

Årsrapport 2020





Innhold

Havnedirektørens oppsummering.....	s.1
Styrets årsberetning.....	s.2
Resultatregnskap.....	s.9
Balanse.....	s.10
Noter til regnskapet.....	s.11
Kontantstrømoppstilling.....	s.16



Havnedirektørens oppsummering

2020 har på mange måter vært et kontrastenes år i Trondheim Havn. Den 15. september 2020 opplevde havneselskapet for første gang å miste en kollega i en tragisk arbeidsulykke. Ulykken og tapet av en kjær kollega har preget oss alle sterkt og vil gjøre det i lang tid fremover. Våre havner i Trøndelag skal være en trygg arbeidsplass for ansatte og brukere. Et omfattende HMS forbedringsarbeid og tiltak er igangsatt for å sikre at en slik tragisk ulykke aldri skal skje igjen.

Covid-19-pandemien har også preget havnevirksomheten slik den i stor grad har preget resten av næringslivet og samfunnet for øvrig. Samtidig oppleves det som meningsfylt å tilhøre en sektor som på så mange måter har bidratt positivt til samfunnets evne til å håndtere koronakrisen. I en tid hvor mange vogntog fra Europa med varer til Norge opplevde delvis stengte grenser, mangel på sjåfører pga smitte og karantenerestriksjoner i ulike europeiske land, så har sjøtransportnæringen og havnene opplevd vekst og vært operative 24/7/365 for å sikre innforsyning av mat, medisiner og andre nødvendige forbrukervarer. Også våre industri-kunder med behov for sjøtransport for å opprettholde sin produksjon har opplevd en uforstyrret tilgang på sjøtransport- og havnetjenester i denne krevende tiden. De norske offentlige havnene og sjøtransportnæringen har i vesentlig grad bidratt til å risikoavlaste næringslivet og samfunnet.

2020 inneholdt også en rekke positive og til dels historiske milepæler i Trondheim Havn. Den nye kalkutlastningshavnen på Verdal ble ferdigstilt og overlevert Verdalskalk og Norcem. Dette er det største investeringsprosjektet i Trondheim Havn i nyere tid. Den nye liggekaiaen for blant annet havbruksnæringen på Sistranda/Frøya ble også ferdigstilt og åpnet i 2020. Arbeidet i Kysthavnalliansen med å flytte deler av regionens sjømatproduksjon over fra tungtransport på vei til sjøtransport nådde en stor milepæl ved etableringen av den nye «lakseruten» mellom Trøndelag og Rotterdam i august 2020. Forsvaret ferdigstilte det nye flydrivstoffanlegget i Muruvik i 2020 og Trondheim Havn gjennomførte på sin side omfattende oppgraderinger av den 60 år gamle kaiinfrastrukturen i havnen. Alle avtaler knyttet til Muruvik ble fremforhandlet, nødvendig for at Trondheim Havn i 2021 er klar til å overta eierskapet til eiendommene fra Bane Nor. Etableringen vil flytte dagens tungtransport med tusenvis av drivstoff-trailere vekk fra veiene gjennom midtbyen/E6 til Værnes og over på sjø og i rørledning til flyplassen.

Byutviklingsarbeidet med Nyhavna/Vestre kanalhavn i Trondheim nådde en historisk milepæl ved at Trondheim kommune og havna oppnådde enighet om etablering av et felles eiendomsutviklingsselskap. Alle nødvendige vedtak har blitt fattet i havnestyret, de 13 eierkommunene og i havnas representantskap. Dette markerer et tidsskille for både Trondheim by og for havnevirksomheten i Trøndelag. Flere nye og spennende partnerskap har blitt etablert i 2020. Trondheim Havn valgte å bli medlem av Trøndelags Europakontor. En strategisk samarbeidsavtale ble inngått med Sintef/Sintef Ocean og en strategisk avtale ble ferdigforhandlet med Forsvaret.

De økonomiske resultatene ble historisk gode i 2020 med tidenes største omsetning på kr 179,1 millioner og et resultat før skatt på kr 40,4 millioner, også dette tidenes beste. Og dette i et år hvor alle inntekter fra cruisetrafikken forsvant grunnet pandemien, samt en betydelig andel av inntektene fra Hurtigruten. De gode resultatene gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med å utviklingen av et havnekraftig Trøndelag som er visjonen i Trondheim Havn.

Knut Thomas Kusslid

Havnedirektør, Trondheim Havn IKS

Styrets beretning

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap i hht Lov om interkommunale selskaper (IKS-loven). Selskapet ble opprettet med virkning fra 01.01.2006 og var pr. 31.12.2020 eiet av kommunene Orkland (4,16%), Trondheim (76,27%), Malvik (0,01%), Stjørdal (1,83%), Levanger (5,29%), Verdal (8,00%), Steinkjer (2,08%), Indre Fosen (0,30%), Inderøy (0,01%), Frøya (0,09%), Namsos (1,96%) og Skaun (0,01%). Minste deltakerandel er satt til 0,01%. I 2020 fattet Hitra kommunestyre vedtak om å søke medlemskap i Trondheim Havn og et felles arbeid er igangsatt for å kartlegge og forberede en eventuell inntreden mvf 01.01.2022.

Havneselskapet er en særlovsvirksomhet regulert av Lov om havner- og farvann. En ny havne- og farvannslov trådte i kraft 01.01.2020, med flere endringer ift tidligere lov. En av endringene i den nye loven er at anløpsavgiften ble endret og erstattet med en farledsavgift. En annen vesentlig endring er at ivaretagelse av nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser nå er definert som et av formålene til loven. Den offentlige havnevirksomheten i Norge fortsetter å være selvfinansierende/brukerfinansiert, uten overføringer fra stat, fylkeskommuner eller kommunene.

Iht havneselskapets selskapsavtale har virksomheten som formål å samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt-Norge, sørge for sikkerhet og fremkommelighet i selskapets havner og deltager-kommunenes sjøområder, ivareta alle lovpålagte forvaltningssoppgaver som etter lov om havner- og farvann påligger kommunene, samt håndheve de bestemmelser som etter samme lov med tilhørende forskrifter gjelder innenfor kommunenes sjøområder.

Målsettingen for virksomheten er at de samlede havneressurser til enhver tid skal utgjøre et konkurransedyktig havnetilbud for brukerne. For at havnene skal kunne opprettholde og videreutvikle trafikkgrunnlaget, skal selskapet kunne engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet, herunder samferdselsspørsmål og næringsutvikling som innenfor samarbeidsområdet finnes hensikts-

messig og økonomisk fordelaktig for havneselskapet og det næringsliv havnene skal betjene. Selskapet har hovedkontor på Nyhavna i Trondheim.

Styrende organer

Representantskapet er selskapets øverste organ og består pr. 31. desember 2020 av til sammen 29 medlemmer, herav 20 medlemmer med stemmerett valgt av eierkommunene og 9 observatører fra Trøndelag fylkeskommune (2 representanter), samt 7 brukerrepresentanter, med møte- og talerett. Styret består av 8 medlemmer, herav 6 medlemmer valgt av representantskapet og 2 medlemmer valgt av de ansatte. Det er i 2020 gjennomført 9 styremøter.

Ledelse

Havnedirektøren forestår den daglige ledelsen av selskapet. I selskapets ledergruppe inngår i tillegg maritim sjef, teknisk sjef, eiendomssjef, markedssjef, økonomisjef og leder for Verdalskontoret. Et organisasjonsutviklingsprosjekt er igangsatt i 2020 som vil kunne innebære endringer i både selskapets organisasjonsstruktur og lederstruktur i 2021.

