



**Trondheim Havn**  
Et havnekraftig Trøndelag

# **ÅRSRAPPORT 2022 STYRETS BERETNING**

**TRONDHEIM HAVN IKS**

**ORG.NR. 945 510 552**

## HAVNEDIREKTØRENS OPPSUMMERING

2022 ble året da samfunnet kom ut av en 3 års koronapandemi. I Trondheim Havn erfarte vi at gods- og persontransporten til sjøs og vår egen havnevirksomhet relativt raskt ble tilnærmet normalisert utover året. En viktig læring fra tiden med pandemi er sjøtransportens betydning med å risikoaavlaste sentrale samfunnsfunksjoner i krisetider og sikre forsyningslinjene av viktige varer som mat, medisiner og industrivarer inn/ut av landet. Dette i en tid hvor godstransport på vei har opplevd store forstyrrelser knyttet til tidvis stengte grenseoverganger, internasjonal sjåførmangel og andre forstyrrelser i internasjonal logistikk.

Krisen med pandemien ble avløst i februar 2022 av Russlands brutale angrep på Ukraina og vedvarende brutale krigføring i landet. Som en del av EUs sanksjonspakker ble det i 2022 innført anløpsforbud for russiske fartøy i norske havner. Samtidig resulterte krigen i raske og store endringer i forsvars- og sikkerhetspolitikken i Europa, Norden og Norge. Finland ble nylig tatt opp som fullverdig medlem av NATO, mens Sverige er forventet å bli fullverdig medlem i løpet av sommeren/høsten 2023. Dette innebærer et skifte i det nordiske forsvarssamarbeidet. Norges strategiske rolle med vertslandsstøtte for alliert militær bistand i en krise/krigssituasjon vil få en enda større regional betydning. Dette var også bakteppet i oktober 2022, da de fire nordiske forsvarsjefene pekte på havnene i Narvik, Trondheimsfjorden, Esbjerg og Gøteborg som strategiske havner i Norden.

I 2022 avsluttet vi organisasjonsutviklingsprosjektet i Trondheim Havn. Prosjektet har engasjert mange medarbeidere i vår virksomhet de siste par årene. Det har resultert i en ny organisasjonsstruktur som ble implementert før årsslutt, tydeliggjøring av roller, ansvar og grensnitt, forbedrede arbeidsprosesser, styrking av virksomhetens HMS-arbeid, styrket samhandling og en styrket evne til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer. Det er igangsatt et viktig arbeid for å rekruttere nye ledere og medarbeidere som følge av vakanser og naturlig avgang.

2022 resulterte også i oppnåelse av flere store og til dels historiske milepæler for Trondheim Havn. Hitra kommune trådte inn i havnesamarbeidet f.o.m. 1.januar 2023. Samtidig mottok Aneo i samarbeid med Statkraft tilsagn om betydelig Enova-støtte til realisering av ett av fem nasjonale hydrogenknutepunkt på Hitra Kysthavn. Erverv, oppgradering og igangsettelse av drift av den nye «oljehavna» i Muruvik ble gjennomført og har i 2022 bidratt til å fjerne flere tusen tankbilturer med flydrivstoff vekk fra veiene gjennom midt-byen i Trondheim og langs E6 til/fra lufthavnen. I Namsos ble det inngått avtaler om makeskifte av eiendommer som posisjonerer havnen og lokalt næringsliv for fremtidig utvikling og vekst. Arbeidet med etableringen av Nyhavna Utvikling AS i samarbeid med Trondheim kommune har hatt god fremdrift og byutviklingsarbeidet ift Nyhavna har god fremdrift.

Havnevirksomhetens økonomiske resultater i 2022 ble blant de beste noensinne. Dette på tross av noe inntektsbortfall grunnet pandemien. Driftsinntektene endte på ca.180 millioner kroner og med

et resultat før skatt på ca.18 millioner kroner. Det gode resultatet gir et viktig bidrag til arbeidet med å realisere vår visjon - **et havnekraftig Trøndelag**.

**Knut Thomas Kusslid**

Havnedirektør

## STYRETS BERETNING FOR 2022

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap iht. lov om interkommunale selskaper (IKS-loven). Selskapet ble opprettet med virkning fra 01.01.2006 og var pr. 31.12.2022 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%).

Søknaden fra Hitra kommune om deltakelse i selskapet er sluttbehandlet i beretningsåret, og Hitra ønskes velkommen som deltakerkommune fra 01.01.23

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. 12.2022 av til sammen 29 medlemmer, herav 20 medlemmer med stemmerett valgt av eierkommunene og ni observatører; to

fra Trøndelag fylkeskommune samt syv brukerrepresentanter, med møte- og talerett. Styret består av åtte medlemmer, herav seks medlemmer valgt av representantskapet og to medlemmer valgt blant de ansatte. Det er i 2022 gjennomført syv styremøter. Selskapet har ikke styreforsikring.

## Ledelse

Havnedirektøren sørger for den daglige ledelse av selskapet. Organisasjonsprosjektet som har pågått siden 2020 ble ferdigstilt i 2022, og i desember ble ny organisasjonsstruktur implementert. Som følge av det, ble også ledergruppen endret fra samme tidspunkt. I tillegg til Havnedirektør, består ny ledergruppe for selskapet av Sjef Havnedrift, Sjef Havneutvikling og Sjef Fellestjenester.

