale vil nå bli kalt Serviceavtale.

Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler styret å gjøre vedtak om et fornyet medlemskapet i form av ny

Serviceavtale fra 01.01.2020; en løpende avtale med oppsigelsestid på 2 år regnet fra 1. januar i påfølgende kalenderår.

Serviceavgiften indeksreguleres årlig i henhold til Kommunal deflator. Serviceavgiften fastsettes skjønnsmessig av styret i Europakontoret, og blir endelig vedtatt av generalforsamling med 2/3 flertall.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Eivind Hornnes
Salgs- og markedssjef

Sak 22/19

Forslag til ny havne- og farvannslov



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

SAK NR.: 22/19
MØTEDATO: 04.06.2019

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/130

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 28.05.2019

Forslag til ny havne- og farvannslov

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	22/19	04.06.2019	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Havne- og farvannsloven er en relativt nyrevidert lov med ikrafttredelse i 2010, men det har i flere år vært arbeidet med en ny revidering av den. SRH har vært involvert i arbeidet ved å delta på arbeidsmøter i regi av KS Bedrift Havn (KSB) og Samferdselsdepartementet. KSB har gitt felles tilbakemeldinger til departementet på høring av enkelte temaer underveis. SRH sendte den 17.12.15 et eget innspill til Samferdselsdepartementet vedrørende havnekapital, som var godkjent av styret ifm. sak 52.2/15 og sak 66/15.

Det ble oppnevnt et lovutvalg i august 2016. I forbindelse med forberedelsene sine besøkte de to havner på Vestlandet, og var hos SRH den 31.10.16. NOU 2018:4 Sjøveien videre ble lagt frem våren 2018. SRH sendte inn et høringsnotat til forslaget i juni 2018 som var godkjent i styremøte i sak 25/18.

Saken

Regjeringen har fremmet et forslag til ny havne- og farvannslov som regulerer havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikkerhet og fremkommelighet i sjøområder ut til territorialgrensen, samt på Svalbard med enkelte tilpasninger. Regjeringens lovforslag innebærer en omstrukturering og forenkling av gjeldende lov, i tillegg til en rekke materielle endringer på flere områder. Videre foreslås det å innarbeide losloven i den nye havne- og farvannsloven.

Regjeringen la frem [lovproposisjonen om \(ny\) havne- og farvannslov](#) for politisk behandling i Stortinget 10. april. Siden det er en flertallsregjering som legger frem loven er det trolig lite rom for å få til endringer. En må derfor ha som utgangspunkt at loven i hovedsak blir slik den nå er fremlagt.

Regjeringen har foreslått følgende formålsbestemmelse: *Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars og beredskapsinteresser.*

Kort om noen av forslagene:

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

Havnedirektørens forståelse av teksten så langt er likevel at dette er mer liberalt enn det som NOU 2018:4 Sjøveien videre la opp til.

- **Ansvar og myndighet i farvann:** Departementet foreslår at ansvaret for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker fordeles mellom staten og kommunene. Dette er en videreføring av tilsvarende bestemmelser i havne og farvannsloven (2009). Videre foreslås det en særskilt hjemmel som gir kommunene myndighet til å regulere ankring, bruk av taubåt og dykking i eget sjøområde. For å sikre tilstrekkelig nautiskfaglig kompetanse legges det opp til at forskrifter om ankring skal godkjennes av departementet. Ansvaret og myndigheten for navigasjonsinnretninger, samt ansvar for utbedringer i farvannet, foreslås lagt til staten i sin helhet.

Videre legges det opp til at departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet. Av hensyn til det kommunale selvstyre foreslår departementet at kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel



med fritidsfartøy i eget sjøområde. Hvorvidt det er behov for at staten skal fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy, kan vurderes på et senere tidspunkt. Kommunen vil fortsatt ha oppgaver i farvannet, og anløpsavgiften foreslås derfor videreført under betegnelsen farvannsavgift. Grunnlaget for å kreve inn farvannsgift blir innskrenket som en følge av forslaget om at staten tar hele ansvaret for utbedringer i farvannet. Videre er bestemmelsen utformet slik at det blir tydeligere hvilke oppgaver og tiltak som kommunen kan finansiere gjennom avgiften.

