

## Budsjett 2012 med handlingsprogram 2013 - 2015

Vedlagt følger Kristiansand Havn KF sitt budsjett for 2012 med handlingsplan for 2013 – 2015.

Budsjettet er inndelt i drifts- og investeringsbudsjett for 2012 med handlingsprogram for 2013– 2015. Driftsbudsjettet er stort sett videreført fra 2011 hvor kjente endringer er innarbeidet for 2012.

Det er lagt til grunn en lønns- og prisstigning på 3 % og en lånerente på 4 % for budsjett 2012. I handlingsprogrammet for 2013 – 2015 har vi forutsatt en lønns- og prisstigning på 3% for hvert av årene, mens lånerenten er forutsatt 4 %.

### Vedtak:

1. Kristiansand Bystyre godkjenner forslag til årsbudsjett 2012 med handlingsprogram for 2013 - 2015 for Kristiansand Havn KF.
2. Bystyret godkjenner Kristiansand Havn KF sitt låneopptak for 2012 på kr. 22,1 mill.
3. Bystyret gir havnedirektøren fullmakt til å godkjenne lånebetingelser og gjennomføring av opplån med rammer som fremgår av vedtakets pkt 2.
4. Bystyret gir Havnestyret fullmakt til å fatte vedtak om omdisponeringer vedrørende anskaffelser/avhendelser av anleggsmidler samt foreta reguleringer i drift og investeringsbudsjettet innenfor de rammer bystyret har vedtatt .
5. Bystyret gir Havnestyret fullmakt til å eventuelt selge følgende eiendommer
  - Gravane 4 – Administrasjonsbygget
  - Gravane 6 – Velferden
  - Gravane 7 – Kystverket
  - Gravane 8 – Fiskebaseren
  - Gravane 22 – Park-Fisk
  - Lagmannsholmen 1 – Skagerakfiskbygget
  - Vestre Strandgate 33 – Rutebilstasjonen

Et eventuelt forslag om salg skal forelegges bystyret og stadfestes der.

Havnestyrevedtak.

Under forutsetning av at Bystyret vedtar rammene i vedlegg 1, og 2 vedtar Havnestyret med dette den fordelingen av rammer som det fremgår av vedlegg 3.

Stein E. Haartveit  
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen  
Administrasjonssjef

Trykte vedlegg:

- Vedlegg 1: Resultatbudsjett 2012
- Vedlegg 2: Investeringsbudsjett 2012
- Vedlegg 3: Detaljert resultatbudsjett 2012
- Vedlegg 4: Protokoll fra møte med tillitsvalgte
- Vedlegg 5: Protokoll fra møte i Arbeidsmiljøutvalget
- Vedlegg 6: Kristiansand Havns strategiplan

## 1.0 Innledning

I tillegg til å drive havn, jobbes det kontinuerlig med å gjennomføre bystyrets junivedtak av 2003 :

- Havnefunksjoner på Silokaia flyttes til Kongsgård – Vige
- Containerhavna flyttes til KVM/Kolsdals-området.
- Fergehavna videreutvikles i sentrum.
- Silokaia, Lagmannsholmen og Caledonien skal utvikles byplanmessig
- Fraflytting av havna må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling

Gjennomføring av vedtaket har gjort Kristiansand Havn KF til en av de mest spennende arbeidsplassene i regionen. Vedtaket er økonomisk, tids- og risikomessig utfordrende.

Samtidig har Fiskeridepartementet fulgt opp med å utpeke Kristiansand Havn som en av de fem viktigste knutepunktshavnene i Norge. Dersom havnene ønsker å gjøre endringer i organiseringen må det hentes inn særskilt tillatelse fra departementet.

Kristiansand Havn er Sør-Norges hovedhavn for intermodal trafikk, og har en gunstig lokalisering i forhold til markeder i det sentrale Europa. Havna er en av landets mest trafikkerte havner med nær 2500 anløp i året. Da har vi ikke tatt hensyn til fritidsflåte, fiskeflåten og annen lokal nyttrafikk.

De intermodale knutepunktshavnene spiller en helt sentral rolle for gods- og passasjertransporten til og fra Norge, og mellom regioner i Norge. Dette er havner som i følge Kystverket må fungere som sentrale knutepunkt i de viktigste transportkjedene, slik at de blir gode bindeledd mellom nasjonale og internasjonale transportkorridorer.

Kristiansand havn KF og Kystverket er svært opptatt av at havna sikres gode vilkår som et viktig ledd i sjøtransport og kombinerte transporter. At havna har areal til å drive effektivt og sikkert, er en forutsetning.

