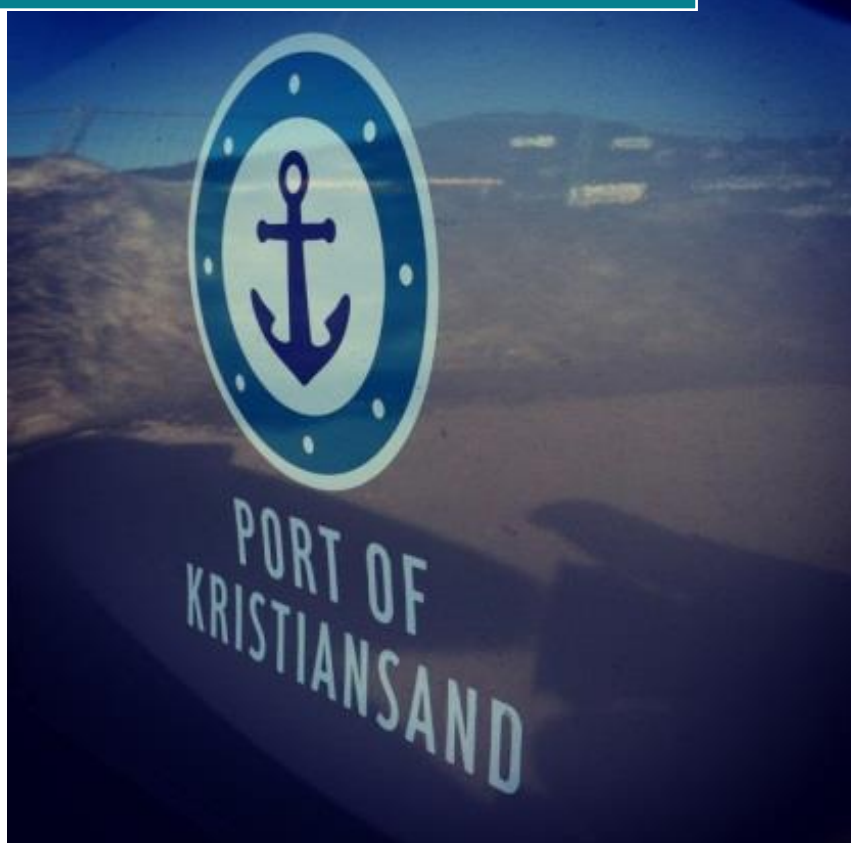


2016

Budsjett

Kristiansand Havn KF



08.12.2015

Havnedirektørens side



2015 ser ut til å bli et av de beste driftsårene for Kristiansand Havn noensinne.

Dette befester vår posisjon som en av landets viktigste havner, og som et nasjonalt transportknutepunkt for regionens befolkning og næringsliv.

I november 2015 ble arbeidet med kommunedelplan for Kongsgård/Vige startet opp. Dette arbeidet bygger videre på Havneplanen frem til 2065 som ble lagt frem i 2014. Planen avklarer behov for strategiområdene og skal sikre nye arealer for å befeste Kristiansand Havn sin posisjon som en moderne, fremtidsrettet havn og tilrettelegger for næringslivet. Det er viktig for oss å være en havn som tilbyr gode løsninger innenfor alle felt som etterspørres av regionens næringsliv, og i det mellomlange løp må det forventes investeringer i nye utviklingsareal for havna.

Aktiviteten innenfor flere av havnas områder har utviklet seg positivt. Containerterminalen noterer seg for nok et rekordår i 2015. Samtidig ser vi at antall anløp til containerterminalen blir redusert. Dette bygger opp under den trenden vi ser i internasjonal sjøtransport, hvor skipene blir større og kapasiteten for hvert anløp øker. Flerbrukskaien er et viktig grep for å møte denne utfordringen og for å videreutvikle Kristiansand Havn som en av landets viktigste havner. Samtidig gjør denne investeringen det også mulig å satse videre på cruiseturisme i regionen.

Det er spesielt gledelig å se at målrettet arbeid for å styrke Kristiansand Havn sin posisjon innenfor offshore har gitt resultater. Når det gjelder Offshore Supply Terminalen (OSP), så ser vi at strategiske investeringer som ny kai i Kongsgård umiddelbart ga effekt med flere rigganløp. Vi har i en lengre periode hatt to rigger samtidig i Kongsgård, annen aktivitet har vært økende gjennom året. Den strategiske satsingen innenfor OSP videreføres i budsjettet som viktige tiltak for en næring som er inne i en krevende fase.

Ferjetrafikken er det viktigste enkeltstående strategiområdet for Kristiansand Havn. Som følge av ny E-39 gjennom Kristiansand sentrum er vi nå i omfattende forhandlinger med Statens Vegvesen. For Havnen er dette en krevende situasjon som vil påvirke terminalaktiviteten i årene som kommer.

Alt i alt vil budsjettet for 2016 være preget av å sikre dagens drift samtidig som vi fortsetter med de investeringene som er tydeliggjort i foregående budsjett.

Halvard Aglen, Havnedirektør Kristiansand Havn KF

Innhold

Havnedirektørens side.....	1
Innhold.....	2
Strategiområdene	3
Fergeterminalen	3
Containerterminalen	4
Bulk- og stykkgodsterminalen	5
Offshoreterminalen.....	5
Cruiseterminalen.....	6
Kristiansand Havn – Eiendom	6
Budsjett 2016 & Handlingsplan for 2017-2019..	7
<i>Driftsinntekter.....</i>	<i>7</i>
Driftsutgifter.....	8
Lønnsutgifter	8
Avskrivning.....	9
Varekostnad.....	9
Andre driftskostnader	9
Finansposter	10
Driftsresultat	11
Låneopptak	11
Investeringsbudsjett	13
Vedlegg 1 - Resultatbudsjett	19
Vedlegg 2 - Investeringsbudsjett.....	20
Vedlegg 3 - Driftsbudsjett.....	21

Strategiområdene

Kristiansand Havn har utarbeidet en strategiplan for 2013-2025 med en visjon om å være et miljøvennlig transportknutepunkt nærmest markedet. Følgende seks strategiområder er prioritert:

1. Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende fergehavner i Norge
2. Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge
3. Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulkgoods og prosjektgoods
4. Kristiansand Havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP)
5. Kristiansand Havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen
6. Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid

Fergeterminalen

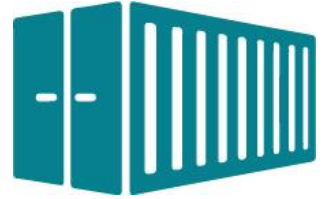
Kristiansand Havn KF skal være en av landets tre ledende fergeterminaler

Vi forventer at de transporterte volumene på fergeterminalen vil bli omtrent det samme i 2016, som i 2015. I 2015 hadde vi en vekst på person/personbiltrafikken som en følge av flere reisende i sommersesongen relatert til et ustabil sommervær her hjemme. Vi hadde derimot en nedgang i trafikken av lastebiler/løshengere med tilhørende gods, noe som også var forventet utfra en skjerpet konkurransesituasjon med Fjord Lines sine ruter fra Bergen/Stavanger og Langesund. Inntekten på gods med ferge er imidlertid stabil da vi fra 1/1-2015 gikk over fra pris per tonn gods til stykk-pris per lastebil/løshenger.

Endringen i prisstrukturen forventes å gi stabil inntekt på godssegmentet også i 2016. Fjordline hadde fem vellykkede anløp sommeren 2015 med Bergensfjord/Stavangerfjord da Fjord Cat måtte til reparasjon. Fjordlines hurtigferge Fjord Cat har hatt flere kanselleringer i sesongen 2015 på grunn av reparasjoner og dårlig vær. Suksessen med Bergensfjord/Stavangerfjord viste at vi kan betjene anløp av Fjordlines store ferger.



Containerterminalen



Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge

2014 ble «all time high» på Containerterminalen selv etter en dårlig start på året. 2015 ser ut til å få en liten økning sammenlignet med 2014 og kan bli det året vi passerer 50.000 TEUs. Dette volumet forventer vi vil øke noe også i 2016. En betydelig økning i volumet vil derimot først kunne komme når vi ikke lenger har en begrensning på dyptgående på 8,7 meter, slik det er på Containerterminalen i dag. En tilpasset infrastruktur vil kunne føre til at Containerterminalen i Kristiansand Havn får et mer betydningsfullt nedslagsfelt nasjonal og definitivt for hele Sør-Norge. En ny flerbrukskai på sydsiden av Lagmannsholmen er en mellomfase i denne retningen.

Verdensøkonomien tilsier at vi i den korte tidshorisonten ikke kan forvente betydelig volumøkning fra de kunder som i dag benytter Containerterminalen. Et unntak er den forventede økningen fra Voss vann. Økt volum må derfor komme fra økt markedsandel inn og ut av Norge, noe vi først kan se resultatene fra i 2017/-18, ettersom vi på nevnte tidspunkt antar at vi kan ta den nye flerbrukskaien på sydsiden av Lagmannsholmen i bruk. I et lengre tidsperspektiv antar vi ut fra de prognosene vi er kjent med at Kristiansand Havn KF kan få en betydelig oppsving også utfra den veksten vi ser i vår region har og vil få i kommende år.

Vi arbeider også med de lange transportkorridorene. Et viktig element for å styrke containerterminalens betydning, er intermodalitet. Her spiller jernbane inn i terminalen en viktig rolle, noe som kan gi oss ytterligere drahjelp, både utfra et miljøvennlig perspektiv og også utfra et effektiviserings hensyn.

I siste halvår av 2015 mistet vi et ukes anløp. Dette setter oss på en lei statistikk hvor antall anløp fortsetter å reduseres. Vi håper likevel at dette er midlertidig, spesielt fordi volumene hos China shipping og Happag er så gode at vi våger å budsjettere med at lørdagsbåten som vi mistet kommer i fast rute igjen før høsten 2016.

2015 ser med andre ord ut til å bli nok et rekordår på antall TEUs, noe som gir høyere effektivitet, bedre produktivitet, og større inntjening på kran. I tillegg til prisøkningen foretatt i 2015 gir dette grunnlaget for investeringen i den nye kranen på omkring 34 millioner NOK (korreksjon for høy euro). Den nye kranen vil også være spesialtilpasset for å håndtere større containerskip på den planlagte flerbrukskaien syd på Lagmannsholmen fra medio 2016. Budsjettrammen for ny kran ble vedtatt i 2015 og videreføres i 2016.

Bulk- og stykkgodsterminalen

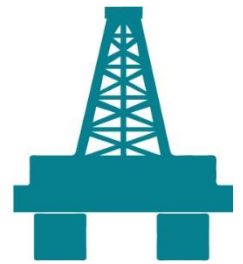


Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulk og prosjektgoods

Bulkaktiviteten i Kristiansand Havn er nå stabil og nivået for 2016 forventes å bli det samme som i 2015. Dette omfatter stort sett sement, miljøkalk og grus/stein. Det er planlagt utvidet bruk av sementsiloen på Silokaien fra 2016, noe som vil kunne gi økt inntekt på kai-/varevederlaget fremfor Norcem Vige, hvor dette ikke beregnes. En volumøkning på bulk må komme fra at stein/grus på kjøp blir mer lønnsomt og eventuelt fra nye prosjekter/-lastsegmenter.

Aktiviteten innenfor stykkgoodssegmentet er stabil og vi forventer samme nivå i 2016 som i 2015. Vi antar imidlertid at vi vil få en reduksjon i prosjektlast fra oljerelatert virksomhet p.g.a. krisen i oljesektoren. Derimot ser vi at Norlines i 2015 ser ut til å få en økning på 10% på godsomslaget selv om anløpene er kraftig redusert. Dette skyldes at Norlines har tatt i bruk nye, større og mere effektive fartøyer. Norlines vil være vår viktigste kunde for volumøkning på stykkgoods i årene som kommer og det er derfor viktig at forholdene legges til rette når Norlines flytter til Kongsgård, slik at de får bedre rammevilkår/prioritet for bruk av infrastruktur enn de har på Silokaien i dag. Nytt Norlines bygg ble vedtatt i 2015, og videreføres i 2016.

