



Trondheim Havn
Et havnekraftig Trøndelag

ÅRSRAPPORT

2025

STYRETS BERETNING

TRONDHEIM HAVN IKS
ORG.NR. 945 510 552

HAVNEDIREKTØREN OPPSUMERER

Sterke resultater

Havneselskapet har i 2025 levert sterke resultater på flere sentrale områder. Aldri før har selskapets havner i Midt-Norge blitt driftet uten én eneste HMS-hendelse med/uten personskade eller med stort skadepotensial. Sykefraværet endte på 4,6%, det nest laveste siden selskapets etablering og godt innenfor målsettingen på 5%. Det totale godsomslaget i havneselskapet har holdt seg stabilt de senere årene og lå underkant av 2,6 millioner tonn i 2025, en liten nedgang på 1 % sammenlignet med 2024. De økonomiske resultatene i 2025 ble blant de beste noensinne med tidenes høyeste omsetning på kr 229,3 mill og et resultat før skatt på kr 47,2 mill. De gode resultatene gir viktige bidrag til arbeidet med å realisere selskapets samfunnsoppdrag og vår visjon - **et havnekraftig Trøndelag**.

Havnens rolle i klimakrisen

Konsekvensene av et varmere klima berører alle deler av samfunnet og havnene får en stadig tydeligere rolle i det grønne skiftet. Økt ekstremvær med stormer, nedbør, jordskred og ras utfordrer stadig oftere transportinfrastrukturen og truer forsyningssikkerheten i landet noe Levanger-raset i 2025 er et eksempel på. Multimodal godstransport sjøveien i kombinasjon med veitransport og transport med jernbane reduserer denne sårbarheten. I Norge står transport for ca 30% av de totale klimagassutslippene og sjøtransport pekes på som en viktig del av løsningen. Sjøtransport slipper ut 70-80% mindre pr tonnkilometer sammenlignet med godstransport på vei. EU har i 2025 vedtatt nye regelverk som pålegger havnene å etablere infrastruktur som bidrar til å redusere utslippene fra sektoren. I Trondheim Havn arbeider vi med en rekke havneprosjekter og investeringer som vil bidra til vesentlig å kutte utslipp og styrke sjøtransporten. Dette er prosjekter knyttet til lade- og landstrøm til skip og kjøretøy, nye verdikjeder innen karbonfangst og lagring, havn som energiknutepunkt og infrastruktur for forsyning av nullutslippsdrivstoff, samt havneinvesteringer som bidrar til mer effektive, miljøvennlige og sirkulære logistikk knutepunkt for skip, gods og transport. Vi har i 2025 hatt god fremdrift på prosjektene, både arbeid tidligfase og med prosjekter i gjennomføring. Ferdigstillingen av nye Hitra Kysthavn er en slik milepæl.

Sjøtransport og havner i utrygge tider

Den usikre geopolitiske situasjonen i Europa og verden har blitt ytterligere forverret i 2025. Usikkerheten, også i Norge, har iht regjeringen ikke vært større siden 2.verdenskrig. Forsvaret og NATO har igangsatt en historisk opprustning og hele det norske samfunnet styrker nå sin beredskap i tilfelle krise/krig innenfor rammene av totalforsvarskonseptet. Havnene i Norge har en kritisk nasjonal rolle gjennom å bidra til å sikre sivil forsyningssikkerhet, samt tilrettelegge for storskala mottak av allierte militære styrker og etterforsyning av disse. Med Sverige og Finland inn som nye NATO-medlemmer og reviderte forsvarsplaner for den skandinaviske halvøya, har Norge gått fra å være et mottaksland til å bli et transitland for militære og sivile forsyninger i tilfelle krise/krig, fra 5.6 mill innbyggere i Norge til ca 20 mill innbyggere i Norge, Sverige og Finland. For Trondheim Havn innebærer situasjonen et vesentlig økt fokus på å redusere egne sårbarheter, samt styrke utvalgte kapasiteter med betydning for den nasjonale beredskapen i tett samarbeid med alle relevante myndigheter og samvirkeaktører.

