Trondheim Havn
Et havnekraftig Trøndelag

ÅRSRAPPORT

2025

STYRETS BERETNING

TRONDHEIM HAVN IKS
ORG.NR. 945 510 552

HAVNEDIREKTØREN OPPSUMMERER

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 ift 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 halvøyen, har Norge gått fra å være et mottaksland til å bli et transittland 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 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. 31.12.2025 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
- Personalhåndbok
- 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 lavspenttilkobling. 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 (SOx), partikler (PM) og nitrogenoksider (NOx). Gjennomsnittlig CO_2-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

Godsomslag og skipstrafikk

Godsutviklingen i TH har hatt følgende utvikling:

Godomslag, 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 godsomslag 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, stykkgods 15 %, og containergods 8 %, våtbulk 4% og RoRo 1%.

Antall håndterte containere endte på 25 437 TEUs (20-fots containere) i 2025, tidenes høyste og dette fortsetter den positive utkilingen 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 kundehenvendelse 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 havnerelevant 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 friluftsformål. 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 fartøy 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 budsjettert. Driftsinntektene for 2025 fratrukket gevinsten fra Gora-tomta er om lag 3,3% høyere enn budsjettert.

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 budsjettert. 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 budsjettert.

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 budsjettert for 2025. Resultat før skatt utgjorde 47,2 millioner kroner, sammenlignet med 49,5 millioner kroner i 2024.

Flere inntektsområder hadde høyere inntekter enn budsjettert 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, fortøyningsbistand 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 tomtesalget på 13,9 millioner kroner. Inntekter fra farvannsavgift og skipsvederlag ble samlet sett noe bedre enn budsjettert, med et positivt avvik på 0,4 millioner kroner.
Inntektsområder som hadde lavere inntekter enn budsjettert var varevederlag og parkeringsinntekter. Inntektene fra varevederlag ble 2,4 millioner kroner lavere enn budsjettert, mens parkeringsinntektene ble 1,1 million kroner lavere enn forventet.

På kostnadssiden var det lønns- og vedlikeholdskostnader som hovedsakelig bidro til høyere kostnader enn budsjettert. Regulativlønn og arbeidsgiveravgift gikk over budsjett med 2,8 millioner, i tillegg ble overtidskostnadene 0,9 millioner kroner høyere enn budsjettert. 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 budsjettert.

Vedlikeholds- og øvrige driftskostnader ble samlet sett 3,4 millioner kroner høyere enn budsjettert. 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

Årsregnskap 2025
Trondheim Havn IKS

Resultatregnskap
Balanse
Kontantstrøm
Noter til regnskapet

Org.nr.: 945 510 552

RESULTATREGNSKAP

TRONDHEIM HAVN IKS

BELØP I 1000 KRONER		2025	Budsjett 2025	2024
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER				
Salgsinntekt	4	90 560	86 334	82 049
Annen driftsinntekt	4, 5	138 735	122 224	143 479
Sum driftsinntekter		**229 295**	**208 558**	**225 529**
Lønnskostnad	6, 7	53 616	67 488	56 171
Avskrivning av driftsmidler	8, 9	40 946	40 838	39 989
Annen driftskostnad	6, 10	94 482	85 977	89 970
Sum driftskostnader		**189 044**	**194 303**	**186 130**
Driftsresultat		**40 251**	**14 255**	**39 399**
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER				
Annen renteinntekt		4 368	0	5 890
Annen finansinntekt		91	7 043	85
Verdiøkning markedsbaserte omløpsmidler		5 980	0	6 709
Annen rentekostnad		3 497	2 600	2 657
Annen finanskostnad		1	0	-83
Resultat av finansposter		**6 942**	**4 443**	**10 111**
Resultat før skattekostnad		47 193	18 698	49 509
Skattekostnad på resultat	11	2 030	0	1 202
Årsresultat		**45 163**	**18 698**	**48 307**
OVERFØRINGER				
Avsatt til annen egenkapital		45 163	0	48 307
Sum overføringer		**45 163**	**0**	**48 307**