Utpekte havner i Norge er:

- Kristiansand Havn KF
- Tromsø Havn
- Oslo Havn KF
- Bergen og Omland Havnevesen
- Stavangerregionen Havn IKS

Rullering av havnas økonomianalyse må gjennomføres når alle vedtak knyttet til Silokaiutbyggingen og veivalgene i tilknytning til denne er gjort. Det legges til grunn at dette vil skje i 2012.

Bystyret har understreket at investeringene knyttet til flyttingen og nyetableringen skal skje innenfor en bærekraftig økonomi. I dette ligger at avkastning fra Silokaia skal inngå som delfinansiering av investeringene i Kongsgård/Vige og ny containerhavn .

Reguleringsplanen for Silokaia ble vedtatt i bystyret 15.09.2010. Kanalbyen Utvikling AS er opprettet for å ivareta havnas interesser i utvikling av Silokaia. Bystyret har også vedtatt utviklingsmodell i 2011. Havna eier hundre prosent av Kanalbyen Utvikling AS og havnestyret er generalforsamling for selskapet.

I arbeidet med budsjett skiller havnedirektøren mellom investeringer i:

- ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk tålegrense
- investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- nyinvesteringer som styrker økonomisk tålegrense

Med bakgrunn i dette kan havnedirektøren anbefale å øke lånerammen slik det fremgår, med margin til kritisk tålegrense.

Dersom man ser bort fra årsresultatet og isolert ser på kontantstrømmene i havna, vurderes betalingsevnen tilstrekkelig frem til inntektene fra eiendomsutvikling utløses med planlagt fremdrift.

Kristiansand Havn KF er organisert som et kommunalt foretak (KF). Nye vedtekter er godkjent av bystyret 24.03.2010. Gjennom vedtektene er Kristiansand Havn KF bl.a. pålagt å sørge for effektiv og rasjonell drift av havneanlegg og eiendommer slik at foretaket kan utgjøre et konkurransedyktig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge.

Bystyret vedtar rammene for Kristiansand Havn KF's drifts- og investeringsbudsjett. Havnestyret fastsetter detaljert fordeling av de økonomiske rammene bystyret vedtar.

## **2.0 Havnas strategi.**

Havnestyret har i mars 2011 vedtatt ny strategiplan, jfr. vedlegg 6. Kristiansand havn er:

### **SYDNORGES TRANSPORTKNUTEPUNKT**

Det miljøvennlige alternativet

- Kristiansand Havn KF vil arbeide målrettet for en effektiv multimodal havnedrift
- Vi vil møte det behovet som forventes av Norges sydligste transportknutepunkt.
- Vi vil arbeide for vekst innen sjøtransport, bidra til reduksjon av utslipp til ytre miljø og aktivt markedsføre sjøtransport overfor myndigheter, forbrukere, vareeiere og transportører.
- Vi vil fremstå som en kunde-, brukerorientert organisasjon med stor forståelse for omverdenen.

Strategiplanen fokuserer på nedenstående 6 målsettinger. Under hvert punkt følger en kort redegjørelse for vår innretning i budsjettet.

#### **1. Kristiansand Havn skal være en av to ledende fergehavner:**

Arbeidet med områdeplan for fergehavn og containerhavn fortsetter. I samarbeid med jernbaneverket med flere arbeides det for mer transport sjø/bane. Oppgradering av felles areal og terminalbygg er innarbeidet i budsjettet og fornying av spuntvegg i handlingsplanen.

#### **2. Kristiansand som en av Norges største containerhavner:**

Kjøremønsteret på containerterminalen er gjennomført med gode resultat. Vi har bedre plass, økt effektivitet og en sikrere arbeidsplass. For at vi skal kunne oppnå god vekst i fremtiden er samarbeidet med industrien viktig, men jernbane for å spre godset er også en

suksessfaktor vi arbeider videre med. Reasfaltering og fornying av utstyr er innarbeidet i budsjettet .

### **3. Kristiansand havn som en prioritert transitthavn for bulk og stykk gods:**

Arbeidet med å nyttiggjøre seg av etablert "linje" mellom Canada og Norge fortsetter i 2012, og konkrete forslag vurderes for å øke godsmengden over terminalen.

NorLines har flyttet midlertidig til Kai 13. Vi ønsker å samarbeide med NorLines for å se på mulighetene til å gjenskepe prosjektet ett Agder i Kristiansand når den nye samlasterterminalen står ferdig i Kongsgård. Det arbeides også med at importindustrien får øynene opp for at Norges gods spres fra Kristiansand med NorLines slik Netthandelen gjennomførte i 2011.