Knut Thomas Kusslid

Havnedirektør

STYRETS BERETNING FOR 2025

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 er eiet av kommunene Orkland (4,08%), Trondheim (74,74%), Malvik (0,01%), Stjørdal (1,79%), Levanger (5,18%), Verdal (7,84%), Steinkjer (2,03%), Indre Fosen (0,29%), Frosta (0,01%), Inderøy (0,01%), Frøya (0,09%), Namsos (1,92%), Skaun (0,01%) og Hitra (2,0%). Minste deltakerandel er satt til 0,01%.

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, fylker 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 trafikkgrunnet, 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. 31.12.2025 av til sammen 30 medlemmer, herav 21 medlemmer med stemmerett valgt av eierkommunene og 9 observatører med møte- og talerett, 2 representanter fra Trøndelag fylkeskommune og 7 brukerrepresentanter. Styret består av 8 medlemmer, herav 6 medlemmer valgt av representantskapet og 2 medlemmer valgt blant de ansatte. Det er i 2025 gjennomført 7 styremøter. Selskapet har tegnet egen styreansvarsforsikring.

Ledelse

Havnedirektøren sørger for den daglige ledelse av selskapet. Selskapet innførte i 2022 en ny ledelses- og organisasjonsstruktur med 3 enheter; Havnedrift, Havneutvikling og Fellestjenester. I tillegg til havnedirektør består selskapets ledergruppe av sjef Havnedrift, sjef Havneutvikling og sjef Organisasjon og virksomhetsstyring.

Ansatte, likestilling og mangfold

Ved siste årsskifte var det 58 fast ansatte i virksomheten. Selskapet baserer driften på en høyest mulig andel av fast ansatte og i 2025 har 4 på tilkalling. Selskapet tilstreber full likestilling mellom kvinner og menn. Målet er å øke kvinneandelen. Ingen skal diskrimineres på grunn av etnisk opprinnelse, språk, religion eller livssyn.

Prinsipper, prosedyrer og standarder for likestilling, og mot diskriminering

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

Trondheim Havn følger lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven). I samsvar med åpenhetsloven ønsker vi å belyse hvordan vi ivaretar vår rolle som ansvarlig virksomhet når det gjelder grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, rapporten blir publisert på våre hjemmesider.

Organisering og tiltak

Risikoområder i 2025

- Lønnsforhandlinger: gjennomført på gruppenivå.
- Ufrivillig deltid: ingen
- Fødselspermisjon: 3
- Bonusordning: ingen

Fig: Kartlegging av kjønnsbalanse og lønn i virksomheten:

Kjønnsbalanse	Kvinner		Menn		Total
	Antall	%	Antall	%	
Representantskap	10	33,3	20	66,6	30
Styret	4	50,0	4	50,0	8
Ledergruppe	1	25,0	3	75,0	4
Administrativt ansatte	14	38,9	22	61,1	36
Fagarbeidere	0	0	18	100,0	18
Sum	29	30,2	67	69,8	96

Lønn	Kvinner	Menn
	Andel snitt	Andel snitt
Administrasjon	96,95	103,05
Fagarbeidere	0	100

Sykefravær

Selskapet har som mål at totalt sykefravær skal være mindre enn 5%. Det totale sykefraværet var i 2025 på 4,6 %, mot 4,2 % i 2024. Vi jobber aktivt opp mot IA-avtalens målsetting om redusert sykefravær og frafall fra arbeidslivet.