BALANSE

TRONDHEIM HAVN IKS

EIENDELER	Note	2025	2024
ANLEGGSMIDLER			
IMMATERIELLE EIENDELER			
Konsesjoner, patenter o.l.		4 992	4 992
Sum immaterielle eiendeler	**8**	**4 992**	**4 992**
VARIGE DRIFTSMIDLER			
Tomter, bygninger o.a. fast eiendom		446 734	421 337
Maskiner og anlegg		391 805	405 379
Skip og flytende installasjoner		3 834	4 753
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr		1 945	2 512
Sum varige driftsmidler	**9**	**844 317**	**833 982**
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER			
Investeringer i datterselskap	12	0	32 364
Investeringer i tilknyttet selskap	12	94 734	63 234
Lån til tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet	13	19 203	15 802
Investeringer i aksjer og andeler	12	4 198	3 654
Andre langsiktige fordringer	7	22 668	5 889
Sum finansielle anleggsmidler		**140 802**	**120 943**
Sum anleggsmidler		**990 111**	**959 916**
OMLØPSMIDLER			
FORDRINGER			
Kundefordringer	14	18 273	24 937
Andre kortsiktige fordringer		2 993	1 691
Sum fordringer		**21 266**	**26 628**
INVESTERINGER			
Andre finansielle instrumenter	12	88 028	82 048
Sum investeringer		**88 028**	**82 048**
Bankinnskudd, kontanter o.l.	15	100 059	82 018
Sum omløpsmidler		**209 354**	**190 694**
Sum eiendeler		**1 199 464**	**1 150 610**

BALANSE

TRONDHEIM HAVN IKS

EGENKAPITAL OG GJELD	Note	2025	2024
EGENKAPITAL			
INNSKUTT EGENKAPITAL			
Selskapskapital	16, 17	683 848	683 848
Sum innskutt egenkapital		**683 848**	**683 848**
OPPTJENT EGENKAPITAL			
Annen egenkapital	17, 18	350 475	305 450
Sum opptjent egenkapital		**350 475**	**305 450**
Sum egenkapital		**1 034 323**	**989 299**
GJELD			
AVSETNING FOR FORPLIKTELSER			
Utsatt skatt	11	1 016	1 270
Sum avsetning for forpliktelser		**1 016**	**1 270**
ANNEN LANGSIKTIG GJELD			
Gjeld til kredittinstitusjoner	13	136 032	131 946
Sum annen langsiktig gjeld		**136 032**	**131 946**
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld		13 649	11 498
Betalbar skatt	11	2 284	1 520
Skyldig offentlige avgifter		5 135	5 179
Annen kortsiktig gjeld	19	7 025	9 899
Sum kortsiktig gjeld		**28 093**	**28 095**
Sum gjeld		**165 141**	**161 311**
Sum egenkapital og gjeld		**1 199 464**	**1 150 610**

BALANSE

TRONDHEIM HAVN IKS

Trondheim, 17.03.2026
Styret i Trondheim Havn IKS

Vigdis Harsvik styreleder	Svein Eggen nestleder	Trygve Berdal styremedlem
Gunn Iren Berg Svendsen styremedlem	Sivert Haugen Bjørnstad styremedlem	Maria Gaasø styremedlem
Siri Basmo styremedlem	Fredrik Bakke Jøssund styremedlem	Knut Thomas Kusslid Havnedirektør

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

TRONDHEIM HAVN IKS

	Note	2025	2024
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER			
Resultat før skattekostnad		47 193	49 509
Periodens betalte skatt		1 520	4 457
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		-13 972	-22 438
Ordinære avskrivninger		40 946	39 989
Nedskrivning anleggsmidler		0	5 601
Verdiendring aksjer		-5 980	-6 709
Endring i kundefordringer		6 664	-6 632
Endring i leverandørgjeld		2 151	-5 546
Forskj. kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensjonso		-17 323	-5 480
Endring i andre tidsavgrensningsposter		-7 621	-2 985
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		**50 537**	**40 853**
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler		25 340	24 400
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler		62 648	35 125
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre fore		32 364	15
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foret		31 638	36 712
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		**-36 582**	**-47 422**
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER			
Innbetalinger ved opptak av ny kortsiktig gjeld		8 789	0
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		4 702	4 702
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		**4 086**	**-4 702**
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		18 041	-11 271
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. begynne		82 018	93 289
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. slutt		**100 059**	**82 018**

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 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.

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

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

Note 2 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 3 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter balansedagen med innvirkning på regnskapet for 20

Note 4 Inntekter

Spesifikasjon av inntekter

Tekst	Prosentfordeling regnskap 2025	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Regnskap 2024
Anløpsavgift	2,7 %	6 225	6 000	5 993
Skipsvederlag/varevederlag	23,1 %	53 842	56 124	52 126
Sum avgifter og vederlag havn	25,8 %	60 067	62 124	58 118
Vederlag tjenester etc.	10,6 %	30 492	24 210	23 931
Sum brukerbetalinger	36,4 %	90 560	86 334	82 049
Leieinntekter bygg og eiendom	42,7 %	99 056	95 070	96 290
Leieinntekter parkering	9,4 %	21 918	23 000	21 245
Andre driftsinntekter	1,6 %	3 789	4 154	3 720
Gevinst ved salg av anleggsmidler	9,7 %	13 972	0	22 224
Sum andre drifts- og leieinntekter	63,6 %	138 735	122 224	143 479
Brukerbetaling og andre driftsinntekter	100 %	229 295	208 558	225 529
Særlige poster	0 %	0	0	0
SUM DRIFTSINNTEKTER	**100 %**	**229 295**	**208 558**	**225 529**

Geografisk inndeling
100 % av inntektene til Trondheim Havn IKS er i Norge.