Offshoreterminalen



Kristiansand Havn skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port

2015 viser at den strategiske satsingen på offshoreprosjekter i Kristiansand Havn har gitt stor effekt. Lave oljepriser har ført til manglende oppdrag for offshorefartøy og rigger, og det har medført en positiv effekt for Kristiansand Havn i den forstand at flere rigger og supplyfartøyer søker havn for oppgradering/sertifiseringer og langtidsligge i påvente av nye oppdrag. Aktiviteten er derfor stor i OSP og vi forventer høy aktivitet også i 2016 og utover. Begrensningen ligger i manglende kaiplass, samt behov for dybde- og breddeutvidelse av innseilingsleden til Kongsgård. Kai 35/36 benyttes i dag i hovedsak til OSP og annen aktivitet har måttet vike, herunder bulk-/stykkgoods. Flytting av aktivitet fra sentrum til Kongsgård vil måtte medføre utvidet kaiplass dersom vi skal kunne opprettholde den nåværende aktiviteten i OSP.

Ombyggingsprosjekter og riggbesøk er svært viktig, og vi har sett at anløpene ofte gir store merinntekter til Kristiansand Havn i form av inntekter utover anløpsavgift og kaivederlag.

Aktiviteten i OSP er også svært viktig for industrien i regionen, spesielt for oljerelatert virksomhet, som opplever nedgang som følge av manglende oppdrag.

Kristiansand Havn får gode tilbakemeldinger på den innsatsen som er lagt ned i OSP, og som nå gir resultater for virksomheter i regionen. Verdiskapningen dette representerer er med å trygge arbeidsplassene og inntektene for kommunene i regionen.

Cruiseterminalen

Kristiansand Havn skal være prioritert cruisehavn mellom Oslo og Bergen

Anløpslisten for cruise i 2016, viser at trenden igjen er flere anløp og større skip. Forventet anløp i 2016 er på 60, som gir en økning på 50 prosent fra 2015. 2014 er fortsatt rekordåret med totalt 77 anløp, men større fartøyer i 2016 vil gi større inntekter pr anløp.

Det foreligger allerede bestillinger for cruiseanløp i 2017, men her må vi ta forbehold om hvorvidt Kai 13 Silokaien, Kai 20 Lagmannsholmen eller ny flerbrukskai på sydsiden av Lagmannsholmen kan benyttes. Det er også viktig å ta stilling til prioritet på nevnte flerbrukskai, herunder Containerskip fremfor Cruiseskip. Vi har solgt 318m (Silokaia) som en del av utviklingen av Kanalbyen, og bygger en erstatning for denne på 250m på Lagmannsholmen (flerbrukskaia). Vi vil slite med plass i årene fremover for å nå havnestyrets mål for 2025.

Kristiansand Havn – Eiendom og havnas arealer

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

Budsjetterte leieinntekter forutsetter opp mot 95 prosent utleiedekning i 2016. Siste halvdel av 2015 ble betydelig leieareal sagt opp. Dette har sammenheng med konjunktursvingningene i markedet som antas vil følge inn i 2016. Av de samlede leieinntekter utgjør parkering vel 20 prosent.

Netto leieinntekter er redusert betydelig i forhold til tidligere år som følge av salg av eiendommer. I forhold til 2015 er leieinntektene redusert med omkring 3 millioner. Leie etter ferdigstilling av ny terminal til Norlines i Kongsgård er hensyntatt. Vedlikeholds- og driftskostnadene ligger i sum på nivå tilsvarende 2015.

I handlingsplanperioden planlegges videre utbygging av lager som erstatning for Silokaia og satsing på OSP i Kongsgård. Arbeidet med nybygg til On & Offshore Services AS planlegges påbegynt i 2016 med ferdigstilling første kvartal 2017. Ny Norlines terminal planlegges ferdigstilt første halvår 2015. I tillegg vil arbeidet med energireducerende tiltak etter havnas energianalyseprogram og arbeidet med å tilby



landstrøm til OSP vil fortsette i 2016. Havna vil ikke få tilgang til arealet før pukkverket flytter fra området.

Budsjett 2016 & Handlingsplan for 2017-2019

Driftsinntekter

Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn KF er budsjettert med 94,5 mill. kr for 2016. Dette er en reduksjon på 1 % i forhold til budsjett 2015. Hovedårsaken til lavere inntekter er reduksjon i leieinntektene. Endringene er kommentert under hvert strategiområde.

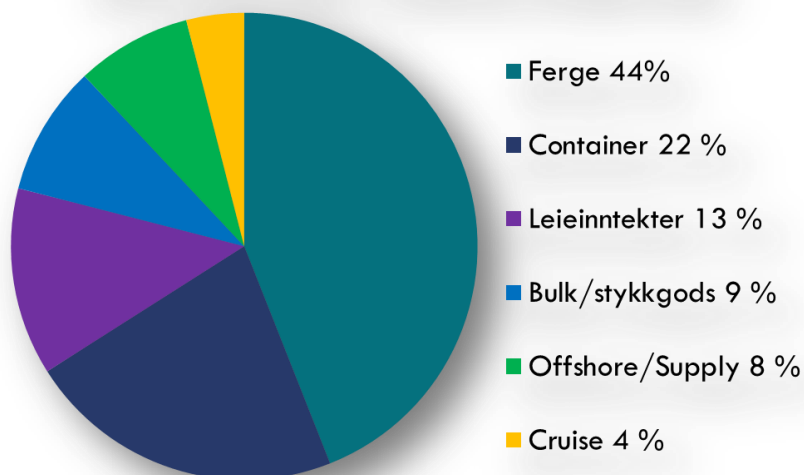
Med vår geografiske beliggenhet og nærhet til bane og europavei har vi mange fordeler. Vi har likevel stor konkurranse fra havner som Risavika i Stavanger og havnene rundt Oslofjorden.

