



**NORDKAPP-
REGIONEN HAVN**
PORTS OF NORTH CAPE

Møteinnkalling

Utvalg: Styret - Nordkappregionen Havn IKS

Møtested: Havnekontoret / Teams

Dato: 27.11.2023

Tidspunkt: 09:00

Medlemmer:

Lars Helge Jensen	LEDER
Ingrid Thomassen	NESTL
Lise Valle Sannes	MEDL
Roger Hansen	MEDL
Ina Ulrikke Buntz	MEDL
Raimo Sørensen	MEDL
Fred Willy Persen (deltar på Teams)	MEDL

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.



**NORDKAPP-
REGIONEN HAVN**
PORTS OF NORTH CAPE

Saksliste

PS 12/23 Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll

PS 13/23 Etablering av ny stilling i havneadministrasjonen og kompenserende kjøp av tjenester til drift

PS 14/23 1. utkast til budsjett 2024 og økonomiplan 2024 - 2027

Orienteringssaker

RS 6/23 Orientering om status hurtigrute kai Kjøllefjord

Lunsj 1100 - 1130

Generell orientering om havneselskapet



Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 12/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2023

Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll

Havnefogdens innstilling.

Styret godkjenner innkalling, saksliste og møteprotokoll av 19.10.2023

Vedlegg:

Protokoll fra møte 19.10.2023

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 13/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2023

Etablering av ny stilling i havneadministrasjonen og kompenserende kjøp av tjenester til drift

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar saken til etterretning og ber havnefogden utlyse en fast stilling for å styrke administrasjonen og videre inngå avtaler i Kjøllefjord og Nordkapp/Porsanger for kjøp av tjenester til å bistå med driftsrelaterte oppgaver inntil videre og etter behov.

Saksutredning

Havnedriften som utføres av Nordkappregionen Havn IKS (NRH) har i løpet av de 10-15 siste årene fokusert på kostnadseffektiv drift og administrasjon for å ha ressurser til å gjennomføre utvikling- og investeringstiltak. Over tid har denne strategien i stigende grad ført til økt belastning på de administrative ressursene. Det merker vi nå.

Sammenlignet med andre relevante havneforetak i Finnmark har vi ikke bare færrest ansatte, men også en betydelig økt og større omsetning; fra ca. 15 mill kr pr år til 50 mill kr over en periode på ca. 10 år. Dette har ikke bare sammenheng med at NRH forvalter alle havnene i 3 kommuner, men har hovedsakelig sin årsak i en betydelig økning i antall cruiseskip og veksten i kystfiskeflåten. Den høye aktiviteten fører også til tilsvarende belastning på selskapets ansatte.

Parallelt med overnevnte har også myndighetskrav til forvaltning økt betydelig. Særlig har bærekraft og miljø nå stort fokus. Ikke bare fra offentlige myndigheter, men også cruisereederier, banker osv. arbeider målrettet for å nå FN's bærekraftsmål og EU sin taksonomi. Nordkapp kommune har gjennom vedtak av «masterplan for reiseliv» stilt krav om at også NRH skal kvalifisere seg som Miljøfyrtårn som en del av denne endringen av fokus. Den prosessen pågår. NRH har videre - som følge av at kystkommunene fått nye oppgaver som omhandler avfallsplaner i havner – også måtte utvikle nytt og operativt planverk. Bakgrunnen for dette er kapittel 20 i forurensningsforskriften "Levering og mottak av avfall og lasterester fra skip". Dette regelverket bygger på et EU-direktiv som har som



NORDKAPP- REGIONEN HAVN PORTS OF NORTH CAPE

formål å redusere forsøpling av sjøen og kystlinjen. NRH har nå fått avfallsplanen godkjent av statsforvalteren for alle våre eierkommuner. Oppfølging av planen sammen med bl. a markedsføring, oppfølging og administrasjon av våre kunder som ligger i våre flytebrygger, sosiale media, samhandling og koordinering med lokalt næringsliv og ikke minst lovpålagte HMS oppgaver lider nå av dette. Samlet fører dette til underskudd på arbeidskapasitet i administrasjonen.

Havnefogden anbefaler derfor at det etableres en 100% stilling ved havnekontoret som skal ha særlig fokus på bærekraft og HMS sammen med de øvrige administrative arbeidsoppgavene.

Kompenserende kjøp av tjenester til drift

NRH har i dag kun 5 ansatte: 2 rent administrative stillinger, 2 operative og 1 havnekaptein. Dette strekker ikke lengre til hverken administrativt eller operativt. Mer ressurs til å handtere våre administrative oppgaver, og også for operative gjøremål må på plass. Nye krav til ISPS, drift av tankanlegg og økt samhandling mellom rederier og agenter er betydelig mer krevende i dag enn for kort tid siden. Behovet for forebyggende vedlikehold med flere flytebrygger sammen med elde av all vår faste infrastruktur har også økt betydelig i omfang.

