Trondheim Havn
ET HAVNEKRAFTIG TRØNDELAG

ÅRSRAPPORT

2021

STYRETS BERETNING

TRONDHEIM HAVN IKS
ORG.NR. 945 510 552

HAVNEDIREKTØRENS OPPSUMMERING

Inngangen til 2021 ble overskygget av den tragiske og fatale arbeidsulykken i Trondheim Havn den 15.september 2020 hvor vi mistet en kjær kollega, en ulykke som har preget oss som organisasjon siden. Vår aller viktigste oppgave i 2021 har derfor vært å gjennomføre et omfattende HMS-forbedringsarbeid og iverksette tiltak som bidrar til at en slik ulykke aldri skal skje igjen.
Et omfattende HMS-prosjekt har vært under gjennomføring gjennom hele året og jeg ønsker å berømme alle ledere og ansatte som engasjerte og aktive har bidratt i dette viktige arbeidet. Med dette som bakteppe er det ekstra gledelig å registrere at vi for første gang på fire år ikke opplevde en eneste fraværsskade i løpet av året.

I 2021 har vi også gjennomført et viktig organisasjonsutviklingsprosjekt, et prosjekt som vil pågå frem til sommeren 2022 og som skal styrke virksomhetens evne til å nå våre ambisiøse mål. Prosjektet innebærer ny organisasjonsstruktur, tydeliggjøre roller/ansvar, forbedre arbeidsprosesser, styrke intern samhandling, samt styrke evnen til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer. Pandemien og omfattende bruk av hjemmekontor tatt i betraktning har også dette prosjektet engasjert og lagt grunnlag for viktige og nødvendige forbedringer i fremtiden.

Covid-19 pandemien har preget havnevirksomheten i 2021 som den gjorde det i det foregående året. Bortfall av cruiseskipstrafikk og redusert trafikk av Kystruten har medført vesentlig reduserte inntekter. Samtidig har virksomheten vært forskånet fra smitte blant våre ansatte dette året. Havneselskapets egen beredskapsorganisasjon har fulgt opp smittesituasjonen og de nasjonale/regionale/lokale tiltak og anbefalinger. Virksomheten har evnet å tilpasse egne tiltak på en måte som både har bidratt til å redusere intern smitterisiko, samtidig som virksomhetskritisk drift og leveranser til kundene har blitt ivaretatt. Også i 2021 har sjøtransportnæringen og havnene bidratt til å risiko-avlaste stor-samfunnet og bidratt til å sikre kritisk etterforsyning av mat, medisiner og andre nødvendige industri og forbrukervarer.

2021 har resultert i oppnåelse av flere store og til dels historiske milepæler. Ervervet av «oljehavna» i Muruvik ble gjennomført og vil i 2022 bidra til å fjerne flere tusen tankbilturer med flydrivstoff vekk fra veiene gjennom midt-byen i Trondheim og langs E6 til/fra lufthavnen.
Hitra kommune valgte i 2021 å fremme søke om medlemskap og vil i løpet av 2022 tre inn som den 14. trønderske eierkommunen i havneselskapet. Med Hitra sin inntreden følger Hitra Kysthavn og den relatert aktiviteten fra Hitra industripark som fortsatt er i rivende utvikling og som sammen med stor aktivitet på Frøya vil styrke regionens posisjon innen havromsnæringene. Utbygging av landstrøm til skip i Trondheim og Orkanger vil bidra til vesentlig reduserte Co2-utslipp og økt bærekraft i fremtiden. I Namsos ble det oppnådd enighet om en eiendomstransaksjon som i 2022 vil bidra med ca 25.000m2 nytt havne- og industriareal for fremtiden. I tillegg ble en historisk milepæl nådd ift byutvikling av Nyhavna i Trondheim gjennom etableringen av selskapet Nyhavna Utvikling AS, eid av Trondheim Havn og Trondheim Kommune. Verdiskapingen fra denne utviklingen vil de neste tiårene bidra til- og muliggjøre økt «havnekraft» i hele Trøndelag.

Virksomhetens økonomiske årsresultat er noe ned fra fjoråret, men fortsatt blant de beste noensinne. Dette på tross av vesentlig inntektsbortfall grunnet pandemien. Inntektene ble på i overkant av kr 155 millioner og med et resultat før skatt på ca kr 19 millioner. Det gode resultatet gir et viktig bidrag til arbeidet med å realisere vår visjon - ***et havnekraftig Trøndelag***.

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør

STYRETS BERETNING FOR 2021

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 (2,07%), Indre Fosen (0,30%), Frosta (0,01%), Inderøy (0,01%), Frøya (0,09%), Namsos (1,96%) og Skaun (0,01%). Minste deltakerandel er satt til 0,01%. Representantskapet i Trondheim Havn IKS godkjente i møte 13.12.2021, Hitra kommune som ny deltaker i Trondheim Havn IKS. Det er i avtale mellom Trondheim Havn IKS og Hitra Kommune avtalt at inntreden skal gjennomføres innen 01.01.2023, og at havnevirksomheten ved Hitra i perioden frem til inntreden koordineres gjennom driftsavtale mellom Trondheim Havn IKS og Hitra Kommune

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 forvaltningsoppgaver 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 hensiktsmessig 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 2021 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 2021 gjennomført 7 styremøter.

Ledelse

Havnedirektøren forestår den daglige ledelse 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 og pågår også i 2021. Resultater av dette vil kunne innebære endringer i både selskapets organisasjonsstruktur og lederstruktur i 2022.

Ansatte, likestilling og mangfold

Ved siste årsskifte var det 50 fast ansatte i virksomheten. Selskapet baserer driften på en høyest mulig andel av fast ansatte og i 2021 har kun 3 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.

Prinsipper, prosedyrer og standarder for likestilling, og mot diskriminering

- Arbeidsreglement
- Personalhåndbok
- Lokal lønnspolitikk i hht HTA; heltidskultur, ivareta og fremme likelønn.
- Selskapet følger likestillingsloven og tilstreber likestilling ved valg av tillitsvalgte, ansattrepresentanter til styret og rekruttering av nytilsatte.