## Ansatte, likestilling og mangfold

Ved siste årsskifte var det 46 fast ansatte i virksomheten. Selskapet baserer driften på en høyest mulig andel av fast ansatte og i 2022 har kun fire 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
- Personalthåndbok
- Lokal lønnspolitikk iht. HTA; heltidskultur, ivareta og fremme likelønn.
- Selskapet følger likestillingsloven og tilstreber likestilling

## Organisering og tiltak

Personalansvarlig, HMS-ansvarlig og tillitsvalgte er involvert i arbeidet mot diskriminering. Av tiltak som er gjort for å sikre likestilling og ikke-diskriminering i praksis, har vi hatt revidering av Personalthåndbok, samt gjennomgått rutineene for varsling som er gjort kjent for alle ansatte.

Det er gjennomført en spørreundersøkelse om likestilling og diskriminering vinter/vår 2022 utført av bedriftshelsetjenesten. Resultatet ble gjennomgått sammen med resten av undersøkelsen, og det ble ikke gjort funn som krever spesielle tiltak.

På bakgrunn av dette arbeidet har Trondheim Havn i 2022 vært spesielt oppmerksom på:

- Lønnsforhandlinger (gjennomført på gruppenivå)
- Nyansettelser(en)
- Ufrivillig deltid (ingen)
- Fødselspermisjon(ingen)
- Bonusordning (ingen)

Kartlegging av kjønnsbalanse og lønn i virksomheten:

Kjønnsbalanse	Kvinner		Menn		Total
	Antall	%	Antall	%	
Representantskap	13	44,83	16	55,17	29
Styret	4	50,00	4	50,00	8
Ledergruppe	1	25,00	3	75,00	4
Administrativt ansatte	12	46,15	15	53,85	27
Fagarbeidere	0	0	15	100,00	15
<b>Sum</b>	<b>30</b>	<b>36,14</b>	<b>53</b>	<b>63,85</b>	<b>83</b>

Lønn	Kvinner	Menn
	Andel snitt	Andel snitt
Administrasjon	91,48	108,52
Fagarbeidere	0	100

### Sykefravær

Selskapet har som mål at totalt sykefravær skal være mindre enn 5 prosent. Det totale sykefraværet var i 2022 på 5,2 prosent, mot 6,8 prosent i 2021. Selskapet følger gjeldende krav til oppfølging av sykmeldte, og bruker bedriftshelsetjenesten aktivt.

### Helse, miljø og sikkerhet

I 2022 fortsatte arbeidet med HMS-prosjektet som ble igangsatt etter den fatale arbeidsulykken på RO-RO rampen i 2021. Politiets etterforskning er fortsatt pågående. HMS-arbeidet har vært basert på gjeldene HMS prosjektplan, og har vært ledet av Safetec AS. Risikostyring, risikoanalyser, regelverkskrav, avvikssystem, kompetanse og roller og ansvar har blant annet vært tema som har blitt gjennomgått i ulike arbeidsgrupper og forum. Kompetansebygging /opplæring har blitt gjennomført innenfor nevnte tema for alle grupper fra inkl. ledere og utførende arbeidstakere. Eksternt grunnleggende AML-kurs (40 t) er gjennomført for alle ledere og deltakere i AMU.

I 2022 ble det registrert en alvorlig personskade som resulterte til sykefravær. Intern granskning ble gjennomført. Hendelsen ble rapportert til Arbeidstilsynet. Tilsynsrapport etter påfølgende tilsyn beskriver ingen brudd på gjeldene lover eller forskrifter. Forslåtte tiltak i granskingsrapport er gjennomført og meldt inn til Arbeidstilsynet. Alle hendelser med personskader er gjenstand for intern granskning. All fakta og årsaksforhold kartlegges og nødvendige tiltak implementeres for å unngå gjentakelse, samt for å ivareta kontinuerlig læring og forbedringer. Det ble registrert en

uønsket hendelse i 2022 med stort skadepotensiale, intern gransking avdekket årsaksforhold og tiltak er gjennomført.

Det ble gjennomført fire vernerunder på bygg som benyttes av TH. Vernerunder på kai er gjennomført. Intervall for runde avhenger av bruk/funksjon på kaianlegget. Internkontroll bygg/årlig kontrollrunder ble gjennomført på alle utleieobjekt. Trondheim havn IKS ble resertifisert som Miljøfyrtårnbedrift i oktober 2022, sertifikat er gyldig til oktober 2025.

## Arbeidsmiljø

Det arbeides kontinuerlig og aktivt med HMS og internkontroll. 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 2022 hatt fem møter med til sammen 35 saker. Viktige saker til behandling siste år har blant annet vært HMS, beredskapsplan pandemi, arbeidshelseundersøkelse, sykefravær, opplæring, økonomi, handlingsplan og fysisk aktivitet. I 2022 har tolv ansatte, fra ledelsen, AMU og andre med relevante stillinger, gjennomgått et 40-timers grunnkurs i arbeidsmiljø i regi Falck Norge AS.

Selskapets ledelse møter fast de tillitsvalgte og i 2022 er fire 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 åtte allmøter. Selskapet har dokumenterte rutiner på plass for varsling om kritikkverdige forhold som skal ivareta både den som varslers og den som blir varslet på. Det har i 2022 ikke blitt registrert noen varsler.

## Covid-19 pandemien

Økningen i antall smittede før jul 2021 førte til en siste nedstengning av landet, og året 2022 startet derfor med de samme strenge tiltakene som vi har hatt siden 2020. Trondheim Havn fulgte opp tiltakene med å innføre hjemmekontor for alle som har mulighet til å arbeide hjemmefra. Disse strenge tiltakene ble opphevet i begynnelsen av februar 2022, og Trondheim Havn gikk da også tilbake til en mer normal arbeidshverdag. Arbeidet til Covid-19-beredskapsgruppen ble lagt ned i denne perioden. I perioden med pandemi greide Trondheim Havn å opprettholde sin daglige drift. Knappt noen ansatte ble smittet i denne perioden, og vi opplevde også at de aller fleste takket ja til tilbudet om vaksinerings.