Arbeidsomfanget -all hovedsak i Nordkapp- er nå så omfangsrikt at *overtid* har vært nødvendig for å i det hele handtere det løpende behov for tiltak. Overtiden skyldes følgelig ikke alene vedlikeholdstiltak, men også service overfor cruiseskip, godsbåter og fiskefartøy 24/365 når nødvendig.

Tabellen nedenfor viser dagens overtidsbruk hittil i 2023:

	Havneinspektør 1			Havneinspektør 2			Havnekaptein		
	50 %	100 %	133 %	50 %	100 %	133 %	50 %	100 %	133 %
Januar	1	6,5		8	24,5		8,5	5	
Februar	11	7,5		8	23		11	27,5	
Mars	5	13		10	28,5		13	19	
April	11	2		16	18,5	32,5	19,5	3	
Mai	3	13		9	7,5	24	12,5	27,5	39
Juni	13	19,5		21	46		47,5	42,5	
Juli	9	11		3,5	20,5		24,5	40	
August	8	10		8,5	20,5		10	1	0
September	8	13,5		22	25		14	14	0
Oktober	17,5	37		11,5	19		25	22	
November									
Desember									
Sum	86,5	133	0	117,5	233	56,5	185,5	201,5	39
Akkumulert	219,5			407			426		
							1052,5		

Utfordringen i f.h. t. lovverket er at overtidsarbeid skal ikke være en fast ordning og må bare brukes i særlige tilfeller. Lovverket begrenser bruk av overtid til uforutsette hendelser, sykdom eller fravær blant arbeidstakerne, uventet arbeidspress eller sesongmessige svingninger. Som arbeidsgiver skal det sørges for at overtidsarbeid begrenses til det som er absolutt nødvendig i overensstemmelse med forutsetningene i arbeidsmiljøloven. (Kommunaldepartementets kommentarer til HTA § 13).



NORDKAPP- REGIONEN HAVN PORTS OF NORTH CAPE

Det finnes følgende grenser for hvor mye overtid det er tillatt å arbeide. Etter arbeidsmiljøloven § 10-6 fjerde ledd må overtidsarbeidet ikke overstige ti timer i løpet av sju dager, 25 timer i fire sammenhengende uker og 200 timer innenfor en periode på 52 uker. Grensen kan økes til 300t - forutsatt inngåelse av avtale med tillitsvalgte - hvilket er gjort i alle disse årene.

Tabellen ovenfor gir en oversikt som ikke er unik for i år, men har vært gjentakende over år. Dette kan ikke fortsette

Havnestyret la i budsjettet for 2023 opp til en ny stilling som skal være øremerket Lebesby havn: begrunnelsen er at det over tid har det utviklet seg et behov for større tilstedeværelse i Lebesby. *Det det ble vedtatt «at det tilsettes en ny havnebetjent som skal være stasjonert i Lebesby, men som ved behov også brukes ved de øvrige havnedistriktene. For å få dette til innenfor en bærekraftig ramme, vil det være en forutsetning om at NRH IKS får i stand en avtale med Lebesby kommune, hvor den ansatte også kan leies ut til kommunen innenfor en nærmere avtale. Dette har vært diskutert «løselig» med Lebesby kommune, som stiller seg positiv til en slik ordning.*

Under arbeidet med overnevnte ble også Gamvik kommune (som har en ansatt i Gamvik havn) kontaktet i tråd med havnestyrets vedtekter for å avsjekke om de kunne være tjent med å tre inn i dette havnesamarbeidet. Det ble avholdt et teams-møte før kommunevalget uten at det er kommet noen avklaringer. Havnefogden mener i lys av bl.a. denne uavklarte situasjonen og videre at det etter nærmere vurderinger neppe er oppgaver nok til å fylle en hel stilling slik som forutsatt at det er for tidlig å ansette noen i en hel stilling i Lebesby. Videre vurderes det nå at en «ambulerende» stilling, slik det er lagt opp i budsjettvedtaket, være lite praktisk for både den evt. ansatte og for selskapet.

Videre er det slik at kommende tekniske tiltak på hurtigrutekaaien i Kjøllefjord vil kunne føre til at driftskostnadene inkl. lån og avdrag i hht. disposisjonsavtalen med Lebesby kan bli betydelig høyere enn de samlede inntektene. Havnefogden mener at det derfor er økonomisk hensiktsmessig på nåværende tidspunkt å avvente utviklingen i Lebesby / Gamvik inntil overnevnte forhold er mer avklarte. Havnefogden ønsker derfor at ressursituasjonen innen drift i Lebesby løses ved å leie inn disse tjenestene inntil videre.