Organisering og tiltak

Personalansvarlig, HMS-ansvarlig og tillitsvalgte er involvert i arbeidet mot diskriminering og for likestilling.
Av tiltak som er gjort for å sikre likestilling og ikke-diskriminering i praksis, har vi hatt revidering av Personalhåndbok, rutinene for varsling er gjennomgått og gjort kjent for alle ansatte
Det gjennomføres en undersøkelse om likestilling og diskriminering vinter/vår 2022. Videre arbeid vurderes ut fra eventuelle funn.

Risikoområder i 2021

- Lønnsforhandlinger: gjennomført på gruppenivå.
- Nyansettelser: ingen
- Ufrivillig deltid: ingen
- Fødselspermisjon: ingen
- Bonusordning: ingen

Kartlegging av kjønnsbalanse og lønn i virksomheten:

Kjønnsbalanse	**Kvinner**		**Menn**		**Total**
	Antall	**%**	**Antall**	**%**	
Representantskap	12	41,38	17	58,62	29
Styret	4	50,00	4	50,00	8
Ledergruppe	2	25,00	6	75,00	8
Administrativt ansatte	12	46,15	14	53,85	26
Fagarbeidere	0	0	16	100,00	16
Sum	**30**	**34,48**	**57**	**65,52**	**87**

Lønn	**Kvinner**	**Menn**
	Andel snitt	**Andel snitt**
Ledergruppe	94,91	101,70
Administrasjon	93,16	105,86
Fagarbeidere	0	100

Sykefravær

Selskapet har som mål at totalt sykefravær skal være mindre enn 5%. Det totale sykefraværet var i 2021 på 6,8%, mot 7,3% i 2020. Langtidsfravær over 16 dager var 5,0% mot 5,3% året før. Langtidsfraværet reflekterer at 3 ansatte har vært langtids-sykemeldt. Det egenmeldte korttidsfraværet (1-3 dager) endte på 0,8%, mot 0,7% året før. Selskapet følger kravene til oppfølging av sykmeldte slik dette er beskrevet i IA-avtalen, og bruker bedriftshelsetjenesten aktivt.

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 2021 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 2021 ble det registrert 3 mindre alvorlige personskader som resulterte i sykefravær. Alle hendelser med personskader er gjenstand for intern granskning hvor alle fakta og rotårsaker kartlegges og hvor nødvendig tiltak implementeres for å unngå gjentagelse og for å ivareta kontinuerlig læring og forbedringer.

Det er i 2021 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 2021 hatt 5 møter med til sammen 30 saker. Viktige saker til behandling siste år har blant annet vært HMS, Covid-19 pandemien, sykefravær, opplæring, økonomi, handlingsplan og fysisk aktivitet.

Selskapets ledelse møter fast de tillitsvalgte og i 2021 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 8 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 2021 ikke blitt registert noen varsler.

Covid-19 pandemien har også i 2021 medført omfattende bruk av hjemmekontor for ansatte i administrasjonen, dvs vel 50% av virksomhetens ansatte. Havnevakt og driftspersonell som har måttet være fysisk til stede på arbeidsplassen har i perioder vært inndelt i mindre arbeidslag for å redusere kontakt og sannsynlighet for overføring av smitte.
Mangel på sosial og faglig kontakt på arbeidsplassen har av enkelte blitt opplevd som belastende. Selskapet har iverksatt tiltak i forsøk på å motvirke slike negative virkninger. En rulleringsordning har sikret at de med størst ønske og behov tidvis har hatt anledning til å jobbe på kontoret. Bedriftsidrettslaget har i perioder også invitert til felles utendørs aktiviteter.

Covid-19 pandemien

Også i 2021 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. De økonomiske effektene også for 2021 har i hovedsak vært bortfall av cruice og sterk reduksjon i anløp fra kystruten / hurtigruten. 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 tungtransportsjåfører i hele Europa blir satt i karantene.

En pandemi beredskapsgruppe med medlemmer fra ledelsen, vernetjeneste og de ansatte har vært operativ i hele 2021og effektive smitteverntiltak har vært gjennomført og fulgt opp gjennom

hele 2021. Selskapet har ikke hatt noen smitteutbrudd ved våre kontorer/havneanlegg og våre 7 havner i Trøndelag har 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 kunne fått uforstyrret tilgang på sjøtransport for frakt av råvarer inn og eksportvarer ut.

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 rørspolebasen, 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 2022. 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 utslippsreduserende 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 innrapportere 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

Skipstrafikken innen Trondheim Havn sitt sjøområde viser en liten økning i antall registrerte anløp for 2021 sammenlignet med 2020. Det er ingen store endringer i hovedbildet for skipstrafikk.

Fordelingen mellom godstypene har ligget tilnærmet uendret over flere år. Tørrbulk utgjør ca 75% av gods over offentlig kai målt i tonn, mens stykkgods utgjør 13% og container ca 8%.

Summen av gods over offentlig kai, målt i tonn, viser en mindre økning fra 2,4 mill. tonn i 2020 til 2,5 mill. tonn i 2021. Kalkstein fra Verdal er største varestrøm med 0,9 mill tonn i 2021 (ca 35% av Trondheim Havn sitt samlede godsomslag). Denne varestrømmen går nå over den nye kalkkaia. Avtalen med leietager er utformet slik at Trondheim Havn sine inntekter fra kalkkaia ikke påvirkes av endring i godsvolum over den nye kaia.

Godsomslaget av containere endte på 21 268 TEUs (20`fots containere), en fortsettelse av veksten fra 2020. Veksten er tydeligst i Trondheim, som har økt fra 418 TEU i 2017 til 4 588 TEU i 2021.

Havneselskapet har fortsatt arbeidet med ulike prosjekter og mot ulike kundesegmenter for å øke mengden godstransport sjøveien, både ift industrigods (tørrbulk og våtbulk) og innenfor stykkgods. Sammenlignet med strategiplanens mål om godsomsetning ligger Trondheim Havn under måltallene for vekst fram mot 2030.

