



Det innkalles med dette til havnestyremøte:

Dato: Fredag 2. mars 2018

Tidspunkt: 09:00-11:30.

Sted: Bodø Havn – styrerom 4. etg.

Saksliste:

Sak 06/2018 Godkjenning av innkalling til dette møte samt protokoll fra møte 02.02.2018

Sak 07/2018 Foreløpig regnskap pr 31.12.2017

Sak 08/2018 Utkast årsmelding

Sak 09/2018 Status Nord-Norgelinjen

Sak 10/2018 Havnedirektørens orientering

- Prosjekt Byen og Havna II
- Status Utdyping av Bodø havn
- Deltakelse cruisemesse
- Foretaksspesifikke eierstrategier
- Innsynsbejæring om havnedirektørlønn

Eventuelt:

Sak 06/2018 Godkjenning av innkalling til dette møte samt protokoll fra møte 02.02.2018

Forslag til vedtak:

"Innkalling til dette møtet og protokoll fra havnestyremøtet 02.02.2018 godkjennes".

Vedlegg 1: Protokoll møte 02.02.2018



Sak 07/2018 Foreløpig regnskap pr. 31.12.2017

I forrige styremøte ble det orientert om faktiske feil i tilsendt materiale. Det var feil i resultatregnskapet på inntektssiden, hvor transaksjonene fra havnedatasystemet var overført inklusiv merverdiavgift. Dette er nå tilbakeført, og gir en korreksjon på inntektene på ca kr 2.000.000.

Foreløpig regnskap er nå levert for revisjon, og det kan komme korreksjoner ved gjennomgangen sammen med revisor. Det legges derfor opp til kun en orienteringssak på foreløpig regnskap. Ordinært regnskap med revisors beretning beregnes behandlet i møte 13.04.

Oppsummert:

- Primærinntektene våre er korrigert i forhold til tidligere feil, er nå knappe kr 250.000 lavere enn budsjett.
- Andre salg og leieinntekter er kr 2.000.000 bedre enn budsjett og kommer av mer langtidsleie i vintersesong, mer salg av strøm og vann, og mer utleie av arealer i forhold til budsjett.
- Andre driftsinntekter viser også positivt avvik, da på refusjoner fra Iris, øvelser og Nord-Norgelinjen fra Kystverket, samt mer refusjoner fra kommunen på merkostnader Nor Lines.
- Det er budsjettet med kr 800.000 i kostnader på distriktshavner, her har vi brukt ca kr 300.000 og har kr 500.000 igjen på kai Fenes. Vi hadde beregnet å fakturere Bodø kommune i henhold til vårt budsjett, men kommunen opplyser at de ikke har budsjettet med dette i kommunens budsjett som ble godkjent av bystyret. Dette blir fulgt opp fremover slik at vi ikke kommer i samme posisjon neste år. Denne posten står derfor i null i oversikten.
- På lønnskostnader og sosiale kostnader har vi klart å holde oss innenfor budsjett. Pensjonskostnadene ble ca 500.000 lavere enn budsjettet, og vi har noen besparelser på lønn grunnet vakanse.
- På andre driftskostnader har vi økt budsjettet grunnet Nor Lines, advokatutgifter og kystverkprosjektene. Her ligger vi like vel bedre enn budsjett, da det ble mindre advokatutgifter, tilbakeført eiendomsskatt, og reduserte kostnader på reiser, markedsføring og øvrig drift.
- På finansinntekter har vi fått 700.000 i forsinkelsesrenter etter oppgjør fra Hurtigruten.



Driftsregnskap pr 31.12.2017 Tekst	Regnskap pr 31.12.2016	Regnskap pr 31.12.2017	Budsjett 31.des	Budsjett avvik
Anløpsavgift	3 957 273	3 824 612	4 050 000	-225 388
Kaivederlag	5 342 528	6 127 162	6 400 000	-272 838
Varevederlag	2 052 314	1 906 787	1 650 000	256 787
Sum Primærinntekter	11 352 115	11 858 561	12 100 000	-241 439
Andre salgs- og leieinntekter	17 963 560	19 533 492	18 000 000	1 533 492
Andre driftsinntekter	3 024 554	8 817 684	7 450 000	1 367 684
Overføring distriktshavner	0	0	800 000	-800 000
SUM DRIFTSINTEKTER	32 340 229	40 209 737	38 350 000	1 859 737
Lønnsutgifter	11 939 491	11 777 052	12 100 000	322 948
Sosiale Utgifter	3 080 824	2 670 283	3 200 000	529 717
Lønns- og sosiale kostnader	15 020 315	14 447 335	15 300 000	852 665
Andre driftskostnader	15 631 582	18 026 705	19 100 000	1 073 295
Avskrivninger	10 460 528	11 710 998	11 711 000	2
SUM DRIFTSKOSTNADER	41 112 425	44 185 038	46 111 000	1 925 962
Brutto driftsresultat	-8 772 196	-3 975 301	-7 761 000	3 785 699
Finansinntekter	160 576	790 446	70 000	720 446
Finansutgifter	4 684 034	4 001 129	4 550 000	548 871
SUM FINANSTRANSAKSJONER	-4 523 458	-3 210 683	-4 480 000	1 269 317
Motpost avskrivning	10 460 528	11 710 998	11 711 000	2
Netto Driftsresultat	-2 835 126	4 525 014	-530 000	5 055 014
Overført fra ANS Bodøterminalen	2 850 000	1 000 000	1 500 000	-500 000
Resultat	14 874	5 525 014	970 000	4 555 014