Likestilling

Ved siste årsskifte var det 53 fast ansatte i virksomheten. Selskapet baserer driften på en høyest mulig andel av fast ansatte og i 2020 har kun 2 personer vært innleid. Selskapet tilstreber full likestilling mellom kvinner og menn. Målet er å øke kvinneandelen. Ingen skal diskrimineres pga etnisk opprinnelse, språk, religion eller livssyn. Kjønnbalansen i virksomheten har i 2020 vært som følgende:

Kjønnsbalanse i virksomheten	Kvinner		Menn		Total
	Antall	%	Antall	%	
Representantskap	14	48,28	15	51,72	29
Styret	4	50,00	4	50,00	8
Ledergruppe	2	28,57	5	71,43	7
Administrativt ansatte	12	44,44	15	55,56	27
Fagarbeidere	1	5,26	18	94,74	19
Sum	33	35,3	57	64,7	90

I 2020 har 1 kvinnelig ansatt hatt fødselspermisjon. Selskapet følger likestillingsloven og tilstreber likestilling ved valg av tillitsvalgte, ansatte representanter til styret og rekruttering av nytilsatte. Lønnsfastsettelse skjer med bakgrunn i gjeldende tariffavtaler med de ansattes organisasjoner. Selskapet har ikke bonusordning for ansatte eller ledere.

Sykefravær

Selskapet har som mål at totalt sykefravær skal være mindre enn 5%. Det totale sykefraværet var i 2020 på 7,3%, mot 5,8% i 2019. Langtidsfravær over 16 dager var 5,3% mot 4,2% året før. Langtidsfraværet reflekterer at 3 ansatte har vært langtids-sykemeldt. Det egenmeldte korttidsfraværet (1-3 dager) endte på 0,7%, det samme som året før. Selskapet følger kravene til oppfølging av sykmeldte slik dette er beskrevet i IA-avtalen.

Helse, miljø og sikkerhet

I 2020 opplevde selskapet en tragisk og fatal arbeidsulykke da en ansatt kom i klem under vedlikeholdsarbeid på den såkalte roro-kaien på Pir I i Trondheim og omkom. Ulykken har preget alle i Trondheim Havn betydelig i 2020 og vil fortsette å gjøre det i lang tid. Ulykken har vært gjenstand for tilsyn fra Arbeidstilsynet, en omfattende ulykkesgranskning ledet av Safetec AS, samt etterforskning fra politiet. Politiets etterforskning er fortsatt pågående. En lang rekke tiltak har blitt implementert som en følge av ulykken og et større HMS forbedringsprosjekt er igangsatt for å styrke virksomhetens systematiske HMS-arbeid.

I 2020 ble det registrert 3 mindre alvorlige personskader som resulterte i sykefravær: en hendelse som resulterte i kutt i finger ifm bruk av vinkelsliper, en hendelse som resulterte i mindre klemskade på fot og en hendelse som involverte en innleid arbeider som resulterte i et mindre kutt i hodet. Alle hendelser med personskader er gjenstand for intern granskning hvor alle fakta og rotårsaker kartlegges og hvor nødvendig tiltak iverksettes for å unngå gjentagelse og for å ivareta kontinuerlig læring og forbedringer.

Det er i 2020 gjennomført 4 vernerunder.

Arbeidsmiljø

Det arbeides kontinuerlig og aktivt med HMS og internkontroll, hvor sikkerhet og forebyggende tiltak for å trygge arbeidssituasjonen for ansatte og brukere har høyt fokus. Selskapet har også fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet. Arbeidsmiljøutvalget har i 2020 hatt 5 møter med til sammen 37 saker. Viktige saker til behandling siste år har blant annet vært HMS, den fatale arbeidsulykken, Covid-19 pandemien, sykefravær, opplæring, økonomi, handlingsplan og helse/fysisk aktivitet.

Selskapets ledelse møter også fast med de tillitsvalgte og i 2020 er 4 møter gjennomført. I tillegg er det gjennomført

et antall drøftingsmøter med tillitsvalgte ift saker som faller inn under AML § 15-1. Det er i løpet av året gjennomført 9 allmøter.

Selskapet har dokumenterte rutiner på plass for varsling om kritikkverdige forhold som skal ivareta både den som varsler og den som blir varslet på. Det har i 2020 ikke blitt registrert noen varsler.

Covid-19 pandemien i 2020 har i lange perioder medført omfattende bruk av hjemmekontor for de fleste ansatte i administrasjonen, dvs ca 50% av virksomhetens ansatte. Havnevakt og driftspersonell som har måttet være fysisk til stede på arbeidsplassen har i lengre perioder vært inndelt i mindre arbeidslag for å redusere kontakt og sannsynlighet for overføring av smitte. Mangel på fysisk, sosial og faglig kontakt på arbeidsplassen har av mange blitt opplevd som belastende og over tid bidratt til «slitasje». Enkelte opplever også økt total arbeidsbelastning med arbeid fra hjemmekontor. Selskapet har iverksatt tiltak i forsøk på å motvirke slike negative virkninger, blant annet med innføring av «ut på tur-aldri sur» som er 1 times ukentlig møtefri tid i arbeidstiden hvor ansatte oppfordres til å gå ut på tur å få friskluft eller gjennomføre annen fysisk aktivitet. En rullelingsordning har også sikret at de med størst ønske om det tidvis har hatt anledning til å jobbe på kontoret.

Covid-19-pandemien

I 2020 har covid-19 pandemien i stor grad preget havneselskapet slik den også har preget samfunnet og næringslivet for øvrig. Etter at Norge «stengte ned» 12.mars 2020 var det i første rekke bortfallet av alle cruiseskipsanløp, samt en langvarig nedstengning/reduksjon av Hurtigrutens aktivitet som rammet havneselskapet. Dette har gjennom 2020 blitt kompensert av en høyere aktivitet i andre markedssegmenter noe som har medført at havnevirksomhetens økonomiske stilling kun i mindre grad har blitt negativt berørt av pandemien. Pandemien har vist hvor sårbart samfunnet er og samtidig vist hvor kritisk en velfungerende sjøtransportnæring og havner er for samfunnets evne til å opprettholde viktige forsyningslinjer når grenseoverganger stenger og tungtransportslåfører i hele Europa blir satt i karantene.

En pandemi beredskapsgruppe med medlemmer fra ledelsen, vernetjeneste og de ansatte ble raskt etablert og effektive smitteverntiltak ble etablert og har blitt fulgt opp. Selskapet har ikke hatt noen smitte ved våre kontorer/havneanlegg og har heller ikke hatt ansatte som har fått påvist smitte. Våre 7 havner i Trøndelag har derfor vært åpne og operative 24/7 gjennom hele pandemien. Dette har bidratt i vesentlig grad til å løse samfunnets behov for å få transportert inn forsyninger som mat, medisiner og andre forbruksvarer, samt bidratt til at regionens industribedrifter har kunnet fått uforstyrret tilgang på sjøtransport for frakt av råvarer inn og eksportvarer ut.

Usikkerheten er fortsatt gjeldende i 2021, men er betydelig lavere enn i 2020 når vi nå nærmer oss en vaksinerings i et tilstrekkelig omfang til at samfunnet gradvis kan normaliseres igjen. Det er fortsatt aktivitetene av Kystruten (Hurtigruten og Havila) og cruiseskip som det hefter størst usikkerhet ved. Usikkerheten er når denne aktiviteten kan tas opp igjen, og forventningene er at dette gradvis kan skje i løpet av sommeren 2021 og med en økning ut over høsten. Budsjetter og planer for 2021 er utarbeidet med den usikkerhet som fortsatt foreligger og økonomistyringen i selskapet er innrettet på en slik måte at den økonomiske risikoen som konsekvens av Covid-19 vurderes som moderat eller lav for selskapet i 2021.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet tilsier at båter, kjøretøyer, maskiner og teknisk utstyr benyttes i den daglige drift. Det arbeides for å redusere negative miljømessige konsekvenser forbundet med dette. Selskapet anvender bl.a. el-biler til tjenestebruk. Bruk av innsatsfaktorer som ikke kan gjenvinnes, søkes holdt på et lavt nivå i selskapets daglige drift, samt ved planlegging og realisering av fremtidsrettede havneanlegg. Selskapet arbeider aktivt for sjøtransport som et miljøvennlig alternativ til andre transportformer, samt for å bidra til å redusere sjøtransportens miljøbelastninger. Selskapet er sertifisert som Miljøfyrtårn. I strategiplanen har selskapet tatt mål av seg til å bli en av landets første helt utslippsfrie havner innen 2030.