Helse, miljø og sikkerhet

HMS har høyeste prioritet i all arbeidsutførelse, og relevant opplæring er en sentral del av sikkerhetsarbeidet. I løpet av 2025 er det gjennomført en rekke kurs for å styrke kompetansen innen HMS, inkludert forskriftspålagte kurs. Nyansatte har fått opplæring i avvikshåndtering og tilhørende saksbehandling. I tillegg har temaer som risikostyring, risikoanalyser, regelverkskrav, avvikssystemer, kompetanseutvikling samt roller og ansvar blitt gjennomgått i ulike arbeidsgrupper og forum. Opplæring har vært tilrettelagt for alle ansatte, inkludert både ledere og operativt personell.

I 2025 ble det for første gang i selskapets historie registrert 0 personskader og 0 hendelser med høyt skadepotensial. Alle hendelser med personskader og høyt skadepotensial granskes internt for å kartlegge fakta og rotårsaker, og nødvendige tiltak iverksettes for å forhindre gjentakelse. Dette bidrar til kontinuerlig læring og forbedring av HMS-rutinene. Det gjennomføres vernerunder på arbeidsmiljø, bygg og kai områder.

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 2025 hatt 5 møter med til sammen 31 saker. Selskapets ledelse møter fast de tillitsvalgte og i 2025 er 4 møter gjennomført. Drøftingsmøter med tillitsvalgte ift saker som faller inn under AML § 15-1 gjennomføres ved behov. Det er gjennomført 8 allmøter i 2025.

Miljøforhold

TH er sertifisert som Miljøfyrtårnbedrift, og ble 1. november 2025 resertifisert. Gjennom denne sertifiseringen settes det årlige mål knyttet til utslipp, avfall og andre tiltak som reduserer TH sin miljøpåvirkning. TH arbeider målrettet for å minimere negative virkninger på klima, natur og miljø fra virksomheten. Det gjennomføres en vesentlighetsanalyse for å kartlegge hvor TH har mest påvirkning. Ifølge TH sin strategi 2025 – 2035 har TH som mål å bli en bærekraftig havn, med ambisjon om å bli en nullutslippsvirksomhet knyttet til egne utslipp innen 2030. Transport utgjør den største faktoren på CO2 utslipp, derfor har virksomheten som mål å investere i nye miljøvennlige kjøretøy der vi i dag har eldre fossildrevne kjøretøy. Gjennom TH sine innkjøpsprosedyrer settes det miljøkrav til TH sine leverandører, det jobbes aktivt med en del innkjøps-/rammeavtaler som skal ivareta miljøkravene som stilles til ulike prosjekter og aktører, som igjen skal sikre TH sin vekst skjer på en ansvarlig og bærekraftig måte.

TH arbeider aktivt med å utnytte eksisterende og planlegge fremtidige havneområder for å sikre samfunnet en god sirkulær økonomi, og TH sine investeringer vil føre til betydelige kostnader for å drifte bærekraftig slik at TH påvirker klima, natur og miljø i positiv retning. Drift og utvikling av TH sine havner skal bidra til å oppnå lokale, regionale og nasjonale klimamål.

TH sitt aktive bidrag til det grønne skifte skal skje gjennom bærekraftige løsninger for energi til skip og annen infrastruktur. TH arbeider aktivt for å styrke sjøtransport, som et godt alternativ som gir positive virkninger på klima, natur og miljø i forhold til andre transportformer. TH jobber også aktivt med å etablere energiknutepunkt for alternative drivstoffer for våre kunder på våre havneområder, samtidig legges det til rette for å redusere sjøtransportens miljøbelastning. For å redusere utslipp fra skip er det etablert landstrømsanlegg i Trondheim (Pir I og Pir II) og på Orkanger. I tillegg har Frøya kommune etablert et landstrømsanlegg ved liggekaien på Sistranda som driftes av TH. På Orkanger er det installert anlegg for både høy- og lavspenning. I 2025 har Kystruten ved Pir I forbrukt 1.252.868 kWh, cruise stod for 35.637 kWh og Pir II havnet på 89.768 kWh. Til sammen 1.377.031 kWh i Trondheim og 42.113 kWh på Frøya. Dette har spart ca 1.000 tonn CO₂-utslipp tilsvarende utslippene fra 5-600 fossile personbiler på ett år. På grunn av manglende tilgang på nødvendig kraft på havna i Trondheim har ikke landstrøm til cruiseskip så langt latt seg realisere, prosjektet står i kraftkøen. Det arbeides nå med en alternativ løsning som muligens vil kunne fremskynde realisering av en landstrøm til cruiseskip til tentativt 2028-2029.