Anløp 2017

Anløp	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	Endring %
Januar	566	564	540	532	497	-35	-6,6 %
Februar	503	455	472	504	572	68	13,5 %
Mars	536	493	590	536	594	58	10,8 %
April	514	519	535	512	593	81	15,8 %
Mai	648	616	586	545	641	96	17,6 %
Juni	842	717	726	661	689	28	4,2 %
Juli	755	649	628	610	684	74	12,1 %
August	569	621	612	614	664	50	8,1 %
September	598	587	560	547	584	37	6,8 %
Oktober	527	523	553	630	535	-95	-15,1 %
November	524	551	523	469	580	111	23,7 %
Desember	464	400	407	395	484	89	22,5 %
Gj.sn	587	558	580	546	593	47	
SUM	7 046	6 695	6 732	6 555	7 117	562	8,6 %

Tonnasje	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	Endring %
Januar	1 258 654	1 254 577	1 267 247	1 282 569	1 112 387	-170 182	-13,3 %
Februar	1 278 186	1 112 350	1 152 206	1 026 297	1 214 189	187 892	18,3 %
Mars	1 628 667	1 352 335	1 387 307	1 356 225	1 379 119	22 894	1,7 %
April	1 395 558	1 174 632	1 334 238	1 191 895	1 178 095	-13 800	-1,2 %
Mai	1 602 195	1 372 611	1 461 464	1 559 416	1 322 475	-236 941	-15,2 %
Juni	1 968 228	1 446 124	1 547 522	1 655 146	1 585 018	-70 128	-4,2 %
Juli	2 237 150	1 609 365	1 629 648	1 691 802	1 800 763	108 961	6,4 %
August	1 472 304	1 456 190	1 589 704	1 582 401	1 628 088	45 687	2,9 %
September	1 399 221	1 358 527	1 433 461	1 355 231	1 325 155	-30 076	-2,2 %
Oktober	1 340 265	1 362 690	1 407 883	1 314 440	1 350 614	36 174	2,8 %
November	1 278 859	1 252 642	1 273 894	1 287 595	1 401 523	113 928	8,8 %
Desember	1 225 188	1 204 816	1 253 658	1 200 747	1 283 581	82 834	6,9 %
Gj.sn.	1 507 040	1 329 738	1 421 068	1 375 314	1 381 751	6 437	
SUM	18 084 475	15 956 859	16 738 232	16 503 764	16 581 007	77 243	0,5 %

Vi har hatt en økning på over 500 skip i 2017 i forhold til 2016, og er det høyeste antall anløp siden 2013. Vi har også hatt økning i brutto tonnasje i forhold til 2016, som medfører økte inntekter på kaivederlag i forhold til 2016. Økt aktivitet kommer bl.a. av leveranse av betongelementer til den nye Bodøtunnelen, flisleveranser til fjernvarmeanlegget, mer aktivitet på oppdrettsbåter samt mer aktivitet med utskipping av gods fra Løvold. I julen hadde vi fullt belegg på alle kaiene, da det grunnet dårlig vær var flere båter med landligge. Også på varevederlag har det vært mer leveranser på slutten av året, men her har det blitt en korrigerende etter konkurransen i m3 Anlegg. De mottok grus med varevederlag for over kr 100.000 som hadde forfall i slutten av desember. Vi tror aktivitetsnivået fremover fortsatt kommer til å bli høyt, vi har nesten daglige anløp på Terminalkai Sør. Vi er og spente på hvordan ny aktivitet på fiskerisiden vil påvirke aktiviteten i havnen fremover.

På salgs- og leieinntekter har vi merinntekter på flere av aktivitetene våre. Det gjelder salg av vann og strøm, men her blir det også økte kostnader i forhold til budsjett. Gjestehavnen var full i sommer, og på vinterleie har vi også fylt opp alle plasser til og med april. Etter at vi flyttet Hurtigruten tilbake til terminalkaien, har vi leid ut størstedelen av terminalkaiområdet på landsiden i 4 måneder til Skanska. Her lager de elementene til den nye kaifronten på Ramsalt. Arbeidet skal være ferdigstilt til april. Dette er ekstraordinært, men vi ser for oss at også gjennom 2018 skal vi klare mer utleie av arealer.



På andre driftsinntekter har vi fått merinntekter på over 400.000 på refusjoner fra kystverkets depotøvelser og tilskudd prosjekt Nord-Norgelinjen. I tillegg har vi fått over 300.000 fra Iris på prosjekt opprydding av avfall på strender i Bodø kommune. Begge disse har også merkostnader på driftssiden, men gir et netto bidrag. Vi har hatt en langtidssykemelding og en svangerskapspermisjon, så det ligger vel 200.000 i refusjon fra NAV på denne posten. I tillegg ble totalkostnaden på Nor Lines 300.000 mer enn opprinnelig budsjettert, dette er også refundert fra Bodø kommune. I budsjettet ligger inntektsføring av saksomkostninger fra Hurtigruten, dekning av merkostnader for Nor Lines og tilbakeføringen av avsatt til tap i forbindelse med rettsaken. Disse postene er ekstraordinære for 2017.