I 2020 ble det vedtatt gjennomføring av utbygging av landstrømsanlegg til skip både i Trondheim og på havnen i Orkanger. I første omgang bygges det ut 2 anlegg i Trondheim som skal betjene Kystruten på Pir I (Hurtigruten og Havila), samt andre skip på Pir II. På Orkanger bygges det ut et høyspent landstrømsanlegg for de store rørleggingsfartøyene som benytter rørsplebasen, samt et lavspent landstrømanlegg til mindre skip. Prosjektene har en samlet investeringsramme på kr 55.6 mill og er muliggjort blant annet gjennom økonomisk støtte fra ENOVA. Prosjektene er planlagt sluttført innen utløpet av 2021. Trondheim Havn har i sin strategiplan satt som mål at landstrøm til cruiseskip skal etableres senest innen 2025. Flere utredningsarbeider og samarbeidsprosjekter med relevante aktører i denne sammenheng igangsatt.

Trondheim Havn innførte EPI (Environmental Port Index) i 2019 som en av de aller første havnene i Norge. EPI er en ny beregningsmodell som skal økonomisk belønne miljøvennlig adferd hos cruiseskip og stimulere til bruk av utslippsreducerende teknologi og operasjon av cruiseskipene når de oppholder seg i havnen. EPI innebærer at cruiseskip med små miljøutslipp oppnår reduserte avgifter i havnen, mens cruiseskip med større utslipp blir ilagt høyere avgifter. DNV-GL er samarbeidspartner og står for kvalitetssikring av cruiseskipenes innrapporterte utslippsdata. Det har vært stor

interesse fra mange europeiske havner å ta i bruk konseptet og i 2020 ble EPI etablert som et aksjeselskap eid av 12 norske offentlige havner, herunder Trondheim Havn, for å bidra til dette.

Skipstrafikk og godsomslag

I 2020 ble det registrert 5.530 skipsanløp til våre havner. Dette er en marginal nedgang fra 2019 som skyldes blant annet pandemien og bortfall av cruiseskip og kraftig reduserte anløp av Hurtigruten. Noe av nedgangen har delvis blitt kompensert med en økning av annen skipstrafikk. Det er spesielt gledelig å se at den nye liggekaiaen på Frøya er blitt en suksess, med hele 273 anløp.

Den totale godsmengden over regionens offentlige havner ble på 2.4 mill tonn, en marginal nedgang fra 2.6 mill tonn i 2019. Godsomslaget av containere endte på 20 017 TEUs (20 fots containere), en markant økning på nesten 12 % fra 2019. Havneselskapet jobber aktivt med ulike prosjekter og mot ulike kundesegmenter for å øke mengden godstransport sjøveien, både ift industrigods (tørrbulk og våtbulk) og innenfor stykk gods og containere. I strategiplanen legges det til grunn en prognose som dobler det totale godsomslaget over våre havner i 2030, fra dagens 2.6 mill tonn til 5 mill tonn i 2030.

Sjøtransport av laks til kontinentet

Arbeidet med å realisere sjøtransport av regionens oppdrettsfisk til kontinentet nådde i 2020 en stor milepæl ved at det i august 2020 ble etablert en ny seilingsrute av rederiet Smyril Line mellom Rotterdam, Rørvik, Hitra og Trondheim. Fersk laks transporteres fra sjømatprodusentene i Rørvik og på Hitra/Frøya direkte til Rotterdam, mens dagligvarer, frukt/grønt og andre varer fraktes i retur til Trondheim. Ruten er et resultat av arbeidet som er utført av Kysthavnalliansen de senere år. Kysthavnalliansen er et havnesamarbeid mellom havnene i Kristiansund, Trondheim, Rørvik og Helgeland hvor man har samarbeidet med regionens vareiere, lakseprodusenter, Sintef/NTNU m. fl med mål om å overføre deler av regionens sjømatproduksjon fra veitransport til sjøtransport. Arbeidet i Kysthavnalliansen er økonomisk støttet av Trøndelag fylkeskommune, Nordland fylkeskommune og Møre- og Romsdal fylkeskommune. Prosjektet har fått stor nasjonal oppmerksomhet. Erfaringene og tilbakemeldingene fra brukerne etter 6 måneders utprøving av sjøtransportruten er så langt meget gode, og prosjektet har potensial til på sikt å overføre mange tusen vogntog pr år fra vei til sjø. Økt oppslutning til dette sjøtransporttilbudet fra oppdrettsnæringen er nødvendig for at tilbudet skal opprettholdes på permanent basis. Dette er noe Kysthavnalliansen, Trondheim Havn og samarbeidspartnerne arbeider aktivt med.

Cruiseskiptrafikk og Hurtigruten

Cruisenæringen er en av de raskest voksende turistformene innen reiseliv, og cruise- og hurtigrutetrafikken over Trondheim havn betyr mye for den lokale handels- og opplevelsesnæringen i regionen. Trondheim Havn IKS er medlem og administrerer Trondheim Cruise Network Mid-Norway SA som har til formål å utvikle Trøndelag som cruisedestinasjon.

Nettverket består av 24 aktører, offentlige og private. I 2019 ble det vedtatt en felles cruisestrategi for Trondheim

for å bidra til en bærekraftig vekst i cruisetrafikken og Trondheim Havn samarbeider med aktører internasjonalt, nasjonalt og regionalt for å utvikle en grønn og bærekraftig cruiseferd.

I 2020 var det bestilt 99 cruiseskipsanløp, hvorav ett skulle innvie Frøya som cruisedestinasjon, men på grunn av koronapandemien ble alle cruiseanløp etter 11. mars kansellert. Cruiseskipstrafikken i Trøndelag har hatt følgende utvikling siste 5 år:

Cruiseskipstrafikk:					
Nøkkeltall/år	2016	2017	2018	2019	2020
Antall anløpende cruiseskip:	58	57	85	82	5
Antall besøkende passasjerer:	93.065	93.326	150.434	146.197	5.494
Antall snuhavnooperasjoner:	3	0	7	7	0

Hurtigruten har en helt spesiell og historisk posisjon i Trondheim da det var her linjen startet i 1893. Pandemien har også rammet Hurtigrutens virksomhet hardt i 2020 med betydelige reduksjoner i aktiviteten:

Hurtigruten:					
Nøkkeltall/år	2016	2017	2018	2019	2020
Antall hurtigruteanløp:	701	709	714	697	233
Antall besøkende passasjerer (anslag):	224.320	226.880	228.480	223.040	23 300*

* Hurtigruten rapporterer ikke antall passasjerer ved sine anløp. Antall besøkende er estimert utfra anslagsvis 320 passasjerer pr. anløp. For 2020 er dette redusert til anslagsvis 100 passasjerer pr. anløp grunnet Covid-19.

En ny konsesjonsperiode starter i 2021 hvor dagens hurtigrutesamband endrer navn til Kystruten og skal betjenes av 2 rederier; Hurtigruten med 7 skip og Havila med 4 skip. Både cruiseskipstrafikken og Kystruten forventes gradvis å reetableres til tidligere nivå etter hvert som pandemien blir bekjempet og reise- og innreiserestriksjonene oppheves.

Forskning og utvikling

Trondheim Havn har over tid etablert et tett og godt samarbeid med blant annet NTNU og Sintef, og partene samarbeider om flere pågående prosjekter, herunder prosjektene «sjøtransport av laks», «Havna som energihub», «Trondheimsfjorden som testområde for autonome fartøy», EU-prosjektet «AEGIS» om autonome skip og lasteløsninger og prosjektet Elmar som er støttet av Forskningsrådet – elektrifisering av maritim transport og framtidens havner. Det er også etablert samarbeid knyttet til det nasjonale prestisjeprosjektet «Ocean Space Laboratories» som forventes endelig vedtatt av Stortinget høsten 2021 og som innebærer etablering av havlaboratorier i Trondheimsfjorden og Ålesund/Hitra/Frøya, etablering av 44.000 m2 nye bygg og infrastruktur på Tyholt og med en total investeringsramme på rundt kr .4.7 mrd. Samarbeidet mellom Trondheim Havn og Sintef ble i 2020 formalisert og styrket gjennom inngåelse av en strategisk samarbeidsavtale.