Note 5 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	**2025**	**2024**
Enova - Landstrøm	0	351
Steinkjer Kommune - Mulighetsstudie Steinkjer Havn Sørsileiret	500	0
Sum annen kortsiktig gjeld	**500**	**351**

Note 6 Lønnskostnader og ytelser, godtgjørelser til daglig leder, styret og revisor

Lønnskostnader	**2025**	**2024**
Lønninger	50 916	43 682
Arbeidsgiveravgift	8 221	7 324
Pensjonskostnader (inkl. AFP)	-9 294	1 924
Andre ytelser	3 773	3 241
Sum	**53 616**	**56 171**

Selskapet har i 2025 sysselsatt 58 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	1 586	596
Pensjonskostnader	31	
Annen godtgjørelse	193	
Sum	**1 809**	**596**

Det er ikke ytt lån til daglig leder, ledende ansatte eller styremedlemmer i selskaper pr 31.12 2025.

Honorar eks. mva til revisjon:	2025
Lovpålagt revisjon	169
Regnskapsteknisk bistand	57
Andre attestasjonstjenester	10
Skatterådgivning	30
Sum	**266**

Av dette er kr 51 500 til BDO AS og resterende til tidligere revisor.

Note 7 Pensjon

Selskapet har forsikringsavtaler i Trondheim Kommunale Pensjonskasse (TKP). TKP kjøper aktuartjenester fra Gabler. Beregningene gjelder tjenestepensjonsordning, slik disse er nedfelt i gjeldende tariffavtale for KS-området og pensjonskassens vedtekter. Ordningen omfattet pr. 01.01.2026 i alt 269 personer, fordelt på 59 aktive, 153 oppsatte (fripoliser og mulige fripoliser for de som har arbeidet mindre enn 3 år før fratreden) og 57 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	**2025**	**2024**
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	7 508	4 687
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	5 887	4 954
Avkastning på pensjonsmidler	-7 429	-6 835
Resultatført estimeringstap/ (gevinst)	0	0
Resultatført andel av planendrigseffekt	-14 553	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	874	424
Administrasjonskostnad	231	202
Netto pensjonskostnad	**-7 481**	**3 432**

Pensjonsforpliktelse	**2025**	**2024**
Påløpte pensjonsforpliktelser	-134 687	-146 079
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	151 533	138 850
Periodisert arbeidsgiveravgift	2 375	-1 019
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	3 447	14 138
Netto pensjonsforpliktelse	**22 668**	**5 889**

Økonomiske forutsetninger	**2025**	**2024**
Diskonteringsrente	4,00%	3,90%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,50%	5,30%
Forventet lønnsregulering	4,00%	4,00%
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	3,75%	3,75%
Forventet pensjonsøkning	2,75%	3,00%

Aktuarmessige forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	**2025**	**2024**
Anvendt dødelighetstabell	K2013 BE	K2013 BE
Anvendt uføretariff	IR02	IR02

Det er ikke foretatt balanseføring av fremtidig forpliktelse til AFP. Dette fordi foretaket ikke har tilgang til informasjon som gjør at de måler sin andel av den totale forpliktelsen pålitelig. Det følger da av NRS 6 Pensjonskostnader at premien skal kostnadsføres.

Note 8 Immaterielle eiendeler

	Utviklingsutgifter	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2025	4 992	4 992
Anskaffelseskost 31.12.2025	**4 992**	**4 992**
Netto akk. og rev. nedskrivninger 31.12.2025	0	0
Bokført verdi per 31.12.2025	**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 9 Varige driftsmidler

