

ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP 2023



MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS



INNHOOLD

HAVNEDIREKTØREN HAR ORDET – LITT OM 2023 OG FREMOVER	2
STYRENDE ORGAN	4
Havnerådet	4
Havnestyret	4
Møteplikt, tale- og forslagsrett	4
Utvalg	5
ORGANISERING	6
Organisasjonskart	6
Havneselskapets administrasjon og personell	6
STYRETS BERETNING 2023	7
Utdrag fra selskapsavtalen	7
Økonomi	7
Personal og HMS	8
Miljøfyrtårn	8
Forurensning av det ytre miljø	8
Havnedrift	9
Eiendomsforvaltning	9
Aktiviteter i styret	9
Investeringer/prosjekter	9
RESULTATREGNSKAP 2023	11
BALANSE 31.12.2023	13
NOTER TIL REGNSKAPET	15
REVISJONSBERETNING	22
TRAFIKKEN PÅ MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS	23
PROSJEKTER	26
NOTATER	30



HAVNEDIREKTØREN HAR ORDET – LITT OM 2023 OG FREMOVER

Ny strategi 2023-2030

I juni vedtok styret i havneselskapet en strategi for perioden 2023-2030. Et viktig ledd i arbeidet med å utarbeide ny strategi var å innhente kunnskap om hva som rører seg i regionen, forstå hvilke behov de viktigste næringsaktørene har og hvilke parametere som vil påvirke oss i tiden som kommer. Det ble gjennomført flere workshops hvor vi samlet mange aktører innen lokalt næringsliv, havneråd, Norske Havner, kollegahavner, verdens største cruisereferi, m.fl., og det ble gjennomført mange dybdeintervju. Arbeidet resulterte i en «one pager» som oppsummerer essensen i strategien og blir et viktig verktøy for videre utvikling av havnesamarbeidet.

Spennende prosjekter

Vi har flere spennende prosjekter på gang.

I formålsparagrafen til havneselskapet står det, *For å opprettholde og videreutvikle den kommunale havnevirksomheten i samarbeidsområdet og denne virksomhetens trafikkgrunnlag, kan havneselskapet engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet som finnes hensiktsmessig og fordelaktig for de samarbeidende kommunenes havneinteresser.* I året som har gått har vi arbeidet med flere prosjekter for å tilrettelegge for økt sjøtransport, gjennom oppkjøp og samarbeid med private selskaper. Dette er i tråd med formålet om å videreutvikle og engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet.

I 2023 kjøpte vi Skorgeneset 22 i Vestnes kommune. Eiendommen er på totalt 55 000 m² og ligger i et veletablert industriområde. Fra før disponerer havneselskapet to industrikaier i tilknytning til eiendommen, men har ikke hatt bakareal for lagring av gods i tilknytning til kaiene. Det er få sjønære eiendommer tilgjengelig med mulighet for utvikling av havnefasiliteter. Med denne investeringen vil kaiene og landarealet på Skorgeneset danne en havneterminal. Havneselskapet vil kunne tilby næringslivet i regionen å etablere seg i et stort sjønært industriområde med godskaier. Utvikling av eiendommen blir et viktig arbeid i 2024 og kommende år.

Vi planlegger ny Nordre kai på Øran på Åndalsnes. Prosjektet har vært ute på prisforespørsel. Vi har ikke finansieringen på plass, men det arbeides med ulike løsninger. Kaien vil bli et tyngdepunkt for tømmerressursene i Rauma, Vistdal (søndre del av tidligere Nesset kommune) og østre del av Vestnes kommune, samt et interessant alternativ for tømmer fra Nord-Gudbrandsdal. Det er regulert jernbanespor inn på havneområdet. Det er dermed tilrettelagt for å etablere en god forbindelse mellom sjø og bane, noe som er en god miljømessig løsning. Kaien vil også kunne brukes til annen type gods. Vi har foreslått for Møre og Romsdal fylkeskommune at nytt jernbanespor på 500 meter, fra Nordre kai på Øran Vest til nasjonalt jernbanenett (Raumabanen) blir prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036. Muligheten for et samarbeid med Nord-Gudbrandsdalen er interessant. Havneselskapet har invitert andre offentlige og private aktører med i prosjektet. I beredskapssammenheng har forsvaret, statsforvalteren, Statnett og Bane Nor meldt interesse for prosjektet, men det gjenstår å se hvor dette fører hen.

Det pågår bygging av et stort landbasert oppdrettsanlegg på Indre Harøya i Hustadvika kommune. Første byggetrinn er ferdig og satt i produksjon. Havneselskapet samarbeider godt med selskapet som etablerer anlegget, og det forventes stor havneaktivitet i området.

Cruise

Cruise er viktig for havneselskapet. Inntekter fra cruise- og passasjertrafikk benyttes blant annet til vedlikehold og utvikling av infrastruktur som også brukes av lasteskip og annen sjøtrafikk. Cruise bidrar også til økt lokal verdiskapning innenfor reiseliv og handel, samt den maritime industrien. Det arbeides med etablering av landstrømanlegg på Tindekaia. Kraftunderskuddet i området utfordrer prosjektet, sammen med potensialet for salg av strøm til skipene. Arbeidet med etablering av



landstrømanlegg på Storkaia er også påbegynt. Med dagens miljøfokus er begge prosjektene viktig for cruisenæringens betydning for lokal verdiskapning.

Havnene er nøkkelaktører for totalberedskapen

Havnene er, som eiere og forvaltere av samfunnskritisk infrastruktur, viktige virksomheter i den norske beredskapen. Som bindeleddet mellom hav og land er havnene viktig for sjøsikkerhet, den lokale beredskapen knyttet til ulykker og forurensning samt sivil og militær forsyningssikkerhet.

Havnenes betydning i samfunnet

Formålet med havne- og farvannsloven er slik: *Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.*

Det er lagt til grunn at havnene er viktig for lokal verdiskapning og formuleringen *samtidig som det tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv* innebærer at loven skal bidra til at de næringer som benytter, eller kan benytte, sjøtransport som del av sine logistiktjenester får tilgang til transporttjenester med tilstrekkelig kvalitet til lavest mulig pris.

Analysen viser at en desentralisert havnestruktur reduserer behovet for transport på vei, og at havnene har en betydelig sysselsettingseffekt, og genererer aktivitet som gir betydelige skatteinntekter til eierkommunene. Godt fungerende havner er en forutsetning for aktivitet og vekst i viktige næringer som reiseliv, maritim virksomhet, olje og gass, fiskeri og havbruk.

Vi har faste anløp av godsskip med seilingsruter til Nord-Europa. Dette er kombinasjonsskip for roro-last, stykk gods og containere. I tillegg er det sporadiske anløp av andre skip i utenriksfart. I 2023 kom vi i gang med faste anløp av rene containerskip, som seiler til Europa og har oversjøisk tilknytning. Det blir spennende å følge utviklingen av containertrafikken.

Det er viktig for næringslivet, innbyggerne og kommunenes eget inntektsgrunnlag, at havnefunksjonene opprettholdes og utvikles. Havneselskapet er en offentlig tjenestetilbyder, som skal ha fokus på service og tilbud.

Olav Aksenvoll
Havnedirektør



STYRENDE ORGAN

Havnerådet

Havnerådet i Molde og Romsdal Havn IKS - sammensetning i 2023:

Representanter

Leder Torgeir Dahl, Molde
Nestleder Tove Henøen, Hustadvika
Representant Odd Jørgen Nilssen, Aukra
Representant Steinar Dale, Hustadvika
Representant Odd Helge Gangstad, Molde
Representant Mette Lassen Buchholtz, Molde
Representant Geir Klepaker, Rauma
Representant Bjørn Inge Olsen, Vestnes

Personlige vararepresentanter

Rolf Jonas Hurlen
Tom Grunde Malme
Ingunn Hjelmås
Torleif Langnes
Randi Gunnerød
Bjørn Jacobsen
Øyvind Hovde
Dagfinn Wiik

Møteplikt, tale- og forslagsrett

Havnestyrets leder og havnedirektøren.