### **4. Kristiansand som en betydelig havn - Offshore Supply Port (OSP):**

Vi belager oss på flere oljerelaterte prosjekter i 2012. Vi forventer noe høyere aktivitet i 2012 enn i 2011. Budsjettet tar også høyde for at det tilrettelegges for at arealene er sikret for å håndtere slik last i kommende budsjettår. Vi ser at regionens industri tar store markedsandeler innen denne sektor, og vi arbeider for å imøtekomme industriens behov. Det er etablert samarbeid med industrien for å utvikle tilbudet. Dette arbeidet fortsetter i 2012.

### **5. Kristiansand som en prioritert Cruisehavn syd i Norge:**

Markedsarbeidet foregår på flere plattformer (Cruise Norway – Cruise Baltic og Cruise Europe), men vi vurderer å intensivere denne aktiviteten med mer direkte møter hos potensielle redere som ikke ankommer Kristiansand i dag. Dette for å sikre vekst også i fremtiden. For å oppnå dette mål vil vi også være en aktiv pådriver for at turistnæringen i landsdelen etablerer et cruisenettverk, og bidrar til markedsføringen.

### **6. Kristiansand Havn skal være foretrukket ved sjø, vei og bane knutepunkt:**

Arbeidet med å få inn E-39 i NTP i samarbeid med flere aktører fortsetter i 2012. Det vises også til sjø/bane arbeidet under punkt 1.

Den nye havneloven innebærer at det er fri prisning i havnene med unntak av anløpsavgiften og saksbehandlingsgebyr. Prisstrukturen er på plass. Vi ønsker å optimalisere prisingen i årene fremover slik at vi kan forsøke å legge til rette for økt volum gjennom riktig prising. En gruppe er satt ned, og resultatet vil bli sett på i forbindelse med neste års prisliste. Gruppen består av både speditører og ansatte i administrasjonen.

Finanskrisen er fortsatt et aktuelt tema, og sterk kronekurs gir oss utfordringer relatert til eksport.

Avkastning fra Silokaia er en forutsetning for videreutvikling av Kristiansand havn som foretrukket havn. Bystyret behandlet valg av utviklings modell for Silokaia på møte den 28.09.2011 i sak 135/11. Modellen legger til grunn salg av første byggetrinn men modellen omfatter også frihet til å velge gunstigste alternativ på aktuelle tidspunkt. Arbeidet med å få vedtatt utbyggingsavtalen pågår. Når utbyggingsavtalen er vedtatt, legges det opp til at komplett salgsgrunnlag kan utarbeides og testes i markedet i løpet av 2012.

## **2.2 Salg av eiendom**

Havnedirektøren har i 2011 fått utført en verdivurdering av eiendommer havna eier som ikke er direkte havnerelaterte, jfr. havnestyresak 25/11. Disse eiendommene er:

- Gravane 4 – Administrasjonsbygget
- Gravane 6 – Velferden
- Gravane 7 - Kystverket
- Gravane 8 – Fiskebasaren
- Gravane 22 – Park-fisk
- Lagmannsholmen 1 – Skagerakfiskbygget
- Vestre Strandgate 33 – Rutebilstasjonen

Havnedirektøren foreslår at bystyret aksepterer at nevnte eiendommer kan selges og overlater til havnestyret og eventuelt gjennomføre det enkelte salg.

Kristiansand Havn ønsker å fortsette utviklingen av den nye bulk- og stykkgodshavnen i Kongsgård/Vige iht. bystyrevedtaket fra 2003. Videre er en i tidlig arbeid med utbygging av ny containerhavn i Kolsdalsbukta/KMV.

Havnas låneopptak ved utgangen av 2011 utgjør samlet ca 415 mill. kr. Inkluderer man neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna ca. 420 mill. kr ved utgangen av 2012.

Havna økonomiske situasjon signaliserer således forsiktighet knyttet til den videre prosess med å gjennomføre bystyrets vedtak fra 2003. Imidlertid kan det være et alternativ å videreføre investeringene ved å tillate salg av ikke-havnerelaterte eiendommer i havna.

Havnestyret må i denne sammenheng bl.a. vurdere de løpende leieinntektene opp mot den salgpris som kan oppnås.