	Tomter	Bygg og anlegg	Maskiner	Drifts-løsøre, inventar	Anlegg under utførelse	Totalt
Anskaffelseskost 01.01.2025	261 962	1 109 231	79 591	12 300	26 667	1 489 751
Tilgang kjøpte driftsmidler	38 325	6 006	3 754	189	29 525	77 799
Tilbakeført avsetning infrastruktur	0	3 725	0	0	-3 725	0
Aktivering AUU	0	0	0	0	-15 151	-15 151
Avgang solgte driftsmidler	-9 414	-1 954	0	0	0	-11 368
Anskaffelseskost 31.12.2025	**290 874**	**1 117 008**	**83 346**	**12 488**	**37 316**	**1 541 032**
Akk. av- og nedskrivninger 01.01.2025	0	582 818	63 166	9 787	0	655 770
Årets avskrivninger	0	35 480	4 709	756	0	40 945
Akk. av- og nedskrivninger 31.12.2025	0	618 298	67 874	10 543	0	696 715
Bokført verdi 31.12.2025	**290 874**	**498 710**	**15 472**	**1 945**	**37 316**	**844 317**
Økonomisk levetid		40-50 år	10 år	4-10 år		
Avskrivningsplan		Lineær	Lineær	Lineær		

Årets investeringer er finansiert med egenkapital, jfr note 13.

Note 10 Spesifikasjon av andre driftskostnader etter art

	2025	2024
Innkjøp for salg	6 611	6 117
Vedlikeholdskostnader	32 203	25 575
Leiekostnader	7 371	6 246
Forsikringskostnader	2 330	2 307
Konsulenthonorar	21 046	24 013
Andre driftskostnader	24 921	25 713
Sum driftskostnader	**94 482**	**89 970**

Note 11 Skatt

Årets skattekostnad	2025	2024
Resultatført skatt på ordinært resultat:		
Betalbar skatt	2 284	1 520
Endring i utsatt skatt	-254	-318
Skattekostnad ordinært resultat	**2 030**	**1 202**
Skattepliktig inntekt:		
Resultat før skatt	47 193	49 509
Permanente forskjeller	-37 965	-44 046
Endring i midlertidige forskjeller	1 155	1 443
Skattepliktig inntekt	**10 383**	**6 907**
Betalbar skatt i balansen:		
Betalbar skatt på årets resultat	2 284	1 520
Sum betalbar skatt i balansen	**2 284**	**1 520**
Beregning av effektiv skattesats		
Resultat før skatt	47 193	49 509
Beregnet skatt av resultat før skatt	10 382	10 892
Skatteeffekt av permanente forskjeller	-8 352	-9 690
Sum	**2 030**	**1 202**
Effektiv skattesats	4,3 %	2,4 %

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

	2025	2024	Endring
Varige driftsmidler	21 565	18 067	-3 498
Gevinst – og tapskonto	4 619	5 774	1 155
Andre forskjeller	-21 565	-18 067	3 498
Sum	**4 619**	**5 774**	**1 155**
Grunnlag for utsatt skatt	**4 619**	**5 774**	**1 155**
Utsatt skatt (22 %)	**1 016**	**1 270**	**254**

Note 12 Verdipapirer

	Eier-andel	Stemme-andel	Anskaffelses-kost	Balanseført verdi
INVESTERING I TILKNYTTET SELSKAP				
Dora II AS	50,0 %	50,0 %	400	400
Fjuel AS	27,3 %	20,0 %	8 000	8 000
Jøsnøya Eiendom AS	50,0 %	50,0 %	30 015	30 015
Nyhavna Utvikling AS	33,0 %	33,0 %	53 339	53 339
Ravnkloa AS	33,3 %	33,3 %	2 500	2 500

Trondheim Maritime Senter AS	37,5 %	37,5 %	480	480
Sum			**94 734**	**94 734**
INVESTERING I AKSJER OG ANDELER				
Cruise Norway AS	3,1 %	3,1 %	10	10
EPI AS (2020)	6,2 %	4,4 %	435	435
Leiv Eiriksson Nyskapning AS	5,3 %	5,3 %	1 000	1 000
Stiftelsen Midnor Besitek	9,6 %	9,6 %	160	160
Visit Trondheim AS	3,4 %	3,4 %	30	30
Egenkapitalinnskudd pensjon			2 563	2 563
Sum			**4 198**	**4 198**
OMLØPSMIDLER				
Kapitalforvaltning - SMN			67 078	88 028
Sum			**67 078**	**88 028**
Sum verdipapirer			**166 010**	**186 960**

Datterselskap Sivavegen 13 AS er fusjonert inn i Trondheim Havn IKS i 2025.