I vårt budsjett har bystyret godkjent en overføring for merkostnader distriktshavner på 800.000. Tilbakemeldingen fra Bodø kommune er at dette beløpet ikke er med i Bodø kommunes godkjente budsjett og de kan ikke refundere beløpet. Vi har så langt hatt 300.000 i kostnader på distriktshavner, og arbeidet med på kai Fenes på Landegode er snart ferdig. Her kom hovedtyngden av arbeidet nå i januar og februar, så dette vil komme på 2018. Det arbeidet vi så langt har lagt ned i distriktshavner, har vi fått tilbakemelding på vi ikke kan få dekket. Dette må vi følge opp i forbindelse med avleggelse av årsregnskap, tertialrapporteringer og i eiermøter fremover.

Totale inntekter er så langt beregnet til kr 40.200.000 mot et budsjett på kr 38.350.000.

På kostnadssiden ser det også bra ut, vi har så langt mindrekostnader på alle hovedposter.

Lønn- og sosiale utgifter ligger totalt ca 800.000 lavere enn budsjettert, som kommer at reduksjon av to ansatte høsten 2017 i tillegg til havnedirektøren. Her er sluttvederlag på ca kr 500.000 en ekstraordinær post for 2017. Pensjonskostnadene er 500.000 lavere enn budsjettert ut fra avregningen fra Bodø kommunale pensjonskasse.

På andre driftskostnader har vi klart å redusere kostnadene gjennom høsten ved lavere aktivitet. De postene vi har hatt mindreforbruk på er eiendomsskatt, kurs/konferanser, vedlikehold byggtjenester (Fenes), advokatutgifter og reiser. Vi har hatt merforbruk på annen driftskostnad på inndekning Nor Lines, men Nor Lines har vi fått refundert fra kommunen. Vi har overskridelser på vann, strøm og konsulenttjenester, men dette er dekket inn med merinntekter og refusjon på tilsvarende poster. Det er merkostnader Nor Lines og advokatkostnader som er ekstraordinære kostnader i 2017-regnskapet.

På finanssiden har vi fått inn kr 700.000 fra Hurtigruten i forsinkelsesrenter. Grunnet fortsatt lavt rentenivå har vi besparelser på rentekostnader i forhold til budsjett.

Totalt har vi et resultat på vel kr 5.500.000 for 2017.

Forslag til vedtak:

«Foreløpig regnskap pr. 31.12.2017 tas til orientering.»



Sak 08/2018 Utkast årsmelding 2017

I forbindelse med styrets beretning for 2017 fremlegges det i møtet 02.03 første utkast til styret for diskusjon og innspill.

Styrets beretning er lagt opp til endelig behandling i møtet 23.03 da denne skal være ferdig signert innen 31.03.2018.

Utkast:

Styrets beretning 2017

1. OM FORETAKET

Bodø Havns virksomhet reguleres ved lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) av 17. april 2009, nr. 19 med tilhørende forskrifter, samt vedtekter for Bodø havnestyre vedtatt av Bodø bystyre den 12.12.2013. Bodø Havn er et kommuneforetak eid av Bodø kommune.

2. STYRE

Bodø havnestyre hadde i 2017 7 medlemmer, hvorav en representant er oppnevnt av fylkeskommunen og en ansattevalgt representant fra Bodø Havn. Bodø havnestyre hadde i 2017 11 styremøter og behandlet 67 saker.

HAVNESTYRET 2016- 2019, liste pr. 31.12.2017

Representanter

Leder Adelheid Kristiansen
Nestleder Inge Henning Andersen
Arild Nohr
Cato Henriksen
Inger Hilde Tobiassen

Varerepresentant

Cecilie R. Lekang
Bernt Aanonsen
Jon Tørset
Tommy Wisth
Jeanette Schau

Nordland fylkeskommunes representant:

Arve Knutsen

Stian Hiis Bergh

Ansattevalgt representant:

Erlend A. Willumsen

Vegard Smådal

3. REVISOR

Bodø Havn revideres av Salten kommunerevisjon IKS.

4. ADMINISTRATIVE FORHOLD OG AKTIVITETER

Bodø Havn ble ledet av havnedirektør Ingvar M. Mathisen til august 2017, deretter ble Jon-Arne Nymo konstituert til ny havnedirektør tiltrådte i februar 2018.

Selskapet hadde ved utgangen av året 14 ansatte (13,3 årsverk).

Styret har ansvaret for virksomhetens regnskap og formuesforvaltning. For å ivareta styrets internkontrolloppgaver blir havnestyret i hvert møte forelagt økonomirapporter med fokus på



avviksforklaring. Det er igangsatt et større arbeid med endret rapportering på regnskapstall og nøkkelinformasjon som vil gi styret bedre styringsinformasjon fremover. I 2016 vedtok bystyret eierstrategi overfor kommunale foretak samt retningslinjer for samhandling i kommunen. Foreslåtte anbefalinger blir fortløpende implementert i Bodø Havn.

Forvaltningsmessige forhold

I 2017 er det arbeidet med forslag til foretaksspesifikke eierstrategier samt forslag til nye vedtekter. Disse beregnes behandlet i Bodø bystyre 1. halvår 2018.

