

KRISTIANSAND HAVN KF

BUDSJETT 2014

& HANDLINGSPROGRAM 2015 - 2017



12.11.2013

Havneinfrastruktur og byutvikling

Driftsåret 2013 ser ut til å bli et svært godt år. For å nå våre strategimål i den nye strategiplanen vedtatt av Havnestyret forutsetter det at Kristiansand Havn KF investerer store summer i havneinfrastruktur i årene som kommer. Hovedutfordringene for havna er derfor disse tunge investeringene i ny havneinfrastruktur hvor driftsinntektene alene ikke dekker årlige kapitalkostnader. På tross av dette, med bakgrunn i sterke driftsresultater, budsjetterer Kristiansand Havn KF med et overskudd i overkant av 2 millioner kroner i 2014, og et positivt resultat i hvert av årene i økonomiplanperioden.

INNLEDNING

Kristiansand Havn KF er inne i en periode med stor aktivitet både innen drift og byutvikling. Prognosene for driftsåret 2013 viser at havnen befester sin posisjon som en av landets største innenfor flere områder. Budsjettet for 2014 bygger videre på denne dynamikken.

Totalt driftsinntekter for Kristiansand havn KF er budsjettet med 93,6 mill. kr. for 2014. Dette er en økning 1,3 %, som tilsvarer 1,2 mill. kr. i forhold til budsjett for 2013. Pris- og lønnsvekst er satt til 3 % for hele perioden. Vi budsjetterer ikke med økning i pris på egne varer og tjenester.

Budsjettet for 2014 foreslås med et positivt resultat på i overkant av 2 mill.kr. Økonomiplanperioden 2015 - 2017 planlegges med positivt resultat hvert år, og med et akkumulert overskudd på 3 mill. kr.

I 2014 betaler havna 19,7 mill. kr. i avdrag, og for hele økonomiplanperioden 78,5 mill. kr. Det er et mål for havna at langsiktig gjeld ikke skal være høyere enn om lag 500 mill. kr. i hele perioden.

Eiendomsselskapet Kanalbyen Utvikling AS er valgt holdt på utsiden av budsjettet da selskapet har, som følge av selskapsform, et eget styringssystem og en forventer ingen økonomiske transaksjoner mellom ASet og KFet i budsjettåret, men det legges opp til å finansiere flerbrukskai/cruisekai med midler fra Kanalbyen Utvikling AS senere i økonomiplanperioden.

Posisjonen som utpekt havn blir stadig tydeligere og viser at Kristiansand Havn KF er en viktig havn både for Kristiansand kommune og hele Sørlandsregionen. Havnen har i den sammenheng i tillegg en viktig rolle i de nasjonale og internasjonale transportkorridorene.

Regionens næringsliv er sammensatt og har forskjellig behov for transportløsninger. Vi er nå inne i en periode hvor offshoreaktiviteten stiller stadig større krav til gode logistikk-løsninger. Dette forventes å vedvare langt utover økonomiplanperioden 2015 - 2017. NODE-selskapenes stadig økende aktivitet utfordrer havnen både i forhold til kaiareal, kaifronter og utvikling av ruter. Ytterligere utvikling av havneområde i Kongsgård har høyeste prioritet. Dette forventes å være i tråd med føringen i Bystyresak 47/2013 som omtaler flytting av containerhavnen til Kongsgård/Vige. På investeringssiden vil budsjettet også være preget av behovet for å tilrettelegge bedre for ferjetrafikken.



Halvard Aglen
Havnedirektør/Port Director
Kristiansand Havn KF

BUDSJETT 2014 & HANDLINGSPLAN FOR 2015 - 2017

Driftsinntekter

Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn KF er budsjettert til 93,6 mill. kr. for 2014. Dette er en økning på 1,2 % i forhold til revidert budsjett 2013. Endringene kommenteres under hvert strategiområde.

Med vår geografiske beliggenhet og nærhet til bane og europavei har vi mange fordeler. Vi har likevel stor konkurranse fra blant annet havnene rundt Oslofjorden og Risavika i Stavanger.

Selv om den nye Havne- og farvannsloven har åpnet opp for fri prising har Havnedirektøren likevel valgt å ikke foreslå prisøkninger på skipsrelaterte aktiviteter. Fortøynings-, anløps- og kaiprisene er dermed uendret. Dette tror vi vil gi oss større volumer, noe det er tatt høyde for i budsjettet. Vi er ikke dyrere enn våre største konkurrenter, men velger likevel å holde prisene på dagens nivå. Dette betyr at ny prisliste i realiteten er en prisnedjustering på våre varer og tjenester.