Samtidig som de strenge tiltakene ble opphevet opplevde vi også den store smittebølgen, og nesten alle ansatte har nå gjennomgått Covid-19. Dette er på linje med resten av samfunnet. For Trondheim Havn medførte dette økt korttidsfravær blant de ansatte. Også i denne sykdomsperioden har den daglige driften blitt gjennomført som planlagt.

## 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 ble re-sertifisert som Miljøfyrtårn i november 2022, med varighet til november 2025. I strategiplanen har selskapet tatt mål av seg til å bli en av landets første helt utslippsfrie havner innen 2030.

I 2022 ble tre landstrømanlegg for skip ferdigstilt og igangsatt. Anlegget for land- og ladestrøm på Pir I, primært for skipene som trafikkerer kystruten, men også for mindre cruiseskip, ble overlevert Trondheim Havn i desember 2021. Etter fullført testfase ble det satt i kommersiell drift i juli 2022. Anlegget for høy- og lavspenntilkobling på Orkanger ble overtatt av Trondheim Havn i mars 2022. Det ble satt i kommersiell drift i februar 2023 etter at nødvendig opplæring og inngåelse av avtale for driftsleder høyspentanlegg var gjennomført. Landstrømanlegget på Pir II ble overlevet selskapet i august 2022, med kommersiell drift fra februar 2023 etter gjennomført opplæring.

Trondheim Havn har engasjert DNV til å lage et utslippsregnskap for all skipstrafikk i Trondheimsfjorden. Som tabellen nedenfor viser, så har de samlede utslippene for all skipstrafikk hatt en økning fra 2021 til 2022. Disse utslippene er i all hovedsak knyttet til skipskategoriene «Passasjerskip», som utgjøres av hurtigbåter og Kystruteskipene. Cruiseskipene er ikke del av denne kategorien. Tabellen nedenfor viser de samlede utslippene ved seiling og ved havneligge. Havneligge innebærer bruk av samtlige havner i Trondheimsfjorden, også havner som ikke er eid av Trondheim Havn.

CO2-utslipp (tonn)	2020	2021	2022
Seiling	55 129	57 056	71 250
Havneligge	18 847	16 403	22 839

### Skipstrafikk og godsomslag

Skipstrafikken knyttet til Trondheim Havn sine kaier viser en liten økning i antall registrerte anløp for 2022 sammenlignet med 2021. Det har særlig vært en økning i antall cruiseskip og i antall Kystruteskip, sammenlignet med 2021. Fordelingen mellom godstypene har ligget tilnærmet uendret over flere år. Tørrbulk utgjør ca. 75 prosent av gods over offentlig kai målt i tonn, mens stykkgoods utgjør 13 prosent og container ca. 8 prosent. Summen av gods over offentlig kai, målt i tonn, viser en mindre økning fra 2,5 mill. tonn i 2021 til 2,6 mill. tonn i 2022. Målt i tonn er kalkstein fra Verdal fortsatt den største varestrømmen med 0,8 mill tonn i 2022.

Antall containere endte på 20 610 TEUs (20-fots containere). Dette er en liten nedgang fra 2021, noe som skyldes et lavere antall TEUs over Trondheim. Her ble det en minking fra 4 588 TEU i 2021 til 3 549 TEUs i 2022. Dette skyldes bla at skipet Akranes innstilte sin rute til Trondheim senhøsten 2021. Denne såkalte lakseruten har foreløpig ikke blitt gjenopptatt etter Akranes.

Siden 2020 har vi tatt imot økt mengde nybiler. Totalt er det over 5.000 Tesla som er kommet med båt over kai i Trondheim. Det kommer 200 til 300 Tesla på hver båt, og det er en stor logistikkoperasjon som settes i verk for hvert anløp. Disse bilene distribueres rundt i hele Trøndelag. 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 stykkgoods. Sammenlignet med strategiplanens mål om godsomsetning ligger Trondheim Havn under måltallene for vekst fram mot 2030.

## Cruiseskipstrafikk og Kystruten

Trondheim Havn har jobbet med implementering av felles cruisestrategi som ble vedtatt av Formannskapet i Trondheim kommune i 2019. Antall cruiseanløp har naturlig nok økt kraftig fra 2021 til 2022, og er nå på omtrent samme nivå som før pandemien. Totalt var det 93 cruiseanløp i 2022. Til sammenligning mottok Bergen ca 300 cruiseskip til byen i 2022.

Med innføringen av EPI (Environmental Port Index) belønnes de mest miljøvennlige skipene med lavere anløpskostnader, mens skip som forurensere mer må betale mer. I 2022 strammet vi til denne ordningen i forhold til 2021. Med dette stimulerer vi til at de mest miljøvennlige skipene skal anløpe våre havner. Vi ønsker å videreutvikle cruise som forretningsområde, og tilbyr flere tjenester til cruiseskip. Dette sammen med et økt passasjervederlag har resultert i en økning av den gjennomsnittlige omsetning per cruiseanløp fra kr 61 000 i 2019 til kr 87 000 i 2022. Inntektsøkningen skyldes også anløp av større skip. Dette er en trend, 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.

### Antall cruiseanløp etter byggeår



Skip bygget etter 2016 slipper ut ca. 80 prosent mindre NOx enn skip bygget før 2000. SOx-utslipp er strengt internasjonalt regulert til 0,1 prosent ved kai og 0,5 prosent under seilas. CO2-utslippet fra cruise utgjorde 11 prosent av utslippene fra skip som lå til kai i Trondheimsfjorden i 2022 (2 425 tonn, kilde: DNV).