Havnedirektørens forståelse av teksten så langt, er at dette er en moderat justering av dagens ordning.

· **Mottaksplikt:** Mottaksplikten foreslås videreført for å gi forutsigbarhet for sjøtransporten. Plikten vil ikke gjelde dersom havnen ikke har kapasitet til å motta fartøy. Plikten gjelder heller ikke dersom mottak av fartøy innebærer en risiko for miljøet eller for sikkerheten. Videre foreslås det at kommunen gis adgang til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn når det er nødvendig av hensyn til lokal luftforurensning.

Havnedirektørens forståelse av teksten så langt, er at dette gir havnene et noe større handlingsrom i forhold til dagens mottaksplikt bla. med hensyn til miljø.

Oppsummering

Norske Havner har laget et høringsnotat som ble sendt inn til departementet 9. mai; vedlagt bilag 1. Her foreslås det bl.a. at «*Stortinget ber om at det utarbeides en tydelig forskrift til hvordan tredje og fjerde ledd i § 32 om havnekapital skal forstås. Her må det i fht utbyttmuligheten legges vesentlig vekt på at havnene sikres relevante arealer og en langsiktig og robust økonomi.*»

Havnedirektøren støtter dette forslaget vedr havnekapital spesielt, og oppfatter ellers innspillene i dette notatet som gode og balanserte.

Det uttalte formålet med lovarbeidet har vært å utvikle et regelverk som skulle styrke sjøtransportens konkurranseevne og lykkes med å overføre mer gods fra vei til sjø. Havnedirektøren er enig med Norske Havner at det er vanskelig å se at forslaget i seg selv vil stimulere til større overføring av gods fra veg til sjø enn det gjeldende lov gjør.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Høringsnotat fra Norske Havner av 09.05.19



Oslo, 09.05.2019

Uttalelse fra Norske Havner:

Regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov

Regjeringen fremmet 10. april Prop. 86 L (2018-2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) for Stortinget.

Norske Havner organiserer havnene i Norge og er opptatt av at havnene skal ha rammebetingelser som stimulerer til videreutvikling av havnene og få mer gods på sjø. Våre medlemmer arbeider hver dag med å legge til rette for å utvikle lokalt næringsliv, skape lokal vekst og lokale arbeidsplasser.

Flere av forholdene som Norske Havner påpekte i høringsuttalelsen til «NOU 2018:4 Sjøveien videre» (heretter kalt utvalget) er hensyntatt i regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov. Oppsummert vil vi påpeke følgende:

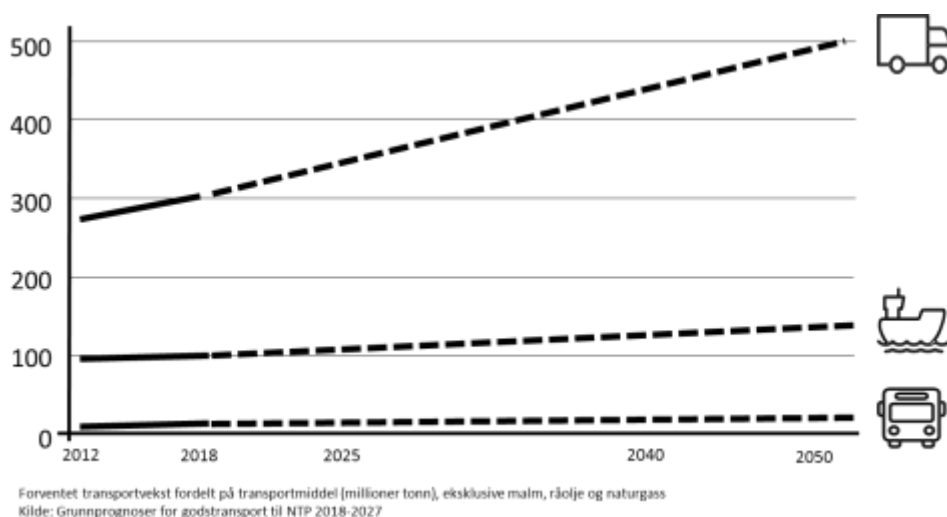
- Norske Havner mener at loven i hovedsak virker å være oversiktlig, enkel og praktisk anvendbar. Det er viktig for de som skal bruke og forholde seg til den.
- Norske Havner mener lovens formål er tydelig og samsvarer med det vi påpekte i høringsuttalelsen til utvalget.
- Norske Havner mener det er funnet en god løsning på fordeling av oppgaver mellom stat og kommune i kommunenes sjøområder. Det vil bidra til fortsatt god lokal sjøsikkerhet.
- Norske Havner er for en balansert utbyttmulighet fra havnekapitalen, men den foreslåtte lovteksten er for utydelig. Norske Havner vil derfor anbefale at Stortinget, som et minimum, ber regjeringen utarbeide en forskrift til § 32 som sikrer havnene relevante arealer og en langsiktig og robust økonomi.