Ferdigstilling av Terminalkai Sør ble avsluttet i februar. Deretter startet utvidelsen av eksisterende Terminalkai med en utvidelse i 10 meters bredde. Denne utvidelsen er en del av et NTP-prosjekt som Kystverket gjennomfører med utdyping av innseiling og snubasseng i Bodø havn. Vår del av prosjektet med utvidelsen av Terminalkaien ble ferdigstilt november 2017 innenfor havnas godkjente kostnadsramme. I 2018 fortsetter Kystverket med videre utdyping.

Bodø Havn ble av Hurtigruten stevnet for Salten tingrett vedrørende betaling av kaiverderlag og sikkerhetsvederlag inkl. ISPS. Her ble Bodø Havn dømt til å tilbakebetale sikkerhetsvederlaget for Hurtigruten. Betaling for kaivederlag og konkurranserettslige forhold ble anket til Lagmannsretten, og ble behandlet i uke 3 i 2017 i Tromsø. I lagmannsretten ble Bodø Havn frifunnet for alle krav og tilkjent saksomkostningene både fra tingretten og lagmannsretten. Saken ble anket til Høyesterett, men ble avvist av Høyesteretts ankeutvalg. Dommen hvor Bodø Havn ble frifunnet ble derfor stadfestet. Hurtigruten gjenopptok da betalingene og betalte skyldige krav. Rettsaken har vært belastende for Bodø Havn, både omdømme-, markeds- og ressursmessig. Denne saken har preget organisasjonen i gjennom flere år, men siden den nå er avsluttet kapittel ser vi fremover.

Det er i 2017 slutført tilstandskontrollen på kaier og på bygg i Bodø Havn. Med unntak av Terminalkai og Torgkai har det gjennom flere år kun har gjennomført enkel vedlikehold. Status viser store vedlikeholdsetterslep, og vedlikeholdstiltakene vil bli innarbeidet i budsjettene fremover.

Bodø Havn er deltaker i kommunens styringsgruppe for Ny By – Ny flyplass. Et spennende utviklingsprosjekt som vil påvirke byen og havna i mange år fremover. I tillegg er Bodø Havn involvert i prosjekt Byen og Havna II, et samarbeidsprosjekt med Bodø kommune for å se på Bodø som logistikknutepunkt og håndtering av persontrafikk. Bodø Havn har ansvaret for den del som går på logistikknutepunkt for gods, og sitter også i prosjektgruppen for persontrafikk hvor nærings- og utviklingsavdelingen i kommunen er prosjektleder. Prosjektet er beregnet ferdigstilt sommeren 2019.

Forretningsmessige forhold

Arbeidet med etableringen av Nord-Norgelinjen for fremføring av gods fra Nordlandsbanken med båt videre til Tromsø, ble i 2017 knyttet sammen med prosjekt Ace Green. Ace Green ser på en godskorridor fra sentrale Europa med jernbane opp til Bodø, og videre båtforbindelse nordover.

Vi har hatt 7.117 anløp av næringsfartøy i 2017, 562 mer enn i 2016. Totalt brutto tonnasje på disse besøkene var stabilt, 16.581.007 tonn. Vi har sett mer aktivitet av oppdrettsbåter, grus og tunellelementer til Bypakke Bodø, og last med flis til Keiseren. I tillegg har aktiviteten til Løvold som flyttet til terminalområdet skapt flere båtanløp. Forsvaret hadde også i 2017 sitt flåtemesterskap lagt til Bodø, noe vi håper blir en tradisjon fremover. det selv om en av kaiene har vært underbygging i 2017.



Andre forhold

Tidligere havnedirektør sa opp sin stilling våren 2017. I denne prosessen hadde Bodø Havn mye mediafokus på seg, både på sluttavtalen for direktøren, samt aktiviteter og reisevirksomhet som havnedirektøren hadde de siste årene. Bodø Havn fikk flere innsynsbegjæringer som følge av dette og som krevde mye kapasitet for å svare ut.

5. ØKONOMI

Etter styrets oppfatning gir det fremlagte resultatregnskapet og balanse med tilhørende noter fyllestgjørende informasjon om foretakets drift og stilling.

Som et resultat av rettsaken mellom Hurtigruten og Bodø Havn ble Bodø Havn tilkjente saksomkostninger til Bodø Havn på kr 3.208.500 samt forsinkelsesrenter på kr 708.590.

Det er ikke inntruffet andre forhold etter 31.12.2017 som er av betydning ved bedømmelse av selskapets resultat ut over ovennevnte, og som ikke fremkommer i årsregnskapet med noter.

Årsregnskap for 2017 er fastsatt iht. kommuneloven med forskrifter med et mindreforbruk på kr 5.525.014 som er foreslått overført til driftsfond til dekning av fremtidig vedlikehold.

Netto driftsresultat viser	kr 5.524.514	Budsjett kr	970.000
Disposisjoner	kr 14.874	Budsjett kr	14.874

Kr 14.874 ble overført disposisjonsfondet i 2017.