Havnedirektøren har valgt å holde prisene på kai og anløpsavgift uendret for 2016. Hovedbegrunnelsen er at vi er inne i en tid hvor store deler av regionens næringsliv opplever tøffe tider. Kristiansand Havn skal være en havn som tilrettelegger og stimulerer til et godt næringsliv i vår region, derfor ønsker vi å holde prisene på samme nivå som 2015.

Prisene de siste årene har blitt justert etter investeringsbehov i Kristiansand Havn som kai 36, utfylling av dokka og utbedringer på fergeterminalen. Endringene i prisene er gjennomgått i eget dokument; Prislister og havneavgifter 2016.

Fordeler vi driftsinntektene på våre seks strategiområder får vi følgende fordeling:

Driftsinntekter 2016 – Fordelt på strategiområder

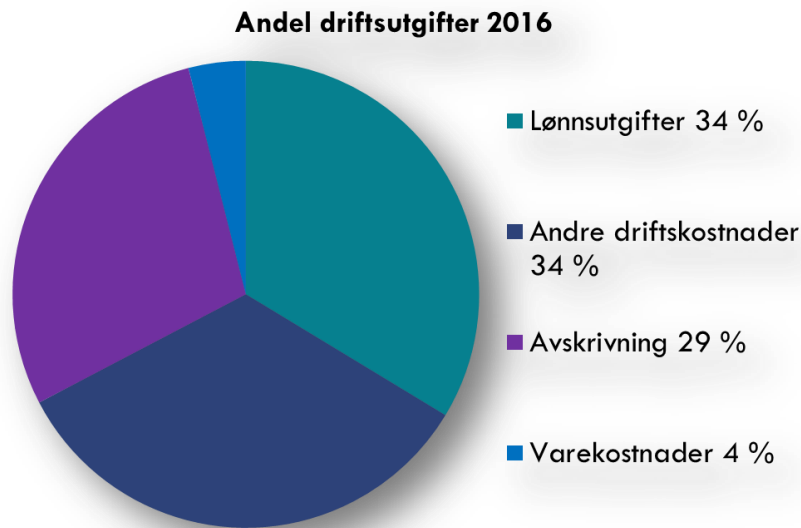


Figuren viser at samlet sett genererer fergehavn og containerterminalen i overkant av 65 % av havnas totale inntekter. Anslaget baserer seg på fordelingen fra 2. tertialrapport 2015 og er justert for endringene i 2016. Det er viktig å minne om at en stor del av leieinntektene er fordelt utover de ulike strategiområdene.

Driftsutgifter

I budsjettet for 2016 øker totale driftsutgifter med 2,4 mill. kr i forhold til budsjett 2015. Dette er i hovedsak økte utgifter til lønn som følge av at antallet ansatte har økt fra 26 til 28 og større utgifter til avskrivninger som følge av økte investeringer. Det er budsjettert med en ny stilling i havnevakta som vil bli besatt i løpet av 2016, i tillegg ble det ansatt en ny i administrasjonen under staben til havnedirektøren i 2015. Begge stillingene kommer som en følge av en økt arbeidsmengde. For stillingen i administrasjonen er stillingen besatt for å ha et totalansvar for kommunikasjon, i tillegg til prosjektledelse og saksbehandling. Sammenlignet med andre havner har Kristiansand Havn fortsatt en liten administrasjon. Totale driftsutgifter for havna er budsjettert med 81,4 mill. kr.

De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått nedenunder. Figuren under viser hvordan driftsutgiftene fordeler seg.



Lønnsutgifter

Regulativ lønn øker med 8,7 % fra budsjett 2015 – 2016. Det er tatt høyde for lønnsøkning på 2,5 % og som tidligere nevnt vil antallet ansatte øke fra 26 til 28.

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 15 % 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 54 år. Ved nyrekruttering bør det prioriteres å få ned gjennomsnittsalderen og å øke kvinneandelen.

For 2016 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 3,9 mill. kr for 2016. Dette er anbefalt av Kristiansand Kommunale Pensjonskasse (KKP). Kristiansand havn må påberegne større utgifter til pensjon i årene som kommer.

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. Kaiene våre avskrives som følge av dette over 60 år. Silokaia er som eksempel avskrevet for flere år siden, men er fortsatt i bruk mer enn 80 år etter den ble bygd. I 2016 har vi budsjettert med avskrivninger på 23,5 mill. kr.

Varekostnad

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

Andre driftskostnader

Andre driftskostnader økes med 2 % for 2016 i forhold til 2015. Det er likevel store variasjoner innen de ulike kontogruppene. En del av postene er lavere enn tidligere, mens andre er høyere.

Vedlikehold er fortsatt et høyt prioritert område for havnedirektøren og for 2016 er det satt av 6,65 mill. kr., i hele planperioden 27,8 mill. Vi har økt vedlikeholdsbudsjettet med 18% fra 2016.

I 2016 prioriterer vi:

- Ny takteking Vestre Strandgate 19B
- Oppussing 3.etasje havnekontoret
- Skifte elektriske hovedtavle 1.etasje bygg 6308
- Oppussing fellesareal Fiskebasaren

- Videreutvikling kartsystem av infrastruktur i samarbeid med kommunens kartavdeling
- Skanning av alle kaier
- Opprette kaibelysning ved Kai 16 – tidligere Shellkaia
- Asfaltering på diverse område
- Utbedringer av de betongmadrasser under fergepiren

Arbeidet med Havneplanen fortsetter i 2016.

Havneplanarbeidet følges nå opp gjennom kommunens oppstart av kommunedelplan. Gjennom dette arbeidet skal det avklares hvilke områder, og hvor mye areal med nye kaifronter som kan avsettes til havn, og hvordan regionen ønsker å legge til rette for regional satsing på:

- HUB (intermodalt nav med infrastruktur tilrettelagt for alle godsbærere; veg, jernbane, sjø).
- Strategisk satsing på Våtbulk
- Strategisk satsing på OSP (offshore Supply Port)

Planarbeidet er i oppstartfasen med utarbeidelse av planprogram, som ventelig kommer til politisk behandling i januar 2016. Estimert vedtak av planen er ultimo 2016.