Sjøtransport av laks til kontinentet

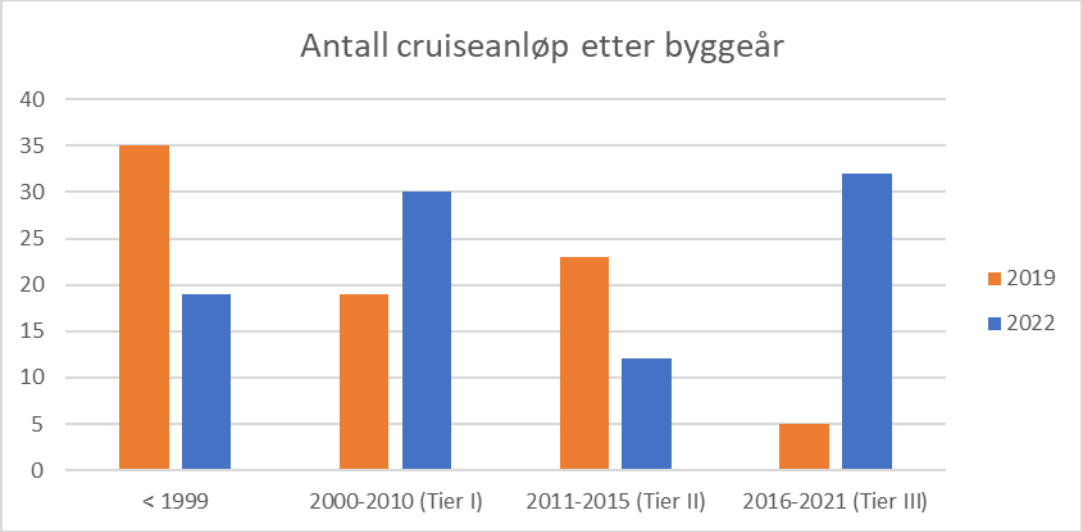
Arbeidet med å realisere sjøtransport av regionens oppdrettsfisk til kontinentet nådde i 2020 en stor milepæl ved at det i august 2020 ble etablert en ny seilingsrute av rederiet Smyril Line mellom Rotterdam, Rørvik, Hitra og Trondheim. Fersk laks transporteres fra sjømatprodusentene i Rørvik og på Hitra/Frøya 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 vareeiere, 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.

Cruiseskipstrafikk og Hurtigruten

Trondheim Havn har jobbet med implementering av den felles cruisestrategien som ble vedtatt av Formannskapet i Trondheim Kommune i 2019.

Trondheim havn har engasjert seg i utviklingen og aktiv bruk av EPI (Environmental Port Index) som prisinsentiv til cruise. Dette resulterer i en økning i gjennomsnittsomsetning per cruiseanløp fra 61.000 kr i 2019 til forventete 87.000 kr i 2022. Økningen skyldes også anløp av større skip. Dette er en trend vi ser, der nyere cruiseskip er større og ønskes til Norge pga. internasjonale krav som stilles knyttet til teknologi og lavere klimagassutslipp.

Diagrammet nedenfor viser endringen i flåten som sendes til Norge.



Skip bygget etter 2016 slipper ut ca. 80% mindre NOx enn skip bygget før 2000. SOx-utslipp er strengt internasjonalt regulert til 0,1% ved kai og 0,5% under seilas. CO_2- utslippet fra cruise utgjorde 13% av Trondheim Havn sitt sjøbasert virksomhet i 2019 (2144 |tonn, kilde: DNV).

Utredning av landstrøm til cruise samt et forprosjekt for utredning av mulig ny cruisekai ble påbegynt i 2021. En ny cruisekai vil kunne samle trafikken som i dag legges til Ila eller på reden. En økning i slike reden-anløp forventes økt pga. større skip som ikke kan tilbys Ila-kai.

Trondheim Havn har også innført en ny prioriteringsregel for cruiseskip der man foretrekker skip som kan ta imot landstrøm til kai.

Konkursen av cruiserederiet Pullmantur Cruises førte til et tap av 8 innmeldte snuoperasjoner til Trondheim årlig frem til 2023. Opprettelse av ventesonen ved cruisekaia gir mulighet for gjennomføring av snuoperasjoner med enda større ringvirkninger i fremtiden.

Gjennom medlemskap i Trondheim Cruise Network Mid-Norway SA som Trondheim Havn administrerer har utviklingen av cruisedestinasjonen Frøya ført til økt interesse blant kunder. Måletrettet markedsføring og utvikling av lavsesongsprodukter har hatt en effekt. Lavsesonganløp er doblet siden 2019. Cruisenettverket består av 25 aktører, offentlige og private.

I 2021 var det bestilt 104 cruiseskipsanløp, hvorav ett skulle innvie Frøya som cruisedestinasjon, men på grunn av koronapandemien ble alle cruiseanløp før 19. august kansellert. I 2022 forventes det 97 cruiseanløp med ca.70% belegg. Pandemien kan fortsatt føre til endringer i en ellers forutsigbar bransje. Cruiseskipstrafikken i Trøndelag har hatt følgende utvikling de siste 6 år:

Cruiseskipstrafikk:							
Nøkkeltall/år	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	2022
Antall anløpende cruiseskip	58	57	85	82	5	12	97
Antall besøkende passasjerer	103.000	93.326	150.434	146.197	5.494	4.639	198.000
Antall snuhavnoperasjoner	3	3	7	7	0	0	0

Kystruten har en helt spesiell og historisk posisjon i Trondheim da det var her linjen startet i 1893. Pandemien har også rammet operatøren Hurtigruten i 2021 med betydelige reduksjoner i aktiviteten. Fra 01.01.2020 har også en ny leverandør, Havila, konsesjon på strekningen med fire skip. Pandemien forårsaket imidlertid forsinkelse i levering av skip til Havila. Kystruteskipet Havila Capella ble satt i drift 12.12.2021 som første av fire. I løpet av 2022 forventes at de tre andre skipene settes i drift. Antall passasjerer kommer også til å stige igjen når restriksjoner på antallsbegrensing m.m. løftes.

Kystruten:						
Nøkkeltall/år	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Antall kystruteanløp	701	709	714	697	233	389
Antall passasjerer (anslag)	224.320	226.880	228.480	223.040	233.000	81.550

I 2019 sto Kystruten med sine to daglige anløp for 33% av Trondheim Havn sitt CO_2-utlsipp fra sjøbasert virksomhet (5 443 tonn, Kilde: DNV). Lanstrømanlegget på Pir I for oppkobling av kystrute-fartøy sto klart i desember 2021. Testfasen er satt i gang.