TH benytter *Environmental Port Index* (EPI) for å differensiere kaivederlag og farvannsavgift for cruiseskip. De mest miljøvennlige skipene gis en rabatt på opptil 40 %, mens skip med høyere utslipp ilegges et prispåslag på opptil 150 %. I 2025 kunne over 90 % av anløpende cruiseskip teknisk sett kobles til landstrøm. Gjennomsnittlig EPI score har økt fra 39,9 i 2024 til 45,4 i 2025. Det har vært en positiv utvikling i utslippsreduksjon blant cruiseanløpene i 2025. Skipene bruker i økende grad marin gassolje (MGO) fremfor tungolje og andelen bruk av biogass har også økt. Samtidig benytter de renseteknologi som reduserer utslipp av svoveloksider (SO_x), partikler (PM) og nitrogenoksider (NO_x). Gjennomsnittlig CO₂-utslipp per cruiseanløp har gått ned. Som en del av arbeidet med å øke kunnskapen om miljøtiltak i cruisenæringen, ble det også i 2025 gjennomført en miljøomvisning for politiske beslutningstakere om bord på cruiseskip. Det har i tillegg vært økt bruk av elektriske turbusser i forbindelse med cruiseanløp i 2025.

Cruiseskipstrafikk og Kystruten

Trondheim og Trøndelag markedsføres aktivt som en attraktiv cruisedestinasjon, og cruiseskip anløper havner i Trondheim, Namsos, Hitra og Frøya.

De siste årene har cruisetrafikken hatt følgende utvikling:

Cruiseskip og passasjerer	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antall cruiseanløp Trondheim	85	82	5	12	92	108	95	110
Antall cruiseanløp Frøya/Hitra	0	0	0	0	1	5	4	0
Antall cruiseanløp Namsos	2	1	0	0	0	0	3	0
Antall cruisepassasjerer	150 434	146 197	5 494	4 639	136 0140	177 728	171 350	170 621
Antall snuhavnoperasjoner	7	7	0	0	0	0	1	1

I 2025 nådde antallet cruiseskipsanløp rekord, mens passasjerantallet ble like høyt som året før. Trondheim Havn tilbyr en rekke tjenester til cruiseskipene, og den gjennomsnittlige omsetningen per anløp har økt med kr 1000 fra fjoråret. I sum står cruisesegmentet for 13,5 MNOK av omsetningen.

Kystruten har en historisk forankring i Trondheim hvor ruten ble etablert i 1893. I dag opereres Kystruten av Hurtigruten og Havila, med totalt 11 skip – 7 fra Hurtigruten og 4 fra Havila. Kystruten spiller en viktig rolle i regionens transporttilbud, både for passasjertrafikk og gods.

Trafikkutviklingen de siste årene har vært som følger:

Kystruten	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antall kystruteanløp	714	697	151	389	443	589	687	710
Antall passasjerer (anslag)	228 480	223 040	23 000	81 550	141 760	188 480	219 840	248 500

Godsomslog og skipstrafikk

Godsutviklingen i TH har hatt følgende utvikling:

Godomslog, tonn	2023	2024	2025
Verdal	1 224 943	1 221 119	1 289 389
Trondheim	477 995	449 707	427 558
Orkanger	389 303	401 102	374 678
Namsos	230 343	272 592	237 347
Steinkjer	127 613	159 439	166 880
Stjørdal	59 487	50 641	32 289
Øvrige	58 389	72 048	65 827
Sum	2 570 097	2 626 648	2 593 968

Den totale godsmengden over offentlig kai har vært relativt stabil over flere år. For 2025 er sum gods over offentlig kai tilbake til litt under 2,6 millioner tonn. Denne utviklingen er en sum av endringer hvor Verdal, Steinkjer og Hitra har økt godsomslog samtidig som de øvrige kommunene har reduksjon. Fordelingen mellom godstyper har vært tilnærmet uendret, og for 2025 utgjorde tørrbULK rundt 72 % av det totale volumet, stykkgoods 15 %, og containergoods 8 %, våtbULK 4% og RoRo 1%.

