

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 14. desember 2016



Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

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

Dato/Date:
Stavanger, 9. des. 2016

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 14.12.16

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Onsdag 14. desember 2016 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 61, skur 6 (inngang nordsiden av skur 6, den blå døren ved parkeringsplassen).

Vedlagt følger:

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

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. 41 36 77 33.
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 14.12.2016

Sak nr.	Sakstittel
79/16	Protokoller fra styremøte 08.11.16 og postmøte 21.11.16
80/16	Havnedirektørens orientering
81/16	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn IKS og konsern
82/16	Havnesamarbeid RogAlliansen – rapportering fase 2
83/16	Skur 6 – sluttrapport rehabilitering
84/16	Tall Ships Races 2018
85/16	Lønnsjustering 2016 til havnedirektøren
86/16	Mekjarvik – erverv av grunn til ny kai. Unntatt off. §23
87/16	Risavika Havn AS – eierskap. Unntatt off. §23
88/16	Eventuelt

Sak 79/16

Protokoll fra styremøte 08.11.16

Offentlig



Møtedato: 08.11.16

Møtenr.: 8

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

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

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 økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland, samt daglig leder Odd Bjørn Bekkeheien i Stavangerregionen Havnedrift AS.

Til sak 76 møtte også statsautorisert revisor Sven Erga, advokat Toralf Haver og advokat Sven Anders Drangsholdt.

Møtet ble avholdt i selskapets kantine, Strandkaien 44, Stavanger.

Styremøtet startet kl 16:05 og ble ledet av Christine Sagen Helgø. Sak 67 ble behandlet først, deretter sak 76, sak 72 (C.Wedler forlot møtet under saksfremlegget), sak 68 og sak 73. Deretter ble sakslisten fulgt.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 67/16 **Protokoll fra styremøte 12.09.16**

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 68/16 **Havnedirektørens orientering**

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

Sak 69/16 **Resultatrapport pr 3. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS**

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.

Sak 70/16 **Resultatrapport pr 3. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havnedrift AS**

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.





- Sak 71/16 **Resultatrapport pr 3. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havn IKS**
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 72/16 **Landstrøm for supplyfartøy og cruiseskip**
Vedtak:
 1. Styret er positive til arbeidet med landstrøm og andre miljøvennlige løsninger.
 2. Havnedirektøren får fullmakt til å gå i dialog med Stavanger kommune og eventuelt andre om et samarbeid for å kartlegge kostnader ved etablering av landstrøm for cruise i Stavanger havn. Modell og kostnader til en slik studie legges fram for styret for godkjenning.
- Sak 73/16 **Miljøprofil og miljøplan**
Vedtak: Styret godkjenner miljøplan 2016-2017 for Stavangerregionen Havn.
- Sak 74/16 **Risavika Havn – statusrapportering handlingsplan risikostyring**
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 75/16 **Ordensforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt**
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 76/16 **Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 77/16 **Eventuelt**
77/16.01)
Styreleder informerte om vedtak gjort den 11.10.2016 i Kontrollutvalget i Stavanger kommune i sak om plan for selskapskontroll 2016-2019. Stavangerregionen Havn IKS ble tatt inn som ett av tre selskaper hvor det skal gjennomføres selskapskontroll. Styreleder oppfordret havnedirektøren til å vurdere status for tiltak knyttet til den forrige selskapskontrollen i 2010.

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

Sak 80/16

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 80/16
MØTEDATO: 14.12.16

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 16/100

Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 06.11.2016

Havnedirektørens orientering desember 2016

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	80/16	14.12.2016	

Forslag til vedtak:

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





MULIGHETSTERMINALEN

Havnedirektøren har hatt møte med leder av Mulighetsterminalen i Stavanger, Leif André Pedersen, og avtalt et kombinert bedriftsbesøk hos SRH og Risavika havn 13. desember.

BESØK I PORT OF ABERDEEN

Havnedirektør og markedssjef deltok på en delegasjonsreise i regi av Greater Stavanger medio november. Hovedformålet fra havnens side var å besøke Port of Aberdeen og knytte relasjoner med havneselskapet.

LOGISTIKKDAGEN 2016

Havnen deltok på regionens logistikkdag med to deltakere inkludert havnedirektøren. Havnedirektøren holdt et innlegg på konferansen vedrørende status i Stavangerregionen Havn i fht innovasjon og digitalisering. Det handlet i hovedsak om smart harbour konseptet i Westport, samt nytt havnesystem og deltakelsen til SRH i EU-prosjektet Sea Traffic Management/Port CDM.

BEKHUSKAIEN

Bekhuskaien er en attraktiv tomt for Stavanger Kommune i et byutviklingsperspektiv. I ny sentrumsplan er denne eiendommen foreslått disponert til annet bruk enn havneformål. Både nytt tinghus og nytt teater er vurdert som mulige alternativer.

I november ba teatrets arkitektbistand, i fbm deres KVV-arbeid, om møte med SRH. Dette for å avklare hvordan havnen stiller seg til mulig salg av området, og hvilke prismekanismer som anses aktuelle. Sørenskriveren i Stavanger har også bedt om tilsvarende møte medio desember. SRH har uttrykt at det er ønskelig å beholde kaifrontene på Bekhuskaien til videre havnedrift. Dette anses som mulig kombinasjon da erfaringer fra Konserthuskaien med liknende sambruk fungerer svært tilfredsstillende. Prismessig vurdering ved eventuelt salg vil bli satt til markedspris.

HAVNEFORENINGER

I Norge er det i dag to havneforeninger som huser havnemedlemmer fra hele norskekysten. Det er Norsk Havneforening og KS Bedrift Havn.

Norsk Havneforening er en medlems- og interesseorganisasjon med 49 medlemshavner og KS Bedrift Havn er en arbeidsgiver- og interesseorganisasjon som har 31 medlemmer. SRH er medlem i KS Bedrift Havn.

Begge foreningene jobber med havnenes rammevilkår ved å jobbe med myndigheter og næringsaktører, samt ved å samarbeide med andre organisasjoner og aktører. Foreningene arbeider også for at de ansatte i havnene og kommunene opprettholder en høy faglig kompetanse gjennom utvikling av kurs og andre etterutdanningstilbud. Foreningene tilbyr juridisk bistand innen havnerett, og gir råd innen arbeidsrett og arbeidsliv. KS Bedrift Havn er i tillegg en arbeidsgiverforening og representerer medlemsbedriftene i forhandlingene om nye tariffavtaler. Tariffavtalene gir havnene tilgang til et moderne og rammepreget avtaleverk som åpner for stor lokal handlefrihet. SRH som IKS trenger medlemskapet i en arbeidsgiverforening i motsetning til KF-selskaper og havner organisert etter §27 i kommuneloven. Disse kan benytte seg av kommunens medlemskap i KS.



Det har vært et aktuelt tema de siste par år om nødvendigheten av to foreninger, da flere medlemmer har ytret ønske om å samles i én organisasjon, samt at oppmerksomheten og tyngden i det offentlige rom anses som vesentlig bedre dersom alle samles i en og samme organisasjon.

Det siste året har en arbeidsgruppe på fire personer, to fra hver av de respektive styre/havneutvalg, arbeidet med å se på mulighetene for en sammenslåing. Etter en spørreundersøkelse i alle havnene, er det kommet klart til uttrykk at dette er ønskelig. Arbeidsgruppen har også vært på studietur i Danmark og Sverige for å se på deres sammenlignbare organiseringer.

Tidlig i mars 2016 deltok havnedirektøren på en workshop for alle havner i regi av arbeidsgruppen for å diskutere videre fremdrift i saken. Siden i vår har havnene vurdert to mulige løsninger:

- Samling innenfor KS Bedrift Havn organisasjonen
- Samling i en selvstendig havneorganisasjon

I det siste møtet mellom havnene i denne prosessen (i oktober) ble det med stort flertall stemt for å gå videre med en frittstående organisasjon. Det er dessverre ikke funnet en god løsning som kan samle havnene innenfor KS Bedrift. For å løse utfordring med arbeidsgiverservice søkes det nå om å få dekket denne tjenesten gjennom en annen arbeidsgiverforening for de havner som ønsker dette.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør



Sak 81/16

Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn IKS og konsern



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

SAK NR.: 81/15
MØTEDATO: 14.12.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/137

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 07.12.2015

Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	81/16	14.12.2016	
Representantskapet for SRH IKS	20/16	21.12.2016	

Forslag til vedtak:

- «1. Regulativet for anløpsavgift 2017 godkjennes.
2. Budsjettet for 2017 godkjennes.
3. Økonomiplan for 2017-2020 godkjennes.
4. Styrets vedtak i pkt 1-3 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»



1) Selskapet

Stavangerregionen Havn IKS ble etablert i 2000 med dagens fire eierkommuner; Stavanger kommune (80,69 %), Sola kommune (16,75 %), Randaberg kommune (1,36 %) og Rennesøy kommune (1,19 %).

Morselskapet Stavangerregionen Havn IKS (SRH) ivaretar de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene i tillegg til strategisk arbeid og øvrig langsiktig arbeid knyttet til marked, eiendom og økonomi. Morselskapet eier de fleste eiendommene i konsernet.

Datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen. Selskapet leier kaier, arealer og bygninger av morselskapet og fremleier disse til havnens brukere. SRHD tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, rapporterer statistikk, og ivaretar arbeid med sikring, beredskap og havnerenovasjon.

SRH Eiendom Holding AS ble etablert sent i 2016, og inneholder eiendomsselskapet Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Utenriksterminalen AS. Selskapene eier hhv. bygninger i Offshore Terminal Risavika og tomten til Utenriksterminalen i Risavika. Stavangerregionen Havn Eiendom AS ble etablert for flere år siden, mens Utenriksterminalen AS ble kjøpt i 2016 fra Risavika Havn AS.

SRH eier til sammen 49,4% av Risavika Havn AS, der 45% er direkte eid og den resterende delen indirekte eid via 20% eierskap i Risavika Eiendom AS.

Representantskapet er SRH sitt øverste organ og består av fem medlemmer. Styret i SRH har sju medlemmer. Medlemmene i begge organer er valgt av eierkommunene og sitter i fire år.

Det er til sammen 22 ansatte i konsernet; 4 ansatte i morselskapet SRH og 18 ansatte i SRHD.

Selskapets foretaksform og virksomhet er hjemlet i hhv. Lov om interkommunale selskaper av 29.01.99 nr 6 og Lov om havner og farvann av 17.04.09 nr 19. Det er i tillegg en rekke annet regelverk som har innvirkning på de myndighetspålagte oppgavene, havnevirksomheten og relaterte oppgaver.

Både IKS-loven og havne- og farvannsloven er for tiden gjenstand for revidering.

Det er antydning at endring i IKS-loven kan innskrenke eierkommunenes sikkerhetsstillelse overfor interkommunale selskaper. En konsekvens av en slik lovendring vil kunne gi selskapet dårligere lånevilkår enn det Kommunalbanken tilbyr nå til interkommunale selskaper. SRH har forstått det slik at ikrafttredelse av en eventuell lovendring vil skje tidligst i 2020.

Lovutvalget for havne- og farvannsloven skal levere sitt forslag senest i desember 2017. Arbeidet med mulige endringer har pågått en god stund. Lovutvalget har vært på rundreise hos utvalgte havner for å få et inntrykk av hvilke utfordringer havnene selv ser med foreslåtte endringer. Stavangerregionen Havn hadde besøk av utvalget den 31.10.16.

2) Strategiarbeid

Visjonen for SRH er

«Stavangerregionen Havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn».

Det overordnede målet til selskapet er

«Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester.»

SRH skal være en profesjonell partner for aktørene i maritim sektor, og en profesjonell tilrettelegger av infrastruktur i overgangen sjø/land. SRH skal bidra til forutsigbare infrastrukturvilkår for den maritime næringen.

Dette følger blant annet opp havne- og farvannslovens formålsparagraf andre ledd om at

«Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.»

Formålsparagrafen er også grunnlaget til formålet i selskapsavtalen for SRH, som blant annet er å

«Samordne de kommunale havneressurser i eierkommunene slik at de utgjør et konkurransedyktig havnetilbud.»

SRH styres etter følgende strategiske planer med tilhørende handlingsplaner:

- Strategiplan 2015-2017 (vedtatt i 2014)
- Plan for fremtidige havnearealer i Stavangerregionen (vedtatt i 2012)
- Miljøplan 2016-2017 (vedtatt i 2016)
- Handlingsplan for risikostyring i Risavika for Stavangerregionen Havn (vedtatt i 2016)

Havnedirektøren vil våren 2017 starte arbeidet med revidering av Strategiplanen, hvor de øvrige planene listet opp ovenfor er underlagt. De ansatte i SRH konsern var sterkt medvirkende til Strategiplan 2015-2017, og havnedirektøren ønsker å fortsette med slik involvering i strategiprosesser.

I løpet av 2017 vil havnedirektøren også legge fram for styret en revidert plan for havnearealer, som har arbeidstittel *Strategisk arealplan for Stavanger havnedistrikt*. Langsiktig arealplanlegging i SRH er viktig for at selskapet skal kunne gi gode innspill til arealplanarbeidet i eierkommunene, slik at havnen kan bidra til å ivareta en bærekraftig forvaltning av de sjønære arealene.

3) Markedsutsikter

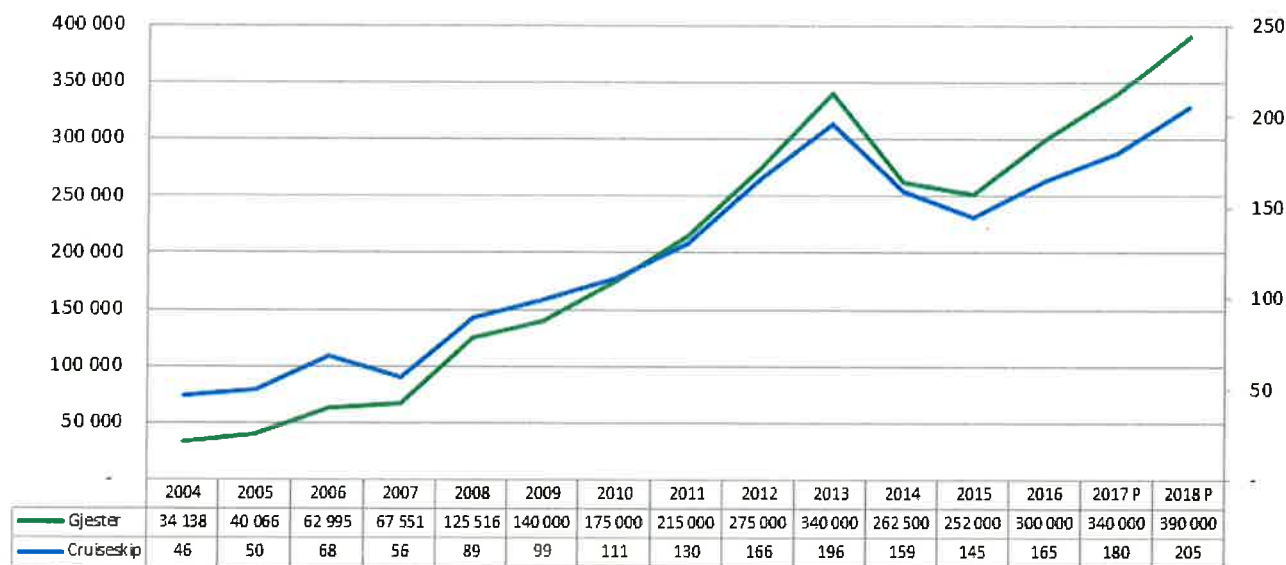
Cruise og offshore er to betydelige forretningsområder for SRH, og denne havneaktiviteten gir også ringvirkninger ut over verdiskapning til SRH.

Cruise vokser på verdensbasis, og det er en stabil vekst i Europa. I Norge er veksten størst på Vestlandet. Tilbakefallet de siste par årene synes å være et unntak. Det pågår en stor fornyelse med bygging av over 60 skip fram mot 2023. Det er nær 470 cruiseskip i verden i dag, og det er sannsynlig at det ikke skjer en parallell utfasing av skip etter hvert som nye skip sjøsettes, ettersom det er økende etterspørsel i dette turistsegmentet. Det er et mer tydelig skille mellom nybygg av enten store skip og mindre, mer eksklusive skip. For at Stavanger skal følge med i markedsutviklingen må en følge opp med infrastruktur tilpasset dette.

I 2016 var det totalt 165 cruiseanløp til Stavanger med bortimot 300 000 cruisegjester. Prognoser for Stavanger de nærmeste årene er økende, og i 2017 forventes det snaut 180 anløp med opp mot 340 000 cruisegjester fra langt over 100 land. Også i 2018 blir det sannsynligvis noen flere anløp enn året før. Antall cruisegjester øker mer enn antall anløp for hvert år, fordi størrelsen på flere av de nye og renere skipene øker ved at de blir lengre. Både skipenes gjennomsnittlige passasjertall og liggetid øker.

Cruise strategien for Vestlandet av 2016 beskriver at det vil bli arbeidet med å utvide cruisesesongen, som nå har en primær periode fra mai til september. Bergen kommune vedtok nylig at det skulle styres mer målrettet for en utvidet cruisesesong i sentrumshavnen i Bergen.

Cruisetraffikk Stavanger havn



Offshorefartøy i opplag har økt fra ca 100 ved utgangen av 2015 til nær 150 nå et år senere. I tillegg kommer rigger som også i økende antall tas ut av produksjon. Bransjen gir uttrykk for at det er mer sannsynlig at situasjonen blir verre enn bedre det kommende året. Den sterkt eskalerende aktiviteten i nybygg for offshore næringen de siste årene bidrar til at rederier har vanskelige tider nå.

SRH har tro på at regjeringens nye havstrategi, som er under utarbeidelse, vil medføre økt aktivitet i havnedistriktet. SRH registrerer at blant annet Greater Stavanger er pådriver for å øke aktiviteten for havbruksnæringer i regionen. Det er viktig at kommunene nå er offensive i den videre areal- og næringsplanlegging på sjø, og involverer SRH på områder der det er relevant.

Til tross for at nye undersjøiske tunneller blir åpnet de nærmeste årene, har SRH tro på at persontransport med hurtigbåter til Stavanger sentrum vil være stabil og økende i takt med utvikling av det kollektive tilbudet ellers, og økende knapphet på parkeringsplasser. Kaikapasitet for hurtigbåter og turbåter må opprettholdes og helst utvides med potensialet for økt trafikk på sjø fra turisme og nye rutetilbud.

Fjordline har etablert en stabil rute med daglig avgang fra Risavika til Hirtshals i Danmark og via Bergen tilbake til Risavika. Volumet har vært økende både på gods og passasjer trafikk. Fjordline skal i 2017 bygge 60 nye lugarer i skipene som går denne ruten, noe som er et positivt signal på hvordan Fjordline vurderer fremtidsutsiktene her.

Det arbeides iherdig med å tilby en attraktiv og konkurransedyktig godshavn i Risavika, med *Westport* som merkevarebygger. Det er dialog med flere andre havner på Vestlandet som kan ha interesse for å knytte seg til dette konseptet. Godsmengden på sjø øker ikke i takt med godsmengden på land. Ved et større samarbeid vil en få bedre og enklere sjøtilgang til et langt større nedslagsfelt, som vil gi sterkere krefter inn mot

linjetrafikken internasjonalt. Tilgang til et marked på nærmere 1 million mennesker på Vestlandet vil vekke interesse og kan kanalisere varestrømmer direkte inn til Vestlandet, og derved minske veitransport fra øst til vest i landet.