Primærinntektene er vel 240.000 lavere enn budsjettet, men 500.000 mer enn 2016. På salgsinntekter er resultatet kr 1.500.000 bedre enn budsjett og 2016. Det kommer av merinntekter på utleie av arealer, salg av strøm og vann (her har vi også merforbruk på kostnadssiden) og langtidsleie båtplasser. I tillegg er det inntektsført tidligere avsetning i forbindelse med rettsak på kr 500.000. På refusjoner fra andre er resultatet kr 8.800.000, kr 5.800.000 mer enn 2016 og kr 1.400.000 mer enn budsjettet. I dette beløpet ligger det betaling av saksomkostninger fra Hurtigruten på kr 3.200.000, refusjon kostnader i forbindelse med merkostnader for godstransport mellom Terminalkai Sør og Terminalkaien for Nor Lines kr 3.500.000, refusjoner fra IRIS på kr strandryddeaksjonen på kr 300.000 samt refusjoner sykepenges. På posten overføring distriktshavner har Bodø Bystyre godkjent overføring fra Bodø kommune til dekning av driftskostnader for distriktshavner for arbeid som Bodø Havn utfører på til sammen kr 800.000. Beløpet er ikke overført fra Bodø kommune. Bodø Havn har derfor et avvik i forhold til godkjent budsjett på dette beløpet.

Samlet ble driftsinntektene ble kr 1.859.737 bedre enn budsjettet og nesten 8 millioner bedre enn 2016.

Lønns- og sosiale kostnader viser et mindreforbruk i forhold til både budsjett og 2016. Årsaken til dette på lønnsiden er at to stillinger som ble ledig fra september 2017 ikke ble erstattet. I tillegg ble pensjonskostnadene kr 500.000 lavere enn budsjettet. I budsjetterte lønnskostnader 2017 ligger etterlønn for tidligere havnedirektør.



På andre driftskostnader har vi et mindreforbruk på kr 1.000.000 i forhold til budsjett, som i hovedsak kommer av reduksjon i postene markedsføring/ informasjonstiltak, kontingenter kurs- og konferanseutgifter, reise- og oppholdsutgifter og noe på advokatutgifter da rettsaken ikke ble tatt opp i Høyesterett. Vi har noe merforbruk på ordinært vedlikehold, strøm og vann samt konsulenttjenester. Konsulenttjenester er i forbindelse med Nord-Norgelinjen og er kompensert med refusjon fra Kystverket. Avskrivninger er som budsjettet. Sum driftskostnader ble kr 2.000.000 bedre enn budsjettet.

Renteinntekter bank og andre finansinntekter ble kr 1.790.446 mot budsjettet kr 1.570 000. Av dette er kr 77.000 renteinntekter, kr 1.000.000 overføring fra ANS Bodøterminalen og 713.000 i forsinkelsesrenter fra Hurtigruten. Budsjett på overføring fra ANS Bodøterminalen var i 2017 på kr 1.500.000

Resultatet for 2017 ble kr 5.525.014, vel kr 4.500.000 bedre enn budsjettet.

Investeringsregnskapet for 2017 viser investeringsutgifter på kr 25.476.311 mot et korrigert budsjettet på kr 31.765.525. Det er gjennomført forprosjekt på bygging ny kai på Skjerstad, uavhengig kontroll på Torgkaia, oppgradering havnebåt, nytt adgangskontrollsystem og ferdigstillelse av utvidelsen på Terminalkaia. I hovedsak er avviket på aktivitet på arealutbygging, skifte av uteriggere, og infrastruktur på kai. I tillegg ble ikke forprosjekt renovering av kai sentrum eller etablering av nytt liggepunkt på Bliksvær starter. Dette er foreslått overført til 2018. Investeringene er finansiert med tilskudd fra Bodø kommune på kr 80.000 i forprosjekt på kai Skjerstad, kr 192.423 fra rest prosjekt Torgkaia, og kr 20.590.906 av tidligere innvilgede lånemidler. Dette gir et regnskapsmessig merforbruk på kr 4.802.406 som dekkes av tidligere innvilget lånemidler som blir overført i 2018.

6. ARBEIDSMILJØ

Bodø Havn har over flere år hatt sterkt fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet, og med bevisstgjøring av roller og arbeidsoppgaver forankrer vi selskapet verdier. I tillegg har vi fokus på faglig utvikling, og vi ser at et godt sosialt miljø gir bedre trivsel på jobb. Arbeidsmiljøet i Bodø Havn anses som meget godt og vi har i 2017 arrangert felles dugnad med opprydning på havnearealene, blåtur en kveld og julemat. Annet hvert år arrangeres firmatur, og denne ble sist gjennomført i 2016 med alle ansatte som deltakere. Hver fredag er det felles lunsj for alle ansatte, på disse lunsjene blir ansatte informert om det som har skjedd og det som planlegges, samt anledning til å ta opp likt og ulikt. Dette bidrar positivt både sosialt så vel som faglig.

Vi vurderer sykefravær som en indikator på godt arbeidsmiljø. Egenmeldt fravær (fravær u/legemeldt langtidsfravær) ble 0,59 % for 2017. Tilsvarende tall var 0,39 for 2016, 0,98 % for 2015 og 0,97 % for 2014. Bodø Havn har et måltall på totalt sykefravær på under 2 %. Sykefraværsprosenten totalt inklusiv sykemeldinger var for 2017 på 2,2 %, mot 4,04 % i 2016, 1,59 % i 2015 og 1,79 % i 2014. Av totalt sykefravær i 2017 var fraværsprosenten grunnet sykemelding 1,62 %. Det kom av langtidssykemeldinger som ikke er relatert til arbeidsplassen.

Som tidligere år ble det også i 2017 gjennomført medarbeidersamtaler. Dette er godt innarbeidet og er et nyttig verktøy for ansatte som vel som for ledelsen.