Utredning av landstrøm til cruise, samt et forprosjekt for utredning av mulig ny cruisekai, ble påbegynt i 2021 og arbeidet har blitt videreført i 2022. En ny cruisekai vil kunne samle trafikken som i dag legges til Ila eller på redan. En økning i slike redenanløp forventes økt pga. større skip som ikke kan tilbys kai på Ila. Trondheim Havn har også innført en ny prioriteringsregel for cruiseskip der man foretrekker skip som kan ta imot landstrøm til kai.

Gjennom medlemskap i Trondheim Cruise Network Mid-Norway SA som Trondheim Havn administrerer har utviklingen av cruisedestinasjonen Frøya ført til økt interesse blant kunder. Cruisenettverket består av 25 aktører, offentlige og private. Det første cruiseanløpet til liggekaien på Frøya var 20. september 2022.

Cruiseskipstrafikken i Trøndelag har hatt følgende utvikling de siste 6 år:

<b>Cruiseskipstrafikk:</b>						
Nøkkeltall/år	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall anløpende cruiseskip	57	85	82	5	12	93
Antall besøkende passasjerer	93.326	150.434	146.197	5.494	4.639	136.00
Antall snuhavnoperasjoner	3	7	7	0	0	0

Kystruten har en helt spesiell og historisk posisjon i Trondheim da det var her linjen startet i 1893. Kystruten opereres av de to aktørene Hurtigruten og Havila. Totalt skal det være 11 skip som betjener denne ruten, 7 skip fra Hurtigruten og 4 fra Havila. Ved utgangen av 2022 er det fremdeles to skip fra Havila som mangler, slik at Kystruten enda ikke har et fullverdig tilbud.

<b>Kystruten:</b>						
Nøkkeltall/år	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall kystruteanløp	709	714	697	233	389	389
Antall passasjerer (anslag)	226.880	228.480	223.040	233.000	81.550	81.550

I 2019 sto Kystruten med sine to daglige anløp for 33 prosent av Trondheim Havn sitt CO<sub>2</sub>-utslipp fra sjøbasert virksomhet (5 443 tonn, Kilde: DNV). Lanstrømanlegget på Pir I for oppkobling av kystrute-fartøy sto klart i desember 2021. Gjennom første halvår av 2022 har det blitt gjennomført en omfattende testing av anlegget, og det ble offisielt åpnet 28. juni 2022. Etter åpningen har anlegget vært i kommersiell drift.

## 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. Begge disse prosjektene avsluttes i 2023.

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 har også etablert en egen flytebrygge på Nyhavna til NTNU. Trondheim Havn tilrettelegger også for den autonome passasjerfergen «Milliampere 2» som skal gå mellom Ravnkloa og Vestre Kanalkai. Det ble igangsatt prøvedrift høsten 2022.

## Utviklingsprosjekter

I 2022 har Trondheim Havn prioritert å jobbe med fire større utbyggingsprosjekter. Disse ble påstartet før 2022 og vil pågå i flere år fremover.

Samarbeid med Verdal Kommune for etablering av nytt areal på Ørin Nord for Aker Solutions sin satsing på produksjon av understell til havvindmøller har vært en prioritert oppgave for Trondheim Havn i 2022. Flere aktører har signalisert behov for mer havnekapasitet på Orkanger i fremtiden. Utvikling av nytt havneområde på vestsiden av orklautløpet i Orkland kommune har blitt viktig for selskapet å prioritere, spesielt i lys av den mulige nye industriparken Eiktyr og batterifabrikken Elinor Batteries som planlegger lokalisering på Ustjåren ved Orkanger. I Trondheim kommune har det i 2022 blitt jobbet med planer for utvikling av Transittpiren i tråd med regionalt og lokalt behov mht. byutvikling, prosjektlathåndtering og beredskapskapasitet. I forbindelse med Hitra kommune sin inntreden i Trondheim Havn har virksomheten blitt koblet på arbeidet med å utvikle nytt havneområde på Jøstenøya. Der planlegger blant annet Aneo å etablere hydrogenproduksjonsanlegg med ferdigstilling i 2025.

## Eiendomsforvaltning

Aktiviteten i avdelingen har vært preget av at store deler av eiendomsmassen på Nyhavna er overført til Nyhavna Utvikling AS. Forvaltningen av mange av eiendommene som Trondheim Havn fortsatt skal ivareta legger til grunn at leieavtalene ikke skal legge hindringer for byutvikling av området. Avdelingen opplevde god etterspørsel etter telt og lagringsplass for sjøbaserte aktører. Dette gjelder for både eksisterende og nye kunder. Det har vært utfordrende å imøtekomme kunders behov for mere plass uten at dette har gått utover bla HMS-situasjonen på enkelte pressede lokasjoner, som for eksempel Orkanger. Det har vært et omfattende arbeid med flere prosjekter som bla makeskifte av eiendommer i Namsos, jordskiftesak med Entra på Brattøra samt rydding i gamle avtaleforhold generelt i tillegg til inngåelse av nye avtaler. Inntektene viser en økning fra 2021 med 4,7 prosent. Samlet omsetning for 2022 var 90,9 mill, mot 86,8 mill i 2021.