Tonnasje over kai for Risavika Terminal AS / Westport Stavanger har hatt en sterk utvikling med 302 tusen tonn i 2011 til 560 tusen tonn i 2016. Det har imidlertid flatet ut i 2016 med nær ingen økning i tonnasje fra året før.

Det er for tiden et svært utfordrende marked også for gods, med lite forutsigbarhet. Det er forventet en nedgang i tonnasje i 2017 ift. 2016. Verdikjeden for konvensjonelt gods har merket den negative effekten senere enn næringer som er direkte knyttet til oljeindustrien. I andre halvdel av 2016 har det vært en merkbar nedgang i konsum. Det er mange tomme transportører som tilbyr tjenestene til en lavere pris enn før, og tar dermed markedsandeler fra sjø. Det forventes at denne tendensen fortsetter i 2017.

Dersom godsterminalen i Risavika lykkes med å inngå samarbeid med Bergen om Westport er det for årene 2018 til 2020 en forventning om positiv betydning for tonnasje over kai. Det er forventning til at et slikt samarbeid vil bidra til en bedre i posisjonen i markedet.

Det tar noe lengre tid å få leid ut lokaler som blir ledige, men det er en relativ lav ledighet. Det er varslet oppsigelse av noen utearealer, men samlet er det også her lav ledighet. Det er for tiden overkapasitet på uteareal for lagring av offshoregods og lignende i distriktet, som igjen driver prisene ned. Her konkurrerer Rogaland med nabofylker som tilbyr store arealer nær kai til lave priser.

SRH registrerer etterspørsel etter verksted og lagerlokaler for virksomheter som utfører mobilisering og mindre reparasjoner på fartøy. Denne type virksomhet krever lengre liggetid ved kai, og Mekjarvik er et godt egnet område for dette.

4) Anløpsavgift 2017

Havners 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.

Da regelverket for innkreving av anløpsavgift 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.

Den siste tiden har Kystverket gjennomført tilsyn av praksis, og flere havner har revurdert sine anløpsregnskaper. Den første femårsperioden for anløpsavgift løper ut 2016, og SRH valgte å gjøre en ny etterkalkulasjon for årene 2012-2015 med hjelp fra et eksternt konsulentfirma. Konsulentselskapet har tilbudt hjelp til utarbeidelse av selvkostregnskap i flere år til et stort antall kommunale kunder og også en del havner.

Implementering av nytt verktøy for selvkostberegning av virksomhetsområdene i SRH viser at det for perioden 2012-2015 er tatt inn MNOK 27,7 for mye i anløpsavgift. Samtidig viser selvkostområdene

havnerenovasjon og saksbehandling negativt opparbeidet selvkostfond. Avgiftsområdene kan imidlertid ikke utlignes mot hverandre.

Prognose for anløpsavgiftregnskapet i 2016 viser en ytterligere økning på litt i overkant av MNOK 2. Selvkostfondet inkluderer årlig renteberegning for opparbeidet fond.

SRH vil hevde at en del av kostnadene henført virksomhetsområdet anløpsavgift i årene fra 2012 er feilplassert, og skulle tilhørt andre virksomhetsområder i selskapet med tilhørende inntekter. SRH har til hensikt å søke Kystverket om tilbakeføring av en andel av selvkostfondet slik det framstår med etterkalkulasjon nå.

Opparbeidet selvkostfond for anløpsavgift er i sin helhet tatt hensyn til ved beregning av framtidig innkreving av slik avgift. For 2017 vil derfor havnedirektøren anbefale å sette ned anløpsavgiften til 10% av satsene for 2016, men med en minste avgift på kr 250 pr anløp.

For 2017 foreslås følgende satser for anløpsavgift:

For de første	600 BT:	kr 0,044	pr tonn
for de neste	4 400 BT:	kr 0,028	pr tonn
for de neste	45 000 BT:	kr 0,022	pr tonn
for alle over	50 000 BT:	kr 0,017	pr tonn
Minstesats kr 250 pr anløp			

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS

Anløpsavgift 2012-2021

Hovedtall og disponering av fond

Tall i TNOK	Etterkalkyle				Prognose		Økonomiplan			Prognose	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
IB	-	6 569	14 495	21 961	27 724	29 958	22 162	15 427	9 397	4 605	
Inntekter	13 409	14 835	14 910	14 031	12 152	2 864	4 183	5 153	6 689	9 178	
Kostnader	-6 919	-7 183	-7 925	-8 746	-10 472	-11 035	-11 246	-11 417	-11 621	-11 872	
Resultat	6 490	7 652	6 984	5 285	1 680	-8 171	-7 062	-6 264	-4 932	-2 694	
Renter fond	79	273	482	477	554	374	328	234	140	62	
UB	6 569	14 495	21 961	27 724	29 958	22 162	15 427	9 397	4 605	1 973	

Prisliste 2017

Prisregulativ for 2017 legges fram for vedtak i styret i Stavangerregionen Havnedrift AS den 12.12.16. Styret og Representantskapet i SRH vedtar prisregulativets *Punkt 3 Anløpsavgift*.

I tillegg til prisendring er det gjort følgende endring under

3.3 Fritak, nedsettelse og ettergivelse

Tidligere bestemmelse:

- d) Andre fartøy som fast anløper havnedistriktet 8 ganger eller mer pr kalendermåned, innvilges 25 % reduksjon.

Ny bestemmelse:

- d) Andre fartøy som fast anløper havnedistriktet 4 ganger eller mer pr kalendermåned, innvilges 50 % reduksjon fra og med anløp nummer 5.

Ordlyden i tidligere bestemmelse har medført at fartøyer som er forventet skal anløpe minst 8 ganger i kalendermåned har fått rabatten fra første anløp. Dersom dette ikke innfris har SRH måttet foreta etterfakturerings. Endringen gjøres for å unngå dette.

Prislisten følger vedlagt som bilag 1.

5) Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020

Budsjett 2017 er basert på prognose for 2016 og en vurdering av forventet aktivitetsnivå i 2017.

Hovedtall i SRH og konsern:

Stavangerregionen Havn IKS

	Økonomiplan 2017-2020					
	Budsjett 2016	Prognose 2016	Budsjett 2017	2018	2019	2020
Sum inntekter	45 642	44 006	35 909	38 930	40 701	43 112
Sum driftskostnader	36 371	35 756	38 050	43 200	42 447	44 462
Driftsresultat	9 271	8 250	-2 140	-4 270	-1 746	-1 350
Netto finansposter	77	5 381	5 873	6 004	6 135	6 267
Resultat før skatt	9 349	13 632	3 733	1 734	4 389	4 917

Stavangerregionen Havn KONSERN før konsolidering

	Økonomiplan 2017-2020					
	Budsjett 2016	Prognose 2016	Budsjett 2017	2018	2019	2020
Sum inntekter	162 058	155 916	166 901	176 553	181 614	187 613
Sum driftskostnader	138 075	131 635	137 509	144 732	145 476	149 593
Driftsresultat	23 983	24 281	29 393	31 821	36 138	38 020
Netto finansposter	-1 100	4 094	-2 009	-1 745	-1 479	-1 206
Resultat før skatt	22 883	28 375	27 384	30 076	34 658	36 814

Regnskapsoppstilling for hvert selskap er vedlagt saken.

Inntekter

Nedgangen i oljerelatert virksomhet har medført at SRH det siste året har hatt mindre pågang av offshorefartøy med behov for ventekai. Budsjettet for 2017 er tilpasset forventning om at aktiviteten vil gå enda noe ned innenfor dette området.

Det er forventning til at aktiviteten i Mekjarvik vil være relativt rolig i 2017, men at den øker igjen i 2018. Stena Recycling og Saipem samarbeider om oppdrag her, og de har gitt tilbud på mange prosjekter den siste tiden. De håper å starte opp med et stort prosjekt på 10 tusen tonn i slutten av 2017.

Cruisetrafikken er økende, som omtalt ovenfor under punkt 3, og dette er justert for i perioden fram mot 2020.

Kaivederlag prises etter brutto tonn. For 2017 gjøres det en generell prisjustering på 2%, og et ekstra tillegg for de to øverste tonnasjegruppene fra 10 000 tonn. Priser for kaivederlag 2017 er følgende:

BT - intervall			NOK pr BT	NOK akkumulert
for de første	300 BT	0-300	1,96	588
for de neste	300 BT	301-600	1,53	1047
for de neste	2400 BT	601-3000	0,78	2919
for de neste	7000 BT	3001-10000	0,78	8379
for de neste	20000 BT	10001-30000	0,82	24779
for alle over	30000 BT		0,85	

Varevederlag for varer som føres over kai justeres også opp med 2%.

Paxavgift for cruise økes med kr 2 til kr 12 pr person.

Det er budsjettet med noe ledighet på lokaler. I perioden fram til 2020 er det lagt inn en generell prisvekst på 3% på forventet leieinntekter.

Inntekter på investeringer er vurdert konservativt.

Kostnader

Kostnadene i konsernet er justert i perioden fram mot 2020 med en generell økning fra 2-3%.

Fra midten av 2017 er det budsjettet med ansettelse av teknisk sjef i SRHD. For øvrig er det ikke lagt inn nyansettelser i perioden fram til 2020.

I SRH er det behov for en del juridisk bistand knyttet til ulike pågående saker. I 2017 vil dette blant annet være due diligence for Risavika Havn, erverv av kaiareal i Mekjarvik og diverse arealsaker. I 2017 er det satt av kr 1,3 mill til juridisk og økonomisk bistand, og kr 0,7 mill i årene etter.

Til forvaltning og sikkerhet i farleden er det satt av kr 1,6 mill i 2017 og kr 1,4 mill i årene etter. Det er forventning til at det de kommende årene vil være behov for diverse kartleggingsarbeid, marinarkeologiske undersøkelser og miljøtiltak i tillegg til den ordinære driften av farleden.

Følgende disponeringer er budsjettet for markedsaktiviteter:

Markedsaktiviteter	2017	2018
Messer, konferanser	210	216
Gaver/oppmerksomheter	5	5
Reklame/annonser	180	185
Representasjon og møter	30	31
Diverse marked	150	490
Kundearrangement	150	
Ny nettside	40	
Havnelangs 2017	600	
Tall Ships Races - diverse omkostr	30	2 970
Sum marked	1 395	3 898

Investeringer

Det er satt av følgende til investeringer i konsernet:

Stavangerregionen Havn konsern						
Investeringsbudsjett	Selskap	2017	2018	2019	2020	Sum
Mekjarvik øst tomt til kai	SRH	x				
Mekjarvik øst kai	SRH	15 000 000	40 000 000			55 000 000
Strandkaiaen 46. Rehabilitering	SRH	11 700 000				11 700 000
Gamle utenriksterminal	SRH		x			
Adgangssluser i Utenriksterminalen	SRH	500 000				500 000
Diverse ISPS	SRH	500 000	500 000	500 000	500 000	2 000 000
Diverse investeringer kai	SRH	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	8 000 000
Diverse investeringer bygg	SRH	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	8 000 000
Sandvigå, Bjergsted - forlenget kai	SRH	1 000 000	20 000 000	90 000 000		111 000 000
Strandkaiaen 44 Heis 2017	SRH	1 500 000				1 500 000
Landstrøm supplyfartøy - egenandel	SRH	4 221 000				4 221 000
Truck 2017	SRHD	600 000				600 000
		39 021 000	64 500 000	94 500 000	4 500 000	202 521 000

Erverv av kjøp av areal til ny kai i Mekjarvik er ikke tallfestet ovenfor ettersom SRH fortsatt er i forhandlinger med grunneier. Områdereguleringsplanen viser en offentlig kai på 185 meter, og SRH ser for seg at denne blir bygget ut i to trinn. I investeringsbudsjettet er det gjort et grovestimat for bygging av 100 meter kai for et første byggetrinn i perioden.

Kontorbygget til SHR i Strandkaiaen 46 vil i 2017 få en total rehabilitering. Bygget er fredet og ekstra hensyn må tas i den sammenheng.

SRH har gitt bud til Stavanger kommune på kjøp av den gamle utenriksterminalen på Strandkaiaen. Det er ikke fremforhandlet avtale enda, og det vises derfor ikke et beløp i investeringsoversikten ovenfor.

Som en del av SRH sitt innspill til ny Kommunedelplan for Stavanger sentrum ble det vist en mulighetsstudie av videre utvikling av havneområdet i Sandvigå, Bjergsted. Det er lagt inn en investering for dette i 2018 og 2019 basert på et foreløpig grovestimat.

SRH har søkt Enova om midler til å etablere landstrøm til supplyfartøy i sentrumshavnen, og det er lagt inn egenandel for slik investering i 2017.

Kjøp av Utenriksterminalen AS og oppkjøp av Risavika Havn AS

Det ble sent i 2016 inngått avtale med de private eierne i Risavika Havn AS om å kjøpe opp deres aksjeposter om tre år. Som en del av denne avtalen ble tomten til Utenriksterminalen i Risavika kjøpt av SRH sent i 2016. Bygg og faste installasjoner på tomten eies av SRH.

I forbindelse med kjøpet av Utenriksterminalen AS var det nødvendig å restrukturere SRH konsern med etablering av et holdingselskap, fordi det interkommunale selskapet ikke kan ta opp lån for å kjøpe aksjer.

Finansposter

Det budsjetteres ikke med utbytte fra selskapene Risavika Havn AS og Risavika Eiendom AS. I 2016 mottok SRH utbytte fra Risavika Havn AS for 2015 med kr 4,910 mill mot kr 3,273 mill. året før.

For morselskapslån beregnes det 3% rente.

Oppkjøp av Utenriksterminalen AS i 2016, utkjøp av de private eierne i Risavika Havn AS i 2019 og det planlagte investeringsvolumet for øvrig i perioden fram mot 2020 – inkludert estimer for tomt i Mekjarvik og kjøp av gamle utenriksterminalen – vil medføre at SRH konsern vil ha behov for å finansiere dette ved opptak av ny gjeld. Finansposter er i regnskapsoppstillingen vist uten effekt fra mulig opptak lån i 2018 og 2019.

Det er gjort følgende estimat på behov for finansiering:

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern	2016	2017	2018	2019	2020	Akk
Gammel gjeld	112 150					112 150
Nye lån		50 000	50 000	350 000		450 000
Avdrag gammel gjeld	-11 700	-11 700	-11 700	-11 700	-11 700	-58 500
Avdrag nye lån 20 år		-2 500	-2 500	-5 000	-22 500	-32 500
UB 2020 langsiktig gjeld SRH konsern						471 150

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Hilde Frøyland

Økonomi- og administrasjonssjef

Vedlegg:

Bilag 1	Prisliste 2017 Stavangerregionen Havn
Bilag 2	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 5	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Utenriksterminalen AS
Bilag 6	Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Stavangerregionen Havn sum konsern



**STAVANGERREGIONEN
HAVN IKS**

**STAVANGERREGIONEN
HAVNEDRIFT AS**

Prisliste

2017

INFORMASJON	4
1. Bakgrunn	4
2. Prispolitikk	4
3. Anløpsavgift	5
3.1 Virkeområde	5
3.2 Avgiftsplikt	5
3.3 Fritak, nedsettelse og ettergivelse	5
3.4 Beregning av anløpsavgift	6
3.5 Regulativ	6
3.6 Innkreving av anløpsavgift	6
3.7 Betalingsplikt	6
3.8 Klage	6
3.9 Anløpsmelding	7
3.10 Havnestatistikk	7
3.11 Manglende anløpsmelding	7
4. Kaivederlag	8
4.1 Ordinære vilkår	8
4.2 Kaivederlag for langvarig leie av kaiplass	8
4.3 Salg av fisk og skalldyr fra fartøy	8
4.4 Fritak	8
4.5 Kaivederlag og bruk av kaiarealene i forbindelse med festivaler og spesielle arrangementer	9
4.6 Tilgang til kaiområdene for å tilby havnerelaterte tjenester	9
4.7 Priser for bruk av kaiarealene	9
5. Leie av båtplass for fritidsbåter	9
5.1 For fritidsbåter i de dedikerte småbåtanleggene betales følgende for fast båtplass	9
5.2 For fritidsbåter som tildeles kaiplass utenfor de dedikerte anlegg for fritidsbåter, betales følgende:	9
5.3 Gjestehavner	10
6. Priser for varer som føres over kai	10
6.1 Lagring av varer på kai før lasting og etter lossing	10
6.2 SSB-koder varebeskrivelse	10
7. Bruk av sjøområder innen havnedistriktet	11
8. Diverse operasjoner	11
9. Priser for bruk av kjøreramper	11
10. Priser for utlån av personell, leie av utstyr og kjøp av div tjenester	12
10.1 Tabell/Matrise	12
11. Avfallshåndtering	13
12. Fortøyning	13
12.1 Priser fortøyning	13
12.2 Fortøyning cruiseskip	14
12.3 Leie fendere	14
12.4 Andre tjenester i verdikjeden skip-havn	14
13. ISPS	14
13.1 ISPS avgift	14
13.2 ISPS avgift for cruise skip	14
13.3 Kjøretøy	14
13.4 Id kort for personell	15

13.5	Tilknytningsavgift / support kortlesere	15
14.	Tiltak i sjø	15
14.1	Søknadsplikt for tiltak i sjø	15
14.2	Tiltak som krever tillatelse	15
14.3	Søknaden	15
14.4	Satser	15

INFORMASJON

Havneadministrasjonen tlf. 51 50 12 00 fax 51 50 12 21
 - Fakturaforespørsel tlf. 51 50 12 00

Administrativt Servicesenter tlf. 51 50 12 00
 e-post: post@stavanger.havn.no

Maritimt Servicesenter (havnevakt) tlf. 51 50 12 01 fax 51 50 12 21
 e-post: havneoppsyn@stavanger.havn.no

Bestilling av fortøyning / linesmen tlf 93 44 68 98 (24 timer)

Maritimt Servicecenter (havnevakt) er bemannet i følgende tidsrom:

Mandag – fredag : kl. 06.30 – kl. 22.00

Lørdag og søndag : kl. 10.00 – kl. 17.30

Utenom åpningstidene har havnevakten beredskapsvakt på vakttelefon: 51 50 12 01

1. Bakgrunn

Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) har som formål å utføre havne- og havnerelaterte tjenester på forretningsmessig basis. SRHD sin virksomhet er dels basert på tjenesteutførelse i samspillet skip/havn og dels utleievirksomhet av havnerelaterte lager, kaier og kaiområder. SRHD er eid 100% av Stavangerregionen Havn IKS. (SRH)

SRHD disponerer kaier, arealer, lagerbygg, kontorbygg og terminalbygg etter avtale med eierselskapet. SRHD driver både kortvarig og langvarig utleie av disse eiendommene og kaianleggene. Dessuten forestår selskapet på forretningsmessig basis den løpende ad hoc bruk av anleggene.

De forskjellige kaiområdene er sikret ihht ISPS krav (International Ship and Port Facility Security Code).