7. YTRE MILJØ

Bodø Havns aktivitet forurensrer ikke det ytre miljø mer enn tilsvarende virksomheter, men har som ambisjon å fokusere stadig sterkere på miljøfremmende tiltak. Bodø Havn ble Miljøfyrtårnsertifisert i mai 2009 som den andre havnen i Norge. Bodø Havn ble re-sertifisert for 2 nye år fra 2016, og skal ha resertifisering innen mai 2018.

8. LIKESTILLING OG TILTAK FOR Å SIKRE HØY ETISK STANDARD

Foretaket har som mål om å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som for eksempel lønn, avansement og rekruttering i selskapet.

Av havnestyrets 7 medlemmer med stemmerett, er 2 kvinner (28 %) Av foretakets 14 fast ansatte er 3 kvinner (21 %), alle på heltid. I havnedirektørens ledergruppe er alle fire menn ved utgangen av 2017, men ny kvinnelig havnedirektør tiltrer i 2018.

Bodø havnestyre har vedtatt etiske retningslinjer for foretaket, sist revidert i 2015.

Foretaket har stort fokus på innkjøp og at dette skal skje iht. Lov om offentlige anskaffelser. Foretakets miljøetikk ivaretas gjennom det regulære arbeid med vår Miljøfyrtårnsertifisering og fokus på miljø blant de ansatte. Ledelsen i foretaket har særlig som nevnt i pkt. 6 særlig fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet i foretaket hvor vi skal behandle hverandre med respekt og med en vilje til å fremme godt samarbeide. Diskriminering med grunnlag i rase, kjønn, alder, seksuell legning eller religiøs overbevisning aksepteres ikke. Mobbing og seksuell trakassering skal ikke forekomme.

9. FORTSATT DRIFT

Årsberetningen er utarbeidet under forutsetningen om fortsatt drift, og det er etter det styret kjenner til ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som har betydning for selskapets stilling og resultat.

Styret bekrefter at grunnlaget for fortsatt drift er til stede for selskapet.

Styret i Bodø Havn KF,
Bodø den 31.12.2017 / 13.april 2018

Forslag til vedtak:

«Endringer som fremkommer i møtet innarbeides i styrets beretning for 2017 og fremlegges for ny behandling i neste havnestyremøte».



Sak 09/2018 Status Nord-Norgelinjen

Resyme:

Frem til oktober 2013 trafikkerte containerskipet MS «Tege» strekningen Bodø – Tromsø 3 ganger pr uke. Skipet fraktet containere for Tollpost Globe, totalt opp til 20 000 containere pr år. Nedleggelsen av ruten var en strategisk beslutning for Tollpost, blant annet begrunnet i behov for relativt store investeringer i nytt skip og manglende interesse fra andre transportselskaper til å forplikte seg til å sende godsvolum på deres skip. Etter nedleggelsen har Bodø i stor grad mistet sin posisjon som knutepunkt for logistikk. Godset som tidligere ble sendt med «Tege» sendes i dag på en av følgende måter: Tog til Fauske og lastebil derfra til Tromsø, tog til Narvik og lastebil derfra til Tromsø eller lastebil fra Oslo til Tromsø.

Arbeidet med å legge til rette for etablering av en ny godsbåtrute mellom Bodø og Tromsø er et pågående arbeid som siden 2015 har vært organisert som et havnesamarbeidsprosjekt mellom Tromsø Havn, Lødingen Havn og Bodø Havn. Prosjektet har i perioden 2015-2017 mottatt midler fra Kystverket for arbeidet med «Nord-Norgelinjen». Prosjektet har hele veien hatt stor politisk interesse, både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Prosjektarbeidet har i 3 perioder mottatt støtte fra Kystverkets midler for havnesamarbeid, og arbeidet har vært rettet mot følgende områder:

- I prosjektets første fase ble det gjennomført en grov kartlegging av markedet for gods og det ble gjennomført samtaler med mange rederier, samt togoperatører. Det ble gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av transportkorridoren mellom Oslo og Tromsø, hvor de ulike transportmønstre ble analysert – inkludert en kombinasjon tog Oslo – Bodø i kombinasjon med båt Bodø – Tromsø. Analysen ble gjennomført av Transportøkonomisk Institutt på oppdrag av prosjektet.
- I prosjektets andre fase var det nødvendig å få gjennomført en uavhengig markedsanalyse av potensielle godsvolumer og en vurdering av ulike transportkonsepter. Etter anbudsprosess ble Transportutvikling AS valgt som partner for å gjennomføre dette arbeidet. Sluttrapport ble oversendt Kystverket i november 2016 og viser at overføringsvolum på 50 000 containere hvert år, og en samfunnsøkonomisk besparelse på 200 millioner pr år.
- I prosjektets tredje fase har formålet vært formidling og markedsføring av de funn som er gjort i fase 2 til rederier, vareeiere og samlastere. Samtidig har fase 2 avdekket en utfordring i godskorridoren som må løses, nemlig at den gjeldende fremføringstiden på jernbanen ikke er rask nok og heller ikke vil tilfredsstillende de krav markedet har med tanke på godsets fremføringstid til Tromsø. Denne problemstillingen har vært en stor del av arbeidet i fase tre.