Antall håndterte containere endte på 25 437 TEUs (20-fots containere) i 2025, tidenes høyeste og dette fortsetter den positive utviklingen for havneselskapet som helhet. Orkanger håndterer majoriteten av disse med 21 440 TEUs, etterfulgt av Trondheim med 3 554 TEUs, mens de resterende fordeles mellom andre havneanlegg i regionen. Skipstrafikken ved Trondheim Havn sine kaianlegg har vært stabil, med et relativt uendret antall anløp over flere år.

Eiendom

TH forvalter betydelige arealer over hele Trøndelag, inkludert rundt 100 000 m² bygningsmasse fordelt på 56 bygg, som leies ut til havnebrukere. Etterspørselen etter lager- og logistikkarealer, både innendørs og utendørs, har vært høy både fra eksisterende og nye kunder. TH har i utgangspunktet ingen ledige bygg eller arealer tilgjengelig, noe som gjør det utfordrende å imøtekomme kundenes behov for mer plass uten at det påvirker HMS-forholdene på områder med begrenset kapasitet.

Som følge av konkret kundeforholdelse ble det i 2024 oppført en ny lagerhall på Orkanger. Denne er 100 % utleid. En ny og tilsvarende hall ble oppført og ferdigstilt i mars 2025. TH er også godt posisjonert for videre utvikling av industri- og logistikkaktivitet på Spillum etter gjennomført makeskifte i Namsos. I samarbeid med Namsos kommune vurderer TH potensialet for havne relevant utnyttelse av den såkalte MNA-tomten, en naboeiendom til THs arealer på Spillum. I 2025 har TH utvidet havneområdet på Spillum ytterligere ved å etablere nytt bakareal mellom kaiene, dette for å bedre logistikkflyten nær kai samt bedre utnyttelsen av den sørlige kaien. I tillegg ble det opparbeidet et areal lengre bak på Spillum. Til sammen utgjør disse to arealene ca. 11 daa nytt havneareal.

I 2024 etablerte TH, sammen med Hitra Kommune, selskapet Jøsnøya Eiendom for utbygging av et nytt havneområde tilknyttet eksisterende Hitra Kysthavn. Det nye havneområdet blir ferdigstilt i starten av 2026 og tilfører havneselskapet 132 daa nytt areal som kan tilrettelegges for nye kunder. Prosjektet ble gjennomført på tid og iht vedtatt budsjett. Utviklingsprosjektet er et av de største havneprosjektene i vår region i nyere tid og ferdigstillingen representerer en stor milepæl.

Byutvikling av Nyhavna og Vestre kanalhavn

Transformasjon av havneområdene på Nyhavna og Vestre kanalhavn til byformål har vært et tema i flere tiår. I 2016 vedtok bystyret i Trondheim kommunedelplan for Nyhavna. Havne- og farvannsloven (HFL) har tidligere i praksis umuliggjort en slik bymessig utvikling av havneområder, men den nye loven som trådte i kraft 01.01.2020 endret dette. TH og Trondheim kommune (TK) fremforhandlet derfor i 2020 en avtale om organiseringen av dette byutviklingsarbeidet og alle vedtak ble fattet av THs eierkommuner i 2020 og 2021.