2. Prispolitikk

SRHD har en prispolitikk som til enhver tid søkes tilpasset det markedet selskapet opererer i. Det er et mål å utnytte arealer, kaianlegg og yte tjenester på en best mulig måte for å dekke kundens behov innenfor de rammebetingelser som er satt av eieren Stavangerregionen Havn IKS.

Hvis hensiktsmessig, eksempelvis for langvarige kundeforhold, kan det etableres priser etter spesielle avtaler med den enkelte kunde.

De priser som er oppgitt er derfor veiledende. Det er lagt vekt på å etablere en liste over veiledende priser som er enkel og oversiktlig og gir minst mulig administrativt arbeid for både kunder og SRHD.

3. Anløpsavgift

Fastsatt av representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) 21.12.2016 med hjemmel i FOR 2010-12-20 nr 1762: Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift § 2, gitt av Fiskeri- og kystdepartementet i medhold av LOV 2009-04-17 nr 19: Lov om havner og farvann (havnl.) § 8, § 25, og § 52, samt delegasjon gitt i selskapsavtalen § 1.

3.1 Virkeområde

Forskriften gjelder beregning og innkreving av anløpsavgift for fartøyer som anløper havn i sjøområdene for kommunene Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy. Definisjon av "havn" fremgår av lov 17. april 2009 nr 19 (havnl.) § 4.

3.2 Avgiftsplikt

Fartøy som anløper havn i sjøområdet nevnt i § 1 skal betale anløpsavgift til Stavangerregionen Havn IKS, jf. havnl. § 25.

Anløpsavgiften skal dekke Stavangerregionen Havn IKS' kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i havnl. med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunenes sjøområde, iht. § 1, jf. havnl. § 25.

Anløpsavgiften ilegges pr anløp. Med et anløp menes en inn- og utseiling. Ved flere anløp til havn i kommunene nevnt i § 1, i løpet av samme døgn ilegges avgift kun en gang.

Unntatt fra plikt til å betale anløpsavgift er:

- a) fartøy med største lengde under 15 meter
- b) bergings- og isbryterfartøyer i forbindelse med berging og isbryting
- c) orlogsfartøy, norske og utenlandske
- d) Kystverkets fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet
- e) Sysselmannen på Svalbards tjenestefartøy og Norsk Polarinstitutt's fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet på Svalbard
- f) fartøy som anløper havn på grunn av skade eller nødtilstand og fartøyet ikke laster, lossar eller tar om bord passasjerer
- g) Skoleskip når disse ikke driver kommersiell virksomhet
- h) Politiets og brannvesenets fartøyer
- i) Skip av spesiell interesse for havnen og kommunene, samt fartøy drevet av ideelle organisasjoner, stiftelser og lignende som ikke driver kommersiell virksomhet.

3.3 Fritak, nedsettelse og ettergivelse

Ved anløp til havn innenfor kommunene, jf. § 1, gjelder følgende bestemmelser:

Følgende spesielle bestemmelser gjelder:

- a) Ved gjentatte anløp innenfor ett og samme døgn, betales avgiften kun en gang pr døgn
- b) Kombinerte bil- / passasjerferger i rute innvilges 50 % reduksjon
- c) Fartøy i rutefart innvilges 25 % reduksjon
- d) Andre fartøy som fast anløper havnedistriktet 4 ganger eller mer pr kalendermåned, innvilges 50 % reduksjon fra og med anløp nummer 5.
- e) For fartøy som er i fart og som benyttes innen havnedistriktet, betales avgifter som for 1 anløp pr uke
- g) Når samme cruiseskip anløper havnen 3 ganger i samme sesong, blir anløpsavgiften for det tredje anløpet redusert med 30 %. Ved 4 anløp eller flere reduseres anløpsavgiften med 40 % fra og med det fjerde anløpet.

- h) For skip registrert i ESI (Environmental Ship Index) med en totalscore fra 25 til 50 poeng reduseres anløpsavgiften med 30 %. For skip med en totalscore på 50 eller mer reduseres anløpsavgiften med 50 %. Rabatten gis kun for anløp innenfor ESI-sertifikatets gyldighetsperiode og der ESI-registreringen fremgår av anløpsmeldingen.
- i) Rabattene ovenfor kan kombineres og beregnes hver for seg på grunnlag av regulativet. Samlet kan rabatten på anløpsavgiften ikke overstige 60 %.

Hva som regnes for fartøy i rutefart avgjøres av Stavangerregionen Havn IKS.

3.4 Beregning av anløpsavgift

I henhold til forskrift om anløpsavgift § 4 beregnes anløpsavgiften på bakgrunn av fartøyets bruttotonnasje (BT) slik den er angitt i fartøyets internasjonale målebrev som er i henhold til Den internasjonale konvensjonen om måling av fartøyer av 1969. Dersom fartøyets BT ikke fremgår av målebrevet, fastsettes denne av SRH basert på beregning av BT for tilsvarende fartøy. Forskriften tillater å benytte en minimumsavgift.

3.5 Regulativ

Anløpsavgift skal settes på nivå med selvkost, jfr. punkt 3.2 ovenfor. 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 med avregning de påfølgende år.

SRH har opparbeidet et overskudd på avgiftsområdet for anløpsavgift, og har tatt hensyn til dette ved fastsettelse av årets avgift.

For 2017 betales anløpsavgift slik:

BT - intervall		NOK pr BT	NOK akkumulert
For de første 600 BT:		0,044	26,4
for de neste 4 400 BT:		0,028	149,6
for de neste 45 000 BT:		0,022	1 139,6
for alle over 50 000 BT:		0,017	

Minste avgiftsbeløp er kr 250,-.

3.6 Innkreving av anløpsavgift

SRH kan pålegge eiere eller operatører av havner eller havneterminaler å levere opplysninger som grunnlag for SRH's innkreving av anløpsavgift.

3.7 Betalingsplikt

Rederen og agenten svarer solidarisk for anløpsavgiften, jf. havne- og farvannsloven § 25 fjerde ledd.

3.8 Klage

Enkeltvedtak etter denne forskriften kan påklages etter bestemmelsen i Lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker. Kystverkets hovedkontor er klageinstans. Klagen sendes Stavangerregionen Havn IKS.

3.9 Anløpsmelding

Alle fartøy som skal rapportere anløp til SRH skal gjør dette via SafeSeaNet.

- Passasjer- og mannskapslister skal leveres via SafeSeaNet
- Port Information i SafeSeaNet skal fylles ut.
- Fartøy som faller utenfor rapporteringskravene og som ikke kan benytte SafeSeaNet, melder anløp via hjemmesiden til SRH.

For tilgang til og informasjon om SafeSeaNet, vennligst besøk Kystverkets hjemmeside.

3.10 Havnestatistikk

Alle fartøy som laster eller lossrer gods i ansvarsområdet til SRH, skal rapportere havnestatistikk til SRH i henhold til veileder fra Statistisk Sentralbyrå (SSB).

Se ellers <http://stabas.ssb.no/ItemsFrames.asp?ID=5626601&Language=nb>

3.11 Manglende anløpsmelding

Fartøy som unnlater å melde anløp til Maritimt Servicesenter ilegges et gebyr tilsvarende ti ganger anløpsavgiften for fartøyet.

4. Kaivederlag

4.1 Ordinære vilkår

Kaivederlag er skipets betaling for bruk av kaier som disponeres av Stavangerregionen Havnedrift AS.

Kaivederlaget dekker ikke eventuell bruk av kaiområdet. Prisingsprinsippet er bruttotonn som er i samsvar med etablert praksis.

Følgende veiledende priser gjelder hvis ikke annet er spesielt avtalt:

Beregning av kaivederlag:

BT - intervall	NOK pr BT	NOK akkumulert
for de første 300 BT	0-300	1,96
for de neste 300 BT	301-600	1,53
for de neste 2400 BT	601-3000	0,78
for de neste 7000 BT	3001-10000	0,78
for de neste 20000 BT	10001-30000	0,82
for alle over 30000 BT		0,85

Minste beløp settes til kr 500,-

Fartøyet kan ligge til kai inntil 24 timer for priser som angitt. Tiden beregnes fra første ATA ved kaiforhaling.

For hvert påbegynt nytt døgn betales kaileie i hht priser som angitt (regnes som fartøyet på nytt legger til kai)

For rutetrafikk (ferje og hurtigbåt) til byøyene hovedsakelig innen havnedistriktet der det blir et stort antall anløp pr døgn settes et tak på 3 anløp pr døgn som det skal betales for.

4.2 Kaivederlag for langvarig leie av kaiplass

I spesielle tilfeller kan kaiplass tildeles for langvarig leie på spesielle vilkår basert på rammebetingelser gitt av morselskapet Stavangerregionen Havn IKS. Leievilkår og pris fastsettes etter nærmere avtale med de aktuelle kunder.

4.3 Salg av fisk og skalldyr fra fartøy

Salg av fisk og skalldyr fra fartøy skal kun foregå fra plass anvist av Maritimt Servicesenter.

Fartøy som driver slikt salg skal betale leie pr.år etter følgende satser:

Fartøysstørrelse:

Under 10 meter kr 8 000,-

Mellom 10 og 15 meter kr 10 000,-

4.4 Fritak

Stavangerregionen Havn IKS har gitt som rammebetingelser for SRHD at følgende fartøyer skal være fritatt for kaivederlag, gjelder Vågen området:

- Skip av spesiell interesse for havnen og byen samt fartøy drevet av ideelle organisasjoner, stiftelser og lignende kan etter søknad fritas for kaivederlag

4.5 Kaivederlag og bruk av kaiarealene i forbindelse med festivaler og spesielle arrangementer

I disse tilfellene kan kunder ha behov for leie av kaier og kaiarealer for å kunne disponere dette til aktiviteter som er relatert til festivalene. Dette er spesielt aktuelt i forbindelse med arrangementer i Vågen.

Om ikke annet spesielt avtales, betales 150 kr/m kailinje pr døgn. Del av døgn på 6 timer eller mindre, regnes for ½ døgn. Utover 6 timer regnes som 1 døgn.

Leie av kaiarealer settes til kr 5,- pr m2/døgn, dersom ikke annet er spesielt avtalt.

4.6 Tilgang til kaiområdene for å tilby havnerelaterte tjenester

Firma som ønsker fast tilgang til kaiområdene som disponeres av SRHD for å etablere havnerelaterte tjenester, må ha tillatelse fra SRHD (gjelder f.eks fortøyingstjenester, lasting/lossing, vektertjenester, avfallstjenester, tankspyling osv.). SRHD vil foreta en vurdering av om tjenestene er i samsvar med kompetansemessige og sikkerhetsmessige krav. SRHD vil deretter utstede et godkjenningsbevis til det aktuelle firma.

Det skal avtales et vederlag for å stille kaiarealene til disposisjon for slike havnerelaterte tjenester.

4.7 Priser for bruk av kaiarealene

Busser, lastebiler, mobilkraner og trailere som parkeres på de kaiområdene som disponeres av SRHD utenom de fastlagte parkeringsplassene, betaler kr 250,- pr påbegynt døgn.

Når kaiområder benyttes til lasting, lossing, omlasting uten å passere kaikanten betales for bruk av området en pris tilsvarende kr 15,- pr tonn. Dette gjelder også for tomme containere.

5. Leie av båt plass for fritidsbåter

5.1 For fritidsbåter i de dedikerte småbåtanleggene betales følgende for fast båt plass

Småbåtanlegg	Pris	Kommentar
Risavika Sør v/Sola Betong (ca 30 plasser)	Kr 2000 pr breddemeter pr år	Moderat standard
Tananger – indre havn	Kontakt Langkaien båtforening	God standard
Tananger Molo	Kr 2000 pr breddemeter	Moderat standard

5.2 For fritidsbåter som tildeles kaiplass utenfor de dedikerte anlegg for fritidsbåter, betales følgende:

Type fartøy	Pris	Kommentar
Fartøy opp til 15 meter	Kr 200 pr døgn	Døgn regnes fra anløpsstidspunkt
Fartøy mellom 15 og 25 meter	Kr 400,- pr døgn	
For strøm til fritidsbåter under 25 meter	Kr 100,- pr døgn	
Fritidsbåter over 25 meter betaler kaileie og andre tjenester etter ordinære vilkår	Ref. pkt 3.1	

5.3 Gjestehavner

Priser som angitt i punkt 5.2.

Betaling i "parkeringsautomater"

Næringsvirksomhet /salg fra båt eller fartøy tillates ikke i gjestehavnens åpningstider (sesong) som pr d.d. er 1.mai – 30.september.

I våre gjestehavner, Vågen og Børavigå er første 3 timer gratis.

Under festivaler og arrangement i Vågen gjelder egne priser. Gjestehavnen kan også bli stengt for kortere perioder under festivaler.

6. Priser for varer som føres over kai

Disse prisene gjelder for alle varer som fraktes med skip til eller fra havna.

Berigningsgrunnlaget for vekt er i metriske tonn. Volumgoods regnes om til vektenhet hvor 1 m3 ikke er mindre enn ½ tonn.

Dersom ikke annet blir spesielt avtalt settes pris for varer som lastes/losses over våre kaier som følger :

Varebeskrivelse	Pris pr 1000 kg/2 m3
V1. SSB-kode 03	9,00
V2. SSB-kode 07	10,70
V3. SSB-kode 02 og 10	10,70
V4. SSB-kode 08	11,75
V5. SSB-koder 01, 04, 05, 06, 09, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 18	11,75
V6. SSB-kode 19, 20	20,90
V7. Tomme containere	20,90

6.1 Lagring av varer på kai før lasting og etter lossing

Last som kommer eller skal sendes med fartøy og som det skal betales varevederlag for, kan ligge fritt på våre kaier i inntil 48 timer før lasting og inntil 48 timer etter lasting.

6.2 SSB-koder varebeskrivelse

- V1= Malm og andre produkter fra bryting og utvinning, torv, uran og thorium (F. eks. Sand, grus, singel, stein)
- V2= Koks og raffinerte oljeprodukter (F. eks. Petroleumsprodukter og petroleumsrelaterte produkter inkl. asfalt og kondensater)
- V3= Kull og lignitt, råolje og naturgass
- Metaller, metallvarer, unntatt maskiner og utstyr (Stålprodukter inkl. metallretur og skrap)
- V4= Kjemikalier, kjemiske produkter og kunstige og syntetiske fibrer, gummi- og plastprodukter, kjernebrensel (F. eks. Sement, kalk, salt og gjødsel)
- V5 =Jordbruks- jakt- eller skogbruksprodukter, fisk og andre fiskeprodukter
- Nærings- og nytelsesmidler
- Tekstiler og tekstilprodukter, lær og lærprodukter
- Tre og produkter av tre og kork (unntatt møbler)
- Andre ikke-metallholdige mineralprodukt
- Maskiner og utstyr i.e.n., kontor- og datamaskiner, TV, radio, samband
- Transportutstyr
- Møbler, andre produserte varer i.e.n.
- Post, pakker
- Utstyr og material som brukes ved godst
- Varer som flyttes ved flytting av husho
- Samlastet gods
- V6= Diverse produkter (inkl. stykkgoods) og andre varer

Se forøvrig SSB for enhver tid oppdatert liste:

<http://stabas.ssb.no/ItemsFrames.asp?ID=5626601&Language=nb>

7. Bruk av sjøområder innen havnedistriktet

Dette omfatter sjøområdet innen havnedistriktet som SRHD disponerer. Det forutsettes at all bruk av ankringsplasser i sjøområdet avtales med havnevakten i SRHD.

8. Diverse operasjoner

For operasjoner/ arbeid som legger beslag på sjøarealer innen det sjøområdet som SRHD disponerer settes prisen etter nærmere avtale.

9. Priser for bruk av kjøreramper

Det er installert kjøreramper ved utenriksterminalen i Risavika, Mekjarvik og Bekhuskaien.

Satser for kjøreramper:

Personbiler og andre kjøretøyer (eks sykler og mopeder) kr 15,-

Busser, lastebiler, trailere kr 50,-

10. Priser for utlån av personell, leie av utstyr og kjøp av div tjenester

10.1 Tabell/Matrise

Kategori	Pris	Kommentar
Utlån av fagarbeider	Ordinær arbeidstid kr 800,- /t 50 % overtid kr 1200,-/t 100% overtid kr 1600,-/t	Minstepris 1 time ordinær arbeidstid Minstepris 2 t v/overtid
Leie av 50 tonns havnekran inkl sertifisert fører Innen normal arbeidstid	Kr 3500,- /t Min 2 timer	Skinnegående kran i Mekjarvik.
Leie av truck inkl fører	Kr 1300,-/t	Truck leies kun ut med fører
Levering av vann til fartøy Innen normal arbeidstid	Kr 17,00 pr tonn/m3	Leverert vann registreres med vannmåler.
Vannlevering: Til og frakobling	Kr 250,- pr gang	Mandag – fredag 0700-1500
Vannlevering: Til og frakobling	Kr 1500,- pr gang	Mandag – fredag 1500- 0700 samt lørdag og søndag
Strømpris 220/380 Volt	Kr 2,00 /kwh + mva	Uttak av strøm fra el-skap til fartøy
Strøm:til og fra kobling	Kr 250,- pr gang	Mandag – fredag 0700-1500
Strøm:til og fra kobling	Kr 1500,- pr gang	Mandag – fredag 1500- 0700 samt lørdag og søndag
Strømpris ved andre tilkoblinger og ved tilkobling uten måler	Kr 2,75 /kwh +mva	
Strøm for fritidsbåter	Kr 100,- /døgn	I gjestehavna Børevigå og Vågen
Leie av arbeidsbåt "Svanen" inkl fører	Kr 1800,- pr time	Leietiden beregnes fra klargjøring til den er tilbake på fortøyningsplass.
Leie av sertifisert gangvei	Kr 3000,-/døgn	Regnes pr påbegynt døgn. Ved behov for kranbil for montering/demontering betales dette for i tillegg
Leie av pullert for pullerttest	Kr 10 000,-/døgn	Regnes pr påbegynt døgn
Parkering av kjøretøy på kaier og kaiområder utenom avgiftsbelagte parkeringsområder	Varebil / lastebil kr 250,-/døgn Personbil kr 100,- /døgn	Regnes pr påbegynt døgn
Lasting/lossing/omlastning på kaiområdet uten å passere kaikanten.	Kr 15,-/tonn	Gjelder også tomme containere.
Lagring av varer på kai	Kr 3,20 pr m2 pr dag.	For langtidslagring, pris etter avtale.
Kranbil Semi kran	Kr 1000,- pr time Kr 1125,- pr time minstepris 2 timer pr. oppdrag	Kran inntil 50 tonn meter. Innen normal arbeidstid.
Kl. 16.00 – 21.00 Kl. 21.00 – 07.00	50 % overtid Kr 200,- pr time 100 % overtid Kr 400,- pr time minstepris 2 timer pr. oppdrag	Ved bestilling mindre enn 24 timer før oppdrag – min. 3 timer.
Fredag kl.16.00 – mandag kl. 07.00	100 % overtid Kr 400,- pr time minimum 3 timer pr. oppdrag	
Ved behov for større kran:	49 TM - 80 TM kr 1350,- pr. time 81 TM - 155 TM kr 1800,- pr. time	Samme minstepriser og overtidstillegg som nevnt ovenfor gjelder. Ved bestilling mindre enn 24 timer før oppdrag – min. 3 timer.