STRATEGIOMRÅDENE

1. Fergeterminal

Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende fergehavner i Norge

Kristiansand havn har i 2013 hatt god aktivitet på fergeterminalen; marginale nedganger på passasjerer og liten vekst på gods.

Havnen ønsker å bygge opp godsmarkedet sammen med rederiene, og velger således å videreføre prisene fra 2013. Det er tydelige signal fra rederiene at vi har mye last som grenser opp mot Rogaland og at en prisøkning derfor vil kunne ramme hardt. Vi vil derimot utjevne prisforskjellen mellom sommer- og vinterpassasjerer. Den lille nedgangen på passasjerer i 2013 antar vi skyldes det gode været i sommer, og vi ser ikke for oss at denne nedgangen vil vedvare såfremt aktiviteten med antall anløp forblir tilnærmet den samme.

Prisen på voksne passasjerer blir satt til kr. 9,- hele året. Dette vil kunne bety en ekstraintekt på cirka 1 000 000,- NOK basert på historisk passasjerutvikling. Ellers forklares inntektsøkningen med forventet høyere aktivitet på gods.

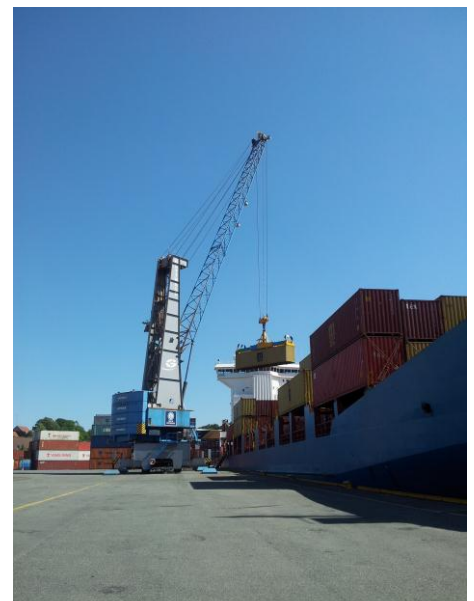
2. Containerterminal

Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge

Vi hadde en vekst på cirka 10 % i 2012 på containerterminalen, og har opplevd ytterligere 10 % vekst til og med andre tertial 2013. Vi forventer en total årsvekst i 2013 på 5 - 8 %. Budsjettet 2014 bærer preg av optimisme, men vi ser utfordringer. Overgangen til fastpris på containere i 2013 trenger en modningsperiode og administrasjonen anbefaler at prisene blir frosset for budsjettåret 2014.

Eksportinntektene er beregnet til cirka 12 mill. i 2013 og budsjettet for 2014 er 12,8 mill. Dette skyldes at vi forventer ytterligere vekst samt at vi når målet for inneværende år med en liten margin.

Importinntektene er fortsatt høyest hos oss. Inntektene på import for 2013 var budsjettet med 12,5 mill. og vi forventer ytterligere vekst. Vi mener at vi burde kunne klare øke importinntektene til 13,2 mill. i 2014.



Vi har gode priser på kran i Kristiansand, men innhenter kostnadene med mye krankjøring. Antall anløp er blitt marginalt redusert, men skipene blir større og krankjøringen mer konsentrert. Dette medfører høyere effektivitet og bedre inntjening. Vi opplever derimot større konkurranse fra andre havner i Oslofjorden som har raskere kraner enn oss. På bakgrunn av dette og fallende volum anbefaler vi også her å fryse prisene på dagens nivå. Budsjettet på krankjøring er basert på at vi klarer en økning i løftesnitt. Dette vil bety at stykkpris per løft blir beregningsgrunnlaget.

3. Bulk-/Stykkgodsterminal

Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulkgoods og prosjektgoods

3.1 Bulk

Prognosen for bulk er dessverre noe fallende i 2013. Vi hadde forventet mer sand, stein, grus og sement over havnen, men byggemarkedet er nede i en bølgedal. I tillegg får vi ikke inntekter av sement på kaien i Vige. Vi forventer at bulkmarkedet vil bedre seg noe i 2014. Det anses derfor som viktig at prisene på varer over kai forblir det samme som i 2013. I tillegg kan vi nevne at vi arbeider med prosjekter, for eksempel avfall/skrapjern og pyntestein, som kan komme på plass. Dette er lastetyper som er meget prissensitive.