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 Elmar–

elektrifisering av maritim transport og framtidens havner, og AEGIS – Advanced, Efficient and Green Intermodale Systems. Det første er delvis finansiert av Forskningsrådet og det andre er et EU-finansiert prosjekt.

Det er også etablert samarbeid knyttet til det Sintefs nasjonale prosjekt «Ocean Space Laboratories». Dette prosjektet har fått finansiering og det er igangsatt etablering av sensorsystemer knyttet til havlaboratorier i Trondheimsfjorden og Ålesund/Hitra/Frøya. Samarbeidet mellom Trondheim Havn og Sintef ble i 2020 formalisert og styrket gjennom inngåelse av en strategisk samarbeidsavtale.

Trondheim Havn er også involvert i teknologiutviklingen rundt autonome fartøy. Dette er gjennom tett samarbeid i autonomiklyngen, Ocean Autonomy Cluster, samt som utleier av bygg og eiendom. Trondheim Havn er også i ferd med å sette opp egen flytebrygge på Nyhavna til NTNU. Trondheim Havn tilrettelegger også for den autonome passasjerfergen «Milliampere 2» som skal gå mellom Ravnkloa og Vestre Kanalkai.

Sammen med Trondheim kommune, Tensio, Statkraft Varme, TrønderEnergi og fylkeskommunen har Trondheim Havn ledet et arbeid med å se på Brattøra som et energiknutepunkt. Dette arbeidet har vært delvis finansiert av Enova. Arbeidet vil ferdigstilles og sluttrapport overleveres prosjektdeltagerne i februar 2022. Dette prosjektet vil danne et av flere kunnskapsgrunnlag for etablering av landstrøm til cruise.

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 er etablert et felles eiendomsselskap, Nyhavna Utvikling AS, hvor TKs eierskap er 67%, mens TH eier 33%. Fremtidig utbytte av eiendomsutviklingen skal skjevdeles 50/50% mellom eierne. Alle formelle vedtak i de de 13 eierkommunene, i havnestyret og i selskapets representantskap ble fattet i 2020 og selskapsdannelsen ble gjennomført ved stiftelse av Nyhavna Utvikling AS 16.03.2021. Dette markerer et tidsskille i byutviklingssaken. De berørte eiendommene på Nyhavna og Vestre kanalhavn i Trondheim er fisjonert 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 2021

Driftsinntektene i 2021 var kr 156 mill mot kr 179,1 mill i 2020. Driftsinntektene eks. gevinst ved salg av anleggsmiddel ble redusert med 1,8% fra 20202. Pandemien har hatt betydelige konsekvenser for inntektene, og estimatet for inntektsbortfall i forhold til normal aktivitet på Cruice og Hurtigrute er ca. 8 – 10 mill. Det har også vært en reduksjon i prosjektlast og øvrige anløp som gir vare- og tjenestevederlag.

Driftsresultatet for 2021 er kr 15,0 mill. mot kr 16,4 mill. (eks. gevinst) i 2020. Resultat før skatt endte på kr 18,7 mill. for 2021 mot kr 20,1 mill. i 2020 (eks. gevinst salg av eiendom i 2020).

Selskapets egenkapital pr. utløpet av 2021 var kr 957 mill av en totalkapital i balansen på kr 1.048,6 mill. Dette gir en egenkapitalandel på 83 % for 2021 mot 85 % for 2020. Regnskapet for 2021 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

Totalt aktivert investeringer i 2021 er kr. 98 mill. Investeringene knytter seg til investering i materielle anleggsmidler som tomt, bygg, kai, anlegg og løsøre. Det er ikke tatt opp nye langsiktig lån til finansiering av investeringer i pr. 31.12.2021, men anskaffelse av Tomt i Muruvik er lånefinansiert med utbetaling av lån kr. 16,4 mill i februar 2022. Øvrige investeringer er finansiert med egenkapital.
Det er mottatt innbetaling kr. 14,2 mill som innfrielse av eierlån fra selskapet til Trondheim Maritime Senter AS.

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 2021. Bankinnskudd og lån viser pr. årsskiftet netto innskudd kr 27,6 mill mot kr 32,6 mill i 2020.
Den finansielle risikoen knyttet til plasseringer anses som noe økt som følge av krigen i Ukrainia og konsekvensene av denne for verdens børser og finansmarkeder. Selskapets totale finansielle risiko anses likevel som liten.

Kredittrisiko

Det er pr utløpet av 2021 balanseført avsetninger med kr 1,4 mill. Dette vurderes å være tilstrekkelige 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. Selskapets løpende virksomhet fordeles mellom skattepliktig og ikke skattepliktig virksomhet i hht bto driftsinntekter. Fra årsregnskapet 2021 er 28,7% av sum driftsinntekter gjenstand for beskatning. Foregående år var tilsvarende andel 26,7%. 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 anleggsmiddel 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 god likviditet, lav gjeldsandel, 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, landstrømutbygging, ulike tiltak som bidrar til økt godsomslag og økte vare- og skipsinntekter innen alle godskategorier (våt/tørr bulk, stykkgods, 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 miljøvennlige og kostnadseffektiv infrastruktur, løsninger og tjenester til næringslivet og brukerne.

Disponering av årets resultat

Styret vedtar at årets resultat etter skatt kr 10.802.315 tilføres disposisjonsfondet som opptjent egenkapital. Styret foreslår overfor representantskapet at årsoppgjøret 2021 godkjennes som fremlagt.