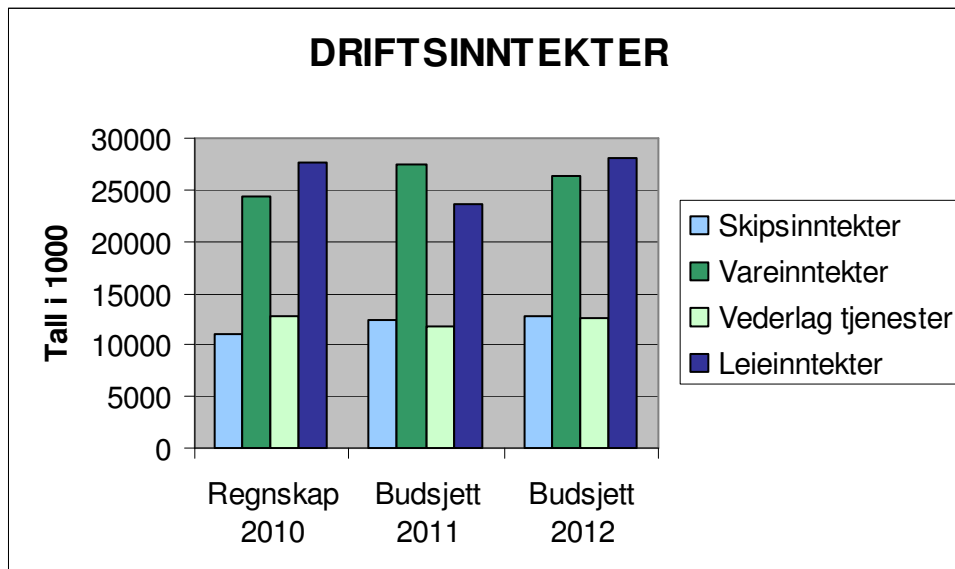
## **3.0 Budsjett 2012 med handlingsplan for 2013 – 2015.**

### **3.1 Driftsinntekter.**

Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn KF er budsjettert med 80,4 mill. kr for 2012. Dette er en økning på 6,5 % i forhold til budsjett 2011.

Sammensetningen i driftsinntektene for 2010, budsjett 2011 og budsjett 2012 viser følgende:

Figur 1.1 – Driftsinntekter for 2009 – 2011



#### Skipsinntekter.

Skipsinntekter består av anløpsavgift og kaiinntekter. I følge Havne- og Farvannsloven § 25, 1 ledd skal anløpsavgiften maksimalt dekke havnas kostnader. Vi har beregnet anløpsavgiften for 2011 til i overkant av 6 mill. kr med utgangspunkt i regnskapet for 2010 korrigert for prisøkning. Vi forventer noe nedgang i antall skipsanløp i havna neste år, men inntekten øker likevel som følge av økningen på cruise. Anløpsprisene holdes uendret.

Vi ser noen negative tendenser i markedet på at godset konsentrerer seg på enkeltlinjer. Dette kan medføre at tilbudet over havnen reduseres. Det er ikke budsjettet med at noen linjer vil slutte å anløpe Kristiansand da vi har iverksatt tiltak som kan være med på å forhindre at dette skjer.

#### Vareinntekter.

Vareinntektene reduseres likevel samlet med 4 % i 2012, men flere gode nye bulk prosjekter er med på å reduseres inntektstapet. Vi forventer en økning i mengden betongelementer, samt at vi arbeider med andre bulkprosjekter. Budsjettet er basert på en forsiktig optimisme.

Hunsfoss har gått konkurs, og det setter sitt preg på neste års budsjett. Vi forventer en nedgang i lastevolum på ca 10 %. I tillegg har vi ikke klart å få på plass driver til Shell Odderøy. Shell Odderøy hadde en stor aktivitet i lastevolum. Dette utgjorde over kai siste driftsår (2009) ca 4,5 % av havnens totalvolum. Dog var prisene lavere på våtbulk enn annen last.

For å bevare rollen som en av Norges betydningsfulle containerterminaler er effektivitet viktig. Terminalen viser en økning på ca 10% så langt i år, og vi forventer at dette volumet vedvarer i neste år, men usikkerheten er stor.

I budsjett er det innarbeidet en prisøkning på 1 kr pr. tonn i prisen på opplistede varer over kai, samt at det er varslet at det samme vil bli gjort i 2013, jfr. sak 41/11. Da har vi en pris på varer over kai i Kristiansand, og ikke som i dag, ulik pris innenfor varegruppene. Dog diskuteres det i prisgruppen å innføre en ny basislast pris på nye volumvarer som vil øke aktiviteten i Kongsgård.

I skrivende stund forventer vi over 50 cruisskip til Kristiansand. Veksten fra 2010 til 2011 var best i Norge og for inntektsåret 2012 er det budsjettet med en tilsvarende økning. Med en nyinnført paxpris gir dette et godt bidrag til totaløkonomien i havna. Vi vil ha i overkant av 80.000 gjester med cruiseskip i 2012.

#### Vederlag tjenester.

Budsjettposten vederlag tjenester økes med 9,2 % fra 2011 til 2012. Det er variasjoner innenfor de ulike postene. Denne største økningen skyldes at ISPS prisen økes. Dette for å dekke investeringen i nye porter og nytt kamerautstyr.

Opplagsvederlag er for lagring av varer og lastebærere som containere, tilhengere etc. utover vareavgiftsperioden. Intensjonen med å innføre opplagsvederlag i 2009 var for å redusere lagringstid og volum på havnearealene. Dette har vist seg å ha effekt og vi forventer ytterligere en liten forbedring i 2012. Dette medfører dog redusert inntekter.