11. Avfallshåndtering

Stavangerregionen Havnedrift AS har etablert mottaksordninger for avfall og lasterester fra skip i henhold til *Forskrift om begrensning av forurensning* (FOR 2004-06-01 nr. 931) – kapittel 20.

Avfall skal håndteres på en forsvarlig måte slik at det ytre miljø sikres.

Basert på oversikt fra fartøy skal det sørges for forsvarlig mottak av de forskjellige typer avfall.

SRHD kan etter avtale påta seg avfallshåndtering av alle typer skipsavfall. Dette inkluderer avfallsfraksjoner som oljeavfall, lasterester og kloakk. Betaling for denne type avfall beregnes i hvert enkelt tilfelle på grunnlag av type og mengde som leveres, samt leveringstidspunkt. Betaling innkreves av avfallsfirmaet.

Fartøy innenfor EU/EØS området som anløper SRHD må betale et fast beløp pålydende NOK 250,- per anløp. Dette inkluderer maksimum leveranse på 0,5 m³/døgn kildesortert avfall levert i utplasserte miljøstasjoner merket med SRH logo.

Alt levert tilleggsmengder blir fakturert etter regning.

Priser for 2017 er som følger:

- Transportpris pr. 8/10 kbm. container kr. 670,-
- Transportpris pr. 22/30 kbm. container kr. 1320,-
- Pris pr. tonn restavfall kr. 1460,-
- Pris pr. tonn trevirke kr. 780,-

Ved ekstraordinært oppmøte vil der bli fakturert ekstra pr time.

- Mandag t.o.m. fredag:
 - 16.00 - 21.00 kr. 825,- pr. time
 - 21.00 - 06.00 kr. 935,- pr. time
- Lørdag, søndag og helligdager: kr. 935,- pr time

Egne ordninger er etablert for lokal fergetrafikk, hurtigbåter og cruiseskip.

12. Fortøyning

Fortøyning skal foretas på en maritim og sikkerhetsmessig forsvarlig måte og med personell med nødvendig kompetanse.

Alle som selger / utfører fortøyningstjenester skal være godkjent av SRHD.

Fortøyning kan også leveres av SRHD til meget konkurransedyktige priser.

For cruise skip har vi faste enhetspriser på fortøyning basert på skipets lengde.

For å få våre enhetspriser på fortøyning av cruise skip krever vi at bestilling og fakturering går til / fra SRHD.

12.1 Priser fortøyning

Dagtid 07.00 - 19.00	Fortøyning		Løskast		
	Antall Linesmen	pris	Antall Linesmen	pris	total pris
Mindre enn 100 meter	2	kr 3 000	2	kr 3 000	kr 6 000
100 - 200 meter	2	kr 3 000	2	kr 3 000	kr 6 000

Natt 19.00 - 07.00	Fortøyning		Løskast		
Skipets lengde	Antall Linesmen	pris	Antall Linesmen	pris	total pris
Mindre enn 100 meter	2	kr 3 500	2	kr 3 500	kr 7 000
100 - 200 meter	2	kr 3 500	2	kr 3 500	kr 7 000

12.2 Fortøyning cruiseskip

Skipets lengde	Antall linesmen fortøyning	Antall linesmen løskast	totalpris
Mindre enn 100 meter	2	2	5400
100 – 200 meter	4	2	7000
200 – 300 meter	4	2	7000
Over 300 meter	4	4	9000

12.3 Leie fendere

Bruk av Yokohama fendere som anbefalt:

Kr 1500,- pr fender pr dag.

Taubåt for flytting/bytte av fendere: Kr 2800,- pr time, minimum 1 time.

For alle cruise skip er kostnader knyttet til lektere og fendere inkludert i kai vederlaget.

12.4 Andre tjenester i verdikjeden skip-havn

Det kan være behov for flere typer tjenester i verdikjeden skip-havn. SRHD kan etter avtale påta seg slike tjenester ut fra de behov kunden måtte ha. Forespørsler sendes vårt Maritimt Servicecenter ved havnevakt.

13. ISPS

13.1 ISPS avgift

Stavangerregionen Havn IKS har utnevnt PSO (Port Security Officer) som skal påse at alle terminaloperatører gjennomfører de sikkerhetstiltak som er påkrevd i hht lover og forskrifter. I samsvar med dette har SRHD iverksatt tiltak og kostnaden for sikkerhetstiltakene belastes de enkelte brukere av terminalene.

For benyttelse av de ISPS sertifiserte kaiområdene betaler fartøyene en avgift som fastsettes til 30% av det kaivederlag fartøyet betaler.

13.2 ISPS avgift for cruise skip

For cruise skip så brukes en avgift pr " pax"

Avgiften dekker vakthold / adgangskontroll

Kostnad for ISPS infrastruktur. Flytting / etablering av ISPS gjerder er også inkludert.

ISPS avgiften for cruise skip er for sesongen 2017 satt til kr 12,- pr pax.

13.3 Kjøretøy

Hvert kjøretøy som benyttes på ISPS sertifiserte kaiområder skal utstyres med kjøretøllatelse som koster kr 400,- pr år og gir rett til ubegrenset antall inn/ut passeringer.

For transportører som ikke har inngått avtale om årlig kjøretøllatelse, koster hver innpassering på ISPS området kr 150,-.

13.4 Id kort for personell

Adgangskort for personell som har behov for adgang til ISPS sertifiserte kaiområder koster kr 400,-. I tillegg kommer årsavgift på kr 250,- pr kort. Dette gjelder vanlige adgangskort.

13.5 Tilknytningsavgift / support kortlesere

For kunder som ønsker å knytte seg til SRHD sin sentral for adgangskontroll så vil kunden bli avkrevd en leie pr kortleser.

For inntil 10 kortlesere betales kr 100,- pr kortleser / måned.

For kunder med mer enn 10 kortlesere betales kr 80,- pr kortleser / måned.

14. Tiltak i sjø

14.1 Søknadsplikt for tiltak i sjø

I henhold til Havne- og farvannsloven § 27 1. ledd kreves det tillatelse til bygging, graving og utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet.

Stavangerregionen Havn IKS forvalter ansvaret for sjøarealet som er tillagt Stavanger, Randaberg, Rennesøy og Sola kommune.

14.2 Tiltak som krever tillatelse

Følgende tiltak krever tillatelse: Tiltak som bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde.

Som tiltak regnes blant annet fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, utdyping, dumping, akvakulturanlegg, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør.

14.3 Søknaden

I tillegg til søknad om tillatelse til Stavangerregionen Havn IKS i henhold til Havne- og farvannsloven § 27 må det sendes søknad til den respektive kommune, og eventuelt Kystverket, Fylkesmann og MUST for behandling.

Tiltak i sjø kan ikke iverksettes før søknaden har vært behandlet av den enkelte kommune.

14.4 Satser

Kategori	Beskrivelse av tiltak	Pris
1	Fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, moloer, utfylling, utdyping, opplag av fartøy, ledning, kabler og rør, lyskilder	3 000,-
2	Utbygginger av større omfang	10 000,-
3	Tiltak som i tillegg til saksbehandling krever befaring, vil bli fakturert etter medgått tid, i tillegg til punkt 1 eller 2 ovenfor. Minste tid beregnes til 2 timer.	Minstesats: 2 timer Timesats: 850,- / time
4	For oppfølging av tiltak som utføres / eller er utført i strid med tillatelse skal det betales gebyr etter medgått tid.	Minstesats: 4 timer Timesats: 850,- / time

Stavangerregionen Havn IKS

Tall i TNOK	Budsjett 2016	Prognose 2016	Økonomiplan 2017-2020			
			Budsjett 2017	2018	2019	2020
Driftsinntekter						
Anløpsavgift	12 752	12 152	2 864	4 183	5 153	6 689
Kaivederlag	9 703	7 603	9 872	10 069	10 271	10 476
Varevederlag	969	969	843	860	877	895
Tjenestevederlag	1 234	1 049	1 119	1 142	1 170	1 193
Leieinntekter	20 984	21 062	21 211	22 676	23 231	23 859
Andre inntekter		1 171				
Sum inntekter	45 642	44 006	35 909	38 930	40 701	43 112
Driftskostnader						
Kostnader for videresalg						
Lønn, arb.g.avg., pensjonskn	6 082	5 899	6 272	6 425	6 582	6 784
Andre personalkostnader	105	114	105	108	111	114
Avskrivinger	9 550	8 593	9 912	12 948	13 908	15 647
Kostnader arealer og bygg	14 265	15 273	15 212	15 659	16 118	16 592
IT, inventar, driftsm.	77	55	25	11	11	17
Vedlikehold, forvaltning, sikke	1 840	1 910	1 610	1 410	1 424	1 438
Diverse driftskostnader						
Fremmede tjenester	2 090	2 112	2 282	1 711	1 742	1 773
Andre kontorkostnader	145	108	232	129	137	172
Kostnader egne transportmidl	45	30	33	34	35	36
Reisekostnader	237	237	134	137	139	142
Markedsarbeid, konferanser	1 215	715	1 395	3 898	1 421	984
Kontingenter	215	215	220	227	233	240
Forsikringer	355	336	342	349	356	363
Andre kostnader						
Andre styrekostnader	150	160	276	156	230	160
Sum driftskostnader	36 371	35 756	38 050	43 200	42 447	44 462
Driftsresultat	9 271	8 250	-2 140	-4 270	-1 746	-1 350
Finansinntekter	1 490	7 239	7 680	7 599	7 519	7 439
Finanskostnader	1 413	1 857	1 807	1 595	1 384	1 172
Netto finansposter	77	5 381	5 873	6 004	6 135	6 267
Resultat før skatt	9 349	13 632	3 733	1 734	4 389	4 917

Stavangerregionen Havnedrift AS

Tall i TNOK	Budsjett 2016	Prognose 2016	Økonomiplan 2017-2020			
			Budsjett 2017	2018	2019	2020
Driftsinntekter						
Anløpsavgift						
Kaivederlag	30 466	26 500	28 822	30 310	31 150	32 282
Varevederlag	8 267	7 440	7 858	8 015	8 175	8 339
Tjenestevederlag	17 745	17 745	17 261	17 606	18 008	18 369
Leieinntekter	51 095	51 095	53 637	57 576	58 740	59 929
Andre inntekter	42	329	44	45	46	47
Sum inntekter	107 616	103 110	107 622	113 552	116 120	118 965
Driftskostnader						
Kostnader for videresalg	7 966	7 966	7 434	7 583	7 735	7 889
Lønn, arb.g.avg., pensjonskn	17 751	16 563	17 844	18 205	18 073	18 550
Andre personalkostnader	842	842	846	863	880	898
Avskrivinger	3 862	4 023	3 063	2 371	2 220	1 973
Kostnader arealer og bygg	50 917	49 009	51 631	53 483	54 745	56 097
IT, inventar, driftsm.	1 620	1 499	1 400	1 428	1 457	1 486
Vedlikehold, forvaltning, sikke	10 164	7 600	9 206	9 390	9 578	9 769
Diverse driftskostnader	3 194	3 099	2 939	2 997	3 063	3 124
Fremmede tjenester	963	850	868	885	903	921
Andre kontorkostnader	828	735	635	648	661	674
Kostnader egne transportmidl	305	400	305	311	317	324
Reisekostnader	287	287	332	339	345	352
Markedsarbeid, konferanser	525	525	525	535	546	557
Kontingenter	313	313	322	328	335	342
Forsikringer	150	150	100	155	158	161
Andre kostnader	50	50	50	51	52	53
Andre styrekostnader						
Sum driftskostnader	99 736	93 911	97 500	99 572	101 067	103 169
Driftsresultat	7 879	9 198	10 122	13 980	15 052	15 796
Finansinntekter	300	280	281	284	286	288
Finanskostnader	250	340	322	307	292	277
Netto finansposter	50	-60	-41	-24	-6	11
Resultat før skatt	7 929	9 138	10 081	13 956	15 046	15 807

SRH Eiendom Holding AS						
Stavangerregionen Havn Eiendom AS						
Tall i TNOK	Budsjett 2016	Prognose 2016	Økonomiplan 2017-2020			
			Budsjett 2017	2018	2019	2020
Driftsinntekter						
Anløpsavgift						
Kaivederlag						
Varevederlag						
Tjenestevederlag						
Leieinntekter	8 800	8 800	8 836	9 101	9 374	9 655
Andre inntekter						
Sum inntekter	8 800	8 800	8 836	9 101	9 374	9 655
Driftskostnader						
Kostnader for videresalg						
Lønn, arb.g.avg., pensjonskn						
Andre personalkostnader						
Avskrivinger	1 786	1 786	1 759	1 759	1 759	1 759
Kostnader arealer og bygg						
IT, inventar, driftsm.						
Vedlikehold, forvaltning, sikkerhet						
Diverse driftskostnader						
Fremmede tjenester	31	31	35	36	36	37
Andre kontorkostnader						
Kostnader egne transportmidler						
Reisekostnader						
Markedsarbeid, konferanser						
Kontingenter						
Forsikringer	150	150	150	150	150	150
Andre kostnader						
Andre styrekostnader						
Sum driftskostnader	1 967	1 967	1 944	1 945	1 946	1 946
Driftsresultat	6 833	6 833	6 891	7 156	7 428	7 709
Finansinntekter	181	181	197	202	203	207
Finanskostnader	1 409	1 409	1 273	1 205	1 137	1 070
Netto finansposter	-1 228	-1 228	-1 076	-1 003	-934	-863
Resultat før skatt	5 605	5 605	5 816	6 152	6 494	6 845

SRH Eiendom Holding AS				
Utenriksterminalen AS				
Økonomiplan 2017-2020				
Tall i TNOK	Budsjett			
	2017	2018	2019	2020
Driftsinntekter				
Anløpsavgift				
Kaivederlag				
Varevederlag				
Tjenestevederlag				
Leieinntekter	14 534	14 970	15 419	15 882
Andre inntekter				
Sum inntekter	14 534	14 970	15 419	15 882
Driftskostnader				
Kostnader for videresalg				
Lønn, arb.g.avg., pensjonskn				
Andre personalkostnader				
Avskrivninger				
Kostnader arealer og bygg				
IT, inventar, driftsm.				
Vedlikehold, forvaltning, sikkerhet				
Diverse driftskostnader				
Fremmede tjenester	15	15	16	16
Andre kontorkostnader				
Kostnader egne transportmidler				
Reisekostnader				
Markedsarbeid, konferanser				
Kontingenter				
Forsikringer				
Andre kostnader				
Andre styrekostnader				
Sum driftskostnader	15	15	16	16
Driftsresultat	14 519	14 955	15 404	15 866
Finansinntekter	21	65	113	166
Finanskostnader	6 787	6 787	6 787	6 787
Netto finansposter	-6 765	-6 722	-6 674	-6 621
Resultat før skatt	7 754	8 233	8 730	9 245

Stavangerregionen Havn KONSERN før konsolidering

Tall i TNOK	Budsjett 2016	Prognose 2016	Økonomiplan 2017-2020			
			Budsjett 2017	2018	2019	2020
Driftsinntekter						
Anløpsavgift	12 752	12 152	2 864	4 183	5 153	6 689
Kaivederlag	40 169	34 103	38 693	40 379	41 420	42 758
Varevederlag	9 236	8 409	8 701	8 875	9 053	9 234
Tjenestevederlag	18 979	18 794	18 380	18 748	19 178	19 562
Leieinntekter	80 879	80 957	98 218	104 322	106 764	109 324
Andre inntekter	42	1 500	44	45	46	47
Sum inntekter	162 058	155 916	166 901	176 553	181 614	187 613
Driftskostnader						
Kostnader for videresalg	7 966	7 966	7 434	7 583	7 735	7 889
Lønn, arb.g.avg., pensjonskn	23 833	22 462	24 116	24 629	24 655	25 333
Andre personalkostnader	947	956	951	971	991	1 012
Avskrivinger	15 198	14 402	14 734	17 078	17 887	19 379
Kostnader arealer og bygg	65 182	64 282	66 844	69 142	70 863	72 689
IT, inventar, driftsm.	1 697	1 554	1 425	1 439	1 468	1 502
Vedlikehold, forvaltning, sikke	12 004	9 510	10 816	10 800	11 002	11 207
Diverse driftskostnader	3 194	3 099	2 939	2 997	3 063	3 124
Fremmede tjenester	3 084	2 993	3 200	2 647	2 696	2 747
Andre kontorkostnader	973	843	867	777	797	846
Kostnader egne transportmidl	350	430	338	345	352	360
Reisekostnader	524	524	466	475	485	494
Markedsarbeid, konferanser	1 740	1 240	1 920	4 433	1 967	1 541
Kontingenter	528	528	542	555	568	582
Forsikringer	655	636	593	654	664	675
Andre kostnader	50	50	50	51	52	53
Andre styrekostnader	150	160	276	156	230	160
Sum driftskostnader	138 075	131 635	137 509	144 732	145 476	149 593
Driftsresultat	23 983	24 281	29 393	31 821	36 138	38 020
Finansinntekter	1 971	7 700	8 180	8 149	8 120	8 100
Finanskostnader	3 071	3 606	10 189	9 894	9 599	9 306
Netto finansposter	-1 100	4 094	-2 009	-1 745	-1 479	-1 206
Resultat før skatt	22 883	28 375	27 384	30 076	34 658	36 814

Sak 82/16

Havnesamarbeid RogAlliansen

Rapporteringfase 2



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 82/16
MØTEDATO: 14.12.16

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/113

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 06.12.16

Havnesamarbeid RogAlliansen - rapportering fase 2

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	21/14	27.05.2014	Orientering
Styret for SRH IKS	36/15	01.09.2015	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	82/16	14.12.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret tar sluttrapport for fase 2 til orientering og støtter det videre samarbeidsforslaget som fremkommer i rapporten.»



Bakgrunn

Med bakgrunn i Stavangerregionen havnedistrikts behov for å øke volum og regularitet på konvensjonelt gods og nasjonale føringer om å flytte mer gods fra vei til sjø, tok SRH IKS, i samarbeid med Risavika Havn AS, initiativ til å utrede et havnesamarbeid i Rogaland.

RogAlliansen har vært et samarbeid mellom følgende seks havner i Rogaland; Karmsund Havnevesen IKS, Haugaland Næringspark AS (Gismarvik), Stavangerregionen Havn IKS, Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF, Egersund Næring og Havn KF.

I sak 21/14 ble det lagt frem en beskrivelse av et mulig havnesamarbeid med navnet RogAlliansen. Det ble gitt positiv tilslutning til å gå videre med utredningsarbeid.

I sak 36/15 fikk styret forelagt rapport for fase 1 og vedtok følgende i saken:

«Styret støtter det videre utredningsarbeidet av RogAlliansen Fase 2 med budsjetttramme på kr 125 000 for SRH IKS etter fradrag for tilskudd»

Prosess

Utredning av et havnesamarbeid legger til grunn at oppdraget som skal løses er å flytte gods fra vei til sjø, og hele prosjektet er delt i tre faser

o Fase 1: Forprosjekt

Kartlegging av rammeverket for et samarbeid; **områder** en kan samarbeide om og **hvorfor** en skal samarbeide.

o Fase 2: Hovedprosjekt

Utarbeide og konkretisere samarbeidsområder/beskrive innhold og organisering/beslutningsgrunnlag for implementering, mao **Hvordan** en eventuelt skal samarbeide.