Eiendomsselskapet Nyhavna Utvikling AS (NUAS) ble etablert i 2021 og skal forestå transformasjonen. TK eier 67%, mens TH eier 33%. Fremtidig utbytte av eiendomsutviklingen skal skjevdeles 50/50% mellom eierne. De aktuelle eiendommene på Nyhavna og Vestre kanalhavn har blitt fisjonert ut fra TH og inn i eiendomsselskapet. Eiendomsselskapet er i dag operativt og er godt i gang med planlegging av første utbyggingstrinn. Samlet skal det de neste 20 årene bygges anslagsvis 3-4.000 boliger på Nyhavna, samt næringsbygg og arealer for idrett, kunst, kultur og friluftsmål. En del av eiendommene forvaltes fortsatt av TH frem til transformasjon starter.

Forskning og utvikling

TH har over tid etablert et tett og konstruktivt samarbeid med aktører som NTNU og SINTEF. Sammen har partene gjennomført flere prosjekter, som nå er avsluttet. Vi mottar jevnlig forespørsler om deltakelse i nye forsknings- og utviklingsprosjekter og vurderer disse fortløpende basert på relevans og strategisk verdi.

TH er også en sentral samarbeidspartner i utviklingen av Norsk Havteknologisenter. Prosjektet har sikret finansiering, og arbeidet med å etablere sensorsystemer tilknyttet havlaboratorier i Trondheimsfjorden, samt ved Hitra, Frøya og Ålesund, er nå i gang. Innen teknologiutvikling for autonome fartøyer har TH en aktiv rolle, blant annet gjennom sitt engasjement i autonomiklyngen Ocean Autonomy Cluster. TH har

også deltatt i prosjektet *Digitale Havner*, et initiativ finansiert av Kystverket hvor flere norske havner samarbeider om digitalisering av havneinfrastrukturen. Prosjektet avsluttes tidlig i 2025.

I 2025 har TH sammen med 11 andre virksomheter sett på muligheten for koordinering og deling av eksisterende kraftkapasitet i et avgrenset område i Trondheim. Dette arbeidet ble avsluttet mot slutten av året med resultat om videre arbeid for å realisere en konkret case for å teste denne muligheten. TH anser fleksibilitet i eksisterende nett- og strømkapasitet som en god løsning på havneområder hvor kraftknapphet i dag hindrer videre utvikling.

Årsregnskap 2025

Årsregnskapet utarbeides under forutsetning om fortsatt drift.

Trondheim Havn hadde i 2025 samlede driftsinntekter på 229,3 millioner kroner, tidenes høyeste. Dette er en økning fra 225,5 millioner kroner i 2024, tilsvarende en vekst på 1,6 prosent. Av årets driftsinntekter utgjorde 13,9 millioner kroner gevinst fra salget av Gora-tomta til Orkland kommune. Sammenlignet med budsjett var driftsinntektene for 2025 om lag 10 prosent høyere enn budsjettet. Driftsinntektene for 2025 fratrukket gevinsten fra Gora-tomta er om lag 3,3% høyere enn budsjettet.

Driftskostnadene i 2025 beløp seg til 189 millioner kroner, mot 186,1 millioner kroner i 2024. Dette tilsvarer en kostnadsøkning på 1,6 prosent. Sammenlignet med budsjett var driftskostnadene 2,6 prosent lavere enn budsjettet. Men i denne summen ligger det en regnskapsteknisk effekt fra kostnadsføringen av planendringen til ny livslang AFP. I budsjettet for 2025 lå det inne en kostnad for pensjonsforpliktelser på 7,5 millioner, men den regnskapstekniske effekten fra planendringen og hvordan den regnskapsføres gir et resultatforbedrende avvik på 17,5 millioner. Uten denne planendringen ville driftskostnadene vært 206,7 millioner, hvilket er 6,3 prosent høyere enn budsjettet.

Driftsresultatet for 2025 endte på 40,3 millioner kroner, mot 39,4 millioner kroner året før. Sammenlignet med budsjett ble driftsresultatet 26 millioner bedre enn forventet.