Trondheim 30.03.2022

Styret i Trondheim Havn IKS

_____	_____	_____	_____
Roar Arntzen Styreleder	Monica H. Iversen Nestleder	Gunn Iren B. Svendsen	Siv Tove Aune
_____	_____	_____	_____
Trygve Berdal	Svein Eggen	Carl Bendik Todal	Anita Katarina Johansen

_____
Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør

Årsregnskap 2021
Trondheim Havn IKS

Resultatregnskap
Balanse
Kontantstrøm
Noter til regnskapet

Org.nr.: 945 510 552

Resultatregnskap

Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2021	Budsjett 2021	2020
Driftsinntekter og driftskostnader				
Salgsinntekt	**2**	47 726	56 239	50 586
Annen driftsinntekt	**18**	108 013	109 852	128 564
Sum driftsinntekter		**155 739**	**166 091**	**179 150**
Lønnskostnad	**3, 15**	48 122	54 569	47 995
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	**4, 5**	35 062	37 000	34 580
Annen driftskostnad	**9**	57 549	62 305	59 488
Sum driftskostnader		**140 733**	**153 874**	**142 063**
Driftsresultat		**15 006**	**12 217**	**37 087**
Finansinntekter og finanskostnader				
Annen renteinntekt	**14**	1 414	2 500	1 497
Annen finansinntekt	**14**	1 066	0	117
Verdiøkning markedsbaserte omløpsmidler		3 049	0	2 776
Annen rentekostnad	**14**	1 830	2 680	806
Annen finanskostnad	**14**	13	0	-5
Resultat av finansposter		**3 686**	**-180**	**3 589**
Ordinært resultat før skattekostnad		18 692	12 037	40 676
Skattekostnad på ordinært resultat	**7**	7 890	0	186
Ordinært resultat		**10 802**	**12 037**	**40 490**
Årsresultat		**10 802**	**12 037**	**40 490**
Overføringer				
Avsatt til annen egenkapital		10 802	0	40 490
Sum overføringer		**10 802**	**0**	**40 490**

Balanse

Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2021	2020
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Konsesjoner, patenter o.l.		4 992	0
Sum immaterielle eiendeler	**5**	**4 992**	**0**
Varige driftsmidler			
Tomter, bygninger o.a. fast eiendom		406 236	506 891
Maskiner og anlegg		379 494	395 614
Skip og flytende installasjoner		7 543	5 759
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr		15 099	17 030
Sum varige driftsmidler	**4**	**808 372**	**925 294**
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i tilknyttet selskap		54 219	880
Lån til tilknyttet selskap	**10**	4 184	18 323
Investeringer i aksjer og andeler		1 929	1 534
Sum finansielle anleggsmidler	**6**	**60 332**	**20 737**
Sum anleggsmidler		**873 695**	**946 031**
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	**8**	15 731	17 412
Andre kortsiktige fordringer		2 737	110
Sum fordringer		**18 468**	**17 522**
Investeringer			
Andre finansielle instrumenter		70 115	66 160
Sum investeringer	**6**	**70 115**	**66 160**
Bankinnskudd, kontanter o.l.	**12**	86 191	99 929
Sum omløpsmidler		**174 774**	**183 611**
Sum eiendeler		**1 048 469**	**1 129 642**

Balanse

Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2021	2020
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital			
Selskapskapital	**13, 16**	669 200	669 200
Sum innskutt egenkapital		**669 200**	**669 200**
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	**13, 19**	197 476	288 268
Sum opptjent egenkapital		**197 476**	**288 268**
Sum egenkapital		**866 676**	**957 468**
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	**15**	5 132	3 982
Utsatt skatt	**7**	2 481	0
Sum avsetning for forpliktelser		**7 613**	**3 982**
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner	**10**	129 295	133 704
Sum annen langsiktig gjeld		**129 295**	**133 704**
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		28 384	18 871
Betalbar skatt	**7**	5 409	1 131
Skyldig offentlige avgifter		3 507	4 126
Annen kortsiktig gjeld	**11**	7 587	10 360
Sum kortsiktig gjeld		**44 888**	**34 488**
Sum gjeld		**181 796**	**172 174**
Sum egenkapital og gjeld		**1 048 472**	**1 129 642**

Balanse

Trondheim Havn IKS

Trondheim, 30.03.2022
Styret i Trondheim Havn IKS

Roar Arntzen styreleder	Monica Haftorn Iversen nestleder	Siv Tove Aune styremedlem
Svein Eggen styremedlem	Trygve Berdal styremedlem	Gunn Iren Berg Svendsen styremedlem
Anita Katarina Johansen styremedlem	Carl Bendik Todal styremedlem	Knut Thomas Kusslid daglig leder

Indirekte kontantstrøm

Trondheim Havn IKS

	Note	2021	2020
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		18 692	40 676
Periodens betalte skatt		945	185
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		0	-20 775
Ordinære avskrivninger		35 062	34 580
Verdiendring aksjer		-3 955	-2 776
Endring i kundefordringer		1 681	-4 458
Endring i leverandørgjeld		9 512	915
Forskj. kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensjonsordn.		1 150	325
Endring i andre tidsavgrensningsposter		-8 412	9 006
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		**52 786**	**57 307**
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler		0	22 491
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler		69 948	82 649
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak		3 695	334
Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer		2 611	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		**-76 254**	**-60 492**
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Tilbakebetaling eierlån		14 139	0
Innbetalinger ved opptak av ny kortsiktig gjeld		0	18 311
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		4 409	391
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		**9 730**	**17 920**
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		-13 738	14 735
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. begynnelse		99 929	151 279
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. slutt		**86 191**	**166 014**

Beholding av kontanter og kontantekvivalenter 2020 var inkludert markedsbaserte plasseringer. Disse plasseringene er klassifisert som egne eiendeler i 2021, og sammenligningstallene i kontantstrømanalysen er ikke omarbeidet.

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Inntekter
Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Tjenester inntektsføres etter hvert som de leveres. Driftsinntektene er fratrukket 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

Skatt
Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reverseres i samme periode er utlignet og nettoført. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli utnyttet.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler
Anleggsmidler omfatter eiendeler bestemt til varig eie og bruk. Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost, fratrukket avskrivinger og nedskrivinger. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på transaksjonstidspunktet.

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid. Vesentlige driftsmidler som består av flere betydelige komponenter med ulik levetid er dekomponert med ulik avskrivningstid for de ulike komponentene. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp ved verdifall som forventes ikke å være forbigående. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdi av fremtidige kontantstrømmer knyttet til eiendelen. Nedskrivingen reverseres når grunnlaget for nedskrivingen ikke lenger er til stede.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler
Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på transaksjonstidspunktet.