Parallelt med prosjektarbeidet har prosjektet vært i tett dialog med Samferdselsdepartementet og Kystverket i arbeidet deres med å etablere en tilskuddsordning for overføring av gods fra vei til sjø. Denne ordningen skal gi incentiver til rederier som etablerer godsruter som flytter gods fra veien til sjøen, og ordningen ble lansert av Kystverket våren 2017. Ordningen er ratifisert i EU og vil være en midlertidig ordning som gjelder i 3 år (tilskudd kan gis t.o.m 2022). Slik ordningen er innrettet vil den kunne gi en nødvendig oppstartshjelp til et rederi som starter opp en godsrute mellom Bodø og Tromsø.



Hvor er vi i dag:

Arbeidet med å etablere en godsrute sjøveien mellom Bodø og Tromsø er et omfattende arbeid, og det arbeides langs flere akser.

1. Kystverkets tilskuddsordning er på plass og ny utlysingsrunde er lyst ut. Prosjektet må jobbe aktivt med å bearbeide aktuelle rederier til å søke på ordningen.
2. Jernbanemyndighetene (Jernbanedirektoratet og Bane Nor) må legge til rette for at det kan kjøres raskere tog mellom Oslo og Bodø. I dag bruker godstoget ca 22,5 timer på strekningen, mens det er teoretisk mulig å kjøre på ca 18 timer. Det å skulle etablere en så rask fremføring vil ta tid, og vil sannsynligvis kreve at staten går inn og bestiller en så rask fremføring. Dette får på den andre siden konsekvenser for andre passasjertog, noe som gjør dette til en komplisert sak. I tillegg må det holdes opp et nødvendig trøkk slik at planlagte og nødvendige investeringer på Nordlandsbanen gjennomføres. Dette gjelder både signalsystem og prioritering og etablering av (tilstrekkelig lange) kryssningsspor.
3. En jernbaneoperatør må søke jernbanemyndighetene om å få kjøre et hurtiggående godstog fra Oslo til Bodø. Det er en omfattende søkeprosess, hvor det kan søkes om nye ruter 1 gang pr år. Cargo Net har bekreftet at de vil være interessert i å søke på en rute som vil dekke behovet for rask togframføring i korridoren. I forkant av en søknad vil Cargo Net ha behov for tett kontakt med aktuelt rederi, samt potensielle kunder for gods som kan gå i korridoren. Det er også andre jernbaneoperatører som vil kunne søke på en slik rute.
4. Samferdselsdepartementet er den instans som kan gjøre en direkte bestilling av kapasitet på jernbanenettet slik at et hurtiggående tog (ned mot 18 timer) kan bli en realitet. Det er god dialog med departementet om dette, men SD er samtidig tydelig på at det er mange hensyn å ta, og det må gjøres samfunnsøkonomiske analyser av konsekvensene.
5. Markedet må bearbeides. Markedet for en godskorridor er:
 - o Vareeiere (f.eks ASKO, COOP, IKEA, Europris, fiskeaktører (oppdrett og villfisk), byggevarekjeder etc)
 - o Samlastere (f.eks Postnord, Bring, Schenker)
 - o Andre (ulike former for prosjektlast, industrigods etc.)

En godskorridor må markedsføres for disse, og for at den skal være attraktiv er det følgende forhold som er viktige:

- o Tidsbruk. Konkurransesfalten for tidskritisk gods på strekningen Oslo – Tromsø er ca 33 timer.
- o Ankomsttidspunkt. Gods som skal videredistribueres i Tromsø må være i Tromsø havn kl 0500.
- o Avreisetidspunkt. Samlasterne ønsker senest mulig avgang fra Alnabru (Oslo)
- o Regularitet. Godset må komme/gå som avtalt. Hver gang.
- o Pris. Prisen pr container må være konkurransedyktig med alternativer med lastebil på den aktuelle strekningen.
- o Miljø. Det må være en miljøgevinst med å flytte godset.

Oppsummeringen er at det å reetablere en godsrute sjøveien mellom Bodø og Tromsø er et langt større og mer omfattende arbeid enn noen forestilte seg da arbeidet ble startet opp. Samtidig har hele prosessen så lang vist at dette er en særdeles ønsket løsning, og de transportutfordringene man står ovenfor i fremtiden gjør bare dette arbeidet enda viktigere. Det er allikevel viktig å være klar over at det er ingen snarveier til en løsning. En båt rute vil isolert sett ikke lykkes uten at jernbanen frakter gods fra Oslo til Bodø innen de krav markedet stiller, og en båt kan ikke gå med ubegrenset hastighet fra Bodø til Tromsø. Da blir kostnadene for store.