Ivar Heskestad i Viendo har vært prosjektleder i fase 2. Rapporten «**RogAlliansen – fase 2**» samt økonomisk sluttrapport, er vedlagt saken som hhv. bilag 1 og bilag 2.

o Fase 3: Implementering

Tilrettelegging og iverksettelse av samarbeidet.

Samferdselsdepartementet / Kystverket oppfylte løftet om en tilskuddsordning for havnesamarbeid i statsbudsjettet for 2015 og i Nasjonal Havnestrategi av 21.01.2015.

RogAlliansen ble bevilget inntil kr 750 000 til fase 2 av utredningsarbeidet, som tilsvarer 50% av busjetterte prosjektkostnader på kr 1,5 mill.

Rapporten for fase 2 legges frem til orientering samtidig som styret blir bedt om å støtte samarbeidsforslaget som ligger i konklusjonen på arbeidet i fase 2. Havnedirektøren er positiv til et videre samarbeid. Det første initiativet som allerede er tatt fra styringsgruppen, er å få etablert et møte med Rogalandsbenken på Stortinget for å diskutere utfordringen med hovedmålsetningen med å flytte gods fra vei til sjø. Dette blir tatt opp på det faste fellesmøte til Rogalandsbenken onsdag 7. desember.

Rapporten viser følgende målsetning for videre samarbeid:

Hovedmålsetting med videre samarbeid – felles interesser

Partene har som hovedmålsetting å etablere rammer og en felles plattform for havner i Rogaland inklusiv næringssselskapet Haugaland Næringspark hvis hensikt er å påvirke og stimulere til økt sjøveisgodsfremføring til og fra Norge, med Rogaland som innfallsport.

Formålet med samarbeidsplattformen RogAlliansen

Hovedformålet med samarbeidsplattformen RogAlliansen er følgende:

- RogAlliansen skal på overordnet og strategisk nivå arbeide for varig overføring av vestlandsgods fra land til sjø.
- RogAlliansen skal etablere en felles strategisk marked- og innsalgsarbeid mot næringsaktører som kan påvirke varestrømmer gjennom strukturelle endringer.
- Felles strategisk arbeid mot offentlige beslutningstakere, politisk og administrativt, som kan påvirke rammebetingelser for sjøtransport.
- Etablere samarbeid og samkjøring av utpekte operative forvaltningsoppgaver for å styrke og effektivisere utførelsen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Rapporten «RogAlliansen – fase 2»

Bilag 2: Økonomisk sluttrapport «RogAlliansen – fase 2»



Revision Status

Rev	Date	Issue	Originator	Checked by	Approved by	Remarks
1.0	2016-07-13	1	IH	TR	TR	

Status

	Draft		Unrestricted
	Approval	X	Confidential
X	Final		Strictly Confidential

RogAlliansen

	Client: Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS
	Client Ref.: Tore Gautesen
	Document Title: RogAlliansen Fase 2
Viendo Document No.: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

Innholdsfortegnelse

1.Sammendrag.....	4
2.Bakgrunn og innledning.....	5
3.Forutsetninger for prosjektleveranse - samarbeidsplattform.....	5
4.Varestrømmer og volum – regionen, nasjonalt og internasjonalt.....	6
5.Marked - kundekategorier av havnen og formål.....	9
6.Havner – verdiskaping og forretningsmodell.....	10
6.1HAVNENS FUNKSJONER.....	11
6.2HAVNENS VERDISKAPING.....	11
7.Markedssamarbeid.....	12
7.1HOVEDOPPGAVER FOR ROGALLIANSEN INNEN MARKED VIL VÆRE:.....	12
7.2TRANSPORTKORRIDORER.....	13
7.3STRATEGISKE VAREEIERE.....	13
7.4VURDERING AV KUNDESEGMENTER OG KUNDEMATRISE.....	13
7.5DRIFTSSAMARBEID – FORVALTNING, TEKNOLOGI OG STØTTEFUNKSJONER.....	14
8.Videreføring av RogAlliansen.....	15
9.Kritiske suksessfaktorer for en vellykket samarbeidsplattform.....	15

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

Tabeller

Tabell 1: Markedskategorier.....	14
----------------------------------	----

Figurliste

Figur 1: Varevolumer innen Norge med lastebil i langtransport. Blå import, rød eksport. Kilde: SSBs lastebilundersøkelse og utenrikshandelsstatistikk.....	7
Figur 2: Varevolumer til og fra Norge med lastebil i langtransport. Blå import, rød eksport. Kilde: SSBs lastebilundersøkelser og utenrikshandelsstatistikk.....	7
Figur 3: Fordeling av import og eksport for Norge med lastebil unntatt Sverige. Rød er import og blå er eksport. Kilde: SSBs utenrikshandelsstatistikk 2014.....	7
Figur 4: Befolkningsvekst i Rogaland; kilde SSB.....	8
Figur 5: Transportutvikling i Rogaland i perioden 2001 til 2013 med fremskriving; kilde SSB.....	8
Figur 6: Forretningsmodell for havn - felles grensesnitt.....	11

Vedlegg

Vedlegg A: Intensjonsavtale for samarbeidsplattform RogAlliansen.....	A-1
---	-----

Disclaimer

This report (including any enclosures and attachments) has been prepared for the exclusive use and benefit of the addressee(s) and solely for the purpose for which it is provided. Save to the extent provided for in the Viendo's Terms and Conditions or such other contract between the Viendo (or its affiliate) and the Client (or its affiliate) governing the issuance of this report, the Company assumes no liability to the addressee(s) for any claims, loss or damage whatsoever suffered by the addressee(s) as a result of any act, omission or default on the part of the Company or any of its servants, whether due to negligence or otherwise. No part of this report shall be reproduced, distributed or communicated to any third party without the prior written consent of the Company. The Company does not assume any liability or owe any duty of care if this report is used for a purpose other than that for which it is intended or where it is disclosed to or used by a third party.

Denne rapporten (inkludert alle vedlegg og underbyggende dokumentasjon) er utarbeidet for Mottakers eksklusive anvendelse og nytte, og bare for den hensikt den er utarbeidet. Med unntak av de bestemmelser som er nedfelt i avtaler og kontrakter mellom Viendo (med samarbeidspartnere) og mottaker (med mor-, datter- og søsterselskaper), under hvilke denne rapporten er utarbeidet, påtar ikke Viendo seg ansvar overfor Mottaker for noen krav, tap eller skader forårsaket av handlinger, utelatelser eller feil fra Viendos side. Ingen deler av denne rapporten kan deles med utenforstående uten Viendos skriftlige tillatelse. Viendo påtar seg ikke noe ansvar eller plikter for oppfølging om rapporten anvendes til andre formål enn det som var intensjonen ved avtaleinngåelse eller for tilfeller hvor rapporten er delt med utenforstående.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

1. Sammendrag

Formålet med prosjektet og samarbeidet i regi av RogAlliansen er å nå den nasjonale overordnede målsettingen med å vri varestrømmer fra vei til sjø. Oppgaven med å vri varestrømmer fra vei til sjø på nasjonalt nivå er en tidkrevende og omfattende oppgave som har vært i fokus i mange tiår uten at en slik ønsket utvikling har funnet sted. En vesentlig forutsetning for at RogAlliansen skal lykkes med prosjektets målsetting er at medlemmene finner et felles grunnlag som kan tilpasses den enkeltes forretningsmodell og at de har en felles forståelse og aksept for oppgavens utfordringer og konsekvenser. De organisatoriske utfordringene som kan oppstå gjennom at ulike selskaper med ulike oppgaver, eierstrukturer (private og offentlige) med forskjellige forventninger, ambisjoner og tankesett, kan begrense en ønsket utvikling dersom en ikke evner å samkjøre utviklingen med nødvendig utvikling av tillit mellom partene. Det kan med andre ord eksistere en strategisk mulighet for positive synergier og forretningsutvikling mellom partene i RogAlliansen som ikke er gjennomførbar på grunn av organisatorisk og kulturell upassethet.

Oppgaveformuleringen for fase 2 trakk opp flere forretningsmessige perspektiver og aktiviteter som RogAlliansen ønsket å konkretisere henimot en mulig felles strukturering og organisering uten endring av selskapenes eierstruktur. Det ble bestemt i det første styringsmøtet at oppgaveformuleringen for fase 2 kun var veiledende gitt det faktum at det viktigste prosjektmålet i denne fasen var å etablere et organisatorisk grunnlag på tvers av eierstrukturer for etablering og befestning av en felles plattform for utvikling.

Styringsgruppen har således i fase 2 brukt mye tid på å avklare forventninger, ambisjoner og hvilke felles forretningsmessige grensesnitt som finnes i de funksjoner og roller havneselskapene innehar. I denne avklaringen har et felles terminalsamarbeid under en Westport allianse blitt diskutert spesielt inngående med hensyn til operasjon, marked og merkenavn. Konklusjonen er at Westport og driftssamarbeid for terminaler er på et operasjonelt nivå og at RogAlliansens samarbeid i første rekke bør søkes utført på strategisk nivå for markedsutvikling og innenfor forvaltningsrollen.

Terminaldrift er en viktig funksjon i havnens tilrettelegging av oppgaveløsning for vareiere og transportører og det er viktig at terminalene har gode forutsetninger for å etablere gode og produktive systemer. Havnen vil derfor være en viktig partner og bidragsyter til at terminaler har riktig infrastruktur, men terminaldrift er ikke definert som havneselskapets kjerneoppgave.

Felles terminaldrift i og utenfor Westport regi er av den grunn utfaset av RogAlliansens videre arbeid og vil videreutvikles av de enkelte terminalselskaper på kommersielt grunnlag.

Konklusjonen på fase 2 i prosjektet RogAlliansen er at arbeidet bør og skal videreføres da en felles utvikling på tvers av RogAlliansens medlemmer vil kunne skape større muligheter for regionen og den enkelte havn opp mot den overordnede målsettingen. For å operasjonalisere tiltak må RogAlliansen prioritere tilgjengelige ressurser mot prioriterte oppgaver og aktiviteter som er viktigst i denne etableringsfasen; strategisk markedsarbeid og samkjøring av teknologiutvikling. Parallelt vil det være nødvendig for styringsgruppen å understøtte en gradvis modning av tillitsforholdet mellom partene for å oppnå en vedvarende endring.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

2. Bakgrunn og innledning

Oppgaven med å vri varestrømmer fra vei til sjø på nasjonalt nivå er en tidkrevende og omfattende oppgave som har vært i fokus i mange tiår. Til tross for at det finnes en rekke forskningsrapporter og faglige utredninger for hvordan en slik overføring skal kunne gjennomføres har ikke endringer har funnet sted.

RogAlliansen er et samarbeidsprosjekt mellom de største havnene i Rogaland, hvis målsetting er å overføre gods fra vei til sjø. Prosjekt RogAlliansen fase 2 er en videreføring av forprosjektet som ble ferdigstilt den 6. august 2015. RogAlliansen fase 2 har vært gjennomført i perioden november 2015 til og med juni 2016.

For bakgrunnsinformasjon om analyser og innhold i prosjektets fase 1 vises det til prosjektrapport utarbeidet av Civitas. På bakgrunn av forprosjektet, RogAlliansen fase 1, ønsket RogAlliansens medlemmer å gå videre med prosjektet for å konkretisere flere tiltak og muligheter i et organisert samarbeid.

Grunnlaget for RogAlliansen fase 2, som også var søknadsgrunnlaget til Kystverket, var følgende behovs- og oppdragsbeskrivelse:

1. Utarbeide og konkretisere de mulige samarbeidsområdene anbefalt i fase 1
 - a. Marked; vurdere samarbeidspotensialer
 - b. Drift; konkretisere samarbeidsgrunnlag for drift og støttefunksjoner
 - c. Fellesenheter; etablering av felles logistikkenter og terminalselskap
2. Beskrive hvordan samarbeidet kan iverksettes og felles administrative funksjoner kan etableres
3. Foreta markedsvurderinger, beregne effekter av et samarbeid på ulike nivåer
4. Vurdere juridiske utfordringer og muligheter
5. Foreslå ulike organisatoriske løsninger
6. Konkretisere eventuelle videre tiltak og trinn i en utviklingsprosess for å etablere og operasjonalisere en samarbeidsplattform.

Videre påpekte RogAlliansen gjennom forprosjektet at et markedssamarbeid ville være høyest prioritert som første utviklingstrinn.

Det ønskede effektmålet med RogAlliansen er å flytte mer gods fra vei til sjø. Konkretiserte deleffektmål er:

- Styrke den enkelte havn gjennom klyngetenking
- Øke lastevolum i hver enkelt havn
- Styrke regionen som knutepunkt for sjøbaserte varestrømmer
- Påvirke logistikkstrukturen nasjonalt

Prosjektleveransen i RogAlliansen fase 2 er å konkretisere de tiltakene som partene kan iverksette i et fellesskap, som over tid kan bidra til å overføre gods fra vei til sjø.

3. Forutsetninger for prosjektleveranse - samarbeidsplattform

Det er kritisk viktig å etablere forutsetningene for et samarbeid samt det organisatoriske grunnlaget når ulike selskaper er involvert. Dette var ikke spesifisert i oppdragsformuleringen, dog ligger det implisitt, da fravær av disse kan føre til vesentlige uenigheter på senere tidspunkt.

En vesentlig forutsetning for å kunne oppnå operative og kommersielle resultater er at medlemmene faktisk har et ønske og vilje til å samarbeide for å skape resultater. Om ikke dette er tilstede eller kan utvikles på et reelt minimumsgrunnlag, blir det vanskelig å oppnå en varig og dynamisk samarbeidsplattform som kan skape effekter over tid.

I utvikling av en felles plattform mellom mange partnere må en ta hensyn til roller, funksjoner og de eksisterende forretningsmodellene til de respektive medlemmene. Selv om det finnes et strategisk rasjonale og derved et teoretisk grunnlag for et samarbeid, er det ikke nødvendigvis en tilstrekkelig

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

organisatorisk og kulturell overensstemmelse mellom medlemmene til å etablere et fundament for felles utvikling.

De organisatoriske utfordringene kan oppstå gjennom at ulike selskaper med ulike oppgaver, eierstrukturer (private og offentlige) med forskjellige forventninger, ambisjoner, tankesett og at graden av tillit som er nødvendig i denne type samarbeid må utvikles over tid.

Prosjektleveransen gitt i den veiledende oppdragsformuleringen og den dynamiske prosessen i prosjektets fremdrift har vært styrende i forhold til hvilke momenter som skulle vektlegges for å etablere en felles plattform.

Det overordnede målet for prosjektets fase 2, har vært å etablere en plattform for samarbeid som kan realiseres og utvikles over tid for å skape større tyngde og kraft til å påvirke eksisterende transportmønstre over tid. En utfordrende oppgave sett i lys av utviklingen innen transport- og logistikkstrukturer som har vunnet frem de siste 40 år. Det betyr at RogAlliansen har definert at prosjektets viktigste oppgave i denne fasen er å skape handlingsrom for å etablere en samarbeidsplattform som kan utvikles av medlemmene over tid. Av den grunn har prosjektet i større grad enn forutsatt innledningsvis, brukt mer tid til å finne frem til et grunnlag for samarbeid, intensjon, avklare forutsetninger og forventninger til plattform enn konkretisering av innhold i en modell.

4. Varestrømmer og volum – regionen, nasjonalt og internasjonalt

Varestrømmer og valg av transportløsninger styres av faktorer som:

- Kontrakt mellom kjøper og selger – incoterms
- Type last
- Frekvens og volum
- Fremføringstid, fra avsender- til mottakersted
- Kostnader
- Logistikkstruktur inklusiv transportkorridorer med regularitet
- Logistikk-kultur

Kombinasjonen av disse faktorene vil bestemme om en vare blir sendt med tankskip, tørrbulker, eller om lasten fremføres som enhetslaster med tralle, container eller på vei/bane/sjø via Østlandet.

Incoterms eller «international commercial terms» er en rekke internasjonale salgsklausuler brukt i internasjonal handel. Disse regulerer kostnader, ansvar (risiko), transportmiddel og ansvar for eksport- og importformaliteter mellom kjøper og selger av en vare. For varer med utenlandsk opprinnelse hvor selger er ansvarlig for transportgjennomføring, betyr dette at RogAlliansen må påvirke internasjonale selskaper som styrer operasjonell gjennomføring. Hvem som styrer den operasjonell gjennomføringen i denne sammenhengen vil variere, og kan være selger, logistikselskaper og transportører som oversjøiske linjerederier.

Typiske varetyper som sendes med skip er:

- volumvarer til og fra prosessindustrien
- frossen fisk
- prosjektlaster
- volumvarer til næringsvirksomhet.

Større virksomheter med store volumer, som for eksempel førselskaper har ofte egne kaifasiliteter for håndtering av tørrbulk- og våtbulkvarer. For denne typen virksomheter er valg av beliggenhet styrende for operasjonell gjennomføring av logistikken.

Et eksempel er Pelagia, en stor aktør i marin næring, med mange fabrikker og anlegg i hele Norge. Deres valg av fremtidig struktur og operasjonelle gjennomføring vil kunne påvirke aktiviteten i Egersund og i Karlsund.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0
	Client ref: Tore Gautesen

Tall fra SSB viser at veksten av varestrømmer historisk har foregått på vei. En har gjennom de siste 30 årene erfart en sentralisering av logistikkinfrastrukturen på Østlandet og langs vestkysten av Sverige, noe som har medført at de mest trafikkerte transportkorridorene går via Østlandet. Dette illustreres i figur 1, 2 og 3 med henholdsvis nasjonale og internasjonale varestrømmer samt norsk eksport og import fra europeiske land.

Transportøkonomisk Institutt har sammen med Shortsea Promotion Senter intervjuet en rekke transportkunder om hvilke forutsetninger de stiller for å overføre kystlasten fra vei til sjø. Undersøkelsen viser at 69 % av transportbrukere begrunner valg av lastebil fremfor sjøtransport med pris og frekvens. Deretter følger rutetilbud som nest viktigste argument (for 16 % av godsvolumet).

Ifølge tilbakemeldingene fra transportbrukere er forutsetninger for at de skal endre godsfrøring fra vei til sjøtransport følgende:

- Prisnivået må reduseres til et nivå 10-30 % lavere enn for konkurrerende lastebiltransport
- Sjøtransporttilbudet må forbedres - frekvenser og regularitet
- Fremføringstiden må reduseres

Det betyr at når lasten først er kommet til Østlandet vil det være vanskeligere å arbeide frem konkurransedyktige løsninger for overføring av last fra vei til sjø med mindre politiske myndigheter innfører avgifter på veitransport som utjevner kostnadsbilde. Andre faktorer som understøtter en fortsatt preferanse for veitransport er:

- Fortsatt konsolidering av logistikkinfrastruktur på Østlandet og i Sverige. Overvinne og endre gamle mønstre kan være vanskelig og tidkrevende.
- Utbedring av veier som medfører en halvering av transporttid i Syd-Norge (gjennom høyere hastigheter, kortere strekninger og mindre forsinkelser)
- Utvikling mot større lastebærere på vei som 25/25 – lavere enhetskostnad



figur 1: Varevolumer innen Norge med lastebil i langtransport. Blå import, rød eksport. Kilde: SSBs lastebilundersøkelse og utenrikshandelsstatistikk.