## 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.

Med dette som bakgrunn, fremforhandlet Trondheim Havn (TH) og Trondheim kommune (TK) derfor i 2020 en avtale om organiseringen av byutviklingsarbeidet. Det innebærer etableringen av et felles eiendomsselskap, Nyhavna Utvikling AS, hvor TKs eierskap er 67 prosent, mens TH eier 33 prosent. Fremtidig utbytte av eiendomsutviklingen skal skjevdeles 50/50 prosent mellom eierne. Alle formelle vedtak i 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. I 2022 ble det gjennomført en arkitektkonkurranse for første byggetrinn, «Transittkaia», og avtaler knyttet til regulering og prosjektering er i ferd med å bli inngått.

Disse milepælene 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 2022

Driftsinntektene i 2022 var kr 180,8 mill mot kr 155,7 mill i 2021, som er en økning på 16,1 prosent.

Driftsresultatet for 2022 er kr 23,7 mill. mot kr 15,0 mill. i 2021. Resultat før skatt endte på kr 23,3 mill. for 2022 mot kr 18,7 mill. i 2021. Selskapets egenkapital pr. utløpet av 2022 var kr 884,7 mill. av en total kapital i balansen på kr 1.064,9 mill. Dette gir en egenkapitalandel på 81 prosent for 2022 mot 83 prosent for 2021. Regnskapet for 2022 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 2022 er kr. 27 mill. Investeringene knytter seg til investering i materielle anleggsmidler som tomt, bygg, kai, anlegg og løsøre. Det er tatt opp et nytt langsiktig lån på kr 16,4 mill i februar 2022 til finansiering av anskaffelse av tomt i Muruvik. Øvrige investeringer er finansiert med egenkapital.

## 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 2022. Bankinnskudd, andre finansielle instrumenter og lån viser pr. årsskiftet netto innskudd kr 36,7 mill. mot kr 27,0 mill. i 2021. Den finansielle risikoen knyttet til plasseringer anses som noe økt som følge av krigen i Ukraina og konsekvensene av denne for verdens børser og finansmarkeder. Selskapets totale finansielle risiko anses likevel som liten.

### **Kredittrisiko**

Det er pr utløpet av 2022 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**

Trondheim Havn IKS fikk i 2009 en skattevurdering fra Skatteetaten. Vurderingen konkluderte med at Trondheim Havns utleie til aktører som driver havnerelatert virksomhet inngår i havnevirksomheten som er omfattet av selskapets ikke-erhvervsmessige formål og dermed omfattet av skattefritak i skatteloven § 2-32, første ledd. Inntekter utenfor den havnerelaterte delen av virksomheten ble vurdert skattepliktig etter skatteloven § 2-32, andre ledd. I oktober 2022 kom skatteetaten med en prinsipputtalelse som konkluderer med at selskap som driver havnevirksomhet som hovedregel er skattepliktig for inntekt etter skatteloven § 5. Slike selskap er ikke på generelt grunnlag fritatt fra skatteplikt etter skatteloven § 2-32.

Trondheim Havn har for inntektsåret 2022 levert en skattemelding som følger skattevurderingen fra Skatteetaten fra 2009. Det har ikke vært endringer i skatteloven siden Skattevurderingen, og en prinsipputtalelse opphever ikke etablert rettspraksis. Vurderingen og beslutningen som Skatteetaten foretok i 2009, er som utgangspunkt bindende for Skatteetaten fram til det foretas en fornyet vurdering. Vurderingen er ikke bindende for Skatteetaten framtidige beslutninger, og Skatteetaten kan varsle endringer i sin vurdering ved skattefastsettelsen for 2022.

## 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. 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, stykk gods, 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 18.062.519 tilføres disposisjonsfondet som opptjent egenkapital. Styret foreslår overfor representantskapet at årsoppgjøret 2022 godkjennes som fremlagt.

Trondheim 03.05.2023

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 2022 Trondheim Havn IKS

**Resultatregnskap  
Balanse  
Kontantstrøm  
Noter til regnskapet**

**Org.nr.: 945 510 552**

# Resultatregnskap

## Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2022	Budsjett 2022	2021
<b>Driftsinntekter og driftskostnader</b>				
Salgsinntekt	2	65 005	62 074	47 726
Annen driftsinntekt	3	115 789	108 138	108 013
Sum driftsinntekter		<u>180 794</u>	<u>170 212</u>	<u>155 739</u>
Lønnskostnad	4, 17	51 145	53 764	48 122
Avskrivning av driftsmidler og	5, 9	35 314	35 000	35 062
Annen driftskostnad	4, 6	70 642	66 090	57 549
Sum driftskostnader		<u>157 101</u>	<u>154 855</u>	<u>140 733</u>
Driftsresultat		<u>23 693</u>	<u>15 358</u>	<u>15 006</u>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>				
Annen renteinntekt		3 535	600	1 414
Annen finansinntekt		362	0	1 066
Verdiøkning markedsbaserte		-2 019	1 800	3 049
Annen rentekostnad		2 271	3 200	1 830
Annen finanskostnad		28	0	13
Resultat av finansposter		<u>-422</u>	<u>-800</u>	<u>3 686</u>
Resultat før skattekostnad		23 270	14 558	18 692
Skattekostnad på resultat	8	5 208	0	7 890
Resultat		<u>18 063</u>	<u>14 558</u>	<u>10 802</u>
Årsresultat		<u>18 063</u>	<u>14 558</u>	<u>10 802</u>
<b>Overføringer</b>				
Avsatt til annen egenkapital		18 063	0	10 802
Sum overføringer		<u>18 063</u>	<u>0</u>	<u>10 802</u>