Det videre arbeidet vil fokusere på å få et rederi til å søke på tilsuddsordningen, på videre arbeid med jernbaneaktørene (og departementet) samt igangsetting av et større arbeid med å selge inn løsningen til markedet. Dersom det viser seg at det bare er havnene som vil ha godset over på sjøen, så har ikke prosjektet og arbeidet med «Nord-Norgelinjen» noen hensikt. Men det å jobbe med en ny, effektiv nasjonal godskorridor som binder Nord-Norge effektivt sammen med Oslo/kontinentet, i kombinasjon båt rute Tromsø – Bodø og jernbane Bodø – Oslo er et viktig arbeid av mange grunner:

- Nord-Norske råvarer (fisk og industrigods) er attraktive varer og prognosene viser kraftig vekst i produksjonen. Det betyr at godsmengdene som skal ut av regionen øker fremover, og store volumer av dette ligger innenfor radius for en slik korridor.
- Nordvendt gods øker. Spesielt gjelder dette forbruksvarer og byggevarer, men også annet prosjektgods, f.eks til basene på Melkøya og etter hvert også Aasta Hansteen.
- Transportbransjen opplever allerede at de sliter med å få tak i nok sjåførere, og vi gjennom alle til de utfordringene som er på Nord-Norske veier på vinteren.
- Veinettet har ikke kapasitet til å håndtere de store volumøkningene som kommer, uten at det går ut over trafksikkerhet og fremkommelighet.
- Samfunnsøkonomisk vil det være store besparelser på å flytte godsflyten fra veien til jernbane/sjø.
- Forsyningsikkerheten til og fra Nord-Norge vil forbedres betraktelig gjennom etableringen av en effektiv rasjonell jernbanekorridor som kombinerer bane/båt.

Prosjektgruppen med havnene i Tromsø, Lødingen og Bodø arbeider videre med dette, og vil søke Kystverket om ytterligere midler til å videreføre arbeidet. Arbeidet går videre uavhengig av finansiering fra Kystverket. Bodø Havn har i tillegg etablert et samarbeid med havnene og kommunale utviklingsselskaper i Mo og Mosøjen om godskorridoren ACE Green (Arctic Central European Green Corridor), som kobler Nord-Norgelinjen på en jernbanekorridor mellom Bodø og Ørebro. Disse prosjektene styrker hverandre gjensidig og har dermed god synergi.

Forslag til vedtak:

"Bodø havnestyre tar redegjørelsen til orientering».



Sak 10/2018 Havnedirektørens orientering

- Prosjekt Byen og Havna II
Bodø bystyre vedtok i mai 2017 å søke restmidlene i DA-pillaren «Byen og havna» omdisponert til prosjektet «Byen og havna – næringsareal og terminal». De omdisponerte er lagt inn i følgende prosjekter:
 - Kystverkets deponi (vestre langskjær)
 - Ny vegtrase/VA-anlegg (Nyholmen)
 - Utredning ny sentrumsterminal

Den delen av prosjektet som omhandler «Utredning av ny sentrumsterminal» er todelt:

- Passasjertrafikk i bykjernen via buss, tog og båt. Inkluderer passasjertrafikk for flyplassen. (Ansvarlig: Bodø kommune, NA-avdeling)
- Godstransportløsning for bil, bane og båt i havneområdet, og for videre satsing på Nord-Norgelinjen. (Ansvarlig: Bodø Havn)

Det overordnede prosjektet har arbeidstittel «Byen og havna 2» mens prosjektet som ledes av Bodø Havn har fått tittelen:

«Videreutvikling av multimodal kapasitet og funksjonalitet for logistikk-knutepunktet Bodø Stamnettsterminal»

Prosjektet har 3 arbeidspakker:

1. Terminalfunksjon for gods. Analyser av godsstrømmer, behov og muligheter.
2. Kaifasiliteter, RO-RO. Dagens og fremtidens behov.
3. Effektiv intermodal godshåndtering. Sikkerhet og funksjonalitet. Automatisering og digitalisering.

Fra Bodø Havn er det Erlend Willumsen og Per Melgård og blir dedikert til prosjektet. Det blir etablert en prosjektgruppe med deltakere fra Bodø kommune, Nordland Fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane Nor.

Oppstartsmøte er satt til 20. mars og prosjektet avsluttes 30. juni 2019. Prosjektet er bevilget 2,5 millioner i midler til arbeidet.

- Status Utdyping av Bodø havn
Bodø Havns del av prosjektet med utvidelse av toppdekket på terminalkaia er ferdig. Kystverkets del II med utdyping av innseilingen ved å sprengte bort 3 undervannsskjær og oppmudring innseiling samt snubasseng beregnes oppstart på forsommeren. Her har det vært litt forsinkelser i forbindelse med lagring av mudringsmasse, hvor de mangler godkjenning fra fylkesmannen. Det beregnes at dette er på plass i løpet av våren.
- Deltakelse cruisemesse
Bodø Havn deltar sammen med Visit Bodø på Cruise Global, som er verdens største cruisemesse og den viktigste arenaen for å treffe cruiserederier. På messen har **Bodø Cruiseport** stand sammen med ca 20 andre norske destinasjoner, og vi deltar under paraplyen til Cruise Norway. Messen varer fra 4-8 mars.



- Foretaksspesifikke eierstrategier – prosess videre
Etter at vi ba om eiermøte i forbindelse med foretaksspesifikke eierstrategier, har ordfører invitert styrelederne i KF'ene til møte onsdag 28.02. I forkant av dette møtet vil administrasjonen og styreleder/nestleder ha forberedende arbeidsmøte. Torsdag 8.3 vil det være workshop med styrelederne og formannskapet hvor foretaksspesifikke eierstrategier diskuteres.
- Innsynsbejæring om havnedirektørlønn
Bodø Nu har sendt innsynsbejæring om lederlønn i de kommunale foretakene. Vi har besvart henvendelsen ved oversendelse av arbeidsavtalen til havnedirektøren.

Forslag til vedtak:

"Bodø havnestyre tar redegjørelsen til orientering."