Datterselskap og tilknyttet selskap
Datterselskap og tilknyttede selskaper vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig. Det er foretatt nedskrivning til virkelig verdi når verdifall skyldes årsaker som ikke kan forventes å være forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskap er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap. Overstiger utbytte / konsernbidraget andelen av opptjent resultat etter anskaffelsestidspunktet, representerer den overskytende del tilbakebetaling av investert kapital, og utdelingene er fratrukket investeringens verdi i balansen til morselskapet.

Fordringer
Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. For øvrige kundefordringer utføres en uspesifisert avsetning for å dekke forventet tap på krav.

Pensjoner - Ytelsesordning
Pensjonsforpliktelser finansiert over driften (ytelsesbaserte pensjonsordninger) vurderes til nåverdien av de fremtidige pensjonsytelser som regnskapsmessig anses opptjent på balansedagen. Pensjonsmidler vurderes til virkelig verdi. Pensjonsordninger finansiert via sikrede ordninger er ikke balanseført. Pensjonspremien anses i disse tilfeller som pensjonskostnad og klassifiseres sammen med lønnskostnader.

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. Estimatavvik som overstiger 10% av det høyeste av forpliktelse og verdier amortiseres over gjennomsnittlig opptjeningstid. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen.

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

Kortsiktige plasseringer
Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Mottatt utbytte og andre utdelinger fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

Kontantstrømoppstilling
Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Note 2 Inntekter

Spesifikasjon av inntekter

Tekst	Prosent-fordeling regnskap 2021	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Regnskap 2020
Anløpsavgift	4 %	6 186	6 219	6 575
Skipsvederlag/varevederlag	19 %	30 010	35 341	31 751
Sum avgifter og vederlag havn	23 %	36 196	41 560	38 325
Vederlag tjenester etc.	7 %	11 530	14 679	12 261
Sum brukerbetalinger	31 %	47 726	56 239	50 586
Leieinntekter bygg og eiendom	56 %	86 847	87 442	84 573
Leieinntekter parkering	10 %	16 330	16 000	15 526
Andre driftsinntekter	3 %	4 836	6 410	7 689
Gevinst ved salg av anleggsmidler	0 %	0	0	20 775
Sum andre drifts- og leieinntekter	69 %	108 013	109 852	128 564
Brukerbetaling og andre driftsinntekter	100 %	155 739	166 091	179 150
Særlige poster	0 %	0		0
SUM DRIFTSINNTEKTER	**100 %**	**155 739**	**166 091**	**179 150**

Note 3 Lønnskostnader og ytelser, godtgjørelser til daglig leder, styret og revisor

Lønnskostnader	2021	2020
Lønninger	35 781	36 595
Arbeidsgiveravgift	5 800	5 781
Pensjonskostnader	4 748	3 773
Andre ytelser	1 793	1 847
Sum	**48 122**	**47 995**

Selskapet har i 2021 sysselsatt 53 årsverk.

Pensjonsforpliktelser
Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styret
Lønn	1 499	455
Pensjonskostnader	89	
Annen godtgjørelse	77	
Sum	**1 664**	**455**

Det er ikke ytt lån til daglig leder, ledende ansatte eller styremedlemmer i selskaper pr 31.12 2021.

Honorar eks. mva til Deloitte AS og samarbeidende selskap:	2021
Lovpålagt revisjon	80
Regnskapsteknisk bistand	3
Andre tjenester utenfor revisjon fra Deloitte Adv. AS	172
Sum	**255**

Revisor
Totalt kostnadsført revisjonshonorar for 2021, inkl beløp ovenfor utgjør kr 225 eks. mva.
I tillegg kommer honorar fra andre revisjonsselskap for andre tjenester med kr 102 eks. mva.

Note 4 Varige driftsmidler

	Tomter	Bygg	Anlegg	Maskiner	Drifts-løsøre, inventar	Anlegg under utførelse	Totalt
Anskaffelseskost 01.01.2021	302 336	395 044	579 061	69 542	10 531	77 284	1 433 798
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	0	1 723	0	68 225	69 948
Tilgang overførte driftsmidler	12 858	32 302	49 039	2 113	0	-96 311	0
Avgang solgte driftsmidler	0	-176	0	0	0	0	-176
Fisjon	-67 148	-68 054	-16 431	0	0	0	-151 633
Anskaffelseskost 31.12.2021	**248 045**	**359 116**	**611 669**	**73 378**	**10 531**	**49 198**	**1 351 938**

Akk. av- og nedskrivninger 01.01.2021	0	190 488	261 734	49 162	7 119	0	508 504
Årets avskrivninger	0	10 437	18 801	5 154	670	0	35 062
Akk. av- og nedskrivninger 31.12.2021	0	200 925	280 536	54 316	7 789	0	543 566
Bokført verdi 31.12.2021	**248 045**	**158 191**	**331 133**	**19 061**	**2 743**	**49 198**	**808 371**
Økonomisk levetid		40-50 år	20 år	10 år	4-10 år		
Avskrivningsplan		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 5 Immaterielle eiendeler

	Utviklingsutgifter	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2021	0	0
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	4 992	4 992
Anskaffelseskost 31.12.2021	**4 992**	**4 992**
Bokført verdi per 31.12.2021	**4 992**	**4 992**

Selskapet har betalt utgifter fra Trondheim kommune tilknyttet utviklingsarbeid vedrørende eiendommene som er utfisjonert til Nyhavna Utvikling AS. Beløpet gjelder faktura for utgifter i 2020 som ble mottatt etter avlagt årsregnskap 2020, og avsetning for faktura for utgifter i 2021.

Selskapet anser utgiftene som en del av grunnlaget for fremtidig utviklingsarbeid som på sikt vil gi økt verdiskaping og avkastning på selskapets aksjer i Nyhavna Utvikling AS.