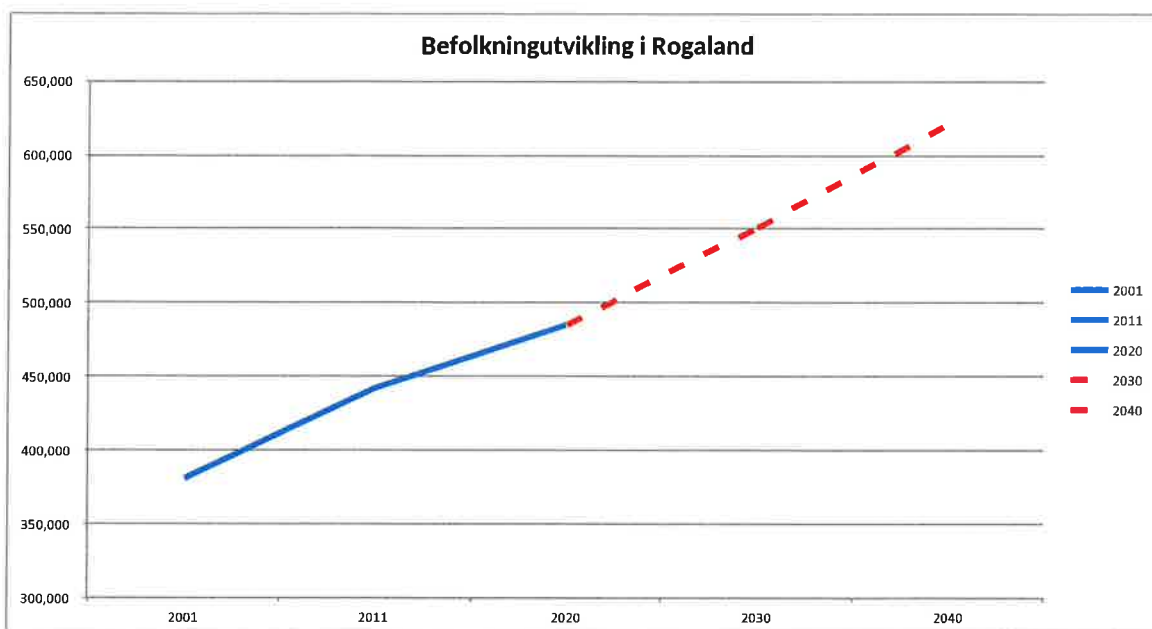
figur 2: Varevolumer til og fra Norge med lastebil i langtransport. Blå import, rød eksport. Kilde: SSBs lastebilundersøkelser og utenrikshandelsstatistikk.



figur 3: Fordeling av import og eksport for Norge med lastebil unntatt Sverige. Rød er import og blå er eksport. Kilde: SSBs utenrikshandelsstatistikk 2014

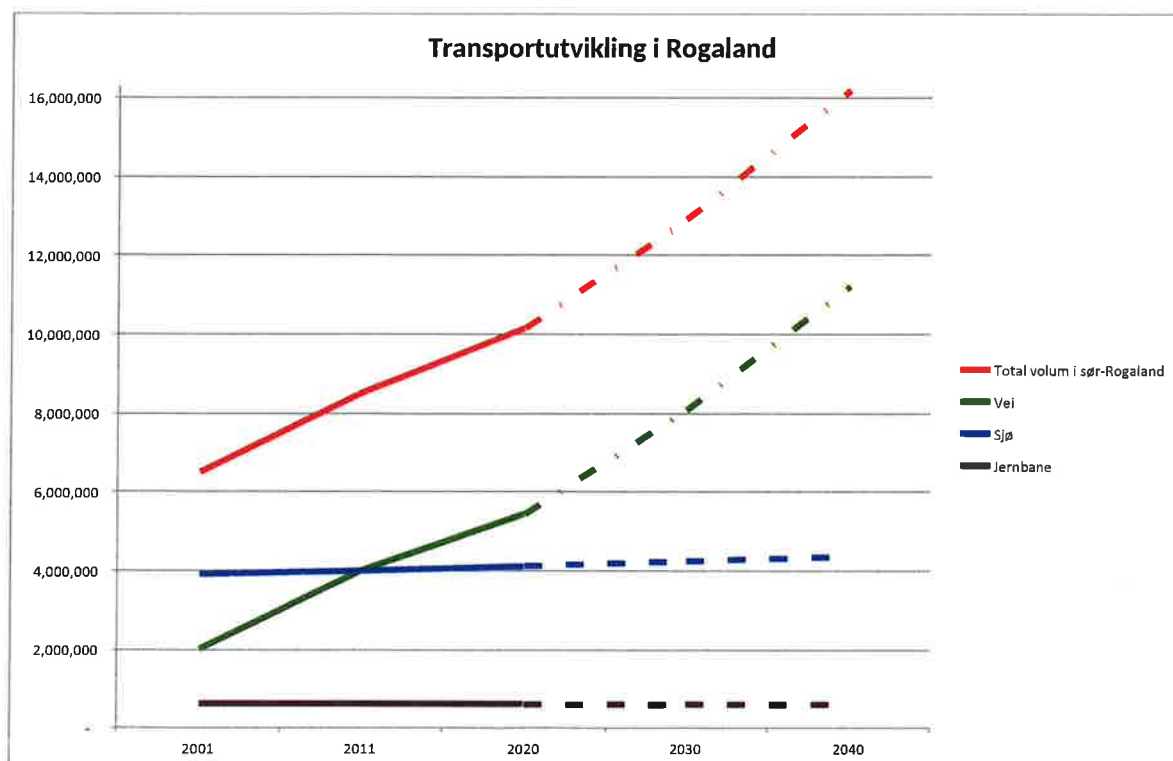
Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

Med hensyn til regional utvikling av varestrømmer som er typiske forbruksvarer er det interessant å se på befolkningsgrunnlaget som vist under i figur 4. Tallene er hentet fra statistisk sentralbyrå og er en sammenstilling av folketelling i 2001 og 2011, samt en fremskrevet befolkningsvekst. SSB oppgir i sine statistiske datagrunnlag, basert på folketelling i 2001 og 2011, en befolkningsvekst på 16 % i Rogaland.



Figur 4: Befolkningsvekst i Rogaland; kilde SSB.

Som angitt i rapporten fra fase 1 er veksten i varestrømmer tradisjonelt det dobbelte av befolkningsveksten. Dette korrelerer med den målte transportveksten som i samme periode var på 32%.



Figur 5: Transportutvikling i Rogaland i perioden 2001 til 2013 med fremskriving; kilde SSB.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

Det er et interessant å merke seg at transportvolumene på jernbane og sjø i regionen har vært nærmest uendret, mens veksten har skjedd på vei. Det er nærliggende å anta at om RogAlliansen skal oppnå målsettingen om å overføre gods fra vei til sjø, må en påvirke og overføre varestrømmer fra Kontinentet gjennom en transportkorridor som går direkte til Vestlandet.

Direkte ruting av varestrømmer til regionen vil kunne gi kostnadsbesparelser, kortere fremføringstider og reduserte miljøpåvirkninger, forutsatt at logistikk-løsningene som etableres kan innarbeides i eller tilpasses produksjonsmønsteret til brukerne. For noen virksomheter vil en ny transportkorridor kunne resultere i behov for ny infrastruktur som for eksempel lager og distribusjonssentraler.

En betydelig volumvekst i en alternativ korridor som innebærer en markedsvekst utover normal vekst som følger av økonomisk utvikling og befolkningsvekst, vil måtte skje på bekostning av dagens mønstre og etablerte strukturer. En slik vekst vil kreve en betydelig og målrettet innsats.

Det betyr at følgende momenter vil være sentrale i det videre utviklingsarbeidet:

- Markedsrettet arbeid, nasjonalt og internasjonalt, for å vri varestrømmer og øke volumer. Rettet mot:
 - Transportører, rederier og logistikk-selskaper
 - Vareeiere
 - Produsenter
- Styrke markedsposisjonen til havnene i Rogaland nasjonalt og internasjonalt
- Tilby areal og etablere infrastruktur som gir vareeiere muligheter til utvikling av sine operasjonelle strukturer
- Videreutvikle ruteregularitet – roro og containerskip
- Videreutvikle operasjonell produktivitet i havnene og forenkle prosessen for brukere

Dette arbeidet krever utvikling og tilrettelegging på et overordnet nivå; gjennom strategisk nærings- og infrastruktur samt på et operasjonelt nivå hvor operative aktiviteter styrker de respektive kundesegmenters produktivitet i tråd med deres operasjonsmodeller.

For å klare å redusere kostnadene i en sjøbasert transportkorridor må alle involverte parter, inklusive havnene og terminalene, kritisk vurdere og strømlinjeforme egne aktiviteter for å tilby konkurransedyktige tjenester.

Umiddelbart synes to forhold å være viktige i så måte:

1. økt gjennomstrømning av gods i den enkelte havn
2. forbedret produktivitet.

Økte volumer viktig for å kunne fordele faste kostnader på et større antall elementer, og derved gi redusert enhetskost. Produktivitetsforbedringer og konsolidering av fellestjenester vil i tillegg kunne redusere både faste felleskostnadene og de variable håndteringskostnadene. Videre vil en felles prosessmodell og teknologi forenkle brukernes tilgang og anvendelse av tilsluttede terminaler, noe som ved siden av kostnadsaspektene vil kunne gi positive effekter på kundenes egne produksjonskostnader.

5. Marked - kundekategorier av havnen og formål

I de eksisterende forretningsmodellene for havnene består markedet av flere kundekategorier som benytter seg av havnenes tjenester. Brukere av havnene kan deles inn i kategorier gitt ulike formål:

- Gods – tilgjengeliggjøring av varer til en region, industri eller som et ledd i en forsyningskjede
- Cruise
- Ferger
- Ventehavn
- Opplag
- Fritidsbåter

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

RogAlliansen definerte ved prosjektstart at prosjektet bare gjelder samarbeid innenfor godsfremføring. Dette er en viktig premiss i forhold til å etablere en fremtidig samarbeidsplattform, og da spesielt med hensyn til de tjenestene som havnene utfører i dag som er fellestjenester for alle kundekategorier.

Innen varefremføring (godstransport) kan en dele opp typiske sjøbaserte fremføringsmetoder som

- Containeriserte varestrømmer på containerskip med LO-LO operasjoner
- Enhetslaster og rullende materiell på Ro-Ro skip
- Palleterte varer og stykkgodsfremføring (sideportsbåter)
- Varestrømmer i bulk; henholdsvis på tørrbulkere og våtbulkere.

I forhold til prosjektets overordnede effektmål er industrier og markeder med varestrømmer på vei et prioritert satsningsområde. Varestrømmer, hvor den naturlige fremføringen allerede skjer med skip; som for eksempel oljeprodukter, vil være et sekundær markeds og kundesegment.

Aktuelle og interessante varestrømmer vil da være:

- Dagligvarer (dava)
- Marine produkter som fisk og sjømat
- Non-food varer
- Byggevarer
- Olje & gass service - konstruksjoner og forsyning
- Industrilaster

Markedsmessig vil RogAlliansen måtte arbeide opp mot flere aktører som vareeiere, rederier og 3. parts logistikkelskaper både nasjonalt og internasjonalt. Markedsarbeidet vil måtte gjøres både på operativt og strategisk nivå etter hvilke aktører RogAlliansen henvender seg til. I tillegg må RogAlliansen også arbeide internasjonalt da en betydelig andel av transportene etter inngåtte incoterms styres av selger, og hvor fremføringsbeslutningene er fattet før lasten kommer til Norge.

Det kan være viktig å ta hensyn til en rekke transport-/logistikkelskaper har egen interesse av å opprettholde eksisterende strukturer. Dette vil innebære at en må arbeide målrettet mot kjøper (kjøper har mye makt), politisk og kanskje også mot slutt kunder.

6. Havner – verdiskapning og forretningsmodell

Forprosjektet trekker opp flere alternativer for samarbeid mellom havnene innenfor hovedkategoriene marked og drift avgrenset til godsfremføring. Videre peker forprosjektet på muligheten for å etablere og utvikle en felles operativ terminaldrift for medlemmene.

Terminalvirksomheten kan defineres som en kundegruppe under segmentet leietaker / godsfremføring og vil kunne være en viktig partner for å tilrettelegge en tilfredsstillende sluse i en transportkorridor. Som påpekt i forprosjektet, eier enkelte av medlemmene terminalselskaper mens andre benytter uavhengige terminalselskaper som tilrettelegger den operative håndteringen av godsfremføringen inn og ut av havnen. Terminaler ivaretar kommersielle tjenester på et operasjonelt nivå overfor vareeiere og transportører i sjørelaterte transportkorridorer. Uavhengig av eierstruktur, er forretningsmodellene for havner og terminalselskaper ulike da de har forskjellige funksjoner og roller i en transportkorridor, dog må nødvendige grensesnitt innarbeides.

Da terminal og havn har ulike oppgaver og forretningsmodeller har prosjektet RogAlliansen fase 2 brukt mye tid på å avklare struktur og innhold med hensyn til hva som legges i begrepene drift og marked og på hvilket nivå. Et sentralt tema har vært om et utvidet Westport samarbeid kan være et konsept som styrker regionens posisjon som logistikknutepunkt og samtidig øke volum gjennom sjøbaserte transportkorridorer. Det er konkludert med at Westport er en terminalvirksomhet som ikke skal føres videre i regi av RogAlliansen. En felles terminaldrift på kommersielt og operativt nivå vil kunne føres videre på et rent kommersielt grunnlag og ikke som et samarbeidsprosjekt styrt av RogAlliansens medlemmer.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

6.1 Havnens funksjoner

Forretningsmessig og på et overordnet nivå kan havnens funksjon deles inn i 3 roller.

Havnemyndighet:

Havne- og farvannsloven gir regler om havner og havnevirksomhet, herunder et forvaltningsansvar av gjeldende regelverk. Dette omfatter blant annet organisering, vedlikehold, ISPS, avgifter, havnekapital, og mottakspått. Dette ansvaret forvaltes av kommunene gjennom kommunale/ interkommunale havner som Stavanger Havn, Karmsund Havn, Sandnes Havn og Eigersund Havn.

Tilrettelegger og drift av infrastruktur:

Havnen har normalt etablert infrastruktur som er knyttet til havnetjenester som kaier, areal og infrastruktur for lagertjenester, utstyr for laste og losseoperasjoner etc. I denne rollen kan en definere inn utleie av infrastruktur som eiendom og bygg. For mange havner kommer en stor del av inntektene fra utleie av eiendom og bygg.

Tjenesteytelse:

Under tjenesteytelse er operative aktiviteter rettet mot brukernes behov. Eksempler på tjenesteytelse kan vare strøm, vann, søppel, spesial avfall, kraner og kaifasiliteter for skip og båter som anløper havnen.

6.2 Havnens verdiskaping

Hvilke verdier havnen kan gi de ulike kundegruppene vil variere etter lokalisering, størrelse og regionens øvrige næringsaktiviteter. Innen RogAlliansen kan havnens funksjon og rolle gi eksempler og pekepinner på overordnet verdiskaping for ulike kundesegmenter

- Tilrettelegging for industriklynge
- Tilbyder av areal og infrastruktur til sjørelatert næringsvirksomhet
- Regional næringsutvikling
- Tilgjengeliggjøring av sjøbaserte transportkorridorer til en region



Figur 6: Forretningsmodell for havn - felles grensesnitt

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

For havnen vil da nøkkelaktivitetene mot kommersielle kundesegmenter være marked og kontraktstyring, drift av infrastruktur, i tillegg til å utvikle areal, infrastruktur og næringsaktiviteter som er styrker bedriftene som er lokalisert og benytter seg av havnens tjenester. Som del av en større verdikjedesystem mellom vareeier, produsent og rederi er "havn" mer enn en kai med bakland. Tilretteleggerfunksjonen er viktig og avgjørende for at havnen skal kunne skape "merverdi" i verdikjeden. Havnene og rederienes engasjement, og evne til samarbeid, er avgjørende for at de rette tiltak settes i gang i tide, og at det utvikles gode samarbeidsrelasjoner mellom alle involverte deler i kjeden.

I forhold til myndigheter er myndighetsutøvelse og forvaltning definert som primær oppgave. Samtidig som havnene har et ansvar for å forvalte myndighetsansvaret vil RogAlliansens havner styrke regionens fellesposisjon om en evner å forenkle og samkjøre disse aktivitetene overfor kundene. Denne aktiviteten kan ikke klassifiseres som sensitiv for den enkelte havn innen RogAlliansen og bør kunne danne grunnlag for å opparbeide en felles tilnærming hvor en i fellesskap kan etablere et bedre og enklere systemer for brukerne. Dette kan for eksempel være felles prosjektering av IKT systemer og samkjøring av oppgaver som nevnt i forprosjektet. Likeledes vil et samarbeid være fordelaktig i relasjon til andre myndigheter da en kan krafte samle i dialogen med oppdragsgiver for å belyse problemstillinger og rammebetingelser som motvirker politisk intensjon og ønske.

Samkjøring og etablering av samarbeidsplattform kan rettes mot primær og/eller sekundæraktiviteter for RogAlliansens medlemmer. Formålet vil være å forbedre gjennomføring av aktiviteter samt å utnytte, komplettere og forsterke ressursgrunnlaget som kan gi en sterkere kompetansebase for å oppnå ønsket effekt. Endringer som krever tilpasninger og justeringer av medlemmenes operative modeller, forståelse og aksept av eiere i forhold til utvikling av en nye strukturer, vil kreve en utvikling over tid, men vil vise effekter og kan øke tilliten til at en slik tilnærming er formålstjenlig.

For prosjektet RogAlliansen kan det av den grunn være hensiktsmessig å etablere samarbeid innenfor definerte og avgrensede områder hvor medlemmene vurderer synergiene størst og hvor medlemmene kan samle ressurser i et felles arbeid. Om en iverksetter for mange primær eller sekundær aktiviteter, vil dette redusere gjennomføringsevnen og mulighetene til å finne en god modell.

7. Markedssamarbeid

De viktigste primær oppgavene og ressursgrunnlaget for RogAlliansen effektmål; " flytte gods fra vei til sjø" er marked og kontraktstyring, og areal og infrastruktur. Disse aktivitetene er samtidig tunge og tidkrevende hvor endring og utvikling av logistikkstrukturer kan kreve felles løsninger på tvers i regionen. For å skape tilstrekkelig organisatorisk kapasitet hvis hensikt er å etablere umiddelbar sterkt kompetansetyngde og gjennomslagskraft hos store vareeiere og transportører, er markedssamarbeid et av de prioriterte aktivitetene hvor partene i fellesskap vil stå sterkere nasjonalt og internasjonalt.