I 2020 ble det også inngått en avtale mellom TH og NTNU som muliggjør at NTNU og Sintef nå etablerer «NTNU Shore Control Lab» i Trondheim Maritime Senter (TMS) på Nyhavna. Dette er et kontrollsenter for styring av fremtidens autonome (mannskapsfrie) skip og hvor det skal forskes på arbeidsmiljø og teknologi som må på plass i slike kontrollsenter. Den autonome demonstrasjonsfergen «Milliampere 2» som nå bygges og som sommeren 2021 skal settes i prøvedrift i Trondheim som den første i verden skal styres i fra dette kontrollrommet. NTNU sin etablering på Nyhavna vil bidra til å styrke den allerede eksisterende sterke maritime teknologiklyngen i området.

I 2020 ble Trondheim Havn også medlem av Trøndelags Europakontor. Hensikten er å bygge mere kompetanse og partnerskap knyttet til relevante EU-programmer, samt

på en tettere måte følge politikk og virkemiddelutformingen i EU innenfor innovasjon, klima/miljø og samferdsel i tiden som kommer. Medlemskapet gir også mulighet til et sterkere samarbeid med de øvrige medlemmene i Europakontoret; Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Inn-Trøndelagsregionen, Levanger kommune, Verdal kommune, Nord-Universitet, Trønderenergi, SMN, NIBIO og Sintef.

Trondheim Havn har også deltatt på og ledet samarbeidsprosjekter sammen med andre norske havner. Et slikt eksempel er prosjekt angående prisstruktur i norske havner. Dette prosjektet ble delvis finansiert av Kystverket, og ble avsluttet ved utgangen av 2020.

Byutvikling av Nyhavna og Vestre Kanalhavn

Diskusjoner knyttet til transformasjon av havneområdene på Nyhavna og Vestre kanalhavn til byformål har vært ført i flere tiår. I 2016 vedtok bystyret i Trondheim kommunedelplanen for Nyhavna. Havne- og farvannsloven har tidligere i praksis umuliggjort en slik bymessig utvikling av havneområder, men den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft 01.01.2020 endret dette. Trondheim Havn (TH) og Trondheim kommune (TK) fremforhandlet derfor i 2020 en avtale om organiseringen av byutviklingsarbeidet som innebærer at det etableres et felles eiendomsselskap, Nyhavna Utvikling AS, hvor TKs eierskap vil være 67%, mens TH vil eie 33%. Fremtidig utbytte av eiendomsutviklingen skal skjevedeles 50/50% mellom eierne. Alle formelle vedtak i de 13 eierkommunene, i havnestyret og i selskapets representantskap har i 2020 blitt fattet og selskapsdannelsen pågår. Dette markerer et tidsskille i byutviklingssaken. De berørte eiendommene på Nyhavna og Vestre kanalhavn i Trondheim skal fisjoneres ut fra havneselskapet og inn i Nyhavna Utvikling AS som skal stå for det videre arbeidet med transformasjonen fra dagens havne- og industrivirksomhet til byformål. Prosjektet antas å bli et av de største byutviklingsprosjektene i Norge i årene som kommer. For havnevirksomheten så innebærer prosjektet at havneselskapet vil tilføres fremtidige utbytter som skal bidra til å finansiere og realisere nødvendige havneinfrastrukturinvesteringer i hele regionen i fremtiden.

Årsregnskap 2020

Driftsinntektene i 2020 var kr 179,1 mill mot kr 155,0 mill i 2019, de høyeste i selskapets historie. Av de totale driftsinntekter utgjør kr 20,8 mill regnskapsmessig gevinst ved salg av eiendom. Driftsinntektene eks. gevinst ved salg av anleggsmiddel økte med 2,3% fra 2019. Dette i et år med covid-19 pandemi og betydelig inntektsbortfall knyttet til cruiseskip og Hurtigruten. De samlede driftskostnadene var kr 142,1 mill i 2020 mot kr 143,7 mill i 2019. Driftsresultatet for 2020 er kr 37,1 mill mot kr 11,3 mill i 2019. Av årets driftsresultat utgjør kr 20,8 mill regnskapsmessig gevinst ved salg av eiendom. Resultat før skatt endte på kr 40,7 mill for 2020 mot kr 17,6 mill i 2019.

Selskapets egenkapital pr. utløpet av 2020 var kr 957 mill av en total kapital i balansen på kr 1.129,6 mill. Dette gir en egenkapitalandel på 84,8 % for 2020 mot 86,2% for 2019. Regnskapet for 2020 er satt opp med utgangspunkt i fortsatt drift. Selskapet har meget god likviditet og økonomi. Det er styrets oppfatning at årsregnskapet gir en tilfredsstillende beskrivelse av selskapets stilling og at forutsetningene for videre drift er til stede (jfr. Regnskapsloven §3-3a).

Investeringer og finansiering

Det er investert kr 83,7 mill i 2020 mot kr 124,4 mill i 2019. Investering i materielle anleggsmidler som tomt, bygg, anlegg og løsøre utgjør kr 83,7 mill. Det er tatt opp nytt langsiktig lån til finansiering av investeringer i kaianlegg med kr 21,8 mill i 2020. Øvrige investeringer er finansiert med egenkapital.

I 2020 ferdigstilte Trondheim Havn utbyggingen av den nye utlastingshavnen for kalkstein på Verdal og overleverte anlegget til Kalkkaia AS. Prosjektet ble muliggjort gjennom inngåelse av en 99 år leieavtale med Verdalskalk og Norcem (Kalkkaia AS) i 2017. Prosjektet muliggjør en økning av kalkstein-eksporten fra Verdal fra dagens ca 1 mill tonn til 4 mill tonn i fremtiden. Arbeidsomfanget inkluderte utfylling i sjø, opparbeidelse av 23.000 m² nytt industriareal, samt utbygging av et kaianlegg som muliggjør mottak av tørrbulkskip av størrelse opp til 60.000 DWT (220m lengde). Dette er et av de største havneutviklingsprosjektene i Trøndelag i nyere tid og representerer en stor milepæl for havnevirksomheten, de berørte brukerne og Verdal kommune. Prosjektets ferdigstilling ble kun marginalt forsinket på tross av det undersjøiske skredet som fant sted i januar 2019. Investeringskostnadene endte på kr 126 mill mot en vedtatt investeringsramme på kr 168 mill. Utbyggingen ble gjennomført uten en eneste alvorlig HMS-hendelse eller personskafe.

Finansiell risiko

Selskapets finansielle instrumenter består av langsiktig gjeld til norske kredittinstitusjoner, samt innskudd på rentebærende konti i norske banker. I 2018 investerte selskapet i fond for kr 60 mill som en langsiktig plassering. Det er ikke foretatt ytterligere plasseringer i 2020. Bankinnskudd og lån viser pr. årsskiftet netto innskudd kr 32,4 mill mot kr 35,9 mill i 2019. Det er i 2020 foretatt opptrekk på lån ifm bygging av ny kalkkai i Verdal på kr 21,8 mill.

Kredittrisiko

Det er pr utløpet av 2020 balanseført avsetninger med kr 1,4 mill. Dette vurderes å være tilstrekkelig for å møte den generelle kredittrisiko knyttet til tap på kundefordringer.

Markedsrisiko

Volumutviklingen innen godstransport påvirkes av de økonomiske svingninger i samfunnet. Dette gir svingninger i størrelsen på varestrømmer, hvor både volumendring og sammensetningen av vareslag under transport påvirker

driftsinntektene. Som aktør innen godstransport og logistikk, er dette svingninger som må påregnes.

Markedssituasjonen for utleie av lokaler og eiendomsgrunn er på kort sikt mindre konjunkturpåvirket enn havnedriften, men ved langvarige konjunktursvingninger vil også inntekts- og resultatutviklingen innen eiendomsdriften kunne bli berørt. Dette er en risiko som må påregnes ut fra at de fleste av selskapets utleieavtaler gjelder næringslivskunder. Tilsvarende gjelder for volum og inntekter fra utleie av parkeringsplasser.