Note 6 Verdipapirer

	Eier-andel	Anskaffelses kost	Balanseført verdi
Anleggsmidler			
Cruise Norway AS	3,1%	10	10
EPI AS (2020)	4,4%	113	113
Egenkapitalinnskudd pensjon		616	616
Leiv Eiriksson Nyskaping AS	5,3%	1 000	1 000
Stiftelsen Midnor Besitek	9,6%	160	160
Visit Trondheim AS	3,4%	30	30
Sum		**1 929**	**1 929**
Omløpsmidler			
Kapitalforvaltning SMN		67 078	70 114
Sum		**67 078**	**70 114**

Tilknyttet selskap

Dora II AS	50,0%	400	400
Nyhavna Utvikling AS	33,0%	53 339	53 339
Trondheim Maritime Senter AS	37,5%	480	480
Sum		**54 219**	**54 219**
Sum verdipapirer		**123 226**	**126 262**

Note 7 Skatt

Årets skattekostnad	**2021**	**2020**
Resultatført skatt på ordinært resultat:		
Betalbar skatt	5 409	186
Endring i utsatt skatt	2 481	0
Skattekostnad ordinært resultat	**7 890**	**186**
Skattepliktig inntekt:		
Ordinært resultat før skatt	18 692	40 676
Permanente forskjeller	3 074	-35 540
Endring i midlertidige forskjeller	2 819	0
Skattepliktig inntekt	**24 585**	**5 136**
Betalbar skatt i balansen:		
Betalbar skatt på årets resultat	5 409	1 131
Sum betalbar skatt i balansen	**5 409**	**1 131**
Beregning av effektiv skattesats		
Resultat før skatt	18 692	40 676
Beregnet skatt av resultat før skatt	4 112	8 949
Skatteeffekt av permanente forskjeller	676	-7 819
Sum	**4 789**	**1 130**
Effektiv skattesats	25,6 %	2,8 %

Skatteeffekten av midlertidige forskjeller som har gitt opphav til utsatt skatt og utsatte skattefordeler, spesifisert på typer av midlertidige forskjeller

	2021	**2020**	**Endring**
Varige driftsmidler	903	35 449	34 546
Gevinst – og tapskonto	11 277	14 096	2 819
Andre forskjeller	-903	-35 449	-34 546
Sum	**11 277**	**14 096**	**2 819**
Grunnlag for utsatt skatt	**11 277**	**14 096**	**2 819**
Utsatt skatt (22 %)	**2 481**	**3 101**	**620**

Selskapet har tidligere ikke hatt grunnlag for beregning av utsatt skatt. Inntektsføring av tidligere avskrivninger på utfisjonerte eiendommer er ført via gevinst- og tapskonto, og grunnlaget fra 2020 er kun vist for å beregne årets endring.

Note 8 Kundefordringer

	2021	2020
Kundefordringer til pålydende	17 156	18 838
Avsetning til tap	1 426	1 426
Balanseført verdi av kundefordringer 31.12	**15 731**	**17 412**
Realiserte tap	102	213
Sum resultatførte tap på krav	**102**	**213**

Årets avsetning til tap relaterer seg i hovedsak til den del av fordringsmassen som er forfalt med mer enn 30 dager. Kostnadsført tap er klassifisert som annen driftskostnad i regnskapet.

	2021	2020
Fordring tilgode MVA	2 189	0

Note 9 Spesifikasjon av andre driftskostnader etter art

	2021	2020
Innkjøp for salg	9 003	11 562
Vedlikeholdskostnader	14 113	15 515
Leiekostnader	6 097	5 588
Forsikringskostnader	1 468	1 367
Konsulenthonorar	14 217	12 359
Andre driftskostnader	12 650	13 096
Sum driftskostnader	**57 549**	**59 488**

Note 10 Fordringer og gjeld

	2021	2020
Fordringer med forfall senere enn ett år		
Lån til tilknyttet selskap	4 184	18 323
Sum	**4 184**	**18 323**
Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år		
Gjeld til kredittinstitusjoner	109 119	117 064
Sum	**109 119**	**117 064**
Sum	**0**	**0**

Opprinnelig lån	Opptatt år	Siste avdrag	Formål	Långiver	Restlån 2021
10 250	2000	2021	Ravnklohallen	Kommunalbanken	0
15 301	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	5 297
8 910	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	1 838
126 500	2018-2020	2068	Kalkkai Verdal	Kommunalbanken	122 160
160 961					129 295

Note 11 Annen kortsiktig gjeld

	2021	2020
Feriepenger	4 125	4 133
Påløpte kostnader	2 301	4 875
Forskuddsbetalt inntekt	345	242
Balanseførte prosjekt	766	1 016
Annen kortsiktig gjeld	51	93
Sum annen kortsiktig gjeld	**7 587**	**10 360**

Sum annen kortsiktig gjeld omfatter kr 2 mill til usikre forpliktelser knyttet til en tvistesak.

Note 12 Bankinnskudd

Innestående midler på skattetrekkskonto (bundne midler) er på kr. 2 225.

Note 13 Egenkapital

	Selskaps-kapital	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr 01.01.2021	**669 200**	**288 268**	**957 468**
Årets resultat		10 802	10 802
Fisjon		-101 594	-101 594
Pr 31.12.2021	**669 200**	**197 476**	**866 676**

Selskapet har i 2021 fisjonert ut eiendommer til nystiftet selskap Nyhavna Utvikling AS. Fisjonen er skattepliktig transaksjon og uttaket er belastet annen egenkapital med TNOK 151 633, jfr note 4. Selskapet har mottatt aksjer i Nyhavna Utvikling AS til bokført verdi TNOK 50 039.

Note 14 Skatteplikt

Selskapet er i utgangspunktet ikke skattepliktig etter skatteloven §2-32, 1. ledd, men det er skatteplikt for "økonomisk virksomhet", jfr. skatteloven § 2-32, 2. ledd. Skatteplikten omfatter inntekter fra utleie av parkeringsplasser og fra hus-, grunn- og tomter fra leietakere som ikke driver havnerelatert virksomhet.

Skattegrunnlaget beregnes av inntekter som nevnt overfor redusert for direkte medgåtte kostnader og en andel av henførbare kostnader.

Note 15 Pensjon

Selskapet har forsikringsavtaler i Trondheim Kommunale Pensjonskasse (TKP). TKP kjøper aktuartjenester fra KLP. Beregningene gjelder tjenestepensjonsordning samt avtalefestet pensjon (AFP), slik disse er nedfelt i gjeldende tariffavtale for KS-området og pensjonskassens vedtekter. Ordningen omfattet 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 fratreden) og 40 pensjonister. Fom. 2017 er vikarer og tidligere vikariater medtatt i antallet.