Havnerådet hadde 3 møter i 2023 og behandlet 10 saker.

Havnestyret

Havnestyret i Molde og Romsdal Havn IKS - sammensetning i 2023:

Medlemmer

Leder Ottar Johan Aare, Vestnes
Nestleder Sidsel Pauline Rykhus, Molde
Medlem Baard Andre Fanghol, Aukra
Medlem Erling Hustad, Hustadvika
Medlem Inger Lise N. Skogstad, Hustadvika
Medlem Adrian Sørli, Molde
Medlem Gunnhild Meringdal, Molde
Medlem Per Johnny Voldseth, Rauma

Personlig varamedlem

Aud Marie Bergdal
Sivert Sekkenes Westad
Audhild Mork
Per Ståle Tørnes
Eli Sildnes
Frits Inge Godø
Vivian Høsteng
Magnhild Vik

Møteplikt, tale- og forslagsrett

Havnedirektøren.

Havnestyret hadde 12 møter i 2023 og behandlet 54 saker.

Havnestyret er oppnevnt med 3 kvinnelige og 5 mannlige representanter, og tilfredsstiller dermed kravene til kjønnsfordeling.



Utvalg

Byggekomité

Styreleder Ottar J. Aare

Styremedlem Per Johnny Voldseth

Styreleder (KF)/Nestleder (IKS) Sidsel Pauline Rykhus

Havnedirektør Olav Aksenvoll

Formann Tor Arne Sørensen

Havnekaptein Arve Solholm

Økonomi- og eiendomssjef Dagrun K. Stakvik

Forhandlingsutvalg

Styreleder Ottar J. Aare

Styremedlem Erling Hustad

Havnedirektør Olav Aksenvoll

Ansettelsesutvalg

Styreleder Ottar J. Aare

Styremedlem Gunnhild Meringdal

Havnedirektør Olav Aksenvoll

Markeds- og strategiutvalg

Styremedlem Sidsel Pauline Rykhus

Styremedlem Baard André Fanghol

Styremedlem Inger Lise N. Skogstad

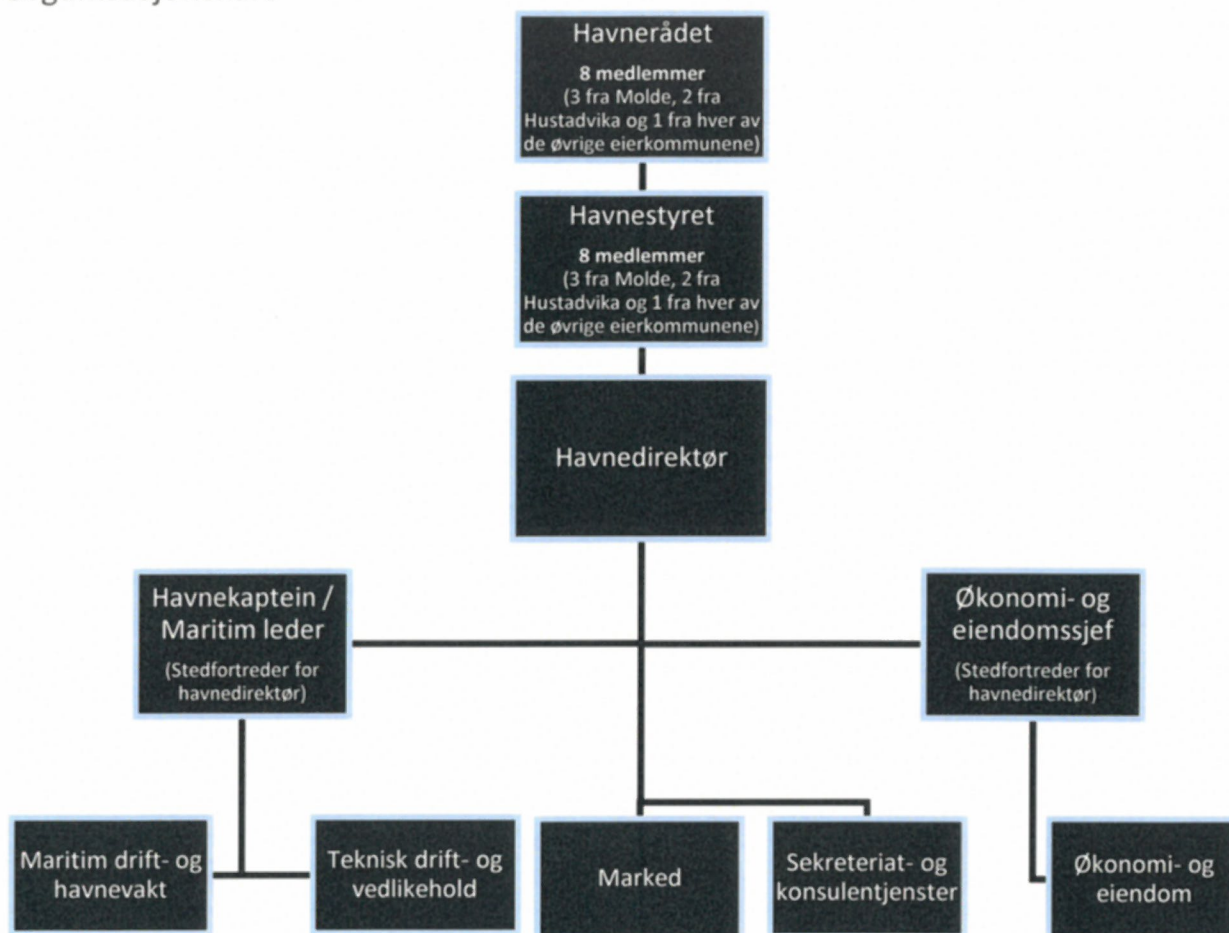
Havnedirektør Olav Aksenvoll

Markedsansvarlig Jorid Sjøvik



ORGANISERING

Organisasjonskart



Havneselskapets administrasjon og personell

- Havnedirektør
- Havnekaptein
- Økonomi- og eiendomssjef
- Markedsansvarlig
- Konsulent (innleid)
- 2 havneinspektører
- Formann, vedlikehold

Ledergruppen består av havnedirektør, havnekaptein og økonomi- og eiendomssjef.

Antall faste ansatte pr 31.12.2023 var 7 personer i 100 % stilling, pluss 1 innleid konsulent.

I tillegg til de faste stillingene blir det innleid ekstrahjelp/sommerhjelp til forskjellige vedlikeholdsoppgaver, samt vikar havnevakt.



STYRETS BERETNING 2023

Utdrag fra selskapsavtalen

Molde og Romsdal Havn IKS er et interkommunalt selskap opprettet av Aukra, Hustadvika, Molde, Rauma og Vestnes kommune. Det interkommunale havneselskapets kontorkommune er Molde kommune.

De samarbeidende kommunenes (deleienes) andeler i selskapet er fordelt slik:

Aukra kommune	12 %
Hustadvika kommune	18 %
Molde kommune	46 %
Rauma kommune	12 %
Vestnes kommune	12 %

Molde og Romsdal Havn IKS er et selvstendig rettssubjekt med egne rettigheter og forpliktelser, og med selvstendig partsstilling overfor domstol og andre myndigheter.

Molde og Romsdal Havn IKS er opprettet for å ivareta og samordne den kommunale havnevirksomheten i samarbeidsområdet. Havneselskapet skal sammen med andre interesser bidra til et konkurransedyktig og kostnadseffektivt havnetilbud, og for en tilrettelegging av infrastruktur som sikrer en best mulig forbindelse mellom sjø- og landtransporten i samarbeidsregionen.

Havneselskapet skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver som påhviler de samarbeidende kommunene etter havne- og farvannsloven og annen lovgivning som gjelder havnesektoren. Havneanlegg og arealer skal disponeres med sikte på en best mulig, samlet ressursutnyttelse.

For å opprettholde og videreutvikle den kommunale havnevirksomheten i samarbeidsområdet og denne virksomhetens trafikkgrunnlag, kan havneselskapet engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet som finnes hensiktsmessig og fordelaktig for de samarbeidende kommunenes havneinteresser.

Økonomi

Som regnskapet viser er selskapets økonomi tilfredsstillende.

Samlede driftsinntekter på 45,3 mill. en økning fra 2022 på 29,1 %.

Totale driftsutgifter ble 31,6 mill. en økning fra 2022 på 18,1 %.

Avvik mellom årsregnskap og årsbudsjett driftsinntekter og driftsutgifter 2023 er bl.a. inntekter og utgifter fra cruise som ble budsjettet med 70 % av booking for 2023. Vurdering som ble lagt til grunn var usikkerhet rundt cruise pga. korona. Cruiseanløp 2023 ble nærmere 100 % av booking for 2023.

Finansinntekter ble 1,0 mill.

Finanskostnader ble på 4,4 mill.

Avvik mellom årsregnskap og årsbudsjett finansinntekter og finansutgifter 2023 er bl.a. at deler av budsjetterte investeringer er utsatt til 2024.

Resultatet 2023 før skatt ble på 10,2 mill. mot 6,6 mill. for 2022.

Investeringer i 2023 på 26,4 mill. mot 5,5 mill. i 2022.

Det er ikke hentet inn kapital fra de samarbeidende kommunene.

Med henvisning til regnskapsloven vil styret bekrefte at forutsetningene for fortsatt drift er til stede.



Personal og HMS

Pr 31.12.2023 var det 7 personer fast ansatt, pluss 1 innleid konsulent, 3 kvinner og 5 menn.

Selskapet har som mål at det skal være en jevnest mulig fordeling mellom kjønnene.

Det er et viktig mål for selskapet at arbeidsmiljøet er godt. Dette skaper trivsel og gir forutsigbarhet for de ansatte, noe som igjen bidrar til at ressursene som enkeltpersoner besitter vil kunne brukes og utvikles positivt i det daglige arbeidet.

Det er få ansatte i selskapet og hver medarbeider utfører arbeidsoppgaver som har stor betydning for den daglige driften. Arbeidsmiljøet vil derfor kunne ha betydning for selskapets økonomiske resultat.

Havnevesenet vektlegger arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Et overordnet prinsipp når det gjelder HMS: Arbeid som utføres er ikke så viktig eller presserende at det ikke kan utføres på en sikker måte.

Molde og Romsdal Havn IKS har hjertestarter i Hamnegata 8. Ansatte har kurs i hjertestarter samt førstehjelpskurs.

Tilgangen på verneutstyr er god. Nytt utstyr anskaffes ved behov.

Sykefraværet for 2023 ble på 1 %.

Havneselskapet har bedriftshelsetjeneste. Leverandør av tjenesten er Medi 3 BHT.

Arbeidere innleid på timebasis har vært forsikret.

Miljøfyrtårn

Selskapet er sertifisert som Miljøfyrtårn bedrift. Dette bidrar til en mer miljøvennlig drift, og søkelys på gode rutiner knyttet til klima, miljø og arbeidsmiljø.

Forurensning av det ytre miljø

Selskapets egen virksomhet forurensar i liten grad det ytre miljøet. Trafikken i havnen bidrar til luft- og støyforurensning. Ved en uønsket hendelse kan vi få forurensning av land og sjø.

Luft- og støyforurensningen er ikke kartlagt. Når det gjelder forurensning av land eller sjø har vi ikke kjennskap til at det har vært hendelser. Det har ikke vært oljevernaksjoner på sjø. Kun noen tilfeller med tynn oljefilm, men disse har ikke utløst oljevernaksjoner.

Vi har ikke mottatt andre rapporter eller klager på grunn av forurensning av det ytre miljø.

Romsdal Interkommunale Utvalg Mot Akutt Forurensning (RIUA) har utstyr som kan benyttes ved akutt forurensning.

Avfallshåndtering fra fartøyer og fra egen virksomhet er ivaretatt på en betryggende måte.



Havnedrift

Den samlede trafikken (innenriks/utenriks) viser en oppgang på 4,2 % for antall anløp og en oppgang på 10,8 % i BT.

Innenriks trafikk viser en oppgang på 3,9 % for antall anløp og en oppgang på 5,0 % i BT.

Utenriks trafikk viser en oppgang på 6,3% for antall anløp og en oppgang på 19,6 % i BT.

Samlet godsmengde (innenriks/utenriks), har en nedgang på 26,3 %.

I 2023 ble 133 kysruteanløp til Molde kansellert, mot 236 i 2022.

Cruisetrafikken for 2023 ble på 142 anløp, mot 102 anløp i 2022.

Eiendomsforvaltning

Inntekten fra eiendomsforvaltningen for 2023 ble 10,3 mill. mot 8,7 mill. i 2022.

Aktiviteter i styret

Det er i løpet av 2023 avholdt 12 styremøter hvor 54 saker er behandlet. Styret har behandlet prosjekt- og byggesaker, saker om forretning og strategi, havneregulativet, budsjett, økonomiplan og regnskap.

Styret har vært holdt løpende informert om utviklingen i de mange prosjektene som havneselskapet har igangsatt.

Investeringer/prosjekter

I 2023 er det investert for 26,4 mill.

- Ombygging Birger Hatlebakks veg 28
- Ombygging Hamnegata 12, Boreal
- Prosjektering verkstad Moldegård
- Prosjekt oppgradering Birger Hatlebakks veg 26, Schenker
- Kjøp av eiendom Skorgeneset, Vestnes
- Oppgradering bygg Skorgeneset
- Asfaltering Birger Hatlebakks veg 18, Moldegård
- Opparbeidelse av grunnareal containerområde, Moldegård
- Tømmerkai, Nordre kai
- Tredekke flytebrygge Reknes
- Pullert containerområdet Moldegård
- Landstrøm Storkaia
- Landstrøm Tindekaia
- Forprosjekt infrastruktur strøm Tømmerkai
- Oppgradering ISPS kamera
- Ny server
- Kjøp av hjullaster og truck Skorgeneset

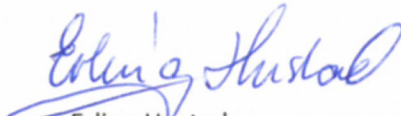


06.03.2024


Ottar Johan Aare
Leder i styret


Sidsel Pauline Rykhus
Nestleder i styret

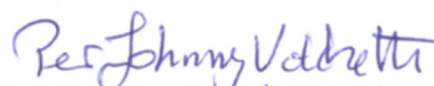

Baard André Fanghol
Styremedlem


Erling Hustad
Styremedlem


Inger Lise N. Skogstad
Styremedlem

Adrian Sørli
Styremedlem

Gunnhild Meringdal
Styremedlem


Per Johnny Voldset
Styremedlem


Olav Akselvoll
Havnedirektør



RESULTATREGNSKAP 2023

	Note	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Regnskap 2022
Driftsinntekter				
Farvannsavgift og kaivederlag		20 953 983	19 615 000	16 756 321
Varevederlag		1 045 574	986 000	1 114 940
Leieinntekter		10 248 461	10 175 000	8 663 561
Vederlag/tjenester		13 301 863	9 700 000	9 566 765
Andre inntekter		-292 584	40 000	-1 044 040
Sum driftsinntekter		45 257 297	40 516 000	35 057 547
Driftsutgifter				
Kjøp varer for videresalg		1 168 273	550 000	1 396 148
Lønn inkl. sos utgifter	1,2	10 850 966	11 030 000	9 444 984
Avskrivninger	9	5 022 491	5 970 000	4 301 547
Overføringer/Leie	3	1 423 650	1 400 000	1 402 838
Inventar, utstyr, maskiner		554 886	472 000	368 123
Vedlikeholdsutgifter		2 263 262	2 441 000	1 661 236
Andre driftsutgifter		10 309 077	8 447 000	8 177 887
Sum driftsutgifter		31 592 605	30 310 000	26 752 763
Driftsresultat		13 664 692	10 206 000	8 304 784
Finansinntekter/kostnader				
Finansinntekter	4	950 413	200 000	491 806
Finansutgifter	4,8	4 403 591	5 406 000	2 163 153
Finansresultat		-3 453 178	-5 206 000	-1 671 347
Resultat før skatt		10 211 514	5 000 000	6 633 437
Skattekostnad	13	129 978	400 000	417 796
ÅRETS RESULTAT		10 081 536	4 600 000	6 215 641
Disponering				
Avsetning til disposisjonsfond				199 000
Overføring til investeringsfond		9 600 000	4 600 000	5 404 881
Sum disposisjoner		9 600 000	4 600 000	5 603 881
Regnskapsmessig mindreforbruk	11	481 536	0	611 760



Nøkkeltall fra regnskapet

Likviditetsgrad 2023	7,1
Likviditetsgrad 2022	2
Egenkapitals rentabilitet 2023	16,3 %
Egenkapitals rentabilitet 2022	12,1 %
Egenkapitalprosent 2023	36,4 %
Egenkapitalprosent 2022	31,4 %
Gjeldsgraden 2023	1,8
Gjeldsgraden 2022	2,1
Totalkapitalrentabilitet 2023	7,9 %
Totalkapitalrentabilitet 2022	3,9 %
Rentedekningsgraden 2023	3,3
Rentedekningsgraden 2022	4,9
Resultatgraden 2023	39,9 %
Resultatgraden 2022	25,1 %





BALANSE 31.12.2023

	Note	31.12.2023	31.12.2022
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Tomter, bygg, anlegg	9	151 790 911	131 008 675
Utstyr, maskiner	9	599 059	31 752
Egenkapitaltilskudd KLP	7	850 842	808 378
Aksjer og andeler	10	636 500	606 500
Sum anleggsmidler		153 877 312	132 455 305
Omløpsmidler			
Kundefordringer	5	6 242 904	5 577 894
Kortsiktige fordringer (mva)			
Andre kortsiktige fordringer		892 457	1 260 000
Bankinnskudd/kasse		25 546 974	44 524 140
Sum omløpsmidler		32 682 335	51 362 034
<u>SUM EIENDELER</u>		<u>186 559 647</u>	<u>183 817 339</u>
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Annen opptjent egenkapital	11	67 832 918	57 751 383
Sum egenkapital		67 832 918	57 751 383
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Lån i Kommunalbanken	8, 16	114 107 670	100 394 200
Sum langsiktig gjeld		114 107 670	100 394 200
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	6	1 466 407	22 790 813
Betalbar skatt	13	119 838	417 796
Kortsiktig gjeld	4	2 972 680	2 403 494
Annen kortsiktig gjeld (mva oppgjør)		60 134	59 652
Sum kortsiktig gjeld		4 619 059	25 671 755
<u>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</u>		<u>186 559 647</u>	<u>183 817 338</u>

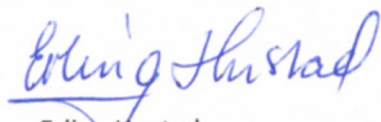


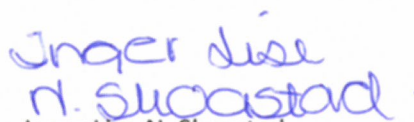
31.12.2023 / 06.03.2024


Ottar Johan Aare
Leder i styret


Sidsel Pauline Rykhus
Nestleder i styret


Baard André Fanghol
Styremedlem


Erling Hustad
Styremedlem


Inger Lise N. Skogstad
Styremedlem

Adrian Sørli
Styremedlem

Gunnhild Meringdal
Styremedlem


Per Johnny Voldseth
Styremedlem


Olav Akselvoll
Havnedirektør



NOTER TIL REGNSKAPET

NOTER TIL REGNSKAPET

Regnskapsprinsipp

Regnskapet for Molde og Romsdal Havn IKS er avlagt etter regnskapsloven og god regnskapsskikk for små foretak, med resultatregnskap, investeringsregnskap, balanse og noter.

Vi er også pliktige til å rapportere til KOSTRA i henhold til de kommunale regnskapsforskrifter, med bevilgningsregnskap, investeringsregnskap og balanse.

Ingen overføringer fra eierkommunene.

Note 1 - Lønn, arbeidsgiveravgift og pensjonsforhold

Lønn	kr	7 424 787
Arbeidsgiveravgift	kr	1 342 045
Pensjonskostnad	kr	1 541 608
Andre lønnskostnader	kr	542 526
<u>Sum lønnskostnader</u>	<u>kr</u>	<u>10 850 966</u>

Antall ansatte 31.12.23: 7 personer.

Utbetalt styrehonorar (inkl. styrehonorar Molde Havnevesen KF) kr 308 160, samt kompensasjon lønn styre (etter faktura) kr 130 843

Lønn Havnedirektør (eks pensjonsandel KLP) kr 1 167 000

Det er ikke gitt lån eller sikkerhetstillelse til ansatte eller styremedlemmer.

Revisor for 2023, faktura kommer i 2024.

Note 2 - Pensjon

KLP - Offentlig tjenestepensjon

	2023
Innbetalt premie/tilskudd	1 641 423
- 2 % pensjonstrekk ansatte	-103 837
Tilskudd sikringsordning	4 022
Kollektiv pensjonsforsikring	1 541 608

	2022	2023
PREMIEAVVIK		
Innbetalt premie/tilskudd (inkl. adm.)	1 060 229	1 641 423
Administrasjonskostnad/Rentegaranti	-35 017	-28 998
Netto pensjonskostnad	-668 395	-664 337
Premieavvik	356 817	948 088



PENSJONSFORPLIKTELSE	31.12.2022	31.12.2023
	ESTIMAT	ESTIMAT
Brutto påløpt forpliktelse	20 668 408	21 188 404
Pensjonsmidler	21 351 544	22 280 420
Netto forpliktelse før arb.avgift	-683 136	-1 092 016

SPESIFIKASJON AV BRUTTO PENSJONSFORPLIKTELSE UB - ESTIMAT

	2023
Overførte/mottatte pensjonsforpliktelser 1.1	0
Brutto pensjonsforpl. IB 1.1 - estimat i fjor samt fisjon/fu	20 668 408
Estimatavvik forpliktelse IB 1.1	101 025
Overførte/mottatte avvik	0
Faktisk forpliktelse	20 769 433
Årets opptjening	776 289
Rentekostnad	734 985
Utbetalinger	-1 092 303
Brutto pensjonsforpliktelse UB 31.12	21 188 404

AVSTEMMING

	2023
Balanseført netto forpliktelse IB 1.1	-683 136
Netto pensjonskostnad	664 337
Administrasjonskostnad/Rentegaranti	28 998
Innbetalt premie/tilskudd (inkl. adm.)	-1 641 423
Brutto estimatavvik	539 208
Nettoeffekt av fisjon/fusjon	0
Balanseført netto forpliktelse UB 31.12	-1 092 016

Note 3 – Overføringer/leie

- Overføringer til Molde Havnevesen KF kr 1 200 000.
- Leie Julsundvegen 2B kr 258 770

Note 4 - Finansinntekter/kostnader

Finansinntekter er på kr 950 413

Finansutgifter kr 4 403 591. Påløpte, ikke forfalte renter for 2023, kr 1 060 825 er belastet regnskapet.

Note 5 - Kundefordringer

Det er ført kr 1 050 949,- på tap på krav. Dette gjelder leietakere Skorgeneset. Fordingsanmeldelser er sendt til bobestyrer.

Kundefordringene er under jevnlig vurdering.

**Note 6 - Leverandørgjeld**

Leverandørgjeld kr 1 466 407 er fortløpende vurdert til pålydende, og funnet i orden.

Note 7 - Egenkapitaltilskudd KLP

Egenkapitalen i KLP skal til enhver tid stå i forhold til den pensjonsforpliktelse vi har overfor våre ansatte. Egenkapitalen blir fordelt hvert år av KLP uavhengig av hvilket egenkapitalbeløp vi har betalt inn. Egenkapitalen vil derfor variere fra år til år. Balanseført kapitalinntekst består av akkumulert historiske innbetalinger.

Note 8 - Langsiktig gjeld

Langsiktig lånegjeld er pr 31.12.23 kr 114 107 670.

Oppgave over lån pr 31.12.2023								
Lånets opprinnelig størrelse	Låneår	Långiver/formål	År	Inn løsning	Rente	Renter	Avdrag	Restgjeld
4 000 000	2006	Kommunalbanken ISPS, kaier, fortøyninger	20 år	2026	flytende	33 272	200000	600 000
3 500 000	2008	Kommunalbanken Bygning B.H.V 22, Utleid til MMLAS	20 år	2028	flytende	46 782	175000	875 000
3 100 000	2010	Kommunalbanken Rep kaibakmur Storkaia, Godssentral	20 år	2030	fast	38 844	200000	1 300 000
1 100 000	2011	Kommunalbanken Utvidelse Hamnegata 10	15 år	2026	flytende	9 476	73 340	183 250
4 012 500	2013	Kommunalbanken Fiskerikari Harøysund	40 år	2053	fast	89 617	102 880	3 086 580
6 600 000	2015	Kommunalbanken Duc d'albe, Åndalsnes	50 år	2064	flytende	229 822	116 540	4 836 220
25 000 000	2016	Kommunalbanken Duc d'albe, Åndalsnes		2065	fast	522 657	520 840	21 354 120
3 500 000	2015	Kommunalbanken Pullert Vermakaia	40 år	2055	fast	112 994	87 500	2 756 250
35 000 000	2018	Kommunalbanken Kaier Moldegård		2068	flytende	826 083	384 520	17 303 450
	2022	Kommunalbanken Kaier Moldegård (15 mill)		2068	fast	498 636	322 580	14 516 130
5 000 000	2016	Kommunalbanken Tilbygg Hgt 8	40 år	2056	flytende	172 552	111 840	3 690 800
10 000 000	2018	Kommunalbanken Tilbygg Hgt 8		2056	fast	232 208	263 160	8 684 200
2 400 000	2022	Kaipromenade ved Tindekaia	20 år	2042	flytende	111 443	120 000	2 280 000
16 250 000	2022	Næringskaier Sjøfronten 1	50 år	2072	flytende	761 745	325 000	15 925 000
17 000 000	2023	Eiendom Skorgeneset, Vestnes	30 år	2053	flytende	702 503	283 330	16 716 670
SUM						4 388 634	3 286 530	114 107 670

**Note 9 – Anleggsmidler**

Nedenstående tabell viser anskaffelser, avskrivninger og bokført verdi:

	Maskiner, inventar/ utstyr ISPS, anlegg	Bygninger	Kaier, fortøynings- innretninger	Tomter, uteareal, farled	Sum
Anskaff kostnad pr					
01.01.23	10 554 247	34 368 818	114 479 273	6 360 520	165 762 858
Tilgang 2022	2 366 175	10 169 331	667 157	13 169 370	26 372 033
Anskaff kostnad pr					
31.12.23	12 920 422	44 538 149	115 146 430	19 529 890	192 134 891
Akk avskrivning 01.01.23	8 549 787	8 527 855	17 644 788		34 722 430
Årets avskrivninger	601 422	1 624 157	2 796 910		5 022 489
Akk avskrivning 31.12.23	9 151 209	10 152 012	20 441 698		39 744 919
Regnskapsmess. bokf.					
verdi pr 31.12.23	3 769 213	34 386 137	94 704 732	19 529 890	152 389 972
Avskrivning	Lineær	Lineær	Lineær	Avskrives	
Avskrivnings år	Inntil 20 år	Inntil 50 år	Inntil 50 år	ikke	

Note 10 – Aksjer

Selskapet navn	Selskapets aksjekapital	Antall aksjer	Samlet pålydende	Verdi i balansen
Cruise Norway AS	210 000	20	20 000	20 000
Visit Nordmøre og Romsdal AS	590 000	5	10 000	10 000
Romsdalen AS	8 900 000	8	400 000	400 000
Havn AS	30 000	10	30 000	30 000
Molde Havneterminal AS	30 000	10	30 000	30 000
EPI AS	4 000 000	400	116 500	116 500
Romsdal Landstrøm AS	30 000	30	30 000	30 000
SUM				636 500

Note 11 – Egenkapital

Sum egenkapital pr 31.12.2023 kr 67 832 918 den fordeler seg slik:

Konto	UB 2022	Bevegelse	UB 2023
Kapitalkonto	-42 796 335	-9 414 498	-52 210 833
Disposisjonsfond	-642 930	0	-642 930
Ubundet investeringsfond	-2 993 542	-185 503	-3 179 045
Regnskapsmessig mindreforb.	-11 318 574	-481 536	-11 800 110
Sum egenkapital	-57 751 381	-10 081 537	-67 832 918

**Note 12 - Bankinnskudd**

Av innestående i banken er kr 431 290 sperret for skattetrekk.

Note 13 – Skatteplikt

Selskapet driver kommunal havnevirksomhet som har vært omfattet av skattefritak etter skattelovens §2-32. I tillegg til havnevirksomheten drives det i noen grad utleie av fast eiendom. Utleievirksomheten er ansett for å være økonomisk virksomhet etter skattelovens §2-32, og er vurdert å være skattepliktig. Skatteetaten har utgitt en prinsipputtalelse, «FIN251022», som sier at også den kommunale havnevirksomheten kan være skattepliktig.

For 2022 ble det levert skattemelding hvor vår vurdering var, at MRH IKS kun var skattepliktig for utleie av fast eiendom som ikke var «havnerelatert». I tillegg ble det også lagt ved informasjon som viste hva skattepliktig overskudd ville bli om hele vår virksomhet ble ansett som skattepliktig. I mottatt skatteoppgjør for 2022, ble skattegrunnlaget fastsatt i samsvar med vår vurdering, der utleievirksomhet som ikke er havnerelatert, var skattepliktig.

Selv om vi for 2022 ikke ble skattepliktig for hele virksomheten, vil vi også for 2023 gi tilsvarende informasjon vedrørende skattemelding. Dette for å oppfylle informasjonsplikten, men skatteetaten kan likevel ta opp skatteliggingen til ny vurdering innen 3 år.

Beregning av skattegrunnlag	2023	2022 korr	2021
Resultat før skatt	10 211 514	6 633 437	3 431 663
Permanente forskjeller			
Skattefri virksomhet	9 666 796	4 688 274	1 855 140
Skattepliktig inntekt	544 718	1 945 163	1 576 523
Fremførbart underskudd/overskudd			
Skattegrunnlag	544 718	1 945 163	1 576 523
Betalbar skatt (22 %)	119 838	427 936	346 835
Årets skattekostnad	119 838	427 936	346 835



Note 14 - Selvkost farvannsavgift

Etterkalkyle

	Regnskap 2023	Regnskap 2022	Regnskap 2021	Regnskap 2020
Andel kostnader farvannsavgift				
Lønn og sosiale utgifter	2 348 626	2 749 436	2 577 936	2 284 194
Andel felleskostnader administrasjon	763 843	579 453	633 098	476 870
Andre driftsutgifter				
Kalkulatoriske avskrivninger	113 779	116 096	138 700	529 809
Kalkulatoriske renter på investeringer	84 285	73 993	52 079	44 017
Gebyrgrunnlag	3 310 533	3 518 978	3 401 813	3 334 890
Gebyrinntekter	3 678 075	3 014 174	2 383 842	2 189 681
Overskudd (+)/underskudd (-)	367 542	-504 804	-1 017 971	-1 145 209
Farvannsavgift				
Selvkost farvannsavgift IB 2023	-1 300 000			
Selvkostregnskap 2023	367 542			
Selvkost farvannsavgift UB 2023	-932 458			
Tilbakeføring av fordring 31.12.23	0			
Selvkost farvannsavgift 31.12. inkl. renter, under (-) overskudd (+)	-932 458			
Samlet saldo er ført som fordring i regnskapet.				

Rente selvkost 2023 tas med på 2024.

**Note 15 - Investeringer og finansiering**

Investeringer	Note	Investert 2023	Budsjett 2023	Investert 2022
Bygninger	9	10 169 331	5 780 000	1 552 286
Tomter, land og farled/sjøområde	9	13 169 371	23 130 000	
Kaier, nyanlegg, fortøyningsinnretning	9	667 157	29 495 000	3 272 741
Transportmidler, utstyr, inventar, ISPS, andre anlegg	9	2 366 174	2 280 000	636 993
Kjøp aksjer			10 000 000	
Sum investeringer		26 372 033	70 685 000	5 462 020
Egenkapital tilskudd KLP	7	42 464	45 000	40 980
Sum finansieringsbehov		26 414 497	70 730 000	5 503 000
Finansiering				
Bruk av lån	8	*1) 17 000 000	50 075 000	2 400 000
Bruk av ubundet investerings fond	11	9 414 497	20 655 000	3 103 000
Overført fra resultat			0	
		26 414 497	70 730 000	5 503 000

Nybygg Hamnegata 8 er ikke avsluttet. Sluttoppgjør kommer i 2024.

*1) Det ble tatt opp lån kr 17 mill. i 2023, gjelder kjøp av eiendom Skorgeneset kr 22,6 mill.

Felleskostnader som lønn, verkstedmaterialer, adm., etc. er ikke fordelt på investeringsprosjektene.

Note 16 - Ekstra avdrag lån

Jfr, IKS-loven §22, skal lån avdras likt med avskrivningene – korrigert for forholdet mellom avskrivbare driftsmidler og lånegjeld. Det blir innbetalt ekstra avdrag på lån i 2024 med ca. kr 2 mill. Dette gjelder ekstra avdrag lån for 2023 og 2024.

Note 17 - Fordeling av andeler i selskapet:

Aukra kommune	12 %
Hustadvika kommune	18 %
Molde kommune	46 %
Rauma kommune	12 %
Vestnes kommune	12 %



REVISJONSBERETNING



TRAFIKKEN PÅ MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS

Tabellen for trafikk på havna viser en oppgang på 310 anløp (4,2 %) fra 2022 til 2023. Oppgangen på 3,28 mill. BT (10,8 %) fra 2022 til 2023.

Tabellen for innenriks havnetrafikk viser en oppgang på 268 anløp (3,9 %) og oppgang på 0,9 mill. BT (5,0 %). For utenriks trafikk er det oppgang på 42 anløp (6,3 %) og oppgang på 2,93 mill. BT (19,6 %).

Samlet omsetning av gods(innenriks/utenriks) fra 4,6 mill. BT i 2022 til 3,4 mill BT i 2023, en nedgang på 26,3%

For bedrifter som har stor sjøtrafikk så kan disse nevnes spesielt:

	År 2023	År 2022
Hustadmarmor, Elnesvågen:	223 til kai	309 til kai
Vikomar, Harøysund:	240 til kai	239 til kai
Hanset kai, Vistdal:	58 til kai	126 til kai
Nyhavna, Aukra	11 til kai	14 til kai

Kystruten anløp Molde 597 ganger, mot 494 i 2022. 133 anløp ble kansellert.

Tabellen gir en oversikt over antall anløp og bruttotonnasje

ÅR	INNENRIKS		UTENRIKS		SAMLET	
	Antall	BT	Antall	BT	Antall	BT
2012	6 607	16 502 609	859	8 055 669	7 441	24 558 278
2013	6 863	16 976 426	870	8 822 438	7 733	25 798 864
2014	6 647	16 818 156	811	8 375 088	7 458	25 193 244
2015	7 174	17 367 336	897	8 471 600	8 071	25 838 936
2016	6 983	17 842 696	778	8 327 546	7 761	26 170 242
2017	6 896	17 244 139	836	8 613 868	7 732	25 858 007
2018	7 296	17 674 643	784	9 703 435	8 080	27 378 078
2019	7 680	18 418 240	924	8 565 120	8 604	26 983 360
2020	6 812	13 835 053	609	3 511 482	7 421	17 346 535
2021	7 143	16 921 812	659	4 238 581	7 802	21 160 393
2022	6 790	18 109 971	671	12 183 943	7 461	30 293 914
2023	7 058	19 006 280	713	14 572 014	7 771	33 578 294



År	2023	2022	2021	2020	2019
Antall anløp	7 771	7 461	7 802	7 421	8 604
BT	33 578 294	30 293 914	21 160 393	17 346 535	26 983 360
Gj.snitt skipsstørrelse	4 321	4 060	2 712	2 338	3 136

Fordeling av anløp/BT pr Fartøystype

År	2023		2022		2021		2020	
Tekst	Antall	BT	Antall	BT	Antall	BT	Antall	BT
Komb.								
passasjer/lasteskip	597	7 142 414	494	5 855 089	424	4 380 292	256	2 978 797
Ferger/hurtigbåter	4 049	9 156 936	4 003	9 360 516	4 264	9 337 229	4 400	8 145 836
Laste-/bulk-/tankskip	1 181	4 527 306	1 268	5 144 424	1 316	5 543 236	1 211	5 137 277
Cruise-/turistskip	142	10 963 901	102	8 691 789	23	574 529	3	147 132
Fiske-/fangstfartøy	426	351 563	509	363 259	539	463 449	539	312 192
Andre fartøy*	1 376	1 436 174	1 085	878 837	1 193		1 012	625 301
Sum innenriks/utenriks	7 771	33 578 294	7 461	30 293 914	7 759	20 298 735	7 421	17 346 535

Andre fartøy er bl.a. Supply, orlogsfartøy, statsfartøy, bergingsfartøy, taubåter, hjelpefartøy, lektere, brønnfartøy m.m.

Tabell over cruiseskip anløp

År	Antall anløp	Antall passasjerer
2012	91	123 840
2013	99	155 374
2014	93	142 589
2015	74	128 275
2016	85	140 804
2017	89	137 845
2018	111	188 578
2019	88	168 086
2020	3	2 132
2021	15	5 345
2022	102	184 568
2023	142	284 018

Molde, Åndalsnes og Eresfjord – til sammen 142 cruiseskip anløp.



Tabell over cruiseskip anløp

År	Antall anløp	Antall passasjerer
2012	91	123 840
2013	99	155 374
2014	93	142 589
2015	74	128 275
2016	85	140 804
2017	89	137 845
2018	111	188 578
2019	88	168 086
2020	3	2 132
2021	15	5 345
2022	102	184 568
2023	142	284 018

Molde, Åndalsnes og Eresfjord – til sammen 142 cruiseskip anløp.

Godsmengde pr varetype

Varegruppe	Innenriks		Utenriks		Totalt tonn		
	Losset	Lastet	Losset	Lastet	2023	2022	2021
Petroleumsprod., bulk	0	40 000	0	120 000	160 000	379 936	431 837
Sement,kalk, bearb.bygn.matr.	31 427	47 037	263 032	1 127 211	1 468 707	1 993 857	2 085 375
Råmineraler/bearb.mineraler 1)	1 409 264	92 203	24 368	3 900	1 529 735	2 123 765	2 183 383
Næringsmiddel, fisk	55 769	2 649	82 007	0	140 425	16 704	13 713
Andre varer stykkgoods/bulk	12 109	66 606	7 633	21 805	108 153	107 997	241 117
Sum	1 508 569	248 495	377 040	1 272 916	3 407 020	4 622 259	4 955 425

Fordeling godsmengde i tonn

År	Innenriks		Utenriks		Totalt
	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset/Lastet
2014	2 671 973	612 380	53 987	3 524 005	6 862 345
2015	2 550 407	387 294	108 761	3 533 879	6 580 341
2016	2 380 889	567 115	31 607	3 217 832	6 197 443
2017	2 441 611	480 709	63 199	3 436 536	6 422 055
2018	2 402 086	495 821	62 002	3 143 423	6 103 332
2019	2 231 222	514 061	88 348	2 627 423	5 461 054
2020	1 803 253	514 878	48 099	2 249 795	4 616 025
2021	2 024 108	363 109	196 806	2 371 399	4 955 422
2022	1 900 745	378 572	223 191	2 119 751	4 622 259
2023	1 508 569	248 495	377 040	1 272 916	3 407 020



PROSJEKTER

Ferdige og pågående prosjekter:

- **Ny tømmerkai på Øran - Åndalsnes.** Havneselskapet har mottatt tilsagn om tilskudd fra Landbruksdirektoratet, for bygging av tømmerkai på Øran på Åndalsnes. Prosjektet har vært ute på prisforespørsel og det arbeides med finansieringen. Flere skogselskaper og organisasjoner ser på Nordre kai som et egnet sted for tømmerkai for skogindustrien i Rauma, Vistdal (søndre del av tidligere Nesset kommune) og østre del av Vestnes kommune, samt et interessant alternativ for tømmer fra Nord-Gudbrandsdal. Det er regulert jernbanespor inn på havneområdet. Det er dermed tilrettelagt for å etablere en god forbindelse mellom sjø og bane, noe som er en god miljømessig løsning. Kaien vil også kunne brukes til annen type gods. Muligheten for et samarbeid med Nord-Gudbrandsdalen er interessant. Havneselskapet har invitert andre offentlige og private aktører med i prosjektet. I beredskapssammenheng har forsvaret, statsforvalteren, Statnett og Bane Nor meldt mulig interesse for prosjektet.
- **Oppgradering av Søndre kai - Åndalsnes.** Søndre kai på Øran er den eneste industrikaia på Åndalsnes. Nordre kai er avstengt. Jernbanekaia og Tindekaia, med sine beliggenheter i Åndalsnes sentrum, eigner seg ikke godt som industri kai. Et omfattende reparasjonsarbeid er påbegynt og det er gjennomført et skisseprosjekt om etablering av fast dekke mellom bakkant av Søndre kai og landarealet innenfor, mot syd. Dette vil gi et mer komplett havneanlegg. Gjenvstående tiltak på Søndre kai er satt på vent. Det må gjøres en ny vurdering med hensyn til om oppgraderingen skal gjennomføres, sett i lys av den planlagte oppgraderingen av Nordre kai, og en samlet økonomisk vurdering. Kaien er fullt operativ.
- **Kaier i Sjøfronten 2 i Molde.** Havna har betalt for kaiene, inkl. strøm- og vannanlegg, i Sjøfronten 1. Størstedelen av kaiene i området som nå er Sjøfronten 1 var tidligere i privat eie. Disse kaiene er nå i offentlig eie. I forhold til havnas ansvar og oppgaver er det viktig at tilgangen til næringskaier ikke blir redusert. Oppgraderte næringskaier fra torget og østover bidrar til å utvikle Molde som havneby. Kaiene i Sjøfronten 2 vil ikke egne seg til godshåndtering, men til liggekaier for både yrkes- og fritidsfartøyer. Havna hadde i utgangspunktet ikke behov for å utvide kaifasilitetene i området øst for torget. Det var lite vedlikeholdsbehov på de eksisterende kaifrontene. Nye kaifronter lenger ute i havnebassenget er imidlertid en oppgradering, selv om det også vil føre til mer bølgeeksponering. Nye landstrøm- og vannanlegg er også oppgraderinger. Det er viktig å opprettholde dagens kaitilbud. Det er omforent med næringskaier i dette området. Det er foreløpig ikke inngått avtale mellom kommunen og havneselskapet om kaiene i Sjøfronten 2.
- **Vedlikeholdsmudring ved Storkaia.** Fra 2008/2009 er det foretatt flere runder med vedlikeholdsmudring ved Storkaia. Forflytning og utrasing av masser på grunn av propellvann og utvasking på grunn av bølger, er de mest sannsynlige årsakene til at sjødybden endrer seg. Etter forrige mudring var minste dybde – 9.0 meter i forhold til sjøkartnull (LAT). I forhold til de skipene som anløper Storkaia er dette en minimumsdybde som må opprettholdes. Ved siste måling/scanning av sjøbunnen ble det konstatert sjødybder på – 8.5 meter på enkelte områder, like utenfor kaifronten. Det må mudres til – 9.0 meter før cruisesesongen 2024. Det er i tillegg startet et forprosjekt for å vurdere muligheten for mudring til – 10.0 meter.



- **Vedlikeholdsmudring ved RoRo-kaia/Industrikaia på Moldegård.** Sjødybden ved kaien er ca. 5,3 meter under sjøkartnull/LAT. Dette er for liten dybde for mange av dagens skip. I henhold til festeavtale med Norcem skal det være 20 fot ved spring lavvann. Dette tilsvarer ca. 6,3 meter ved laveste lavvann. Det er gjort noen innledende undersøkelser og prosjektering for å øke sjødybden til 7,0 meter.
- **Nytt verksted, garasje, lager på Moldegård – Birger Hatlebakks veg 18.** Planen er å samle havnas verksteder og lager på ett sted, i tidsriktige lokaler. Disse funksjonene er nå fordelt på fire mindre bygninger og ett telt. Bygninger og telt er av eldre dato. Ved å samle havneselskapets drift i en bygning vil drift av verksted og lager bli effektivisert, og arbeidsforholdene blir tidsriktig.
- **Ombygging mm – Birger Hatlebakks veg 28 - Br. Dahl bygget – Moldegård.** Det er gjennomført ombygging og vedlikehold. Prosjektet er ferdig.
- **Nytt tak på havneterminalen på Moldegård.** Taket på terminalbygningen er fra byggeåret 1976 og må oppgraderes/fornyes. Oppgraderingsbehov, oppgraderingsmetode og kostnad kartlegges i eget forprosjekt.
- **Oppgradering av Schenker-terminalen i Birger Hatlebakks veg 26 – Moldegård.** I samarbeid med leietaker er samlet oppgraderingsbehov kartlagt.
- **Ombygging Hamnegata 12 – Molde.** Dette gjelder den delen av Hamnegata 12 hvor Narvesen kiosk var leietaker. Lokalet ombygges og tilpasses ny leietaker.
- **Reetablering av Norway-pullerten på Moldegård.** I forbindelse med at det ble bygget en 200 tonns pullert øst for containerområdet i 2019, ble pullerten som stod inne på containerområdet fjernet. Denne pullerten ble i sin tid bygget i forbindelse med at cruiseskipet Norway skulle anløpe Moldegård. Pullerten ble bygget sjønært, men som følge av utfylling og opparbeidelse av containerområdet ble pullerten stående langt inne på land. Den ble vurdert å være til hinder for trygg containerhåndtering og selve pullerten (den delen som var synlig over bakken) ble skjært av og fjernet. Betongfundamentet var fortsatt intakt, kun dekket med overflatemasse. De stadig større cruiseskipene som anløper Moldegård, stilte krav om at fortøyningsforholdene ved Terminalkaia ble utbedret. Mange av skipene har lengde over 300 meter og kaien er 120 meter. Det har forekommet at skip ikke ønsket å benytte Terminalkaia, på grunn av risikoen for å komme i bevegelse og få skader på skroget. Skipene etterspurte muligheten for å sette på land «brest» øst for kaien. Et brest er en trosse som står tilnærmet vinkelrett på skipet for å hindre sidebevegelse. Ved reetablering av Norway-pullerten ble det mulig med brestfortøyning. Det ble gravd ned til betongfundamentet og etablert en ny pullert i en kum under overflaten på containerområdet. Prosjektet er ferdig.
- **Utvidelse av containerområdet mot øst – Moldegård.** Ved å jevne ut steinmasser som var lagret øst for containerområdet på Moldegård, og legge på egnet overflatemasse, er et større område tilgjengelig for utleie. Prosjektet er ferdig.
- **Tredekke på eksisterende flytebrygger i Reknes Gjestehavn.** Flytebryggene som ligger nord i gjestehavnen, vest for fiskeripiren, er gamle betongbrygger med ujevne og slitte betongoverflater. For å forlenge bryggens levetid er det lagt et nytt tredekke oppå betongoverflatene. Prosjektet er ferdig.



- **Ny shovel hjullaster.** Hjullasteren er 1986 modell, og det er vanskelig å skaffe nye deler og holde den i drift. Hjullasteren benyttes til blant annet snømåking, sandstrøing, fortøyning, mv. Ny hjullaster er bestilt og ankommer våren 2024.
- **Ny motor og propellanlegg til fortøyningsbåten «Knøtten».** Motor og propellanlegg var av eldre årgang og er fornyet.
- **Landstrøm ved Harøysundet terminalen på Indre Harøya og Harøysund fiskerikai på Jensholmen.** Det pågår bygging av et stort landbasert oppdrettsanlegg mm på Indre Harøya. Arbeidet med å etablere ny strømforsyning til Indre Harøya er igangsatt. Det vil bli etablert en ny nettstasjon på fastlandet, ikke langt fra fiskerikaien på Jensholmen. Muligheten for å forsterke strømforsyningen til terminalkaien og fiskerikaien, samtidig med ny strømforsyning til oppdrettsanlegget vurderes.
- **Etablering av landstrømanlegg til cruise på Tindekaia.** Enova har gitt tilsagn om tilskudd fra Klima- og energifondet på 27% av godkjente prosjektkostnader, oppad begrenset til 13 500 000 kroner, til delvis finansiering av prosjektet. Tilskudd er gitt under støtteprogram Investeringsstøtte til infrastruktur for strøm for havneopphold og lading. Forberedende arbeid for utarbeidelse av grunnlag for prisforespørsel og anleggsbidragsavtale med det lokale nettselskapet er påbegynt. Kraftunderskuddet i området utfordrer prosjektet, sammen med potensialet for salg av strøm til skipene. Det arbeides med lønnsomhetsberegninger.
- **Etablering av landstrømanlegg til cruise på Storkaia.** Enova har gitt tilsagn om tilskudd fra Klima- og energifondet på 15% av godkjente prosjektkostnader, oppad begrenset til 9 736 800 kroner, til delvis finansiering av prosjektet. Tilskudd er gitt under støtteprogram Investeringsstøtte til infrastruktur for strøm for havneopphold og lading. Forberedende arbeid for utarbeidelse av grunnlag for prisforespørsel og anleggsbidragsavtale med det lokale nettselskapet er påbegynt. Det arbeides med lønnsomhetsberegninger.
- **Egenkapital i aksjeselskapet «Romsdal Landstrøm AS».** I flere havner hvor der er etablert, eller etableres, landstrømanlegg til cruiseskip og andre skip, er det opprettet aksjeselskaper for eierskap og drift av anleggene. Lokale kraftselskap og havn kan være aksjeeiere, men også andre naturlige aktører. I Romsdalsregionen er det planer om etablering av landstrøm på Storkaia i Molde, Tindekaia i Åndalsnes, fiskerikaia på Jensholmen i Harøysundet, Harøysundet Terminalen på Indre Harøy og ny tømmerkai på Øran på Åndalsnes. Det må skytes inn betydelig egenkapital i «Romsdal Landstrøm AS». Selskapet er etablert og det pågår samtaler med mulige medinvestorer.
- **Fremtidig fiskeri-/næringshavn sør for Kataholmen på Helland – Vestnes.** Vestnes kommune arbeider med å få etablert en fiskeri-/næringshavn sør for Kataholmen, i Hellandbukta. Det er tidligere foretatt grunnundersøkelser og marinarkeologisk befarings. Havneselskapet har skannet og målt sjødybden, og lagt ut en flytebrygge. Det må mudres for å gjøre havneforholdene tryggere, og det er behov for flytebrygge- og kaianlegg.
- **Ombygging av Helland kai – Vestnes.** Hurtigbåtanlegget som er bygget på sørøstsiden av selve kaipiren (betongkaien) er ikke lenger i bruk. Gangveien, eller tuben, i hurtigbåtanlegget er fjernet, og det kan bygges kaidekke i dette området, for eksempel et tredekke eller gitterrist. Hurtigbåtfendene kan beholdes. Sørøstsiden av kaipiren kan da benyttes som vanlig kai. Dette kan være et godt alternativ til å forlenge kaipiren, som har vært et planlagt prosjekt.



- **Kjøp av havnetilknyttet industrieiendommer i Vestnes.** I 2023 kjøpte Molde og Romsdal Havn IKS Skorgeneset 22 i Vestnes kommune. Eiendommen er på totalt 55 000 m² og ligger i et veletablert industriområde. Fra før disponerer havneselskapet to industrikaier i tilknytning til eiendommen, men har ikke hatt bakareal for lagring av gods i tilknytning til kaiene. Det er få sjønære eiendommer tilgjengelig med mulighet for utvikling av havnefasiliteter. Med denne investeringen vil kaiene og landarealet på Skorgeneset danne en havneterminal. Havneselskapet vil kunne tilby næringslivet i regionen å etablere seg i et stort sjønært industriområde med godskaier. Utvikling av eiendommen blir et viktig arbeid i 2024 og kommende år.
- **Fortøyningsbøye ved Tindekaia – Åndalsnes.** Tindekaia har en lengde på 227 meter. Tindekaia er en kaipir og innerst ved land er sjødybden mindre enn – 8.0 meter. Dette gjør at ca. 200 meter kai er tilgjengelig for skipene. De største skipene er ca. 330 meter, som innebærer et overheng på 130 meter. Skipenes frie ende fortøyes til duc d'alben og Jernbanekaia. Dette er ikke en god fortøyningsmetode. Ved enkelte vindretninger har skip kjørt thrustere for å holde skipet inn til kaien. Ved å legge ut en fortøyningsbøye nord for Stamnesodden vil fortøyningsforholdene bli forbedret.
- **Eksisterende kaianlegg og bygninger.** Vedlikeholdsavdelingen har hatt en betydelig egenproduksjon. Det er utført mye planlagt vedlikehold, og reparasjoner på eksisterende bygninger og kaianlegg.



NOTATER



KONTAKTINFORMASJON

Molde og Romsdal Havn IKS

Hamnegata 8 A

6413 MOLDE

Org nr.: 989 049 267

Telefon sentralbord: +47 71 19 16 20