1. Innledning

Havne- og farvannsloven legger viktige rammer for havnenes virksomhet og setter viktige premisser for transport av passasjerer og gods langs kysten. Et moderne lovverk som fremmer sjøtransport er viktig for å imøtekomme transportveksten og kravene til reduserte utslipp fra transportsektoren som kommer i årene fremmer.

Det uttalte formålet med lovarbeidet har vært å utvikle et regelverk som skulle styrke sjøtransportens konkurranseevne og lykkes med å overføre mer gods fra vei til sjø. Norske Havner kan imidlertid ikke se at forslaget i seg selv vil stimulere til større overføring av gods fra veg til sjø enn det gjeldende lov gjør. Et grønt skifte i transportsektoren og mer gods på skip krever politisk prioriteringer i statsbudsjettet og likere konkurransevilkår mellom bil, båt og bane.

Tungtransporten på norske veier vil øke voldsomt de neste årene. Ifølge grunnprognoser fra Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2027 vil antall tunge lastebiler øke med hele 70 prosent de neste 30 årene. Rapporten «Fra kyst til marked» viser at det blir enda verre i nord. Der forventer Norges Lastebileier-Forbund (NLF) en fordobling av trafikken på bare ti år. Videre viser rapporter fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) at tunge kjøretøy er involvert i hver tredje dødsulykke på norske veier, at nesten 90 prosent av veislitasjen skyldes lastebiler, og at tungtransporten står for 70 prosent av helseskadelige utslipp i storbyer.



Med Parisavtalen forplikter Norge å halvere utslippene innen 2050. Hvis vi skal innfri våre utslippsforpliktelser, må miljøvennlig sjøtransport være konkurransedyktig slik at vi oppnår en bedre fordeling mellom transportalternativene. Sett opp imot transportveksten er det avgjørende for det grønne skiftet at mer gods fraktes klima- og miljøvennlig med skip og tog. Sjøtransporten er også den mest energieffektive transportformen og har et energibehov som ligger 30-50 prosent under tilsvarende transport med bil. Det er et viktig, men kanskje underkommunisert forhold, i debatten om det grønne skiftet.

Prioriteringene i Nasjonal transportplan (NTP) bidrar heller ikke til å løfte sjøtransporten i konkurransen om godset. Saken blir ikke bedre når tiltakene som står i planen ikke blir fulgt opp med årlige bevilgninger. Mens veibevilgningen har vært rekordstore, ligger satsingen på kyst 1,2 milliarder kroner under målet i NTP allerede etter to år gjeldende inneværende plan.

Videre følger våre kommentarer til lovforslaget.

2. Positive sider ved lovforslaget

Lovens formål

Norske Havner poengterte i sin høringsuttale at forslaget fra utvalget var godt, men at det ikke fanget opp alle sentrale aspekter ved havnevirksomheten. Basert på dette foreslo Norske Havner at formålsbestemmelsen skulle utvides ved å ta inn verdiskapingsperspektivet og havnens rolle som del av nasjonal sikkerhetsinfrastruktur. Vi opplever at begge disse delene av havnevirksomheten er tatt med når Regjeringen foreslår følgende formålsparagraf:

«Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars og beredskapsinteresser.»

Ansvar og myndighet i farvann

Norske Havner er også fornøyd med at regjeringen har lyttet til havnenes høringsuttalelse når det gjelder en lov som legger til rette for god og sikker fremkommelighet langs kysten.