I 2012 innfører vi saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansands kommunes sjøområde, jfr. sak 40/2011 behandlet i havnestyret 18.10.11. Gebyrets størrelse skal ikke overstige selvkost og det kan ikke ilegges gebyr for behandling av klage over vedtak. Vi har budsjettet med 0,4 mill. kr i inntekter.

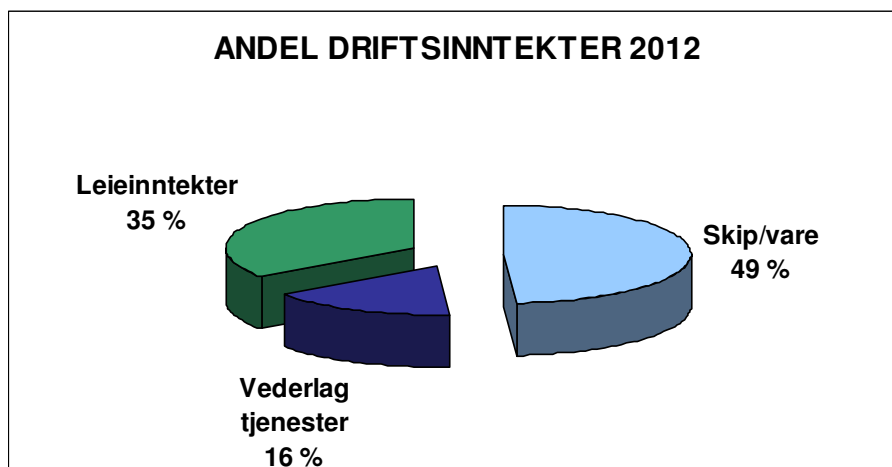
#### Leieinntekter.

Leieinntektene våre øker samlet med 18,7 %. I 2010 ble flere leiekontrakter sagt opp mot slutten av året og hensyntatt i budsjett for 2011. Dette har snudd seg i løpet av 2011 og leieinntektene forventes økt i 2012 som følge av økt utleiedekning.

Det er noe usikkerhet forbundet med leieutgifter til arealer havna leier av NSB i havnegata. Investeringsleie er justert i tråd med inngåtte avtaler. Inntekter fra utleie reguleres ut fra foreliggende avtaler/kontrakter og innenfor de rammer som fremgår av havnstyrets sak 19/06 Eiendomsforvaltning i Kristiansand Havn KF.

Fordeler vi driftsinntektene på inntektsposter får vi følgende andeler:

**Figur 1.2.Driftsinntekter fordelt på inntektsposter**



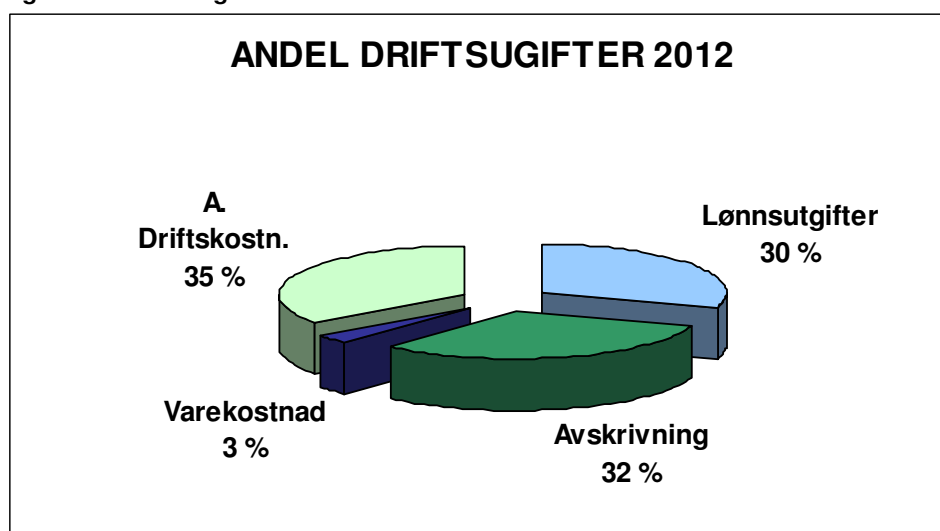
De senere årene har en stadig større andel av havnas inntekter kommet fra skips- og vareinntektene, mens leieinntektene har blitt redusert. Dette er imidlertid noe endret for 2012, da andelen inntekter fra leieinntekten har økt med 4 % - poeng. Vederlag tjenester varierer i mindre grad.