3.2 Stykkgoods

På stykkgoods opplevde vi en kraftig reduksjon da Fædrelandsvennen papir ble transportert over Sandes Havn samt at Felleskjøpet nedla sin aktivitet i Kristiansand. Allikevel har vi klart å innhente noe av inntektstapet på parkett fra Lyngdal som tidligere gikk over lokal kai i større grad. Vi arbeider for at denne type aktivitet vil bli enda sterkere i 2014. Vi vet at Nor Lines får nye skip og at effekten av «Velg sjøveien» kan fortsette. Vi ser også at flere aktører velger å importere gods fra Kina til Kristiansand i containere for så å spre partilast med Nor Lines langs Norskekysten. «Ett Agder i Kristiansand» er fortsatt et uttrykk vi ønsker at Nor Lines skal adoptere inn i sine planer.

Stykkgodsruten fra Polen går jevnt og trutt og forventes å fortsette i 2014. Det arbeides også med å få andre varetyper på samme skip.

4. Offshore-/Supplyterminal - OSP

Kristiansand Havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP)

I 2013 startet Kristiansand Havn et offshoreprosjekt. Vi gikk hardt ut i markedet, men møtte utfordringer på grunn av at flere og flere rigger og boreskip klasses i utlandet (ofte havner i Nederland og Tyskland). Vi fortsetter derimot arbeidet med å få en økning i aktiviteten. Dette arbeidet vanskeliggjøres på grunn av fravær av bunkersmuligheter i Kristiansand havn. Arbeidet med å få på plass landstrøm og LNG er også, i tillegg til bunkers, viktig i denne sammenheng.

Utstyr fra NODE-bedriftene er noe forsinket, men vi forventer å få vår del av lasten i 2014. Vi tror også at når NODE sin «bestilling» på 100m ny kai i Kongsgård blir ferdig vil aktiviteten øke deretter. Det jobbes også kontinuerlig med å få på plass ulike drivstoffløsninger. Planer for videre fremdrift forventes forelagt Havnestyret i løpet av 2014.

Inntektene på denne aktiviteten vil reduseres vesentlig da vi inntektsfører aktiviteten fra HiLoad i sin helhet i 2013. Inntekten på HiLoad er i all hovedsak relatert til OSP. Dersom vi har suksess med ett eller to store prosjekt innen offshore/rigg vil dette være utjevnet og komme som en positiv effekt til budsjettforslaget.



5. Cruiseterminal

Kristiansand Havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen



Cruise har de siste årene hatt en betydelig vekst. Vi forventer at veksten fortsetter i 2014, og i budsjettet ligger det inne cirka 70 anløp. Første cruiseskip vil ankomme Silokaia i januar når Hurtigruten kommer med tyske passasjerer og reiseagenter i etterkant av reiselivsmessen i Oslo.

I siste års budsjetttrunde meldte vi at flere aktører må på banen for å dra lasset inn i fremtiden. Dette arbeidet er i gang og lokalt nettverk er oppe og går. Vi arbeider for ytterligere vekst i årene fremover. Merinntekt for denne aktiviteten er medregnet i passasjerer på ferge. I tillegg ligger anløp og kaipris inne i beregningen. Totalinntekt på cruise vil etter kostnader i 2014 overstige 4 mill. og vi forventer cirka 120 000 gjester i byen.