7.1 Hovedoppgaver for RogAlliansen innen marked vil være:

- Identifisere og stimulere alternative transportløsninger via sjø, til erstatning for trailere i langtransport som dominerer i dag.
- Arbeide med å snu godsstrømmene slik at også fulle container laster (FCL) skipes direkte fra hovedhavn i Europa til regionen.
- Identifisere og vurdere hva havnene i fellesskap kan tilby av areal, infrastruktur og fasiliteter til industrier og kundesegmenter. Eksempelvis kan det for visse store kunder eller bransjer være nødvendig å samkjøre kapasiteter og ressurser hos flere aktører for å løse kundens behov.
- Etablere konkurransedyktige løsninger for strategiske vareeiere gjennom bruk av regionens havner i dag.
- Gjennomføre et markedsarbeid mot strategiske kunder for å avdekke hvilke behov og krav som stilles for at havn og sjø skal komme i betraktning som foretrukket aktør. (75% av transportene avgjøres før varene kommer til Norge, det er viktig at man arbeider målrettet også på dette.)
 - Kontinentet – Regionen - Vestlandet - Nord-Norge
 - Kontinentet – Østlandet – Vestlandet
- Selge inn regionens felles kapasiteter uavhengig av geografisk lokalisering.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

7.2 *Transportkorridorer*

Utvikling og tilrettelegging av alternative varestrømmer, eventuelt å styrke dagens sjøbaserte transportkorridorer med høyere frekvens og regularitet vil være en sentral oppgave for havnene for å tilfredsstille kundens krav til transportløsninger. Dette arbeidet må i stor grad skje i samarbeid med rederier og sjøbaserte logistikkelskaper som er partnere med samme målsetting som RogAlliansen.

En må i disse vurderingene kategorisere de ulike markedenes andeler i nåtid og fremtid for behov for både import- og eksporttransporter herunder:

- Markedssituasjon
- Import – transportbehov
- Eksport – transportbehov
- Godsstrøm og retninger
- Markedskrav
- Identifisere mulighetsrom

7.3 *Strategiske vareeiere*

Alternative strategiske vareeiere kan være DAVA, Non-Food, større selskaper innen ulike bransjer som er eller kan være interessert i en etablering i regionen. Eventuell etableringer kan skje gjennom at RogAlliansen samarbeider om etablering og foretar investeringer for kunden, og i fellesskap evner å tilrettelegge tilstrekkelig areal, infrastruktur og klyngeaktiviteter som gjør at regionen er interessant.

7.4 *Vurdering av kundesegmenter og kundematrise*

RogAlliansen har satt opp en foreløpig markeds- og kundematrise som markedsgruppen vil prioritere i et videre markedslop.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

Kundekategori	Delkategorier / vareeiere
DAVA	Norgesgruppen /ASKO
	REMA
	COOP
Fisk	Oppdrett fersk
	Oppdrett frys
	Hvitfisk fersk
	Hvitfisk frys
	Pelagisk
Nom-food	Nille
	Europris
	Møbel
Bygg	Interiør
	Parkett
	Vinduer
	Dører
	Elementer
Industri	Stål
	Armering
	Betong
Olje & Gass	Konstruksjoner
Offentlige	Forsyning til base
Oversjø cont linjer	COSCO
	Hapag Lloyd
	Maersk
	MISC
	APL
	Hanjin
	Hyundai
	Evergreen
	Hamburg Sued
	NYK
	CMA – CGM
	MOL
Speditører	Kuehne-Nagel
	DSV
	Freja
	ColliCare
	Panalpina
	Bring
	Post Nord
	Green Carrier
	Tellus
	Pentagon
	TNR
	SR
	DB Schenker

Tabell 1: Markedskategorier

7.5 Driftssamarbeid – forvaltning, teknologi og støttefunksjoner

Teknologiutvikling er en av de aktivitetene som involverer mange av havnene i dag, og som vil gi grunnlag for endringer i fremtidig gjennomføring av myndighetskontroll og forvaltning. En samkjøring av prosjekter og oppgaver vil kunne bidra til felles og bedre implementering av teknologisk løsning for RogAlliansens havner. Samkjøring av prosjektet vil videre kunne gi havnene mulighet til å vurdere om det finnes felles operative grensesnitt som kan forbedres og effektiviseres i fremtiden gjennom bruk at

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev: 1.0	Client ref: Tore Gautesen

teknologi som understøtter myndighetsoppgaver. Dette prosjektet vil bestå av:

- Teknologiutvikling og prosjektgjennomføring
- Operasjonalisering av teknologi opp mot aktiviteter
- Eventuell samkjøring av aktiviteter og teknologidrift
- Tilgjengeliggjøring av ressurser i den enkelte havn til andre formål

8. Videreføring av RogAlliansen

Da prosjektet RogAlliansen har definert at terminalsamarbeid er på et operasjonelt nivå og videreføres som et selvstendig kommersielt initiativ, må den fremtidige samarbeidsløsningen innpasses i de respektive partenes organisatoriske modeller. Medlemmenes eierstruktur og tilknytning til de respektive kommuner skal ikke endres i denne prosessen. En videreføring av prosjektet RogAlliansen bør formaliseres som et felles prosjekt med en intensjonsavtale som gir rammer og retningslinjer for videre utvikling.

En slik intensjonsavtale vil kunne ha følgende prinsipper:

- I løpet av toårs periode erstatte en intensjonsavtale med en formalisert avtale om havnesamarbeid mellom medlemmene.
- Etablere samarbeid innenfor de primæroppgavene som har størst betydning for effekten.
- Etablere god praksis for hvordan samarbeid kan utføres operasjonelt sett.
- Avpasse antall igangsatte prosjekter med ressurstilgang, styring og muligheten til effekter.

Utkast til intensjonsavtale er vedlagt i vedlegg B.

Organiseringen av RogAlliansen kan gjennomføres i tråd med den eksisterende intensjonsavtalen hvor styringsgruppen har ansvaret for prosjektgjennomføring av hovedprosjektet. I hovedprosjektet er hovedoppgaven å styre ressurser til delprosjekter samt å arbeide både politisk og administrativt mot myndigheter. Hovedprosjektet har i tillegg ansvaret med å videreutvikle modell og plattform for en mer varig organisatorisk løsning som styrker RogAlliansens aktiviteter og funksjoner.

Av operative prosjekter initieres det to delprosjekter – marked og myndighetsforvaltning med teknologi. Disse prosjektene får definert mandat og medlemmer fra de respektive havner hvis formål er

- Utvikle markedsgrunnlaget
- Utvikle og samkjøre teknologi og struktur i myndighetsforvaltning.

9. Kritiske suksessfaktorer for en vellykket samarbeidsplattform

For RogAlliansen vil en videreføring av prosjektet være interessant ut fra et strategisk perspektiv om at de respektive havnene gjennom å forene ressurser, økonomisk og kompetanse, kan øke sjøbasert transportgrunnlag og volum. Selv om det finnes mange eksempler på havner som har skapt økt aktivitet gjennom samarbeid og felles plattform, finnes det i Norge mange eksempler på havnesamarbeid ikke lykkes over tid. Om en skal lykkes med dette vil følgende suksessfaktorer være gjeldende:

- Regionalt og nasjonalt fokus på varestrømmer
- Forstå kundens behov – i dag og i fremtiden
- Forstå hvem og hva som påvirker varestrømmer – (kontraktbetingelser jfr. Incoterms)
- Forstå og skape verdi for kunder og om nødvendig utvikle felles verdiskapning gjennom felles samkjøring av ressurser
- Verdiskapning må være større enn opplevd kostnad
- Akseptere at regionen konkurrerer i felleskap mot etablerte strukturer
- Regularitet i transportkorridorer
- Forenkle og forbedre kundeopplevelsen

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev:	Client ref: Tore Gautesen

Vedlegg A: Intensjonsavtale for samarbeidsplattform RogAlliansen

En plattform for økt sjøveisgodsfremføring på Vestlandet

Parter:

Intensjonsavtalen for samarbeidsplattform RogAlliansen er inngått mellom følgende parter:

- Eigersund Næring og Havn KF
- Sandnes Havn KF
- Stavangerregionen interkommunale Havn IKS
- Haugaland Næringspark AS
- Risavika Havn AS
- Karmsund interkommunale Havnevesen IKS

Intensjonsavtalens innhold

Avtalen regulerer samarbeidets innhold, styring og gjennomføring inntil en formell samarbeidsavtale er utarbeidet og godkjent av de respektive parter styrer.

Hovedmålsetting – felles interesser

Partene har som hovedmålsetting å etablere rammer og en felles plattform for havner i Rogaland inklusiv næringssselskapet Haugaland Næringspark hvis hensikt er å påvirke og stimulere til økt sjøveisgodsfremføring til og fra Norge, med Rogaland som innfallsport.

Formålet med samarbeidsplattformen RogAlliansen

Hovedformålet med samarbeidsplattformen RogAlliansen er følgende:

- RogAlliansen skal på overordnet og strategisk nivå arbeide for varig overføring av vestlandsgods fra land til sjø.
- RogAlliansen skal etablere en felles strategisk marked- og innsalgsarbeid mot næringsaktører som kan påvirke varestrømmer gjennom strukturelle endringer.
- Felles strategisk arbeid mot offentlige beslutningstakere, politisk og administrativt, som kan påvirke rammebetingelser for sjøtransport.
- Etablere samarbeid og samkjøring av utpekte operative forvaltningsoppgaver for å styrke og effektivisere utførelsen.

Avtalens varighet:

Avtalen trår i kraft fra signeringsdato og er gyldig inntil den er opphevet eller erstattet av en formell samarbeidsavtale godkjent og signert av de respektive havner. Dersom partene ikke oppnår enighet om en formell samarbeidsavtale bortfaller intensjonsavtalen 1 – ett - år etter signeringsdato.

Project name: RogAlliansen Fase 2	Document number: VIE-16-013-NOR-005-REP-IH	
Document title: RogAlliansen Fase 2	Rev:	Client ref: Tore Gautesen

Rammer for samarbeid – fremdrift, omfang og prosess

1. RogAlliansen organiseres med en styringsgruppe bestående av ett medlem fra hver av de respektive parter, hvor ett medlem utpekes som leder.
2. Eksterne og interne kostnader knyttet til prosjektarbeid og utvikling av den formaliserte plattformen RogAlliansen skal dekkes av partene. Alle budsjetter skal godkjennes av styringsgruppen.
3. Styringsgruppen foretar prioriteringer av prosjekter og arbeidsoppgaver i samsvar med ønsket effekt, intensjonsavtale og tilgjengelige ressurser.
4. RogAlliansen skal samarbeide om overordnet strategisk marked- og salgsarbeid av RogAlliansens havner og muligheter til næringsutvikling i regionen. En overordnet markeds- og salgsplan skal utarbeides.
5. RogAlliansen kan samarbeide om felles teknologiutvikling og implementering av IKT løsninger for havnene. Det betyr samkjøring av IKT prosjekter, eventuelt at en av partenes prosjektledere utøver overordnet prosjektlederansvar på vegne av flere havner.
6. RogAlliansen kan samarbeide om forvaltningsoppgaver som ISPS oppgaver.
7. RogAlliansen kan samarbeide om innkjøpsfunksjoner og avtaler for å redusere omfanget av parallelle arbeidsoppgaver samt å styrke innkjøpsposisjonen gjennom felles rammeavtaler.
8. Endelig avtale og effektivering skal kvalitetssikres juridisk med hensyn til avtalerettslig og konkurranserettslige forhold.

Denne avtalen er utformet i seks – 6 – eksemplarer hvor hver av partene beholder en original versjon.

Sandnes, 31. juni 2016

Thor Thingbø
Sandnes Havn

Merete Eik
Stavanger Havn

Gunnar Stakkestad
Haugaland Næringspark

Steinar Madsen
Risavika Havn

Tore Gautesen
Karmsund Havn

Lars Kolnes
Eigersund Næring og Hav

Fase 2 - Etablering av RogAlliansen					
Kostnader	Godkjent budsjett	Regnskap			
Egeninnsats		Sats	Timer		Totalt
Interne administrative kostnader	200 000	600	72		43 488
Sum egeninnsats	200 000				43 488
Andre utgifter	Godkjent budsjett	Regnskap			
		Sats	Timer		Totalt
Prosjektledelse	500 000	1 000	490		490 000
Reisekostnader					28 527
Møtearrangement - leie					30 508
Strategisk konseptarbeid		600	281		168 848
Forretningsmodell og samarbeidsplattform		600	290		173 864
Markeds- og effektvurdering	200 000	600	290		173 864
Driftgrunnlag og modell - Westport		600	217		130 398
Beslutningsgrunnlag	100 000	600	72		43 466
Økonomiske vurderinger	100 000	600	72		43 488
	300 000	600	290		
Organisatoriske og juridiske vurderinger					173 864
Utarbeidelse av rapport	100 000	600	72		43 466
Sum andre utgifter	1 300 000				1 500 000
Totale kostnader	1 500 000	Totale kostnader			1 543 535
Finansiering	Godkjent budsjett	Regnskap			
Egeninnsats	750 000				
		Sum egeninnsats			984 500
		Sum andre utgifter			549 035
Sum egeninnsats	750 000	Totalt			1 543 535
Tilskudd (maks 50 %)	750 000	Sum tilskudd			750 000
Sum finansiering	1 500 000				



RogAlliansen Fase 2 - Direkte utgifter

Periode	: November 2015 til juli 2016		
Myndighet	: Kystverket	Kontaktperson:	Erika Marlen Støylen
Prosjektansvarlig	: Karmsund havn	Kontaktperson:	Tore Gautesen
Prosjekt navn	: Rogalliansen		
Prosjektleder:	: Viendo AS	Kontaktperson:	Ivar Heskestad

Kostnadselement	Timer	Sum kostnad	Bilag
Prosjektleder - timer	490	490 000	1-7
Prosjektleder - reisekostnad		12 985	2,3,6,7
Reiseregninger		15 542	8-15
Leie av møterom		9 578	16,17
Prosjektsamling 7-8 des		20 930	18
Sum direkte prosjektutgifter	490	549 035	



RogAlliansen Fase 2 - timetekststyringsgruppen

Periode : November 2015 til juli 2016
Myndighet : Kystverket Kontaktperson: Erika Marlen Støylen
Prosjektansvarlig : Karmund havn Kontaktperson: Tori Gautesen
Prosjekt navn : Rogalliansen
Prosjektleder: : Viendo AS Kontaktperson: Ivar Hestestad

Prosjektmedlem	Sum		Dag
	Timer	beløp	
Tori Gautesen	305	183 000	19
Steinar Madsen	161	96 600	20
Marita Elk	153	91 800	21
Gunnar Stakkestad	127	76 200	22
Lars Kolnes	89	53 400	23
Thor Thingbø	135	81 000	24

Sum tid og arbeidskostnader utført av styringsgruppen for prosjekt RogAlliansen - fase . 970 582 000



RogAlliansen Fase 2 - timekostnad arbeidsgruppen

Periode : November 2015 til juli 2016
Myndighet : Kystverket
Prosjektansvarlig : Karmsund havn
Prosjekt navn : Rogalliansen
Prosjektleder : Viendo AS

Kontaktperson: Erika Marlen Støylen
Kontaktperson: Tore Gautesen
Kontaktperson: Ivar Heskestad

Prosjektmedlem		Sum		
		Timer	kostnad	Bilag
Kurt Ommundsen	Risavika Terminal	60	36 000	25
Magnus Hodneffjell	Risavika Havn	164	98 400	26
Hanne E. Bowitz	Risavika Terminal	22	13 200	27
Elvind Hornnes	Stavanger havn	152	91 200	28
Trond Andersen	Stavanger havn	14,5	8 700	29
Odd Bjørn Bekkeheien	Stavanger havn	12	7 200	30
Anders Vegstein	Sandnes Terminal	8	4 800	31
Lars Tore Nordskog	Haugaland Næringspark	16	9 600	32
Jarle Haukås	Haugaland Næringspark	29	17 400	33
Lolv Sverre Leknes	Karmsund havn	210	126 000	34
Sum tid og arbeidskostnader utført av arbeidsgruppen for prosjekt RogAlliansen		688	412 500	

or Loutman



Sak 83/16

Skur 6 – Sluttrapport rehabilitering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 83/16
MØTEDATO: 14.12.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/14

Saksbeh.: PH
Innstill. dato: 05.12.2016

Skur 6, Strandkaiaen – Sluttrapport rehabiliteringsarbeider

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	13/15	14.04.2015	En stemme mot vedtak
Styret for SRH IKS	67/15	15.12.2015	Enstemmig
Styret for SRH IKS	18/16	06.04.2016	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	83/16	14.12.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Skur 6 på Strandkaia i Stavanger er et gammelt murbygg i to etasjer med en grunnflate på litt i overkant av 600 m². Stavangerregionen Havnedrift benytter det meste av 1. etasje til verksted og lager. Den sørlige delen av 1. etasje og hele 2. etasje stod i lengre tid tomt og var ikke i en utleiebar tilstand.

Bygget er «inngangsporten» til hovedkaia for cruise, og er svært synlig i bybildet. Siden bygget er vernet var riving ikke et alternativ, og det ble derfor gjort følgende vedtak i sak 67/15:

Styret vedtar rehabilitering og ombygging av 2. etasje og del av 1. etasje til kontor innenfor en ramme på kr 9,1 millioner.

I sak 18/16 ble det orientert om merarbeid ved riving og etterfølgende utfordringer som måtte løses.

Oppsummering av rehabiliteringsarbeidene

Rehabiliteringsarbeidet inneholder oppgradering av lokaler som nå leies ut, noe oppgradering av verksted/lager til havnedriften, og forbedret fasiliteter for cruiseanløp.

Det var tatt hensyn til risiko for merarbeid i prosjektkalkylen, men noen større overraskelser ble avdekket.

- Rivingsarbeidene ble omfattende og inneholdt materiell i kategorien miljøfarlig avfall.
- Gulver måtte avrettes i større omfang enn forventet.
- Innvendig bæring måtte forsterkes mer enn forventet flere steder.
- Vanninntak måtte flyttes.
- Avløp med kum var plassert inne i bygget med motfall og måtte flyttes ut på fortauet. Eksisterende avløpsrør hadde kollapset og var ikke tilkoblet offentlig nett.
- Det ble avdekket skader under taktekingen, trolig som følge av bruk under arrangementer i byen. Takteking fikk derfor et større omfang enn forventet.
- Det ble utført noen tilleggsarbeider i havneverkstedet som ikke var med i opprinnelig plan.
- Det ble satt opp et nytt rom for besøkstolett.
- Takvannsledninger måtte skiftes og legges om, da nedløp var tette.
- Grop i heissjakt hadde nedstøpt gamle lodd/motvekter. Disse måtte meisles frem for å få nødvendig dybde på grop. Eksisterende dekke måtte sages for å oppnå nødvendig høyde.
- Bygget hadde setningsskader, som ble avdekket under rivearbeidet. Det medførte ekstra kostnader med tetting av sprekker i muren.
- Bæring i eksisterende vindusutsparringer måtte settes opp.
- Merarbeidene medførte også tilleggskostnader til rådgivere.

Som informert om i sak 18/16 var dessverre ikke prosjektering og byggeledelse tatt inn i entrepriserammen på kr 9,1 mill. Resultat av kontrahering av leverandørene og avsetting til usikkerhet har delvis kompensert for det.

Rehabiliteringsarbeidet er gjennomført i henhold til planlagt framdrift. Merarbeidene har ikke medført forsinkelser i forhold til leieavtalene som var inngått med GuideCompaniet og Region Stavanger.

HMS rutiner fungerte tilfredsstillende. Byggeprosessen har vært utfordrende ettersom bygget er gammelt, med flere skjulte/innebygde feil og mangler. Utfordringer ble løst på en positiv måte av leverandørene, og de har gitt uttrykk for at prosjektet var utfordrende og spennende.