I 2016 opprettholdes markedsføringsbudsjettet som ble økt med 12,5 % budsjett for inneværende år. Vi ønsker å fortsette å utvikle kommunikasjonsstrategien vår og vil arrangere en ny havnekonferanse i utgangen av august. Vi vil også delta på messer innenfor offshore, cruise, containere og logistikk generelt.

Finansposter

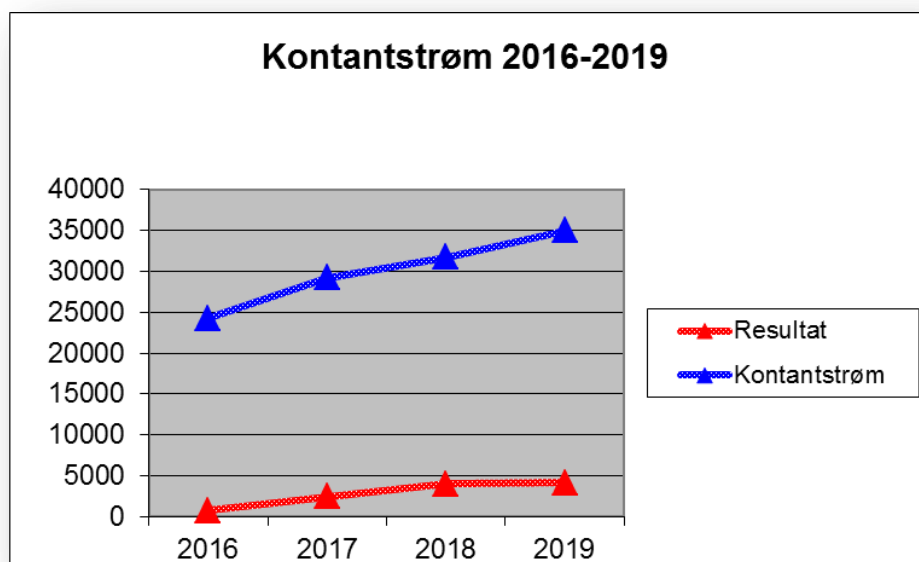
Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2016 er det beregnet at renteutgiftene vil være ca. 13,0 mill. kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 2,5 %. Norges Bank besluttet i rentemøte i november å holde styringsrenten uendret på 0,75 %. Inflasjonen og veksten i norsk økonomi utvikler seg som forventet og derfor endres ikke styringsrenta. Samtidig har utviklingen ute og fallet i oljeprisen økt usikkerheten om norsk økonomi.

I planperioden øker finanskostnadene fra omkring 13 mill. kr. i 2016 til en topp i 2018 med omlag 13,8 mill. kr før den igjen reduseres som følge av at den langsiktige gjelden reduseres. Det er forutsatt at renten er 2,5 % i perioden 2016-2019. Kristiansand Havn er sårbare for renteøkninger. Vi har per i dag bundet omkring 30 % av låneporteføljen og ved inngåelse av nye lån vurderes det å binde en større andel.

Driftsresultat

Budsjettet ordinært resultat for 2016 er positivt med 0,72 mill. kr. Korrigerer vi for avskrivninger har vi en positiv kontantstrøm på 24,3 mill. kr. Den kontantstrømmen 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.

Figuren under viser resultat og kontantstrømmen (driftsresultat + avskrivninger) i perioden 2016 – 2019:



Låneopptak

I 2016 skal vi foreta investeringer for en samlet sum av 82,02 mill. kr. som finansieres i hovedsak med innbetalinger fra Kanalbyen AS/salg av eiendom. En liten del finansieres med tidligere års overskudd.

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

- **Ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk bæreevne**
- **Investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade**
- **Nyinvesteringer som styrker økonomisk bæreevne**

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

Tabellen under viser hele perioden:

	2016	2017	2018	2019
Inngående lånegjeld	455 000 000	529 000 000	558 300 000	544 300 000
Etterslep investeringer	90 000 000			
Nye investeringer	82 020 000	95 600 000	3 200 000	3 000 000
Kanalbyen/Salg eiendom	- 80 000 000	- 50 000 000	0	0
Tidligere års overskudd	-2 020 000	0	0	0
Forventet låneopptak	0	45 600 000	3 200 000	3 000 000
Betaling av avdrag	15 630 000	16 300 000	17 200 000	17 300 000
Lånegjeld pr. 31.12	529 000 000	558 300 000	544 300 000	530 000 000

Havnas låneopptak ved utgangen av 2015 er beregnet til å bli omkring 455 mill. kr. Inkluderes neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna omkring 529 mill. kr i lånegjeld ved utgangen av 2016. Dette er en betydelig lånebelastning for havna og utsetter oss for stor renterisiko. Det er likevel riktig å påpeke at en stor del av lånegjelden skyldes investeringer som øker inntektene våre.

Investeringsbudsjett for 2016 med handlingsplan for 2017 – 2019

Av totale investeringer på 82,02 mill. kr vil 68,5 mill. kr eller over 80 % av investeringene styrke havnas økonomiske bæreevne.

For 2016 legger vi ikke opp til å øke lånerammene våre. Det må likevel påpekes at det er et etterslep på investeringer og allerede vedtatte låneopptak fra 2015. Dette utgjør ca. 90 mill. kr. De nye investeringene i 2016 vil finansieres med innbetalinger fra Kanalbyen A/S og salg av eiendommer. Det resterende finansieres med tidligere års overskudd.

Det er signalisert oppstart av utbygging på Silokaia i 2016. Dette medfører en reduksjon av effektiv lagerareal i utbyggingsperioden på ca. 7000 m². Det er bevilget 8 mill. i 2015 slik at vi kan sette i gang med og eventuelt legge til rette for nye bygg. Havna bygger ikke nye lager uten at investeringen gir tilstrekkelig avkastning over avtalte bindende leieperiode for å sikre investeringen. Oppstart og valg av løsning styres i hovedsak av kundenes behov, kost/nytte og havnas planer.