Utvalget, med unntak av havnenes representant, foreslo en ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling i det kommunale sjøområdet. Forslaget innebar at kommunene gjennomgående vil ha myndighet i havn, mens staten ville ha ansvar og myndighet også i kommunens sjøområder utenfor havn. Som konsekvens av dette ville utvalgets flertall også fjerne anløpsavgiften. Dette forslaget opplevde Norske Havner som svært problematisk.

På dette området har Regjeringen lyttet til havnenes høringsuttalelse og ikke fulgt utvalgets anbefaling. Inndelingen med kommunalt sjøområde, statlig hoved- og biled vil således fortsette. Men lovforslag legger opp til noen endringer, bl.a. vil staten få ansvaret for navigasjonsinnretninger og utbedringer i farvannet. Videre legges det opp til at departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet, men at kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde.

Med bakgrunn i at kommunene med forslaget fortsatt vil ha oppgaver i farvannet foreslås derfor anløpsavgiften videreført under betegnelsen farvannsavgift. Grunnlaget for å kreve inn farvannsgift blir innskrenket som en følge av forslaget om at staten tar hele ansvaret for utbedringer i farvannet.

Fra Norske Havner sin side er dette en modell våre medlemmer vil kunne leve godt med. I modellen vil en få dekket utgifter til oppgaver som går ut over den kommersielle aktiviteten på en hensiktsmessig måte, samtidig som det blir tydeligere hva som er havnenes ansvar (delegert fra eierkommunene) og statens ansvar. Dette vil bidra til fortsatt god lokal sjøsikkerhet langs den langstrakte norske-kysten.

3. utfordringer ved lovforslaget

Norske Havner støttet utvalgsflertallets forslag om forvaltning av kapital i kommunale havner. Norske Havner presiserte likevel at det ikke måtte åpnes for utbytte som gikk på bekostning av sjøtransporten ved å svekket havnenes rolle i det regionale og nasjonale transportsystemet, eller som reduserte havnenes beredskapsevne.

I høringen viste Norske Havner til at lovteksten åpner opp for skjønnsmessige vurderinger om hva som er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling, og mente forutsetningen for god forvaltning av regelverket var at lokale eiere hadde lojalitet til nasjonale målsettinger. I høringen foreslo derfor Norske Havner at det måtte vurderes en varslingsplikt og statlig tilsyn.

Utvalget presiserte tre forhold for å få en god og balansert lov angående utbytte:

1. Styret, og bare styret, skulle kunne foreslå utbytte
2. Ved salg av arealer skulle havna kompenseres slik at den kunne skaffe nytt relevant areal
3. Gjenværende egenkapital skulle være tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål.

I regjeringens forslag til ny lov er pkt 1 ivaretatt i § 32 fjerde ledd. Punkt 2 er ikke nevnt i regjeringens forslag til lovtekst og punkt 3 er redusert til at « ... gjenværende kapital er forsvarlig.»

Norske Havner opplever den nye teksten som mindre tydelig og omfattende enn det utvalget foreslo. Vi er redd dette kan medføre et større konfliktpotensial med eierne og betydelig større usikkerhet hos havnestyrene i forhold til hva som er, og ikke er, i tråd med loven. Tolkningsrommet blir med andre ord for stort. Vi foreslår derfor at Stortinget ber om at det utarbeides en tydelig forskrift til hvordan tredje og fjerde ledd i § 32 skal forstås. Her må det legges vesentlig vekt på at havnene sikres relevante arealer og en langsiktig og robust økonomi. Forskriften bør tre i kraft samtidig med loven. Et eventuelt forslag kan eksempelvis se slik ut:

«Regjeringen bes utarbeide forskrift som tydeliggjør hva styrene i havnene skal legge vekt på ved vurdering av utbytte fra havnevirksomheten, jf forslag til § 32 tredje og fjerde ledd. I forslaget skal det legges vesentlig vekt på at havnene sikres relevante arealer og en langsiktig og robust økonomi. Forskriften utarbeides slik at den trer i kraft samtidig med loven.»

Andre økonomiske utviklingstrekk

Når Norske havner er opptatt av problemstillingen med utbytte også med bakgrunn i andre prosesser som går og som kan bidra til å heve kostnadsnivået for havnene. Vi ser i noen tilfeller at havnene nå må leie isteden for å eie egne arealene. Det gjør at prisene på tjenestene i havna potensielt kan bli høyere enn det egne eiendommer ville ha gjort.