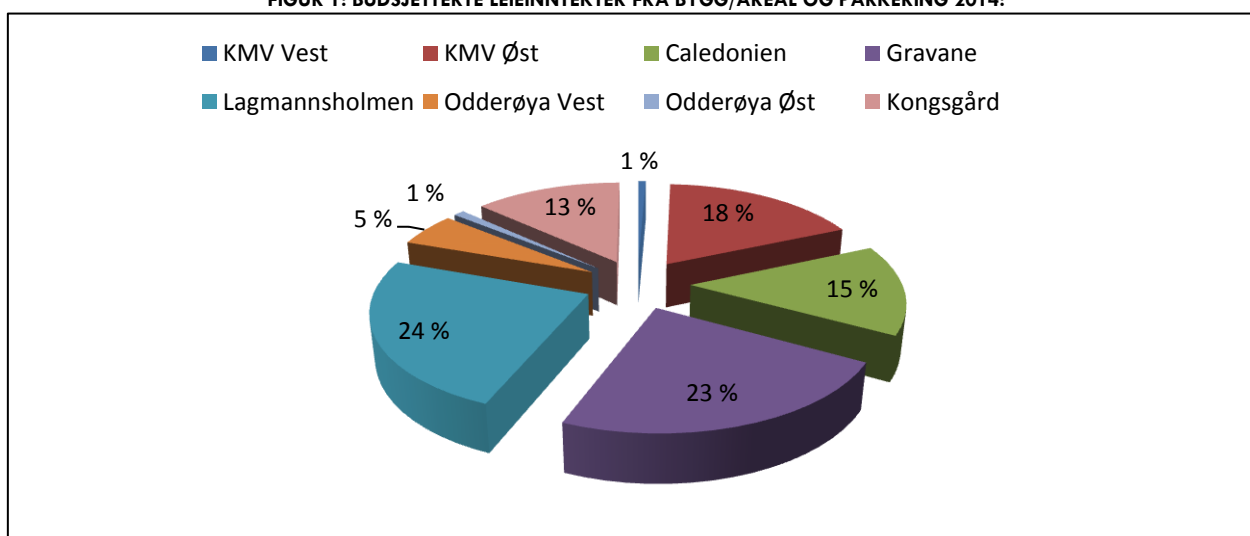
6. Eiendomsforvaltning

Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid

Netto reduksjon i leieinntektene for 2014 er 2 mill. kr sammenlignet med 2013, en nedgang på 8 %. Dette henger sammen med at eiendommene på Silokaia er overført Kanalbyen Eiendom AS. I tillegg forventer vi en reduksjon i leieinntektene for rutebilstasjonen da det pågår dialog om kommunal overtakelse av arealer og rutebilstasjonsbygget. Kommunen har tilbudt AKT å leie kontorarealer utenfor rutebilstasjonen. Havna har tilbudt AKT å delvis oppgradere dagens bygg. Endelig avklaring forventes 2014.

Diagrammet under viser hvor stor andel de ulike områdene i havna bidrar til totale leieinntekter. Leieinntektene i 2014 forutsetter opp mot 100 prosent utleiedekning av havnelager.

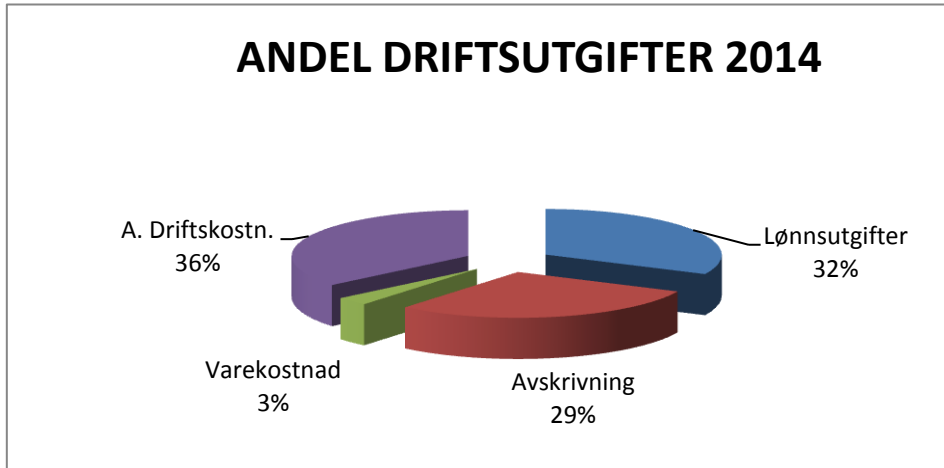
FIGUR 1: BUDSJETTERTE LEIEINTEKTER FRA BYGG/AREAL OG PARKERING 2014:



DRIFTSUTGIFTER

I budsjettet for 2014 har vi tatt høyde for en økning i totale driftsutgifter på 1,2 mill. kr. i forhold til budsjett 2013. Totale driftsutgifter for havna er budsjettert med 76,2 mill. kr. Av dette utgjør økning i avskrivninger 1,4 mill. kr. De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått nedenunder. Figur 2 gir en oversikt over hvordan driftsutgiftene fordeler seg.