Andre risikofaktorer

Selskapets havnedrift og utleie av bygg og grunn til havnerelaterte leietakere er fritatt for beskatning. Skattemyndighetene har vurdert disse virksomhetene til å oppfylle skattelovens forutsetning om «ikke erverv til formål». Utleie av bygg og grunn til ikke havnerelatert virksomhet, samt parkeringsvirksomhet, er definert som økonomisk virksomhet og beskattes. Regnskapsresultatet fra selskapets løpende virksomhet fordeles mellom skattepliktig og ikke skattepliktig virksomhet i hht bto driftsinntekter. Fra årsregnskapet 2020 er 27,68% av regnskapsresultatet gjenstand for beskatning. Foregående år var tilsvarende andel 27,04%. Fordelingsforholdet beregnes særskilt for hvert enkelt år og kan endre seg over tid. Evt. særlige poster, herunder salgsgevinster og lignende samt evt. nedskrivninger, behandles individuelt mht. beskatning. Det er avklart med skattemyndighetene, at ut fra selskapets skatteposisjon er gevinst vedrørende salg av anleggsmidler ikke skattepliktig med høyere beløp enn det som tidligere er kommet til fradrag i inntektene som avskrivninger. Bestemmelsen innebærer at det ikke utløses gevinstbeskatning ved salg av eiendomsgrunn når dette skjer fra Trondheim Havn IKS. Ved eventuelle endringer i selskapets skatteposisjon for havnevirksomhet og havnerelatert virksomhet, vil også skatteforhold knyttet til gevinst ved salg av anleggsmidler kunne bli berørt.

I 2015 påpekte ESA at norske kommuners skattefritak og kommunenes ubegrensede garanti (at en kommune ikke kan slås konkurs) kan gi kommuner/kommunalt eide bedrifter som driver økonomisk aktivitet økonomiske fordeler sammenlignet med privateide konkurrenter. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har derfor under vurdering på hvilken måte offentlig eide selskaper som er organisert som IKS og KF kan utøve konkurranse på like vilkår som privateide virksomheter. En lovendring på dette området vil kunne medføre behov for omorganisering og at selskapets posisjon blir endret, for eksempel ved opptak av lån til langsiktig finansiering. Også selskapets skatteposisjon omtalt ovenfor vil kunne bli berørt av en slik eventuell fremtidig lovendring.

Fremtidsutsikter

Trondheim Havn IKS har betydelig økonomisk fleksibilitet gjennom meget god likviditet, lite gjeld, samt stabile positive økonomiske resultater fra driften. Samtidig krever den tekniske tilstanden på mange av våre anlegg, samt våre utviklingsplaner, historisk store investeringer i årene som kommer. Deler av disse investeringene må foretas på anlegg som ikke forventes å gi lønnsomhet på kort sikt, men som krever investeringer på grunn av betydelig vedlikeholdsetterslep. På lengre sikt forventes byutviklingsprosjektet i Trondheim å bidra med betydelige utbytter som i sin helhet skal benyttes til å finansiere nødvendige og prioriterte investeringer.

På kortere sikt er selskapets strategi å styrke lønnsomheten gjennom lønnsom vekst og selskapet posisjonerer seg på flere områder for å nå dette målet. Arealutvikling og om mulig erverv av nye industriarealer nær våre eksisterende havner, eiendomsutvikling og oppføring/utleie av nye bygg, verdiutvikling og evt avhending av ukurante arealer, landstrømbygging, ulike tiltak som bidrar til økt godsomslag og økte vare- og skipsinntekter innen alle gods-kategorier (våt/tørr bulk, stykkgoods, container), økt nybilimport sjøveien direkte fra Europa til Trøndelag, vekst i passasjertrafikken (cruise/Kystruten) og vekst i tjenestesalg er alle områder vurderes å kunne bidra til lønnsom vekst i tiden som kommer.

Verdiskapningen fra havet er et stort nasjonalt satsningsområde fremover, herunder etablering av ny fornybar energiproduksjon (havvind), vekst i havbruksnæringen, samt innovasjon og utvikling innen maritim sektor. Samtidig peker både EU og nasjonale myndigheter tydelig på at økt godsoverføring fra veitransport til sjø/jernbane og styrking av sjøtransportsektoren blir viktig for å møte den betydelige veksten innen godstransport i årene som kommer og at dette er en viktig del av klimaløsningen. Alt dette krever fremoverlente og utviklingsorienterte havner som kan tilby miljøvennlig, kostnadseffektiv infrastruktur og løsninger/tjenester til næringslivet og brukerne.

Disponering av årets resultat

Styret vedtar at årets resultat etter skatt kr 40.490.455 tilføres disposisjonsfondet som opptjent egenkapital. Styret foreslår overfor representantskapet at årsoppgjøret 2020 godkjennes som fremlagt.

Trondheim 24.03.2021

Styret i Trondheim Havn IKS

Roar Arntzen
Styreleder

Monica H. Iversen
Styrets nestleder

Gunn Iren Berg Svendsen

Siv Tove Aune

Trygve Berdal

Svein Eggen

Birgit Thorsen

Knut Gunnar Knutsen

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør

RESULTATREGNSKAP

	Note nr	Regnskap 2020 1000 kr.	Budsjett 2020 1000 kr.	Regnskap 2019 1000 kr.
DRIFTSINNETEKTER				
Avgifter og vederlag havn	4	50 586	48 866	57 783
Andre inntekter	4	128 564	93 485	97 223
Sum		179 150	142 351	155 006
Særlige poster:	4	0	0	0
SUM DRIFTSINNETEKTER		179 150	142 351	155 006
DRIFTSKOSTNADER				
Personalkostnader	5,13	47 995	51 913	49 783
Vedlikehold	6	18 316	14 352	22 534
Drift-/adm kostnader	6	41 172	34 028	37 877
Avskrivninger og nedskrivninger	7	34 580	35 588	33 468
Sum		142 063	135 881	143 662
SUM DRIFTSKOSTNADER		142 063	135 881	143 662
I % av omsetningen		79,3 %	95,5 %	92,7 %
DRIFTSRESULTAT		37 087	6 470	11 344
Driftsmargin (driftsresultat % av omsetningen)		20,7 %	4,5 %	7,3 %
Finansinntekter	8	4 390	3 400	7 365
Finanskostnader	8	-801	-2 975	-1 138
NETTO FINANSPOSTER		3 589	425	6 227
RESULTAT FØR SKATT		40 676	6 896	17 571
I % av omsetningen		22,7 %	4,8 %	11,3 %
Skattekostnad	14	186		1 139
ÅRETS RESULTAT		40 490	6 896	16 432
OVERFORINGER				
Overført til (+) / fra (-) opptjent egenkapital	17	40 490	6 896	16 432

BALANSE

	Note nr.	2020 1000 kr.	2019 1000 kr.
Anleggsmidler			
<i>Varige driftsmidler</i>			
Tomter, bygg, anlegg, løsøre	7, 9	925 294	876 239
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Pensjonsmidler	13		
Investeringer i datterselskap	10	0	0
Investeringer i tilknyttet selskap	10	880	880
Lån til tilknyttet selskap	10	18 323	17 932
Investeringer i aksjer og andeler	10	1 534	1 200
Sum anleggsmidler		946 031	896 251
Omløpsmidler			
<i>Fordringer</i>			
Merverdiavgift til gode	3	0	2 949
Kundefordringer	3	17 522	12 989
Sum fordringer		17 522	15 938
<i>Betalingsmidler</i>			
Kontanter, bankinnskudd	2	166 089	151 279
Sum omløpsmidler		183 611	167 217
SUM EIENDELER		1 129 642	1 063 468
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Selskapskapital	15, 16	669 200	669 200
<i>Oppkjøpt egenkapital</i>			
Disposisjonsfond	17	288 268	247 778
Sum egenkapital		957 468	916 978
Pensjonsforpliktelser	13	3 982	3 657
Sum pensjonsforpliktelser		3 982	3 657
Gjeld			
<i>Langsiktig gjeld</i>			
Gjeld til kredittinstitusjoner	11	133 704	115 393
Sum langsiktig gjeld		133 704	115 393
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Betalbar skatt	14	1 131	1 139
Leverandorgjeld	12	18 871	17 957
Skyldige offentlige avgifter	12	4 218	3 588
Annen kortsiktig gjeld	12	10 267	4 757
Sum kortsiktig gjeld		34 487	27 441
Sum gjeld		168 191	142 834
SUM GJELD OG EGENKAPITAL		1 129 642	1 063 468

Trondheim 31.12.2019/24.03.2021
Styret i Trondheim Havn IKS

Roar Arntzen
Styreleder

Monica H. Iversen
Styrets nestleder

Svein Eggen

Gunn Iren Berg Svendsen

Siv Tove Aune

Trygve Berdal

Birgit Thorsen

Knut Gunnar Knutsen

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektor

Noter til regnskapet

Note 1 - Regnskapsprinsipper

Selskapet kommer inn under regnskapslovens regler for mellomgruppen "øvrige foretak" (ikke lite foretak, ikke stort foretak, men mellomklassen øvrige foretak).