Av havneplanen fremgår havneutvidelse sørover mot Marvika/Gleodden på ca. 150 da. Eksisterende kai med bakland kan umiddelbart tas i bruk til havnedrift hvis havna hadde disponert området. Området eies i dag av KNAS. Kjøpet av Marvika kan også skje ved salg/makeskifte av fraflytta havneareal til byutvikling så som Silokaia og Lagmannsholmen. Dette vil vi komme tilbake til under budsjettet for 2017.

Flerbrukskai/cruisekai.

	2016	2017	2018	2019
Flerbrukskai/cruisekai	25 000 000	75 000 000		

Det er planlagt å bygge en ny flerbrukskai på utsiden av Lagmannsholmen. Kaien skal være et nødvendig supplement til virksomheten i containerterminalen inntil denne terminalen flyttes til Kongsgård. Kaiene i containerterminalen har begrenset dybde. Kaien skal også brukes til cruiseskip når silokaien etter hvert fases ut til fordel for Kanalbyen.

Det har pågått utfyllingsarbeider utenfor Lagmannsholmen i hele 2015 og det arbeides nå med å tilpasse kaien til de geotekniske forholdene man har på stedet etter utfyllingen.

Den planlagte kaien er prosjektert som en betongkai på stål peler til fjell. Kaien er prosjektert med kailengde på 250 m med vanndybde 15m ved kaifront. Kaien vil bli dimensjonert for store cruiseskip og containerskip med opp til 3000 TEU. Arbeidene med kaien kan tidligst starte opp i mai 2016, men kaiprojektet vil bli sendt ut på anbud på våren 2016. Kaien er kostnadsberegnet til 125 mill.kr. Første del av kaien ble bevilget i 2015 med 25 mill. kr.

Utfyllingsplan Lagmannsholmen

	2016	2017	2018	2019
Påbygging fiskebrygga	3 000 000			

Hoved utfyllingen utenfor Lagmannsholmen er avsluttet, men det gjenstår en omplassering av masse for å sikre stabiliteten i området. Multiconsult er ansvarlig for planlegging og gjennomføring av utfyllingen. De skal også plassere kaien slik at stabilitetskravene er innfridd.

I anbud for utfyllingen ved Lagmannsholmen er det også medtatt 2 opsjoner for henholdsvis Torsvika og Vigebukta. Det er gjort avrop i begge disse opsjonene og Multiconsult arbeider med utfyllingsplaner for begge disse prosjektene.

Utvidelse av Fergehavnsarealet

	2016	2017	2018	2019
Utvidelse av Fergehavnsarealet	3 000 000			

Utbyggingen av den nye by motorveien som er planlagt startet opp i 2018 krever en utvidelse av fergehavnsarealet for å opprettholde dagens kapasitet mens byggearbeidene pågår. En utvidelse av fergehavnsarealet forutsetter at man kjenner de geotekniske forholdene i sjøbunnen i utbyggingsområdet. En utvidelse av fergehavnsarealet bør være gjennomført før 2018. Det er etter en anbudskonkurranse inngått avtale med Multiconsult om gjennomføringen av et boreprogram i fergehavna tilpasset den skissen for fergehavna som

havnestyret har vedtatt. Dette søkes dekket gjennom States Vegvesen sitt E-39 prosjekt

Landstrøm, OSP

	2016	2017	2018	2019
Landstrøm, OSP	1 100 000	400 000	200 000	

Kristiansand havn har kjøpt landstrøms-anlegg til Kongsgård som kan levere opptil 1200 kVA, 690/480/440V, 60Hz til rigger og skip, OSP oppdrag. Samlet ramme foreslått i 2015 budsjettet var på 4,3 mill. En har valgt en mobil løsning i container med 30 m kabel på trommel som også kan benytte 690V uttakene lang kaikant. Kjøpet er avtalt med oppgjør over tid. Samlet del prosjekt kostnad blir ca. 3,7 mill med omformer, transformator, «skjøtekabler», kabling til nytt uttak på kaikant konsulentbistand. Kostnaden er betydelig lavere en for sammenlignbare anlegg i Norge. Det er gjort «rokking» i tidligere bevilgningen fra 2015 for å tilpasse kjøpet avtalt oppgjørsplan. Rammen er uendret. Videre i perioden er det foreslått avsetning til komplettering av anlegget, så som automatikk i forbindelse med innfasing ved tilkopling, tilpasning til kunder, handteringsutstyr kabler, videre utredning og oppfølging av miljøtiltak.

O&O, nybygg i Kongsgård

	2016	2017	2018	2019
O&O, nybygg i Kongsgård	27 000 000			

Havna og On & Offshore har blitt enige i intensjonsavtale som omhandler etablering av lager/kontorbygg med grunnflate (ca. 60m x 20m) på ca. 1200 m² med kontorer i Kongsgård, se foreløpig skisse nedenfor. On & Offshore står ansvarlig for selve byggeprosessen og havna overtar bygget når det er ferdigstilt og klar for utleie. Budsjettforslaget er på skisseprosjektnivå før beskrivelse i anbudsdokument. Innflytting planlegges i Q1 2017. Foreslåtte bevilgning omhandler ikke endring av infrastruktur i området. En legger opp til å senke byggetomta slik at kote høyde 1 etg. blir ca. +4,15. dvs. en må senke fylling/fjerne søppel tilsvarende øverst i «trekanten». Tiltaket åpner også for adkomst til arealet hvor det planlegges å etablere bunkers/drivstoff anlegg, «på branntomta». Prosjekt rammen er korrigert for endring av KPI fra 2015 samt med kostnaden for senkning av fylling, øverst i trekanten, og adkomst til «branntomta» hvor det er planlagt plassering av bunkersanlegg.

Kystverket, beredskapslager

	2016	2017	2018	2019
Kystverket, beredskapslager	15 500 000	0		

Kystverket skal etter planen flytte fra lokalene de i dag leier av Kristiansand Ferdig Betong på Silokaia i 2017. Kystverket har signalisert følgende arealbehov:
Størrelse lager: 500-800 m² (veiledende) kondensfritt, støvtett og helst frostfritt.
Størrelse øvrig: 150-200 m² areal for verksted, kontor, oppholdsrom, garderobe og toaletter.