FIGUR 2: BUDSJETTERTE DRIFTSUTGIFTER 2014:



Lønnsutgifter:

Regulativ lønn øker med 2,5 % fra budsjettet i 2013 til budsjettet for 2014. Det er kun tatt høyde for lønnsøkning. Antallet fast ansatte er redusert med en stilling. En av våre ansatte har gått av med pensjon og arbeidsoppgavene ble fordelt i organisasjonen. Lønnsmidlene til stillingen som var vakant i eiendomsavdelingen er benyttet til å ansette en ny kranfører høsten 2013. Det har vært stort press på kranførerene våre pga. økt aktivitet. Vi ser allerede nå at det medfører mindre overtid.

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 20 % av våre ansatte over 62 år og det er ingen som har valgt å ta ut AFP de siste tre 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.

Gjennomsnittsalderen på arbeidstakere i Kristiansand Havn er 52 år. Ved nyrekruttering bør det prioriteres å få ned gjennomsnittsalderen og å øke kvinneandelen.

For 2014 er det budsjettert med arbeidsgivers andel til pensjon på 15,5 %. I tillegg er det satt av til reguleringspremien som skal dekke opp veksten i lønnsytelsene. Totalt er det budsjettert med 3,5 mill. kr for 2014, det samme beløpet som i 2013. Dette er anbefalt av Kristiansand Kommunale Pensjonskasse (KKP). Kristiansand havn må påberegne større utgifter til pensjon i årene som kommer.

Totalt øker lønnsutgiftene med 0,1 mill. kr for 2014 sammenlignet med 2013.

Avskrivning:

Avskrivning av investeringer følger regnskapsloven. Dette medfører at avskrivningene kommer tidligere i gang enn hvis de avskrives etter kommuneloven. I følge regnskapsloven § 5-3 skal anleggsmidlene som har en begrenset økonomisk levetid avskrives etter en fornuftig avskrivningsplan. Økonomisk levetid betyr den perioden det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å beholde driftsmiddelet fremfor å avhende det eller bytte det ut med et nytt. Som følge av dette avskrives kaiene over en periode på 60 år. Silokaia er for eksempel avskrevet for flerfoldige år siden, men er fortsatt i bruk mer enn 80 år etter den ble bygd.

I 2014 har vi budsjettert med avskrivninger på 21,8 mill. kr.

Varekostnad:

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

Andre driftskostnader:

Andre driftskostnader reduseres med 2 % for 2014 i forhold til 2013. Det er likevel store variasjoner innen de ulike kontogruppene. En del av postene er lavere enn tidligere, mens andre er høyere.

De siste to årene har vedlikeholdsbudsjettet vårt vært styrket med 35 % for å ta unna noe etterslep. Vi har redusert dette noe inneværende år (12 %), også som følge av at Silokaia er overført Kanalbyen. Vedlikehold er fortsatt et høyt prioritert område for havnedirektøren og for 2014 er det satt av 5,6 mill. kr., i hele planperioden 23,4 mill.

I 2014 prioriterer vi asfaltering og vedlikehold av kaier. Andre prioriterte poster er fasademaling buene Lagmannsholmen, energianalyse av bygg og kaibelysninger, container- og fergehavna og utbedringer av setninger på Fiskebrygga.

I 2013 økte vi markedsføringsbudsjettet vårt for å tydeliggjøre våre muligheter for nye kunder. Dette foreslås uendret for 2014. Vi vil delta på messer innenfor offshore, cruise, containere og logistikk generelt. Vi vil også prioritere å utarbeide en kommunikasjonsstrategi. Samtidig prioriterer vi å videreutvikle alliansearbeidet med enkelte utpekte havner for å forbedre gode transportkorridorer.

Som utpekt havn skal Kristiansand Havn KF utarbeide en Havneplan etter Havne- og farvannsloven § 46, 2. ledd. Planen skal, som det heter i loven, «ivareta krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt transportknutepunkt». Havneplanen har til hensikt å kartlegge og ivareta krav til fremtidig arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt transportknutepunkt. Kristiansand Havn KF har som mål å ha ferdigstilt sin Havneplan ultimo 2014.