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med god regnskapsskikk, regnskapslovens bestemmelser og bestemmelser i forskrift om årsbudsjet, årsregnskap og årsberetning for interkommunale selskaper.

Inntektsførings- og kostnadsføringsstidspunkt - sammenstilling

Inntekt resultatføres som hovedregel når den er opptjent. Inntektsføring skjer folgelig normalt på leveringstidspunktet ved salg av varer og tjenester. Driftsinntektene er fratrasket merverdiavgift, rabatter, bonuser og provisjoner. Utgifter sammenstilles med og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til. Utgifter som ikke kan henføres direkte til inntekter, kostnadsføres når de påløper.

Offentlige tilskudd

Selskapet mottar enkelte år driftstilskudd i forbindelse med diverse prosjekter. Det opprettes egen balansekonto pr. prosjekt. Prosjektkontiene nettoføres, det vil si at både tilskudd og kostnader føres på samme konto. Tilskuddene behandles dermed som kostnadsrefusjoner. Eventuelle resultatelementer bokføres når disse er på det rene, normalt ved prosjektavslutning. I 2020 er det mottatt tilskudd vedr. havnesamarbeid vedr. Prisstruktur, kr 739' fra Kystverket, kr 283' vedrørende Prosjekt BugWright, kr 1 516' vedrørende AEGIS, kr 1 138' vedrørende EIMar 2. og kr 183' vedrørende EnergiHub 2020 Klimasats

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler føres i balansen til anskaffelseskost, fratrasket akkumulerte av- og nedskrivninger. Ordinære avskrivninger er beregnet lineært over driftsmidlenes økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. Avskrivninger baseres på bokførte verdier i eget anleggsregister. Datterselskap Kai 13AS ble avsluttet høsten 2019. Rest aksjeverdi, med fradrag av bankinnskudd, kr 10.188' ble reklassifisert som tomt pr 31.12.19.

Datterselskap og tilknyttet selskap

Datterselskap og tilknyttede selskaper vurderes etter kostmetoden. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig.

Fordringer

Fordringer er oppført til pålydende med fradrag for avsetning for tap.

Finansielle instrumenter

Det er ble i 2020 ikke foretatt ytterligere investeringer i finansielle instrumenter.

Pensjoner - ytelsesordning

Pensjonsforpliktelser (ytelsesbaserte pensjonsordninger) vurderes til nåverdien av de framtidige pensjonsytelser som regnskapsmessig anses opptjent på balansedagen. Pensjonsmidler vurderes til virkelig verdi. Pensjonsordninger finansiert via sikrede ordninger er balanseført.

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening, basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang osv. Ved estimatavvik anvendes en korridorløsning. Estimataavvik som overstiger 10% av det høyeste av forpliktelser og verdier amortiseres over gjennomsnittlig opptjeningsstid. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrasket i netto pensjonsforpliktelser i balansen.

Ved regnskapsføring av pensjon er lineær opptjeningsprofil og forventet sluttlønn som opptjeningsgrunnlag lagt til grunn.

Skatt

Skatteplikt er begrenset til kun en del av resultatet, jfr. note 15. Av beregningstekniske hensyn er derfor utsatt skatt, gjennom bruk av midlertidige forskjeller, ikke anvendt. Som følge av dette, består selskapets bokførte skattekostnad og skattegjeld normalt kun av betalbar skatt. Utsatt skatt og utsatt skattefordel vil normalt ikke oppstå i regnskapet.

Note 2 - Bankinnskudd

I posten inngår bundne bankinnskudd på skattetrekkkonto med kr 2 270 979 pr. 31.12.20 mot kr 2 242 110 året før.

Note 3 - Fordringer

Kundefordringer pr. 31.12.2020 er fordringer fra selskapets ordinære drift, med 18,9 mill og normalt 30 dagers betalingsfrist. Avsetning til dekning av fremtidig tap på kundefordringer utgjør pr. 31.12.2020 1,4 mill. hvor avsetningen dekker mer enn den delen av fordringsmassen som pr. 31.12.2020 er forfalt med mer enn 30 dager. Avsetningen er ført til fradrag under kundefordringer som derved nettoføres med 17,5 mill. Til gode utva pr 31.12.2019 utgjorde 2,9 mill

Note 4 - Inntekter**Spesifikasjon av inntekter**

Tekst	Prosentfordeling regnskap 2020	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Regnskap 2019
		1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
Anløpsavgift	4 %	6 575	5 850	8 080
Skipsvederlag/varevederlag	18 %	31 751	30 259	36 350
Sum avgifter og vederlag havn	21 %	38 325	36 109	44 430
Vederlag tjenester etc.	7 %	12 261	12 757	13 353
Sum brukerbetalinger	28 %	50 586	48 866	57 783
Leieinntekter bygg og eiendom	47 %	84 573	74 757	76 913
Leieinntekter parkering	9 %	15 526	14 963	15 299
Andre driftsinntekter	4 %	7 689	3 765	4 961
Gevinst ved salg av anleggsmidler	12 %	20 775	0	49
Sum andre drifts- og leieinntekter	72 %	128 564	93 485	97 222
Brukerbetaling og andre driftsinntekter	100 %	179 150	142 351	155 005
Særlige poster	0 %	0		0
SUM DRIFTSINNTEKTER	100 %	179 150	142 351	155 005

Note 5 - Lønn, folketrygdavgift og pensjonskostnader**1. Spesifikasjon lønnskostnader**

Tekst	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Regnskap 2019
	1000 kr.		1000 kr.
Lønninger	38 269	37 593	36 665
Refusjon sykepenger	-1 332	-600	-862
Arbeidsgiveravgift	5 474	6 166	6 051
Pensjonskostnader	3 369	6 519	5 723
Forsikringspremier ansatte	1 014	97	269
Andre ytelser	1 202	2 138	1 937
Sum	47 995	51 913	49 783

Pensjoner er kostnadsført i henhold til aktuarberegning og beregningsforutsetninger pr. 31.12.2020. Se note 13 for spesifikasjon av årets kostnad.

2. Ytelser til ledende personer m.m.

	Regnskap 2020	Regnskap 2019
	1000 kr.	1000 kr.
2.1. Daglig leder		
Lønn jan-des	1 269	1 196
Annen godtgjørelse	112	131
Sum	1 381	1 327

2.2. Styre og representantskap

Annen godtgjørelse (honorar)	580	515
------------------------------	-----	-----

2.3. Godtgjørelse til revisor

Lovpålagt revisjon	73	79
Andre tjenester (teknisk regnskapsbistand etc.)	169	312
Sum	242	391

3. Lån og sikkerhetsstillelse til ledende personer og ansatte

Selskapet har ikke gitt lån eller stillet sikkerhet for lån til noen i ovennevnte kategori.