Nye rammevilkår for havnene:

Leie av arealer	?
Rentepåslag	?
Skatteplikt	?
Utbytte	?
<u>Kostnadsøkninger for sjøtransporten</u>	<u>?</u>

Dersom Regjeringen også legger opp til å følge arbeidsgruppen «Konkurranse på like vilkår»¹ sine anbefalinger, vil havnene kunne måtte betale høyere renter på sine lån og få skatteplikt. Det kan isolert sett være gode grunner for det, men det vil også kunne være med på å heve kostnadsnivået i havnene.

Utbytte sammen med endringer i nevnte forhold vil i sum kunne bidra til økte priser for sjøtransporten. Det er derfor viktig at Stortinget er bevisst disse forholdene når en behandler loven.

4. Iverksettelse av loven

Tid for iverksettelse av loven er ikke oppgitt i proposisjonen. Vi vil understreke at for at en slik lov skal bli effektiv må også forskriftene være på plass ved iverksettelse. Vi har flere eksempler på at forskrifter ikke har vært på plass ved iverksettelse av ny lovgivning og at de har drøyd med å komme eller ikke kommet i det hele tatt. Det skaper stor usikkerhet og ulik praksis, noe som er svært uheldig både for havnene, brukerne og publikum.

5. Oppsummering

Norske Havner er fornøyd med store deler av den nye lovgivningen. Vi ser at loven på mange områder har blitt enklere og tydeligere, og vi ser at flere av Norske Havner sine innspill har blitt hensyntatt i forhold til det som var utgangspunktet i høringen til NOU 2018:4 «Sjøveien videre».

Norske Havner er positiv til en balansert utbytteordning fra havnekapitalen, men vil igjen understreke viktigheten av at retningslinjene og vilkårene blir gode og tydelige – i tråd med de vurderingene som ble gjort i utvalget. Det er viktig at en balanserer interessene mellom eierne, havnene, beredskap og nasjonale målsetninger for det regionale og nasjonale transportsystemet, slik at sjøtransporten fortsatt kan vinne terreng og ikke taper i konkurransen med annen transport. Det vil hele samfunnet tjene på.

¹ «Like konkurransevilkår for offentlige og private aktører» overlevert til regjeringen i 2018 og ledet av professor Erling Hjelmeng

Sak 23/19

Ordensforskrift for Stavangerregionen
havnedistrikt - § 9A Regulering av bruk av
vannscootere. Endelig behandling



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 23/19
MØTEDATO: 04.06.2019

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/98

Saksbeh.: TA
Innstill. dato: 04.06.2019

Ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt – § 9A Regulering av bruk av vannscootere. Endelig behandling

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	64/15	15.12.2015	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	75/16	08.11.2016	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	42/18	04.09.2018	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	06/19	04.03.2019	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	23/19	04.06.2019	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner revidert ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt i fht regulering av bruk av vannscooter §9A.»



Bakgrunn

I sak 06/19 ble forslag til høringsbrev om regulering av bruk av vannscooter lagt fram for styret. Følgende vedtak ble gjort i saken:

«Styret godkjenner forslaget til revidering av ordensforskrift for havnedistriktet i fht regulering av bruk av vannscootere og ber om at forslaget sendes på høring.»

Saken

Det ble gitt utsettelse på høringsfrist pga. politisk behandling til følgende aktører etter søknad:

- Rennesøy kommune
- Stavanger kommune

Høringen medførte ni innspill. Fordeling av innspill som følger:

Høring - Ordensforskrift		
Nummer	Dato	Innsender
1	08.03.19	Fylkesmannen i Rogaland
2	04.04.19	Vegard Lien
3	09.04.19	Finnøy kommune
4	15.04.19	Sola kommune
5	15.04.19	BRP Norway
6	15.04.19	FNF Rogaland
7	15.04.19	Norges Vannscooterforbund
8	09.05.19	Stavanger kommune
9	16.05.19	Rennesøy kommune

Tre av eierkommune til SRH har besvart høringen

Innspill

Tre av høringsinnspillene ønsker regulering av maks tillatt hastighet for vannscootere. SRH har nylig fått godkjent ny lokal fartsforskrift (ikrafttredelsesdato 1.mai 2019). Fart reguleres ut ifra føringer i mal tilhørende etablering av fartsforskrift. Det er lite hensiktsmessig med dobbelregulering. Generell fartsforskrift som er landsdekkende vil regulere alle sjøområder i SRH sitt virkeområde.