Finansposter:

Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2014 er det beregnet at renteutgiftene vil være ca. 16,0 mill. kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 3,5 %. Norges Bank besluttet i rentemøte i oktober å holde styringsrenten uendret på 1,5 %. Prisveksten har vært lavere enn forventet, men samtidig har kronen svekket seg siden forrige rentemøte. For øvrig har den økonomiske utviklingen både ute og hjemme vært om lag som ventet. På bakgrunn av dette holdes styringsrenten uendret.

Veksten hos våre viktigste handelspartnere både ute og hjemme har vært om lag som ventet. Den forventede renteoppgangen er skjøvet noe ut i tid i følge Norges Bank.

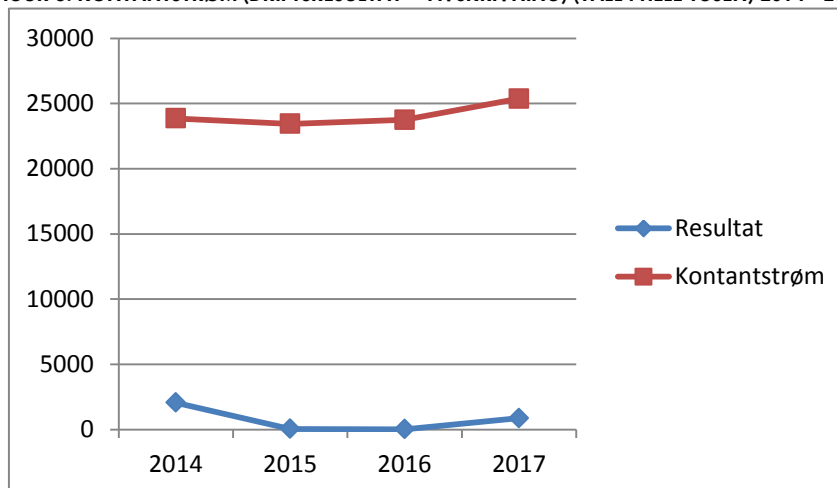
Fortsetter styringsrenten å holde seg lav ut 2014 kan dette føre til besparelser på finanspostene.

I planperioden øker finanskostnadene fra ca. 16 mill. kr. i 2014 til en topp i 2016 med ca. 17,8 mill. kr. før den igjen reduseres som følge av at den langsiktige gjelden reduseres. Det er forutsatt at renten er 3,5 % i hele perioden.

DRIFTSRESULTAT:

Budsjettet ordincært resultat for 2014 er positivt med 2 mill. kr. Korrigerer vi for avskrivninger har vi en positiv kontantstrøm på 23,8 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 positivt resultat og en positiv kontantstrøm.

FIGUR 3: KONTANTSTRØM (DRIFTSRESULTAT + AVSKRIVNING) (TALL I HELE TUSEN) 2014 - 2017:



LÅNEOPPTAK:

Havnas låneopptak ved utgangen av 2013 utgjør nesten 500 mill. kr. Inkluderer man neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna ca. 504 mill. kr i lånegjeld ved utgangen av 2014. Dette er en betydelig lånebelastning for havna og utsetter oss for stor renterisiko. Hvis renten øker i gjennomsnitt med 1 % vil havnas renteutgifter øke med ca. 5 mill. kr. Det er en målsetning for havna å redusere lånebelastningen og dermed renterisikoen. Økningen i investeringer i 2016 og 2017 uten ytterlige låneopptak skyldes at disse betales med overføringer fra Kanalbyen Utvikling AS.

TABELL 1: INVESTERINGSKOSTNADER, LÅNEOPPTAK OG LÅNEGJELD:

	2014	2015	2016	2017
Sum investeringer	27 600 000	21 500 000	91 400 000	65 400 000
Forventet låneopptak	27 600 000	21 500 000	21 400 000	6 400 000
Betaling av avdrag	19 730 000	19 554 000	19 178 000	20 202 000
Lånegjeld	504 000 000	506 000 000	508 000 000	488 000 000

INVESTERINGSBUDSJETT FOR 2014 MED HANDLINGSPLAN FOR 2015 - 2017

INNLEDNING:

I 2014 er det foreslått investeringer som i sum utgjør 27,6 mill.kr som finansieres ved låneopptak. Sum i handlingsplanperioden utgjør 206,9 mill.

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

- ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk tålegrense
- investeringer for å holde hjulene i gang, begrense skade og opprettholde verdi
- 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.