4. Gjennomsnittlig antall årsverk:

54

54

Note 6 - Andre driftskostnader og adm kostnader**Spesifikasjon av andre driftskostnader og adm kostnader**

Tekst	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Regnskap 2019
	1000 kr.		1000 kr.
Vedlikeholdskostnader	18 316	14 352	22 534
Leiekostnader	5 588	5 630	5 764
Forsikringskostnader	1 368	1 337	1 400
Konsulentonorar	3 709	1 350	2 026
Andre driftskostnader	18 945	18 801	17 000
Innkjøp for salg	11 562	6 910	11 687
Sum andre driftskostnader og adm	59 488	48 380	60 411

Note 7 - Varige driftsmidler, tilgang, avgang og avskrivninger
 (Beløp i tusen kroner)

Tekst	Tomter	Bygg	Anlegg	Maskiner	Inventar	Arbeid under utførelse	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	303 274 908	386 628 082	428 241 218	59 603 524	10 456 547	161 923 546	1 350 127 825
Tilgang/avgang i året:	-939 389	8 415 967	150 819 659	9 938 341	74 800	-84 639 165	83 670 213
Tilgang driftsmidler:							0
Nedskrivning driftsmidler:							0
Bokført ved avgang	0	0	0	0	0		0
Akkumulert avskrevet ved avgang	0	0		0	0		
Anskaffelseskost 31.12.	302 335 519	395 044 049	579 060 877	69 541 865	10 531 347	77 284 381	1 433 798 038
Akkumulerte avskrivninger 01.01.		-178 768 551	-242 611 729	-46 087 733	-6 455 439		-473 923 452
Årets avskrivninger:		-11 719 617	-19 122 699	-3 074 539	-663 569		-34 580 424
Prøvd akkumulerte avskrivninger på driftsmidler ved avgang i året		0		0	0		0
Akkumulerte avskrivninger 31.12.		-190 488 168	-261 734 428	-49 162 272	-7 119 008		-508 503 876
Bokført verdi pr 31.12.	302 335 519	204 555 881	317 326 449	20 379 593	3 412 339	77 284 381	925 294 162
Årets avskrivninger	0	-11 719 617	-19 122 699	-3 074 539	-663 569	0	-34 580 424
Årets nedskrivninger	0			0	0		0
Årets av-/nedskrivninger	0	-11 719 617	-19 122 699	-3 074 539	-663 569	0	-34 580 424
Økonomisk levetid		Bygg: 40-50 år Anlegg: 20 år Lineær	Bygg: 40-50 år Anlegg: 20 år Lineær	Maskiner: 10 år Lineær	Inventar: 4-10 år Lineær		
Avskrivningsplan	Ingen avskr						

Avskrivninger og bokførte verdier er avstemt mot anleggsregister.

Investeringsbudsjettet for 2020 var på kr 73,8 mill i nye investeringstiltak pluss kr 138 mill overført fra 2019, til sammen kr 211,8 mill. I tillegg var det budsjettet kr 8,7 mill ifm byutvikling. I løpet av året er det investert for kr 85 mill, inkl kr 9 mill vedr byutvikling. Av planlagte investeringer er betydelige beløp utsatt eller forsinket.

Investeringsbudsjett totalt for 2021 er på kr 273,3 mill, med følgende fordeling: rammebudsjett for avdelingene kr 57,5 mill, ramme som kan godkjennes av havnedirektor kr 66,5 mill og investeringsplaner som skal forelegges havnestyret for særskilt godkjenning kr 149,3 mill.

Note 8 - Finansposter

Tekst	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Regnskap 2019
	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
Renteinntekter og andre finansinntekter	1 614	3 400	3 027
Rentekostnader og andre finanskostnader	-801	-2 975	-138
Urealisert tap/gevinst fond	2 776	0	4 338
Nedskrivning aksjer Leiv Eiriksson Nyskaping AS	0	0	-1 000
Sum finansposter	3 589	425	6 227

Note 9 - Varige driftsmidler

Tekst	Regnskap 2020	Regnskap 2019
	1000 kr.	1000 kr.
Tomter	302 336	303 275
Anlegg under utførelse	77 284	161 924
Bygninger/anlegg	521 882	393 488
Maskiner, inventar, transportmidler	23 792	17 552
Sum varige driftsmidler	925 294	876 239

Eiendomsgrunn anvendt som tingsinnskudd ved inntreden av nye eierkommuner i 2013 og 2016 står oppført i balansen som selskapets eiendom slik som forutsatt ved selskapsutvidelsene. Det arbeides sammen med kommunene med å få ferdigstilt grunnlaget for tinglysning av hjemmelsoverføringene.

Note 13 - Pensjonsforhold**13.1 Behandling av pensjoner i regnskapet**

De ansatte opptjener rett til framtidig pensjon gjennom sin arbeidsinnsats. For selskapet påløper derfor pensjonskostnadene samtidig med lønnskostnadene. Gjennom aktuarberegning beregnes fremtidige pensjonsforpliktelser. Disse fordeles over opptjeningsperioden med et likt beløp for det enkelte år. NRS 6 (Norsk regnskapsstandard nr. 6) legges til grunn for beregningene. Levealderjustering for offentlige pensjonsordninger ble innarbeidet fom. 2014 i hht. revidert veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse fra desember 2014. Endringen ble innarbeidet som en planendring og ført direkte mot egenkapitalen da effekten ikke var relatert til regnskapsåret 2014. Planendringen innebærer en reduksjon av estimert årlig utbetaling fra tjenstepensjonsordningen. Pr. 31.12.2020 var ikke resultatført aktuarelt tap **11,6 mill.kr. inkl. a.g.a. mot 11,8 mill.kr. inkl. a.g.a. pr. utløpet av året for**. Amortiseringstiden er satt til 10 år i begge års beregninger.

13.2 Generelt om pensjonsordningen

Selskapet har sine forsikringsavtaler i Trondheim kommunale pensjonskasse (TKP).

TKP kjøper aktuariatjenester fra KLP. Beregningene gjelder tjenstepensjonsordning samt avtalefestet pensjon (AFP), slik disse er nedfelt i gjeldende tariffavtale for KS-området og pensjonskassens vedtekter. Ordningen omfatter pr. 01.01.2019 i alt 213 personer, fordelt på 76 aktive, 97 oppsatte (fripoliser og mulige fripoliser for de som har arbeidet mindre enn 3 år før fratræden) og 40 pensjonister. Fom. 2017 er vikarer og tidligere vikariater medtatt i antallet.

	2020	2019
<u>Økonomiske forutsetninger for pensjonsberegningene:</u>		
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %
Forventet årlig lønnsvekst	2,25 %	2,75 %
Forventet årlig G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet årlig pensjonsregulering	1,24 %	1,73 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	3,80 %	4,30 %
Amortiseringstid:	10 år	10 år

Aktuarielle forutsetninger for pensjonsberegningene:

Beregningene er basert på Norsk Regnskapsstiftelsens veiledende forutsetninger pr. 31.12. for både 2020 og 2019.

Beregningene bygger på forutsetninger om dødelighet og uførhet blant medlemmene i pensjonsordningen i hht. K2013BE for dødelighet pr. 31.12. 2016 og 2017 og KFSU2015BE uføretariff.

Frivillig avgang er tatt hensyn til i forhold til AFP-ytelser med 42,5% uttak av pensjon fra 62 år. Dersom den ansatte slutter før fylte 62 år, faller retten til slik ytelse bort. Det er lagt til grunn at frivillig avgang utgjør 25 prosent for gruppen under 24 år, og at den faller fra 15 prosent for gruppen 24-29 år til 3 prosent for gruppen 50-55 år. For gruppen over 55 år regnes det ikke med frivillig avgang.

13.3 Sammensetning av de aktuarberegnete pensjonskostnader inkl. AFP:

Beløp i 1000 kroner.