Garderobe for 10 personer (dame og herre). Spiserom for 15 personer, WC, varmt og kaldt vann, dusjanlegg, kontor for 2 personer med datatilgang, isolert verksted på 30 m² med mulighet for oppvarming og mulighet for innkjøring med liten truck. Forslaget er lagt inn med muligheter for ferdigstilles i 2016. Tiltaket vil ikke bli iverksatt før avtale foreligger. Kostnadsanslaget er på skisseprosjekt nivå og regulert med endring av KPI fra 2015.

Miljøtiltak med energireduksjon, Enova

	2016	2017	2018	2019
Miljøtiltak med energireduksjon, Enova	1 000 000	500 000		

I mai 2014 ble energianalyse utført av Rejers overlevert havna. Analysen omhandler kaibelysning og alle havnas bygg utenom Silokaia. Energianalysen er gjennomført med støtte fra Enova. Støtte fra Enova vurderes ut fra effekten av det enkelte tiltak. Analysen som omhandler også tiltak for det enkelte bygg og er et godt grunnlag for å styrke miljøarbeidet samt gjennomføre tiltak med lønnsom energibesparelse. I første omgang har havna valgt å prioritere tiltak for bygg og avvente utviklingen av produkter for kai belysning. Prosjektet startet opp i 2015. For å oppnå optimal effekt anbefales et web-basert EOS system (energioppfølgingsystem) i tillegg til rutiner for aktiv oppfølging. Tiltak som gir størst kost/nytte prioriteres.

Kartlagt energisparpotensiale for bygg ca. 10 % energireduksjon med foreslåtte bevilgning.

I 2015 ble det bevilget 1,5 mill. Samlet forslag til bevilgning strekker seg over 3 år og utgjør samlet kroner 3,0 mill.

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

	2016	2017	2018	2019
Utskiifting Anoder	1 000 000	1 700 000		

Utskiifting av anoder ble påbegynt i 2014 og deles opp i etapper. Etter kontroll med dykker er det avdekket betydelig svekket anodebeskyttelse av kaiene i Vestre havn som krever utskiifting. I tillegg er det avdekket mulig svekket bæreevne på Shellkaien og kai 20/21. Forslag til investering er derfor økt med 0,6 mill i 2016 fra forrige handlingsplan for å øke kaienes levetid og bevare bæreevne.

Foreslåtte bevilgninger, sum 4,2 mill

2014 bevilget 1.0 mill, 2015 bevilget 0,5 mill, 2016 1,0 mill, 2017 1,7 mill for Hampa kai 1, 1A/B.

Vannforsyning, tilbakslogssikring

	2016	2017	2018	2019
Vannforsyning, tilbakslogssikring	1 000 000			

Foreslåtte samlet bevilgning, sum 1,0 mill. Kristiansand kommune har gitt havna pålegg om å etablere tilbakeslags-sikring i forbindelse med vannforsyning til rigger og skip i Kongsgård, Silokaia, Fergeterminalen, og på Lagmannsholmen. Tiltaket skal sikre mulig retur av vann fra skip/rigger som kan medføre uønska «forurens» av vann forsyningsnettet. Pålegget er i hht gjeldende forskrifter.

Utstyr drift, prosjekt

	2016	2017	2018	2019
Utstyr drift	1 220 000			

Det foreslås kr. 1. 120 000,- for å fornye maskinpark og redskap i havna.

Maskinparken og utstyr utsettes for tung belastning og slitasje gjennom året. I 2016 ønsker vi å bytte havnevaktbilen, gaffeltruck og nye feiemaskin til hjullaster. I tillegg ønsker vi å investere i en ny varevogn.

I tillegg er det satt av kr. 375.000 til å oppsertifisere våre pullerter.

Anlegg avsetning udisponert

	2015	2016	2017	2018

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.

RESULTATBUDSJETT 2016

Kristiansand Havn KF

DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Budsjett 2015	Budsjett 2016	Handlingsplan 2017	Handlingsplan 2018	Handlingsplan 2019
Driftsinntekter					
Anløpsavgift	-7 415 000	-7 000 000	-7 210 000	-7 427 000	-7 650 000
Salgsinntekt	-87 867 000	-87 486 000	-94 610 000	-99 781 000	-103 400 000
Sum driftsinntekter	-95 282 000	-94 486 000	-101 820 000	-107 208 000	-111 050 000
Driftskostnader					
Varekostnad	2 950 000	2 950 000	3 039 000	3 131 000	3 226 000
Lønnskostnad	25 072 000	27 380 000	28 203 000	29 050 000	29 923 000
Avskrivning	22 000 000	23 500 000	26 800 000	28 700 000	30 800 000
Annen driftskostnad	29 202 000	27 597 000	28 433 000	29 292 000	30 177 000
Sum driftskostnader	79 224 000	81 427 000	86 475 000	90 173 000	94 126 000
DRIFTSRESULTAT	-16 058 000	-13 059 000	-15 345 000	-17 035 000	-16 924 000
FINANSINNEKTER OG -KOSTNADER					
Finansinntekter					
Annen renteinntekt	-700 000	-670 000	-691 000	-712 000	-734 000
Annen finansinntekt	0	0	0	0	0
Sum finansinntekter	-700 000	-670 000	-691 000	-712 000	-734 000
Finanskostnader					
Annen rentekostnad	16 000 000	13 000 000	13 600 000	13 800 000	13 500 000
Annen finanskostnad	0	0	0	0	0
Sum finanskostnader	16 000 000	13 000 000	13 600 000	13 800 000	13 500 000
Sum netto finansposter	15 300 000	12 330 000	12 909 000	13 088 000	12 766 000
ORDINÆRT RESULTAT	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000
Ekstraordinære poster					
Ekstraordinær inntekt	0	0	0	0	0
Ekstraordinær kostnad	0	0	0	0	0
EKSTRAORDINÆRE INNEKTER OG KOSTNADER					
Ekstraordinær inntekt	0	0	0	0	0
Ekstraordinær kostnad	0	0	0	0	0
Sum netto ekstraordinære poster	0	0	0	0	0
ARSRESULTAT	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000
Overføringer annen egenkapital	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000
Udekket tap	0	0	0	0	0
Sum disponert	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000