### 3.2 Driftsutgifter.

I budsjettet for 2012 har vi tatt høyde for en økning i totale driftsutgifter på 3,6 mill. kr i forhold til budsjett 2011. Av dette utgjør økning i avskrivningene 3,3 mill, kr, altså størsteparten. De siste årene har havna foretatt store investeringer i kaier i Kongsgård og på fergeterminalen. Prosjektene er nå ferdigstilte, og dette fører naturlig nok til større avskrivninger. De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått nedenunder. Figur 2.1 er en oversikt over hvordan driftsutgiftene fordeler seg.

Figur 2.1 – Driftsutgifter for 2011



#### Lønnsutgifter:

Lønnsutgifter viser en liten økning fra 2011 - 2012 som følge av at vi har tatt høyde for en lønnsøkning på 3 %. Det er ingen endringer i bemanningen.

I 2007 vedtok havnestyret å stimulere til å beholde våre seniorer lengst mulig ved å innføre en årgangssum på kr. 27.000 etter fylte 62 år. I dag er 26% av våre ansatte over 62 år og det er ingen som har valgt å ta ut AFP de siste to årene. Seniorene innehar en viktig kompetanse og representerer kontinuitet i organisasjonen. Dette er også i pakt med avtalen om inkluderende arbeidsliv hvor et av målene er å øke avgangsalder. Vi har valgt å videreføre avtalen.

For 2012 er det budsjettert med arbeidsgivers andel til pensjon på 19 %. Dette er anbefalt av Kristiansand Kommunale Pensjonskasse (KKP). Kristiansand havn må påberegne større utgifter til pensjon i årene som kommer.

#### Avskrivning:

Avskrivning av havnerettede investeringer starter påfølgende år etter at objektet er ferdigstilt og tatt i bruk.

#### Varekostnad:

Varekostnader, vann, strøm m.m., må sees sammen med inntekter fra videresalg.

#### Andre driftskostnader:

Andre driftskostnader økes med 2,4% for 2011. Dette er lavere enn forventet prisstigning. Det er likevel store variasjoner innen de ulike kontogrupperne. En del av postene er lavere enn tidligere, og noe av årsaken er at vi ønsker å styrke vedlikeholdspostene for 2012.

I 2012 har vi satt av 1,5 mill. kr til å utføre asfaltering. Vi har større areal å vedlikeholde samt et etterslep fra tidligere år. Den andre store økningen er innenfor vedlikehold av bygninger. Det er behov for tiltak på fergeterminalen, blant annet å oppgradere fellesarealet og bytte en del vinduer. Vi har samlet satt av 2 mill. kr til å vedlikeholde bygningene våre.

I tillegg er renovasjon / snøryddingsposten økt. Dette er i relasjon til større snømengder og større areal som skal holdes i orden. Vi arbeider med muligheter for samdrift i forbindelse med snøbrøyting, noe som igjen vil tilføre inntekter i årene fremover.

Det er noe usikkerhet forbundet med driftsutgifter til fellesareal på fergeterminalen da 2012 er første år med fullt eget driftsansvar.

### Fjord Line

Kristiansand Havn KF er i Agder Lagmannsrett dømt til å betale erstatning til Fjord Line for tapte inntekter i 2009. Størrelsen på erstatningen er foreløpig ikke fastsatt men vil være et resultat av forhandlinger eller rettssak mellom partene.

Budsjettet for 2012 inneholder ingen avsetning for Kristiansand Havn KF sitt estimat på erstatningskravet. Bakgrunnen for dette er at slike opplysninger vil kunne forventes å skade foretakets stilling i fremtidige forhandlinger med Fjord Line.

Avklaring omkring endelig fastsatt erstatningskrav forventes i løpet av 2012. Erstatningsbeløpet vil da komme til fradrag i budsjettert resultat for 2012.