Oppsummering av sluttregnskap

Sum entreprisen	10 727 971
Fellesomkostninger (prosjektering, byggeledelse, gebyrer, møblering, skilting o.l.)	1 629 045
Betongarbeider	776 934
Mur-, flis-, gulv-, malerarbeider	826 212
Tekkearbeider	726 032
Tømmerarbeider	3 040 294
Ventilasjonsarbeider	681 420
Sanitærarbeider	1 262 246
Elektroarbeider	1 276 788
Heis- og løfteinstallasjoner	509 000
Justert entrepriseramme	11 180 399
Entrepriseramme vedtatt i sak 67/15	9 100 000
Tillegg uteglemt prosjektering og byggeledelse	1 399 687
Nye saker:	680 712
Fuktskade utvendig tak	240 000
Flytting av spillvannskum	300 000
Besøkstolett 1. etasje	68 000
Nytt strømskap tilpasset festivaler	16 000
Div. tiltak i havneverksted/lager	56 712
Avvik mot entrepriseramme <u>kr 9 100 000</u>	-1 627 971
Avvik mot justert entrepriseramme <u>kr 11 180 399</u>	452 428

Lønnsomhetsvurdering knyttet til lokalene som leies ut er tilfredsstillende.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Saksbehandler:
Petter Hult
Eiendomssjef SRHD

Sak 84/16

Tall Ships Races 2018



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

SAK NR.: 84/16
MØTEDATO: 14.12.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/25

Saksbeh.: Eivind Hornnes
Innstill. dato: 06.12.2016

Tall Ships Races 2018

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/16	24.02.2016	Enstemmig
Styret for SRH IKS	16/16	06.04.2016	Enstemmig
Styret for SRH IKS	84/16	14.12.2016	

Forslag til vedtak:

- 1) Styret godkjenner en øvre ramme for støtte til Tall Ships Races 2018 på kr 3,0 mill. for summen av tjenester og leveranser, med forbehold om godkjenning fra Samferdselsdepartementet.
- 2) Styret gir fullmakt til havnedirektøren å slutføre og inngå samarbeidsavtale med Stavanger kommune vedrørende Tall Ships Races 2018 innenfor rammen for avtaleutkastet.





Bakgrunn

Det ble i sak 02/16 gitt en kort orientering om politisk vedtak i Stavanger kommune for organisering av planlegging og gjennomføring av Tall Ships Races 2018 (TSR 2018). Det ble også informert om spørsmål fra Kommunalutvalget den 02.02.16, ifm. behandling av SRH's *Styrets melding til eierne 2015*, om SRH kan bidra med støtte til arrangementet.

I sak 16/16 orienterte havnedirektøren om støtten SRH bidro med i TSR 2011. Den samlede støtten var da på kr 2,48 mill., der tappt fortjeneste på alternativ bruk av kaiene og fritak for anløpsavgift ikke er inkludert.

Havnedirektøren legger til grunn et prinsipp om at støtten må være relatert til den maritime aktiviteten, og la fram forslag til støtte til TSR 2018 som var justert for dette.

Følgende vedtak ble gjort i sak 16.02/16:

Styret støtter prinsippet om at bidrag til Tall Ships Races 2018 skal være relatert til maritime aktiviteter. Det settes en øvre ramme på kr 2,5 mill for summen av tjenester og leveranser, med forbehold om godkjenning av Samferdselsdepartementet.

Saken

Kommunen la i høst fram forslag til avtale med SRH, der SRH foreslås å være medarrangør av TSR 2018.

Kommunen, prosjektleder for TSR 2018 og SRH har hatt en felles gjennomgang av avtaleforslaget. Avtaleutkastet ivaretar nå i sin helhet prinsippet som legges til grunn i sak 16/16, om at bidrag fra SRH må være relatert til den maritime aktiviteten.

SRH har foretatt en ny gjennomgang av kalkyle for interne og eksterne kostnader knyttet til SRH sin leveranse. På bakgrunn av dette ser administrasjonen i SRH det nødvendig å øke rammen fra kr 2,5 mill til kr 3,0 mill som bidrag til arrangementet. Kalkylen inneholder interne arbeidstimer, men ikke tappt inntekt som følge av at kaiene disponeres vederlagsfritt. Det er beregnet prisstigning og uforutsette kostnader etter samme modell som kommunen har brukt.

SRH er representert i hoved- og organisasjonskomitéen for TSR 2018, og vil også organisere og lede en egen havnekomité; «Port management team». Havnekomitéen tar seg av alle havnerelaterte oppgaver tilknyttet skutene. Dette fremgår også av avtaleforslaget.

SRH er også involvert i sponsorkomitéen, og bistår med sin kompetanse med fokus blant annet på å tiltrekke sponsorstøtte fra flere leverandører.

Arrangementet pågår i høysesongen for cruise. Cruise anløp vil bli ivaretatt ved tendring.



Oppsummering

Havnedirektøren anbefaler styret å øke rammen for støtte til arrangementet til kr 3,0 mill.

Med utgangspunktet i driftsmodellen fra TSR 2011 og foreliggende avtaleutkast for TSR 2018, med ny kalkyle og indeksjustering fram til 2018, skal avtalen være gjennomførbar etter foreslått sum. Havnedirektøren anbefaler styret å få fullmakt til å slutføre avtalen med kommunen etter rammer som nå foreligger og inngå avtalen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Eivind Hornnes

Salgs- og markedssjef

Vedlegg:

Samarbeidsavtale mellom Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn IKS for Tall Ships Races 2018



SAMARBEIDSAVTALE

mellom

Stavanger kommune

(Org.nr: 964 965 226)

som arrangør

og

Stavangerregionen Havn IKS

(Org.nr. 871 185 212)

som medarrangør

for

THE TALL SHIPS RACES 2018

I STAVANGER

§1 FORMÅLET

Denne avtalen har som formål å beskrive plikter og rettigheter i samarbeidet mellom arrangøren Stavanger kommune (heretter kalt **KOMMUNEN**) og medarrangøren Stavangerregionen Havn IKS (heretter kalt **HAVNEN**) om arrangementet The Tall Ships Races 2018 Stavanger (heretter kalt **TSR**) som avvikles fra 26. til 29. juli 2018.

Begge parter overordnede mål er at TSR blir gjennomført som et førsteklasses arrangement av høy kvalitet, samt å eksponere **HAVNEN** som medarrangør i forbindelse med forberedelsene og gjennomføringen av arrangementet.

HAVNEN forplikter seg til oppgavene som naturlig hører inn under det maritime innenfor den rammen som er beskrevet i denne avtalen. Forpliktelsene ligger innenfor rammene for bruk av **HAVNENs** midler i henhold til havne- og farvannsloven.

§2 AVTALEPERIODEN

Avtalen gjelder fra signeringsdato i 2016 til og med 31.12 2018. Arrangøren vil i denne perioden samarbeide med medarrangøren om gjennomføringen av TSR i Stavanger på en best mulig måte. Samtidig vil arrangøren gi **HAVNEN** best mulig profilering som medarrangør i forbindelse med arrangementet og forberedelsene til dette.

§3

MEDARRRANGØRENS PLIKTER

Avtalen legger til grunn et prinsipp om at **HAVNENs** bidrag må være relatert til den maritime aktiviteten rundt TSR.

Denne paragrafen beskriver de oppgaver **HAVNEN** skal utføre i forbindelse med og gjennomføringen av TSR i Stavanger. Kostnadene knyttet til oppgavene dekkes i sin helhet av **HAVNEN**.

Ved signering av denne avtalen påtar **HAVNEN** seg følgende forpliktelser:

3.1 Havnekomite

HAVNEN vil lede og organisere havnekomiteen («port management team») som tar seg av alle havne-relaterte oppgaver tilknyttet skutene.

3.2 Konsentrasjon av kaiområdet

Stille til disposisjon inntil 1550 meter sammenhengende kailinje (i henhold til Stavangers innvilgede STI-søknad) langs Vågen i Stavanger. Kaier og kaiarealer stilles til fri disposisjon for arrangøren. Havnen fritar skutene for anløpsavgift.

The Tall Ships Races-arrangøren Sail Training International (STI) legger stor vekt på at hele skuteflåten blir plassert så nært sammen som mulig langs kaiområdet.

3.3 Tilgang til områdene

Sørge for at skutene har tilgang til havneområdet ved ankomst. Det offisielle havnebesøket varer i fire dager (26.-29. juli 2018). De første skutene ankommer ofte rundt kl. 12 den første dagen og drar rundt kl. 12 den siste dagen.

Noen skuter kan komme inntil tre dager før arrangementet starter, og havnen må tilrettelegge for alternative plasser for disse skutene ved ankomst. Det er ikke krav om at de må ligge på den plassen de skal ligge under arrangementet, men det er ønskelig at det blir så lite flytting som mulig.

3.4 Kontakt med Kystverket

HAVNEN skal holde kontakten med Kystverket gjennom planleggingen og gjennomføringen av arrangementet.

3.5 Lostjeneste

Ha dialog med Kystverket rundt tilbud om los til deltagende skuter. Klasse A- og noen av klasse B-skutene har behov for los. Dette tilbys uten kostnader for skutene eller STI. Skutene kontakter lostjenesten selv. Alle kostnader til los og skipsdirigering dekkes av **HAVNEN**.

3.6 Slepebåter og tauing

Koordinere og bekoste bruk av slepebåter ved behov for tauing. Klasse A-skutene har ofte bruk for taubåt på grunn av store vindfang og liten motorkraft. Noen klasse B-skuter har tilsvarende behov hvis fortøyningsplassen er vanskelig å komme til, eller hvis værforholdene er vanskelige. Dette tilbys uten kostnader for skutene eller STI.

3.7 Fortøyning

Sikre iland- og ombordstigning fra alle skutene, herunder fortøyning ved behov for assistanse og fending.

3.7.1 Situasjonsplan for fortøyning av skuter

Utarbeide og vedlikeholde situasjonsplan for plassering og fortøyning av skutene under den offisielle delen av arrangementet. Situasjonsplanen må utarbeides i tett dialog med prosjektledelsen for TSR, slik at andre arrangementshensyn blir ivarettatt ved utarbeidelse av planen.

Det deltar ikke noe fast antall skuter i The Tall Ships Races. Eksakt antall og størrelse på skutene som besøker Stavanger vil ikke være tilgjengelig før påmeldingsfristen går ut 1. mai det året arrangementet finner sted.

HAVNEN har også ansvaret for utarbeidelse av havnekart for arrangementet.

3.8 Havnefasiliteter for skutene

Havnefasilitetene for flåten skal være på plass tre dager før første dag av den offisielle delen av arrangementet (dvs. innen 23. juli 2018), ref. krav fra STI.

HAVNEN besørger følgende for skutene når de ligger til kai:

3.8.1 Landganger

Landganger må være tilgjengelig hvis høyden på kaien blir et problem for ilandstigning fra noen av skutene. Utgiftene ved eventuelt innleie av landganger dekkes av **HAVNEN**.

3.8.2 Strøm

Besørge og bekoste opplegg for strøm til skutene, inkludert elektrikerarbeid og leie av strømskap, samt strømforbruk.

Landstrømanlegg må være tilgjengelig ved alle kaiområder.

Tjenesteinnkjøpene søkes koordinert med TSR for å redusere kostnadene.

Beredskapsvakt for strømløyper dekkes av **HAVNEN**.

3.8.3 Ferskvann

Tilrettelegge for at ferskvann er tilgjengelig langs kaiene for tilpasset levering til skutene. Havnen betaler for levering og forbruk.

Beredskapsvakt for vannleveranser dekkes av **HAVNEN**.

3.8.4 Fasiliteter for bunkring av drivstoff

Planlegge og tilrettelegge for bunkring av drivstoff, enten direkte fra kai, fra bil eller lekter. De mindre klasse B-, C- og D-skutene kan ofte ikke fylle fra et anlegg med høyt trykk, og må derfor få tilgang til å fylle drivstoff på tilpassede anlegg. Skutene betaler for drivstoffet selv.

3.8.5 Håndtering av avfall fra skutene

Besørge og bekoste daglig henting av søppel fra skutene. For de mindre skutene må søppelcontainere være tilgjengelige langs kaiene. Det er ofte mye søppel på ankomst- og avreisedagene.

Dersom vertshavnen forlanger kildesortering av søppel, må dette bekjentgjøres til flåten på forhånd i Arrival Arrangements-informasjonen som publiseres før regattaene starter fra første vertshavn.

Tømming av «gråvann» må også tilbys dersom det er restriksjoner på dette i havnen.

3.8.6 Telefoner

Tilrettelegge for telefoner til bruk for klasse A-skutene.

3.8.7 VHF-kanal

Besørge at en VHF-kanal reserveres for The Tall Ships Races-flåten når den ligger i havn. Skutene vil bli bedt om å ha lyttevakt på denne kanalen, noe som forenkler kommunikasjonen mot skutene i forbindelse med arrangementet.

3.9 Renhold av kaiarealer

HAVNEN har ansvaret for renhold av kaiarealer og i sjøen ved kaiene.

3.10 Vakthold

Besørge og bekoste vaktbåt i havnen og annet vakthold som er relatert til skutene under arrangementet.

3.11 Merking og sperring

Besørge merking og sperring av kaiområdet.

HAVNEN har ansvar for å informere båter med fast kaiplass, samt biler, som må flyttes.

3.12 Frikjøp av parkeringsplasser

Besørge og bekoste frikjøp av parkeringsplasser i havneområdet.

3.13 Strøm og ferskvann markedsplasser

HAVNEN besørger og bekoster strøm og ferskvann til skutene. **TSR** besørger og bekoster opplegg for strøm og ferskvann til markedsplasser. **HAVNEN** stiller strømskap og vannfylleri på kaiene til rådighet for **TSR**. Det kan tas ut strømkapasitet fra **HAVNENS** strømskap utover behovet som skutene har. **HAVNENS** vannfylleri langs kaien har tilstrekkelig kapasitet til å dekke hele behovet for hele **TSR**.

Tjenesteinnkjøp for strøm og vann til skutene og markedsplasser søkes koordinert mellom **HAVNEN** og **TSR** for å redusere kostnadene

3.14 Representasjonskostnader

HAVNEN dekker følgende representasjons-relaterte kostnader:

3.14.1 Transport av skutemansskaper

Besørge og bekoste alle transportkostnader for skutemansskapene, herunder transport til og fra sosiale arrangementer og aktiviteter.

3.14.2 Captains' Dinner

Bekoste, invitere til og stå som vertskap for arrangementet Captains' Dinner. Arrangementet skal følge STIs spesifikasjoner og planlegges i samarbeid med **TSRs** prosjektledelse.

3.14.3 Taubåt og lekter til oppskyting av fyrverkeri

Besørge og bekoste taubåt og lekter til oppskyting av fyrverkeri.

3.15 Brosjyremateriell

Bekoste utarbeidelse og trykk av informasjonsmateriell til skutene (Captains Manual, Crew Handbook). **TSR** vil stå for innhold og koordinering av produksjonen.

3.16 Bidra til medseilerprogrammet

Bidra til medseilerprogrammet for The Tall Ships Races 2018 Stavanger for årene 2017 og 2018. Medseilerprogrammet tilrettelegges for aldersgruppen 15-25 år. Andel og bidrag avtales på et senere tidspunkt.

3.17 Andre ytelser til skutene og arrangementet:

HAVNEN besørger og bekoster også eget:

- Forberedende planleggings- og markedsarbeid
- Driftsmateriell
- Driftsrelatert og sikkerhetsmessig arbeid
- Innleie av annet personell som **HAVNEN** ser behov for til utførelse av havne-relaterte oppgaver

3.18 Generelt

HAVNEN forplikter seg til å dekke alle kostnader som naturlig hører inn under det maritime i forbindelse med TSR og som ikke nødvendigvis er beskrevet i denne avtalen. Dette gjelder alle forpliktelser som ligger innenfor havne- og farvannsloven.

HAVNEN dekker selv alle utgifter til besøksreiser og studieturer for egne ansatte til andre vertshavner.

HAVNEN fremskaffer og bekoster produksjon av materiell til egen arenareklame og logomerking, samt transport og opphenging av egen arenareklame.

Avtalen må ha et tak på maksbeløp X,X millioner kroner eks mva.

Det må tas forbehold i avtalen om godkjenning fra Samferdselsdep. og styreforbehold. SRH har tillatelse til å sponse kun marginalt, rundt 2 promille av driftsomkostningene i konsernet. Det må søkes Samferdselsdep. om å få tillatelse til å støtte arrangementet.

§4

MEDARRANGØRENS RETTIGHETER

HAVNEN har følgende rettigheter i forbindelse med arrangementet:

4.1 Markedsføringsrettigheter

4.1.1 Rettighet til å benytte statusen medarrangør for The Tall Ships Races 2018

4.1.2 Bruk av The Tall Ships Races logo

Det er utarbeidet logo for arrangementet som kan benyttes av **HAVNEN** i intern og ekstern markedsføring. Denne rettigheten gjelder til 31.12.2018.

4.2 Eksponeringsrettigheter

4.2.1 Eksponering sammen med KOMMUNEN i forbindelse med arrangementet

Medarrangørs logo vil eksponeres sammen med kommunens logo der det faller naturlig i forbindelse med arrangementet.

4.2.2 Eksponering på hjemmesiden til TSR

Medarrangør vil bli profilert på hjemmesiden til TSR så snart denne avtalen er signert.

4.2.4 Sponsorsammenkomst – presentasjoner

Arrangør vil invitere medarrangør sammen med prosjektets sponsorer til felles møter hvor det vil bli gitt informasjon om arrangementet, samt andre arrangementer i tilknytning til TSR.

§5 ADMINISTRASJON

KOMMUNEN og **HAVNEN** forplikter seg til å samarbeide i god ånd for å oppnå en best mulig effekt av samarbeidet, til beste for begge parter. Dette innebærer at **HAVNEN** og prosjektledelsen for TSR har jevnlig kontakt.

Hver av partene har oppnevnt kontaktpersoner for kontakten dem imellom. Ved kontraktens inngåelse er disse:

For HAVNEN :	Merete Eik	merete.eik@stavanger.havn.no	51 50 12 00
For TSR :	Knud Helge Robberstad	khr@tallships.no	51 50 77 58

§6 KONFLIKTLØSING

Oppstår det uenighet mellom partene om forståelsen av denne avtalen, skal uenighet forsøkes løst gjennom forhandlinger. Om forhandlingene ikke fører fram, skal saken henvises til ordinær domstolsbehandling. Stavanger tingrett er rette verneting. En tvist som blir brakt inn for ordinær domstolsbehandling fritar ikke medarrangøren fra å oppfylle sine forpliktelser etter avtalen.

Stavanger 2016

For
Stavangerregionen Havn IKS
Merete Eik, havnedirektør

Stavanger 2016

Stavanger kommune
Arrangør Per Kristian Vareide, rådmann

Sak 85/16

Lønnsjustering 2016 til havnedirektøren



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 85/16
MØTEDATO: 14.12.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/99

Saksbeh.: CSH
Innstill. dato: 08.12.2016

Lønnsbetingelser for havnedirektøren

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	85/16	14.12.2016	

Saken legges fram av styreleder i møtet.



Sak 88/16

Eventuelt