# Balanse

## Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2022	2021
<b>Eiendeler</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Konsesjoner, patenter o.l.		4 992	4 992
Sum immaterielle eiendeler	<b>9</b>	<b>4 992</b>	<b>4 992</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Tomter, bygninger o.a. fast eiendom		396 374	406 236
Maskiner og anlegg		385 172	379 494
Skip og flytende installasjoner		6 611	7 543
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr		12 141	15 099
Sum varige driftsmidler	<b>5</b>	<b>800 298</b>	<b>808 372</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i tilknyttet selskap	<b>11</b>	57 219	54 219
Lån til tilknyttet selskap	<b>10</b>	4 346	4 184
Investeringer i aksjer og andeler	<b>11</b>	2 360	1 929
Sum finansielle anleggsmidler		<b>63 925</b>	<b>60 332</b>
Sum anleggsmidler		<b>869 215</b>	<b>873 695</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	<b>12</b>	16 153	15 731
Andre kortsiktige fordringer		1 538	2 740
Sum fordringer		<b>17 691</b>	<b>18 471</b>
<b>Investeringer</b>			
Andre finansielle instrumenter	<b>11</b>	68 799	70 115
Sum investeringer		<b>68 799</b>	<b>70 115</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	<b>13</b>	109 219	86 191
Sum omløpsmidler		<b>195 709</b>	<b>174 777</b>
Sum eiendeler		<b>1 064 924</b>	<b>1 048 472</b>

# Balanse

## Trondheim Havn IKS

Beløp i 1000 kroner	Note	2022	2021
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Selskapskapital	14, 15	669 200	669 200
Sum innskutt egenkapital		<u>669 200</u>	<u>669 200</u>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	14, 16	215 539	197 476
Sum opptjent egenkapital		<u>215 539</u>	<u>197 476</u>
Sum egenkapital		<u>884 739</u>	<u>866 676</u>
<b>Gjeld</b>			
<b>Avsetning for forpliktelser</b>			
Pensjonsforpliktelser	17	6 024	5 132
Utsatt skatt	8	1 985	2 481
Sum avsetning for forpliktelser		<u>8 009</u>	<u>7 613</u>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner	10	141 350	129 295
Sum annen langsiktig gjeld		<u>141 350</u>	<u>129 295</u>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		10 548	28 384
Betalbar skatt	8	5 705	5 409
Skyldig offentlige avgifter		3 559	3 507
Annen kortsiktig gjeld	18	11 015	7 587
Sum kortsiktig gjeld		<u>30 826</u>	<u>44 888</u>
Sum gjeld		<u>180 186</u>	<u>181 796</u>
Sum egenkapital og gjeld		<u>1 064 924</u>	<u>1 048 472</u>

# Balanse

## Trondheim Havn IKS

Trondheim, 03.05.2023  
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	2022	2021
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>			
Resultat før skattekostnad		23 270	18 692
Periodens betalte skatt		5 409	945
Ordinære avskrivninger		35 314	35 062
Verdiendring aksjer		3 090	-3 955
Endring i kundefordringer		-422	1 681
Endring i leverandørgjeld		-17 836	9 512
Forskj. kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensjonsordn.		-892	1 150
Endring i andre tidsavgrensningsposter		4 682	-8 415
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		<u>41 797</u>	<u>52 783</u>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler		27 241	69 948
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak		3 431	3 695
Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer		163	2 611
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		<u>-30 835</u>	<u>-76 254</u>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>			
Tilbakebetaling eierlån		0	14 139
Innbetalinger ved opptak av ny kortsiktig gjeld		16 208	0
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		4 153	4 409
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		<u>12 055</u>	<u>9 730</u>
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		23 018	-13 741
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. begynnelse		86 191	99 929
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. slutt		<u>109 209</u>	<u>86 188</u>

## Note 1 - 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 avskrivninger og nedskrivninger. 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. Nedskrivningen reverseres når grunnlaget for nedskrivningen 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 spesifisert 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 aktuariemessige 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 opptjeningsstid. 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-	Regnskap	Budsjett	Regnskap
	fordeling	2022	2022	2021
	regnskap 2022			
Anløpsavgift	2 %	4 984	6 219	6 186
Skipsvederlag/varevederlag	25 %	44 420	35 341	30 010
Sum avgifter og vederlag havn	27 %	49 405	41 560	36 196
Vederlag tjenester etc.	9 %	15 600	14 679	11 530
Sum brukerbetalinger	36 %	65 005	56 239	47 726
Leieinntekter bygg og eiendom	50 %	90 890	87 442	86 847
Leieinntekter parkering	10 %	17 721	16 000	16 330
Andre driftsinntekter	4 %	7 178	6 410	4 836
Gevinst ved salg av anleggsmidler	0 %	0	0	0
Sum andre drifts- og leieinntekter	64 %	115 789	109 852	108 013
Brukerbetaling og andre driftsinntekter	100 %	180 794	166 091	155 739
Særlige poster	0 %	0		0
<b>SUM DRIFTSINNTEKTER</b>	<b>100 %</b>	<b>180 794</b>	<b>166 091</b>	<b>155 739</b>

### Note 3 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.

<b>Mottatte tilskudd</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Enova - Landstrøm	7 170	13 455
Enova - EnergiHUB	548	99
Norges Forskningsråd - ElMar	2 083	1 391
Kysthavnalliansen	1 081	0
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>10 882</b>	<b>14 945</b>

### Note 4 Lønnskostnader og ytelser, godtgjørelser til daglig leder, styret og revisor

<b>Lønnskostnader</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Lønninger	36 368	35 781
Arbeidsgiveravgift	6 089	5 800
Pensjonskostnader	6 287	4 748
Andre ytelser	2 401	1 793
<b>Sum</b>	<b>51 145</b>	<b>48 122</b>

Selskapet har i 2022 sysselsatt 45,5 årsverk.