INVESTERINGSBUDSJETTET

Fergehavna, prosjekt 2205

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
2205	Fergehavna - kaikant	21 500 000			

Det er tidligere bevilget 35,11 mill. kr. til prosjektet. Tiltaket omhandler igjennfylling av dokka, flytting av tollvesenets kontrollpunkter og endring av kjøremønster for å effektivisere og halvere lossetiden slik at publikum kommer raskere ut av ferge-terminalområdet. I tillegg skal spuntveggen mellom fergeleie og dokka utbedres og forlenges på grunn av slitasje og elde. Samtidig er havnas kostnader til landstrømsstilkobling for tilpasning til Color Line medtatt. Arbeidene er planlagt gjennomført på den tiden av året med minst trafikk i fergehavna.

Vestre havn, utskifting av anoder Hampa kai 1, 1A/B, prosjekt 4104

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
4104	Utskifting Anoder - Vestre Havn	1 000 000	500 000	400 000	1 700 000

Etter kontroll med dykker er det avdekket betydelig svekket anodebeskyttelse av kaiene i Vestre havn som krever utskifting. Anodebeskyttelsen hindrer korrosjon og øker kai konstruksjonens levetid. Utskifting av anoder kai 9 og kai 3 kan deles i etapper og det foreslås 1,0 mill. i 2014, 0,5 mill. i 2015 og 0,4 mill. i 2016. For Hampa kai 1, 1A/B. foreslås 1,7 mill. i 2017.

Flerbrukskai/cruisekai, prosjekt 6104

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
6104	Flerbrukskai/cruisekai			70 000 000	60 000 000

Som følge av avviklingen av cruisekai på Silokaia i forbindelse med byutvikling (Kanalbyen) vurderes løsninger for å flytte cruiseanløpene. Ettersom endelig avgjørelse ikke er tatt er det i handlingsplanperioden gjort en avsetning på 130 mill. for å ta høyde for dette. Forslag til løsning med kalkyle fremlegges når grunnundersøkelser og forarbeider er utført og ulike alternativ vurdert.

Ny takteking Buene, prosjekt 6310

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
6310	Taktekking Buene	800 000			

Tiltaket omhandler ny takteking og oppgradering av sluk over buene. Taktekkingen har ikke vært skiftet siden bygget ble oppført og det er oppstått lekkasjer som er lappet på gjennom mange år. En er nå kommet til et punkt hvor en bør legge ny tekking da en ikke kan garantere mot vannskader på kundenes lagervarer.

Maskiner og utstyr, prosjekt 6626

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
6626	Brøyteskjær	300 000			

Det foreslås kjøp av nytt brøyteskjær i 2014. Dette må sees i sammenheng med større arealer, høyere aktivitet og ny hjullaster. Innkjøpet vil medføre raskere rydding av alle havnens terminaler ved snøfall.

Kongsgård, arrondering/avretting, prosjekt 9202

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
9202	Kongsgård - avretting av areal	1 000 000			1 700 000

Det foreslås bevilgning på 1 mill. til arrondering og planering av arealene bak kai 36 i 2014. Dette henger sammen med behovet for å planere og gjøre arealet mellom lager 6, veien og øst/vest-kaien attraktivt for last helt ut til Ringodden. For arealene havna overtar når pukkverket flytter i 2016 foreslås 1,7 mill i 2017.

Lager - Kongsgård, prosjekt 9312

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
9312	Lager - Kongsgård		18 000 000	18 000 000	

Det foreslås bevilgning til 2 stk. permanente lager á 2400 m² (30x80) som erstatning for lagerarealene som bortfaller på Silokaia. Havnas eget behov vurderes kontinuerlig opp mot mulighetene for å bruke deler av etablerte lager i området. Alternativt kan det etableres telt. Havna leier da ut grunn og kunden selv bekoster telt. Havna bygger vanligvis ikke nye permanente lager uten at investeringen gir tilstrekkelig avkastning over avtalt bindende leieperiode de første årene. Det er kundenes behov som utløser eventuelle investeringer i nye permanente lager. Dette gjelder også denne investeringen.

Anlegg avsetning udisponert, prosjekt 9990

Pros. nr.	Prosjekt	2014	2015	2016	2017
9990	Anlegg avsetning udisponert	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000

Denne postens gjenstående ubrukt ved årets slutt, blir automatisk trukket inn og overføres ikke til disposisjon påfølgende år.