INVESTERINGSBUDSJETT 2016				
Kristiansand Havn KF				
	Budsjett 2016	2017	2018	2019
Kai Lagmannsholmen	25 000 000	75 000 000	-	
Utfyllingsplan Lagmannsholmen	3 000 000			
Utvidelse av Fergehavnsarealet	3 200 000	-	-	
Lager Kongsgård		15 000 000		
Landstrøm, OSP	1 100 000	400 000	200 000	
On and offshore, Kongsgård	27 000 000	-	-	
Kystverket - Beredskapslager	15 500 000	-		
Miljøtiltak med energireduksjon	1 000 000	500 000		
Utskifting av anoder	1 000 000	1 700 000		
Vannforsyning, tilbakeslags sikring	1 000 000			
Utstyr drift	1 220 000			
Anlegg avsetning udisponert	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Sum investering	82 020 000	95 600 000	3 200 000	3 000 000
Innb. Kanalbyen AS/Salg av eiend.	80 000 000	50 000 000	-	-
Bruk av tidligere års overskudd/Opptak	2 020 000	45 600 000	3 200 000	3 000 000
Sum finansiering	82 020 000	95 600 000	3 200 000	3 000 000

Driftsbudsjett					
Kristiansand Havn KF					
	Budsjett 2015	Budsjett 2016	Handlingsplan 2017	Handlingsplan 2018	Handlingsplan 2019
DRIFTSINTEKTER					
Anløpsavgift	-7 415 000	-7 000 000	-7 210 000	-7 427 000	-7 650 000
Skipsinntekter	-7 160 000	-7 710 000	-7 942 000	-8 181 000	-8 427 000
Vareinntekter	-37 320 000	-38 900 000	-40 067 000	-41 270 000	-42 509 000
Vederlag tjenester	-17 976 000	-18 126 000	-18 670 000	-19 231 000	-19 808 000
Leieinntekter	-25 361 000	-22 700 000	-27 879 000	-31 045 000	-32 600 000
Andre driftsinntekter	-50 000	-50 000	-52 000	-54 000	-56 000
Sum driftsinntekter	-95 282 000	-94 486 000	-101 820 000	-107 208 000	-111 050 000
LØNNSKOSTNADER					
Lønn til de ansatte	18 318 000	19 911 000	20 509 000	21 125 000	21 759 000
Naturalytelser	-	-	-	-	-
Godtgjørelse til styrer og råd	350 000	350 000	361 000	372 000	384 000
Arbeidsgiveravgift og pensjonsutgifter	6 804 000	7 499 000	7 724 000	7 956 000	8 195 000
Offentlig refusjon vedr. arbeidskraft	-600 000	-600 000	-618 000	-637 000	-657 000
Opplæring og kurs	200 000	220 000	227 000	234 000	242 000
Sum lønnsutgifter	25 072 000	27 380 000	28 203 000	29 050 000	29 923 000
AVSKRIVNING					
Avskrivning	22 000 000	23 500 000	26 800 000	28 700 000	30 800 000
Sum avskrivning	22 000 000	23 500 000	26 800 000	28 700 000	30 800 000
VAREKOSTNAD					
Vann, strøm, diesel	1 050 000	1 050 000	1 082 000	1 115 000	1 149 000
Innleie for fremleie	1 900 000	1 900 000	1 957 000	2 016 000	2 077 000
Sum varekostnad	2 950 000	2 950 000	3 039 000	3 131 000	3 226 000
ANDRE DRIFTSKOSTNADER					
Farled, kai, arealer og kraner	3 850 000	3 870 000	3 987 000	4 107 000	4 231 000
Bygninger og eiendom	3 440 000	3 345 000	3 446 000	3 550 000	3 657 000
Verktøy, inventar og driftsmaterialer	370 000	390 000	402 000	415 000	428 000
Vedlikehold	5 940 000	6 650 000	6 850 000	7 056 000	7 268 000
Fremmed tjenester	3 240 000	3 005 000	3 096 000	3 189 000	3 285 000
Kontorutgift, trykksak o.l.	140 000	140 000	145 000	150 000	155 000
Telefon, porto o.l.	440 000	535 000	552 000	569 000	587 000
Egne transportmidler	645 000	645 000	665 000	685 000	706 000
Godtgjørelse for reise, diett o.l.	410 000	460 000	474 000	489 000	504 000
Provisjonsutgifter	4 487 000	4 487 000	4 622 000	4 761 000	4 904 000
Salgs-, markedsførings- og rep. utgift	1 380 000	1 380 000	1 422 000	1 465 000	1 509 000
Kontingenter	250 000	250 000	258 000	266 000	274 000
Forsikring	1 290 000	1 290 000	1 329 000	1 369 000	1 411 000
Andre utgifter	3 300 000	1 130 000	1 164 000	1 199 000	1 235 000
Tap o.l.	20 000	20 000	21 000	22 000	23 000
Sum andre driftskostnader	29 202 000	27 597 000	28 433 000	29 292 000	30 177 000
Driftsresultat	-16 058 000	-13 059 000	-15 345 000	-17 035 000	-16 924 000
FINANSINTEKTER OG KOSTNADER					
Finansinntekter	-700 000	-670 000	-691 000	-712 000	-734 000
Finansutgifter	16 000 000	13 000 000	13 600 000	13 800 000	13 500 000
Sum finans	15 300 000	12 330 000	12 909 000	13 088 000	12 766 000
ORDINÆRT RESULTAT	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000
EKSTRAORDINÆRT					
Ekstraordinær inntekt	-	-	-	-	-
Ekstraordinær kostnad	-	-	-	-	-
Sum ekstraordinært	-	-	-	-	-
RESULTAT	-758 000	-729 000	-2 436 000	-3 947 000	-4 158 000