Note 13 Fordringer og gjeld

	2025	**2024**
Fordringer med forfall senere enn ett år		
Lån til tilknyttet selskap	19 203	15 802
Sum	**19 203**	**15 802**
Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år		
Gjeld til kredittinstitusjoner	103 732	108 434
Sum	**103 732**	**108 434**

Opprinnelig lån	**Opptatt år**	**Siste avdrag**	**Formål**	**Långiver**	**Restlån 2025**
15 301	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	368
8 910	2013	2026	ITH	Kommunalbanken	589
126 500	2018-2020	2068	Kalkkai Verdal	Kommunalbanken	111 727
16 483	2022	2052	Muruvik	Kommunalbanken	14 560
4 839	2025		Nedre Ila	Danske Bank	4 839
3 950	2025		Orkanger telt	Danske Bank	3 950
175 983					**136 032**

Avdrag på lån til investeringer i varige driftsmidler
Selskapet skal betale årlige avdrag som samlet skal være minst lik størrelsen på selskapets avskrivninger i regnskapsåret, justert for forholdet mellom størrelsen på lånegjelden og størrelsen på selskapets avskrivbare anleggsmidler.

Beregningen gjøres ved hjelp av følgende formel:

$$\frac{\text{Sum årets avskrivninger} \times \text{Lånegjeld pr. 1/1 i regnskapsåret}}{\text{Bokførte avskrivbare anleggsmidler pr. 1/1 i regnskapsåret}}$$

Forholdet mellom betalte avdrag og minimumsavdrag	**2025**	**2024**
Sum avskrivninger i regnskapsåret	**40 946**	**39 989**

Sum lånegjeld pr 1.1.	131 946	136 648
Avskrivbare anleggsmidler pr 1.1.	545 352	545 353
Beregnet minimumsavdrag	9 907	10 020
Betalte avdrag i regnskapsåret	4 702	4 702
Avvik	**-5 205**	**-5 318**

Vesentlige deler av selskapets avskrivbare driftsmidler er finansiert med egenkapital.

Forholdet mellom betalte avdrag og minimumsavdrag - Muruvik og Verdal kalkkai	**2025**
Sum avskrivninger i regnskapsåret	**1 418**
Sum lånegjeld pr 1.1.	129 444
Avskrivbare anleggsmidler pr 1.1.	148 893
Beregnet minimumsavdrag	1 233
Betalte avdrag i regnskapsåret	3 158
Avvik	**1 925**

Note 14 Kundefordringer

	2025	**2024**
Kundefordringer til pålydende	20 623	26 363
Avsetning til tap	2 350	1 426
Balanseført verdi av kundefordringer 31.12	**18 273**	**24 937**
Realiserte tap	600	51
Sum resultatførte tap på krav	**600**	**51**

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 15 Bankinnskudd

Innestående midler på skattetrekkskonto (bundne midler) er på kr. 3 075.

Note 16 Innskutt egenkapital - fordeling mellom deltakerkommunene

	Kommune	**Innskutt EK**	**Verdi-beregning**	**Verdi-fordeling**	**Deltaker-fordeling**
Fra 2006:	Trondheim	513 758	731 500	80,83 %	74,74 %
	Orkland	36 558	39 900	4,41 %	4,08 %
	Stjørdal	17 606	17 600	1,83 %	1,79 %
Tilgang 2013:	Malvik	0	0	0,00 %	0,01 %
	Levanger	28 056	28 056	3,11 %	5,18 %
	Verdal	42 474	42 474	4,70 %	7,84 %
	Steinkjer	10 911	10 911	1,20 %	2,03 %
	Indre Fosen	1 559	1 559	0,17 %	0,29 %
	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	1,93 %	1,92 %
Tilgang 2020:	Skaun	0	0	0,00 %	0,01 %
Tilgang 2023:	Hitra	14 648	14 648	1,62 %	2,00 %
Totalt		**683 848**	**904 927**	**100 %**	**100 %**

Note 17 Egenkapital

	Selskapskapital	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr 01.01.2025	**683 848**	**305 450**	**989 299**
Årets resultat		45 163	45 163
Fusjon Sivavegen 13 AS		-138	-138
Pr 31.12.2025	**683 848**	**350 475**	**1 034 323**

Note 18 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 %	1 712
Anløpsavgift 2022	4 984	7 970	-2 985	62,5 %	100 %	-1 274
Anløpsavgift 2023	6 064	6 883	-819	88,1 %	100 %	-2 093
Anløpsavgift 2024	5 993	5 454	539	109,9 %	100 %	-1 553
Anløpsavgift 2025	6 225	5 369	856	115,9 %	100 %	-697

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.

Note 19 Annen kortsiktig gjeld

	2025	2024
Feriepenger	5 543	4 918
Påløpte kostnader	1 125	4 764
Forskuddsbetalt inntekt	0	3
Annen kortsiktig gjeld	357	214
Sum annen kortsiktig gjeld	**7 025**	**9 899**