Hvis en ser bort fra den ekstraordinære inntekten fra salget av Gora-tomta, og den regnskapstekniske effekten fra planendring ny AFP, ville driftsresultatet blitt 8,8 millioner, som er 5,4 millioner dårligere enn budsjettet for 2025. Resultat før skatt utgjorde 47,2 millioner kroner, sammenlignet med 49,5 millioner kroner i 2024.

Flere inntektsområder hadde høyere inntekter enn budsjettet i 2025. Vederlag og tjenester samt eiendomsinntekter hadde positive budsjettavvik på henholdsvis 6,3 millioner kroner og 4,0 millioner kroner. Økningen innen vederlag og tjenester skyldes blant annet økte inntekter fra salg av landstrøm, opplagsvederlag, fortløyningsbistand samt arbeid og tjenester utført for eksterne aktører. For eiendomsinntektene var det en generell inntektsøkning ved flere lokasjoner sammenlignet med budsjett.

Andre driftsinntekter viste et positivt avvik på 13,6 millioner kroner, hovedsakelig som følge av gevinsten fra tomtsalget på 13,9 millioner kroner. Inntekter fra farvannsavgift og skipsvederlag ble samlet sett noe bedre enn budsjettet, med et positivt avvik på 0,4 millioner kroner.

Inntektsområder som hadde lavere inntekter enn budsjettet var varevederlag og parkeringsinntekter. Inntektene fra varevederlag ble 2,4 millioner kroner lavere enn budsjettet, mens parkeringsinntektene ble 1,1 million kroner lavere enn forventet.

På kostnadssiden var det lønns- og vedlikeholdskostnader som hovedsakelig bidro til høyere kostnader enn budsjettet. Regulativlønn og arbeidsgiveravgift gikk over budsjett med 2,8 millioner, i tillegg ble overtidskostnadene 0,9 millioner kroner høyere enn budsjettet. Men regnskapsføringen av fremtidige pensjonskostnader knyttet til planendring av ny livslang AFP-ordning oppveide for de økte personalkostnadene knyttet til driften, slik at det fremstår i regnskapet som at personalkostnader ble lavere enn budsjettet.

Vedlikeholds- og øvrige driftskostnader ble samlet sett 3,4 millioner kroner høyere enn budsjettet. Dette skyldes blant annet omfattende brannteknisk vedlikehold, økte IT-kostnader samt kai vedlikehold. I tillegg ble det iverksatt større vedlikeholdsarbeider ved Stjørdal havn som følge av nye leietakere.

Investeringer og finansiering

Totale investeringer i 2025 er kr. 29,5 mill. Investeringene knytter seg til investering i materielle anleggsmidler som tomt, bygg, kai, anlegg og løsøre. Det ble i 2025 tatt opp to lån på til sammen 8,9 millioner for å delfinansiere to investeringer. Resterende investeringskostnader i 2025 ble egenkapitalfinansiert.

Finansiell risiko og finansielle instrumenter

Selskapets finansielle instrumenter består hovedsakelig av langsiktig gjeld til norske kredittinstitusjoner, samt innskudd på rentebærende konti i norske banker og fondsplasseringer. I 2018 foretok selskapet en langsiktig plassering i fond på 60 millioner kroner. Det er ikke gjennomført ytterligere finansielle plasseringer i 2025.

Ved utgangen av året utgjorde bankinnskudd og øvrige finansielle instrumenter en verdi på kr 188,1 millioner. Samlet låneportefølje utgjorde kr 136 millioner. Netto innskudd ved årsskifte 2025 var på 52,1 millioner kroner, sammenlignet med 32,1 millioner kroner per årsskiftet 2024.

Den finansielle risikoen knyttet til selskapets plasseringer vurderes som noe økt, som følge av økt usikkerhet og uro i verdenspolitikken og de konsekvenser dette kan ha for internasjonale børser og finansmarkeder. Selskapets samlede finansielle risiko vurderes imidlertid fortsatt som lav.