### Finansposter:

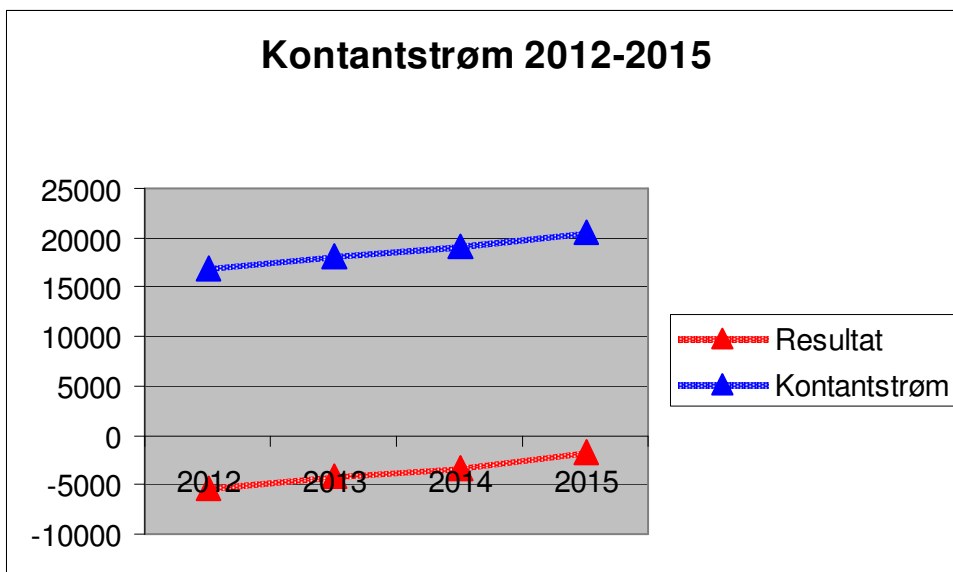
Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2012 er det beregnet at renteutgiftene vil være ca. 15,3 mill. kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 4 %. Norges Bank påpeker i rentemøtet i oktober at industrilandene står trolig overfor en forsterket og langvarig lavkonjunktur. Arbeidsledigheten i USA og euroområdet er fortsatt høy. Stigende statsgjeld og store underskudd i statsfinansene begrenser den økonomiske handlefriheten. Hovedstyret mener videre at utsiktene og risikobildet nå tilsier at styringsrenten holdes på dagens nivå en god stund fremover.

I planperioden øker finanskostnadene fra ca. 15 mill. kr. i 2012 til ca. 17 mill. kr de resterende årene. Det er forutsatt at renten er 4 % i hele perioden.

### Driftsresultat:

Budsjettert ordinært resultat for 2012 er negativ med 5,3 mill. kr. Korrigerer vi for avskrivninger har vi en positiv kontantstrøm på 17 mill. kr. Den kontantstrøm bedriften selv genererer gjennom driften er et uttrykk for Kristiansand Havn KF sin selvfinansieringsevne. Uten tilstrekkelig kontantstrøm over tid vil ikke Kristiansand Havn KF ha mulighet til å avdra sine lån eller ha finansiell evne til å foreta nye investeringer. I hele perioden vil Kristiansand Havn KF ha en positiv kontantstrøm.

Figuren under viser kontantstrømmen (driftsresultat + avskrivninger) i perioden 2012 – 2015:



#### Låneopptak:

I 2012 skal vi foreta investeringer for samlet 22,1 mill. kr. som finansieres ved låneopptak. Tabellen under viser hele perioden:

	2012	2013	2014	2015
Sum investeringer	22 100 000	30 200 000	13 000 000	4 000 000
Forventet låneopptak	22 100 000	30 200 000	13 000 000	4 000 000

Havnas låneopptak ved utgangen av 2011 utgjør samlet ca 415 mill. kr. Inkluderer man neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna ca. 420 mill. kr i lånegjeld ved utgangen av 2012.

#### **4.0 Investeringer 2012 - 2015**

##### **Investeringsbudsjett for 2012 med handlingsplan for 201 - 2015.**

##### **Generelt.**

Havna har ved flere anledninger påpekt at havnas tålegrense for opplån nærmer seg. For å få en samlet oversikt over havnas økonomiske situasjon, har havnestyret i egne saker behandlet havnas investeringsevne og foretatt en verdivurdering av havnas eiendommer som ikke er direkte havnerelaterte.

I bystyresak 135/11 behandlet bystyret Kanalbyen Utviklings AS sitt vedtak vedrørende valg av utviklingsmodell basert på rapport fra Terramars rapport av 15 august 2011. Rapporten anbefaler modell og skisserer at uttak av avkastning fra Silokaia ikke kan forventes før nærmere 2020. Havnestyret legger opp til å utfordre Kanalbyen Utvikling AS på dette punktet.

Når det gjelder opptak av lån til investeringer skiller havna mellom investeringer i:

- ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk tålegrense
- investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- nyinvesteringer som styrker økonomisk tålegrense

Det er tunge investeringer i ny havneinfrastruktur, utfylling og kaier, hvor inntektene ikke dekker årlige kapitalkostnader som er hovedutfordringen for havnas økonomi.

Ved behandling av budsjett for 2011 var følgende ikke innarbeidet i budsjettforslaget: innløsning på Silokaia, kjøp av grunn fra KNAS i Kongsgård Vige, videre utfylling i Vige og eventuelt videre utbygging av lager i Kongsgård. Disse sakene er nå i hovedsak avklart og hensyntatt i forslag til investeringer for 2012.

En legger her opp til at videre innløsning på Silokaia skjer gjennom Kanalbyen Utvikling. Dette kan endres hvis økonomiske og juridiske forhold tilsier annet.