Det er også kommet innspill på mer regulering, f.eks. RIB, samt påstand om at denne type regulering ikke er lovlig. En utvidelse av fartøystyper som særskilt bør reguleres anbefales ikke. Arbeidsgruppens mandat var å regulere vannscooterbruk, da det er karakteristikken til vannscooter som gjør at denne fartøystype ønskes regulert særskilt.



Fylkesmannen i Rogaland er særlig opptatt av miljøhensyn i sitt høringsinnspill. SRH er klar over interesse-soners forskjellige reguleringer. Samtidig er det kjent at kartgrunnlag for soner ikke er 100 %. F.eks. er areal for hoved- og biled overlappende med kystkontur. §9A har ikke hjemmel til å forby vannscooter i disse områder. Fylkesmannen har hjemmel i naturmangfoldloven til å forby bruk av f.eks. vannscooter.

Det er flere innspill som går på områder hvor SRH ikke har mandat, slik som opplæring, sertifikatkrav og håndheving. Organisasjonene må gi sine innspill til rett myndighet.

Det vises også til et behov for kart som viser reguleringer i sjøområder. Forskriftens §9A setter ikke krav til digitalisering. Havnenes bransjeorganisasjon *Norske Havner* har en arbeidsgruppe; *Faggruppe Digitalisering*, hvor SRH har ledervervet. SRH tar ønsket med inn i dette arbeidet, og arbeidet med FKB Havn (felles kartdatabase havn).

Det er også en dialog med Kystverket om behovet for grensejustering av farledsareal. Kystverket arbeider allerede med problemstillingen.

Konklusjon

Arbeidsgruppen kan ikke se at høringsrunden har gitt innspill som endrer forslaget slik som forelagt for styret i sak 06/19 datert 04.03.2019.

Havnedirektøren anbefaler derfor at:

«Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland» sin tilføring i ny

«§ 9A Regulering av bruk av fritidsfartøy» godkjennes slik forelagt for styret i sak 06/19 datert 04.03.2019.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Trond Andersen
Maritim sjef
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Behandling av innspill