Ordningen gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene knyttet til ordningen er dekket gjennom et forsikringsselskap. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplanen er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedagen minus virkelig verdi av pensjonsmidlene (innbetalte beløp til forsikringsselskap), justert for ikke resultatførte estimatavvik og ikke resultatførte kostnader knyttet til tidligere perioders pensjonsopptjening. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode.

Planendringer med tilbakevirkende kraft, både de som er betinget av fremtidig ansettelse og de som ikke er det, innregnes umiddelbart i resultatregnskapet. Estimatendringer som skyldes ny informasjon eller endringer i de aktuarmessige forutsetningene, innregnes over forventet gjenværende opptjeningstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsene og pensjonsmidlene (korridor).

Pensjonskostnad	**2021**	**2020**
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	5 484	4 851
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	2 096	2 445
Avkastning på pensjonsmidler	-3 071	-3 412
Resultatført estimeringstap/ (gevinst)	388	146
Periodisert arbeidsgiveravgift	674	577
Administrasjonskostnad	270	405
Kostnadsreduksjon ved ansattes delfinansiering	0	-673
Netto pensjonskostnad	**5 841**	**4 339**

Pensjonsforpliktelse	**2021**	**2020**
Påløpte pensjonsforpliktelser	**142 538**	**107 095**
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	**-111 923**	**-93 418**
Periodisert arbeidsgiveravgift	**4 317**	**1 929**
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	**-29 799**	**-11 624**
Netto pensjonsforpliktelse	**5 132**	**3 982**

Økonomiske forutsetninger	**2021**	**2020**
Diskonteringsrente	1,90%	1,70%
Forventet lønnsregulering	2,75%	2,25%
Forventet pensjonsøkning	1,73%	1,24%
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	2,50%	2,00%
Forventet avkastning på fondsmidler	3,60%	3,00%

Aktuarmessige forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	**2021**	**2020**
Anvendt dødelighetstabell	K2021 BE	K2021 BE
Anvendt uføretariff	KFSU 2015 BE	KFSU 2015 BE

Ved frivillig avgang er det 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.

Note 16 Innskutt egenkapital - fordeling mellom deltakerkommunene

	Kommune	Innskutt EK	Verdi-beregning	Verdi-fordeling	Deltaker-fordeling
Fra 2006:	Trondheim	513 758	731 500	82,17 %	76,26 %
	Orkland	36 558	39 900	4,48 %	4,16 %
	Stjørdal	17 606	17 600	1,98 %	1,83 %
Tilgang 2013:	Malvik	0	0	0,00 %	0,01 %
	Levanger	28 056	28 056	3,15 %	5,29 %
	Verdal	42 474	42 474	4,77 %	8,00 %
	Steinkjer	10 911	10 911	1,23 %	2,06 %
	Indre Fosen	1 559	1 559	0,18 %	0,30 %
	Verran	0	0	0,00 %	0,01 %
	Frosta	0	0	0,00 %	0,01 %
	Inderøy	0	0	0,00 %	0,01 %
Tilgang 2016:	Frøya	829	829	0,09 %	0,09 %
	Namsos	17 450	17 450	1,96 %	1,96 %
Tilgang 2020:	Skaun	0	0	0,00 %	0,01 %
Totalt		**669 200**	**890 279**	**100 %**	**100 %**

Note 17 Hendelser etter balansedagen - påvirkning Covid-19

Også i 2021 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.

Effekten av dette har også vært merkbar i 2021 med kun 5 cruice-anløp som er ca. 5% av normal trafikk. Kystruten / Hurtigruten har også hatt redusert aktivitet som følge av epidemien og de restriksjoner og tiltak den har forårsaket. Estimert omsetningstap som følge av pandemien er ca. 9 mill. tilsvarende 5% av budsjetterte inntekter.

Organisasjonen, selskapets ledelse og alle ansatte har også i 2021 vist en god evne til å tilpasse seg en situasjon med betydelig endrede rammebetingelser og hyppige endringer i forhold til nasjonale tiltak og restriksjoner. Selskapet har ikke hatt noen smitte ved våre kontorer/havneanlegg og våre 7 havner i Trøndelag har derfor vært åpne og operative 24/7 gjennom hele 2021.

Note 18 Offentlig tilskudd

Selskapet mottar enkelte år tilskudd i forbindelse med ulike prosjekt. Det opprettes egen balansekonto pr. prosjekt. Prosjektkontoene nettoføres, det vil si at både tilskudd og kostnader føres på samme konto, og tilskuddene behandles dermed som kostnadsrefusjoner. Eventuelle resultatelementer bokføres når disse er på det rene, normalt ved prosjektavslutning.

Mottatte tilskudd	**2021**	**2020**
Enova - Landstrøm	13 455	0
Enova - EnergiHUB	99	183
Norges Forskningsråd - ElMar	1 391	1 138
Kystverket - diverse prosjekt	0	2 583
Sum annen kortsiktig gjeld	**14 945**	**3 904**

Note 19 Selvkost farvannsavgift

	Inntekt	Kostnad	Resultat	Årets deknings-grad	Vedtatt deknings grad	Selvkostfond/ underskudd pr 31.12
Anløpsavgift 2020	6 575	6 602	-28	99,6 %	100 %	2 319
Anløpsavgift 2021	6 186	6 754	-568	91,6 %	100 %	1 753

Innkreving av farvannsavgift er fastsatt i lokal forskrift og skal dekke selskapets kostnader som angitt i forskriften. Kostnadene beregnes ut fra gjennomførte transaksjoner og anskaffelseskost. Investeringskostnadene skal beregnes ut fra avskrivningene på investeringene og beregnete rentekostnader. Ved årets slutt legges det til beregnete renteinntekter på selvkostfondet som beregnes ut fra årets gjennomsnittlige beholdning på fondet og årlig fastsatt kalkylerenten i henhold til selvkostforskriften. Selvkostfondet inngår i selskapets egenkapital.