#### Pensjonsforpliktelser

Selskapet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

<b>Ytelser til ledende personer</b>	<b>Daglig leder</b>	<b>Styret</b>
Lønn	1 376	448
Pensjonskostnader	115	
Annen godtgjørelse	146	
<b>Sum</b>	<b>1 637</b>	<b>448</b>

Det er ikke ytt lån til daglig leder, ledende ansatte eller styremedlemmer i selskaper pr 31.12 2022.

<b>Honorar eks. mva til Deloitte AS og samarbeidende selskap:</b>	<b>2022</b>
Lovpålagt revisjon	119
Regnskapsteknisk bistand	22
Andre attestasjonstjenester	33
Skatteteknisk bistand	28
Andre attestasjonstjenester utenfor revisjon	135
Andre tjenester utenfor revisjon	35
Andre tjenester utenfor revisjon fra Deloitte Adv. AS	52
<b>Sum</b>	<b>423</b>

## Note 5 Varige driftsmidler

	Tomter	Bygg	Anlegg	Maskiner	Drifts- løsøre, inventar	Anlegg under utførelse	Totalt
Anskaffelseskost 01.01.2022	248 045	359 116	611 669	73 378	10 531	49 198	1 351 938
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	1 101	14 506	56	0	11 578	27 241
<b>Anskaffelseskost 31.12.2022</b>	<b>248 045</b>	<b>360 218</b>	<b>626 175</b>	<b>73 434</b>	<b>10 531</b>	<b>60 776</b>	<b>1 379 178</b>
Akk. av- og nedskrivninger 01.01.2022	0	200 925	280 536	54 316	7 789	0	543 566
Årets avskrivninger	0	10 963	20 405	3 276	670	0	35 314
<b>Akk. av- og nedskrivninger 31.12.2022</b>	<b>0</b>	<b>211 889</b>	<b>300 941</b>	<b>57 593</b>	<b>8 458</b>	<b>0</b>	<b>578 880</b>
<b>Bokført verdi 31.12.2022</b>	<b>248 045</b>	<b>148 329</b>	<b>325 234</b>	<b>15 841</b>	<b>2 073</b>	<b>60 776</b>	<b>800 298</b>
Økonomisk levetid		40-50 år	20 år	10 år	4-10 år		
Avskrivningsplan		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

## Note 6 Spesifikasjon av andre driftskostnader etter art

	2022	2021
Innkjøp for salg	4 789	3 940
Vedlikeholdskostnader	17 980	14 113
Leiekostnader	5 688	6 097
Forsikringskostnader	1 723	1 468
Konsulentonorar	18 315	14 217
Andre driftskostnader	22 147	17 713
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>70 642</b>	<b>57 549</b>

## Note 7 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 8 Skatt

<b>Årets skattekostnad</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Resultatført skatt på ordinært resultat:		
Betalbar skatt	5 704	5 409
Endring i utsatt skatt	-496	2 481
<b>Skattekostnad ordinært resultat</b>	<b>5 208</b>	<b>7 890</b>
Skattepliktig inntekt:		
Resultat før skatt	23 270	18 692
Permanente forskjeller	405	3 074
Endring i midlertidige forskjeller	2 255	2 819
<b>Skattepliktig inntekt</b>	<b>25 931</b>	<b>24 585</b>
Betalbar skatt i balansen:		
Betalbar skatt på årets resultat	5 705	5 409
<b>Sum betalbar skatt i balansen</b>	<b>5 705</b>	<b>5 409</b>
Beregning av effektiv skattesats		
Resultat før skatt	23 270	18 692
Beregnet skatt av resultat før skatt	5 119	4 112
Skatteeffekt av permanente forskjeller	89	676
<b>Sum</b>	<b>5 209</b>	<b>4 789</b>
Effektiv skattesats	22,4 %	25,6 %

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

	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Endring</b>
Varige driftsmidler	11 260	903	-10 357
Gevinst – og tapskonto	9 021	11 277	2 255
Andre forskjeller	-11 260	-903	10 357
<b>Sum</b>	<b>9 021</b>	<b>11 277</b>	<b>2 255</b>
<b>Grunnlag for utsatt skatt</b>	<b>9 021</b>	<b>11 277</b>	<b>2 255</b>
<b>Utsatt skatt (22 %)</b>	<b>1 985</b>	<b>2 481</b>	<b>496</b>

## Note 9 Immaterielle eiendeler

	<b>Utviklingsutgifter</b>	<b>Sum</b>
Anskaffelseskost 01.01.2022	4 992	4 992
<b>Anskaffelseskost 31.12.2022</b>	<b>4 992</b>	<b>4 992</b>
Netto akk. og rev. nedskrivninger 31.12.2022	0	0
<b>Bokført verdi per 31.12.2022</b>	<b>4 992</b>	<b>4 992</b>

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 10 Fordringer og gjeld

	2022	2021
<b>Fordringer med forfall senere enn ett år</b>		
Lån til tilknyttet selskap	4 346	4 184
<b>Sum</b>	<b>4 346</b>	<b>4 184</b>

#### Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år

Gjeld til kredittinstitusjoner	117 838	109 119
<b>Sum</b>	<b>117 838</b>	<b>109 119</b>

Opprinnelig lån	Opptatt år	Siste avdrag	Formål	Långiver	Restlån 2022
15 301	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	4 120
8 910	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	1 471
126 500	2018-2020	2068	Kalkkai Verdal	Kommunalbanken	119 552
16 483	2022	2052	Muruvik	Kommunalbanken	16 208
167 194					141 350