Kredittrisiko

Det er pr utløpet av 2025 balanseført avsetninger med kr 2,4 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. Markedet for utleie av næringseiendom er på kort sikt mindre konjunkturpåvirket enn havnedriften, men ved langvarige konjunktursvingninger vil også inntekts- og resultatutviklingen innen eiendomsdriften kunne bli berørt. Også dette er en risiko som må påregnes.

Andre risikofaktorer

Selskapets havnedrift og eiendomsutleie til havnerelaterte leietakere har tradisjonelt vært fritatt for beskatning. Utleie av eiendom til ikke-havnerelatert virksomhet, samt parkeringsvirksomhet, er definert som økonomisk virksomhet og beskattes. Skatteetaten kunngjorde i oktober 2022 en prinsipputtalelse om at havner som hovedregel skal ha full skatteplikt iht skatteloven § 5-1, men at man kan unntas skatteplikt etter konkret vurdering av omfang av myndighetsoppgaver og tilsynsplikt (§2-32). For TH er fremtidig skatteposisjon foreløpig uavklart, men forventes uavhengig av utfallet i denne saken å representere relativt små konsekvenser på kort og mellomlang sikt.

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 distriktsdepartementet har derfor til vurdering på hvilken måte offentlig eide selskaper som er organisert som IKS og KF kan utøve konkurranse på like vilkår med privateide virksomheter. En lovendring på dette området vil kunne medføre krav om 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

Selskapet har økonomisk fleksibilitet gjennom god likviditet, lav gjeldsandel, samt stabile positive økonomiske resultater fra driften. Den tekniske tilstanden på mange selskapets havneanlegg tilsier et betydelig vedlikeholdsetterslep og som i fremtiden vil kreve store investeringer å utbedre. I tillegg vil klimaomstillingen kreve betydelige investeringer i ny "grønn" havneinfrastruktur på flere av våre havner i regionen. På sikt forventes byutviklingsprosjektene på Nyhavna å bidra til å finansiere deler av dette investeringsbehovet.

På kortere sikt er selskapets strategi å styrke lønnsomheten gjennom lønnsom vekst og selskapet posisjonerer seg på flere områder for å nå dette målet. Selskapet har identifisert potensialer for lønnsom vekst innenfor de fleste av selskapets forretningsområder. Sjøtransportsektoren blir viktig for å møte den betydelige veksten innen godstransport som er forventet i årene som kommer, samt skal være en tydelig bidragsyter til å løse klimakrisen. Dette krever fremoverlente og utviklingsorienterte havner som kan tilby miljøvennlige og kostnadseffektiv infrastruktur, løsninger og tjenester til næringslivet og havnebrukerne.

Disponering av årets resultat

Styret har vurdert selskapets økonomiske stilling med utgangspunkt i kravene i Havne- og farvannslovens § 32 og konkludert med at selskapet ikke er i en posisjon til å kunne utdele utbytte.

Styret vedtar at årets resultat etter skatt kr 45 163 000 tilføres disposisjonsfondet som opptjent egenkapital. Styret foreslår overfor representantskapet at årsoppgjøret 2025 godkjennes som fremlagt.

Trondheim 17.03.2025

Styret i Trondheim Havn IKS

Vigdis Harsvik
styreleder

Svein Eggen
nestleder

Trygve Berdal
styremedlem

Gunn Iren B. Svendsen
styremedlem

Sivert Haugen Bjørnstad
styremedlem

Maria Gaasø
styremedlem

Siri Basmo
styremedlem

Fredrik Bakke Jøssund
styremedlem

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This document contains 10 pages before this page

Dokumentet inneholder 10 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 10 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 10 sider før denne side

Detta dokument inneholder 10 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This document contains 11 pages before this page
Dokumentet inneholder 11 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 11 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 11 sider før denne side

Detta dokument innehåller 11 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

asemavaltuus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende