



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger, 27. aug. 2024

### **INNKALLING TIL MØTE I STYRET 03.09.24**

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

**tirsdag 3. september 2024 kl. 08.00-11.00**

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom Majoren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene. Saker unntatt offentlighet vedlegges som egen fil.

Det vil bli servering i møtet.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

I etterkant av styremøte gjennomføres et styreseminar fra kl. 11-16 med omvisning av SRHs havneområder.

Eventuelle forfall bes meldt til Katrine H. Johannessen på [katrine@stavanger.havn.no](mailto:katrine@stavanger.havn.no) eller tlf. 928 06 296. Hilde Frøyland settes på kopi [hilde.froyland@stavanger.havn.no](mailto:hilde.froyland@stavanger.havn.no).

Med vennlig hilsen

Jarl Endre Egeland  
Styrets leder

Odd Bjørn Bekkeheien  
konstituert havnedirektør



# STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

## SAKSLISTE FOR MØTE 03.09.2024

<b>Offentlige saker:</b>	
<b>Sak nr.</b>	<b>Sakstittel</b>
28/24	Protokoll fra styremøte 17.06.24
29/24	Havnedirektørens orientering september 2024
30/24	Resultatrapport 1. halvår 2024 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
31/24	Rapportering Finansreglement 1. halvår 2024
32/24	Revidert Budsjett 2024 og økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
33/24	Strategiplan 2025-2028 med tilhørende delmål 2025 – foreløpig utkast
34/24	“Skogen” i Risavika – Rettighet eiendom
35/24	Eierstrategi Stavangerregionen Havn IKS - høringsuttalelse
36/24	Klimakontrakt – Mission Cities
37/24	Tall Ships Races 2026
38/24	Møteplan og årshjul 2024
41/24	Eventuelt
<b>Saker unntatt offentlighet:</b>	
<b>Sak nr.</b>	<b>Sakstittel</b>
28/24	Protokoll fra styremøte 17.06.24
32/24	Revidert Budsjett 2024 og økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper – detaljert investeringsbudsjett
39/24	Rekruttering
40/24	Landstrøm kai 01N og 02N i Mekjarvik



**Møtedato: 17.06.24**

**Møtenr.: 4**

**CLOSE  
TO** *people  
energy  
business  
nature*

**Styret  
for  
Stavangerregionen Havn IKS**

## **Protokoll**

Til stede: Jarl Endre Egeland  
Ingvill Hagesæter  
Robert Sæbø  
Ingvild Lundbakk Denut

Tor Bernhard Harestad  
Katrine Willumsen Wærness  
Bjørn Kahrs  
Jess Milter, Rep (nestleder), vara for J. Bø

Forfall: Jarle Bø

Fra administrasjonen møtte konstituert havnedirektør Odd Bjørn Bekkeheien, konsernkoordinator Katrine Johannessen, arealutvikler Hilde Frøyland, forretningsutvikler Eivind Hornnes og økonomisjef Anders Bruvik.

Styremøtet ble avholdt i Strandkaian 46. Møtet startet kl 08:00 og ble ledet av Jarl Endre Egeland.

Følgende saker ble behandlet:

**Sak 19/24      Protokoll fra styremøte 20.03.24 og 06.05.24**

Protokoller forhåndsgodkjent og signert.

**Sak 20/24      Havnedirektørens orientering juni 2024**

Havnedirektøren orienterte om eierskap- og forretningsmodeller med Lyse AS for landstrøm.

Vedtak: Saken tas til orientering.

**Sak 21/24      Resultatrapport Q1. 2024 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper**

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.





**Sak 22/24      Strategiplan 2025-2028 – metode og status i arbeidet**

Konsernkoordinator Katrine Johannessen presenterte saken.

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

**Sak 23/24      Åpenhetsloven – aktsomhetsvurdering 2024**

Vedtak: Styret godkjenner og signerer Bilag 1 Redegjørelse av aktsomhetsvurderingen 2024.

**Sak 24/24      Møteplan og årshjul 2024**

Vedtak: Styret vedtar at heldagsseminar og styremøte avholdes tirsdag 03. september kl. 08:00-16:00.

Styret ber administrasjonen jobbe frem forslag til alternative datoer for styreseminar planlagt i oktober/november. Det er ønskelig å få presentert to alternativ som inkluderer både destinasjon og programinnhold med overnatting, for å sikre et høykvalitets faglig arrangement, samtidig som effektiv reisetid sikrer maksimalt opphold på destinasjonen.

Administrasjonen bes også se på alternativ dato for styremøte i desember; fortrinnsvis tirsdags ettermiddag.

**Sak 25/24      Rekruttering. Unntatt offentlighet - § 23. Egen protokoll**

**Sak 26/24      Mekjarvik Sør – Havneutvikling. Unntatt offentlighet - § 23. Egen protokoll.**

**Sak 27/24      Eventuelt**

Ingen saker fremmet.

Møtet ble hevet kl 11:00

Jarl Endre Egeland

Ingvill Hagesæter

Robert Sæbø

Ingvild Lundbakk Denut

Tor Bernhard Harestad

Bjørn Kahrs

Katrine Willumsen Wærness





**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 29/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18  
Saksbeh.: OBB  
Innstill. dato: 27.08.2024

### Havnedirektørens orientering september 2024

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	29/24	03.09.2024	

Forslag til vedtak:

*Saken tas til orientering.*





## **ARENDALSUKA**

I likhet med foregående år, var SRH representert under Arendalsuka. Konstituert havnedirektør, forretningsutvikler og teknisk sjef deltok. Stavangerregionen, med Næringsforeningen i bresjen, stilte for tredje gang med "Rygerelektra" som var arena for mottakelser, debatter. Det var flere relevante tema som ble belyst i ulike innlegg og debatter som nye energibærere, elektrifisering, standardisering, NTP og havnens rolle, havvind, havbruk, cruise og verdiskaping og selvfølgelig politiske føringer.

Konstituert havnedirektør deltok på en maritim mottakelse ombord på Christian Radich, arrangert av ni maritime organisasjoner. Arrangementet inkluderte faglig påfyll og utdeling av prisen «Årets maritime kommune».

15.08 arrangerte SRH og samarbeidspartnere i Elnett 21 et møte om Norges bidrag til elektrisk transport. Teknisk sjef Åsta Vaaland Veen presenterte Elnett 21's bidrag, og en paneldebatt med representanter fra SINTEF og politiker Liv Kari Eskeland (H) avsluttet møtet.

Senere deltok teknisk sjef på et arrangement i Samferdselstellet om nullutslipp fra transport og infrastrukturbygging, hvor hun presenterte SRH's investeringer innen elektrifisering. En paneldebatt med SINTEF, Vireon, Avinor, Enova, og flere politikere fulgte.

Deltakelsen på Arendalsuka gav ny kunnskap om relevante tema, påfyll av ideer og ikke minst kontakt med relevante kunder, næringsaktører og andre samarbeidspartnere både eksternt og hos våre eierkommuner.

## **TRANSEUROPEISKE NETTVERK FOR TRANSPORT**

Europaparlamentet har ferdigbehandlet nye retningslinjer for EUs transeuropeiske nettverk for transport (TEN-T). TEN-T er et nettverk av viktige veier, jernbaner, flyplasser, vannveier og havner/maritim infrastruktur som ble etablert i 2013. Dagens norske TEN-T-havner sammen med SRH er Moss, Oslo, Tønsberg, Larvik, Grenland, Kristiansand, Karmsund, Bergen, Molde, Trondheim, Mo i Rana, Narvik, Hammerfest og Kirkenes.

Nærings- og fiskeridepartementet ba Kystverket om å foreta en vurdering av hvilke norske havner eller havneanlegg som kan utpekes som TEN-T-havner, og som det er hensiktsmessig at får TEN-T-status. Før høringsrunden hadde Kystverket foreløpig foreslått at kommunale havner i følgende kommuner skal inngå i TEN-T i fremtiden:

1. Oslo
2. Larvik
3. Kristiansand
4. Bergen
5. Narvik
6. Tromsø

SRH sendte medio juni et hørings svar til Kystverket hvor det ble understreket at SRH ønsker å være en aktiv del av det transeuropeiske nettverket for transport (TEN-T) og mener at SRH også i fremtiden bør være en av de utpekte havner.



SRH stilte spørsmål til statistikken som er lagt til grunn i kartleggingen av norske havner som har mer gods- og/eller passasjertransport enn 0,1% prosent av gjennomsnittlig totaltransport i EU, og finner denne mangelfull.

SRH belyste viktigheten av TEN-T for havners rolle i energiomstillingen, militær mobilitet, forsyningssikkerhet og beredskap, samt konkurranseevne og samarbeid med europeiske partnere.

SRH påpekte at det er viktig å ha tilgang til de samme virkemidlene som andre europeiske havner, som Connecting Europe Facility (CEF) Transport, for å kunne utvikle fysisk infrastruktur i havn som er tilpasset fremtidens behov.

SRH ble i samtaler med Kystverket under Arendalsuka gjort kjent med at Kystverket etter å ha mottatt flere høringssvar har behandlet saken på ny. Kystverket har i en anbefaling sendt departementet nå nylig foreslått at flere enn de kommunale havnene nevnt ovenfor blir tatt inn som anbefalt TEN-T havn, dette gjelder blant annet SRH.

## **HAVNEKONFERANSEN**

Hvert år arrangerer Kristiansand Havn Havnekonferansen i samarbeid med Agder fylkeskommune, Business Region Kristiansand, Shortsea Promotion Center, Havnemagasinet og Norske havner. Konferansen har utviklet seg til å bli en av landets viktigste møteplasser for alle som driver innenfor transport, shipping, og politikk. SRH var representert med økonomisjef, konsernkoordinator og forretningsutvikler. Dagen før selve havnekonferansen ble det avholdt en samling i regi av PwC og Kristiansand Havn med hvor eierkontroll, utbytte og organisering stod på agendaen. Innledningsvis ble det gitt et foredrag om Digitalisering av kritisk nasjonal infrastruktur og Hydrogen-knutepunkt Agder. Deltakere som gav innsikt og bidrog med erfaringsutveksling knyttet til endring av organisasjonsform, havnekapital og utbytte, byutvikling/flytting var Oslo Havn, Bergen Havn, Drammen Havn, Tromsø Havn og Kystverket.

Selve havnekonferansen var delt inn i fire deler; «Havneutvikling og rammebetingelser», «Mitt skip er lastet med» der vareeiere er i fokus, «Rederienes krav» og «Global Outlook». I likhet med foregående år var det relevante og kunnskapsrike foredragsholdere som i all hovedsak hadde ulike foredrag med fokus på miljø, bærekraft og teknologi.

## **REDAKSJONELL SERIE OM OG RUNDT HAVNEN**

TV Vest har produsert en serie på fire episoder for å vise fram mangfoldet og betydningen av havnen i regionen. Serien er et resultat av et idémøte mellom TV Vest og SRH som ønsket å vekke interesse for temaet. Serien har premiere tirsdag 27. august og vil være tilgjengelig også for ikke-abonnenter. Serien vil på en fin måte vise fram noen av aktørene på havneområdene, betydningen av sjøfrakt og ikke minst havnens rolle som «energihub» og omstillingsarena.

Det er en redaksjonell serie der TV Vest står for alt innholdet på lik linje som en journalist. SRH har gitt innspill på temaer og bidratt til å finne intervjuobjekter, og har fått rettigheter til å bruke materialet i etterkant for lengre varighet.

Dette er en god formidlingsmåte for å fortelle om havnens virke og vise betydningen av det å være tilknyttet havet som en næringskilde. Seerne vil forhåpentligvis få en forståelse for hvordan næringen er bygget opp historisk, og se viktigheten av dagens og morgendagens havner. TV Vest sier selv at det er så mye materiale å ta tak i, at det ikke er utenkelig med flere episoder i fremtiden.



## **PARTNERAVTALE FOR GRØNN AMMONIAKK**

Under Arendalsuka i august 2024 ble det signert en partnerskapsavtale mellom SRH, ASCO, St1 og Iverson eFuels for å gjøre grønn ammoniakk tilgjengelig i Stavangerregionen. Grønn ammoniakk er et utslippsfritt drivstoff som kan erstatte fossile drivstoff i skipsfarten.

Partnerskapet har som mål å etablere en bunkringshavn for lokalprodusert grønn ammoniakk i Risavika. Iverson eFuels skal produsere 200.000 tonn grønn ammoniakk i Sauda, noe som tilsvarer mer enn 102 millioner liter diesel og kan dermed erstatte en betydelig andel av det fossile drivstoffet som i dag selges i regionen. ASCO skal bygge infrastruktur for lagring og bunkring av ammoniakk i havnen, i henhold til nasjonale sikkerhetskrav og forskrifter.

St1 skal være i dialog med operatører og slutt kunder, og bidra til å fremme kunnskap om ammoniakk som drivstoff. SRH skal legge til rette for at ammoniakk blir like tilgjengelig som fossile drivstoff i dag. Partnerskapet mener samarbeid er nødvendig for å lykkes i den maritime energiomstillingen.

Pressemelding er sendt ut og kan leses [her](#).

### **DEN DAGLIGE DRIFT**

Organisasjonen har nå lagt bak seg en sommer hvor ansatte har fått seg en velfortjent ferie på tross av at det gjennom hele sommeren har vært stor aktivitet og da spesielt i forhold til cruisetrafikken. Ledelsen ønsker å berømme de som er på jobb når mange andre er på ferie; de ansatte drifter havnen og yter god service til havnens kunder på en eksemplarisk måte.

### **HMS**

SRH har hatt som praksis at medarbeiderundersøkelse gjennomføres hvert andre år. Sist medarbeiderundersøkelse ble gjennomført i 2022 og det betyr at det i år er tid for gjennomføring av en ny undersøkelse.

SRH vil gjennomføre Medarbeiderundersøkelse 2024 i løpet av september hvor målet er å få sendt ut undersøkelsen mandag 9. september med svarfrist 23. september. Spørsmål og metode er den samme som er brukt helt tilbake til undersøkelsen i 2017.

Formålet med medarbeiderundersøkelsen er å gi selskapet konkrete innspill for kontinuerlig jobbing med arbeidsmiljø. Det er Compendia v/ Mette Reiten som har ansvar for gjennomføringen, og det er bare hun som har tilgang til data i undersøkelsen. Hvert svar er viktig, og vi både håper og forventer at alle ansatte svarer på undersøkelsen.

### **NASJONAL SIKRINGSKONTRAKT**

I omtrent 20 år har ulike sikringsavtaler vært brukt av havner i Norge. Kvaliteten og innholdet i disse kontraktene har variert. Det har vært et krav at virksomheter må inngå individuelle sikringskontrakter med hver havn de har aktivitet med, noe som har skapt stor frustrasjon i bransjen på grunn av de ressurskrevende årlige oppfølgingsprosessene.

I 2022 tok SRH initiativ til å løfte frem temaet i Fagnettverket for infrastruktur og sikkerhet, og foreslo å etablere en standard sikringskontrakt som eies og vedlikeholdes av Norske Havner (NH). Fagnettverkets representanter støttet forslaget, og NHs styrevedtak fastslo at eierskapet til sikringskontrakten skulle ligge hos NH.



Kystverket (KV) har lenge vært usikre på sikringseffekten av de eksisterende kontraktene og har ønsket det nasjonale initiativet velkommen. Prosjektet, sammen med Oslo Havn, søkte midler til "Digital havn – arbeidspakke 2.2," med deltakelse fra totalt 20 havneselskaper. KV tildelte prosjektet 8 millioner kroner, minus 20 % egenandel, noe som tilsvarer 6,4 millioner kroner.

Prosjektets mål er å forbedre sikringen av havneanlegg og effektivisere logistikken mellom virksomheter og havner. I et møte med KV den 19. august ble det uttrykt positivitet til samarbeid med driftsorganisasjonen gjennom periodiske møter på overordnet nivå. Diskusjonstemaene omfatter trender, regelverksendringer og utviklingen av trusselbildet.

KV ser forbedringer i sikringseffekter med en nasjonal sikringskontrakt sammenlignet med de etablerte løsningene, og er tydelig positive til at NH har tatt eierskap til sikringstemaet i norske havner.

Prosjektet nådde i uke 34 en ny milepæl da styret i NH i sitt møte 21. august besluttet å opprette en selvstendig enhet underlagt Samfunnsbedriftene, for administrasjon og oppfølging av bransjestandard for nasjonal sikringskontrakt i havneanlegg. Selvstendig enhet skal styres av NH, ha medlemmer i styret fra deltakende havneselskap og vedtekter skal etableres.

Selvstendig enhet skal ha egen økonomi, transparent budsjett og regnskap etter selvkostprinsippet. Økonomien baseres på inntekter fra virksomheter som inngår nasjonal sikringskontrakt.

Oppstart av arbeidspakke 2.2 var 3. november 2023. Prosjektet er delt i fem faser, hvor prosjektet nå er i tredje fase med konfigurering og utvikling, og skal være ferdigstilt innen utgangen av november 2024.

Etter at prosjektet er ferdigstilt går man over i en driftsfase hvor flere oppgaver må løses i fellesskap. Selvstendig enhet skal blant annet ha følgende oppgaver:

- Godkjenning av ISPS kurs
- Utvikling av ISPS kurs
- Planlegging av tilsyn av virksomheter med sikringskontrakt
- Utvikling av skjematikk for gjennomføring av tilsyn
- Årlig vedlikehold av bransjestandarden (grunnlag for sikringskontrakt)
- Vurdere og beslutte videreutvikling av system
- Budsjett og økonomistyring etter selvkost prinsipp
- Driftsmøter
- Gjennomføring av årsmøter

## **PERSONAL**

På grunn av et stort antall pågående og planlagte prosjekter av ulik størrelse er det behov for å styrke bemanningen med en prosjektleder.

SRH er i den anledning ute med en stillingsutlysning hvor det søkes etter en allsidig prosjektleder for å styrke SRH sin posisjon som et av Norges ledende logistikk knutepunkt. Prosjektleder vil få en unik mulighet til å være med å utvikle SRH sine eiendommer sammen med kollegaer, som innehar bred og solid kompetanse på tvers av ulike fagområder.

Søknadsfristen er satt til 30. august.



## **RAMMEAVTALER**

Tilbake i 2019 / 2020 ble det gjort en omfattende jobb med gjennomføring av anbudskonkurranser med påfølgende rammeavtaler inne flere fag, som f.eks. tømmer, rørlegger/VVS, elektro, gravearbeider, arkitekt, juridiske tjenester, anskaffelsesbistand mv.

De aller fleste av disse rammeavtalene hadde en varighet på 4 år. Det betyr at rammeavtalene nå må fornyes og nye anbudskonkurranser gjennomføres. Siste halvår 2023 og videre i 2024 har vi gjennomført mange anbudskonkurranser og fått på plass mange nye rammeavtaler. Det å ha etablert rammeavtaler for de mest relevante fag / tjenester sparer organisasjonen for mye tid da man kan gjøre avrop på rammeavtale når behov oppstår.

For første gang har SRH inngått parallelle rammeavtaler; dvs. rammeavtaler med flere leverandører innen samme tjeneste som i første tilfelle gjelder prosjektadministrasjon. SRH har inngått parallelle rammeavtaler med tre forskjellige firma som kan levere prosjekteringsleder, prosjektleder, prosjektassistent, byggeleder, byggherreombud og SHA koordinator for prosjekteringsfasen (KP) og utførelsesfasen (KU).

## **ONS+ (FESTIVALEN)**

I skrivende stund er ONS og festivalen ONS+ pågående og samtidig med cruiseanløpene medfører det et yrende folkeliv i Vågen både på dagtid og kveldstid. Festivalen ONS+ er, som kjent, et samarbeid mellom ONS og SRH. Avtalen som er inngått mellom ONS og SRH regulerer samarbeidet rundt organiseringen av båter som kommer til Stavanger havn (Vågen) i forbindelse med ONS.

Planleggingen av ONS+ 2024 startet allerede høsten 2023 og invitasjoner ble sendt ut oktober /november 2023. I år har det vært stor pågang fra båter som vil delta og til slutt endte det opp med 41 båter, store og små som deltar på årets ONS festival. Ombord på noen av båtene vil det være debatter i regi av ONS, mens de fleste båtene er leid ut til firma som vil ha sine kundearrangementer om bord.

Tirsdag 27. august har SRH et eget arrangement og inviterer til en «Pit stop» for kunder og samarbeidspartnere inklusive medlemmer i styret og representantskap.

Arrangement avholdes i og utenfor møterommet Majoren (kjelleren) i Strandkaien 46. Dørene åpner kl.14.00 og det er åpent frem til ca. kl.18.00.

## **THE TALL SHIPS RACES 2026 - TURKU**

The Tall Ships Races 2026 Stavanger var representert under Sail Training Internationals (STIs) årlige Host Port Seminar (vertshavnseminar) som ble arrangert i finske Åbo (Turku) under Tall Ships-arrangementet 18. - 21. juli 2024.

Deltakere fra The Tall Ships Races 2026 Stavanger Dag Matre, maritim sjef SRH og Knud Helge Robberstad, prosjektleder, The Tall Ships Races 2026 Stavanger

### Hensikten med besøket:

- Delta på STIs Host Port Seminar 20. juli
- Promotere 2026-arrangementet mot aktuelle skuter på vegne av de fem 2026-havnene
- Møte andre vertshavner for idé- og erfaringsutveksling
- Erfaringsoverføring fra organisasjonen bak The Tall Ships Races 2024 Turku
- Opplegg og gjennomføring av utseilingen Sail Parade 21. juli



Et vertshavnseminar med et utvidet havnebesøk er en fin anledning til å lære fra andre vertshavner, se et annet vertshavnarrangement på nært hold – både havne- og festivalområdet – i planleggingen av Stavangers eget arrangement. Møter med skutenes kapteiner for å promotere deltakelse i regattaene det året Stavanger selv er vertshavn er en nyttig øvelse for å utvide kontakter og få en forståelse av skutenes planer og ønsker. Skutene setter pris på denne type direkte kontakt. Åbo-besøket bød på fire intense, interessante og lærerike dager.

## **CRUISE**

Så langt er det gjennomført 178 cruiseanløp; 167 anløp i Stavanger, to i Mekjarvik og ni i Sandnes. Disse anløpene har hatt med seg ca. 480 000 passasjerer til Stavangerregionen.

Cruiselisten for 2024 viser pr. i dag 242 anløp med en passasjerkapasitet på ca. 671 000 pax.

Cruise sesongen har så lang forløpt veldig bra uten noen alvorlige hendelser.

## **MARKEDSUTVIKLING**

### **Mekjarvik**

Etablerte aktører ser behovet for utvidelse i samarbeid med SRH, og langsiktig markedsarbeid fører til relevant kunder som ønsker etablering. Det er noe vanskelig å planlegge ut ifra en del usikkerhet rundt når potensielt nye areal er tilgjengelig.

### **Risavika**

Området øker på leie på areal og lagerhaller, da det nylig ble ferdigstilt to plathaller øst på Snøde området. Ytterligere to kortsiktige leieforhold er etablert på gruset området ved Westport, for gods som skal skipes ut igjennom terminalen.

Til høsten vil deler av havneområdet få en opprydding og forgrønning som en del av en større plan om å gjøre Risavika mer attraktivt visuelt og som arbeidsplass. Dette er i tillegg i tråd med reguleringsplanen, og vil sette Risavika på kartet som nytenkende i havnesammenheng. For å tiltrekke ny arbeidskraft er det viktig å trekke positive elementer fra mer tradisjonelle næringsparker og bysentrum.

De to første nærliggende prosjekt vil være et tilbygg på eksisterende bygg, og behov for mer permanent bygningsmasse en dagens plathaller, dette vil utløse planlegging av et kombinasjonsbygg på rundt 3 400 kvm.

Førstnevnte tilbygg vil være for kunde som har ambisjoner om å øke volumer av konvensjonelt gods på sjø. De flytter ut hele virksomheten til Risavika med kontorplasser i tillegg til ønske om dobling av innelagring.

En eksisterende terminaloperatør har i samarbeid med SRH signalisert at de ønsker å forlenge og utvidet leieforholdet sitt med ytterligere innelagring. SRH ser på løsninger sammen med kunden for nytt bygg og optimalisering av uteområdet.



## **NY KAI 25 I RISAVIKA**

En milepæl for ny kai 25 i Risavika er nådd med mottatt byggetillatelse fra Sola kommune, etter dispensasjon fra reguleringsplanen. Repstad Anlegg planlegger byggestart 13. september 2024 og ferdigstilling medio juni 2025. SRH har engasjert Procon til uavhengig kontroll av deres prosjektering, og Novaform har oppdragene som byggherreombud og SHA-koordinator.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien

Konstituert havnedirektør





**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 30/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: AB  
Innstill. dato: 22.08.2023

### Resultatrapport 1. halvår 2024 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	30/24	03.09.2024	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Alle tall er oppgitt i hele tusen kroner.

## Stavangerregionen Havn konsern

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

	1. halvår 2024	Budsjett pr 1. halvår 2024	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Driftsinntekter</b>	146 170	143 449	2 721	296 121	121 873	24 298
<b>Sum driftskostnader</b>	74 007	73 847	160	147 791	68 507	5 501
<b>Driftsresultat</b>	<b>72 163</b>	<b>69 602</b>	<b>2 561</b>	<b>148 329</b>	<b>53 366</b>	<b>18 797</b>
<b>Netto finans</b>	-23 868	-28 089	4 221	-56 178	-9 284	-14 584
<b>Resultat før skatt</b>	<b>48 295</b>	<b>41 513</b>	<b>6 782</b>	<b>92 151</b>	<b>44 082</b>	<b>4 213</b>

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er 48 295.

Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 4 213.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 6 782.

Driftsresultatet er på 72 163.

Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning 18 797.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 2 561.

Driftsinntekter inneholder estimert farvannsavgift på 1 150 pr 1. halvår 2024, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Det har vært en god aktivitet pr 1. halvår 2024. Sett mot fjoråret er det en økning i inntekter på 24 298. Varevederlag knyttes til last fra utenrikstrafikk og offshoretrafikk over kai som har vært betydelig mer enn budsjettet og sett mot fjoråret. Fjordline var ute av rute grunnet verkstedsopphold i 2023. Utleie eiendom har en god økning i forhold til fjoråret, som henger sammen med ferdigstilling av bygg.

Det er brukt mer konsulenttenester enn budsjettet og dette skyldes hovedsakelig tilstandskartlegging av kaier, blant annet i forbindelse med uttak av Østre havn, energikartlegging av bygg, ekstra bistand i økonomiavdelingen grunnet permisjon og fokus på digitalisering.

Totale driftskostnader treffer budsjett, men viser en økning i forhold til 2023. Økningen skyldes hovedsakelig høyere aktivitet og mer vedlikehold.

Renteinntekter viser en positiv differanse mot budsjett, dette skyldes mer rentebærende innskudd i bank, renteinntekter fra kunder samt utbytte fra Westport AS. Konsernet har rentesikring på 700 000 av gjelden, mens resten følger markedet. Mer informasjon knyttet til finans se finansrapportering sak 31 i styremøte 3. september 2024.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 1](#).



### **Stavangerregionen Havn IKS**

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er 18 603.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 11 792.  
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 10 453.

Driftsresultatet er på 24 537.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 16 796.  
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 7 751.

Regnskapsoppstillingen viser farvannsavgift på 1 150 pr 1. halvår 2024. Se kommentar under konsern. Utleie eiendom er utleie til eksterne, mens andre driftsinntekter er interne inntekter fra SRHD.

Driftskostnader pr 1. halvår 2024 er 20 693, de konserninterne driftskostnadene utgjør 3 003, driftskostnader eksklusiv internfakturering utgjør dermed 17 690. Sammenlignet med 1. halvår 2023 har de eksterne driftskostnadene hatt en nedgang på 2 813.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 2](#).

### **Stavangerregionen Havnedrift AS**

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er 5 486.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 2 580.  
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 466.

Driftsresultatet er på 3 329.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 1 388.  
Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 699.

Driftsinntekter pr 1. halvår 2024 er 112 677. Eksterne inntekter pr 1. halvår er 108 834 og konsernintern inntekt er 3 843. Sammenlignet med 1. halvår 2023 har de eksterne inntektene økt med 22 484.

Driftskostnader pr 1. halvår 2024 er 109 348. Av dette utgjør 65 849 konserninterne driftskostnader. Eksterne driftskostnader utgjør dermed 43 499. Sammenlignet med 1. halvår 2023 er de eksterne driftskostnadene økt med 9 061.

Årsaken til at resultatutviklingen ikke er like bra som konsernet skyldes høy aktivitet knyttet til vedlikehold. Høyere inntekter knyttet til utleie fører til høyere leie til selskaper i konsern. Det er utført mer inspeksjoner og vedlikehold enn budsjettet. Ses sammen med informasjon under konsern.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 3](#).

### **SRH Eiendom Holding AS**

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er -4 624.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 967.

Driftsresultatet er på -139.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 14.



For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som [bilag 4](#).

### **Stavangerregionen Havn Eiendom AS**

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er 24 919.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en nedgang på 126.  
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 1 562.

Driftsresultatet er på 39 882.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 314.  
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 1 894.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som [bilag 5](#).

### **Ekofiskvegen AS**

Resultat før skatt pr 1. halvår 2024 er på 3 843.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 140.  
Mot budsjett utgjør det en negativ differanse på 153.

Driftsresultatet er på 4 485, som budsjettert.  
Mot 1. halvår 2023 utgjør det en økning på 216.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som [bilag 6](#).

### **Oppsummering**

Havnedirektøren anbefaler styret om å ta resultatrapporten til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
*Saksbehandler*

### Vedlegg

- Bilag 1: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 Stavangerregionen Havn konsern
- Bilag 2: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 3: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 4: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 5: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 6: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2024 Ekofiskvegen AS

# Vedlegg sak 30 - Bilag 1

## Stavangerregionen Havn Konsern

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett pr 1. halvår 2024	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Driftsinntekter</b>									
Farvannsavgift	575	575	1 150	1 136	14	2 272	51 %	964	186
Kaivederlag	7 017	7 385	14 402	13 795	607	29 314	49 %	11 887	2 515
Kaivederlag cruise	1 830	13 782	15 611	15 870	-258	35 393	44 %	11 194	4 417
Varevederlag	3 199	3 740	6 939	5 173	1 766	10 932	63 %	4 696	2 243
Tjenesteleveranse	6 321	5 669	11 990	12 529	-539	25 575	47 %	10 613	1 377
ISPS-vederlag	4 158	8 673	12 832	12 115	717	25 876	50 %	10 172	2 660
Utleie eiendom	40 799	42 321	83 120	82 619	501	166 335	50 %	71 955	11 165
Andre driftsinntekter	371	-245	127	212	-85	424	30 %	391	-264
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>64 270</b>	<b>81 900</b>	<b>146 170</b>	<b>143 449</b>	<b>2 721</b>	<b>296 121</b>	<b>49 %</b>	<b>121 873</b>	<b>24 298</b>
<b>Driftskostnader</b>									
Varekost	4 215	3 032	7 247	9 509	-2 262	19 369	37 %	7 693	-446
Leiekostnader	310	171	481	483	-2	966	50 %	361	120
Lønnskostnader	8 333	8 227	16 559	17 599	-1 040	35 947	46 %	20 515	-3 956
Avskrivning	11 404	12 494	23 897	23 073	824	45 135	53 %	23 418	479
Konsulenttjenester	3 516	3 758	7 274	4 262	3 012	8 524	85 %	3 212	4 062
Reparasjon og vedlikehold	3 819	4 299	8 118	6 471	1 646	12 943	63 %	4 600	3 518
Reise, opphold mv	33	163	196	315	-119	630	31 %	168	28
Salg, markedsføring, repr.	213	428	641	1 325	-684	2 650	24 %	1 093	-452
Andre driftskostnader	4 160	5 434	9 594	10 809	-1 215	21 628	44 %	7 446	2 148
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>36 002</b>	<b>38 005</b>	<b>74 007</b>	<b>73 847</b>	<b>160</b>	<b>147 791</b>	<b>50 %</b>	<b>68 507</b>	<b>5 501</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>28 268</b>	<b>43 895</b>	<b>72 163</b>	<b>69 602</b>	<b>2 561</b>	<b>148 329</b>	<b>49 %</b>	<b>53 366</b>	<b>18 797</b>
<b>Finans</b>									
Finansinntekter	607	2 286	2 894	125	2 769	250	1157 %	4 120	-1 227
Finanskostnader	14 350	12 411	26 762	28 214	-1 452	56 428	47 %	13 404	13 358
<b>Sum finans</b>	<b>-13 743</b>	<b>-10 125</b>	<b>-23 868</b>	<b>-28 089</b>	<b>4 221</b>	<b>-56 178</b>	<b>42 %</b>	<b>-9 284</b>	<b>-14 584</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>14 526</b>	<b>33 770</b>	<b>48 295</b>	<b>41 513</b>	<b>6 782</b>	<b>92 151</b>	<b>52 %</b>	<b>44 082</b>	<b>4 213</b>

### Note 1 Farvannsavgift

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på 1 150 pr 1. halvår 2024, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

### Note 2 Driftsinntekter

Det har vært en god aktivitet pr 1. halvår, over budsjett. Varevederlag knyttet til last fra utenrikstrafikk og offshoretrafikk over kai som har vært betydelig mer enn budsjettet og sett mot fjoråret.

### Note 3 Driftskostnader

Driftskostnader totalt for 1. halvår er som budsjettet, men viser svingninger på enkeltposter. Varekostnadene er lavere enn budsjettet grunnet forventninger om høyere strømpris. Energikartlegging på bygg, fokus på digitalisering, ekstra bistand i økonomiavdelingen grunnet permisjon og kainspeksjoner gjør at konsulentkostnadene over budsjett. Det er utført mer vedlikehold sammenlignet mot budsjett og 2023.

### Note 4 Finans

Renteinntekter viser en positiv differanse mot budsjett, dette skyldes mer rentebærende innskudd i bank, renteinntekter fra kunder og utbytte fra Westport AS på 1 033. Konsernet har rentesikring på 700 000 av gjelden, mens resten følger markedet. Mer informasjon knyttet til finans se finansrapportering sak 31 i styremøte 3. september 2024.

Vedlegg sak 30 - Bilag 2

**Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS**

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

	Note	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett 1 halvår 2024	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Driftsinntekter</b>										
Farvannsavgift		575	575	1 150	1 136	14	2 272	51 %	964	186
Utleie eiendom		188	188	375	0	375			391	-16
Andre driftsinntekter		18 179	25 526	43 705	35 781	7 923	71 562	61 %	29 761	13 944
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>1</b>	<b>18 941</b>	<b>26 288</b>	<b>45 230</b>	<b>36 917</b>	<b>8 312</b>	<b>73 834</b>	<b>61 %</b>	<b>31 116</b>	<b>14 114</b>
<b>Driftskostnader</b>										
Leiekostnader		205	67	272	275	-3	550	50 %	260	12
Lønnskostnader		902	1 219	2 121	2 182	-60	4 363	49 %	7 049	-4 928
Avskrivning		4 456	5 655	10 112	9 376	735	18 753	54 %	8 988	1 124
Konsulenttjenester		1 003	1 011	2 015	1 998	16	3 996	50 %	1 429	586
Reparasjon og vedlikehold		123	91	214	200	14	400	53 %	122	92
Reise, opphold mv		8	3	11	100	-89	200	6 %	54	-43
Salg, markedsføring repr.		155	409	564	1 125	-561	2 250	25 %	1 015	-451
Andre driftskostnader		2 450	2 934	5 384	4 875	509	9 750	55 %	4 459	925
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>2</b>	<b>9 302</b>	<b>11 391</b>	<b>20 693</b>	<b>20 131</b>	<b>562</b>	<b>40 262</b>	<b>51 %</b>	<b>23 376</b>	<b>-2 682</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>9 639</b>	<b>14 897</b>	<b>24 537</b>	<b>16 786</b>	<b>7 751</b>	<b>33 572</b>	<b>73 %</b>	<b>7 740</b>	<b>16 796</b>
<b>Finans</b>										
Finansinntekter		366	1 569	1 936	550	1 386	1 100	176 %	5 143	-3 207
Finanskostnader		3 792	4 078	7 870	9 187	-1 317	18 373	43 %	6 073	1 797
<b>Sum finans</b>	<b>3</b>	<b>-3 426</b>	<b>-2 508</b>	<b>-5 934</b>	<b>-8 637</b>	<b>2 702</b>	<b>-17 273</b>	<b>34 %</b>	<b>-930</b>	<b>-5 004</b>
<b>Resultat før skatt</b>		<b>6 214</b>	<b>12 389</b>	<b>18 603</b>	<b>8 150</b>	<b>10 453</b>	<b>16 299</b>	<b>114 %</b>	<b>6 810</b>	<b>11 792</b>

## Balanse Stavangerregionen Havn IKS

(alle tall i 1000 kr)

<b>Eiendeler</b>	<b>31.03.2024</b>	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Varige driftsmidler	703 167	708 774	700 063
Finansielle anleggsmidler	495 329	495 397	495 329
Kundefordringer	39 817	34 213	15 662
Andre fordringer	4	12 476	6 208
Bankinnskudd	4	22 049	52 802
<b>Eiendeler</b>	<b>1 272 838</b>	<b>1 297 394</b>	<b>1 267 436</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
Innskutt egenkapital	491 364	491 364	491 364
Opptjent egenkapital	477 457	477 100	477 457
Resultat før skatt	6 214	18 603	
<b>Egenkapital</b>	<b>975 035</b>	<b>987 066</b>	<b>968 821</b>
Andre avsetning for forpliktels	1	7 902	3 497
			8 476
Langsiktig gjeld	278 965	269 968	282 311
Leverandørgjeld	6 020	17 490	2 097
Annen kortsiktig gjeld	4	4 917	19 373
<b>Gjeld</b>	<b>297 803</b>	<b>310 328</b>	<b>298 615</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>1 272 838</b>	<b>1 297 394</b>	<b>1 267 436</b>

### Note 1 Driftsinntekter

*Farvannsavgiften:* er på 1 150 pr 1. halvår 2024, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

*Andre driftsinntekter* består av utleie av driftsmidler, hovedsakelig til SRHD.

### Note 2 Driftskostnader

Totalt sett er kostnadene litt lavere sammenlignet med 2023. Reduksjonen skyldes hovedsakelig sluttvederlag og færre ansatte.

### Note 3 Finans

Renten følger markedet, og sammenlignet mot 2023 er markedsrenten høyere. Finansinntekter viser et avvik mot budsjett som kommer av utbytte fra Westport AS på 1 033. Se finansrapportering sak 31 på styremøte 03. september 2024 for mer informasjon om finans.

### Note 4 Andre fordringer og Bank

Midlene som står på bankinnskudd er et mindre beløp på skattetrekskonto og midler plassert i KLP. SRH ser behov for å bruke midlene i KLP til å dekke fremtidig investeringer. Midler som inngår i konsernkontoordning ligger under kortsiktig gjeld.

## Vedlegg sak 30 - Bilag 3

### Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

	Note	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett 1. halvår 2024	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Driftsinntekter</b>										
Kaivederlag (u/cruise)		7 017	7 385	14 402	13 795	607	29 314	49 %	11 887	2 515
Cruise (kaivederlag)		1 830	13 782	15 611	15 870	-258	35 393	44 %	11 194	4 417
Varevederlag		3 199	3 740	6 939	5 173	1 766	10 932	63 %	4 696	2 243
Tjenesteleveranser		6 321	5 577	11 898	12 529	-631	25 575	47 %	10 613	1 285
ISPS-vederlag		4 145	8 660	12 805	12 115	690	25 876	49 %	10 172	2 633
Utleie eiendom		22 767	24 289	47 056	47 418	-362	95 932	49 %	37 657	9 399
Andre driftsinntekter		2 289	1 677	3 966	4 026	-60	8 052	49 %	3 807	159
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>1</b>	<b>47 568</b>	<b>65 109</b>	<b>112 677</b>	<b>110 926</b>	<b>1 751</b>	<b>231 074</b>	<b>49 %</b>	<b>90 027</b>	<b>22 652</b>
<b>Driftskostnader</b>										
Varekost		4 215	3 032	7 247	9 509	-2 262	19 369	22 %	7 693	-446
Leiekostnader		29 256	36 593	65 849	64 117	1 732	128 234	23 %	53 646	12 203
Lønnskostnader		7 472	6 982	14 454	15 478	-1 024	31 558	24 %	13 440	1 014
Avskrivning		753	748	1 500	1 287	213	2 574	29 %	1 511	-11
Konsulenttjenester		2 435	2 736	5 170	2 153	3 018	4 305	57 %	1 626	3 544
Reparasjon og vedlikehold		3 468	4 350	7 818	6 046	1 772	12 093	29 %	4 435	3 383
Reise, opphold mv		25	160	185	215	-30	430	6 %	114	71
Salg, markedsføring repr.		58	14	72	200	-128	400	14 %	78	-6
Andre driftskostnader		3 139	3 915	7 053	7 893	-839	15 786	20 %	5 541	1 512
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>2</b>	<b>50 821</b>	<b>58 527</b>	<b>109 348</b>	<b>106 898</b>	<b>2 450</b>	<b>214 749</b>	<b>51 %</b>	<b>88 084</b>	<b>21 264</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-3 253</b>	<b>6 582</b>	<b>3 329</b>	<b>4 028</b>	<b>-699</b>	<b>16 325</b>	<b>20 %</b>	<b>1 943</b>	<b>1 388</b>
<b>Finans</b>										
Finansinntekter		729	1 440	2 169	1 000	1 169	2 000	108 %	974	1 195
Finanskostnader		5	7	12	8	4	15	78 %	9	3
<b>Sum finans</b>		<b>724</b>	<b>1 433</b>	<b>2 157</b>	<b>993</b>	<b>1 165</b>	<b>1 985</b>	<b>109 %</b>	<b>965</b>	<b>1 192</b>
<b>Resultat før skatt</b>		<b>-2 529</b>	<b>8 015</b>	<b>5 486</b>	<b>5 020</b>	<b>466</b>	<b>18 310</b>	<b>30 %</b>	<b>2 908</b>	<b>2 580</b>



## Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2024	30.06.2024	31.12.2023
Varige driftsmidler	46 876	46 482	44 482
Finansielle anleggsmidler	1 478	1 547	1 478
Kundefordringer	43 727	53 680	40 574
Andre fordringer	3 68 209	68 828	46 560
Bankinnskudd	843	1 025	1 172
<b>Eiendeler</b>	<b>161 133</b>	<b>171 562</b>	<b>134 266</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
Innskutt egenkapital	2 726	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	60 190	60 190	60 190
Resultat før skatt	-2 529	5 486	
<b>Egenkapital</b>	<b>60 387</b>	<b>68 402</b>	<b>62 916</b>
Andre avsetninger for forpliktelser	3 999	3 999	3 999
Utsatt skatt	208	208	208
Leverandørgjeld	47 544	70 967	11 156
Annen kortsiktig gjeld	48 995	27 986	55 987
<b>Sum gjeld</b>	<b>100 746</b>	<b>103 160</b>	<b>71 350</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>161 133</b>	<b>171 562</b>	<b>134 266</b>

### Note 1 Driftsinntekter

Det har vært god aktivitet pr 1. halvår, bedre enn budsjettet. Varevederlag knyttes til last fra utenrikstrafikk og offshoretrafikk over kai som har vært betydelig mer enn budsjettet og sett mot fjoråret.

### Note 2 Driftskostnader

Driftskostnadene er høyere en budsjettet pr 1. halvår, og viser svinginger mot budsjett. Varekostnadene er lavere enn budsjettet grunnet forventninger om høyere strømpris. Leiekostnadene består av interne kostnader som er høyere enn budsjettet, og henger sammen med høyere inntekter enn forventet. Energikartlegging på bygg, fokus på digitalisering, ekstra bistand i økonomiavdelingen grunnet permisjon og kaiinspeksjoner gjør at konsulentkostnadene ligger betydelig over budsjett. Det er utført mer vedlikehold sammenlignet mot budsjett og 2023.

### Note 3 Konsernkontoordning

Andre fordringer er 62 777 er relatert til konsernkontoordningen. SRHD bruker hovedsaklig konsernkontoordningen i forhold til inn og utbetalinger. Bankinnskudd består hovedsaklig av skattetrekkkonto.

## Vedlegg sak 30 - Bilag 4

### Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Note	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett 1. halvår 2024	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Inntekter</b>										
<b>Driftskostnader</b>										
Konsulenttjenester		13	9	22	30	-8	86	26 %	40	-18
Andre driftskostnader		54	63	116	108	8	164	71 %	113	3
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>67</b>	<b>72</b>	<b>139</b>	<b>138</b>	<b>1</b>	<b>250</b>	<b>55 %</b>	<b>153</b>	<b>-14</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-67</b>	<b>-72</b>	<b>-139</b>	<b>-138</b>	<b>-1</b>	<b>-250</b>	<b>55 %</b>	<b>-153</b>	<b>14</b>
<b>Finans</b>										
Finansinntekter	1	632	845	1 476	1 325	152	2 650	56 %	1 510	-34
Finanskostnader	2	3 535	2 427	5 962	5 977	-15	11 954	50 %	6 948	-986
<b>Sum finans</b>		<b>-2 903</b>	<b>-1 582</b>	<b>-4 485</b>	<b>-4 652</b>	<b>167</b>	<b>-9 304</b>	<b>48 %</b>	<b>-5 438</b>	<b>953</b>
<b>Resultat før skatt</b>		<b>-2 970</b>	<b>-1 654</b>	<b>-4 624</b>	<b>-4 790</b>	<b>166</b>	<b>-9 554</b>	<b>48 %</b>	<b>-5 591</b>	<b>967</b>

### Balanse SRH Eiendom Holding AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler		31.03.2024	30.06.2024	31.12.2023
Finansielle anleggsmidler		926 775	926 775	926 775
Andre fordringer		77 749	26 192	77 405
Bankinnskudd		18 772		17 669
<b>Eiendeler</b>		<b>1 023 296</b>	<b>952 967</b>	<b>1 021 849</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>				
Innskutt egenkapital		363 777	363 777	363 777
Opptjent egenkapital		268 931	268 931	268 931
Resultat før skatt		-2 970	-4 624	
<b>Egenkapital</b>		<b>629 738</b>	<b>628 083</b>	<b>632 707</b>
Langsiktig gjeld	2	302 738	299 599	305 876
Leverandørgjeld		31	8	-
Annen kortsiktig gjeld		90 789	25 276	83 266
<b>Gjeld</b>		<b>393 558</b>	<b>324 883</b>	<b>389 142</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>1 023 296</b>	<b>952 967</b>	<b>1 021 849</b>

#### Note 1 Finansinntekter

Renteinntektene er hovedsaklig fra datterselskapene, samt bankinnskudd.

#### Note 2 Finanskostnader og lån

Selskapet har langsiktig lån i Danske Bank på 300 MNOK.

## Vedlegg sak 30 - Bilag 5

### Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

							Regnskap		Differanse 2024/2023
	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett 1 halvår 2024	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	1. halvår 2023	
<b>Driftsinntekter</b>									
Utleie eiendom	26 352	26 443	52 795	52 023	772	104 046	51 %	53 202	-407
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>26 352</b>	<b>26 443</b>	<b>52 795</b>	<b>52 023</b>	<b>772</b>	<b>104 046</b>	<b>51 %</b>	<b>53 202</b>	<b>-407</b>
<b>Driftskostnader</b>									
Avskrivning	6 008	5 904	11 912	12 037	-125	23 323	51 %	12 546	-634
Andre driftskostnader	501	499	1 001	1 998	-998	3 997	25 %	1 088	-87
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>6 509</b>	<b>6 404</b>	<b>12 913</b>	<b>14 035</b>	<b>-1 122</b>	<b>27 320</b>	<b>47 %</b>	<b>13 635</b>	<b>-721</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>19 843</b>	<b>20 040</b>	<b>39 882</b>	<b>37 988</b>	<b>1 894</b>	<b>76 726</b>	<b>52 %</b>	<b>39 568</b>	<b>314</b>
<b>Finans</b>									
Finansinntekter	263	232	495	88	408	175	283 %	133	362
Finanskostnader	8 091	7 367	15 458	14 718	740	29 436	53 %	14 656	802
<b>Sum finans</b>	<b>-7 828</b>	<b>-7 135</b>	<b>-14 963</b>	<b>-14 631</b>	<b>-332</b>	<b>-29 261</b>	<b>51 %</b>	<b>-14 523</b>	<b>-440</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>12 014</b>	<b>12 905</b>	<b>24 919</b>	<b>23 357</b>	<b>1 562</b>	<b>47 465</b>	<b>53 %</b>	<b>25 045</b>	<b>-126</b>

### Balanse Stavangerregionen Havn Eiendom AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2024	30.06.2024	31.12.2023
Varige driftsmidler	1 221 545	1 218 414	1 225 711
Kundefordringer	43 629	42 302	26 034
Andre fordringer	19 411	3 667	25 874
<b>Eiendeler</b>	<b>1 284 585</b>	<b>1 264 383</b>	<b>1 277 618</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
Innskutt egenkapital	394 689	394 689	394 689
Oppjent egenkapital	358 396	358 396	358 396
Resultat før skatt	12 014	24 919	
<b>Egenkapital</b>	<b>765 100</b>	<b>778 004</b>	<b>753 085</b>
Langsiktig gjeld	437 000	432 400	445 985
Leverandørgjeld	6 057	3 278	5 326
Avsetning for forpliktelser	8 562	8 562	4 177
Annen kortsiktig gjeld	67 866	42 138	69 045
<b>Gjeld</b>	<b>519 486</b>	<b>486 379</b>	<b>524 533</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>1 284 585</b>	<b>1 264 383</b>	<b>1 277 618</b>

## Vedlegg sal 30 - Bilag 6

### Resultatregnskap Ekofiskvegen AS

1. halvår 2024

(alle tall i 1000 kr)

	Q1 2024	Q2 2024	1. halvår 2024	Budsjett 1. halvår 2024	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2024	% av budsjett 2024	Regnskap 1. halvår 2023	Differanse 2024/2023
<b>Driftsinntekter</b>									
Inntekter	2 470	2 470	4 940	4 940	0	9 879	50 %	4 750	190
<b>Driftskostnader</b>									
Avskrivning	187	187	373	373	0	485	77 %	373	0
Konsulenttjenester	14	1	15	31	-16	62	24 %	45	-30
Andre driftskostnader	34	32	66	65	1	129	51 %	63	3
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>235</b>	<b>220</b>	<b>454</b>	<b>469</b>	<b>-15</b>	<b>677</b>	<b>67 %</b>	<b>482</b>	<b>-27</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>2 235</b>	<b>2 250</b>	<b>4 485</b>	<b>4 470</b>	<b>15</b>	<b>9 202</b>	<b>49 %</b>	<b>4 268</b>	<b>216</b>
<b>Finans</b>									
Finansinntekter	33	52	85	25	60	50	171 %	39	46
Finanskostnader	343	385	728	500	228	1 000	73 %	605	123
<b>Sum finans</b>	<b>-310</b>	<b>-332</b>	<b>-643</b>	<b>-475</b>	<b>-168</b>	<b>-950</b>	<b>68 %</b>	<b>-567</b>	<b>-77</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>1 925</b>	<b>1 918</b>	<b>3 843</b>	<b>3 995</b>	<b>-153</b>	<b>8 252</b>	<b>47 %</b>	<b>3 701</b>	<b>140</b>

### Balanse Ekofiskvegen AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2024	30.06.2024	31.12.2023
Varige driftsmidler	61 464	61 278	61 651
Kundefordringer	3 087	3 087	0
Andre fordringer	2 803	100	3 419
<b>Eiendeler</b>	<b>67 355</b>	<b>64 464</b>	<b>65 070</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
Innskutt egenkapital	26 206	26 206	26 206
Opptjent egenkapital	2 743	2 743	2 743
Resultat før skatt	1 925	3 843	
<b>Egenkapital</b>	<b>30 874</b>	<b>32 791</b>	<b>28 949</b>
Langsiktig gjeld	24 104	25 405	24 104
Leverandørgjeld	649	0	629
Annen kortsiktig gjeld	11 729	6 268	11 389
<b>Gjeld</b>	<b>36 481</b>	<b>31 673</b>	<b>36 121</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>67 355</b>	<b>64 464</b>	<b>65 070</b>



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 31/24  
MØTEDATO: 03.09.2024

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: AB  
Innstill. dato: 26.08.2024

### Finansreglement rapportering per 30.06.2024

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	31/24	03.09.2024	

Forslag til vedtak:

«Rapportering finansreglementet per 30.06.2024 tas til orientering.»





## Bakgrunn

Finansreglementet ble opprettet høsten 2020 og godkjent i sak 44/20. Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) med datterselskap.

Finansreglement er lovpålagt for kommuner og fylkeskommuner. For SRH er det ikke et krav for et slik reglement, men havnedirektøren har likevel sett behov for et finansreglement for å ha et godt styringsverktøy og en gjensidig forståelse for låneopptak, likviditet, sikring, valutarisiko etc.

## Saken

Finansreglementet skal bidra til en effektiv og forsvarlig økonomiforvaltning i konsernet samt overholdelse av SRHs løpende betalingsforpliktelser. SRH skal gjennom året legge fram rapporter for styret som viser status for konsernets finansforvaltning pr halvår. Rapportene skal beskrive eventuelle avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet. Dersom havnedirektøren mener det er grunn til å endre finansreglementet eller gjøre unntak, skal dette inkluderes i rapporteringen.

## Rapporten skal inneholde følgende:

- Status på likviditet
- Opptak av nye lån i perioden
- Inngåelser av rentebytteavtaler (SWAP)
- Refinansiering av eksisterende lån
- Endring i risikoeksponering
- Gjenværende rentebinding og rentebetingelser

SRH har lån i følgende selskap: Stavangerregionen Havn IKS (kommunalbanken), Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE) og SRH Eiendom Holding AS (SRHEH).

## Rammer i finansreglementet

Finansrapporten som er laget for å rapportere iht. reglementet ligger vedlagt som bilag 1.

Tabellene nedenfor er utdrag fra rapporten og viser gjeldsporteføljens status i forhold til rammer angitt i finansreglementet.

Her er eventuelle rentebytteavtaler inkludert. Effekten av forventede fremtidige refinansieringer av sertifikatlån eller obligasjonslån er ikke inkludert.

Fargekodene viser om tallene er innenfor (grønt), i grenseland (gult) eller utenfor reglementet (rødt).



Grenseverdier		30.06.2024	30.03.2024	30.12.2023
<b>Stavangerregionen Havn IKS</b>				
<b>bakover</b>				
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	0,00 - 50,00 (Prosent)	21,50%	21,44%	21,44%
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	Min 3,00 (År)	4,54 År	4,73 År	4,93 År
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	25,00 - 75,00 (Prosent)	69,60%	68,70%	67,98%
Rentebinding 3 år maks 7 år	3,00 - 7,00 (År)	5 År	5 År	4 År

Grenseverdier		30.06.2024	30.09.2024	30.12.2024
<b>Stavangerregionen Havn IKS</b>				
<b>fremover</b>				
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	0,00 - 50,00 (Prosent)	21,50%	21,52%	41,53%
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	Min 3,00 (År)	4,54 År	4,34 År	5,88 År
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	25,00 - 75,00 (Prosent)	69,60%	70,42%	80,62%
Rentebinding 3 år maks 7 år	3,00 - 7,00 (År)	5 År	5 År	5 År

Rentebinding er beregnet manuelt, da det ikke tas hensyn til fremtidige rentesikringer i automatisk rapport. Årsaken til at fastrenteandelen blir utfor reglementet (rødt) er lån som forfaller og skal refinansieres. Når det er refinansiert i høst faller fastrenteandelen innenfor reglementet og vil ikke være i brudd med reglene pr 31.12.2024.

## Oppsummering og konklusjon

Finansstyringen fungerer i samsvar med reglementet og endringene som er gjort er i henhold til finansreglementet.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
Saksbehandler

## Vedlegg:

Bilag 1: Rapportering på finansreglement – unntatt offentligheten off. loven § 23



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 32/24  
MØTEDATO: 03.09.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: OBB/AB  
Innstill. dato: 07.08.24

## Revidert Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	52/23	13.12.2023	Enstemmig
Representantskapet for SRH IKS	16/23	15.12.2023	Enstemmig
Styret for SRH IKS	32/24	03.09.2024	
Representantskapet for SRH IKS	10/24	04.09.2024	

Forslag til vedtak:

- «1. Revidert investeringsbudsjett for 2024 godkjennes.
2. Resterende deler av budsjettsaken 52/23 er fortsatt gjeldende.
3. Styrets vedtak i pkt. 1-2 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»







Som følge av endringer knyttet til investeringer, er det behov for å vedta revidert Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027. Årsbudsjettet er bindende for representantskapet og underordnede organer jfr IKS-loven § 19. For å gjøre endringer på investeringer må revidert investeringsbudsjett vedtas.

Alle andre forhold i tidligere budsjett anses likt og det er pr i dag ingen kjente vesentlige endringer i vedtakene i styret 13.12.2023 og Representantskapsmøte 15.12.2023.

#### Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

##### Investeringsbudsjett for 2024-2027

Ingen endringer på i forhold til selskap fra sak 52/23

Selskaper	2024	2025	2026	2027	Sum
Stavangerregionen Havn IKS	259 000	430 000	155 000	195 000	1 039 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	5 500	6 000	6 500	7 000	25 000
<b>Sum investeringer konsern</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>
<b>20/80 Antagelse*</b>	<b>216 400</b>	<b>353 600</b>	<b>137 200</b>	<b>169 600</b>	<b>876 800</b>

\* Historisk sett klarer en ikke alle oppsatte investeringer og i tillegg flyttes noe fram i tid

Endringen er knyttet til økt investering i tomt, og reduksjon i investering kai, elektrifisering og miljø. Dette gjelder kun for 2024.

Anleggsmiddel	2024	Påløpt i 2024	Revidert 2024	2025	2026	2027	Sum
Kai	89 000	5 703	67 000	111 000	3 000	3 000	184 000
Bygg	63 000	2 585	63 000	134 000	93 000	173 000	463 000
Tomt	22 000		75 000	37 000	7 000	7 000	126 000
Elektrifisering og miljø	90 000	13 021	59 000	153 000	60 000	20 000	292 000
Andre driftsmidler	6 500	994	6 500	7 000	8 500	9 000	31 000
<b>Sum investeringer</b>	<b>270 500</b>	<b>22 303</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet iht § 23, og detaljerte beløp for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 52/23 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett. Vesentlige investeringer i perioden 2024-2027 er kort beskrevet nedenfor. Noen av investeringene i 2024 er igangsatt i 2023 og har tidligere vært i budsjettet for 2023. Det er igangsatt flere prosjekter i 2024 som vil medføre betydelig økning i investeringene siste halvår 2024. Det vil i løpet av høsten 2024 lages budsjett for 2025 og økonomiplan 2025-2027 som fremlegges styret og representantskap i desember 2024.

Planlagte investeringer i økonomiplanen:

Investeringer i kaier:

- Oppgradering av eksisterende kaier
- Ny kai i Risavika, kai 25

Investeringer i bygg:

- Nye bygg i Risavika for å dekke dagens behov for mer innendørshåndtering av gods som losses/lastes over kai, og dekke framtidige behov i økt gods som går sjøveien
- Bygg i Stavanger
- Oppgradering av tekniske anlegg bygg (blant annet miljøtiltak)



- Ombygging for leietakere

#### Investeringer tomt

- Utvikling av egne arealer
- Kjøp av tomter knyttet til maritim aktivitet

#### Elektrifisering og miljø

- Landstrøm til cruise
- Landstrøm og lading Risavika
- Lading hurtigbåter Stavanger sentrum
- Landstrøm til Mekjarvik
- Utstyr knyttet til prosjekt Elnett21
- Energi/miljø optimalisering bygg (eksempelvis bruk av takflater)

#### Andre anleggsmidler

- Kjøretøy
- Digitalisering
- Annet driftsutstyr

Av samlede investeringer i fireårsperioden er 27 % knyttet til miljøtiltak. SRH er tilrettelegger for å fremme sjøtransport som transportform og det er formålet bak investeringene som bidrar til et mer bærekraftig samfunn. Eksempelvis ved å få mer gods fra vei til sjø. Dette er i seg selv et veldig viktig miljøtiltak, men investeringer knyttet til dette er ikke med i andelen miljøtiltak på 27 %.

SRHs Plan for havneutvikling 2021-2024 viser et stort omfang av mulige investeringer. Noe er det SRH som har tatt initiativ til, mens andre er basert på byutvikling på havnens arealer i Kommunedelplan Stavanger sentrum. Det er avsatt midler til utvikling av noen av mulighetene omtalt i havneutviklingsplanen. For nye arealer er det lagt opp til utarbeidelse av mulighetsstudier og økonomisk analyse av forretningsmuligheter først, etterfulgt av utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Det er ofte behov for tidlig å gjennomføre grunnundersøkelser eller utfyllende undersøkelser fra tidligere prøvetaking. Utgifter til nevnte aktiviteter er fordelt på kostnader og investeringer. Ved årsoppgjøret tas en vurdering relatert til investering versus kost. Det er også satt av midler i kostnadsbudsjettet til tidligfase arbeid med utvikling av areal. Større prosjektinvesteringer er navngitt i investeringsbudsjettet.

#### Andre forhold

Viser til sak 30/24 resultatrapportering 1.halvår 2024. Viser gode resultat sett opp mot budsjett.

Selskapet har pr i dag god likviditet. Viser til rapportering av finansreglementet sak 31/24.



## Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt endring i investeringsbudsjettet vedtas, samt at resten av budsjettsaken 52/23 fortsatt er gjeldende.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
*Saksbehandler*

## Vedlegg:

Bilag 1      Sak 52/23 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsern



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 52/23  
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: OBB/KA  
Innstill. dato: 06.12.23

## Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	52/23	13.12.2023	
Representantskapet for SRH IKS	16/23	15.12.2023	

Forslag til vedtak:

- «1. Budsjettet for 2024 godkjennes.
2. Økonomiplan for 2024-2027 godkjennes.
3. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken på inntil 150 MNOK.
4. Styrets vedtak i pkt. 1-4 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»





## 1) Selskapet

Stavangerregionen Havn IKS ble etablert i 2000 med dagens tre eierkommuner; Stavanger kommune (81,88 %), Sola kommune (16,75 %) og Randaberg kommune (1,37 %). Fra 01.01.2020 inngikk Rennesøy og Finnøy i Stavanger kommune. Selskapet fikk dermed ansvar for et større sjøareal. Eierne vedtok i 2023 en ny selskapsavtale. Gjennom en tilleggsavtale mellom eierne har alle eierkommunene rettigheter som kan medføre fremtidige endringer i eierbrøken.

Morselskapet Stavangerregionen Havn IKS (**SRH IKS**) ivaretar de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene i tillegg til strategisk arbeid og øvrig langsiktig arbeid knyttet til marked, eiendom og økonomi.

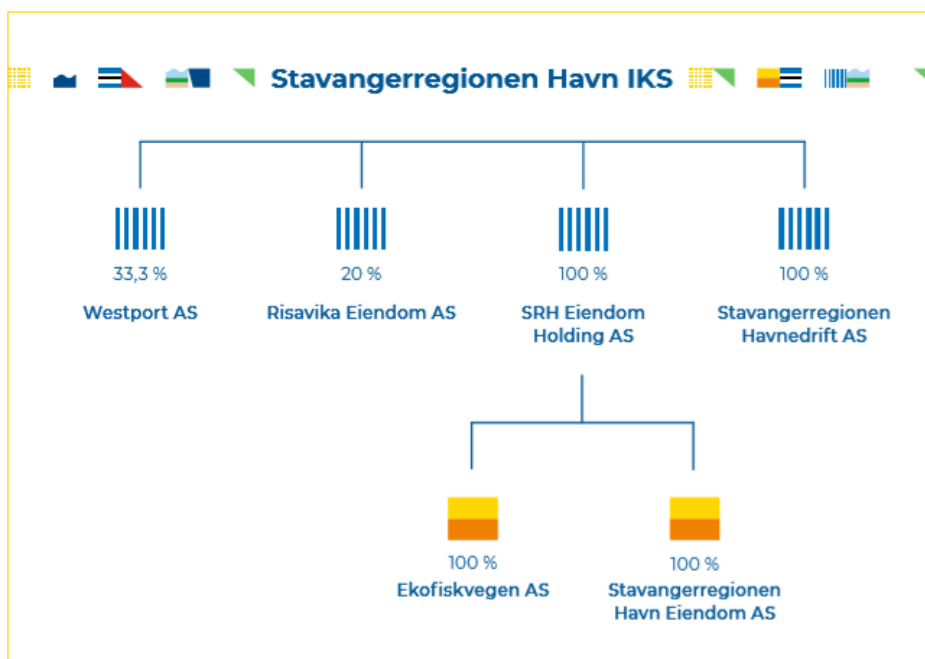
Datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS (**SRHD**) står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen. Selskapet leier kaier, arealer og bygninger av morselskap og søsterselskap, og fremleier disse til havnens brukere. SRHD tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, rapporterer statistikk, og ivaretar arbeid med sikring, beredskap og havnerenovasjon.

SRH Eiendom Holding AS (**SRHEH**) ble etablert i 2016, og inneholder eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS (**SRHE**) og Ekofiskvegen AS.

SRHE er største grunneier i Risavika havn (Sola kommune), og eier kailinjer, operasjons- og lagerarealer og bygninger både på nordsiden og sørsiden av havnebassenget.

Ekofiskvegen AS eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn (Sola kommune). Eiendommen og bygget leies ut.

SRH IKS eier 1/3 av aksjene i Westport AS som driver godsterminal i Risavika. Norseas eier resterende aksjer.



Representantskapet er SRH IKS sitt øverste organ og består av fem medlemmer. Styret i SRH IKS har sju medlemmer. Medlemmene i begge organer er utpekt av eierkommunene og sitter i fire år.



Det er til sammen 25 ansatte i konsernet; to ansatte i morselskapet SRH IKS og 23 ansatte i SRHD.

SRH IKSs foretaksform og virksomhet er hjemlet i hhv. Lov om interkommunale selskaper av 29.01.99 nr. 6 og Lov om havner og farvann av 21.06.2019 nr. 70. IKS-loven ble nylig endret og er omtalt i sak 38/23. Det er i tillegg en rekke andre regelverk som har innvirkning på de myndighetspålagte oppgavene, havnevirksomheten og relaterte oppgaver.

Havne- og farvannslovens formål er tatt med i visjonen og målene til SRH.

## § 1. Formål

*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.*

Et utvalg (Hjelmeng-utvalget) har sett på like konkurransevilkår for offentlige og private aktører, det kan påvirke IKS-loven, og havnenes vilkår kan endres. Siste publiserte rapport er fra januar 2020<sup>1</sup>. ESA mener at Norge bryter EØS-reglene og det jobbes med dette tema i departementet.<sup>2</sup> Dette kan få konsekvenser på sikt for havnevirksomhet, men ukjent i hvilket omfang<sup>3</sup>. ESA sendte spørsmål til norske myndigheter i 2021 angående konkurranse på like vilkår som norske myndigheter ikke har besvart. Saken ligger til behandling hos Nærings- og fiskeridepartementet. Samfunnsbedriftene har i lengre tid stilt seg tilgjengelige dersom det skulle være behov for bistand. Det er ukjent når og om brevet vil bli besvart.

SRH konsernet har levert skattemeldinger som begrenset skattepliktige etter skatteloven § 2-32 2.ledd. Ytterligere opplysninger finnes i årsrapporten 2022 note 9<sup>4</sup>. SRH jobber for å innordne seg etter ny selskapsavtale som fører til en tilpasning mot full skatteplikt.

## 2) Organisasjon

Odd Bjørn Bekkeheien er pt. konstituert havnedirektør da tidligere havnedirektør Magne Fjell har sluttet. Da sittende styre fratrer våren 2024 vil prosessen vedrørende ansettelse av ny havnedirektør overføres til påtroppende styre.

Virksomheten jobber kontinuerlig for å tilrettelegge den maritime næringen for fremtiden, og gjøre regionen mer attraktiv for næringsdrivende. Det pågår flere store prosjekter som fremmer sjøtransport som transportform, i tillegg til energioptimalisering og elektrifisering (kai, eiendom, fartøy, kjøretøy, trucker, etc.).

Kommende strategiprosess med tilhørende organisasjonsutvikling vil avdekke hvor SRH vil ha behov for å styrke seg de kommende årene.

---

<sup>1</sup> [Andre rapport om Hjelmeng-utvalget klar - regjeringen.no](#)

<sup>2</sup> [Sektorgjennomgang knyttet til konkurranse på like vilkår](#)

<sup>3</sup> [Staten trenerer konkurranse på like vilkår - Samfunnsbedriftene](#)

<sup>4</sup> [Årsrapport Stavangerregionen Havn 2022](#)



### 3) Markedsutsikter

Havner er en dynamo for utvikling og vekst. Ringvirkningsanalyse viser at det tilknyttet SRHs havnedistrikt er nærmere 7 600 årsverk, en omsetning på ca. 18,5 mrd. NOK og verditilvekst på nesten 6 mrd. NOK. Energibransjen er i vekst med utvidet leteaktivitet som krever mer areal på land og økt logistikkaktivitet for baseaktørene.

Forbrukergods har en nedgang i 2023 og det forventes ytterligere nedgang i inngangen av 2024. Bulk og spesielt salt har hatt en solid økning som gir store volumer over kai.

Nye energimarkeder og etterspørsel etter nye energibærere til transport både på land og på sjø er plasskrevende, og viser nok en gang viktigheten av tilgjengelig areal og god havneinfrastruktur.

#### Energi og offshore

Stavangerregionen har Europas største olje- og gassklynge, og et velfungerende base- og havneanlegg er avgjørende for effektiv drift og logistikk i næringen. Antall offshoreanløp ser ut til å ha en liten oppgang fra ca. 2 500 anløp i 2022 til estimert ca. 2 700 anløp i 2023.

Inneværende år har den estimerte oppgangen i tonnasje intruffet sent. OCTG (offshore rør) har i Q4 opplevd stor pågang med nærmere 70 % økning i arealbruk. I tillegg ønsker aktørene å samle lagringsbehovet, istedenfor å ha det plassert på forskjellige lokasjoner. Overnevnte, i kombinasjon med økt aktivitet kommende år, både i produksjon og leteboring, betyr at etterspørselen må møtes i form av nybygg. SRH har per tiden begrenset ledig areal for innendørs lagring på havneområdene, og det må vurderes å sette opp flere bygg for å møte etterspørselen og gjøre SRHs havneanlegg enda mer attraktive.

#### Gods

Konvensjonelt gods håndteres av terminalselskapet Westport AS. De håndterer den daglige godstrafikken i tillegg til godset fra utenriksfergene til Fjord Line AS. Westport opplevde en nedgang på 30 % i linjetrafikken i 2023 og det indikeres en ytterligere nedgang på mellom 15-20 % i 2024. Dette kan bety en samlet reduksjon på opptil 50 % i løpet av to år. Eksporten fra Kina går ned og forbrukermarkedet er som kjent nedadgående med svak krone, høyere renter og økte energipriser.

Westport håndterer i tillegg saltimport og rørhandling til olje- og gassindustrien som demmer opp for konjunktursvingninger i godsmarkedet.

Fjord Line forventer en betydelig oppgang fra 2023 da de neste år vil seile som normalt hele året. Det vil dog merkes at godsmengden til og fra Hirtshals er noe redusert grunnet blant annet kronekurs og inflasjon. Manglende aktivitet innenfor bygg og prosjekter fører også til at innenriksvolumet mellom Stavanger og Bergen er redusert.

SRH har tatt initiativ med bidrag fra Fylkeskommunen og eierkommunene til å kartlegge eksportpotensiale på sjø for oppdrettsindustrien. Ferske tall fra aktørene viser et utskipningspotensiale på 75 000 tonn årlig, noe som tilsvarer over 3700 trailere. Nedslagsfeltet er fra Austevoll i nord til Hjelmeland i sør. Dette kan bidra med god varebalanse for nye varestrømmer nordgående slik at skipene ikke går tomme ned til kontinentet, og gjør sjøveien direkte inn til Vestlandet mer attraktivt.



## Nye markeder

Havvind viser seg å være vanskelig å få lønnsomhet i, noe som ikke er uvanlig i oppstarten. Flere konsortier trekker seg fra utlyste felt, mye av grunnen til dette er økningen av den risikofrie renten som fører til økt avkastningskrav og dermed at prosjektene ikke er lønnsomme. Prisstigningen den siste tiden har heller ikke bidratt positivt. Utsiktene sier at industrien vil komme. Ingen havneanlegg i Norge vil i dag kunne imøtekomme utbyggingen som er estimert, og betalingsviljen i tillegg til utfordringer med å inngå langsiktige kontrakter, gjør det vanskelig for havner å investere i denne utbyggingen. Markedet krever solide, dimensjonerte kaier, i tillegg til store arealer med stor fleksibilitet for rask økning og nedskalering. Dette gjør det vanskelig å planlegge for kombinasjonsbruk med andre aktører. Mekjarvik kan by på muligheter for havvind rundt 2032-33, men det kan være for sent for en del aktører. SRH har tatt initiativ til samarbeid med andre havner for å gjøre fylket og regionen, inkludert Agder, interessant nasjonalt og internasjonalt. Dette vil gi gode ringvirkninger til kommunene, og god utnyttelse av flere lokasjoner vil muligens holde investeringene nede.

Risavika, med mulighet for mer areal mot 2027, kan befestes seg som en god havvind prosjekthub i tillegg til å ha minimalt investeringsbehov. God samhandling med etablerte aktører, fleksible arealer og mulig nedgang i OCTG-markedet innen den tid kan gi denne muligheten.

Omstillingen til renere energibruk på havneanleggene kan by på nye markedsmuligheter; etablering av ammoniakk-, metanol- og hydrogentilførsel, i tillegg til ladeinfrastruktur og mer landstrøm. Her blir det et samspill med politiske føringer, ny teknologi og markedets muligheter.

## Cruise

Fra og med 1. januar til 27. november 2023 har SRH håndtert 213 cruiseanløp og forventer fem anløp til før årets cruisesesong er over. Ca 600 000 cruisegjester har besøkt regionen, noe som vil si at Stavanger er en av havnene i Norge som håndterer flest cruisepassasjerer.

2023 er det andre året med godt samarbeid mellom SRH og Sandnes Havn. I løpet av året har 18 cruiseskip besøkt Sandnes Havn, en økning på 14 fra året før. Dette året har også vært det første der de store skipene har besøkt Sandnes, og flere av disse har hatt nesten 3 000 passasjerer om bord.

Handlingsplanen for cruiseanløp 2022-2030 har vært på høring i havnens eierkommuner og er nå vedtatt:

I handlingsplanen fremkommer følgende mål:

1. Tilstrebe helårs cruiseanløp.
2. Begrense cruiseturisme til et maksimalt antall passasjerer per dag med øvre grense på 8 000 pax, maksimalt 2 cruiseanløp per dag og maksimalt 7 cruiseanløp per uke. Dette gjelder for eksisterende kaier og er gjeldende fra 2024. Allerede bestilte cruiseanløp som overskrider to anløp pr dag og 7 anløp per uke i 2024 og 2025 er forpliktelser som må gjennomføres. Båter av mindre størrelse (inntil 600 passasjerer) kommer i tillegg med en begrensning på 1 båt til dagen.
3. Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerheten er ivarettatt.
4. Indre Skagenkaaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.





5. Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp.
6. Cruisedestinasjon Stavanger skal være ledende nasjonalt innen minimering av miljømessig belastning ved å implementere miljøvennlig teknologi og stille krav til skip som anløper havnen. Samtlige cruiseanløp til Stavanger sentrum skal senest i 2027 tilkobles landstrøm ved kailigge.

For 2024 vil 11 anløp overstige begrensinger i handlingsplanen, men siden reservasjonen var gjennomført før handlingsplanen ble vedtatt, består reservasjonene. 2024 vil bli en god cruisesesong der 259 cruiseanløp forventes til regionen.

### Eiendom

All aktivitet på sjø krever tilgjengelig arealer i nærheten av kai for ute- og innendørslagring i tillegg til noe kontorvirksomhet. Havner må ha større grad av fleksibilitet for å møte morgendagens næring med dagens aktivitet. Logistikken er arealkrevende, men krever ikke mye kontorfasiliteter. Autonomi er på full fart inn i havner, som kan bety bedre utnyttelse av arealene i tillegg til bedre HMS, som er viktige faktorer å ha med seg i fremtidig planlegging av arealbruken. 2024 vil bære preg av videre byggeaktivitet.

### *Risavika*

Siden oppkjøpet av Risavika Havn 1. januar 2019 er det satt opp rett i underkant av 8 000 kvm bygningsmasse primært for innendørslagring, samt et kombinasjonsbygg.

Det er nylig satt opp to lagringshaller på Risagrunden på til sammen 2 400 kvm som kan avlaste langtidslagring for områder nær kai i dag, for å frigjøre areal til mer aktivitet.

Risavika har større områder til linjegods aktivitet, og nye aktører har behov for terminalbygg og noe kontor.

Energibransjen er som nevnt i vekst, og behovet for lagring både ute og inne er stort. I 2024 og 2025 vil det meste av utearealene knyttet til intern havnevei være utleid, og det vil i tillegg være et innendørslagingsbehov på mellom 7- 10 000 kvm. Slike bygg er fleksible og kan brukes til de fleste behov innen havnelogistikk. Det er viktig å planlegge for de mest bærekraftige løsninger både i byggeprosess og drift.

Det er nå i tillegg ca. 160 mål med areal i privateie i Risavika, som vil være gode bidragsytere til økende aktivitet over kai. Her kan supplerende virksomheter som ikke trenger umiddelbar nærhet til kaier etableres.

### *Mekjarvik*

I Mekjarvik har SRH to leietakere, GMC Marine Partner AS og Stena Recycling AS som begge er veletablert og har lang horisont. Det er satt opp to haller på området i 2023, som er i privat eie. GMC Eiendom er i gang med å oppføre en 1 180 kvm ny sveishall på tomten som leies av SRH. Sveishallen er planlagt ferdigstilt medio 2024 og aktiviteten i sveishallen forventes å medføre mer aktivitet over kai. Alle arealer er fullt utleid, og det er meget god aktivitet over kai, så 2024 vil være et stabilt år.



### *Stavanger sentrum*

Kommunedelplan Stavanger Sentrum 2019-2034 har som mål å skape et større omfang av bymessig aktivitet i havnefronten. Spesielt i Østre Havn, fra Skansekaaien til Bekhuskaaien, ønsker Stavanger kommune å legge til rette for ny bebyggelse til næring og bolig. Det meste av dagens havneaktivitet skal ivaretas i området, det er kun tilbudet om ISPS-kaier på Bekhuskaaien som utgår.

Tilleggsavtalen som er utformet i forbindelse med ny selskapsavtale for SRH, gjeldende fra juni 2023, gir Stavanger kommune mulighet til å ta ut eiendommene i Østre Havn mot reduksjon av eierandel. Tilleggsavtalen gir en frist til 01.05.23 for kommunen å tiltre denne opsjonen. Det er sannsynlig at SRH inngår en driftsavtale med kommunen for videre drift av havnevirksomheten. SRH har pågående kartlegging av grunn og fundamenteringsforhold for en eventuell bebyggelse i bakområdet til Ytre Strandkaaien, for å imøtekomme kommunedelplanens ønske om å oppføre et mindre næringsbygg her.

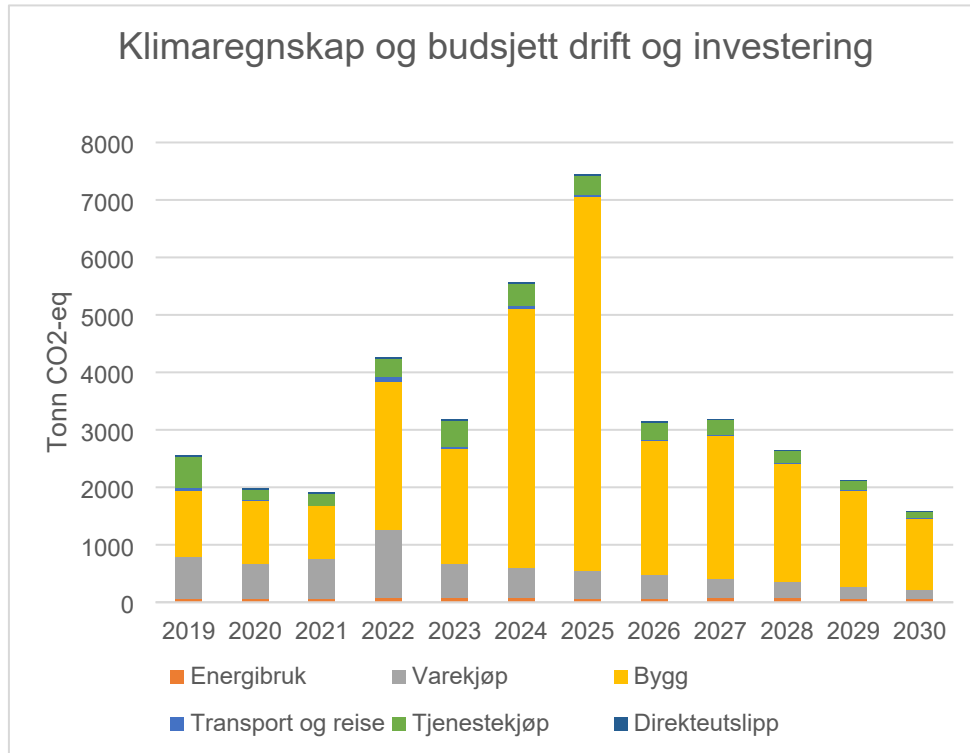
## **4) Klimabudsjett og framskrivning 2024-2030**

### Klimabudsjett og framskrivning 2024-2030

SRH utarbeider et klimabudsjett med framskrivning, dette er i hovedsak delt i to. Det er laget et klimabudsjett for egen drift (GHG-protocol), inkludert investeringsprosjekter (bygg), og det er laget et klimanyttebudsjett som viser hvordan investeringer gir klimanytte for fartøy ved kailigge.

Energiforbruk videresolgt til leietakere og til landstrøm er iht. GHG-protocol tatt ut av SRHs klimabudsjett for egen drift. Klimakonsekvens av investeringer er justert fra å ligge som et årlig snitt (avskrivninger), til å følge investeringsbudsjett. Klimabudsjettet ser derfor noe annerledes ut enn det klimaregnskapet som har blitt rapportert i årsrapport fram til 2021.

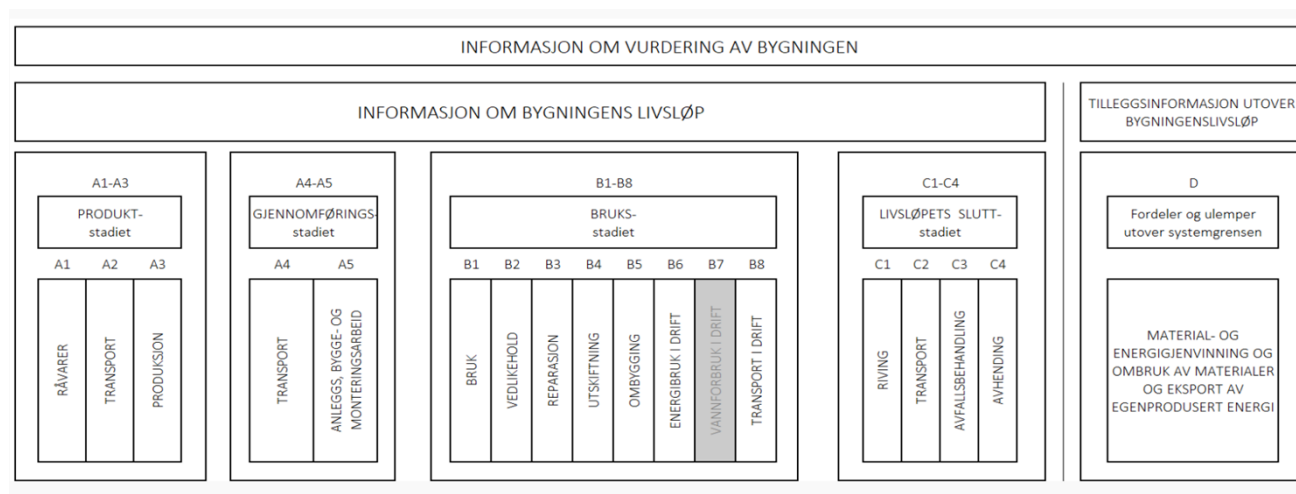
## Klimabudsjett drift og investeringsprosjekt



Framskrivningen viser tydelig at det fremdeles er investeringsprosjekter som bidrar mest til klimagassutslipp, og at det er i investeringsprosjektene det er mest å hente på å gjøre tiltak. I framskrivningen er det tatt høyde for en utvikling innen bygg og anlegg i størrelsesorden 5 % årlig reduksjon i utslippsfaktor for prosjekter. Dette som følge av at bransjen er i utvikling. Tall fra 2019-2022 er regnskapstall, tall fra 2023 er prognose og tall fra 2024-2027 er framskrivninger basert på investeringsbudsjett. Utslippstall fra investeringer fra 2028-2030 er basert på årlig investeringsbudsjett på 200 mill.

Det må i framtidige prosjekter ses på mulig utslippsreduksjon fra alle prosjektfaser iht NS 3720.

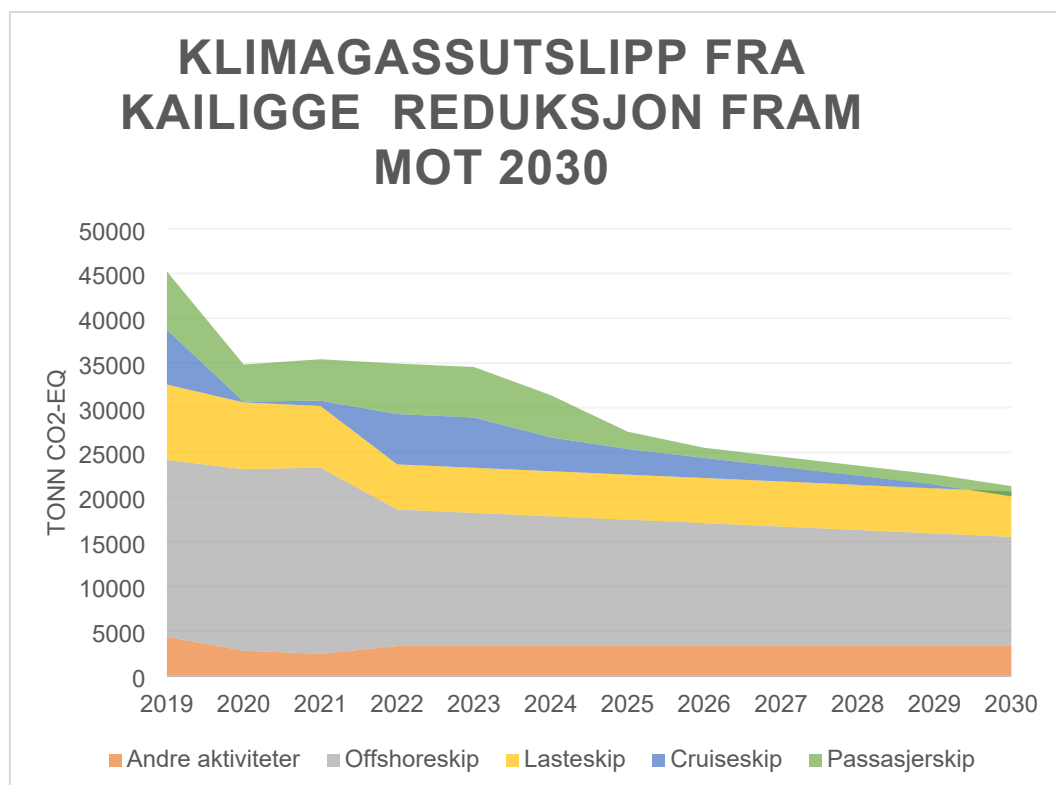
Tabell: Livsløpet for en bygning, som definert i NS 3720



Utslippene fordeler seg ulikt i ulike typer prosjekter. Dette må tas med i betraktningen i planlegging, konkurransefase og gjennomføring av nye prosjekter. De prosjektene som drar opp utslippsframskrivning i 2024 og 2025 er landstrøm for cruise og ny kai i Risavika. Nye miljøkrav i offentlige anskaffelser som kommer 01.01.2024 gir god mulighet for å få gjennomført prosjektene med lavt miljøavtrykk.

### Klimanyttebudsjett

Klimanyttebudsjett viser hvordan SRH som tilrettelegger forventes å bidra til utslippsreduksjon fra kailigge. Framskrivningen viser forventet reduksjon i klimagassutslipp fra kailigge som et resultat av planlagte investeringer i elektrifisering.





## 5) Farvannsavgift 2024

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med farvannsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens § 36. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt fem år. Innkrevningen ble redusert etter beregningen i 2016 og tilbakeført i løpet av femårsperioden. Estimert pr 31.12.23 er akkumulert fond på kr 8,6 MNOK som tilhører årene etter 2016. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Kostnadene er redusert de siste årene i forhold til farvannsavgiftsområdet og SRH har ikke innkreving pr nå. Etter oppgjør knyttet til forlatt skip ved Bru kai har selvkostfondet økt med 2,3 MNOK i 2023.

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS										
Farvannsavgift 2018-2027										
Hovedtall og disponering av fond										
Tall i TNOK						Prognose	Økonomiplan			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>IB</b>	21 359	15 771	15 249	13 115	9 761	8 131	8 588	6 671	4 555	2 239
Inntekter	3 057	3 455	958	-	-	2 318	-	-	-	-
Kostnader	-9 077	-4 329	-3 287	-3 576	-1 941	-2 226	-2 272	-2 366	-2 465	-2 535
<b>Resultat</b>	<b>-6 020</b>	<b>-874</b>	<b>-2 329</b>	<b>-3 576</b>	<b>-1 941</b>	<b>92</b>	<b>-2 272</b>	<b>-2 366</b>	<b>-2 465</b>	<b>-2 535</b>
Renter fond	431	353	196	222	311	365	355	250	148	43
<b>UB</b>	<b>15 771</b>	<b>15 249</b>	<b>13 115</b>	<b>9 761</b>	<b>8 131</b>	<b>8 588</b>	<b>6 671</b>	<b>4 555</b>	<b>2 239</b>	<b>-253</b>

## 6) Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027

Som beskrevet under punkt 3 «Markedsutsikter» er det varierende markedsutsikter, prisutvikling er med på å justere opp både inntekter og kostnader. Regnskapslovens prinsipper § 4-1 er forsøkt anvendt i budsjettarbeidet (transaksjonsprinsippet, opptjeningsprinsippet, sammenstillingsprinsippet og forsiktighetsprinsippet). SRH har ikke tillagt renter på anleggsmidlene i investeringsbudsjettet, men resultatført i perioden det forventes at de påløper i budsjetterte resultatregnskap. SRH har vært forsiktig med å øke inntektene på nye investeringer og inntektene er økt tilsvarende avskrivningen i det enkelte år (2024-2027). Det er ikke medtatt avskrivninger og justeringer som kommer fra oppkjøp av virksomheter (Utenriksterminalen AS, Ekofiskvegen AS og Risavika Havn AS), som beregnes ved årsslutt. Tilleggsavtalen mellom eierkommunene er ikke hensyntatt i utformingen av budsjett og økonomiplan grunnet usikkerhet angående effekten av denne.

For mer detaljert informasjon se bilag 1.



## Hovedtall i SRH og konsern:

(alle tall presentert i tusen)

<b>Økonomiplan 2024-2027 Konsern</b>						
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter	255 389	250 851	291 396	305 954	319 166	335 354
Driftskostnader	148 955	139 238	147 783	158 398	169 010	184 012
<b>Driftsresultat</b>	<b>106 434</b>	<b>111 613</b>	<b>143 613</b>	<b>147 556</b>	<b>150 157</b>	<b>151 342</b>
Finans	-51 439	-44 431	-54 913	-58 419	-61 472	-61 139
<b>Resultat før skatt</b>	<b>54 995</b>	<b>67 182</b>	<b>88 700</b>	<b>89 137</b>	<b>88 685</b>	<b>90 203</b>
Estimert skattekostnad 22%			19 514	19 610	19 511	19 845
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>69 186</b>	<b>69 527</b>	<b>69 174</b>	<b>70 358</b>

<b>Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS</b>						
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter	59 688	63 884	73 834	82 746	84 211	87 009
Driftskostnader	44 529	44 485	40 262	42 426	46 110	46 853
<b>Driftsresultat</b>	<b>15 159</b>	<b>19 399</b>	<b>33 572</b>	<b>40 320</b>	<b>38 101</b>	<b>40 156</b>
Finans	-7 503	-7 414	-17 273	-22 433	-26 774	-27 676
<b>Resultat før skatt</b>	<b>7 656</b>	<b>11 985</b>	<b>16 299</b>	<b>17 887</b>	<b>11 327</b>	<b>12 480</b>
Estimert skattekostnad 22%			3 586	3 935	2 492	2 746
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>12 713</b>	<b>13 952</b>	<b>8 835</b>	<b>9 734</b>



### *Inntekter*

Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, og inntekten får ingen likviditetstilførsel til SRH.

Det forventes en økning i kaivederlag i forhold til 2023. For cruisevederlaget er prisene differensiert slik at høysesong (april-september) har en høyere pris.

Varevederlaget forventes å ha en oppgang i 2024 i forhold til 2023. Det forventes en videre økning i 2025.

Tjenesteleveranser forventes å øke i forhold til 2023, mye på grunn av økt leveranse av strøm. Investeringer i landstrømanlegg og trafo gir høyere inntekt på strøm i årene fremover, og det forventes en positiv virkning på resultatet.

ISPS-vederlaget forventes å øke i forhold til 2023 med en videre økning i årene som kommer. I 2024 har minstepris for passasjerer (PAX) pr anløp økt med 16 %, og pris pr PAX økt med 25 % i perioden april til september. Resten av året er prisen uendret. PAX for rutegående charter trafikk økes til 5 kr pr PAX.

For utleie eiendom viser budsjettet en økning i 2024 som følge av nye leieavtaler og prisstigning på 4 %. Påfølgende år viser også en økning med prisstigning på 2,5 % i snitt. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer, som å ikke medta avskrivninger hvor inntekt ikke er kjent. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett. Vesentlige investeringer vil gi inntekter og avskrivninger lenger frem i tid enn oppsatt økonomiplan.

For mer informasjon se bilag 1.

### *Kostnader*

Kostnadene i 2024 er basert på en generell økning på 4 %. Fra 2025 er generell økning ca. 2,6 %. I tillegg er det gjort konkrete vurderinger på hva som skjer i årene som kommer.

Varekosten er satt opp betydelig i forhold til 2023, og er knyttet til salg av strøm. Som nevnt over vil investeringer i landstrømanlegg og trafo gir økte kostnader på strøm i årene fremover, men for å ha et forsiktig budsjett er det ikke tatt hensyn til store økninger i fremtidige inntekter og kostnader.

Usikkerhetsfaktorer i forhold til konsulentbruk er blant annet knyttet til spørsmålet om dette er investering eller løpende driftskostnader. Dette vurderes løpende og alltid ved årsslutt.

Reparasjon og vedlikehold er justert opp i forhold til budsjett 2023. Oppjusteringen skyldes blant annet planlagt vedlikehold flere steder, og det er tatt høyde for kjente og ukjente forhold. Flere ferdigstilte landstrømanlegg fører også til høyere vedlikeholdskostnad.

Det er avsatt for tap på fordringer i andre driftskostnader på 2 MNOK. Avsetningen for tap er gjort på generelt grunnlag og forsiktighetsprinsippet.

Grunnet usikkerhet knyttet til skatt blir det av forsiktighetshensyn vist mulig skattekostnad på 22 %.

For mer informasjon se bilag 1.



## Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

### Investeringsbudsjett for 2024-2027

Selskaper	2024	2025	2026	2027	Sum
Stavangerregionen Havn IKS	259 000	430 000	155 000	195 000	1 039 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	5 500	6 000	6 500	7 000	25 000
<b>Sum investeringer konsern</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>
<b>20/80 Antagelse*</b>	<b>216 400</b>	<b>353 600</b>	<b>137 200</b>	<b>169 600</b>	<b>876 800</b>

\* Historisk sett klarer en ikke alle oppsatte investeringer og i tillegg flyttes noe fram i tid

Anleggsmiddel	2024	2025	2026	2027	Sum
Kai	89 000	111 000	3 000	3 000	206 000
Bygg	63 000	134 000	93 000	173 000	463 000
Tomt	22 000	37 000	7 000	7 000	73 000
Elektrifisering og miljø	90 000	153 000	60 000	20 000	323 000
Andre driftsmidler	6 500	7 000	8 500	9 000	31 000
<b>Sum investeringer</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet iht § 23, og detaljerte beløp for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 52/23 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett. Vesentlige investeringer i perioden 2024-2027 er kort beskrevet nedenfor. Noen av investeringene i 2024 er igangsatt i 2023 og har tidligere vært i budsjettet for 2023.

Planlagte investeringer i økonomiplanen:

Investeringer i kaier:

- Oppgradering av eksisterende kaier
- Ny kai i Risavika, kai 25

Investeringer i bygg:

- Nye bygg i Risavika for å dekke dagens behov for mer innendørshåndtering av gods som losses/lastes over kai, og dekke framtidige behov i økt gods som går sjøveien
- Bygg i Stavanger
- Oppgradering av tekniske anlegg bygg (blant annet miljøtiltak)
- Ombygging for leietakere

Investeringer tomt

- Utvikling av egne arealer og tilknyttede arealer





#### Elektrifisering og miljø

- Landstrøm til cruise
- Landstrøm og lading Risavika
- Lading hurtigbåter Stavanger sentrum
- Landstrøm til Mekjarvik
- Utstyr knyttet til prosjekt Elnett21
- Energi/miljø optimalisering bygg (eksempelvis bruk av takflater)

#### Andre anleggsmidler

- Kjøretøy
- Digitalisering
- Annet driftsutstyr

Av samlede investeringer i fireårsperioden er 29 % knyttet til miljøtiltak. SRH er tilrettelegger for å fremme sjøtransport som transportform og det er formålet bak investeringene. Eksempelvis ved å få mer gods fra vei til sjø. Dette er i seg selv et veldig viktig miljøtiltak, men investeringer knyttet til dette er nødvendigvis ikke med i andelen miljøtiltak på 29 %.

SRHs Plan for havneutvikling 2021-2024 viser et stort omfang av mulige investeringer. Noe er det SRH som har tatt initiativ til, mens andre er basert på byutvikling på havnens arealer i Kommunedelplan Stavanger sentrum. Det er avsatt midler til utvikling av noen av mulighetene omtalt i havneutviklingsplanen. For nye arealer er det lagt opp til utarbeidelse av mulighetsstudier og økonomisk analyse av forretningsmuligheter først, etterfulgt av utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Det er ofte behov for tidlig å gjennomføre grunnundersøkelser eller utfyllende undersøkelser fra tidligere prøvetaking. Utgifter til nevnte aktiviteter er fordelt på kostnader og investeringer. Ved årsoppgjøret tas en vurdering relatert til investering versus kost. Det er også satt av midler i kostnadsbudsjettet til tidligfase arbeid med utvikling av areal. Større prosjektinvesteringer er navngitt i investeringsbudsjettet.

#### Finansposter

Finansreglementet ble opprettet høsten 2020 og godkjent i sak 44/20. Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i SRH med datterselskap. For rapportering på reglementet første halvår 2023 vises det til sak 36/23. Neste rapportering er ved styremøte i februar 2024.

I tillegg til lån i Kommunalbanken har konsernet lån i Danske Bank på 747 MNOK pr 31.12.23. Lånet har en avdragsprofil på 25 år med en løpetid på to og tre år (såkalte ballonglån). Lånet i Danske Bank består av lån i SRHEH og SRHE. SRHE har i tillegg en kostbar rentesikringsavtale som er beskrevet i Årsregnskapet 2022 note 14<sup>5</sup>. SRHEH har to gunstige rentesikringer på 200 MNOK inngått i januar 2021. Se beskrivelse i Rapportering på finansreglementet første halvår 2023 i sak 36/23.

Konsernet har en konsernkontoordning som skaper fleksibilitet og reduserer risikoen for mangel på likvider. Løsningen har gode betingelser og 20 MNOK i kredittramme.

SRH har ingen formell risiko for lånene i SRHE, SRHEH, eller for kassekreditten i konsernkontoordningen.

---

<sup>5</sup> [Årsrapport-2022-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](#)



Tabellen viser oversikt over langsiktig gjeld, avdrag og rentekostnad.

<b>Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Lån SRH pr 1.1	266 036	282 311	263 304	244 297	225 290
Låneopptak 2023	34 421				
Avdrag gammel gjeld	-18 146	-19 007	-19 007	-19 007	-19 007
<b>Lån SRH pr 31.12</b>	<b>282 311</b>	<b>263 304</b>	<b>244 297</b>	<b>225 290</b>	<b>206 283</b>
Nye lån pr 1.1	-	-	146 250	431 250	477 000
Låneopptak	-	150 000	300 000	70 000	100 000
Avdrag 20 år	-	-3 750	-15 000	-24 250	-28 500
<b>Nye lån pr 31.12</b>	<b>-</b>	<b>146 250</b>	<b>431 250</b>	<b>477 000</b>	<b>548 500</b>
<b>Sum lån SRH IKS 31.12</b>	<b>282 311</b>	<b>409 554</b>	<b>675 547</b>	<b>702 290</b>	<b>754 783</b>
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 1.1	319 500	305 520	291 540	277 560	263 580
Avdrag 25 år fra 31.12.18 og 28.10.22	-13 980	-13 980	-13 980	-13 980	-13 980
Nedbetaling lån 2X.10.23 (3 års ballong lån)	-151 875		-144 180		
Refinansiering 2X.12.23	151 875		144 180		
<b>Lån SRH Eiendom Holding AS pr 31.12</b>	<b>305 520</b>	<b>291 540</b>	<b>277 560</b>	<b>263 580</b>	<b>249 600</b>
Lån SRHE AS pr 1.1	460 000	441 600	423 200	404 800	386 400
Avdrag 25 år	-18 400	-18 400	-18 400	-18 400	-18 400
Nedbetaling lån 28.10.22 (3 års ballong lån)		-213 900	-204 700		
Refinansiering 28.10.22 (2 og 3 års ballong lån)		213 900	204 700		
<b>Lån SRHE AS pr 31.12</b>	<b>441 600</b>	<b>423 200</b>	<b>404 800</b>	<b>386 400</b>	<b>368 000</b>
<b>Sum lån SRHEH og SRHE 31.12</b>	<b>747 120</b>	<b>714 740</b>	<b>682 360</b>	<b>649 980</b>	<b>617 600</b>
<b>Sum lån SRH konsern 31.12</b>	<b>1 029 431</b>	<b>1 124 294</b>	<b>1 357 907</b>	<b>1 352 270</b>	<b>1 372 383</b>
<b>Sum årlige avdrag</b>	<b>50 526</b>	<b>55 137</b>	<b>66 387</b>	<b>75 637</b>	<b>79 887</b>
<b>Sum estimert rentekostnader</b>	<b>53 425</b>	<b>56 413</b>	<b>59 919</b>	<b>62 972</b>	<b>62 639</b>

\* Rentekostnadene er et estimat ut fra utvikling i rentemarkedet og tidspunkt for opptak av nye lån.

SRHE (tidligere RH) har en rentesikringsavtale som ble inngått i 2014 og går fram til mai 2027. Denne har en negativ verdi på ca. 35,3 MNOK pr desember 23.

Pr årsregnskap 2022 er negativ verdi vist i note. Rentekostnaden har derfor en høyere rente som følger av rentesikringen. Den negative verdien er innregnet ved oppkjøp av Risavika Havn AS. I årsregnskapet justeres rentekosten ned linert med 17 MNOK. Dette blir ikke hensyntatt i budsjettsaken (andre merverdier som går andre veien er heller ikke medtatt i budsjettsaken). Ellers er det inngått 3 andre rentesikringsavtaler i konsernet, se rapportering finans sak 36/23. Neste rapportering er styremøte i februar 2024.

## Likviditetsprognose

Det er laget en forenklet prognose på likviditeten i konsernet ved utgangen av året.

Forenklet kontantstrøm 2024 basert på budsjett	Budsjett 2024
Resultat før skatt	88 700
Justert for avskrivninger og farvannsavgift	42 863
<b>Kontantstrøm fra drift</b>	<b>131 563</b>
Avdrag	- 56 413
<b>Kontantstrøm etter avdrag</b>	<b>75 150</b>
Investeringer	- 270 500
Låneopptak	150 000
<b>Kontantstrøm</b>	<b>- 45 350</b>
Estimert midler bankkonto 01.01.2024	54 000
<b>Estimert midler bankkonto 31.12.24</b>	<b>8 650</b>

Det er mange faktorer som spiller inn, og usikkerhetsmomenter som justering på tidsavgrensede poster vil alltid ha stor påvirkning, det trengs alltid arbeidskapital i driften. Dersom prognosen stemmer vil det redusere likvide midler betraktelig. Låneopptaket i vedtak 3 er på 150 MNOK. Mulig betalbar skatt er ikke medtatt. I tillegg har en ikke hensyntatt antakelsen på 20/80 på investeringene. Disse to faktorene har ulikt fortegn. Administrasjonen holder styret løpende orientert om likviditeten gjennom resultatrapportering og rapporteringen på finansreglementet.

Selskapet har pr i dag god likviditet. Under viser bevegelsene på konsernkontoen gjennom 2023.



Bildet viser likviditeten i konsernkontoordningen per 24.11.23 18,7 MNOK, og likviditeten har forbedret seg gjennom året. I tillegg har konsernet en bevilget kreditt på 20 MNOK. SRHD har bestilt deler til kranen i Mekjarvik som skal betales i EUR, der EUR konto har en verdi på 1,3 MNOK. For å bedre avkastning er det valgt å plassere 16,9 MNOK i en plasseringskonto i KLP med bedre rentebetingelser, men med 31 dagers varsel for uttak. Det er lagt opp til en reduksjon i likvider i 2024.



## Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 godkjennes, samt at havnedirektøren gis fullmakt til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert Havnedirektør

Kathrine Aspøy  
Regnskapsansvarlig  
*Saksbehandler*

## Vedlegg:

- Bilag 1 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn konsern
- Bilag 2 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 3 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 4 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 5 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 6 Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Ekofiskvegen AS
- Bilag 7 Protokoll sak 42 vedtak 3

## Økonomiplan 2024 - 2027 Konsern

	Økonomiplan 2024-2027					
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Farvannsavgift	1 899	1 899	2 272	2 366	2 465	2 535
Kaivederlag (u/cruise)	27 583	26 683	29 314	30 215	30 910	31 683
Cruise (kaivederlag)	26 288	24 059	35 393	40 313	43 240	45 321
Varevederlag	9 529	9 901	10 932	11 216	11 474	11 761
Tjenesteleveranser	18 901	19 376	25 575	29 240	31 913	40 711
ISPS-vederlag	24 731	22 324	25 875	26 548	27 159	27 838
Utleie eiendom	146 309	146 309	161 835	165 850	171 796	175 291
Andre driftsinntekter	150	300	200	205	210	215
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>255 389</b>	<b>250 851</b>	<b>291 396</b>	<b>305 954</b>	<b>319 166</b>	<b>335 354</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Varekost	25 350	16 458	19 369	22 873	25 399	34 034
Leiekostnader	1 254	1 058	960	985	1 008	1 033
Lønnskostnader	36 640	40 855	35 921	39 717	42 703	44 838
Avskrivning	49 239	47 239	45 135	45 366	45 975	45 496
Konsulenttjenester	5 995	5 995	8 302	8 517	8 713	8 931
Reparasjon og vedlikehold	8 368	9 100	12 493	14 818	18 658	22 625
Reise, opphold mv	647	415	630	646	661	678
Salg, markedsføring repr.	2 300	2 100	2 650	2 719	2 781	2 851
Andre driftskostnader	19 162	16 018	22 323	22 757	23 111	23 527
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>148 955</b>	<b>139 238</b>	<b>147 783</b>	<b>158 398</b>	<b>169 010</b>	<b>184 012</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>106 434</b>	<b>111 613</b>	<b>143 613</b>	<b>147 556</b>	<b>150 157</b>	<b>151 342</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	920	4 951	1 500	1 500	1 500	1 500
Finanskostnader	52 359	49 382	56 413	59 919	62 972	62 639
<b>Sum finans</b>	<b>-51 439</b>	<b>-44 431</b>	<b>-54 913</b>	<b>-58 419</b>	<b>-61 472</b>	<b>-61 139</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>54 995</b>	<b>67 182</b>	<b>88 700</b>	<b>89 137</b>	<b>88 685</b>	<b>90 203</b>
Estimert skattekostnad			19 514	19 610	19 511	19 845
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>69 186</b>	<b>69 527</b>	<b>69 174</b>	<b>70 358</b>

## Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS

	Økonomiplan 2024-2027					
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Farvannsavgift	1 899	2 226	2 272	2 366	2 465	2 535
Inntekter driftsmidler	57 789	61 658	71 562	80 380	81 746	84 474
<b>Driftsinntekter</b>	<b>59 688</b>	<b>63 884</b>	<b>73 834</b>	<b>82 746</b>	<b>84 211</b>	<b>87 009</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Leiekostnader	854	854	550	564	577	592
Lønnskostnader	8 056	10 487	4 363	5 581	5 860	6 153
Avskrivning	20 583	18 258	18 753	19 253	22 253	22 253
Konsulenttjenester	3 100	3 100	3 996	4 100	4 195	4 299
Reparasjon og vedlikehold	400	400	400	410	420	430
Reise, opphold mv	300	150	200	205	210	215
Salg, markedsføring repr.	1 900	1 900	2 250	2 309	2 362	2 421
Andre driftskostnader	9 336	9 336	9 750	10 004	10 234	10 490
<b>Driftskostnader</b>	<b>44 529</b>	<b>44 485</b>	<b>40 262</b>	<b>42 426</b>	<b>46 110</b>	<b>46 853</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>15 159</b>	<b>19 399</b>	<b>33 572</b>	<b>40 320</b>	<b>38 101</b>	<b>40 156</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	3 300	6 007	1 100	1 100	1 100	1 100
Finanskostnader	10 803	13 421	18 373	23 533	27 874	28 776
<b>Netto finans</b>	<b>-7 503</b>	<b>-7 414</b>	<b>-17 273</b>	<b>-22 433</b>	<b>-26 774</b>	<b>-27 676</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>7 656</b>	<b>11 985</b>	<b>16 299</b>	<b>17 887</b>	<b>11 327</b>	<b>12 480</b>

## Økonomiplan 2024 - 2027 Stavangerregionen Havnedrift AS

	Økonomiplan 2024-2027					
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Kaivederlag (u/cruise)	27 583	26 683	29 314	30 215	30 910	31 683
Cruise (kaivederlag)	26 288	24 059	35 393	40 313	43 240	45 321
Varevederlag	9 529	9 901	10 932	11 216	11 474	11 761
Tjenesteleveranser	18 901	19 376	25 575	29 240	31 913	40 711
ISPS-vederlag	24 731	22 324	25 875	26 548	27 159	27 838
Utleie eiendom	75 377	78 296	95 932	98 926	104 201	106 806
Andre driftsinntekter	6 700	7 652	8 052	8 257	8 442	8 648
<b>Driftsinntekter</b>	<b>189 109</b>	<b>188 291</b>	<b>231 073</b>	<b>244 715</b>	<b>257 339</b>	<b>272 768</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Varekost	25 300	16 458	19 369	22 873	25 399	34 034
Leiekostnader knyttet til fremleie	98 297	106 665	128 234	128 596	133 727	138 554
Lønnskostnader	28 558	30 368	31 558	34 136	36 843	38 685
Avskrivning	3 080	3 080	2 574	2 574	2 574	2 574
Konsulenttjenester	2 525	2 991	4 305	4 417	4 519	4 632
Reparasjon og vedlikehold	7 574	8 720	12 093	14 407	18 239	22 195
Reise, opphold mv	347	347	430	441	451	463
Salg, markedsføring repr.	400	200	400	410	420	430
Andre driftskostnader	13 731	10 329	15 786	16 157	16 494	16 869
<b>Driftskostnader</b>	<b>179 812</b>	<b>179 158</b>	<b>214 749</b>	<b>224 013</b>	<b>238 666</b>	<b>258 435</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>9 297</b>	<b>9 133</b>	<b>16 324</b>	<b>20 702</b>	<b>18 673</b>	<b>14 332</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	600	2 438	2 000	1 800	1 600	1 600
Finanskostnader	10	20	15	10	10	10
<b>Netto finans</b>	<b>590</b>	<b>2 418</b>	<b>1 985</b>	<b>1 790</b>	<b>1 590</b>	<b>1 590</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>9 887</b>	<b>11 551</b>	<b>18 309</b>	<b>22 492</b>	<b>20 263</b>	<b>15 922</b>
Estimert skattekostnad			4 028	4 948	4 458	3 503
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>14 281</b>	<b>17 544</b>	<b>15 805</b>	<b>12 420</b>

## Økonomiplan 2024-2027 SRH Eiendom Holding AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Inntekter						
<b>Sum driftsinntekter</b>						
<b>Driftskostnader</b>						
Andre driftskostnader	245	245	247	253	259	266
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>245</b>	<b>245</b>	<b>247</b>	<b>253</b>	<b>259</b>	<b>266</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>-245</b>	<b>-245</b>	<b>-247</b>	<b>-253</b>	<b>-259</b>	<b>-266</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	1 775	2 523	2 650	2 220	2 000	2 000
Finanskostnader	12 565	13 000	11 954	10 179	9 197	8 584
<b>Sum finans</b>	<b>-10 790</b>	<b>-10 477</b>	<b>-9 304</b>	<b>-7 959</b>	<b>-7 197</b>	<b>-6 584</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>-11 035</b>	<b>-10 722</b>	<b>-9 551</b>	<b>-8 212</b>	<b>-7 456</b>	<b>-6 850</b>
Estimert skattekostnad			-2 101	-1 807	-1 640	-1 507
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>-7 450</b>	<b>-6 406</b>	<b>-5 816</b>	<b>-5 343</b>



## Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn Eiendom AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Leieinntekter	101 592	105 949	104 046	106 751	109 206	111 936
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>101 592</b>	<b>105 949</b>	<b>104 046</b>	<b>106 751</b>	<b>109 206</b>	<b>111 936</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Avskrivninger	24 830	24 830	23 323	23 322	20 931	20 452
Andre driftskostnader	3 394	3 394	3 997	4 101	4 195	4 300
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>28 224</b>	<b>28 224</b>	<b>27 320</b>	<b>27 423</b>	<b>25 126</b>	<b>24 752</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>73 367</b>	<b>77 725</b>	<b>76 726</b>	<b>79 328</b>	<b>84 080</b>	<b>87 185</b>
<b>Finans</b>						
Renteinntekter	20	175	175	150	150	150
Rentekostnader	32 675	26 626	29 436	29 258	28 750	28 129
<b>Sum finans</b>	<b>-32 655</b>	<b>-26 451</b>	<b>-29 261</b>	<b>-29 108</b>	<b>-28 600</b>	<b>-27 979</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>40 712</b>	<b>51 274</b>	<b>47 465</b>	<b>50 220</b>	<b>55 480</b>	<b>59 206</b>
Estimert skattekostnad			10 442	11 048	12 206	13 025
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>37 023</b>	<b>39 172</b>	<b>43 275</b>	<b>46 180</b>

## Økonomiplan 2024-2027 Ekofiskvegen AS

	Økonomiplan 2024-2027					
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Utleie eiendom	9 499	9 499	9 879	10 136	10 369	10 628
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>9 499</b>	<b>9 499</b>	<b>9 879</b>	<b>10 136</b>	<b>10 369</b>	<b>10 628</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Avskrivning	747	747	485	217	217	217
Driftskostnader	185	190	192	197	201	206
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>932</b>	<b>937</b>	<b>677</b>	<b>414</b>	<b>418</b>	<b>423</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>8 567</b>	<b>8 562</b>	<b>9 202</b>	<b>9 722</b>	<b>9 951</b>	<b>10 205</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	20	56	50	20	20	20
Finanskostnader	1 058	1 302	1 000	1 100	1 141	1 181
<b>Sum finans</b>	<b>-1 038</b>	<b>-1 246</b>	<b>-950</b>	<b>-1 080</b>	<b>-1 121</b>	<b>-1 161</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>7 530</b>	<b>7 316</b>	<b>8 252</b>	<b>8 642</b>	<b>8 830</b>	<b>9 044</b>
Estimert skattekostnad			1 816	1 901	1 943	1 990
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>6 437</b>	<b>6 741</b>	<b>6 888</b>	<b>7 055</b>



Møtedato: 13.12.2023

Møtenr.: 10

**Styret  
for  
Stavangerregionen Havn IKS**

**CLOSE  
TO** *people  
energy  
business  
nature*

## Protokoll sak 52 vedtak 3

Til Stede	Arild Michelsen Renate Gimre Bjørg Sandal Sissel Knutsen Hegdal	Bjørn Kahrs Jess Milter Truls Dragset Dydland Leif Høybakk (Rep)
Forfall		

Sak 52/23      **Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS konsern.  
Vedtak 3: Lån i Kommunalbanken godkjennes.**

Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.

Lånets størrelse til budsjetterte investeringer er opp til 150 MNOK.  
Lånets løpetid er 20 år.

Arild Michelsen

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Bjørg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Truls Dragset Dydland





**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 33/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18  
Saksbeh.: OBB/KHJ  
Innstill. dato: 23.08.2024

## Strategiplan 2025-2028 med tilhørende delmål 2025 – foreløpig utkast

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	45/23	08.11.23	Orientering
Styret for SRH IKS	20/24	17.06.24	Orientering
Styret for SRH IKS	33/24	03.09.24	

Forslag til vedtak:

- 33.1/24 Styret ser positivt på det interne arbeidet som er gjort i organisasjonen for å involvere de ansatte i prosessen og mener det foreløpige utkastet har en tydelig, målbar og ambisiøs retning. Styrets innspill og kommentarer til planen tas inn i det videre arbeidet med revidering av planen. Forslag til endelig Strategiplan 2025-2028 legges frem i neste styremøte.
- 33.2/24 For delmålene i 2025 skal det utarbeides egne handlingsplaner.



## Bakgrunn og oppsummering

Styret i SRH følger kommunenes valgperiode og velges for fire år. Gjeldende praksis er at påtroppende styre vedtar strategiplan for de kommende fire årene.

Kommunenes eierskapsmeldinger og selskapsavtalen for SRH gir føringer av eiermessig strategisk betydning for virksomheten. Dette gir premisser som selskapet og styrende organer skal forholde seg til. Den nye selskapsavtalen for SRH presiserer formålet til selskapet, det vil si hvilke aktiviteter SRH skal drive med. Den nye selskapsavtalen utløste behovet for en helhetlig strategiprosess, kontra rullering/revisjon av eksisterende strategiplan.

Styret fikk i sak 20/24 beskrevet innledende arbeid med ny strategiplan og metode for arbeidet.

I likhet med foregående strategiprosesser har det vært bred involvering av ansatte for å sikre engasjement og eierskap til planen.

Ifølge tidslinjen for strategiarbeidet fremlegges første utkast til Strategiplan 2025-2028 styret for innspill nå og endelig versjon for vedtak i oktober/november.

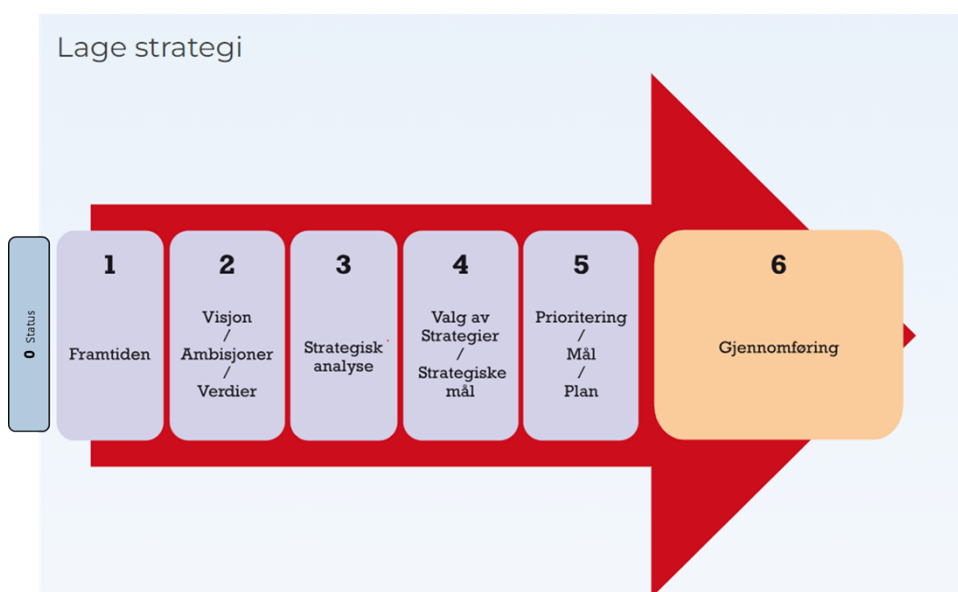
## Saken

Det ble gjort politiske vedtak i alle eierkommunene i juni 2023 da ny selskapsavtale ble vedtatt om at det skal utarbeides en egen Eierstrategi for SRH. Eierstrategi for selskapet presiserer strategiske og prinsipielle temaer og er et utfyllende dokument til eierskapsmelding og selskapsavtale. Eierstrategien er sendt på høring til styret, se sak 35/24. Fremlagt forslag til strategiplan er uformet for å kunne oppnå forventningene angitt i eierstrategien innen strategiperioden.

## Metode og prosess:

For å lykkes med strategiarbeidet må man ha en metodisk og systematisk tilnærming til arbeidet. For å sikre at gjennomføringen skjer på en disiplinert og smidig måte med ønsket effekt er det viktig med et godt organisert arbeid i de ulike delprosessene.

Følgende modell for Strategiplan 2025-2028 er benyttet:





Ovenfor presenteres strategiprosessen som er benyttet, steg for steg med de **ulike delprosessene**.

Parallelt med strategiprosessen gjennomførte SRH en dobbel vesentlighetsanalyse (DVA). DVA har gitt svar på hvilke bærekraftsområder som er mest vesentlige for SRH. Dette er sentralt fra et strategi- og styringsperspektiv og vil hjelpe SRH til å prioritere riktig. Det er utarbeidet mål og delmål for å styrke koblingen mellom virksomhetsstyring og bærekraft, samt synliggjøre hvordan SRH planlegger for å rapportere på SRHs overordnede bærekraftsarbeid.

Det har vært nedsatt flere arbeidsgrupper som har stått for innsamling av data og skildringer for å skape en helhetlig situasjonsforståelse og jobbe frem et helhetlig forslag til ny strategiplan.

### Steg 0 og 1: Status og fremtid

For steg 0 og 1 i overnevnte modell vises det til styresak 20/24 for beskrivelse av dette. SRH utarbeidet en detaljert beskrivelse av status og en fremtidsutsikt for følgende tema som ble identifisert som relevante:

- Fysisk kapasitet
- Marked/lønnsomhet
- Samarbeid/partnere
- Rammebetingelser
- Organisasjonen
- Bærekraft/klima
- Teknologi
- Verdensbilde

I tillegg ble det beskrevet status for eksisterende strategiplan og kundeundersøkelse. De fleste av temaene ovenfor er direkte avhengig av hverandre og sammenfaller på enkelte områder, og dette er ivare tatt i arbeidet.

### Steg 2 – Visjon, verdier og ambisjoner

SRH skal i henhold til havne- og farvannsloven fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann gjennom sin virksomhet. Strategiarbeidet ivaretar lovens overordnede mål og intensjoner.

Tidlig i prosessen ble visjonen diskutert. Visjonen skal beskrive ønsket posisjon på en kort og konsis måte og ha et langsiktig perspektiv. Visjonen er med på å definere hvilken adferd man ønsker skal prege kulturen. Eksisterende visjon er: «**Stavangerregionen Havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn.**»

Gjennom arbeidet har det kommet frem at organisasjonen har en god forståelse og eierskap til eksisterende visjon. I tillegg mener organisasjonen at visjonen fortsatt passer til beskrivelsen og forståelsen av fremtiden og denne foreslås videreført selv om den er svært ambisiøs.

Som beskrevet i sak 20/24 spiller selskapets verdier en viktig rolle i strategiprosessen av flere grunner. Verdier gir retning og veiledning for beslutninger og handlinger. Når ansatte kjenner og forstår virksomhetens verdier, kan de ta mer gjennomtenkte og enhetlige valg i det daglige arbeidet. En god etterlevelse av selskapets verdier bidrar til å forme en tydelig organisasjonskultur. Når ansatte deler felles verdier, skaper det en sterkere samhørighet og et positivt arbeidsmiljø som igjen kan føre til økt produktivitet og bedre samarbeid.



Å involvere ansatte i å definere og bestemme verdier bidrar til en følelse av eierskap og gir økt sannsynlighet for etterlevelse. I første strategisamling med alle ansatte ble de bedt om å komme med innspill til verdier, herunder foreslå nye eller foreslå å beholde eksisterende verdier.

De eksisterende verdiene er som følger: **Dedikert – Trygg – Bærekraftig**

En samlet organisasjon ønsker å beholde «dedikert», og i tillegg kom det inn forslag til nye verdier som ansatte deretter stemte over. De to svaralternativene som mottok flest stemmer er som følger: «Fremtidsrettet» og «Imøtekommende».

Administrasjonen mener at verdiene **Dedikert – Fremtidsrettet – Imøtekommende** utfyller hverandre og bidrar til å bygge veien mot visjonen. Administrasjonen forslår at de nye verdiene vedtas av styret.

Som nevnt innledningsvis fastslår den nye selskapsavtalen eierstyrte strategiske retningslinjer for virksomheten. Disse gir premisser for hvordan selskapet og styret skal forvalte virksomheten. Den nye selskapsavtalen for SRH klargjør selskapets formål, det vil si hvilke aktiviteter SRH skal engasjere seg i.

Basert på SRHs hoved- og støtteprosesser ble det definert målsetninger/ambisjoner for følgende grensesnitt:

- Marked og utvikling
- Organisasjon/samarbeid
- Bærekraft
- Areal/infrastruktur/bygg og utstyr
- Skipsanløp
- Forvaltning

Ambisjonene for hvert grensesnitt er hovedsakelig hentet ut fra selskapsavtalen, men innenfor organisasjon/samarbeid er også deler av ambisjonen forankret i Kulturplakaten og Skurvetraktaten. Ambisjonene/ målsetningene foreslås som følger:

Våre ambisjoner / målsetninger (fra selskapsavtale)	
Marked og utvikling	Selskapet skal ha et regionalt perspektiv og drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Selskapets generelle avkastningskrav skal ikke være lavere enn avkastningskrav som ellers gjelder for sammenlignbare havnevirksomheter og –investeringer.
Organisasjon / samarbeid	Vi leverer utmerket service i alle ledd. Vi bygger hverandre gode, skal være gode forbilder og være en attraktiv arbeidsplass. Selskapet kan delta på eiersiden i og samarbeide med andre virksomheter når dette ligger innenfor selskapets formål, herunder opprette egne datterselskaper.
Bærekraft	Selskapet skal til enhver tid tilstrebe å være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, som tilrettelegger for at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Selskapets tiltak og målsetninger i miljøvernarbeidet skal bygge på parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer som er objektive, effektive og etterprøvbare.
Areal/infrastruktur, bygg og utstyr	Selskapet skal engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet eller havnerettet formål. Selskapet skal fremme verdiskapning gjennom attraktive, effektive og sikre havner.
Skipsanløp	Havneinfrastrukturen skal ha en god kobling mot andre transportformer.
Forvaltning	Selskapet skal, basert på delegert myndighet, utøve de myndighetsoppgaver og forvaltningsoppgaver, som tilligger kommunene etter havne- og farvannsloven. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser relevant i relevante lokale og regionale planer.



For å kunne for levere i tråd med ambisjonene definerte man deretter de kritiske suksessfaktorene for hvert grensesnitt for å sikre at selskapet arbeider med det som gir mest effekt.

### Steg 3 - 5: Strategisk analyse, mål og prioritering

I et omfattende arbeid med strategisk analyse har alle ansatte bidratt i tverrfaglige grupper før analysene ble grundig gjennomgått av arbeidsgruppen.

Hensikten med analysene er å identifisere strategier og strategiske mål for perioden.

Siden forrige styremøte har SRH identifisert de viktigste målene for hele strategiperioden for alle grensesnittene.

Det er gjennomført flere arbeidsmøter for å kvalitetssikre forslag til strategier og strategiske mål, for å sikre at de er konkrete og målbare.

Det er identifisert to strategier:

**Strategi A** omhandler forhold som gjelder **organisering og ressursutnyttelse**.

**Strategi B** omhandler forhold som gjelder **system og styring**.

Totalt er det beskrevet 16 strategiske mål for perioden. Nedenfor følger en opplisting av alle strategiske mål med tilhørende delmål for 2025. De strategiske målene fremgår også av vedlagt målmatrise, se bilag 1.

I arbeidet med de strategiske målene er koblingen mot de ulike grensesnitt og kritiske suksessfaktorer synliggjort. Det er i tillegg gjort en vurdering av «Verdi/ Viktighet/ Nytteeffekt» og «Kompleksitet/ Ressursbruk/ Kostnad» på en skala fra 1-10 for å kunne klassifisere de ulike målene.

#### **A - Strategiske mål: Organisering og ressursutnyttelse:**

- **A1** Implementere ny organisasjonsmodell innen 2026

*Delmål:* Implementert velfungerende arenaer for samhandling i løpet av 2025 og ferdigstille kompetansekartleggingen

- **A2** Implementere gjennomføringsmodell for prosjekter innen 2026

*Delmål:* Designe gjennomføringsmodellen for ulike typer prosjekt og ha startet implementeringen for minst en type prosjekt

- **A3** Etablere og iverksette metoder for å måle kapasitetsutnyttelse for kai, bygg og utomhus

*Delmål:* Etablere system for å måle fysisk utnyttelse. Etablere system for å måle lønnsomhet pr. objekt med pilot for ett objekt pr. kategori.

- **A4** Kartlegge/gapanalyse nåværende status og lukke gap på den digitale kompetansen

*Delmål:* Ref. A1





## **B – Strategiske mål: System og styring:**

- **B1** Etablere tydelige mål og KPI'er for alle bærekrafttemaer 2026

*Delmål:* Etablere oversikt over data innenfor vesentlige temaer i DVA

- **B2** Definere og igangsette prosjekter som gir konkrete og vesentlige utslippskutt

*Delmål:* Spesifisert minst ett prosjekt som gir vesentlige utslippskutt.

- **B3** Innføre mål og KPI'er for saksbehandling for tiltak i sjø/forvaltningsoppgaver

*Delmål:* Definere mål og KPI'er

- **B4** Definere markedssegmenter basert på dagens kundegruppering og nye markeder og prioritere ift. disse.

*Delmål:* Detaljere dagens kundegruppering og nye markeder ut fra lønnsomhet/potensiale og foreslå mulig prisdifferensiering

- **B5** Ha etablert tilstandsnivå og system for oppfølging av standard og kvalitet på kaier, bygg, utomhus og utstyr, med 80 % gjennomført oppnåelse av nivå

*Delmål:* Gjennomføre tilstandsvurderinger bygg, utomhus og utstyr

- **B6** Implementere nytt system for cruisebooking innen 2025

Delmål ikke nødvendig.

- **B7** Utvikle dagens system og etablere samarbeidsavtale med andre havner for bedre kaiutnyttelse ref. flytårn-prinsippet

*Delmål:* Gjennomføre et forprosjekt for flytårn.

- **B8** Standardisere sikringsplaner innen 2025

Delmål ikke nødvendig.

- **B9** Etablere velfungerende dataflyt (toppsystem) for landstrøm innen 2026

*Delmål:* Avklare organisering

- **B10** Optimalisere havnelogistikk og aktiv styring etter masterplaner

*Delmål:* Lage masterplan for Risavika. Ha etablert et levende energikart for havnene

- **B11** Etablere sanntidsstøymåling på utvalgte kaier

*Delmål:* Ferdigstille piloten i Risavika

- **B12** Oppnå score større eller lik 80 % for relasjonsstyrke i kundeundersøkelse innen 2026

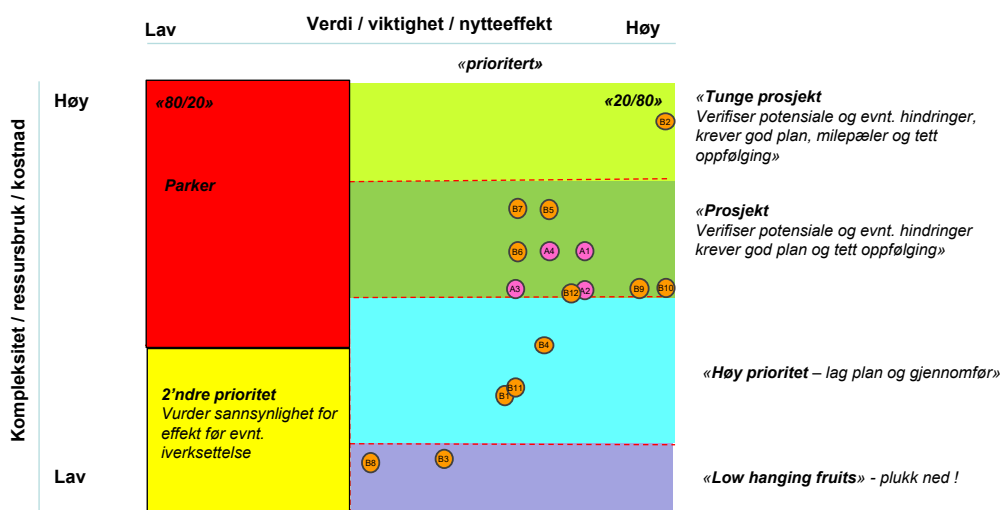
*Delmål:* Ha beskrevet funksjons-spesifikasjon og begrunne nytteverdi for evt. CRM system. Kartlegge og definere kundedialog.

Nedenfor følger en oversikt over ulike kategorier av strategimål og hva de innebærer for prosjektgjennomføringen. Strategiene ble klassifisert som hhv. «Tunge Prosjekt», «Prosjekt», «høy prioritet», «low hanging fruits» og «2. prioritet».



# Strategi

## Grunnlag for prioritering



Strategi A: Organisering/ressursutnyttelse  
 Strategi B: System og styring

**Raadvill**  
 varige forbedringer

En total oversikt over klassifiseringen og grunnlag for prioritering ses ovenfor, samt er vedlagt som bilag 2:

### Tunge prosjekt

Strategimål som faller inn under denne kategorien er de som har et stort omfang, høy kompleksitet og flere usikkerhetsfaktorer. Disse prosjektene krever en grundig analyse av potensialet for å oppnå de ønskede resultatene, samt en kartlegging av mulige hindringer som kan forsinke eller forhindre



måloppnåelse. For å sikre en god gjennomføring av tunge prosjekt, er det nødvendig å ha en klar og realistisk plan med definerte milepæler og ansvarsfordeling. I tillegg må det være en tett oppfølging av prosjektets fremdrift, ressursbruk og kvalitet, samt en løpende evaluering av risikoer og avvik.

Totalt 1 av 16 strategiske mål er kategorisert som tunge prosjekt.

### Prosjekt

Strategimål som tilhører denne kategorien er de som har et mindre omfang, lavere kompleksitet og færre usikkerhetsfaktorer enn tunge prosjekt. Disse prosjektene krever likevel en god verifisering av potensialet for å oppnå de ønskede resultatene, samt en identifisering av mulige hindringer som kan påvirke prosjektet. For å sikre en god gjennomføring av prosjekt, er det nødvendig å ha en tydelig og gjennomførbar plan med fastsatte mål og tidsfrister. I tillegg må det være en regelmessig oppfølging av prosjektets fremdrift, ressursbruk og kvalitet, samt en kontinuerlig vurdering av risikoer og avvik.

Totalt 10 av 16 strategiske mål er kategorisert som prosjekt.

### Høy prioritet

Strategimål som er klassifisert som høy prioritet er de som har en stor betydning og effekt på måloppnåelse, med mindre ressursbruk enn prosjekter. Det anbefales også her at det lages en detaljert plan og at disse prioriteres. I tillegg må det være en hyppig oppfølging av fremdrift, ressursbruk og kvalitet, samt en proaktiv håndtering av risikoer og avvik.

Totalt 3 av 16 strategiske mål er kategorisert som høy prioritet.

### Low hanging fruits

Strategimål som er klassifisert som low hanging fruits er de som har en høy nytteverdi og en lav ressursbruk. Disse målene krever en enkel gjennomføring, og bør prioriteres først. For å sikre en god gjennomføring av low hanging fruits prosjekt, er det nødvendig å ha en enkel plan. I tillegg må det være tett oppfølging av fremdrift og synliggjøre måloppnåelse internt.

Totalt 2 av 16 strategiske mål er kategorisert som low hanging fruits.

### 2. prioritet

Strategimål klassifisert som 2. prioritet er de som har en moderat betydning for måloppnåelse, konkurransevne og omdømme. Disse prosjektene ville kreve en vurdering av sannsynligheten for å oppnå de ønskede effektene, samt en prioritering av de mest lønnsomme og gjennomførbare tiltakene.

SRH har ingen strategiske mål som faller inn under denne kategorien.



For å sikre gjennomføring av høy kvalitet skal det utarbeides oversiktlige handlingsplaner for 2025 hvor de nødvendige aktiviteter beskrives for hvert delmål.

I handlingsplanene skal det nedskrives og konkretiseres både den nødvendige mengden og den definerte kvaliteten av innsatsen som kreves for å nå målet. Kvalitet her refererer til spesifikke krav til utførelse, standarder og resultater som må oppnås for at tiltakene skal være effektive. Videre skal handlingsplanene inkludere ansvarliggjøring, en detaljert beskrivelse av den planlagte ressursbruken, samt det nødvendige investerings- og kapitalbehovet. Dette er avgjørende for å unngå vanlige hindringer som ofte oppstår i gjennomføringsfasen. Videre foreslås det at SRHs ledergruppe gjennomgår handlingsplanene minst annenhver måned og at styret får fremlagt status halvårlig.

#### Oppsummering:

SRH ønsker at Strategiplan 2025-2028 skal være tydelig, målbar og ambisiøs, og dette gjenspeiles i vedlagte utkast.

De strategiske målene er godt forankret havne- og farvannsloven samt kommende eierstrategi og nylig vedtatt selskapsavtale. Internt er arbeidet også godt forankret og gjennom samlingene har ansatte kommet med en rekke konstruktive innspill og tilbakemeldinger som er ivaretatt i grunnlaget for utkastet til Strategiplan 2025-2028.

Strategiplanen vil bidra til at styret, ledelsen og de ansatte jobber målrettet sammen for å nå målene.

Strategisk arbeid vil kjempe og knive om de sentrale ressursene i den daglige driften. Havnedirektøren anbefaler at styret, i tilknytning til den nye strategiplanen, vedtar å utarbeide oversiktlige handlingsplaner hvor nødvendige aktivitet beskrives.

Havnedirektøren ber styret om å komme med innspill og kommentarer i styremøtet slik at disse kan innarbeides i det foreløpige utkastet, og revideres før en endelig versjon fremlegges for styret i neste styremøte.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert havnedirektør

Katrine Hansen Johannesen  
Konsernkoordinator  
*saksbehandler*

#### Vedlegg

Bilag 1: Målmatrise  
Bilag 2: Matrise: grunnlag for prioritering

## STRATEGI / MÅL FOR STRATEGIPERIODEN 2025-2028

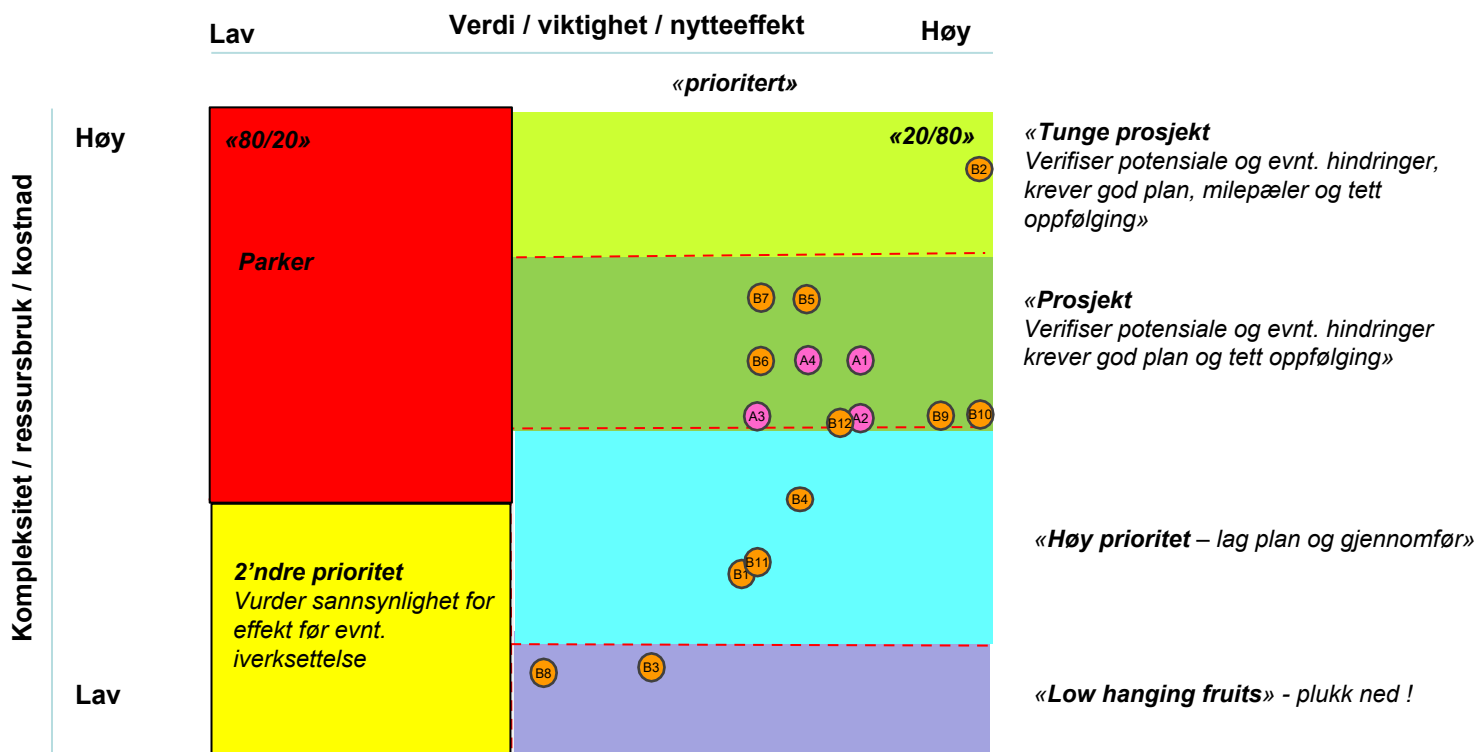
Klassifisering				
(Tunge Prosjekt (TP) / Prosjekt (P) Høy prio (HP) Low Hanging (LH), 2'ndre prio (2))				

Mål formulering	Referanse (ref. Grensesnitt / KSF)	Ans.	Verdi/ Viktighet/ Nytte- effekt (1-10)	Kompleks. / Ressurs-bruk/ Kostnad (1-10)	Klassifisering					Kommentar	Kortsiktige mål / delmål 2025
					TP	P	HP	LH	2'ndre		
<b>STRATEGI A: Organisering/ressursutnyttelse</b>					-	4	-	-	-		
A1 Implementere ny organisasjonsmodell innen 2026	1.1, 1.2, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 2.5.1, 2.5.2, 2.6, 3S1, 3G1 other risk, 4.2, 4.8, 5.1, 5.5, 6.1, 6.4	OBB	8	6		1					Implementert velfungerende arenaer for samhandling i løpet av 2025 og ferdigstille kompetansekartleggingen
A2 Implementere gjennomføringsmodell for prosjekter innen 2026	1.1, 1.5, 4.6, 4.9,	AVV	8	5		1					Designe gjennomføringsmodellen for ulike typer prosjekt og ha startet implementeringen for minst en type prosjekt
A3 Etablere og iverksette metoder for å måle kapasitetsutnyttelse for kai, bygg og utomhus	1.3, 1.5, 4.7, 4.8 og 5.1	HF	6	5		1					Etablere system for å måle fysisk utnyttelse. Etablere system for å måle lønnsomhet pr. objekt med pilot for ett objekt pr. kategori.
A4 Kartlegge/gapanalyse nåværende status og lukke gap på den digitale kompetansen	1.5, 2.3, 5.1, 5.6, 6.2	AB	7	6		1				Leie inn konsulent. Etablere plan for kompetanseheving. Vurdere innleid kapasitet, styrking av avdeling	ref. A1
<b>STRATEGI B: System og styring</b>					1	6	3	2	-		
B1 Etablere tydelige mål og KPI'er for alle bærekraftstemaer 2026	Pkt . 3 Bærekraft (alle)	AVV	6	3			1			Leie inn konsulent	Etablere oversikt over data innenfor vesentlige temaer i DVA
B2 Definere og igangsette prosjekter som gir konkrete og vesentlige utslippskutt	3.E1	OBB	10	9	1						Spesifisert minst ett prosjekt som gir vesentlige utslippskutt
B3 Innføre mål og KPI'er for saksbehandling for tiltak i sjø/forvaltningsoppgaver	6.4	DM	5	2				1			Definere mål og KPI'er
B4 Definere markedsegmenter basert på dagens kundegruppering og nye markeder og prioritere ift. disse.	1.5	EH	7	4			1				Detaljere dagens kundegruppering og nye markeder ut fra lønnsomhet/potensiale og foreslå mulig prisdifferensiering
B5 Ha etablert tilstandsnivå og system for oppfølging av standard og kvalitet på kaier, bygg, utomhus og utstyr, med 80 % gjennomført oppnåelse av nivå	2.4, 4.7, 4.9,	AVV	7	7		1					Gjennomføre tilstandsvurderinger bygg, utomhus og utstyr.
B6 Implementere nytt system for cruisebooking innen 2025	2.6, 5.5	DM	6	6		1					2025 mål
B7 Utvikle dagens system og etablere samarbeidsavtale med andre havner for bedre kaiutnyttelse ref. flytårn-prinsippet	1.3, 2.5, 5.1	DM	6	7		1					Gjennomføre et forprosjekt for flytårn
B8 Standardisere sikringsplaner innen 2025	5.2 (2.5)	ABN	4	2				1			2025 mål
B9 Etablere velfungerende dataflyt (toppsystem) for landstrøm innen 2026	3.E1, 4.4	AVV	9	5		1				Avhengige av ulike prosesser og hva som skjer i markedet	Avklare organisering
B10 Optimalisere havnelogistikk og aktiv styring etter masterplaner	4.4, 4.5, 5.3 og 5.4	HF	10	5		1					Lage masterplan for Risavika. Ha etablert et levende energikart for havnene
B11 Etablere sanntidsstøymåling på utvalgte kaier	5.7	OBB	6	3			1				Ferdigstille piloten i Risavika
B12 Oppnå score større eller lik 80 % for relasjonsstyrke i kundeundersøkelse innen 2026	1.2, 1.4, 2.6 og 4.3	EH	8	5		1				Henger sammen med ny organisasjonsmodell og CRM system.	Ha beskrevet funksjons-spesifikasjon og begrunne nytteverdi for evt. CRM system. Kartlegge og definere kundedialog.
<b>SUM MÅL</b>	TOTALT	16			1	10	3	2	-		



# Strategi

## Grunnlag for prioritering



Strategi A: Organisering/ressursutnyttelse  
 Strategi B: System og styring

**Raadvill**  
 varige forbedringer



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 34/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: OBB/HF

Innstill. dato: 07.08.2024

## Skogen i Risavika – Rettighet eiendom

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	09/23	22.02.23	Enstemmig
Representantskapet i SRH	06/23	25.04.23	Enstemmig
Styret for SRH IKS	34/24	03.09.24	
Representantskapet i SRH	12/24	04.09.24	

Forslag til vedtak:

1. Styret i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) vedtar at det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havn Eiendom AS avstår retten til å tiltre eiendommen «Skogen» i Risavika, gnr 10 bnr 212 i Sola kommune (NAE4 i kommuneplanen). Dette betinger at Sola kommune tilfører den samme eiendommen som tingsinnskudd, slik som regulert i Tilleggsavtale til Selskapsavtale (juni 2023) og vedtatt i kommunestyret 20.06.24 (sak 50/2024). Styret i SRH har mandat til å beslutte dette på vegne av datterselskapet, som del av eierstyringsinstruks for SRHs konsernselskaper, vedtatt av styret i SRH (sak 59/18) og representantskapet (sak 17/18).
2. Styret gir havnedirektøren fullmakt til å signere på Erklæring for avståelse av rettighet til F3 Skogen.
3. Saken fremlegges representantskapet til orientering, med bakgrunn i vedtak i representantskapet 25.04.23 (sak 06/23).





## Bakgrunn

Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE), som eies 100 % av Stavangerregionen Havn IKS (SRH) via SRH Eiendom Holding AS, har rett til vederlagsfritt å få overført eiendommen «Skogen», gnr 10 bnr 12 i Sola kommune (Eiendommen), dersom Eiendommen blir omregulert fra friareal til næringsareal. Kommuneplan 2023-2040 (kommunestyret 28.09.23, sak 62/2023) omdisponerer Eiendommen til næringsbebyggelse, jf. § 11-7 nr. 1, navngitt som NAE4 – i forrige kommuneplan navngitt som F3.

Planbeskrivelsen omtaler følgende på side 9 og 18:

«**Næringsbebyggelse. Risavika.** Risavika næringsområder er forbeholdt havnerelaterte næring. Risavika fortettes ved at skogen omdisponeres til næringsareal, NAE4.»

«**Nye areal til næring.** NAE4 10/212. Omdisponering innebærer nedbygging av et større friområde innenfor Risavika næringsområdet. Området består av skog og inngår i et sammenhengende grøntdrag med kobling til friområdet langs kysten. Skog er både viktig for biologisk mangfold og har en flomreducerende effekt/fordrøyning ved styrtregn. Skog binder CO2 og nedbygging av skog gir klimautslipp. En grønn lunge er positivt for folkehelsen og opplevelsen av området. Grøntkorridor skal ivaretas ved detaljregulering av området.»

Denne saken fremlegges med forslag til at styret vedtar å frasi seg retten til å få overført Eiendommen, betinget av at samme eiendom tilføres selskapet som tingsinnskudd fra Sola kommune, ref. tilleggsavtalens punkt 1 og 2 til selskapsavtalen (juni 2023).

Kommunestyret i Sola vedtok den 20.06.24 (sak 50/2024, link til [saksfremlegg](#) og [protokoll](#)) å tilføre Eiendommen som tingsinnskudd i SRH. Stavanger bystyre (17.06.24) og Randaberg kommunestyre (20.06.24) støttet dette, som del av gjennomføring av tilleggsavtalen til selskapsavtalen.

Saken behandles ikke av SRHs datterselskaper. Bakgrunnen for dette er følgende:

Selskapsstruktur og eierstyring av konsernet ble behandlet i styret i SRH i sak 59/18 og i Representantskapet sak 17/18 ifm. oppkjøp av 100 % eierskap i Risavika Havn AS. Selskapet fikk etter oppkjøpet navnet Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

Det ble vedtatt at styret i SRH (også kalt konsernstyret) har følgende mandat på vegne av bl.a. SRHE:

«*Saker utenfor styrenes kompetanse, det vil si saker av uvanlig art eller av stor betydning skal forelegges konsernstyret for avgjørelse der.*»

Saken anses å være av uvanlig art og legges derfor frem for styret i SRH.

Vedtak i styret sak 09/23:

«*Styret i SRH er positive til på et senere tidspunkt å frafalle rettighetene til F3 Skogen, betinget av at Sola kommune tilfører eiendommen som tingsinnskudd i SRH. Før endelig vedtak i styret i SRH blir saken oversendt Representantskapet i SRH til uttalelse.*»

Vedtak i representantskapet sak 06/23:

«*Representantskapet i SRH er positiv til at styret, som del av en fremforhandlet løsning i de pågående forhandlingene om ny selskapsavtale, frafaller rettighetene til F3 Skogen i Risavika, betinget av at Sola kommune får godkjent omregulering av eiendommen til næring og tilfører eiendommen som tingsinnskudd i SRH.*»





## Saken

«Skogen» (Eiendommen) var en del av eiendommen til Shell-raffineriet, som Risavika Eiendom AS (RE) kjøpte for mer enn 20 år siden.

I hht. utbyggingsavtale mellom Sola kommune og RE (datert 07.12.2004) skulle Eiendommen overdras vederlagsfritt som friareal til Sola kommune. Hjemmel til Eiendommen ble overført fra RE til Sola kommune i 2017. I en avtale inngått samtidig mellom kommunen og RE, fremgår det at RE har en rett til å kunne få tilbakeført «F3 Skogen» (Eiendommen) på følgende vilkår:

*«Det er enighet mellom avtalepartene om at RE vederlagsfritt har krav på å få tilbakeført «F3» fra SK, dersom «F3» blir omregulert fra friareal til næringsareal.»*

Retten opphører etter 30 år, med virkning fra 07.12.2004.

Rettigheten er ved senere transport, slik avtalen åpner opp for, overført til Risavika Havn AS. Ifm. SRHs oppkjøp av 100 % av aksjene i Risavika Havn AS, er dette selskapet innfusjonert i SRHE, slik at Eiendommen i dag tilhører SRH-konsernet.

I prosessen om forhandling om ny selskapsavtale for SRH var det ønskelig at Sola kommune skulle øke sin eierandel. Tingsinnskudd av Eiendommen ble foreslått som en del av virkemidlene for å oppnå det. Havnedirektøren fremla derfor sak til styret i februar 2023 (sak 09/23) om å vurdere om SRH kunne avstå den vederlagsfrie retten til å overta eierskapet til Eiendommen, på vilkår av at den samtidig ble tilført selskapet som tingsinnskudd. Styret stilte seg positiv til dette, og ba om representantskapets uttalelse før saken ble endelig behandlet. Representantskapet støttet premissene for avståelse av retten til å tiltre Eiendommen.

For SRHE/SRH blir den praktiske situasjonen den samme, når avståelse av retten til Eiendommen betinger samtidig forpliktende tingsinnskudd fra Sola kommune til SRHE/SRH.

Tilleggsavtalen til selskapsavtalen omtaler i punkt 3 og 4 at Sola kommune skal gjennomføre detaljregulering av Eiendommen innen 01.01.27, og at dette skal skje i samarbeid med SRH. Videre at Sola bærer kostnadene med rekkefølgekrav utenfor Eiendommen.

Havnedirektøren planlegger å få gjennomført et møte med Sola kommune i august om praktiske forhold og fremdrift, og vil informere om dette i styremøtet.

Utsnitt av plankart til kommuneplanen og illustrasjoner av Eiendommens beliggenhet vises nedenfor.

## Konklusjon

Havnedirektøren anser det som uproblematisk at SRH avstår retten til Eiendommen, så lenge det er betinget av at det fra samme tidspunkt blir gjennomført tingsinnskudd av det samme til SRHE/SRH. Det anbefales at styret godkjenner dette. Dersom Sola kommune ønsker en egen erklæring fra SRHE/SRH gis havnedirektøren fullmakt til å signere slik erklæring, jf. [bilag 1](#).

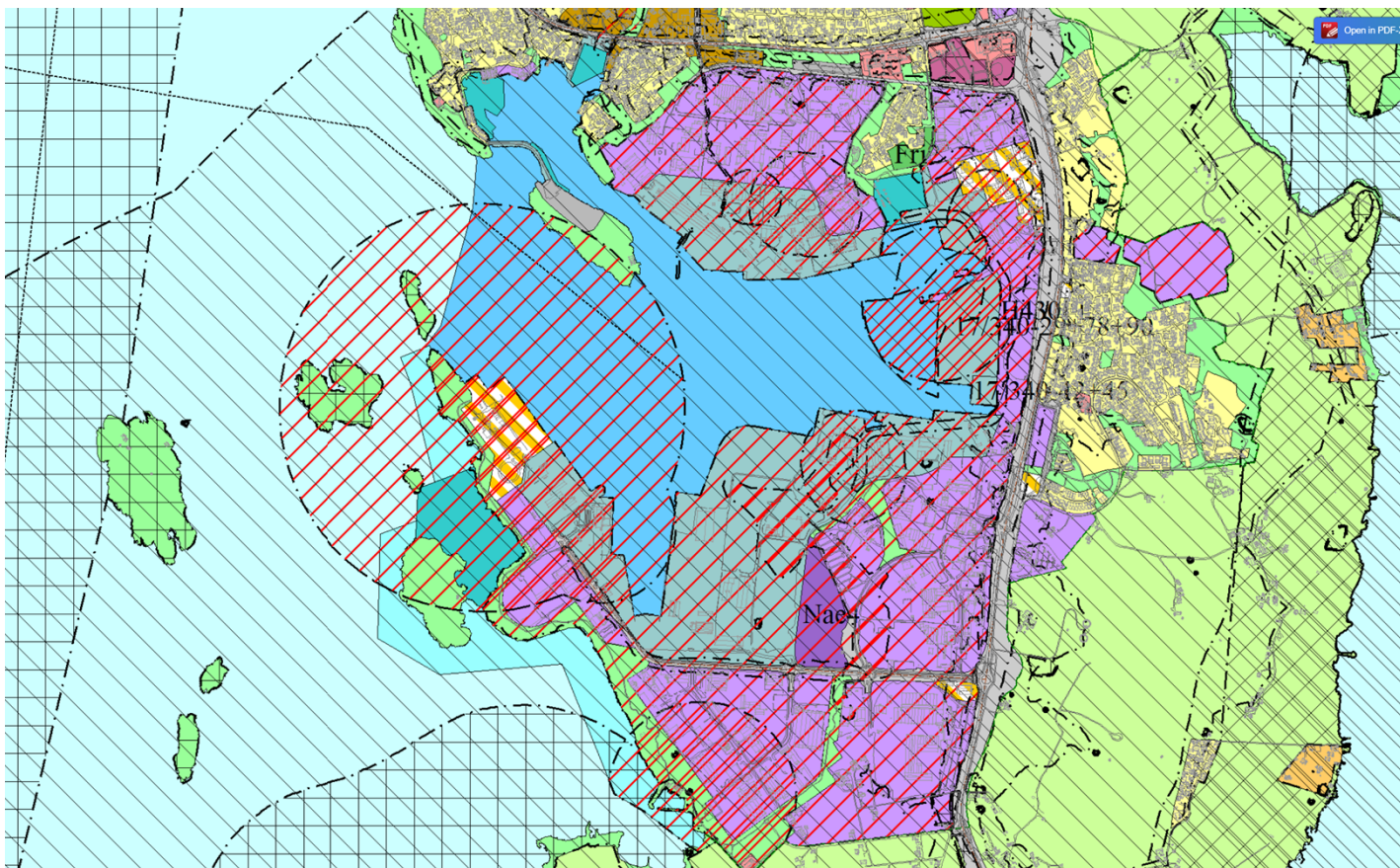
Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien	Hilde Frøyland
Konst. havnedirektør	Arealutvikler
	<i>Saksbehandler</i>

## Vedlegg

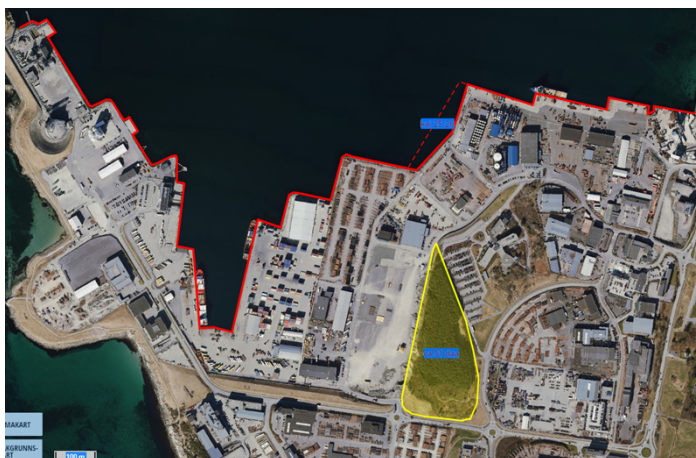
Bilag 1: Erklæring

Kommuneplan 2023-2040 plankart. Nytt næringsareal «Skogen», NAE4, merket mørk lilla.



[www.norgebilder.no](http://www.norgebilder.no) Gult areal er «Skogen», ca 50 dekar.

2022



1999





## ERKLÆRING

I henhold til avtale mellom Sola kommune og Risavika Eiendom AS datert 26.07.17 (**Avtalen**) har Risavika Eiendom AS i hht. avtalens punkt III rett til å få overført F3 Skogen, gnr 10 bnr 12 i Sola kommune (**Eiendommen**), vederlagsfritt fra Sola kommune dersom eiendommen blir omregulert fra friareal til næringsareal.

Risavika Eiendom AS har i ettertid transportert denne rettigheten til Risavika Havn AS, som deretter er innfusjonert i Stavangerregionen Havn Eiendom AS (**SRHE**). Sistnevnte selskap er et 100 % eid selskap av Stavangerregionen Havn IKS (**SRH**).

Rettigheten har en varighet frem til 07.12.2034.

SRHE/SRH erklærer med dette at rettigheten omtalt i Avtalen avstås under forutsetning av, og fra det tidspunkt, Sola kommune skyter Eiendommen inn som tingsinnskudd i SRHE/SRH.

Havnedirektøren er gitt fullmakt fra styret til å signere denne erklæring på vegne av SRHE/SRH i hht. styret i SRH sitt vedtak den 03.09.24, sak 32/24.

Stavanger, 3. september 2024

---

Havnedirektør  
Stavangerregionen Havn IKS



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 35/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18  
Saksbeh.: OBB/AB/KHJ  
Innstill. dato: 29.08.2024

## Eierstrategi for Stavangerregionen Havn IKS – Høringsuttalelse

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	35/24	03.09.24	

Forslag til vedtak:

Styret gir sin tilslutning til eierstrategien for Stavangerregionen Havn IKS, med de kommentarer og forslag til presiseringer og endringer som fremgår av styresaken.







## Bakgrunn

I forbindelse med behandlingen av ny selskapsavtale for SRH hos eierkommunene fikk kommunedirektørene i oppdrag å igangsette arbeidet med felles eierstrategi for selskapet. På denne bakgrunn fremmes det nå forslag til eierstrategi innenfor rammene av vedtatt selskapsavtale. Felles eierstrategi er også anbefalt av Rogaland Revisjon IKS i deres selskapskontroll av SRH IKS, da et slikt dokument ikke har vært utarbeidet for selskapet tidligere.

Eierkommunene har behandlet forslag til felles eierstrategi for SRH, henholdsvis 06.06. (sak 33/24), 11.06. (sak 74/2024) og 11.06.2024 (sak 57/2024). Kommunene sluttet seg til forslag til felles eierstrategi. Det ble videre bedt om at strategien oversendes styret i SRH for uttalelse før strategien behandles endelig.

## Innledning

Eierstrategien er utarbeidet på grunnlag av den nye selskapsavtalen og har som mål å operasjonalisere innholdet i denne på en hensiktsmessig måte. Selskapsavtalen som ble vedtatt i fjor inneholdt en rekke endringer sammenlignet med tidligere selskapsavtaler for SRH. I utarbeidelsen av denne avtalen har kommunene allerede tydeliggjort sine mål og ambisjoner for selskapet.

Eierstrategien inneholder derfor ingen nye signaler utover rammene som er lagt i selskapsavtalen.

Dokumentet er utformet i tråd med malen for eierstrategier som er utarbeidet i fellesskap mellom kommunene på Nord-Jæren. I likhet med andre eierskapsstrategier er strategien bygd opp med et innledende kapittel som angir status i selskapet, mens selve strategien fremkommer i kapittel 2. Formålet med denne oppbyggingen er å få en nøye sammenheng mellom «nå-situasjonen» for de ulike selskapene og eiernes mål og forventninger for ønsket utvikling/fremtidig strategi for selskapene.

Eierkommunene anmoder i brev datert 26.06.24, vedlagt som bilag 1, om at en eventuell uttalelse avgis innen 05.09.2024. Uttalelsen bør fortrinnsvis omhandle føringene i eierstrategien. Merknader til fakta beskrivelser sendes utenom. Uttalelsen fra styret i SRH vil følge saken ved sluttbehandlingen i fjerde kvartal 2024.

I denne saken fremlegger derfor havnedirektøren et forslag til slik uttalelse.

## Saken

Saksgangen og dokumentene knyttet til denne i de respektive kommunene kan innhentes her:

**Stavanger kommune:** Kommunalutvalget 11.06.24. [Link til saken.](#)

**Randaberg kommune:** Formannskapet 06.06.24. [Link til saken.](#)

**Sola kommune:** Formannskapet 11.06.24. [Link til saken.](#)

Forslaget til eierstrategi som eierne ønsker styret i SRH sin uttalelse om følger som bilag 2. Selskapsavtalen følger vedlagt som bilag 3.

Saksfremlegget til eierkommunene fremstår som omtrent likelydende. Det fremheves at SRH er et viktig selskap for eierne. Utover rollen som eiere har kommunen også flere andre relasjoner til havneselskapet. Derfor er det avgjørende at kommunene har et godt rammeverk og utøver sitt



eierskap i selskapet på en ryddig måte, slik at det ikke skapes uklarheter om eierskapsutøvelsen. En felles eierskapsstrategi er derfor av stor verdi både for eierkommunene og SRH.

I eierskapsstrategien fremkommer noen forventninger til selskapet både med tanke på miljø- og klimaarbeidet, økonomiske nøkkeltall og selskapets virksomhet. Forventningene er på et overordnet nivå, slik at det ikke skapes tvil om det suverene ansvaret som ligger til styret i henhold til lov om interkommunale selskap § 13.

## **Styrets uttalelse**

### **Kommentarer til forslaget til eierstrategi**

Eierstrategien gir tydelige og relevante føringer for SRHs virksomhet i kommende periode.

Som beskrevet i sak 20/24 har det våren 2024 vært dialog mellom eierkommunenes administrative arbeidsgruppe for ny eierstrategi og administrasjonen i SRH. SRH har delt informasjon fra egen prosess med Strategiplan 2025 – 2028 og fremlagt forslag til strategiplan er uformet for å kunne oppnå forventningene angitt i eierstrategien innen strategiperioden.

Styret har ingen vesentlige innvendinger til eierstrategien, men vil komme med noen mindre kommentarer og forslag til presiseringer:

Kommentarene tas i rekkefølge:

### **Generell kommentar**

Det er varierende hvordan selskapets navn formuleres. Noen ganger er det kun SRH, andre ganger SRH konsernet og SRH-Konsernet. I og med dette er en konkret strategi for SRH vurderes det tilstrekkelig å omtale selskapet som SRH eller konsernet. Det anmerkes videre at det side 1-3 fremkommer to steder i dokumentet, dog med ulikt innhold.

### **Side 3**

Formelle rammebetingelser går inn på konkurranse på likevilkår. Kan virke rart at en går inn på å skille virksomheten i eget selskap. Her er SRH skilt i et eget selskap, dermed ikke aktuelt inni eierstrategien til SRH. Et tema som er mer knyttet til et kommunalt foretak KF.

### **Side 6**

I avsnittet aktivitet hvor nøkkeltall presenteres er det sammenblanding av anløp og skip. Totalt i havnedistriktet var det 73 755 anløp (ikke skip), i 2023, en nedgang på 1 % sammenlignet med 2022 og 15 % sammenlignet med 2021.

Nest siste setning forslås endret til: «I 2022 var det registrert 1385 godsanløp, mens tilsvarende tall for 2023 viste en reduksjon med 19 % til 1121 anløp».

### **Side 5**

Etter tabell med anleggsmidler står det at «*Handlings- og økonomiplan 2024-2027 følger vedlagt i sin helhet sammen med Årsrapport 2023*». Eierstrategien inneholder ikke vedlegg, ei heller en oppstilling av vedlegg. For SRH er nevnte dokumenter separate og har ikke vært koblet sammen tidligere.



## Side 10 Kjernevirksomhet

På side 10, andre avsnitt under kjernevirksomhet listes kjernevirksomheten til SRH opp. Ihht. selskapsavtalen skal selskapet engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet eller havnerettlig formål. Det anses derfor begrensende at kjernevirksomheten listes opp slik det er gjort i eierstrategien. Gjennom eierstrategien og selskapsavtalen har styret i SRH en klar oppfattelse om hva selskapet skal fokusere på gjennom sin samfunnsrolle og de muligheter som ligger innenfor maritim næring.

## Side 11 Omstillings- og endringsfokus

På side 10, andre avsnitt under omstillings- og endringsfokus, siste setning står det: «SRH kjøpte Mekjarvik av Randaberg kommune og har utviklet dette videre». Her foreslås det en omskrivning slik at ny setning blir: SRH kjøpte sitt område i Mekjarvik av Randaberg kommune og har utviklet dette videre. Endringen i setningen er markert ved understrekning.

I siste avsnitt på side 11, første setning fremgår det: «SRH har begynt elektrifisering av anløp av alle typer sjøtransport, og stiller miljøkrav til båter som anløper havnene». Her foreslås det en omskrivning til følgende: «SRH tilrettelegger for elektrifisering av maritim næring, og stiller miljøkrav til fartøy som anløper havnene»

I siste avsnitt på side 11, andre setning fremgår det: «SRH må bidra videre med å redusere klimapåvirkningen av sjøtransporten og havnevirksomheten innenfor sitt område i tråd med kravene i selskapsformålet.». Her foreslås det å ta bort følgende del av setningen «innenfor sitt område i tråd med kravene i selskapsformålet»

Et argument for å ta bort den delen av setningen er at det kan tolkes som om SRH kun skal redusere klimapåvirkningen innenfor sitt eget geografiske område (eide areal/operert av SRH) og i henhold til selskapsformålet, som kan være snevrere enn de lokale, nasjonale og internasjonale målene for utslippsreduksjon. Dette kan virke begrensende og uambisiøst, og ikke reflektere SRHs rolle som en samfunnsaktør som har et bredere ansvar for å bidra til det grønne skiftet i transportsektoren. Ved å ta bort denne delen av setningen viser eierne at de forventer at SRH skal iverksette tiltak for å redusere klimapåvirkningen av sjøtransporten og havnevirksomheten generelt, uten å begrense seg til sitt eget område eller selskapsformål.

## Side 12 og 13 Økonomiske forventninger

SRH har et avkastningskrav som er satt av styret knyttet til RME sin referanserente og som vurderes ulikt med tanke på risiko og samfunnsansvar. Fra det SRH kjenner til i bransjen er SRH i tråd med selskapsavtalen og skal jobbe videre med temaet i forhold til ny strategiplan. I forhold til kryss-subsidiering mellom selskapene skjer ikke dette av flere grunner. Selskapene er ulike rettssubjekt og forholdene selskapene imellom skal skje på armlegdesavstans prinsipp. Der havner er organisert som et KF vil virksomheten ikke være et eget rettssubjekt, men en del av kommunen (rettssubjekt).

## Side 14 Valgkomité

I siste setning i avsnittet står det: «Det er med disse forslagene eierne sikrer at valgkomiteen kan oppfylle både å legge til rette for ønsket kompetanse i styret og en tilfredsstillende kjønnsbalanse. Ordet kjønnsbalanse anbefales byttet med mangfold.

Et argument for å bytte ut ordet likestilling med mangfold er at det kan gi et mer helhetlig og inkluderende bilde av hvilke kriterier eierne legger vekt på i valg og sammensetning av styret. Ordet likestilling kan oppfattes som ensidig fokusert på kjønn, mens ordet mangfold kan romme flere dimensjoner som alder, etnisitet, erfaring, kompetanse og perspektiv. Mangfold kan også være mer



relevant og aktuelt i tråd med samfunnsutviklingen og næringslivets behov for å reflektere og møte ulike kundegrupper, markeder og utfordringer. Ved å bruke ordet mangfold viser eierne at de har en bred og fremtidsrettet forståelse av hva som bidrar til et godt og effektivt styre i SRH.

#### **Side 14 Krav til økonomirapportering til eierne**

I andre avsnitt står følgende: «Årsrapporten skal i tillegg til å vise utvikling for økonomisk resultat også vise utvikling innen de viktigste områdene SRH driver med. Årsrapporten skal også vise hvordan SRH oppfyller eiernes forventinger om at SRH skal være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder å tilrettelegge for å redusere ressurs- og energibruk.»

Det presiseres at årsregnskapet for SRH konsernet avlegges i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk. SRH har gjennomført en dobbel vesentligsanalyse og vil fremover avdekke hvilke bærekrafttema det er hensiktsmessig å rapportere til eierne på. For øvrig henvises det til allerede eksisterende rapportering på klima som også vil inngå i fremtidig rapportering.

#### **Side 15 Kapitalstruktur og utbytte**

Styret vil også påpeke at det er ordet utdeling som er den riktige benevnelsen for eventuelt overskudd som skal tilbakeføres til eierne, i henhold til IKS-loven. Det henstilles derfor at ordet utbytte byttes med utdeling i eierstrategien.

#### **Side 15 Særskilte forhold – eierbrøk og nye eiere**

Styret vil foreslå at det i eierstrategien klargjøres at det er styret som har myndighet til å initiere og vurdere opptak av nye eiere i SRH, etter å ha innhentet relevante faglige råd fra administrasjonen. Styret vil peke på at det er problematisk at det på side 15 i eierstrategien henvises til administrasjonen som den som skal foreslå å vurdere opptak av nye eiere. Dette kan undergrave styrets rolle og myndighet som selskapets øverste ledelse. Styret mener at det er styret som skal ha det strategiske ansvaret for å utrede og anbefale eventuelle endringer i eiersammensetningen, og legge dette frem for representantskapet og eierne til behandling. Dermed sikres det at saken blir belyst fra ulike perspektiver og ivaretar både selskapets og eierkommunenes interesser. Administrasjonen kan byttes til selskapet.

#### **Oppsummering og konklusjon**

Styret gir sin tilslutning til eierstrategien, men har noen kommentarer og forslag til presiseringer og endringer som er nevnt ovenfor. Styret mener at disse vil bidra til å styrke eierstyringen og klarlegge ansvarsforholdene i selskapet. Styret ber om at eierne tar hensyn til disse innspillene når eierstrategien skal sluttbehandles.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
Saksbehandler

Katrine Johannessen  
Konsernkoordinator  
Saksbehandler

#### Vedlegg

- Bilag 1: Brev fra Stavanger kommune datert 26.06.24
- Bilag 2: Forslag til eierstrategi
- Bilag 3: Selskapsavtale SRH IKS





Stavangerregionen Havn IKS  
Strandkaien 46  
4005 STAVANGER

Dato: 26.06.2024  
Saksnummer: 24/17975-5  
Deres ref.:

## **Stavangerregionen Havn IKS – Oppfølging av vedtak knyttet til tilleggsavtale og eierstrategi**

Vi viser til brev av 14.05.2024 fra *Stavanger kommune* til *Stavangerregionen Havn IKS (SRH)* vedrørende status i arbeidet med tilleggsavtalen.

Stavanger bystyre behandlet den 17.06.2024 [sak 63/24](#) - *Utskilling av Østre havn til egen havnekasse og godkjenning av driftsavtale*, og fattet følgende enstemmige vedtak:

1. «*Stavanger kommune tiltrer sine rettigheter etter tilleggsavtalen til selskapsavtalen for Stavangerregionen Havn IKS og tar ut alle Stavangerregionen Havn IKS sine eiendommer og rettigheter i Østre havn med unntak av trafostasjon og ladeanlegg på Jorenholmen.*
2. *Den fremforhandlede driftsavtalen med Stavangerregionen Havn IKS godkjennes som vedlagt saken.*
3. *Selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS, med eierbrøk oppdatert for uttak av Østre Havn og tingsinnskudd av eiendommen «Skogen», godkjennes som vedlagt saken. Endringene i eierbrøken trer i kraft når de to transaksjonene er gjennomført.*
4. *Representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS anmodes om å dele ut Østre Havn til SK, samt avgi en erklæring om at intensjonsavtalen mellom SRH og Statens vegvesen om mottak av masser fra Rogfast også skal gjelde for Østre havn og Stavanger kommune».*

Stavanger kommune har følgelig fattet vedtak om uttak av *Østre Havn*, godkjent tilhørende justeringer i eierbrøken i selskapsavtalen, samt godkjent driftsavtalen mellom Stavanger kommune og *SRH*. På denne bakgrunn anmodes representantskapet om å fatte endelig vedtak om utdeling av *Østre havn* til Stavanger kommune, jf. styrets innstilling den 06.05.2024 i sak 17/24 - *Østre Havn – Driftsavtale og uttak eiendom*, samt hvilken dato uttaket skal effektueres; med andre ord fra hvilken dag overføringen av *Østre havn* får rettslig og økonomisk virkning. Utdelingen skal gjennomføres senest 31.10.2024, jf. redegjørelse for fristutsettelse i brev av 14.05.2024.

I den forbindelse anmodes representantskapet om også å avgi en erklæring om at intensjonsavtalen mellom *SRH* og *Statens vegvesen* om mottak av masser fra *Rogfast* også skal gjelde for *Østre havn* og Stavanger kommune, jf. bystyrets vedtak punkt 4.

Sola kommunestyre behandlet den 20.06.2024 [sak 50/2024](#) - *Selskapsavtale Stavangerregionen havn IKS - endring av eierbrøk*, gjennomføring av tilleggsavtale - innskudd av eiendommen "Skogen", og fattet følgende enstemmige vedtak: «Sola kommunestyre godkjenner selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS, med eierbrøk oppdatert for uttak av Østre Havn og tingsinnskudd av eiendommen «Skogen», jf. vedlegg 2. Endringene i eierbrøken trer i kraft når de to transaksjonene er gjennomført. Sola kommune skyter inn eiendommen «Skogen» som tingsinnskudd i Stavangerregionen Havn IKS, mot en økning i eierandelen på 9,18 prosentpoeng, jf. tilleggsavtalens pkt. 1-4 og vedlegg 2.»

Randaberg kommunestyre behandlet den 20.06.2024 [sak 31/24](#) - *Godkjenning av oppdatert selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS*, og fattet følgende enstemmige vedtak: «Randaberg kommune godkjenner selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS, med eierbrøk oppdatert for uttak av Østre Havn og tingsinnskudd av eiendommen «Skogen», jf. vedlegg 2. Endringene i eierbrøken trer i kraft når de to transaksjonene er gjennomført.»

Sola kommune har følgelig fattet vedtak om tingsinnskudd av eiendommen «Skogen» i SRH. Samtlige deltakerkommuner har videre godkjent selskapsavtalen med eierbrøk oppdatert for uttak av Østre havn og innskudd av «Skogen». Det legges til grunn at overdragelse av eiendommen «Skogen» gjennomføres etter at representantskapet har fattet vedtak om utdeling av Østre havn. Ny selskapsavtale med oppdatert eierbrøk trer i kraft når de to transaksjonene er gjennomført.

Kommunene Randaberg, Sola og Stavanger har også behandlet forslag til felles eierstrategi for SRH, henholdsvis 06.06. ([sak 33/24](#)), 11.06. ([sak 74/2024](#)) og 11.06.2024 ([sak 57/2024](#)). Kommunene sluttet seg til forslag til felles eierstrategi. Det ble videre bedt om at strategien oversendes styret i SRH for uttalelse før strategien behandles endelig.

Utkast til eierstrategi (vedlegg 4) oversendes med dette til styret for uttalelse. Det anmodes om at en eventuell uttalelse avgis innen 05.09.2024. Uttalelsen bør fortrinnsvis omhandle føringene i eierstrategien. Merknader til faktabeskrivelser mv. kan sendes utenom til Bjørn Morten Hermansen – [bjorn.morten.hermansen@stavanger.kommune.no](mailto:bjorn.morten.hermansen@stavanger.kommune.no) Uttalelsen vil følge saken ved sluttbehandlingen i fjerde kvartal 2024.

Med hilsen

Kjartan Møller  
direktør økonomi og organisasjon

Bjørn Morten Hermansen  
fagsjef eierskapsforvaltning

Vedlegg

Vedlegg 1 - Saksprotokoll - sak 63-24 - Stavanger kommune

Vedlegg 2 - Saksprotokoll - sak 50-2024 - Sola kommune

Vedlegg 3 - Saksprotokoll - sak 31-24 - Randaberg kommune

Vedlegg 4 - Forslag til felles eierstrategi

Kopi til:

Randaberg kommune,

Sola kommune,

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

### Hovedmarkedene i Stavangerregionen Havn



Gods >



Energi – offshore >



Persontransport >



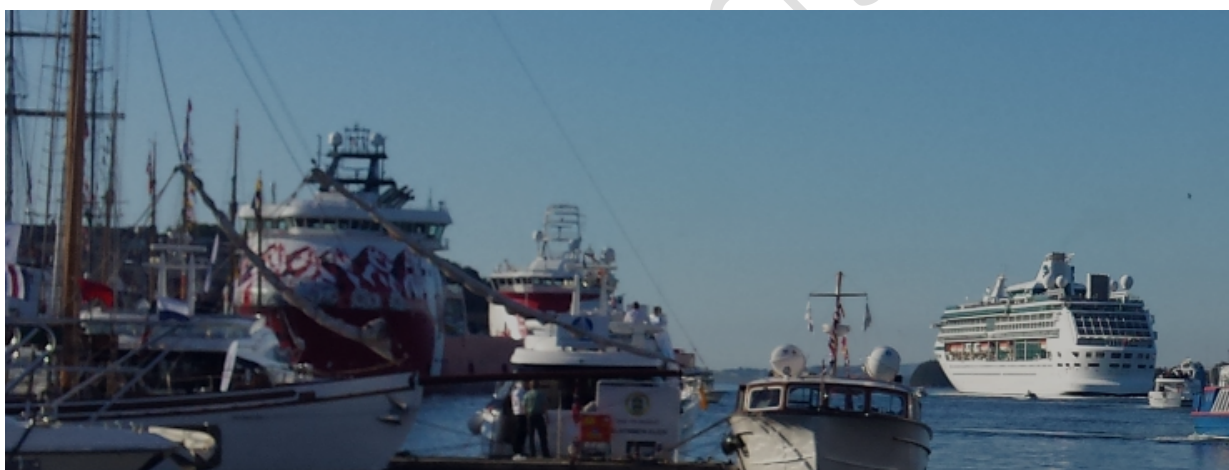
Reiseliv >

Forslag til eierstrategi for Stavangerregionen Havn  
IKS (SRH)

# Innhold

<b>1. Stavangerregionen Havn IKS – en havn for utvikling av hele regionen</b> .....	3
<b>Stavangerregionen Havn IKS</b> .....	3
<b>Formelle rammebetingelser for havnevirksomheten</b> .....	3
<b>Om selskapet</b> .....	3
Etableringen av SRH .....	3
SRHs formål .....	3
Endringer i eierbrøk .....	1
SRHs organisering .....	1
SRHs styrende organ .....	3
Tiltredelsestidspunkt - representantskapet .....	3
Økonomisk resultat .....	3
Økonomiske utsikter – økonomiplan 2024-2027 .....	4
Farvannsavgift .....	5
Aktivitet - nøkkeltall .....	6
Klima .....	7
Environmental Port Index (EPI) .....	8
<b>2. Stavanger, Sola og Randaberg kommunes eierstrategi for SRH</b> .....	10
<b>Formålet med en eierstrategi</b> .....	10
<b>Eiernes mål for SRH</b> .....	10
<b>Kjerneområde og kjernevirksomhet</b> .....	10
Kjerneområde .....	10
Kjernevirksomhet .....	10
Miljø og bærekraft .....	10
Omstillings- og endringsfokus .....	11
Pådriverrollen .....	11
Regionalt ansvar .....	11
Samfunnsansvar .....	12
Økonomiske forventinger .....	12
<b>Organisering av virksomheten</b> .....	13
Datterselskaper .....	13
Arbeidsgiverrollen .....	13
<b>Eierstyring og selskapsledelse</b> .....	13

Representantskap.....	13
Styret .....	13
Valgkomité.....	14
Eiermøter/kontaktmøter .....	14
Likebehandling av eierne.....	14
Egenkontroll og finansiell styring .....	14
Krav til økonomirapportering til eierne.....	14
Meroffentlighet .....	14
Etiske retningslinjer .....	14
<b>Kapitalstruktur og utbytte</b> .....	15
Særskilte forhold – eierbrøk og nye eiere .....	15



# 1. Stavangerregionen Havn IKS – en havn for utvikling av hele regionen

## Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) er et interkommunalt selskap (IKS) opprettet med hjemmel i lov om interkommunale selskaper av 29. januar 1999 (IKS-loven). SRH er eid av kommunene Stavanger (81,88 %), Sola (16,75 %) og Randaberg (1,37 %).

Selskapet er delegert eierkommunenes ansvar og myndighet etter lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven). I tråd med denne loven er det overordnede målet for SRH å fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift i havnene. SRH håndterer godstransport, offshore, bil- og persontransport, cruise og annen reiselivsaktivitet til sjøs i eierkommunene.

SRH utvikler og drifter også næringsseidommer i tilknytning til havnene, og leier ut bygg og uteområder, hovedsakelig til havnerelaterte aktører. SRH konkurrerer og samarbeider med andre havner, både private og offentlige.<sup>1</sup>

## Formelle rammebetingelser for havnevirksomheten

Sentralt lov- og regelverk som danner rammene for SRHs virksomhet kan oppsummeres slik:

Lovverk:

- I. Havne- og farvannsloven
- II. IKS-loven
- III. Offentligloven med forskrifter

<sup>1</sup> Les mer om SRHs aktivitet de siste årene her:

[Styrets melding til eierne - Stavangerregionen Havn IKS \(stavangerhavn.no\)](#) og [Årsrapporter - Stavangerregionen Havn IKS \(stavangerhavn.no\)](#)

- IV. Forvaltningsloven med forskrifter
- V. Kommuneloven med forskrifter
- VI. Lov om offentlige anskaffelser
- VII. Regnskapsloven
- VIII. Statsstøtteregelverket

Tilsynsmyndighet med SRHs kjernevirksomhet utøves av Kystverket.

ESA har i senere tid vært opptatt av konkurransevilkårene i Norge, med utgangspunkt i særlovgivingen for interkommunale selskaper. Det er enda ikke foreslått generelle tiltak om utskilling av virksomhet til egne selskaper eller generelle regler om skatteplikt og separate regnskap for økonomisk aktivitet, men regjeringen har varslet en sektorvis gjennomgang, med sikte på regulering av aktiviteter i sektorene der det er behov. Havnevirksomhet er pekt på som et av områdene som er aktuelle med tanke på en slik gjennomgang.

## Om selskapet

### Etableringen av SRH

SRH ble stiftet 15. mars 2000 med fire deltakere: Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner. Stavanger, Randaberg, og Rennesøy etablerte Stavanger interkommunale havnevesen i 1990. Da Sola kommune ble med i samarbeidet i 2000 tok selskapet navnet Stavanger interkommunale havn IKS. I 2006 ble dette endret til nåværende navn: Stavangerregionen Havn IKS. Da Rennesøy kommune ble en del av Stavanger kommune fra 2020, var det tre gjenværende deltakere i SRH.

### SRHs formål

Selskapsavtalen angir følgende som formål med selskapet:

«Selskapet er deltakernes redskap for å sikre regionen en konkurransedyktig, framtidsrettet og miljøriktig infrastruktur for sjøtransport. Selskapet skal, basert på delegert myndighet, utøve de myndighetsoppgaver og forvaltningsoppgaver, som tilligger kommunene etter havne- og farvannsloven.

Selskapet skal drive mellom eiere som likeverdige parter. Deltakerne skal søke konsensus i utøvelsen av eierstyringen. Verv i selskapets styrende organer fordeles utfra en balanse mellom flertallseier og mindretallseierne.

Selskapet skal ha et regionalt perspektiv og drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Selskapets generelle avkastningskrav skal ikke være lavere enn avkastningskrav som ellers gjelder for sammenlignbare havnevirksomheter og -investeringer.

Selskapet skal engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet eller havnerettet formål. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser relevant i relevante lokale og regionale planer. Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk og salg av tjenester knyttet til driften. Selskapet skal fremme verdiskapning gjennom attraktive og effektive havner. Havneinfrastrukturen skal ha en god kobling mot andre transportformer.

Selskapet skal til enhver tid tilstrebe å være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, som tilrettelegger for at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Selskapets tiltak og målsettinger i miljøvernarbeidet skal bygge på parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer som er objektive, effektive og etterprøvbare. Selskapet kan delta på eiersiden i og samarbeide med andre virksomheter når dette

ligger innenfor selskapets formål, herunder opprette egne datterselskaper.»<sup>2</sup>

### Endringer i eierbrøk

I 2023 ble det tatt inn et eget punkt i selskapsavtalen (se § 3 Eierandeler), som en generell bestemmelse for å regulere fremtidige endringer av eierandelene i SRH.

Dette er videre presisert i tilleggsavtalen som ble vedtatt sammen med selskapsavtalen. Sola og Randaberg kommuner kan øke sin eierandel inntil 49 % samlet. Sola gjennom tingsinnskudd av eiendommen «Skogen» og Randaberg med framtidige innskudd av arealer i Mekjarvik. Stavanger kommune kan skille ut eiendommer i Østre Havn til egen havnekaske for å redusere sin eierandel.

### SRHs organisering

SRH er morselskap i konsernet og har som viktigste oppgave å ivareta eierrollen i datterselskaper og deltakende selskaper. Selskapet ivaretar også de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene for konsernet i Stavangerregionen havnedistrikt samt arealutvikling og strategisk- og markedsrettet arbeid. Morselskapet har pr. april 2024 to ansatte. Havnedirektør/daglig leder ansettes av styret. Havnedirektør er styreleder i datterselskapene som inngår i SRH-konsernet.

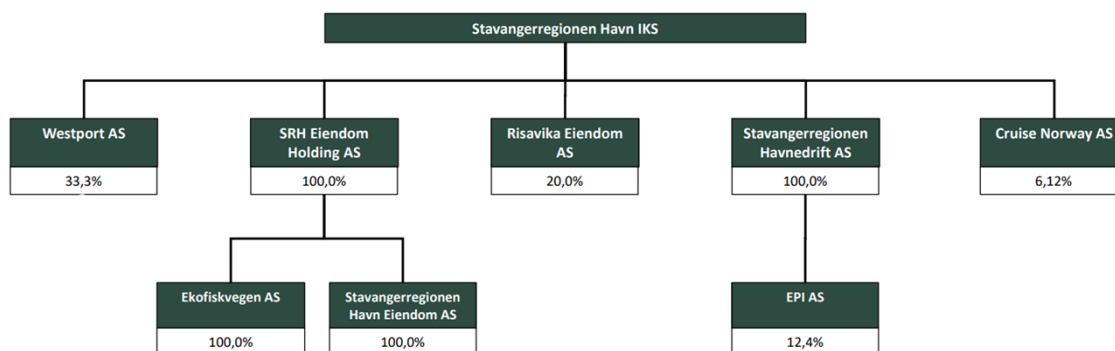
Figuren under viser SRHs eierskap i andre selskap, både de heleide selskapene og der SRH er deleier, per mai 2024.

---

<sup>2</sup> Jamfør også SRHs presentasjon av selskapet: [Om - Stavangerregionen Havn IKS \(stavangerhavn.no\)](https://www.stavangerregionen.no/om-stavangerregionen-havn-iks)



## Konsernstruktur



*Stavangerregionen Havnedrift AS* er overlatt oppgavene med å vedlikeholde og drive konsernets havneanlegg i havnens sjøområder. Selskapet leier kaier og bygning av mor- og søsterselskap og fremleier disse til havnens kunder. Selskapet ivaretar også oppgaver knyttet til regnskap og administrasjon i konsernet. Selskapet deltar videre i det daglige arbeidet med utførelse av de praktiske og driftsmessige oppgavene knyttet til sikkerhet i havnen. Selskapet har pr. april 2024 23 ansatte.

*Stavangerregionen Havn Eiendom Holding AS* er et heleid datterselskap av SRH, og ble etablert i 2016. Selskapet eier eiendomsselskapene *Stavangerregionen Havn Eiendom AS* og *Ekofiskvegen AS*. Selskapet har ingen ansatte.

*Stavangerregionen Havn Eiendom AS* er et heleid datterselskap av *SRH Eiendom Holding AS*. Selskapet er største grunneier i Risavika havn, og eier kailinjer, operasjons- og lagerarealer og bygninger på nord- og sørsiden av havnebasenget. Største leietaker for *SRH Eiendom AS* er *Stavangerregionen Havnedrift AS* som fremleier eiendommene til kunder. Selskapet har ingen ansatte.

*Ekofiskvegen AS* er også et heleid datterselskap til *SRH Eiendom Holding AS* og ble kjøpt 12.06.2018. Selskapet eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn.

Eiendommen og bygget leies ut. Selskapet har ingen ansatte.

Tilknyttede selskaper:

*Risavika Eiendom AS*: SRH eier 20 % av aksjene i *Risavika Eiendom AS* (heretter RE). Selskapet kjøpte arealet til det nedlagte Shell-raffineriet, og ca. 450 dekar av den opprinnelige tomten regulert til havneformål ble i 2004 solgt til *Risavika Havn AS*, som i dag heter *Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE)*. RE har i dag en rettighet og forpliktelse knyttet til kavernene (fjellhaller) i Risavika som er eid av SRHE.

*Westport AS*: SRH eier også 33,3 % av aksjene i *Westport AS*. Terminal-selskapet utfører driftsoppgavene i den konvensjonelle godshavnen i Risavika og er havnens verktøy for å flytte gods fra vei til sjø. *Westport* er tildelt operatørkontrakt for Moss Havn med oppstart 1. januar 2025. Dette vil trolig skje i et datterselskap.

Andre eierforhold:

SRH har også eierandeler i *Cruise Norway AS* (6 %) og *EPI AS* (12 %)

SRH er videre deltaker i ulike relevante fora, hovedsakelig knyttet til bærekraft, energi og maritim aktivitet.



### SRHs styrende organ

Kommunene utøver sitt eierskap i SRH gjennom representantskapet, som er SRHs øverste organ. Representantskapet består av tre medlemmer, et medlem fra hver av eierkommunene. Representantskapets medlemmer har ulik stemmerett og fordelingen av stemmene er slik:

- Stavanger kommune - 8 stemmer
- Sola kommune - 3 stemmer
- Randaberg kommune - 2 stemmer

Representantskapet velges for 4 år om gangen.

Representantskapet oppnevner en valgkomite som skal innstille medlemmer til representantskapets valg av styre for SRH. Det er gitt kriterier for valgkomiteens arbeid i selskapsavtalen.

I samsvar med IKS-loven velger representantskapet et styre med 7 medlemmer og varamedlemmer og fastsetter godtgjørelse for styreverv. Styret velges for 4 år om gangen. Eierne har rett til å oppnevne følgende styremedlemmer:

- Stavanger 3 medlemmer
- Sola 2 medlemmer
- Randaberg 2 medlemmer

Største eier oppnevner styreleder og nest største eier oppnevner nestleder. Samme eier kan ikke utpeke leder i både representantskapet og styret.

Videre oppnevnes 3 numeriske varamedlemmer fra hver av kommunene.

Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet er møteleders stemme avgjørende.

Styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet og er, innenfor rammen av IKS-loven, gitt myndighet til å treffe beslutning i alle saker med unntak av beslutninger som etter lov,

forskrift eller selskapsavtale er underlagt krav om eier- eller representantskapsbehandling.

**Tiltredelsestidspunkt - representantskapet**  
Selskapsavtalen fra 2023 sier at representantskapet velges for 4 år og følger kommunevalgperioden. Videre er det lagt en føring om at representantskapet først tiltrer etter at regnskapet for 4. driftsår er fastsatt. Disse reguleringene medfører at nytt representantskap først kan tiltre våren etter kommunevalget. En slik praksis synes uheldig og er ikke i tråd med praksis for oppnevning til andre IKS hvor kommunene er eiere. Det anbefales derfor at selskapsavtalen endres slik at representantskapet kan tiltre tidligere i kommunevalgperioden.

### Økonomisk resultat

SRH har en god og stabil økonomisk situasjon, der over halvparten av inntektene er leieinntekter fra havneeiendom. Andre vesentlige inntekter er kaivederlag og vederlag for varer/tjenesteleveranser.

Resultatet for konsernet i 2023 var på kr 86,1 mill. av en omsetning på kr 262,1 mill. Tilsvarende tall for 2022 var kr 70,1 mill. i resultat av en omsetning på kr 234 mill.

De positive resultatene de siste årene er brukt til å styrke egenkapitalen som er på kr 1 535 mill. per 31.12.2023. Dette gir en egenkapitalprosent på 56,7 %.

SRHs låneramme er økt fra kr 300 mill. til kr 800 mill. i selskapsavtalen fra 2023. Per 31.12.2023 var lang- og kortsiktig gjeld i SRH IKS på kr 298,6 mill. Selskapet har ikke garantiforpliktelser. Totalt var den kort- og langsiktige gjelden i konsernet på kr 1,175 mrd. Av denne gjelden har SRH Eiendom Holding AS en gjeld på kr 305,9 mill. og Stavangerregionen Havn Eiendom AS en gjeld på kr 441,6 mill. Gjelden i disse selskapene relaterer seg til SRH IKS sine kjøp av selskaper i Risavika.

Økonomiske utsikter – økonomiplan 2024-2027

	Økonomiplan 2024-2027					
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
<b>Driftsinntekter</b>						
Farvannsavgift	1 899	1 899	2 272	2 366	2 465	2 535
Kaivederlag (u/cruise)	27 583	26 683	29 314	30 215	30 910	31 683
Cruise (kaivederlag)	26 288	24 059	35 393	40 313	43 240	45 321
Varevederlag	9 529	9 901	10 932	11 216	11 474	11 761
Tjenesteleveranser	18 901	19 376	25 575	29 240	31 913	40 711
ISPS-vederlag	24 731	22 324	25 875	26 548	27 159	27 838
Utleie eiendom	146 309	146 309	161 835	165 850	171 796	175 291
Andre driftsinntekter	150	300	200	205	210	215
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>255 390</b>	<b>250 851</b>	<b>291 396</b>	<b>305 953</b>	<b>319 167</b>	<b>335 355</b>
<b>Driftskostnader</b>						
Varekostnad	25 350	16 458	19 369	22 873	25 399	34 034
Leiekostnader	1 254	1 058	960	985	1 008	1 033
Lønnskostnader	36 640	40 855	35 921	39 717	42 703	44 838
Avskrivning	49 239	47 239	45 135	45 366	45 975	45 496
Konsulenttjenester	5 995	5 995	8 302	8 517	8 713	8 931
Reparasjon og vedlikehold	8 368	9 100	12 493	14 818	18 658	22 625
Reise, opphold mv.	647	415	630	646	661	678
Salg, markedsføring, representasjon	2 300	2 100	2 650	2 719	2 781	2 851
Andre driftskostnader	19 162	16 018	22 323	22 757	23 111	23 527
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>148 955</b>	<b>139 238</b>	<b>147 783</b>	<b>158 398</b>	<b>169 009</b>	<b>184 013</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>106 435</b>	<b>111 613</b>	<b>143 613</b>	<b>147 555</b>	<b>150 158</b>	<b>151 342</b>
<b>Finans</b>						
Finansinntekter	920	4 951	1 500	1 500	1 500	1 500
Finanskostnader	52 359	49 382	56 413	59 919	62 972	62 639
<b>Sum finans</b>	<b>-51 439</b>	<b>-44 431</b>	<b>-54 913</b>	<b>-58 419</b>	<b>-61 472</b>	<b>-61 139</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>54 996</b>	<b>67 182</b>	<b>88 700</b>	<b>89 136</b>	<b>88 686</b>	<b>90 203</b>
Estimert skattekostnad			19 514	19 610	19 511	19 845
<b>Resultat etter skatt</b>			<b>69 186</b>	<b>69 526</b>	<b>69 175</b>	<b>70 358</b>

Selskapet opplyser at økonomiplan 2024-2027 ikke hensyntar konsekvenser av tilleggsavtalen som ble vedtatt mellom eierne i forbindelse med ny selskapsavtale 2023. Innarbeidelse av denne vil dermed kunne påvirke resultat og prioritering av prosjekt fremover.

Selskapet har solide økonomiske prognoser og forventer årlige positive resultat på om lag kr 70 mill. etter skatt, for hvert av årene i økonomiplanperioden. Sammenlignet med tidligere økonomiplaner er det en betydelig økning i de forventede økonomiske resultatene for årene fremover.

SRH har innledet dialog med Skatteetaten med sikte på å rapportere selskapet som skattepliktig fra og med 2024. Det er i den forbindelse innledet en prosess med å få taksert alle eiendeler til virkelig verdi for skattemessige avskrivninger ved inntreden til ordinært skatteregime.

SRH-konsernet hadde en samlet langsiktig gjeld på kr 1,085 mrd. ved utgangen av 2023. Av dette beløpet var den langsiktige gjelden for SRH IKS på kr 282,4 mill. I henhold til økonomiplan 2024-2027 er det ventet en økning i den langsiktige gjelden til kr 1,372 mrd. for konsernet, mens SRH IKS sin andel av dette er forventet økt til kr 754,8 mill.

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern	2023	2024	2025	2026	2027
Lån SRH pr. 1.1	266 036	282 311	263 304	244 297	225 290
Låneopptak 2023	34 421				
Avdrag gammel gjeld	-18 146	-19 007	-19 007	-19 007	-19 007
<i>Lån SRH pr. 31.12</i>	<i>282 311</i>	<i>263 304</i>	<i>244 297</i>	<i>225 290</i>	<i>206 283</i>
Nye lån pr. 1.1			146 250	431 250	477 000
Låneopptak		150 000	300 000	70 000	100 000
Avdrag 20 år		-3 750	-15 000	-24 250	-28 500
<i>Nye lån pr. 31.12</i>		<i>146 250</i>	<i>431 250</i>	<i>477 000</i>	<i>548 500</i>
Sum lån SRH IKS pr. 31.12	282 311	409 554	675 547	702 290	754 783

Investeringene i handlings- og økonomiplanen er kun gitt en kort beskrivelse på overskriftsnivå, da nærmere informasjon om prosjektene i stor grad er forretningssensitive. Oversikten viser at det er planlagt investeringer i alle eierkommunene i perioden. Investeringsbudsjettet viser at investeringene i all hovedsak ligger hos morselskapet, SRH IKS.

Når det gjelder investeringer i elektrifisering og miljø oppgir selskapet i økonomiplanen at inntekt på strøm i årene fremover forventes å gi en positiv virkning på resultatet.

Selskaper	2024	2025	2026	2027	Sum
Stavangerregionen Havn IKS	259 000	430 000	155 000	195 000	1 039 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	5 500	6 000	6 500	7 000	25 000
<b>Sum investeringer konsern</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>
<b>20/80 Antagelse*</b>	<b>216 400</b>	<b>353 600</b>	<b>137 200</b>	<b>169 600</b>	<b>876 800</b>
* Historisk sett klarer en ikke alle oppsatte investeringer og i tillegg flyttes noe fram i tid.					
<b>Anleggsmiddel</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Sum</b>
Kai	89 000	111 000	3 000	3 000	206 000
Bygg	63 000	134 000	93 000	173 000	463 000
Tomt	22 000	37 000	7 000	7 000	73 000
Elektrifisering og miljø	90 000	153 000	60 000	20 000	323 000
Andre driftsmidler	6 500	7 000	8 500	9 000	31 000
<b>Sum investeringer</b>	<b>270 500</b>	<b>442 000</b>	<b>171 500</b>	<b>212 000</b>	<b>1 096 000</b>

Handlings- og økonomiplan 2024-2027 følger vedlagt i sin helhet sammen med Årsrapport 2023.

#### Farvannsavgift

SRH har fått delegert kommunenes adgang til å fastsette farvannsavgift for aktivitet i kommunenes sjøområde. Adgang til å innkreve farvannsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 36. Forskrift om kommunens beregning og innkreving av farvannsavgift beskriver hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for farvannsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Resultatregnskapet reflekterer riktig nivå for årets anløpsregnskap ved at inntekten utlignes mot fondsavsetning. Disponeringen av selvkostfondet har følgende prognose:

Farvannsavgift prognose 2024-2027		2024	2025	2026	2027
<b>Inngående balanse</b>		<b>8443</b>	<b>6493</b>	<b>4405</b>	<b>2143</b>
Inntekter		0	0	0	0
Kostnader		2224	2281	2378	2446
Gevinst/tap annleggsmidler		0	0	0	0
<b>Resultat</b>		<b>-2224</b>	<b>-2281</b>	<b>-2378</b>	<b>-2446</b>
Renter av fond		275	193	116	34
<b>Utgående balanse</b>		<b>6494</b>	<b>4405</b>	<b>2143</b>	<b>-269</b>

#### Aktivitet - nøkkeltall

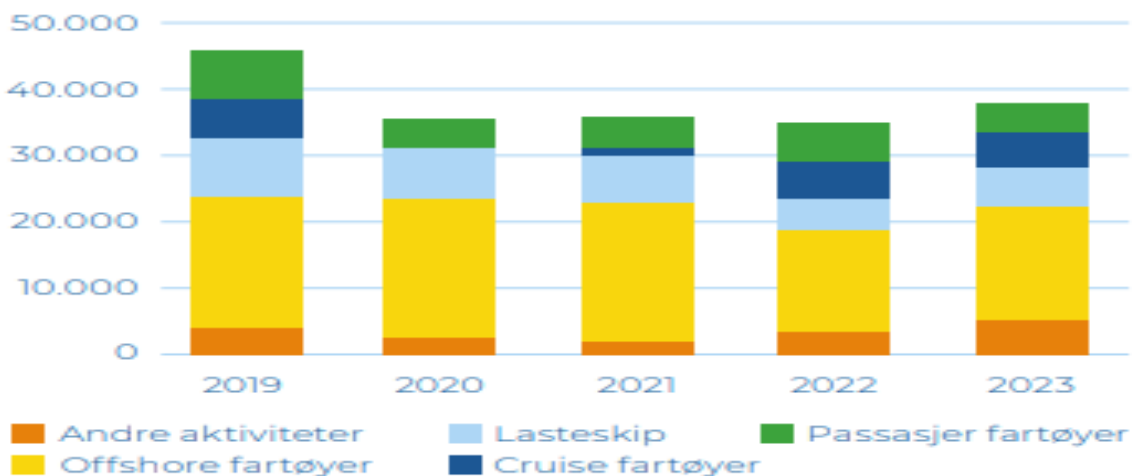
Totalt i havnedistriktet anløp 73 755 skip i 2023, en nedgang på 1 % sammenlignet med 2022 og 15 % sammenlignet med 2021. Brorparten av anløpene (66 257) var anløp av passasjerbåter til nordfylket, Ryfylke og Byøyene. Antall anløp fra offshorefartøy økte med 5 % til 2 793. Flertallet av disse er forsyningskip som går i regulær trafikk fra basene til nærliggende offshoreinstallasjoner. Skip som går inn og ut av havnedistriktet regnes som anløp, men anløpstallene inkluderer ikke fartøy som går innad i havnedistriktet. Når det gjelder utenriksferjene ble antall anløp redusert fra 554 til 438, en reduksjon på 21 %. SRH oppgir at ombygging av skip var hovedårsak til reduksjonen. Antall godsanløp hadde også en betydelig reduksjon i 2023, sammenlignet med året før. I 2022 var det registrert 1385 godsanløp, mens tilsvarende tall for 2023 viste en reduksjon med 19 % til 1121 skip. Antall cruiseanløp i havnedistriktet var i 2023 på 215, mot 231 i 2022, en reduksjon på 7 %.

	2021	2022	2023
<b>Type fartøy</b>			
Bulk	1 066	1 053	948
Gods	1 361	1 385	1 121
Offshore	2 762	2 653	2 793
Havbruk	118	109	69
Cruise	37	231	225
Tankskip	247	226	212
Passasjerskip	78 462	65 959	66 257
Støttefartøy	294	485	336
Andre fartøy	2 319	2 390	1 794
<b>Samlet</b>	<b>86 666</b>	<b>74 491</b>	<b>73 755</b>

## Klima

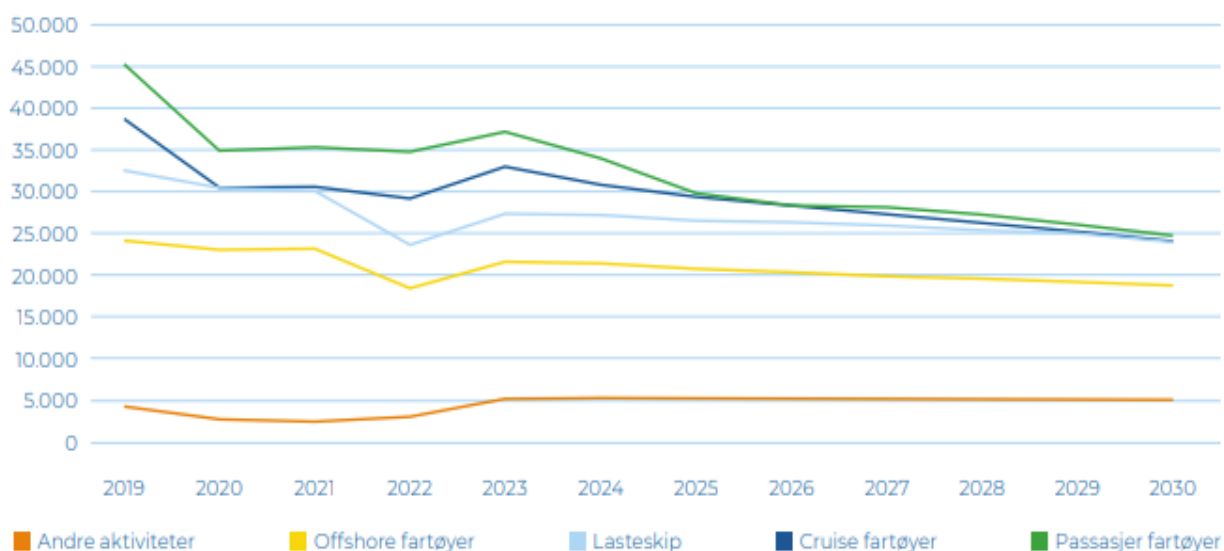
SRH opererer med både klimaregnskap og -budsjett i sin virksomhet. Figuren under viser utslippsregnskapet fra kailigge ved kaier eid av SRH:

**Figur 10. Utslipp fra kailigge alle havneanlegg SRH 2019–2023**  
Tonn CO<sub>2</sub>-eq



Økningen i utslipp fra 2022 til 2023 er på om lag 9 % og forklares delvis med økning i liggetid for offshorefartøy, samt at landstrømanlegget på Strandkaaien er utilgjengelig for offshorefartøy når det ligger cruiseskip der. Landstrømanleggene har bidratt til en reduksjon i totale CO<sub>2</sub>-utslipp fra kailigge med om lag 4 % for hele havnen.

SRH har videre utarbeidet en framskrivning for klimagassutslipp fra kailigge i SRH. Framskrivningen tar utgangspunkt i de elektrifiseringsprosjektene som er planlagt gjennomført:



SRHs klimaregnskap omfatter også utslipp knyttet til egen aktivitet. Her fremkommer en reduksjon i egne utslipp på 5 % fra 2019 til 2023, og en klar reduksjon fra 2022 til 2023. Reduksjonene er størst på postene bygg og varekjøp. Utslipp fra reiser og transport er redusert med 25 % sammenlignet med 2019.

### Environmental Port Index (EPI)

EPI er organisert som et aksjeselskap der SRH sammen med Bergen Havn AS er største eiere. Indeksen samler inn data fra cruiseskip i forbindelse med havneopphold og utarbeider en samlet score for skipene. Denne scoren gir et økonomisk incentiv, da skip som får en lav score får et påslag i vederlag sammenlignet med skip som har en høyere score. Tall fra 2023 viser at operasjonelle tiltak ved kai har redusert NOx utslippet med 21 % og SOx utslippet med 55 % i forhold til et scenario med ingen forbedring.

#### Aktuelle tall for Stavanger 2023

	Sandnes	Stavanger
<b>Antall anløp rapport til EPI</b>	<b>17</b>	<b>192</b>
NOx utslipp (t)	2,72	96,56
Det skipene kunne sluppet ut ift referanselinje (t)	5,50	122,34
<b>Reduksjon av NOx ift. referanselinje (t)</b>	<b>2,78</b>	<b>25,78</b>
SOx utslipp (t)	0,06	1,00
Det skipene kunne sluppet ut ift referanselinje (t)	0,11	2,22
<b>Reduksjon av SOx ift. referanselinje (t)</b>	<b>0,05</b>	<b>1,22</b>
CO <sub>2</sub> utslipp (t)	349,70	7034,00

UTKAST EIERSTRÅLE





Risavika >



Mekjarvik >



Stavanger >



Mer- og nyutvikling



## 2. Stavanger, Sola og Randaberg kommunes eierstrategi for SRH

### Formålet med en eierstrategi

Eierstrategien har som formål å tydeliggjøre SRHs rolle i realiseringen av eierne sine mål om å sikre regionen en konkurransedyktig, framtidsrettet og miljøriktig infrastruktur for sjøtransport. Eierstrategien har videre til formål å definere hva som skal være kjerneområdet for SRHs virksomhet. Strategien utfyller selskapsavtalen i forhold til rammer for organiseringen av SRHs virksomhet. Den angir videre rammer for eierstyring og selskapsledelse.

### Eierne sine mål for SRH

Eierne fastsetter mål og trekker opp rammer for SRHs virksomhet i selskapsavtalen. Motivasjonen og målene for SRHs virksomhet utdypes i eierstrategien.

Eierskapet er motivert ut fra en erkjennelse av at en organisering av havneaktiviteten er bedre og mer effektiv innenfor et større fellesskap enn om eierne hver for seg har ansvar havner innenfor egne kommunegrenser. Eierskapet i SRH er således samfunnsøkonomisk motivert, ved at en samordnet utvikling av havnene i regionen best vil gagne næringslivet og innbyggerne.

Effektiv havnedrift med relaterte servicefunksjoner er av avgjørende betydning for både sjøbasert og landbasert næringsutvikling i hele regionen. For eierkommunene er SRH derfor et viktig verktøy for å stimulere regionens verdiskaping.

Selskapets drift og utvikling er avhengig av spesielt to innsatsfaktorer fra eierkommunene, tilgang til nødvendig kapital og areal. I denne forbindelse viser eierne til avtalen som ble inngått mellom eierne i forbindelse med arbeidet med ny selskapsavtale i 2023 («tilleggsavtalen»). De ulike punktene i denne

avtalen vil kunne bidra til en fortsatt utvikling i selskapet. Eierne forventer at selskapet bidrar konstruktivt til gjennomføring av denne avtalen.

### Kjerneområde og kjernevirksomhet

#### Kjerneområde

SRH har sitt primære virke innenfor eierkommunenes grenser. SRH er også viktig for utvikling av næringsliv og transport for hele Jæren og i deler av Ryfylke.

#### Kjernevirksomhet

SRH skal i henhold til havne- og farvannsloven fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann gjennom sin virksomhet. Eierne sine mål med selskapet kommer videre til uttrykk i selskapsavtalens § 2.

Kjernevirksomheten til selskapet er håndtering av godstransport, offshoreskip, bil- og persontransport, cruise og annen reiselivsaktivitet til sjøs i eierkommunene.

SRH utvikler og drifter også næringseiendommer i tilknytning til havnene, og leier ut bygg og uteområder, hovedsakelig til havnerelaterte aktører.

Selskapsavtalen sier at selskapet skal fremme verdiskaping gjennom effektive og attraktive havner. Videre skal havneinfrastrukturen ha god kobling mot andre transportformer.

#### Miljø og bærekraft

I selskapsavtalen har eierne uttrykt en forventning til SRH om å være blant de ledende nasjonale aktørene når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger og som bidrar til at skipstrafikken til havnen og virksomhetene i havnen skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Basert på



objektive parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer skal selskapet på egnet måte dokumentere at selskapet tilfredsstiller forventningen fra eierne i forbindelse med årsrapporten.

Bærekraft innebærer at virksomheten foregår på en etisk, miljømessig og sosialt forsvarlig måte. Tillit og omdømme for SRH og dets virksomhet må utvikles videre med grunnlag i FNs prinsipper om bærekraft. Eierne forventer at SRH rapporterer på sin måloppnåelse om utviklingen av SRHs økonomiske, sosiale og miljømessige bærekraft. Eksempelvis kan hele eller deler av det nye EU-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) være relevant også for SRHs rapportering. Styret har ansvar for å påse at SRH følger opp relevante bærekraftsmål på egnet måte.

### Omstillings- og endringsfokus

Eierne forventer at SRH drives kostnadseffektivt og endrer seg i takt med forventninger fra eierne slik de kommer til uttrykk i omforente føringer og beslutninger fra eierorganene. SRH må også fange opp endringer i rammebetingelser og den øvrige samfunnsutviklingen, og sikre at selskapet tilpasser seg disse ved å ta slike endringer opp med eierne gjennom representantskaps- og eiermøter.

SRH har endret seg mye siden selskapet ble opprettet i 2000. Cruisetrafikken var svært begrenset med 50 skip i etableringsåret. I dag er cruiseaktiviteten et viktig virksomhetsområde for selskapet med 215 cruiseanløp i 2023. Utenriksterminalen og godstrafikk er flyttet fra Stavanger til Risavika, og SRH har kjøpt seg opp i Risavika slik at både kailengde og bakareal har blitt utvidet vesentlig. SRH kjøpte Mekjarvik av Randaberg kommune og har utviklet dette videre.

SRH har begynt elektrifisering av anløp av alle typer sjøtransport, og stiller miljøkrav til båter som anløper havnene. SRH må bidra videre med å redusere klimapåvirkningen av sjøtransporten og havnevirksomheten

innenfor sitt område i tråd med kravene i selskapsformålet.

SRH må forberede seg på en framtidig utvikling hvor vekst i form av nye arealer for havnevirksomheten hovedsakelig vil finne sted i Risavika og Mekjarvik. I Mekjarvik vil det etableres mulige havneområder både som følge av endringer i ferjetrafikk og utfyllingsmasser fra Rogfast.

### Pådriverrollen

I tråd med havnelovens formålsparagraf har SRH et overordnet mål om å fremme sjøtransport gjennom effektiv, sikker og miljøvennlig havnedrift.

For å lykkes med dette må SRH være proaktiv overfor ulike næringsaktører, hvor sjøtransport kan være et foretrukket alternativ. Eierne ser det videre som formålstjenlig at SRH samarbeider med andre havner for å bidra til sømløs transport av gods til sjøs internasjonalt, nasjonalt og regionalt.

Eierne forventer at selskapet deltar i relevante fora og samarbeid for utvikling av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, med mål om at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp.

### Regionalt ansvar

SRH skal ha et regionalt perspektiv på virksomheten sin. SRH utøver en sentral oppgave i å utvikle og tilgjengeliggjøre havnene til nytte for hele regionen, ikke bare eierkommunene.

SRH må samarbeide med næringslivet, bidra til vekst og utvikling, samt være et foretrukket havneselskap for regionens bedrifter. Selskapet må være fremoverlent i sin virksomhet og på forretningsmessige vilkår legge til rette for utvikling innenfor for eksempel havbasert oppdrett og havvind.

SRH må bidra til samarbeid med nabohavnene for å utvikle og legge til rette for arbeidsplasser i hele regionen.

## Samfunnsansvar

Som offentlig eid selskap forventes det at SRH tar et tydelig samfunnsansvar. I selskapsavtalen er dette nedfelt i formålsparagrafen slik; *Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser relevant i relevante lokale og regionale planer.*

## Økonomiske forventinger

Selskapet skal forvaltes utfra et langsiktig perspektiv og innenfor bærekraftige økonomiske rammer, slik at regionen sikres en konkurransedyktig infrastruktur for sjøtransport over tid. Selskapsavtalen er videre tydelig på at SRH skal drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper.

Bedriftsøkonomiske prinsipper brukes i offentlig virksomhet gjerne om mer eller mindre simulerte markedstransaksjoner og finansielle utbetalinger som beslutningsgrunnlag for resultats- og kostnadsmåling. Disse prinsippene benyttes selv om resultatoppnåelsen innenfor offentlig virksomhet helt eller delvis måles i ikke-monetære størrelser. For å kunne gjennomføre gode nytte/kost-vurderinger trenger man opplysninger om hva ressursbruken vil være ved å utføre gitte aktiviteter, samt nytteverdien av å utføre disse sett i forhold til prioriterte resultatmål. Selskapsavtalen henviser til avkastningskravene for sammenlignbare havnevirksomheter og –investeringer. Disse er normalt differensierte og for deler av virksomheten ofte lavere enn det man finner i kommersiell virksomhet. Kjernevirksomhet skal ligge i bunn for videreutvikling. Samtidig skal SRH fortsette å generere inntekter fra sine havnerelaterte eiendommer, både tomtearealer og bygninger.

I selskapsavtalen har eierne innarbeidet et krav om det skal fastsettes et generelt avkastningskrav for SRH. Avkastningskravet skal ikke være lavere enn avkastningskrav som gjelder for sammenlignbare havneselskap.

Eierne ber styret om å utarbeide et avkastningskrav for selskapet basert på de ulike virksomhetsområdene og datterselskapene i konsernet. Siden SRH driver i konkurranse med både private og offentlige aktører er eiernes utgangspunkt at en ser hen til både private og offentlige aktører når en vurderer avkastningskravet opp mot sammenlignbare selskaper.

EØS-avtalens bestemmelser skal bidra til like forutsetninger mellom offentlige eide og private aktører gjennom bestemmelsene i EØS-avtalens artikkel 61 (1). Bestemmelsen gjelder også kommunalt eide selskaper og begrenser dermed muligheten for å vektlegge ikke-kommersielle hensyn i eierutøvelsen av selskaper som driver økonomisk aktivitet. Reglene skal dermed gi like konkurransevilkår. For å avgjøre om et foretak har fått en fordel som innebærer ulovlig statsstøtte er det såkalte «markedsaktørprinsippet» utviklet. Dersom det offentlige tilfører kapital på grunnlag av andre hensyn og andre vilkår enn hva en sammenlignbar privat investor ville ha stilt, kan det bety at tilførselen innebærer en økonomisk fordel som bryter med forutsetningene om like konkurransevilkår. Kommunene må derfor operere i samsvar med markedsaktørprinsippet når vi investerer i et foretak for å forhindre ulovlig statsstøtte. På samme måte er styret ansvarlig for å sikre at SRH opererer innenfor regelverket.

Sammen med et avkastningskrav er det naturlig at styret fastsetter også andre måltall for de ulike delene av virksomheten og bruker disse i dialogen med eierne. Eierne vil på bakgrunn av styrets vurdering fremme sine forventninger til avkastning i forbindelse med behandlingen av økonomiplanen.

Avkastningskravet gjelder aktivitet som ikke er omfattet av krav til selvkost, det vil si den delen av aktiviteten av SRH som er å betrakte som kommersiell drift.

Det er naturlig at avkastningskrav er ulike for de forskjellige områdene SRH er engasjert i. For eiendomsutvikling er det naturlig å bruke en

bransjenorm for forventet avkastning. Også for resten av den kommersielle delen er det ønskelig at styret etablerer avkastningskrav som på egnet måte underbygger selskapsavtalens krav om at avkastningskravet ikke er lavere sammenlignet med annen havnevirksomheter.

### Organisering av virksomheten

Å sørge for en forsvarlig organisering av virksomheten er en hovedoppgave for styret i SRH. Eierkommunene legger til grunn at virksomheten organiseres på en måte som sikrer en tilfredsstillende styring og kontroll for eierne, en hensiktsmessig oppgave- og ansvarsfordeling, nødvendig begrensning av risiko og fleksibilitet med hensyn til valg av samarbeidspartnere.

Ut fra et eierperspektiv vil kommunene, i løpet av kommunevalgperioden, ta initiativ til en gjennomgang og evaluering av selskapsstrukturen med vekt på eierstyring og -kontroll. Gjennomgangen vil måtte skje i nært samarbeid med administrasjon og styre i virksomheten.

### Datterselskaper

SRH er organisert som et konsern med hovedvekten av aktiviteten lagt til datterselskaper (aksjeselskaper). SRH må sikre at det ikke er kryss-subsidiering mellom AS-ene og selve morselskapet. Datterselskapene må rapportere økonomi, aktivitet og framdrift i prosjekter til styret i morselskapet, og SRH må ta dette med som en del av sin samlede rapportering til eierne.

### Arbeidsgiverrollen

Det er styrets ansvar å påse at internkontrollrutiner er etablert, følges og at avvik rapporteres og håndteres på egnet måte.

Arbeidsgiverrollen omfatter også å ha systemer for;

- Arbeidslivskriminalitet/sosial dumping
- Arbeidsmiljømessige forhold
- Lovlig og ordnet pensjonsforhold

- Ordnete og avtalefestede lønns- og arbeidsvilkår
- Internkontroll i samsvar med internkontrollforskriften

SRH skal være medlem av en arbeidsgiverorganisasjon. For tiden er dette Samfunnsbedriftene.

### Eierstyring og selskapsledelse

Eierne legger til grunn et langsiktig eierskap i SRH og skal utøve en aktiv og forutsigbar eierstyring med utgangspunkt i selskapsavtalen og eierstrategien. Virksomheten skal for øvrig styres med utgangspunkt i anerkjente prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse.

SRH skal drive mellom eierne som likeverdige parter. Eierne skal søke konsensus i utøvelsen av eierstyringen. Verv i selskapets styrende organer skal fordeles ut fra en balanse mellom flertallseier og mindretallseierne.

### Representantskap

Kommunenes eierstyring skal utøves gjennom representantskapet som er SRHs eierorgan og øverste myndighet. Representantskapet skal utøve eierskapet i tråd med selskapsavtalen og eierstrategien, så lenge dette er forenelig med relevante lover/forskrifter og forpliktelser overfor tredjepart.

Hver eier har et medlem og 2 varamedlemmer i tråd med IKS-loven, valgt av kommunestyret. I representantskapet har hver eier stemmeandel fastsatt i selskapsavtalen. Avgjørelser fattes med vanlig flertall dersom ikke annet følger av lov- og regelverk.

Reglene om meroffentlighet gjelder også for representantskapet. Når det velges å gjennomføre digitale møter i eierorganet skal fortsatt innkalling, møtedokumenter, gjennomføringen av møtet og protokoll skje i tråd med kravene om meroffentlighet.

### Styret

Én av de viktigste oppgavene for eierne er gjennom representantskapet å velge et styre

som har kompetanse, erfaring og kapasitet ut ifra SRHs egenart og ståsted til enhver tid.

### Valgkomité

Representantskapet oppnevner valgkomiteen. Valgkomiteen skal sikre at det er et lovlig sammensatt styre. Kriteriene for valgkomiteens arbeid er vist i § 5 i selskapsavtalen. Valgkomiteen skal både sikre at styret er sammensatt i samsvar med gjeldende lover og regler og at kompetansen som ønskes er representert i styret. Styret skal oppfylle lovlig kjønnsbalanse. For å få til dette skal de tre deltakerne i SRH ifølge selskapsavtalen § 5 fremme forslag om 2 kandidater per faste- og varamedlem til styret. Det er med disse forslagene eierne sikrer at valgkomiteen kan oppfylle både å legge til rette for ønsket kompetanse i styret og en tilfredsstillende kjønnsbalanse.

### Eiermøter/kontaktmøter

Både eierne og styret i SRH kan ta initiativ til å innkalle samtlige eiere til eiermøte dersom det er behov for en uformell drøfting av en aktuell sak. Formålet med eiermøter vil hovedsakelig være å foreta prosessuelle avklaringer i aktuelle saker. Eiermøtet har ikke beslutningsmyndighet. På eiermøter skal eierne være representert ved ordfører og kommunedirektør. Selskapet skal være representert ved styreleder og daglig leder. Den enkelte eier kan også ta initiativ til å avholde egne kontaktmøter mellom SRH (v/ styreleder og daglig leder) og relevant organ hos eieren. Kontaktmøtene skal sikre en løpende informasjonsutveksling mellom partene og bidra til å sette SRHs virksomhet på den politiske dagsorden.

### Likebehandling av eierne

Både kommunene og selskapet selv må være seg bevisst kommunenes ulike roller overfor selskapet og opptre lojalt i tråd med krav og forventninger til utøvelse og ivaretagelse av disse.

Med hensyn til kommunenes rolle som eiere, er det et grunnleggende prinsipp at

kommunene likebehandles. Eierne vil videre søke konsensus i utøvelsen av eierskapet. SRH skal til enhver tid likebehandle eierne med hensyn til transaksjoner med eierne, informasjonstilgang, involvering mv. Eierne vil på denne måten og gjennom balanse i fordeling av verv være likeverdige samarbeidspartnere.

### Egenkontroll og finansiell styring

I egenkontrollansvaret ligger at styret påser at SRH har finansforvaltningsreglement, dokumentert delegering av fullmakter, reglement for økonomistyring, anskaffelser og investeringer samt forsvarlige forsikringer av SRH (eiendeler).

SRH skal ha avvikshåndteringssystem (skader, sykemelding, varsling, mv.) inkl. rapportering og oppfølging.

### Krav til økonomirapportering til eierne

SRH rapporterer til eierne gjennom representantskapet ved årsavslutning. Det er styret som rapporterer til eierne etter saksforberedelse av havnedirektør.

Årsrapporten skal i tillegg til å vise utvikling for økonomisk resultat også vise utvikling innen de viktigste områdene SRH driver med. Årsrapporten skal også vise hvordan SRH oppfyller eiernes forventninger om at SRH skal være blant de ledende aktører nasjonalt år det gjelder å tilrettelegge for å redusere ressurs- og energibruk.

Styrets melding til eierne vil også kunne være et viktig element i den samlede rapporteringen til eierne, hvor selskapet eksempelvis kan synliggjøre trender og utviklingstrekk.

### Meroffentlighet

SRH er omfattet av offentlighetsloven. Det forutsettes at styringen av SRH følger bestemmelsene i offentlighetsloven og praktiserer meroffentlighet i tråd med lovens § 11.

### Etiske retningslinjer

SRH skal ha etiske retningslinjer som sikrer mot forekomst av uønskede hendelser som svart arbeid, sosial dumping eller korrupsjon.

Det skal være transparente beslutningsprosesser i SRH og hos eierne. Saksdokumenter, protokoller og lignende registrert for styret og representantskapet skal være åpne for innsyn dersom ikke annet følger av lov eller forskrift med hjemmel i lov.

### Kapitalstruktur og utbytte

Havne- og farvannsloven åpner på visse vilkår for utbytte fra havnevirksomhet til deltakerne. I selskapsavtalen til SRH er det lagt som føring at adgangen til ordinært utbytte etter havne- og farvannsloven loven ikke skal kunne benyttes før tidligst i 2026, basert på regnskapet for 2025. Det er også presisert at representantskapet gjør eventuelle vedtak om utbytte etter forslag fra styret i henhold til reglene i loven.

Styret skal til enhver tid påse at SRH har en forsvarlig likviditet og egenkapital ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten i SRH.

Styret har også et ansvar for å sikre at selskapet er posisjonert for fremtidig vekst. For eierne er det en forventning om at SRH i sin langsiktige planlegging legger til rette for at selskapet kan utvikle Mekjarvik som en betydelig havn i selskapets portefølje, i tråd med enigheten mellom eierne i tilleggsavtalen til selskapsavtalen 2023. Økonomiske disposisjoner fremover må legges til rette for dette.

Dette hensyn er også førende for eierne med hensyn til utbytteforventninger, da eierne anerkjenner at selskapet har behov for å bygge opp noe kapital fremover slik at en kan tilrettelegge for realiseringen av tilleggsavtalen på dette punkt. I vurderingen av utbytteneivået bør styret også vurdere dette. Eierne vil uttrykke sine utbytteforventninger til selskapet i forbindelse med det årlige arbeidet med Handlings- og økonomiplan.

### Særskilte forhold – eierbrøk og nye eiere

I 2023 ble det tatt inn et eget punkt i selskapsavtalen (se § 3 Eierandeler) som en generell bestemmelse for å regulere fremtidige endringer av eierandelene i SRH.

Videre er det i tilleggsavtalen som ble vedtatt sammen med selskapsavtalen, presisert at Sola og Randaberg kommuner har en rett til å øke sin samlede eierandel inntil 49 % av selskapet. Sola med tingsinnskudd av eiendommen «Skogen» og Randaberg med innskudd av framtidige arealer i Mekjarvik. Stavanger kommune fikk samtidig en rett til å skille ut eiendommer i Østre Havn til en egen havnekasse mot reduksjon i sin eierandel.

Dersom andre kommuner ønsker å bli med i SRH skal saken først forelegges representantskapet for vurdering. Dersom representantskapet vurderer saken positivt skal søknaden vurderes faglig av administrasjonen i SRH som deretter gir innstilling til styret. Administrasjonen må både vurdere om opptak av det nye medlemmet er hensiktsmessig, og om SRH er i stand til å utvide sin virksomhet med aktuell kommune.

Administrasjonen må også foreslå ny eierbrøk i SRH avhengig av hvilke aktiva den nye kommunen bringer inn i selskapet (slik som sjøareal, kailengde, havneområder, eventuelt kapitalinnskudd). Administrasjonen må også vurdere hva opptak av nye kommuner betyr for endringer i styringsstrukturen og eventuelle andre endringer i selskapsavtalen. Dersom styret støtter en positiv innstilling, må det fremmes sak om opptak av ny eier til representantskapet.

Representantskapets vedtak skal deretter oversendes som innstilling i saken til kommunestyrene for behandling. Opptak av ny eier krever enstemmig tilslutning hos eierne.

Opptak av nye eiere skal bare skje ved et årsskifte.

# **SELSKAPSAVTALE**

# **FOR**

# **STAVANGERREGIONEN HAVN IKS**

Godkjent av Stavanger kommunestyre (dato)

Godkjent av Randaberg kommunestyre (dato)

Godkjent av Sola kommunestyre (dato)

## § 1 SELSKAPET

Selskapet er opprettet med hjemmel i lov om interkommunale selskaper og lov om havner og farvann.

Selskapets navn er Stavangerregionen havn IKS.

Selskapet eies av Stavanger, Randaberg og Sola kommuner.

Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger kommune.

## §2 FORMÅL

Selskapet er deltakernes redskap for å sikre regionen en konkurransedyktig, framtidsrettet og miljøriktig infrastruktur for sjøtransport. Selskapet skal, basert på delegert myndighet, utøve de myndighetsoppgaver og forvaltningsoppgaver, som tilligger kommunene etter havne- og farvannsloven.

Selskapet skal drive mellom eiere som likeverdige parter. Deltakerne skal søke konsensus i utøvelsen av eierstyringen. Verv i selskapets styrende organer fordeles utfra en balanse mellom flertallseier og mindretallseierne.

Selskapet skal ha et regionalt perspektiv og drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Selskapets generelle avkastningskrav skal ikke være lavere enn avkastningskrav som ellers gjelder for sammenlignbare havnevirksomheter og -investeringer.

Selskapet skal engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet eller havnerettet formål. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser relevant i relevante lokale og regionale planer. Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk og salg av tjenester knyttet til driften. Selskapet skal fremme verdiskapning gjennom attraktive og effektive havner. Havneinfrastrukturen skal ha en god kobling mot andre transportformer.

Selskapet skal til enhver tid tilstrebe å være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, som tilrettelegger for at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Selskapets tiltak og målsettinger i miljøvernarbeidet skal bygge på parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer som er objektive, effektive og etterprøvbare.

Selskapet kan delta på eiersiden i og samarbeide med andre virksomheter når dette ligger innenfor selskapets formål, herunder opprette egne datterselskaper.

## § 3 EIERANDELER

Eier- og ansvarsandelen i selskapet er fordelt på kommunene slik:

Stavanger kommune: 81,88 %

Sola kommune: 16,75 %



Randaberg kommune: 1,37 %

Selskapet kan overta nye kaier/havneområder fra eierkommunene. Dette kan gjøres gjennom ordinært salg, eller gjennom at aktuell deltaker øker sin eierandel.

Gjennom tilleggsavtale av 31 mai 2023 har alle eierkommunene rettigheter som vil medføre fremtidige endringer i eierbrøken. Eierbrøken i selskapet skal endres i tråd med denne avtalen på tidspunkt for overføring av eiendommene.

Deltakerne plikter ikke å skyte inn ytterligere innskudd i selskapet.

#### § 4 REPRESENTANTSKAPET

Representantskapet er selskapets øverste organ og skal bestå av 3 medlemmer, oppnevnt fra hver av eierne.

Representantskapets medlemmer skal ha ulik stemmerett og fordelingen av representanter og stemmevekt er som følger:

Stavanger kommune — 1 medlem – 8 stemmer

Sola kommune - 1 medlem – 3 stemmer

Randaberg kommune 1 medlem – 2 stemmer

Representantskapets medlemmer velges for 4 år og følger kommunevalgperioden, dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt.

Representantskapet kan delegere myndighet til styret i alle saker hvor ikke annet følger av lov, forskrift eller selskapsavtalen.

Representantskapet treffer vedtak med alminnelig flertall

Innkalling til ordinære representantskapsmøter skal skje med minst 4 ukers varsel og skal inneholde saksliste. Innkalling med saksliste sendes deltakerne med tilsvarende frist.

Representantskapet skal:

- Velge styrets medlemmer med varamedlemmer
- Velge styrets leder og nestleder
- Vedta budsjett og godkjenne regnskap
- Velge revisor
- Fastsette godtgjørelse til representantskapets og styrets leder, og godtgjørelse til de øvrige styremedlemmene.

#### § 5 VALGKOMITE

Representantskapet skal oppnevne en valgkomite for valg av styret. Valgkomiteen velges for 4 år om gangen, og skal bestå av minst et medlem fra hver av deltakerne. Valgkomiteen velges det første året i en ny kommunal valgperiode. Leder eller nestleder i representantskapet skal være leder av valgkomiteen.

Valgkomiteen skal innstille medlemmer til representantskapets valg av styre. Deltakerne skal fremme forslag om minimum 2 kandidater per faste- og varamedlem til styret.



Valgkomiteen skal i sitt arbeid legge til rette for mangfold og at styret samlet sett besitter følgende kompetanseområder:

- kjennskap til havne- og eiendomsdrift
- økonomisk og juridisk kompetanse
- kjennskap til offentlig forvaltning
- kompetanse innen energi og grønn omstilling.

Samme eier kan ikke ha leder i både representantskapet og styret. Sola og Randaberg veksler på å ha mindretallseierens rett til å utpeke leder av representantskapet, for hver sin periode.

## § 6 STYRET OG DAGLIG LEDER

Selskapets styre består av 7 medlemmer. Av disse har deltakerne rett til å oppnevne følgende styremedlemmer:

Stavanger kommune – 3 styremedlemmer  
Sola kommune – 2 styremedlemmer  
Randaberg kommune – 2 styremedlemmer

Største eier oppnevner styreleder og nest største eier oppnevner nestleder.

Videre oppnevnes 3 numeriske varamedlemmer fra Stavanger, 3 fra Sola og 3 fra Randaberg.

Styrets medlemmer og varamedlemmer velges av representantskapet for 4 år. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet er møteleders stemme avgjørende.

Styret ansetter daglig leder. Styret forestår forvaltningen av selskapet og skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen, selskapets årsbudsjett og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av representantskapet. Styret skal sørge for at bokføringen og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll.

Selskapet ledes av en havnedirektør som forestår den daglige ledelsen av selskapet og følger de retningslinjer og pålegg som styret gir.

Havnedirektøren har tale- og forslagsrett i styrets møter, dersom ikke styret i enkeltsaker vedtar at vedkommende ikke skal møte.

Havnedirektøren skal holde styret orientert om økonomi- og personalforhold og andre forhold av betydning for selskapet.

## § 7 OPPTAK AV LÅN

Selskapet kan ta opp lån innenfor en samlet ramme på 800 millioner kroner. Innenfor denne rammen vedtar representantskapet årlige låneopptak.

## § 8 UTBYTTE

Havne- og farvannsloven åpner på visse vilkår for å betale utbytte fra havnevirksomhet til deltakerne.

Representantskapet gjør eventuelle vedtak om utbytte etter forslag fra styret i henhold til reglene i loven. Det skal ikke besluttes ordinært utbytte før tidligst i 2026, basert på regnskapet for 2025.

#### § 9 FORKJØPSRETT

Dersom noen av selskapets eiendommer eller anlegg omdisponeres til annet enn havneformål, eiendommen/anlegget ikke brukes, eller tenkes brukt av selskapet til havneformål, eller selskapet ønsker å selge eiendommen eller anlegg, har den kommunen hvor eiendommen eller anlegget er hjemmehørende, forkjøpsrett eller rett til å overta eiendommen/anlegget. Verdien skal i så fall fastsettes ved avtale eller etter vederlagslovens bestemmelser, som er det høyeste av bruksverdi, salgsverdi eller gjenanskaffelsesverdi.

#### § 10 TVISTER

Dersom det oppstår tvist mellom deltakerne om fortolkningen eller gjennomføringen av denne avtalen, skal konflikten søkes løst gjennom forhandlinger.

Dersom forhandlinger ikke fører fram innen rimelig tid, skal tvisten søkes løst ved mekling. Mekler godkjent av Den Norske Advokatforening, eller annen godkjent mekler, skal i så fall benyttes.

#### § 11 Offentlighetsloven

Selskapet skal følge rutiner og saksbehandlingsregler som følger av forvaltningsloven og offentlighetsloven.

Selskapet skal legge til rette for åpenhet om sin virksomhet og vurdere meroffentlighet i alle saker.

#### § 12 ENDRINGER I SELSKAPSAVTALEN

Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller en/flere av deltakerne. Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til endring av selskapsavtalen, før disse fremmes for behandling hos deltakerne.

Alle endringer i selskapsavtalen krever tilslutning fra samtlige deltakere.



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 36/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18  
Saksbeh.: ÅVV  
Innstill. dato: 27.08.2024

## Klimakontrakt - Missions Cities

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/24	14.02.24	Orienterings sak
Styret for SRH IKS	36/24	03.09.24	

Forslag til vedtak:

« Styret godkjenner SRH sine forpliktelser i Mission Cities og at klimakontrakt signeres»





## Strategiplanen

Denne saken inngår i strategiområde HVA med hovedmål: *Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft.*

Saken inngår i delmål C - "Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift"

## Bakgrunn

Stavanger er en av 112 europeiske byer som er en del av EU-prosjektet Mission Cities og som skal bli klimanøytrale innen 2030.

EUs krav er at byene som deltar i samfunnsoppdraget må ha som mål å kutte minst 80 prosent av egne utslipp innen 2030. Det samsvarer med klimamålet vedtatt i Stavangers klima- og miljøplan 2018-2030. Byene skal lage en klimakontrakt som viser hvordan de skal nå målet. Kontrakten er i tre deler; en del med forpliktelser, en handlingsdel og en investeringsplan.

Klimakontrakten skal vise hvordan Stavanger skal bli klimanøytral, men er ikke juridisk bindende.

Stavanger kommune har prosjektansvar og en koordinerende rolle for Mission Cities i Stavanger og arbeidet med klimakontrakten.

SRH var en av samarbeidspartnerne i forkant av Stavanger kommune sin søknad om å bli en del av Mission Cities, og er en viktig del av klimakontrakten som skal inngås.

Tidligere styresaker med relevans for klimakontrakt er som følger: sak 58/23, 39/23 og 27/23.

Innhold i klimakontrakt er speilet i foreslått handlingsplan i sak 33/24 «Strategiplan 2025-2028 med tilhørende delmål 2025 – foreløpig utkast», der delmål B1 og B2 er særlig relevante.

## Saken

Stavanger kommune har nå klart et utkast til kontrakt som skal politisk behandles i september.

Den består av tre deler som gjelder overordnet for hele konsortiet:

1. Action Plan: En oversikt over konkrete tiltak de ulike aktørene forplikter seg til å gjøre og som sier hvem som gjør hva og på hvilken måte.
2. Investment Plan: Tilhørende investerings- og finansieringsplaner som viser hva de foreslåtte tiltakene koster og hvem som skal investere i eller finansiere tiltakene.
3. Commitments: En felles overordnet plan for klimanøytralitet på tvers av alle sektorer som energi, bygninger, avfallshåndtering og transport, som viser hva vi skal gjøre sammen.

I tillegg vil hver enkelt partner ha en individuell kontrakt. Disse individuelle kontraktene blir lagt til som vedlegg til klimakontrakten.

SRH har levert forslag til innhold i individuell kontrakt, og har fått en bearbeidet versjon i retur fra kommunen. Denne er vedlagt saken sammen med en kortversjon av den totale klimakontrakten som gjelder alle partnere i fellesskap.

SRH sine forpliktelser omfatter utbygging av landstrømanlegg for cruiseskip og videreutvikling av ladeanlegg for hurtigbåter. Framskrivningene for utslippskutt fra allerede vedtatte prosjekter i SRH, er ikke tilstrekkelig for et mål om klimanøytralitet i 2030.



Derfor forplikter SRH seg videre til å identifisere og iverksette ytterligere landstrømanlegg i Stavanger for å få ned utslipp fra kaier og fartøyskategorier som ikke har landstrømstilbud i dag.

Klimakontrakten omfatter ikke tiltak i Sola og Randaberg

Videre saksgang i kommunen er som følger:

- Politisk behandling i Stavanger er Utvalg for Klima og Natur 3.september, Formannskapet 5.september og Bystyret 9.september
- Signering av kontrakten foregår 12.september kl. 13:00
- Innsending av kontrakten til EU er 16. september

SRH har fått frist til 5.september for å melde tilbake eventuelle forslag til endringer i noen av dokumentene

## Konklusjon

SRH har bidratt som en viktig partner i forarbeidet og er en viktig brikke oppfyllelse av klimakontrakt. SRH er innstilt å gå inn i klimakontrakten med EU sammen med Stavanger Kommune og øvrige partnere.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert havnedirektør

Åsta V. Veen  
teknisk sjef  
*saksbehandler*

Vedlegg:

Bilag 1      Commitment Stavangerregionen Havn IKS  
Bilag 2      Kortversjonen av klimakontrakten

# Commitments

## Letter of Intent to support the City of Stavanger in its ambitions to become climate neutral by 2030.

**Stavangerregionen Havn IKS** hereby declares its strong interest to participate and to support the city of Stavanger in its efforts to become one of Europe's 100 first climate neutral cities by 2030, which implies the ambitions stated by the city council (**dato dato**) to reduce its emissions by 80% compared to 2015, and to become fossil free by 2040. Furthermore, it corresponds well with the national Norwegian ambitions that are aligned with the EU's – to reduce emissions by 50-55% by 2030, and in addition to become climate neutral within the same year.

Mission Cities aims to meet the target set in the Paris Agreement, and the Sustainable Development Goals. Mission Cities acknowledges that cities play a pivotal role in achieving climate neutrality due to the notion that they account for 65% of the energy consumption worldwide and more than 70% of CO2 emissions.

**Stavangerregionen Havn IKS** acknowledges that climate neutrality can be reached only through a wide cross-sectoral, cross-governmental level and cross-border cooperative effort, and hereby states that it will participate to this task.

That includes

- Participation in the development, implementation and iteration of a non-binding, but highly committing "Climate City Contract".
- Participation in monitoring, evaluation and learning activities, to further strengthen the process towards Climate Neutrality.
- Participate in stakeholder and business dialogues with city representatives.
- Enable strategic alignment in plans towards the overall goal of Climate Neutrality.
- Sharing capacity and competence within frames agreed upon within the climate city contract.

Specific for Stavangerregionen Havn IKS:

- Implementing shore power solutions: Port of Stavanger is focusing on installing shore power facilities for berthed vessels, which is considered a mature technology for immediate emission reduction.
- Facilitating charging stations for ferries and fast ferries: The port has established 4.8 MW of power with 4 available charging stations at Jorenholmen/Fiskepiren, in collaboration with Lyse and Kolumbus.



Stavanger  
kommune

- Planning and financing shore power for cruise ships: While one shore power facility for offshore vessels is already established, the port has plans and financing in place for cruise ship shore power connections.
- Targeting significant emission reductions: Installed and planned projects are expected to contribute to an emission reduction of approximately 60% by 2030 compared to 2019 levels.
- Investigating future shore power expansions: The port is planning to identify and establish more shore power connections for offshore vessels and the "other" vessel category, with potential locations including Skansekaaien, Skagenkaaien, and Bekhuskaaien.







# Klimakontrakt for Stavanger

Kortversjonen av klimakontrakten fra EU-prosjektet Mission Cities



Stavanger kommune



# Klimakontrakten – kort fortalt

## Hva er klimakontrakten?

Stavanger skal bli klimanøytral innen 2030, og er en av 112 byer i Europa som skal vise veien mot klimanøytralitet gjennom EU-prosjektet Mission Cities.

EUs krav er at byene som deltar i samfunnsoppdraget må ha som mål å kutte minst 80 prosent av egne utslipp innen 2030. Det samsvarer med klimamålet vedtatt i Stavangers klima- og miljøplan 2018-2030.

Byene skal lage en klimakontrakt som viser hvordan de skal nå målet. Kontrakten er i tre deler; en del med forpliktelser, en handlingsdel og en investeringsplan.

Klimakontrakten skal vise hvordan Stavanger skal bli klimanøytral, men er ikke juridisk bindende.

## Hva er det aller viktigste?

Vi må gjøre mer enn det vi allerede har planlagt om vi skal nå målet om å redusere utslippene med 80 % innen 2030. Gjennomfører vi alle planlagte tiltak, klarer vi bare å redusere utslippene med 44 % sammenlignet med 2022.

I tillegg til Stavanger, er Trondheim og Oslo også blant de 112 europeiske byene som skal bli klimanøytrale innen 2030.

CITIES FROM ASSOCIATED COUNTRIES		
 ALBANIA Elbasan	 ISRAEL Eilat	 TURKEY Istanbul Izmir
 BOSNIA AND HERZEGOVINA Sarajevo	 MONTENEGRO Podgorica	 UNITED KINGDOM* Bristol Glasgow
 ICELAND Reykjavik	 NORWAY Oslo Stavanger Trondheim	



# Slik har klimakontrakten blitt til:

2020

Stavanger kommune vedtok, basert på en interpellasjon i bystyret, at Stavanger ønsker å søke om å bli en av EUs 112 klimanøytrale byer.

EUs krav er at byene som deltar i samfunnsoppdraget Mission Cities (Net Zero Cities) må ha som mål å kutte minst 80 prosent av egne utslipp innen 2030. Det samsvarer med klimamålet vedtatt i Stavangers Klima- og miljøplan 2018-2030.

2021

I mars 2021 vedtok bystyret Stavanger sin søknad og interessemeldingen ble sendt til EU.

2022

I april 2022 ble Stavanger valgt ut av EU som en av de 112 byene som skal gå foran og bli klimanøytrale innen 2030.

2022  
2024

Stavanger kommune har arbeidet på tvers av organisasjonen og sammen med andre private og offentlige aktører for å kartlegge hva vi kan gjøre for å bli klimanøytrale innen 2030. Det er gjennomført workshoper og møter med jevne mellomrom de siste to årene, for å forankre klimakontrakten og for å inspirere til å finne nye utslippskutt, slik at vi skal klare å nå målet.



# Klimakontrakten er en prosess

Stavanger kommune kan selv bare styre en liten andel av de samlede utslippene i kommunen. Skal vi lykkes med klimaomstillingen må også innbyggere, næringsliv og andre offentlige aktører være med.

Derfor har også andre aktører blitt invitert til å bidra med tiltak og til å være med på å signere kontrakten.

Mange er med allerede - flere skal inviteres med etter hvert.



Stavanger kommune



Rogaland fylkeskommune



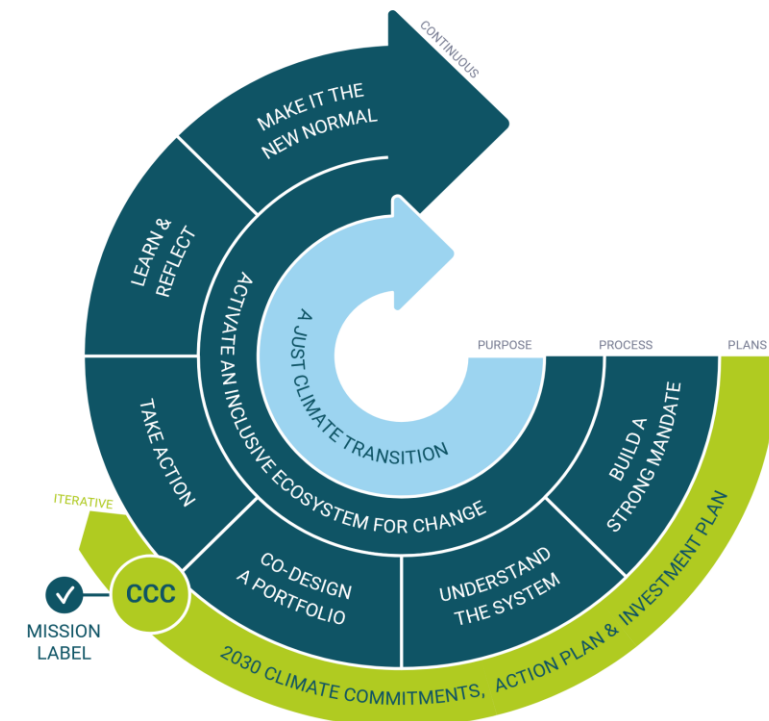
SIMON MØKSTER SHIPPING



NORDIC EDGE



STAVANGER UTVIKLING





# Klimakontrakten består av tre deler

## Del A Forpliktelser

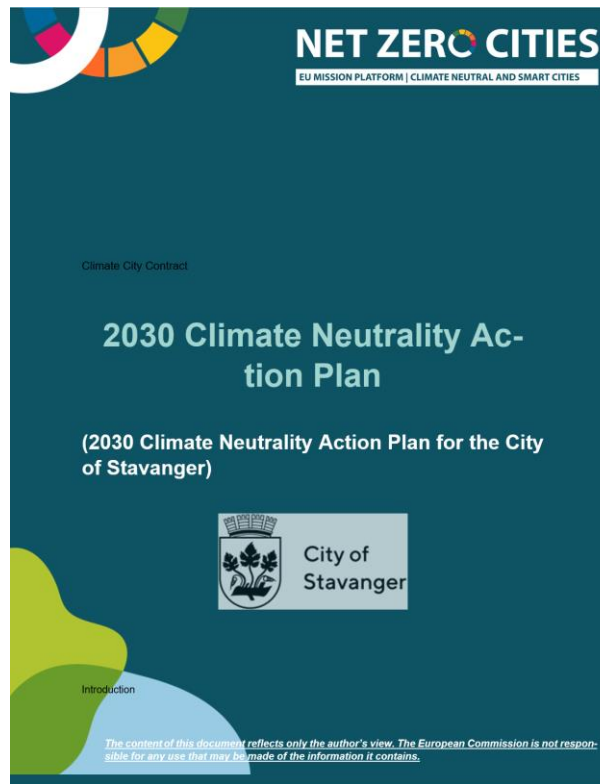
Kort oppsummering av mål og tiltak.



## Del B Handlingsplan

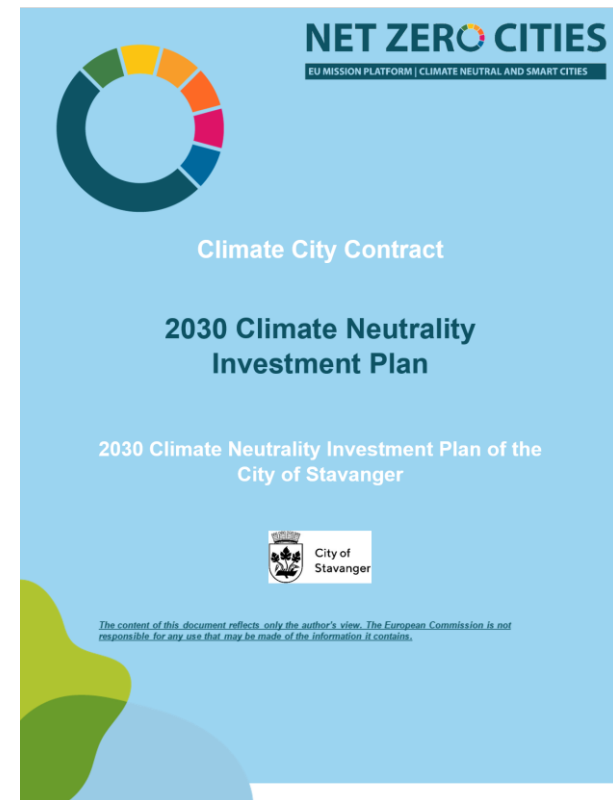
Hoveddelen av klimakontrakten.

Inneholder en oversikt over tiltak og hva vi skal gjøre for å kutte utslipp.



## Del C Investeringer

Grove tall for kostnader på ulike tiltak, og viser investeringsavkastninger over lengre tid.



# Del A - Forpliktelser

Stavanger kommune skal kutte 80 prosent av utslippene innen 2030. Referanseåret i klima- og miljøplanen er 2015, men EU krever et nyere år som referanseår og derfor sammenlignes utslippskutt i tillegg mot utslipp i 2022 i klimakontrakten.

**For å nå målet om utslippskutt vil Stavanger:**

- følge opp klimamål og tiltak i vedtatte temaplaner, strategier og prosjekter
- være en aktiv partner og støttespiller for at næringsliv og innbyggere omstiller seg til et lavutslippssamfunn
- sikre en rettferdig omstilling



## Del B – Handlingsplan

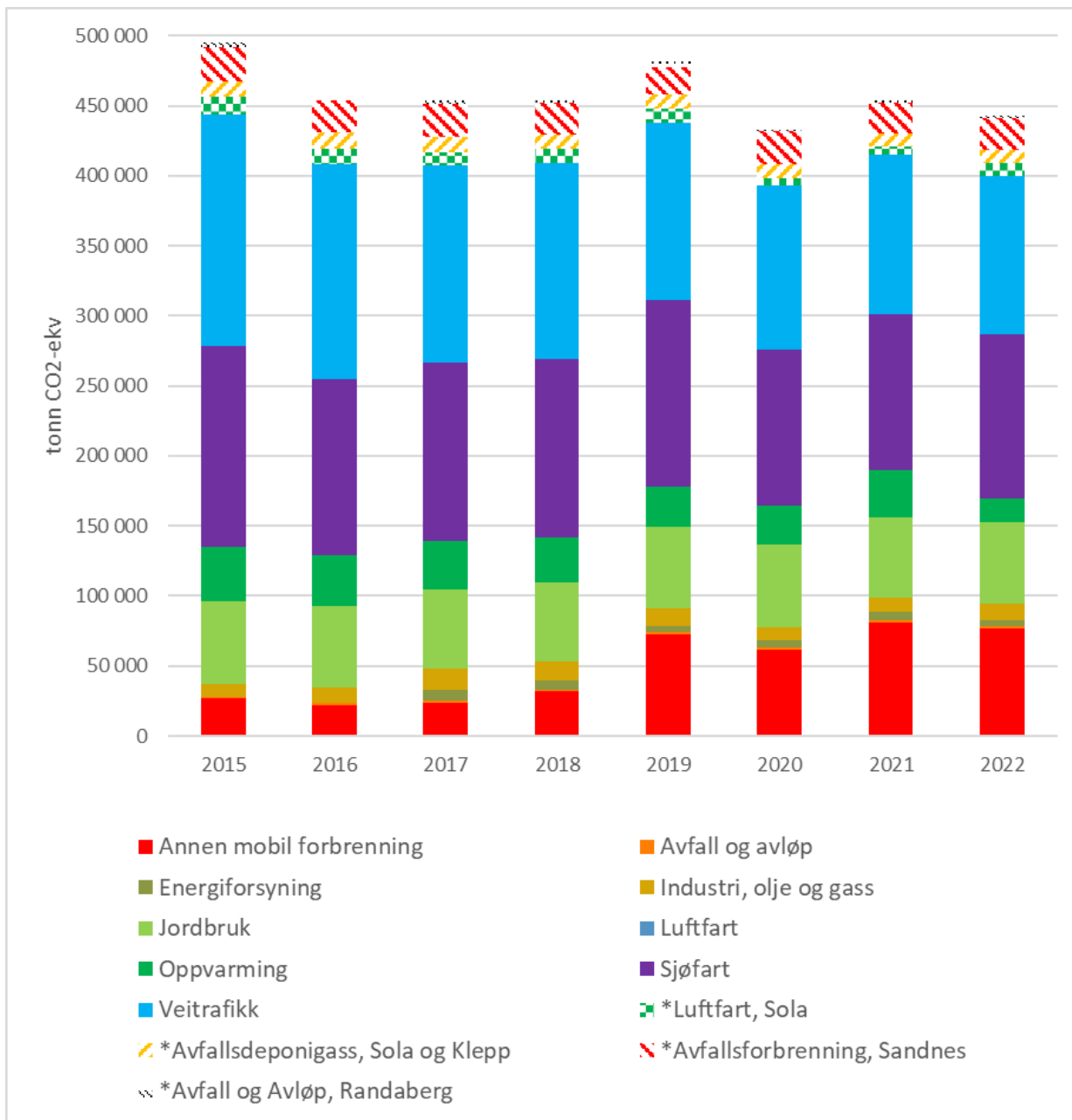
### Hvilke utslipp har vi?

Det er direkte utslipp innenfor kommunegrensen (som går 12 nautiske mil utenfor kysten) som inkluderes i klimagassregnskapet.

- Dette betyr for eksempel at utslippene forbundet med å kjøre en fossilbil innenfor kommunegrensen inkluderes i klimagassbudsjettet. Utslippene forbundet med å produsere bilen er imidlertid ikke inkludert, siden bilen har blitt produsert utenfor kommunegrensen.
- Eneste unntak er utslipp fra fire interkommunale utslippskilder; avfallsforbrenning, flyplass, renseanlegg og avfallsdeponi. Her er utslippene fordelt mellom de fire kommunene på Nord-Jæren, og Stavanger sin andel er lagt til i klimagassregnskapet.

Utslippene var 444 440 tonn CO<sub>2</sub> ekv. i 2022 med denne avgrensningen.

De største utslippskildene i Stavanger er veitrafikk og sjøtransport.





# Del B – Handlingsplan

## Disse tiltakene er med i klimakontrakten

Klimakontrakten inneholder alle tiltak fra kommunens klima- og miljøplan. Også andre tiltak som kommunen har vedtatt som bidrar til å redusere utslipp er inkludert, som blant annet mer solenergi på tak, tiltak i Bymiljøpakken og bærekraftig byutvikling. Bare mål og tiltak som er vedtatt eller som kommunen allerede arbeider med er inkludert i kontrakten.

Prosjekter fra kommunale foretak som bidrar til betydelige utslippsreduksjoner er også med. Dette inkluderer blant annet økning i produksjon av biogass fra IVAR sine anlegg og redusert bruk av naturgass på grunn av utvidelse av fjernvarmeanlegg.

Også tiltak fra andre offentlige aktører er med som for eksempel Lyse, Rogaland fylkeskommune, Stavangerregionen Havn og IVAR. Også enkelte private selskaper bidrar med tiltak i kontrakten for å kutte utslipp.

Når kommunen har beregnet potensial for utslippsreduksjon fram mot 2030, har kommunen antatt at de mest ambisiøse nasjonale klimatiltakene også blir gjennomført. Dette inkluderer blant annet høyere utskiftingstakt fra fossilbil til elbil og mer plantebasert kosthold.



Ladestrategi for Stavanger kommune 2022-2026



Mars 2022

# Del B – Handlingsplan

## Dette må vi gjøre for å kutte utslippene våre

Her er en oppsummering av tiltakene som er med i klimakontrakten.

Tiltak rettet mot veitrafikk og sjøtrafikk gir mest utslippskutt, dette er også de største utslippskildene våre.

### Bygninger og det bygde miljø

- Energisparingstiltak og støtteordninger for tiltak som for eksempel bytte ut eldre vinduer i hus
- Økt produksjon av solenergi på kommunale bygg
- Mål om mer gjenbruk av eksisterende bygninger
- FutureBuilt – pilotprosjekt med ambisjon om å kutte minst 50 % utslipp i utviklingen av nye bygg

### Veitransport og mobilitet

- Hele kommunens bilpark blir utslippsfri
- Øke andelen utslippsfrie biler
- Legge til rette for ladeinfrastruktur for elbiler
- Redusere bilandel til 30 % ved hjelp av kompakt byutvikling i bybåndet og tiltak i Bymiljøpakken
- Utvikle flere mobilitetspunkt
- Elektrifisering av kollektivtransport

### Jordbruk

- Mål om minst 15 % gårder med økologisk produksjon innen 2030
- Mål om minst 15 % andel økologisk mat i kommunens matlaging
- Øke energieffektivitet i jordbruket

### Avfall og sirkulærøkonomi

- Øke gjenbruk i samfunnet
- Gjenbruk av møbler internt i organisasjonen
- Etablering av anlegg for produksjon av biogass fra dyreavfall
- Etablering av anlegg for å produsere biokull fra kommunalt hageavfall

### Energisystemer

- Øke andelen biogass
- Utfasing av fossil gass som brukes til oppvarming
- Utvidelse av fjernvarmenettet
- Utslippsfrie kommunale bygge- og anleggsplasser
- Energisertifisering av kommunale bygg

### Sjøtransport

- Landstrøm for skip og cruisebåter
- Elektrifisering av hurtigbåter og ferjer



## Del B – Handlingsplan

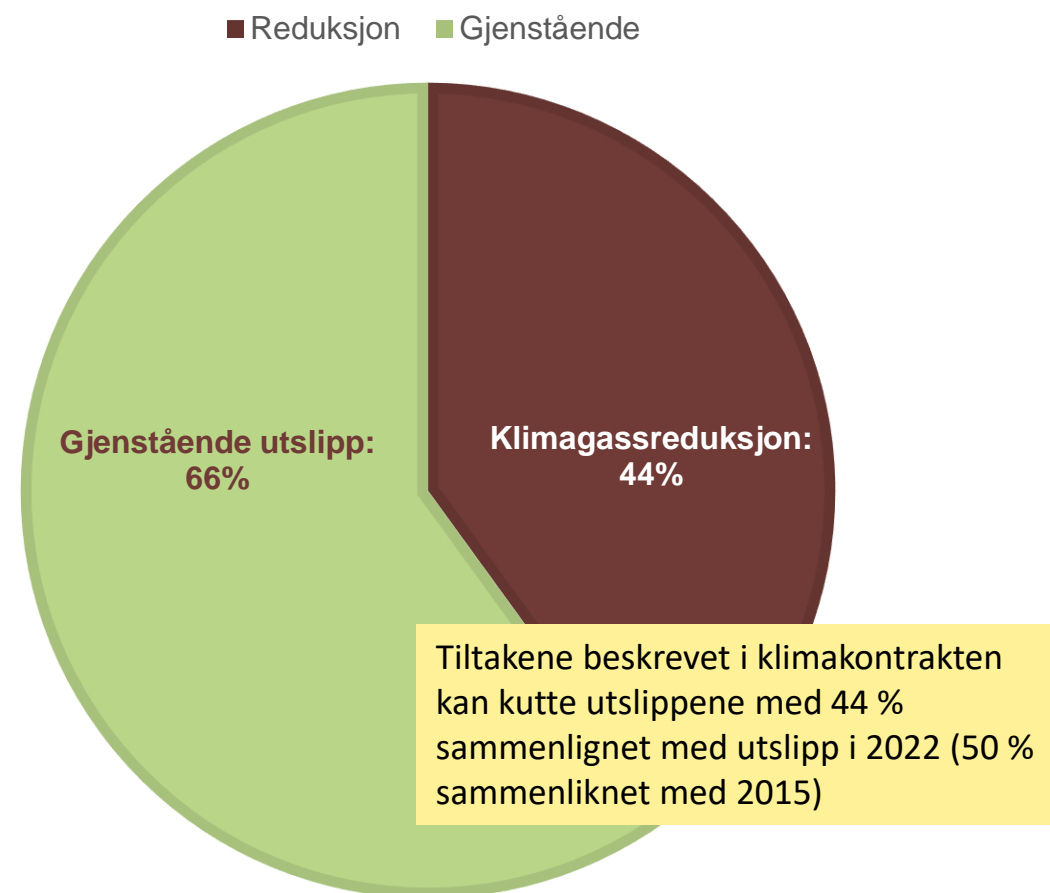
### Hvor mye greier vi å kutte?

Det er beregnet at utslippene kan reduseres med 44 prosent sammenlignet med 2022. For å oppnå dette må alle tiltakene i kontrakten gjennomføres med forventet effekt.

I tillegg forutsetter det at en del andre ambisiøse tiltak gjennomføres innen 2030, blant annet:

- CO<sub>2</sub>-fangst på Forus energigjenvinning
- Nasjonale tiltak innen jordbruk gjennomføres, blant annet redusert forbruk av rødt kjøtt og redusert matsvinn
- Alle bygge- og anleggsplasser blir utslippsfrie
- Opptapping av biodrivstoffbruk og elbilandel
- Utslippskutt fra fergesambandet Mortaviga - Arsvågen (legges ned i 2033)

Vi står da igjen med 250 000 tonn CO<sub>2</sub>-utslipp, og vi må finne nye tiltak for å kutte disse utslippene.

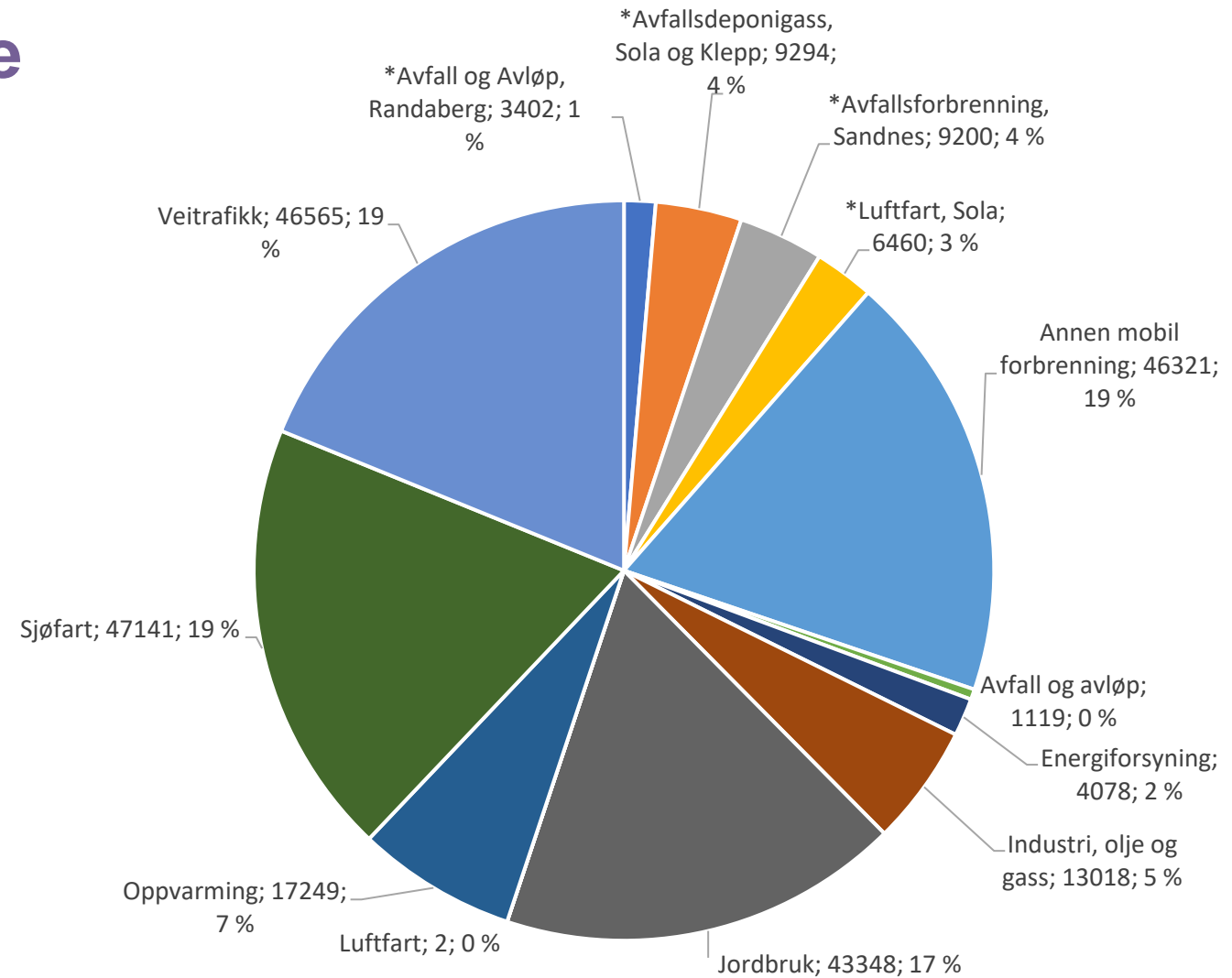


## Beregnete gjenstående utslipp, 2030

# Del B – Handlingsplan I 2030 står vi igjen med disse utslippene

Beregningene viser at for gjenstående utslipp, så er veitrafikk, sjøtrafikk og annen mobil forbrenning de største sektorene også i 2030.

Hver av disse utslippskildene vil utgjøre 19 %, mens jordbruk vil stå for 17 % av utslippene.



# Del B - Handlingsdel

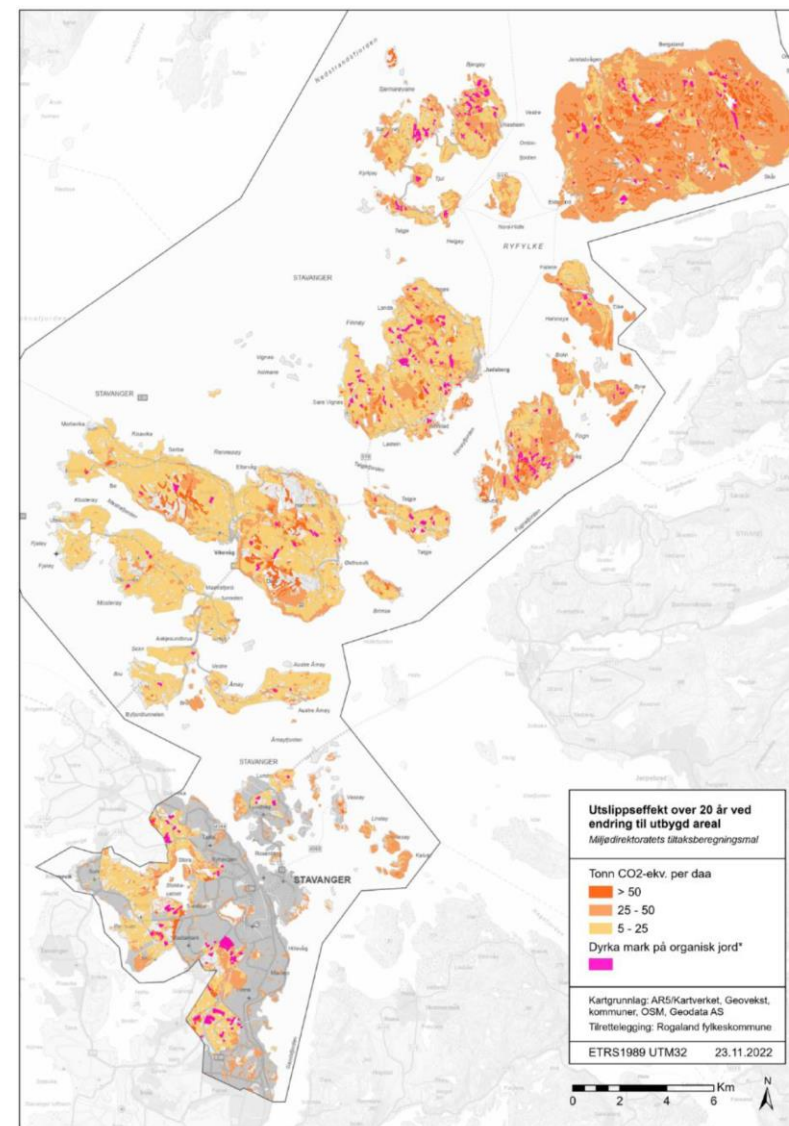
## Vi må sikre naturlige karbonlagre

Å være karbonnøytral betyr at det naturlige CO<sub>2</sub>-opptaket i Stavanger er like stort som utslippene innenfor kommunegrensen.

For å sørge for størst mulig naturlig opptak av klimagasser er det derfor viktig å bevare viktige karbonlagre som hav, myr og skog. Kartet er fra kommuneplanen og viser viktige karbonlagre i Stavanger og utslippene de vil forårsake over en 20-årsperiode hvis de blir utbygget.

**Viktige verktøy for å bevare karbonlagre er:**

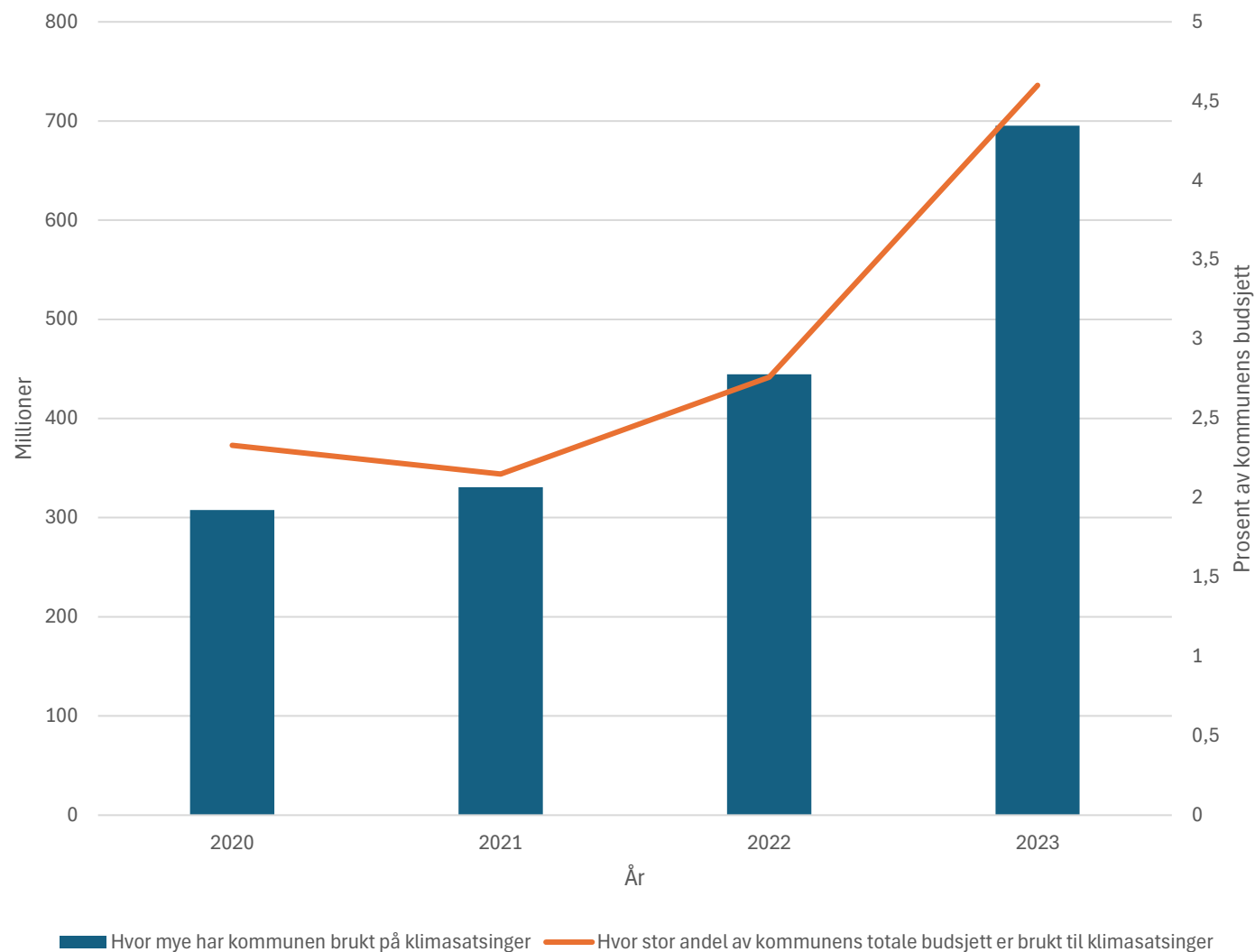
- 1. Kommuneplanens bestemmelse om arealnøytralitet for naturverdier** som handler om at naturverdiene i sum ikke skal forringes, og at prinsippet om å unngå inngrep i viktige naturverdier skal hensyntas i planer og prosjekter.
- 2. Grønn plan** er kommunens temaplan for grønnstruktur, naturmangfold og friluftsliv. Den inneholder blant annet viktige strategier for å bevare og forsterke biodiversitet på land og vann samt bevare og videreutvikle et artsmangfold av trær i kommunen.



## Del C – Investeringer

**Grafen viser hvor mye kommunen har investert i klimasatsinger de siste årene.**

Her er alle investeringer som EU definerer som klimasatsinger tatt med. Dette gjør at for eksempel alt kommunen bruker på avfallshåndtering er inkludert.



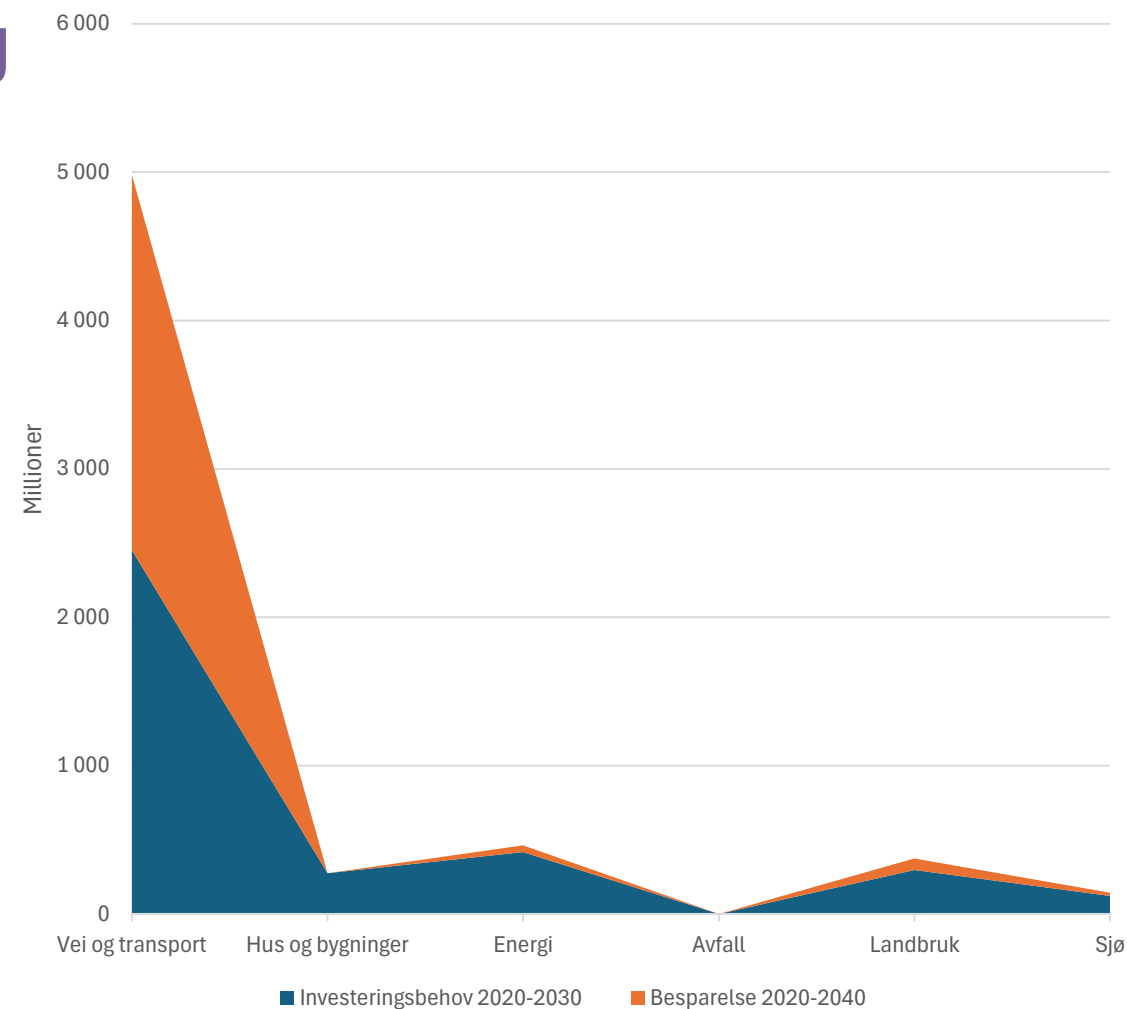
# Del C - Investeringer

## Potensiell investeringsavkastning

For å beregne avkastning av klimainvesteringer har kommunen brukt en investeringsavkastningsmodell fra NetZeroCities. Den viser investeringsbehovet per sektor i perioden 2020-2030, og hvor mye framtidige utgifter i perioden 2020-2040 kommunen kan unngå ved å gjennomføre disse klimainvesteringene.

Hus og bygninger har lav avkastning, da standarden på hus i Norge er høy og energien vår er basert på fornybare kilder. I følge modellen er det også lite avkastning på avfallshåndtering, siden vi allerede har gode systemer og ikke vil ha en økonomisk gevinst av å investere på området.

Innenfor vei og transport kan vi investere 2,5 milliarder kroner og potensielt spare 5 milliarder kroner i fremtidige utgifter. Kommunen kan bare investere for 2,2 % av behovet her, resten er det innbyggere og private selskaper som må gjøre.



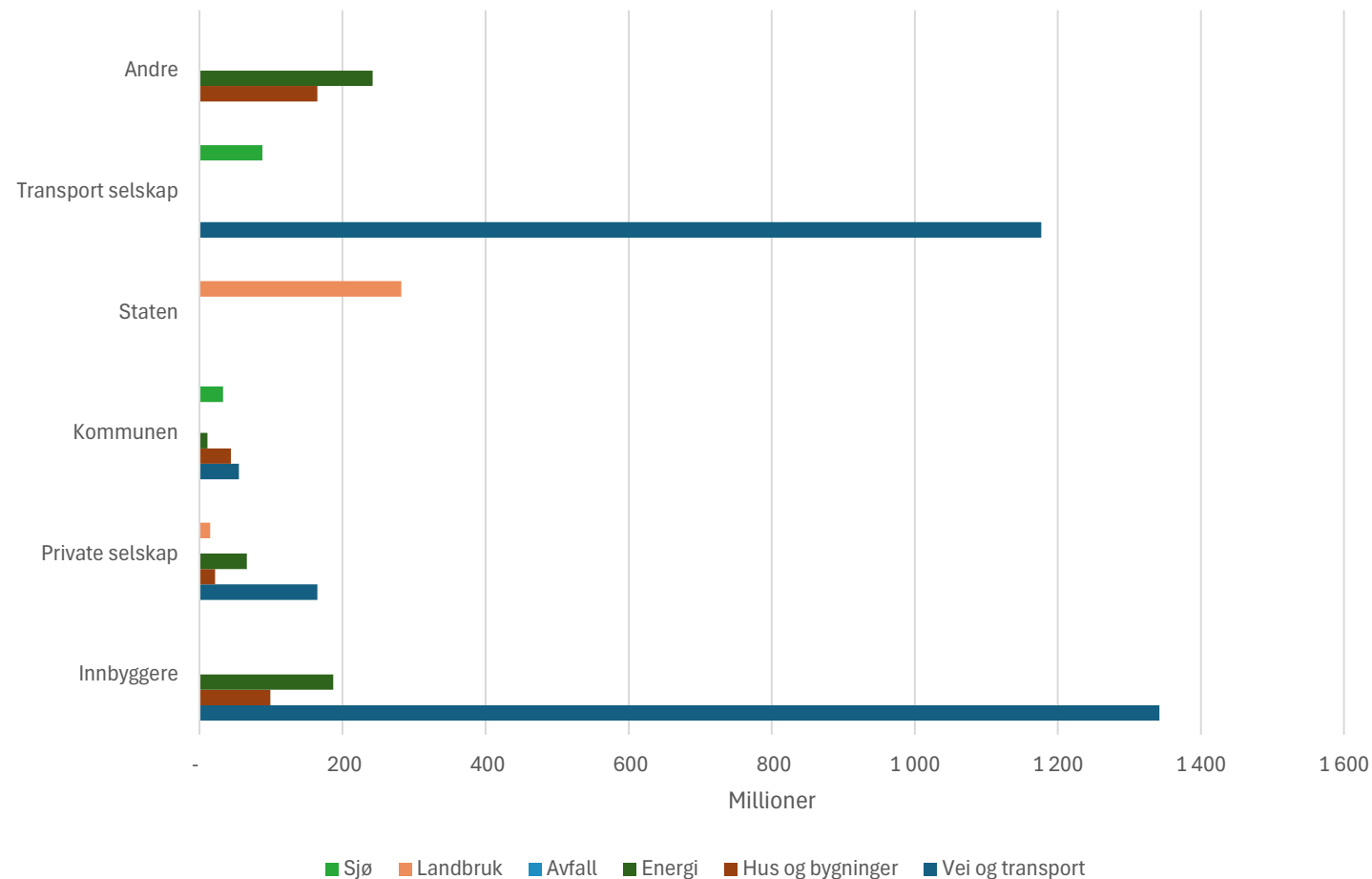
# Del C – Investeringer

## Hvem må investere (2020-2030)

Figuren viser at klimainvesteringene ikke bare kan komme fra kommunen, men må også komme fra innbyggere, private selskap og andre offentlige aktører.

For eksempel kan ikke kommunen kjøpe nye elbiler til innbyggere. Det er innbyggerne selv som må betale for å bytte ut sin fossilbil med elbil.

Innenfor andre sektorer som landbruk og kollektivtransport er det den aktuelle myndigheten som må bevilge midler. For å gjennomføre elektrifisering av kollektivtransport, så er det for eksempel fylkeskommunen som må stå for investeringen.



# Veien videre

**Klimakontrakten blir levert til EU i løpet av september 2024.**

Godkjenner EU klimakontrakten, får Stavanger status som en «Mission Label - City». Dette gir Stavanger fordeler hvis vi søker om forsknings- og prosjektmidler fra EU, og vil gjøre Stavanger til en attraktiv partner for andre søkere.

Selv om klimakontrakten er levert, så er arbeidet med kontrakten ikke ferdig. Klimakontrakten er en prosess for å finne veien til lavutslippsamfunnet. Videre vil vi arbeide sammen med andre offentlige aktører, næringsliv og innbyggere for å finne flere måter å kutte utslipp på.







Stavanger  
kommune





**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 37/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18  
Saksbeh.: OBB  
Innstill. dato: 27.08.2024

## The Tall Ships Races 2026

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	10/24	20.03.2024	Orientering
Styret for SRH IKS	20/24	17.06.2024	Orientering
Styret for SRH IKS	37/24	03.09.2024	

Forslag til vedtak:

1. Styret godkjenner en øvre ramme for støtte til The Tall Ships Races 2026 på kr 3,7 mill. hvorav kr.1,0 mill utbetales som et kontantbeløp til Stavanger kommune til bruk på TSR. Resterende beløp er summen av tjenester og leveranser fra SRH.
2. Styret gir fullmakt til havnedirektøren å slutføre og inngå samarbeidsavtale med Stavanger kommune vedrørende Tall Ships Races 2026 innenfor rammen for avtaleutkastet.





## Bakgrunn

Stavanger skal være vertshavn for den internasjonale seilskuteregattaen The Tall Ships Races i dagene 22.- 25. juli 2026. Stavanger kommune har inngått kontrakt med arrangøren Tall Ships Races International Limited, og arbeidet fram mot arrangementet er satt i gang.

Stavanger formannskap har vedtatt (sak 24/04215-1 22.02.2024) at The Tall Ships Races 2026 i Stavanger skal være et regionalt arrangement som bygger på Stavangers maritime tradisjoner, som skaper trivsel for regionens innbyggere og som styrker Stavangers omdømme som kultur- og arrangementsby.

I sak 20/24 ble det gitt en kort orientering om at SRH har sammen med Stavanger kommune utarbeidet ett utkast til samarbeidsavtale mellom Stavanger kommune som arrangør og SRH som medarrangør for The Tall Ships Races 2026 (TSR 2026). Utkastet er basert på avtalen fra 2018 med tilpasninger som følge av erfaringer fra 2018 og iht. Sail Training Internationals beskrivelser i Host Port Contract og Host Port Manual.

Utkast til samarbeidsavtale er behandlet i ledergruppen i SRH og forslag til samarbeidsavtale legges frem for vedtak i styret for SRH IKS.

## Saken

For TSR 2018 var det vedtatt et bidrag fra SRH på 3 millioner kroner eks. mva. Basert på resultatregnskapet for TSR 2018 har SRH foretatt en gjennomgang av kalkylen for interne og eksterne kostnader knyttet til SRHs leveranse. Kalkylen inneholder interne arbeidstimer, men ikke tappt inntekt som følge av at kaiene disponeres vederlagsfritt. Det er beregnet prisstigning og uforutsette kostnader.

I samarbeidsavtalen er det lagt til grunn et prinsipp om at havnens bidrag i hovedsak skal være relatert til den maritime aktiviteten rundt TSR. I avtalen beskrives de oppgaver havnen skal utføre i forbindelse med planleggingen og gjennomføringen av TSR 2026 i Stavanger. Avtalen har et tak på maksbeløp kr. 3,7 mill eks mva. hvorav kr. 1,0 mill utbetales til kommunen til bruk på TSR.

I forbindelse med TSR 2018 bevilget SRH ekstra midler til medseilerprogrammet som gir ungdom mellom 15 og 25 år mulighet til å delta som mannskap på seilskutene. Det var fra Stavanger kommune sin side ønskelig at SRH for TSR 2026, i tillegg til å bidra til medseilerprogrammet, også skulle ta ansvar for å bekoste «crew party» som er avslutningsfesten for medseilere og skutemannskaper.

SRH har ikke kapasitet i egen organisasjon til å ta ansvar for program og arrangement nevnt ovenfor og administrasjonen ser det derfor som mest hensiktsmessig at det utbetales kr. 1,0 mill til kommunen som bidrag til medseilerprogram og arrangementer og at kommunen organiserer dette selv gjennom TSR sin prosjektledelse.

SRH er representert i hovedkomiteen og organisasjonskomiteen for TRS 2026, og vil også organisere og lede en egen havnekomité; «Port management team». Havnekomitéen tar seg av alle havnerelaterte oppgaver tilknyttet skutene som kaiplanlegging, sikkerhet, logistikk, kommunikasjon og koordinering.



### Hovedkomiteen

Hovedkomiteen er det øverste organet for prosjektet The Tall Ships Races 2026 Stavanger (TSR 2026). Komiteen består av ordfører, varaordfører, to representanter fra flertallet og tre representanter fra mindretallet i Stavanger bystyre, supplert med representanter for relevante organisasjoner. Hovedkomiteen ledes av ordfører og skal være et rådgivende organ for TSR 2026. Komiteen antas å ha ca. seks møter i perioden fra høsten 2024 til prosjektets sluttrapportering før utgangen av 2026. Første møte er onsdag 16. oktober 2024. All innsats i komiteen skjer som del av verv eller ordinære arbeidsoppgaver uten særskilt godtgjørelse.

### Organisasjonskomiteen

Organisasjonskomiteen står for den samlede planleggingen, koordineringen og gjennomføringen av prosjektet TSR 2026. Komiteen består av eksterne samarbeidspartnere og representanter for relevante avdelinger i Stavanger kommune. Komiteen ledes av kommunedirektøren ved direktør Leidulf Skjørestad og rapporterer til prosjektets hovedkomite. Komiteen utarbeider en samlet prosjektplan som definerer og fordeler ansvar, samt etablerer nødvendige arbeidsgrupper for ulike disipliner etter hvert som det er hensiktsmessig for planleggingen. All innsats i komiteen skjer som del av verv eller ordinære arbeidsoppgaver uten særskilt godtgjørelse.

### **Oppsummering**

Havnedirektøren anbefaler styret å bevilge kr. 3,7 mill til TSR 2026 hvorav kr. 1,0 mill utbetales til kommunen til bruk på TSR. Resterende beløp skal dekke SRH sine tjenester og leveranser til TSR 2026.

Havnedirektøren ber styret om fullmakt til å slutføre og inngå samarbeidsavtalen med Stavanger kommune etter rammer som nå foreligger.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien

Konstituert havnedirektør

### Vedlegg

Bilag 1: Samarbeidsavtale for The Tall Ships Races 2026

# **SAMARBEIDSAVTALE**

mellom

**Stavanger kommune**

(Org.nr: 964 965 226)

**som arrangør**

og

**Stavangerregionen Havn IKS**

(Org.nr. 871 185 212)

**som medarrangør**

for

## **THE TALL SHIPS RACES 2026**

## **I STAVANGER**

## §1 FORMÅLET

Denne avtalen har som formål å beskrive plikter og rettigheter i samarbeidet mellom arrangøren Stavanger kommune (heretter kalt KOMMUNEN) og medarrangøren Stavangerregionen Havn IKS (heretter kalt HAVNEN) om arrangementet The Tall Ships Races 2026 Stavanger (heretter kalt TSR) som avvikles fra 22. til 25. juli 2026.

Begge parters overordnede mål er at TSR blir gjennomført som et førsteklasses arrangement av høy kvalitet, samt å eksponere HAVNEN som medarrangør i forbindelse med forberedelsene og gjennomføringen av arrangementet.

HAVNEN forplikter seg til oppgavene som naturlig hører inn under det maritime innenfor den rammen som er beskrevet i denne avtalen. Forpliktelsene ligger innenfor rammene for bruk av HAVNENS midler i henhold til lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

## §2 AVTALEPERIODEN

Avtalen gjelder fra signeringsdato og til og med 31.12 2026. Arrangøren vil i denne perioden samarbeide med medarrangøren om gjennomføringen av TSR i Stavanger på en best mulig måte. Samtidig vil arrangøren gi HAVNEN best mulig profilering som medarrangør i forbindelse med arrangementet og forberedelsene til dette.

## §3 MEDARRANGØRENS PLIKTER

Avtalen legger til grunn et prinsipp om at HAVNENS bidrag må være relatert til den maritime aktiviteten rundt TSR.

Denne paragrafen beskriver de oppgaver HAVNEN skal utføre i forbindelse med og gjennomføringen av TSR i Stavanger. Kostnadene knyttet til oppgavene dekkes i sin helhet av HAVNEN. Oppgavene løses iht. Sail Training Internationals beskrivelser i Host Port Contract og Host Port Manual.

Ved signering av denne avtalen påtar HAVNEN seg følgende forpliktelser:

### 3.1 Havnekomite

Lede og organisere havnekomiteen («port management team») som tar seg av alle havnerelaterte oppgaver tilknyttet skutene.

### 3.2 Konsentrasjon av kaiområdet

Stille til disposisjon sammenhengende kailinje fra Konserthuskaaien til Børevigå (i henhold til Stavangers innvilgede STI-søknad) langs Vågen i Stavanger. Kaier og kaiarealer stilles til fri disposisjon for arrangøren. Havnen fritar skutene for kaivederlag.

Følge opp The Tall Ships Races-arrangøren Sail Training Internationals (STI) ønske om at hele skuteflåten blir plassert så nært sammen som mulig langs kaiområdet.

### **3.3 Tilgang til områdene**

Sørge for at skutene har tilgang til havneområdet ved ankomst. Det offisielle havnebesøket varer i fire dager (22.-25. juli 2026). Skutene ankommer ofte innen kl. 12 den første dagen og drar senest kl. 16 den siste dagen av arrangementet.

Noen skuter kan komme inntil tre dager før arrangementet starter, og havnen må tilrettelegge for alternative plasser for disse skutene ved ankomst. Det er ikke krav om at de må ligge på den plassen de skal ligge under arrangementet, men det er ønskelig at det blir så lite flytting som mulig.

### **3.4 Kontakt med Kystverket**

**Holde kontakten med Kystverket gjennom planleggingen og gjennomføringen av arrangementet.**

### **3.5 Lostjeneste**

Ha dialog med Kystverket rundt tilbud om los til deltagende skuter. Klasse A- og noen klasse B-skuter har behov for los. Dette tilbys uten kostnader for skutene eller STI. Skutene kontakter lostjenesten selv. Alle kostnader til los og skipsdirigering dekkes av HAVNEN.

### **3.6 Slepebåter og tauing**

Koordinere og bekoste bruk av slepebåter ved behov for tauing. Klasse A-skutene har ofte bruk for taubåt på grunn av store vindfang og liten motorkraft. Noen klasse B-skuter har tilsvarende behov hvis fortøyningsplassen er vanskelig å komme til, eller hvis værforholdene er vanskelige. Dette tilbys uten kostnader for skutene eller STI.

### **3.7 Fortøyning**

Sikre iland- og ombordstigning fra alle skutene, herunder fortøyning ved behov for assistanse og fending.

#### ***3.7.1 Situasjonsplan for fortøyning av skuter***

Utarbeide og vedlikeholde situasjonsplan for plassering og fortøyning av skutene under den offisielle delen av arrangementet. Situasjonsplanen må utarbeides i tett dialog med KOMMUNENS prosjektledelse, slik at andre arrangementshensyn blir ivarettatt ved utarbeidelse av planen.

Eksakt antall og størrelse på skutene som besøker Stavanger vil være tilgjengelig når påmeldingsfristen utløper våren 2026, senest to måneder før arrangementet.

HAVNEN har også ansvaret for utarbeidelse av havnekart for arrangementet.

### **3.8 Havnefasiliteter for skutene**

Havnefasilitetene for flåten skal være på plass tre dager før første dag av den offisielle delen av arrangementet (dvs. innen 19. juli 2026), ref. krav fra STI.

HAVNEN besørger følgende for skutene når de ligger til kai:

#### ***3.8.1 Landganger***

Besørge og bekoste landganger som må være tilgjengelig hvis høyden på kaien blir et problem for ilandstigning fra noen av skutene.

### **3.8.2 Fasiliteter for bunkring av drivstoff**

Planlegge og tilrettelegge for bunkring av drivstoff, enten direkte fra kai, fra bil eller lekter. De mindre klasse B-, C- og D-skutene kan ofte ikke fylle fra et anlegg med høyt trykk, og må derfor få tilgang til å fylle drivstoff på tilpassede anlegg. Skutene betaler for drivstoffet selv.

### **3.8.3 Toaletter, dusjer og vaskemaskiner**

Besørge og bekoste tilgang til dusjer,toaletter og vaskemaskiner for skutenes mannskaper.

### **3.8.4 Ferskvann**

Tilrettelegge for at ferskvann er tilgjengelig langs kaiene for tilpasset levering til skutene. Havnen betaler for levering og forbruk.

Beredskapsvakt for vannleveranser dekkes av HAVNEN.

### **3.8.5 Elektrisitet**

Besørge og bekoste opplegg for strøm til skutene, inkludert elektrikerarbeid og leie av strømskap, samt strømforbruk.

Landstrømanlegg må være tilgjengelig ved alle kaiområder.

Tjenesteinnkjøpene søkes koordinert med KOMMUNEN for å redusere kostnadene.

Beredskapsvakt for strømleveranser dekkes av HAVNEN.

### **3.8.6 Wi-Fi i arrangementsområdet**

Tilrettelegge for gratis Wi-Fi for skutene.

### **3.8.7 Crew Centre**

Bekoste et mannskapssenter med tilbud til besøkende skutemanskaper i havneområdet.

### **3.8.8 Håndtering av septik/kloakk fra skutene**

Besørge og bekoste tømning av septik/kloakk fra skuter som ønsker denne tjenesten. Tømningen begrenses til én tømning per fartøy under havneoppholdet.

Tømning av «gråvann» må også tilbys dersom det er restriksjoner på dette i havnen.

### **3.8.9 Håndtering av avfall fra skutene**

Besørge og bekoste daglig henting av søppel fra skutene. For de mindre skutene må søppelcontainere være tilgjengelige langs kaiene. Det er ofte mye søppel på ankomst- og avreisedagene.

Ønske om kildesortering av søppel må varsles i Arrival Arrangements-dokumentet som distribueres til flåten i god tid før regattaene starter fra første vertshavn.

### **3.8.10 VHF-kanal**

Besørge at en VHF-kanal reserveres for The Tall Ships Races-flåten når den ligger i havn. Skutene vil bli bedt om å ha lyttevakt på denne kanalen, noe som forenkler kommunikasjonen mot skutene i forbindelse med arrangementet.

## **3.9 Renhold av kaiarealer**

Ha ansvaret for renhold av kaiarealer og i sjøen ved kaiene.

### **3.10 Vakt hold**

Besørge og bekoste vaktbåt i havnen og annet vakt hold som er relatert til skutene under arrangementet.

### **3.11 Merking og sperring**

Besørge merking og sperring av kaiområdet.

**HAVNEN** har ansvar for å informere båter med fast kaiplass, samt biler, som må flyttes.

### **3.12 Frikjøp av parkeringsplasser**

Besørge og bekoste frikjøp av parkeringsplasser i havneområdet.

### **3.13 Strøm og ferskvann til markeds plasser**

HAVNEN og KOMMUNEN søker å koordinere tjenesteinnkjøp for strøm og vann til skuter og markeds plasser for å redusere kostnadene.

KOMMUNENS prosjektledelse besørger og bekoster opplegg for strøm og ferskvann til markeds plasser. HAVNEN stiller strømskap og vannfylleri på kaiene til rådighet for TSR. Det kan tas ut strømkapasitet fra HAVNENS strømskap utover behovet som skutene har. HAVNENS vannfylleri langs kaien har tilstrekkelig kapasitet til å dekke hele behovet for hele TSR.

### **3.14 Sosialt program for besøkende skutemannskaper**

HAVNEN dekker følgene kostnader knyttet til skutenes mannskaper (inkl. medseilere/trainees). KOMMUNEN organiserer selve aktivitetene, som skal følge Sail Training Internationals spesifikasjoner der det er relevant.

#### **3.14.1 Captains' Dinner**

Bekoste, invitere til og stå som vertskap for arrangementet Captains' Dinner.

#### **3.14.2 Ships Afterguard/Officers Party – arrangement for skutenes faste mannskaper**

Bekoste et eget sosialt arrangement for skutenes faste mannskaper.

#### **3.14.3 Taubåt og lekter til oppskyting av fyrverkeri**

Besørge og bekoste taubåt og lekter til oppskyting av fyrverkeri eller andre vann-baserte aktiviteter som inngår i arrangementets avslutningsseremoni.

### **3.15 Kontorfasiliteter og møterom**

Stille kontor plasser og møterom til disposisjon for Sail Training Internationals stab under arrangementet i den grad HAVNEN har fasiliteter til det.

### **3.16 Brosjyremateriell**

Bekoste utarbeidelse og trykk av informasjonsmateriell til skutene (Captains' Manual og Crew Handbook). TSRs prosjektledelse vil stå for innhold og koordinering av produksjonen.

### **3.17 Dekksarrangement**

HAVNEN garanterer for minst ett arrangement om bord på besøkende skute under TSR-arrangementet. Leie av skutedekk avtales via TSR og dekkes av HAVNEN.



### **3.18 Andre ytelser til skutene og arrangementet:**

HAVNEN besørger og bekoster også eget:

- Forberedende planleggings- og markedsarbeid
- Driftsmateriell
- Driftsrelatert og sikkerhetsmessig arbeid
- Innleie av annet personell som HAVNEN ser behov for til utførelse av havne-relaterte oppgaver

### **3.19 Generelt**

HAVNEN forplikter seg til å dekke alle kostnader som naturlig hører inn under det maritime i forbindelse med TSR og som ikke nødvendigvis er beskrevet i denne avtalen. Dette gjelder alle forpliktelser som ligger innenfor havne- og farvannsloven.

HAVNEN dekker selv alle utgifter til besøksreiser og studieturer for egne ansatte til andre vertshavner.

HAVNEN fremskaffer og bekoster produksjon av materiell til egen arenareklame og logomerking, samt transport og opphenging av egen arenareklame.

Avtalens har en verdi på 3,7 millioner kroner eks. mva., hvorav én million kroner utbetales som et kontantbeløp til KOMMUNEN til bruk på TSR.

## **§4**

### **MEDARRANGØRENS RETTIGHETER**

HAVNEN har følgende rettigheter i forbindelse med arrangementet:

#### **4.1 Markedsføringsrettigheter**

##### **4.1.1 Rettighet til å benytte statusen medarrangør for The Tall Ships Races 2026 Stavanger**

##### **4.1.2 Bruk av The Tall Ships Races 2026 Stavanger logo**

Det er utarbeidet logo for arrangementet som kan benyttes av HAVNEN i intern og eksternt markedsføring. Denne rettigheten gjelder til 31.12.2026.

#### **4.2 Eksponeringsrettigheter**

##### **4.2.1 Eksponering sammen med KOMMUNEN i forbindelse med arrangementet**

Medarrangørs logo vil eksponeres sammen med kommunens logo der det faller naturlig i forbindelse med arrangementet.

##### **4.2.2 Eksponering på hjemmesiden til TSR**

Medarrangør vil bli profilert på hjemmesiden til TSR Stavanger så snart denne avtalen er signert.

##### **4.2.4 Sponsorsammenkomst – presentasjoner**

Arrangør vil invitere medarrangør til felles møter med prosjektets samarbeidspartnere og sponsorer, samt til andre arrangementer i tilknytning til TSR.

## §5 ADMINISTRASJON

KOMMUNEN og HAVNEN forplikter seg til å samarbeide i god ånd for å oppnå en best mulig effekt av samarbeidet, til beste for begge parter. Dette innebærer at HAVNEN og KOMMUNENS prosjektledelse har jevnlig kontakt.

Hver av partene har oppnevnt kontaktpersoner for kontakten dem imellom. Ved kontraktens inngåelse er disse:

For **HAVNEN**: Odd Bjørn Bekkeheien [obb@stavanger.havn.no](mailto:obb@stavanger.havn.no) 90 61 62 16

For **KOMMUNEN**: Knud Helge Robberstad [khr@tallships.no](mailto:khr@tallships.no) 90 82 69 83

## §6 KONFLIKTLØSING

Oppstår det uenighet mellom partene om forståelsen av denne avtalen, skal uenighet forsøkes løst gjennom forhandlinger. Om forhandlingene ikke fører fram, skal saken henvises til ordinær domstolsbehandling. Stavanger tingrett er rette verneeting. En tvist som blir brakt inn for ordinær domstolsbehandling fritar ikke medarrangøren fra å oppfylle sine forpliktelser etter avtalen.

Stavanger ..... 2024

For  
Stavangerregionen Havn IKS .....  
Odd Bjørn Bekkeheien, havnedirektør (konst.)

Stavanger ..... 2024

Stavanger kommune .....  
Arrangør Per Kristian Vareide, kommunedirektør



**CLOSE**  
**TO** *people*  
*energy*  
*business*  
*nature*

SAK NR.: 38/24  
MØTEDATO: 03.09.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: OBB  
Innstill. dato: 26.08.24

### Møteplan og årshjul 2024

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	24/24	17.06.24	Enstemmig
Styret for SRH IKS	38/24	03.09.24	

Det bes om at styremedlemmene i forkant av møtet setter seg inn i om avsatte datoer passer, og har tilgang til egen møtekalender i styremøtet.

Det fremsettes ikke forslag til vedtak.





## Bakgrunn

I styremøte i juni 24 vedtok styret følgende i sak 24/24 Møteplan og årshjul:

*«Styret ber administrasjonen jobbe frem forslag til alternative datoer for styreseminar planlagt i oktober/november. Det er ønskelig å få presentert to alternativ som inkluderer både destinasjon og programinnhold med overnatting, for å sikre et høykvalitets faglig arrangement, samtidig som effektiv reisetid sikrer maksimalt opphold på destinasjonen.*

*Administrasjonen bes også se på alternativ dato for styremøte i desember; fortrinnsvis tirsdags ettermiddag.»*

## Saken

Styreleder har i samtaler med administrasjonen kommet med forslag om å utsette studieturen til neste år på grunn av den pågående rekrutteringsprosessen for ny havnedirektør og arbeidet med ny strategiplan - en vurdering som administrasjonen støtter fullt ut og anser som fornuftig og hensiktsmessig.

Det er viktig å prioritere ansettelsen av en ny havnedirektør, som vil være en avgjørende faktor for havnens fremtidige utvikling og suksess. Det at flere av styremedlemmene er involvert i ansettelsesutvalget, vil kreve mye tid og engasjement fra deres side og det anses som hensiktsmessig å gi dem den nødvendige fleksibiliteten og tilrettelegging i denne prosessen.

Det kan også være en fordel å vente med studieturen til ny havnedirektør på plass, slik at han eller hun kan bli bedre kjent med styret og delta i den faglige utvekslingen.

Det med å ha vedtatt en strategiplan for kommende periode vil også være med på å legge rammene for en studietur.

I tillegg kan det være en god idé for styret å få satt seg litt før man drar på tur og således ha fått en større forståelse av virksomheten og de utfordringer og muligheter som ligger her og således få større faglig utbytte.

Det foreslås at det arrangeres et heldagsseminar 15. november, hvor samfunnsbedriftene inviteres til å avholde kurs i styrearbeid samtidig som styremøte gjennomføres. Dersom styret ønsker og har anledning kan heldagssamlingen avsluttes med en uformell sosial samling i egne lokaler.

Det ble i sommer sendt ut en undersøkelse til styrets medlemmer hvor de ble bedt om å gi tilbakemelding på noen foreslåtte møtedatoer. Datoen og tidspunktet som fikk størst tilslutning var tirsdag 17. desember kl. 16-19 og denne foreslås derfor som siste ordinære styremøte i 2024.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien  
Konstituert havnedirektør