	2020	2019
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 851	5 071
Rentekostnad av påløpt pensjonsforpliktelse	2 445	2 810
Forventet avkastning av pensjonsmidlene	-3 412	-3 618
Administrasjonskostnad/rentegarantipremie	405	407
Netto pensjonskostnad inkl. adm.kost	4 289	4 670
Arbeids giveravgift av nto. pensjonskostnad inkl. adm.kost	577	659
Resultatføring av aktuarelt tap (gevinst)	146	1 137
Resultatføring planendringer (inkl. arbeids giveravgift)	0	0
Årets aktuarberegnete netto pensjonskostnad	5 012	6 466
Kostnadsreduksjon pga. ansattes delfinansiering	-673	-743
Reversering resultatført planendring 2014, føres mot egenkapital	0	0
Pensjonskostnad i årsregnskapet	4 339	5 723

13.4 Avstemming av pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

	2020	2019
Brutto pensjonsforpliktelser	107 095	103 095
Pensjonsmidler til markedsverdi	-93 418	-89 574
Arbeids giveravgift	1 929	1 906
Ikke resultatført estimatendring/avvik	-11 624	-11 770
Netto pensjonsforpliktelse	3 982	3 657
Herav balanseført arbeids giveravgift	492	452

Note 14 - Skatteplikt

Skattefritak foreligger i hht. skatteloven §2-32, 1. ledd, men med skatteplikt for "økonomisk virksomhet", jfr. skatteloven § 2-32, 2. ledd. Skatteplikten omfatter inntekter fra utleie av parkeringsplasser og fra hus-, grunn- og tomteleieinntekter fra leietakere som ikke driver havnerelatert virksomhet. Andelen skattepliktig inntekt beregnes ut fra omsetning ekskl. skattefrie gevinstposter og ekskl. "særlige poster" som behandles individuelt mht. evt. beskatning. Andelen skattepliktig inntekt siste år var 27,68% mot 27,04% året før.

Note 15 - Nye deltakerkommuner

Selskaps sammenslutning 01.01.2013 mellom Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS og Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS, ble gjort ved at deltakerkommunene i ITH gikk ut av sitt tidligere selskap og trådte inn som nye deltakere i TIH som samtidig skiftet navn til Trondheim Havn IKS. Deltakernes innskudd besto i anleggsmidler fratrukket gjeld (tingsinnskudd). Tingsinnskuddene ble verdiberegnet pr kommune etter kontantstrøm-metoden. Som del av grunnlaget for forhandlinger om deltakerfordelingen 2013, ble også de tidligere deltakeres tingsinnskudd verdiberegnet, men anleggsmidler som lå i selskapet fra før, ble ikke verdiregulert i balansen. Innskutt egenkapital og opptjent egenkapital fra de tidligere deltakerne ble heller ikke endret. Deltakerfordelingen fra 2013 er basert på en omforent fordeling med utgangspunkt i verdiberegningene, men avviker noe fra denne. Avtalt deltakerfordeling og faktisk verdifordeling er forskjellige, og forskjellig fra fordelingen av innskutt egenkapital slik denne er regnskapsført for de tidligere og for de nye eierne. Ved inntreden av nye deltakere i 2013, ble det avtalt en minste deltakerandel 0,01%.

Kommunene Frøya og Namsos trådte inn som nye deltakere pr. 01.01.2016. Kommunenes tingsinnskudd er verdiberegnet etter samme metode som ved selskaps sammenslutningen i 2013. Verdiberegningen av tingsinnskudd og den kommunevise deltakerfordelingen fremgår av vedlegg til selskapsavtalen. I 2018 ble Indre Fosen kommune eier ifm kommunesammenslåing Leksvik og Rissa. Eierandel opprettholdt

Kommunen Skaun trådte inn som ny deltaker pr 01.01.2020

Note 16 - Innskutt egenkapital, verdifordeling og deltakerfordeling

		Bokført innskutt EK	Verdi- beregning i 2013-2016	Verdi- fordeling	Deltaker- fordeling
		kr.	kr.		
Fra 2006:	Trondheim	513 757 592	731 500 000	82,17 %	76,26 %
	Orkland	36 557 918	39 900 000	4,48 %	4,16 %
	Stjørdal	17 605 518	17 600 000	1,98 %	1,83 %
Tilgang 2013:	Malvik	-	-	0,00 %	0,01 %
	Levanger	28 056 000	28 056 338	3,15 %	5,29 %
	Verdal	42 474 000	42 474 178	4,77 %	8,00 %
	Steinkjer	10 911 000	10 910 798	1,23 %	2,06 %
	Indre Fosen	1 559 000	1 558 686	0,18 %	0,30 %
	Verran	-	-	0,00 %	0,01 %
	Frosta	-	-	0,00 %	0,01 %
	Inderøy	-	-	0,00 %	0,01 %
Tilgang 2016:	Frøya	829 320	829 320	0,09 %	0,09 %
	Namsos	17 449 706	17 449 706	1,96 %	1,96 %
Tilgang 2020	Skaun	-	-	0,00 %	0,01 %
Sum:		669 200 053	890 279 026	100,00 %	100,00 %

Note 17 - Opptjent egenkapital

Opptjent egenkapital (disposisjonsfond):

	2020	2019
	1000 kr.	1000 kr.
Opptjent egenkapital pr. 01.01.:	247 777	231 345
Regulering opptjent egenkapital fra prinsippendring, korreksjoner etc.	0	0
Planendring pensjonsordning, ført mot egenkapitalen (ref. note 14 om pensjon)	0	0
Disponering av årets resultat	40 490	16 432
Opptjent egenkapital pr. 31.12.	288 267	247 777

Note 18 - Påvirkning covid-19

Som for samfunns- og næringslivet for øvrig, har Trondheim Havns aktivitet vært sterkt preget av Covid-19 og konsekvensene av tiltak for å håndtere pandemien. Den største effekten av dette for Trondheim Havn sin del er kraftig svekket aktivitet knyttet til passasjertrafikk ved Hurtigrute og Cruise-anløp. Inntekter fra skips- og havnevirkksomhet er redusert med ca. 12,5% i forhold til 2019, men inntekter fra eiendoms virksomhet er opprettholdt slik at den totale omsetningen viser en økning på 2,3% for 2020 vs. 2019. Usikkerheten har vært stor gjennom hele 2020 – og aktivitetsnivået for hele virksomheten har vært tilpasset usikkerheten ved redusert aktivitet for å tilpasse kostnadsnivået til usikkerhet for omsetning. Totalt sett så har det ikke vært betydelige negative økonomiske konsekvenser for Trondheim Havn i 2020 – men det vil kunne påvirke økonomien de kommende år ved at planlagte aktiviteter og tiltak for 2020 er avlyst eller utsatt til senere år.

Organisasjonen, selskapets ledelse og alle ansatte har i 2020 vist en god evne til omstilling og raskt tilpasset seg de endrede rammebetingelser for å kunne opprettholde aktivitetene som en sentral samfunnsaktor. Usikkerheten og varighet på de nødvendige tiltak oppleves som krevende for mange, men alle ansatte har håndtert dette på en svært god måte. Det har vært høyt fokus på å tilrettelegge på best mulig måte slik at det er en balanse mellom smittevern-tiltak og de ansattes arbeidssituasjon og mulighetene for å utføre sine arbeidsoppgaver på en god måte.

KONTANTSTROMOPPSTILLING

	2020 1000 kr.	2019 1000 kr.
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter:		
Resultat før skattekostnad	40 676	17 571
Periodens betalte skatter	-185	-684
Tap (+)/gevinst(-) ved salg av anleggsmidler	-20 775	-
Avskrivninger varige driftsmidler	34 580	33 468
Nedskrivning aksjer	-	1 000
Verdiendring aksjer	-2 776	-
Endring i kundefordringer	-4 533	-2 020
Endring i leverandørgjeld	914	-4 461
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordning	325	1 907
Endring i andre tidsavgrensningsposter	9 154	3 153
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	57 381	49 934
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	22 491	-
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-82 649	-121 947
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	-334	-
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	-	-
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-60 492	-121 947
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter:		
Innbetalinger/utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	18 311	61 543
Innbetaling/utbetaling eierlån TMS/Dora	-391	-494
Utbetaling tilskudd	-	-
Nye lån	-	-
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	17 920	61 049
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	14 810	-10 964
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	151 279	162 243
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	166 088	151 279

Trondheim Havn

ET HAVNEKRAFTIG TRØNDELAGE

📍 Skippergata 14,
7462 Trondheim

📞 73 99 17 00

✉ 1234 Sluppen,
N-7462 Trondheim

🌐 trondheimhavn.no

Følg oss