#### Note 11 Verdipapirer

	Eierandel	Anskaffelseskost	Balanseført verdi
<b>Anleggsmidler</b>			
Cruise Norway AS	3,1%	10	10
EPI AS (2020)	4,4%	113	113
Egenkapitalinnskudd pensjon		1 047	1 047
Leiv Eiriksson Nyskaping AS	5,3%	1 000	1 000
Stiftelsen Midnor Besitek	9,6%	160	160
Visit Trondheim AS	3,4%	30	30
<b>Sum</b>		<b>2 360</b>	<b>2 360</b>

#### Omløpsmidler

Kapitalforvaltning SMN		67 078	68 799
<b>Sum</b>		<b>67 078</b>	<b>68 799</b>

#### Tilknyttet selskap

Dora II AS	50,0%	400	400
Fjuel AS	20,0%	3 000	3 000
Nyhavna Utvikling AS	33,0%	53 339	53 339
Trondheim Maritime Senter AS	37,5%	480	480
<b>Sum</b>		<b>57 219</b>	<b>57 219</b>

<b>Sum verdipapirer</b>	<b>126 657</b>	<b>128 379</b>
-------------------------	----------------	----------------

### Note 12 Kundefordringer

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Kundefordringer til pålydende	17 579	17 156
Avsetning til tap	1 426	1 426
<b>Balanseført verdi av kundefordringer 31.12</b>	<b>16 153</b>	<b>15 731</b>
Realiserte tap	27	102
<b>Sum resultatførte tap på krav</b>	<b>27</b>	<b>102</b>

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.

### Note 13 Bankinnskudd

Innestående midler på skattetrekkkonto (bundne midler) er på kr. 2 127.

### Note 14 Egenkapital

	<b>Selskaps- kapital</b>	<b>Annen egenkapital</b>	<b>Sum egenkapital</b>
<b>Pr 01.01.2022</b>	<b>669 200</b>	<b>197 476</b>	<b>866 676</b>
Årets resultat		18 063	18 063
<b>Pr 31.12.2022</b>	<b>669 200</b>	<b>215 539</b>	<b>884 739</b>

### Note 15 Innskutt egenkapital - fordeling mellom deltakerkommunene

	<b>Kommune</b>	<b>Innskutt EK</b>	<b>Verdi- beregning</b>	<b>Verdi- fordeling</b>	<b>Deltaker- fordeling</b>
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 %
<b>Totalt</b>		<b>669 200</b>	<b>890 279</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

## Note 16 Selvkost farvannsavgift

	Inntekt	Kostnad	Resultat	Årets dekningsgrad	Vedtatt dekningsgrad	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
Anløpsavgift 2022	4 984	7 970	-2 985	62,5 %	100 %	-2 377

Innkrevning 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 beregnede rentekostnader. Ved årets slutt legges det til beregnede 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.

## Note 17 Pensjon

Selskapet har forsikringsavtaler i Trondheim Kommunale Pensjonskasse (TKP). TKP kjøper aktuærtjenester fra KLP. Beregningene gjelder tjenstepensjonsordning samt avtalefestet pensjon (AFP), slik disse er nedfelt i gjeldende tariffavtale for KS-området og pensjonskassens vedtekter. Ordningen omfattet pr. 01.01.2022 i alt 222 personer, fordelt på 66 aktive, 111 oppsatte (fripoliser og mulige fripoliser for de som har arbeidet mindre enn 3 år før fratreden) og 45 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).

<b>Pensjonskostnad</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	6 363	5 484
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	2 795	2 096
Avkastning på pensjonsmidler	-4 068	-3 071
Resultatført estimeringstap/ (gevinst)	1 555	388
Periodisert arbeidsgiveravgift	756	674
Administrasjonskostnad	269	270
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>7 670</b>	<b>5 841</b>

Pensjonsforpliktelse	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Påløpte pensjonsforpliktelser	-141 348	-142 538
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	107 744	111 923
Periodisert arbeidsgiveravgift	-4 738	-4 317
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	32 319	29 799
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>-6 024</b>	<b>-5 132</b>

<b>Økonomiske forutsetninger</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Diskonteringsrente	3,00%	1,90%
Forventet lønnsregulering	3,50%	2,75%
Forventet pensjonsøkning	2,63%	1,73%
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	3,25%	2,50%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,20%	3,60%

<b>Aktuarmessige forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
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 18 Annen kortsiktig gjeld

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Feriepenger	4 164	4 125
Påløpte kostnader	4 864	2 301
Forskuddsbetalt inntekt	1 026	345
Balansførte prosjekt	951	766
Annen kortsiktig gjeld	10	51
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>11 015</b>	<b>7 587</b>

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

## Note 19 Hendelser etter balansedagen

Fra 01.01.2023 ble Hitra Kommune ny deltaker i Trondheim Havn IKS, og Trondheim Havn fikk da myndighet over havneområdene tilhørende Hitra Kommune.

28. mars 2023 kjøpte Trondheim Havn IKS kai fra Kristiansund og Nordmøre Havn IKS, som sammen med bakareal fra Hitra Kommune gjør Trondheim Havn til eier og operatør av Hitra Kysthavn.

Hitra Kysthavn har en attraktiv beliggenhet på Jøsnøya, som også har attraktive næringsarealer hvor store industriaktører innen havbruk som Lerøy, Mowi, Bevi og Brødrene Sunde er etablert.

I juni/juli 2023 vil Aneo beslutte om de vil bygge en Hydrogenproduksjonsanlegg på området, som vil bli et av fire hydrogenknutepunkt langs norskekysten.

Hitra Kysthavn vil være et knutepunkt for sjø- og landtransport, og tilrettelegge for videre at vekst og aktivitet i øyregionen skal skyte fart, samt økte inntekter for Trondheim Havn.