## De enkelte prosjektene.

### Fremtidig container/fergehavn

	2012	2013	2014	2015
2204 Fremtidig container/fergehavn	2 000 000	18 000 000	2 000 000	0

Bevilgningen foreslått i 2012 og videre i handlingsplanperioden skal dekke de pågående planleggingsarbeidet av ny container og fergehavn samt tilbakebetaling av Veikontorets forskuttering ut 2013 for utfyllingsarbeider som pågår i Kolsdalsbukta. Bystyret har godkjent avtalen om forskuddtering med Veikontoret.

Behov for videre investeringer gjennomgås i budsjett for 2013 når innhold i NTP er kjent.

### Fergehavna.

	2012	2013	2014	2015
2205 Fergehavna - kaikant	0	6 000 000	7 000 000	0

Spuntveggen mellom fergeleie 1a og dokka er gammel og må erstattes pga slitasje og elde. Arbeidene er kalkulert til 13 mill. kr. og planlagt gjennomført på den tiden av året med minst trafikk i fergehavna med bevilgning over to år.

### Tak på fergeterminalen og velferd

	2012	2013	2014	2015
3301 Tak på fergeterminalen og velferd	1 500 000	0	0	0

Arbeider på fergeterminalen og Velferden er i sum kalkulert til hhv 2,1 og 0,9 mill. Dette er en fortsettelse av bevilgningen gitt i 2011 på 1,5 mill. kr.

### Hjullaster

	2012	2013	2014	2015
6605 Hjullaster	0	1 200 000	0	0

Hjullaster behovet er varslet i budsjettet for 2011. Dette å må sees i sammenheng med større arealer og høyere aktivitet. Denne investeringen er utsatt til 2013 – dog er det varslet at dagens utstyr er kostbart å holde, samt at vi er usikker på levetiden

### Kjøp av eiendom.

	2012	2013	2014	2015
9201 Kjøp av eiendom	12 900 000	0	0	0

Denne posten omhandler kjøp av eiendom. I tidligere budsjett er det signalisert stor usikkerhet til tidligere foreslått ramme pga avstanden mellom partene. Bystyret vedtok i sak 91/11 prisen for kjøp av Kongsgård – Vige havneavsnitt til 42 mill pluss renter fra 01.01.2008. I forhold til oppgjør er det en uenighet på 4,9 mill som gjelder 250 meter av den

offentlige veien utenfor havneområdet. Posten omhandler også kjøp av Vestre Strandgate 19b.

### Gjerde, kamera og port i Vige ISPS

	2012	2013	2014	2015
Gjerde kamera og port – Vige	700 000	0	0	0

Etter at havna ervervet havnearealene i hht reguleringsplanen må Vige- kaien med tilliggende arealer ISPS sikres for å tilfredsstille kravene til ordinære havneområder.

### Nytt åk til kran.

	2012	2013	2014	2015
9402 Åk – kran	0	1 000 000	0	0

Vi hadde en ulykke med containeråket i forbindelse med forflytning. Det var et gammelt åk som vi benyttet i Kongsgård og ved feil på åkene i byen. Vi forventer å få noe igjen fra skadedyters forsikringselskap, men saken er ikke avgjort enda. Nytt åk vil sikre containerdriften bedre i Havna. Denne kostnaden er utsatt til 2013 da vi forventer at dagens containeråk kan benyttes i byen, og at behovet for reserveåk er mindre nå når Nor Lines er på kai 13.

### Samlepost til driftsinvesteringer

	2012	2013	2014	2015
Utstyr - drift	1 000 000	0	0	0

Det har tidligere blitt diskutert om slike småinvesteringer bør delegeres til havnedirektøren etter at havnestyret/bystyret har fastsatt rammen. Havnedirektøren har imidlertid ikke fremmet forslag om dette.

Små investeringene driftsavdelingen antas å ha behov for i 2012 er som følger:

#### *Snøfres til hjullaster*

Dette vil øke effektiviteten på brøyting og i tillegg vil vi kunne pådra oss brøyte oppdrag for andre som krever mer tilpasset utstyr.

#### *Varebil til driftsavdelingen*

Vi forflytter daglig personell til Kongsgård. Det er viktig å spare miljøet ved at vi minsker kjøringen med tyngre kjøretøy. Ved innkjøp av en liten "Caddy" vil denne kunne brukes som en servicebil.

#### *Havnevakt bil*

Havevaktas bil er moden for utskifting. Kriterier for anskaffelse er: Pris, miljø og fremkommelighet.

### Anlegg avsetning udisponert.

	2012	2013	2014	2015
9990 Anlegg avsetning udisponert	4 000 000	4 000 000	4 000 000	5 000 000

Postens foreslås som en avsetning til styret hvor gjenstående ubrukt ved årets avslutning automatisk trekkes inn.