Numemr	Aktører	Organ	Saknr/referanse	Vedtak	Innspill til aktør	Item fart	Item tidspunkt	Item miljø	Item opplæring	Item inntekt	SRH arbeidsgruppe behandling
1	Fylkesmannen i Rogaland	Ass. Fylkesmiljøvernshjef	2019/2654		Generelt vedrørende miljøvernområder Ønske om å regulere RIB på samme måte Ønske om kart.	hastighet		miljø			SRH IKS har nylig fått godkjent fartsforskrift som regulerer hastighet i kommunenes sjøområder. Høring til forskrift mottok ingen innspill som gjelder regulering av fart i Hafrsfjord. §9A 1) b) regulerer «Lignende motordrevne fartøy: Vannmotorsykler, vannmoped, motorisert surfebrett eller liknende (gjelder ikke saktegående undervannsscootere med elektromotor)». Arbeidsgruppen anser dette til å være dekkende for reguleringens hensikt. Det er ikke krav at forskrift skal digitaliseres. Norske Havner har en arbeidsgruppe, Faggruppe Digitalisering, hvor SRH har ledervet. SRH tar ønsket med inn i dette arbeidet, og arbeidet med FKB Havn (felles kartdatabase havn). Det er dialog med Kystverket om behovet for grensejustering av farledsareal. Kystverket arbeider allerede med problemstillingen.
2	Vegard Lien	Bedrift, utleie vannscootere	e-post						Sertifikatkrav	tapt inntekt	Krav til opplæring ligger hos Sjøfartsdirektoratet Det er et behov for særskilt å regulere bruk av vannscooter, ref oppdrag fra Stavanger kommune. §9A regulerer bruk i kommunens sjøområder, men den kan ikke regulere Kystverkets ansvarsområde.
3	Finnøy kommune	Fellestener	19/2704-MASC	Finnøy kommune støtter Stavanger havn IKS sitt forslag om ny § 9A Finnøy anbefaler at verkeområde for ny forskrift som omfatter heile nye Stavanger kommune fastsetjast så snart som råd.							Støtten tatt til orientering. Nye Stavanger og SRH IKS er i prosess med å avklare hvordan hjemmel til forskrifter tilhørende IKS får hjemmel etter kommunesammenslåing.
4	Sola kommune	Utvalg for plan og miljø	58/2019	Saken tas til orientering							
5	BRP Norway	Advokatfirma Lønnum DA			Vi anbefaler Stavangerregionen Havn IKS å ta kontakt med Oslo Havn og eventuelt Kystverket, før det vedtas noen form for regulering av kommunens farvann. Dagens forslag til forskrift er meget mangelfullt, og vil etter vårt syn være ugyldig om det vedtas. Høringsfrist ikke i henhold til offentlig forvaltning.						Arbeidsgruppen har vurdert kriterier til Kystverket for diskriminering av fartøystype spesifikk. Dette er meget godt synliggjort i høringsbrev. Arbeidsgruppen ser ikke at forslag bryter med føringer. Mal §9A åpner for å kunne diskriminere fartøystyper, ref utsvaring i høringsforslag avsnitt 8). Høringsfrist er i henhold til regelverk med mulighet for utsatt høringsfrist etter søknad. BRP Norway har ikke benyttet seg av mulighet til å be om utsatt høringsfrist. Sikkerhet og å presse vannscooter ut i havet: farledsområdet hvor lek og moro er tillatt ligger i stor del innaskjærs. Det er store areal nærmere enn 400 meter fra land hvor §9A ikke kan regulere bruk. §9A vil ikke overprøve førers vurderinger.
6	FNF Rogaland				Transportkjøring; sakte eller rolig fart, er ikke presist nok, og kan være både vanskelig å kommunisere og tolke. Vi foreslår en fartsgrense på 5 knop gjennom forbudssonene. Kartene må oppdateres. Det utarbeides en kommunikasjonsplan for lansering av det nye reglement, behov for skilt. enkel plan for gjennomføring av stikkprøver/kontroll og håndheving	hastighet			kunnskap		Lokal Fartsforskrift regulerer fart i virkeområdet til SRH IKS, samt Sentral Fartsforskrift regulerer dette. Det er ikke krav om at forskrift §9A skal digitaliseres, men Norske Havner har en arbeidsgruppe, Faggruppe Digitalisering, hvor SRH har ledervet. SRH tar ønsket med inn i dette arbeidet, og arbeidet med FKB Havn (felles kartdatabase havn). Det er ikke krav til skilting. Det vil være politi som er håndhever av forskriften §9A og rette mottaker for slike innspill. SRHD er i forkant til hver sesong ute med info til forskjellige brukergrupper.
7	Norges Vannscooterforbund				Dette er en lite gjennomtenkt og diskriminerende regulering som er i strid med lovgivers uttalte ønske om at alle fartøystyper skal behandles på lik linje.						Høringsinnspillet bærer preg av en misforståelse at §9A vil medføre et totalforbud mot vannscooter. Loven åpner for diskriminering av fartøystyper etter næremer kriterier. Transport er tillatt innenfor forbudssoner, hvor «rolig fart» ikke er begrenset til spesifikk hastighetsbegrensning. Lokal Fartsforskrift regulerer fart særskilt. Forbud mot lek og moro med vannscooter innenfor forbudssoner er forskriftens intensjon. Havnestyret i SRH IKS er myndighet som kan vedta forskriftsendring §9A, men ikke innenfor ansvarsområdet til Kystverket.
8	Stavanger kommune	Stavanger formannskap	76/19	Stavanger kommune støtter SRH IKS sitt forslag							Vedtak tatt til orientering
9	Rennesøy kommune	Hovedutvalg for plan, miljø og utvikling	28/19	Rådmannens inntilling enstemmig vedtatt.	2 b), ikke mellom klokken 2100 og 0800. 4 b), ikke mer enn 5 knop	hastighet	tidsbegrensning				Sentral og Lokal Fartsforskrift regulerer hastighet innenfor kommunens sjøområder. Det er ikke hensiktsmessig med dobbelregulering.

Sak 26/19

Eventuelt