Det samme gjelder også for virksomheten i Nordkapp og Porsanger.

For begge stedene vil et slikt ressurskjøp måtte håndteres innenfor driftsbudsjettet og i tråd med anskaffelsesforskriften.



Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 14/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2023

1. utkast til budsjett 2024 og økonomiplan 2024 - 2027

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar 1. utkast til budsjett 2024 og økonomiplan 2024 – 2027 til orientering. Det fremlagte utkastet til budsjett 2024 og økonomiplan 2024 – 2027 er gjort opp i balanse hvert av årene. Administrasjonen jobber videre med utgangspunkt i fremlagte utkast, og de innspill som er gitt av styret i sitt møte 27.11.2023. Endelig innstilling fra Havnefogden fremlegges for Havnestyret i møte 11.12.2023.

Saksutredning

Årsbudsjettet for 2024 og økonomiplan 2024 – 2027 kommer frem i utkast til budsjett og økonomiplan.

Driftsbudsjettet for 2024 balanserer med et netto driftsresultat på om lag kr 12,68 millioner, og balanserer etter avsetninger og overføringer til investeringer med et overskudd på om lag kr 7,38 millioner som i sin helhet avsettes til disposisjonsfond.

Hele økonomiplanperioden er gjort opp med mindreforbruk høyere det som foreslås hvert år til finansiering av investeringer over drift. Vi vil samlet i planperioden styrke disposisjonsfondet med om lag 39,3 millioner kroner gitt de forutsetninger som er lagt til grunn i økonomiplanen.

Det er i planperioden lagt opp til en lønns- og prisvekst som følger:

- 2024 – Lønnsvekst 4 %. Prisøkning 4 %. Dette er basert anslått deflater for 2024.
- 2025 – 2027 – Flat lønns- og prisvekst på 4 % hvert av årene.
- 2024 – 2027 – Et fortsatt høyt rentenivå med flytende rente på 5,55 %

Etter 2 år med tilnærmet «unntakstilstand» ble 2022 det første normalåret siden 2019. Innmeldingen av cruise var stor i 2022, noe som fortsatte i 2023 og også inn i 2024. Innmelding av cruise for 2024 og 2025 er god. Så langt er det innmeldt om lag 175 skip for 2024.

De pågående uroligheter som verden opplever nå, vil kunne medføre endret reisemønster og prioriteringer fra cruiserederiene og de reisende.

Vi har gjennom 2022 og 2023 opplevd svært stor øking i rentenivået. Pr november 2023 er lånerenten som vi betaler 5,55 %. Utviklingen av rentenivået fremover vil også kunne være en faktor som påvirker driften og som må følges nøye opp i tiden fremover. Signalene så langt er at vi i tiden fremover må forholde oss til en høyere rente enn hva vi har hatt de senere årene. Det er i budsjettet for 2024 og økonomiplanen lagt til grunn et rentenivå lik dagens nivå, 5,55 %.

Oppsummert legges det opp til fortsatt nøktern drift samtidig som vi ønsker en pro-aktiv utvikling som skal komme våre eierkommuner til gode.



Prisregulativ

Det legges ikke opp til store endringer i prisregulativet for 2024 og utover i planperioden utover lønns- og prisvekst, hvor det er lagt til grunn til 4,0 % i hele planperioden. Unntaket vil være for:

1. Flytebryggeplasser hvor vi over tid har registrert at dagens prismodell ikke vil være økonomisk bærekraftig. Det ble i forbindelse med budsjettvedtaket for 2023 lagt opp til en trinnvis økning over 2 år. For 2023 ble månedsprisen pr bryggeplass økt fra kr 909,- + mva til kr 1 225,- + mva. Det lå da også inne tilsvarende økning for 2024. Dette er fulgt opp i budsjettet for 2024 hvor det er lagt opp til en **økning fra kr 1 225 + mva pr mnd til kr 1 542 + mva pr mnd**. Dette er i tråd med forutsetningene lagt i budsjettet for 2023. På denne måten kan vi også finansiere både påkrevd vedlikehold og ikke minst; oppgraderinger og kapasitetsøkning.
2. Kaivederlaget for cruiseanløp, rutegående fartøy og andre fartøy regulert i prisregulativets kap. 3.1 **foreslås økt med 15 %**. Dette begrunnes med at vi de kommende årene har store investeringer knyttet til havneinfrastrukturen vår som bedre tilrettelegger for anløp. Det er i økonomiplanen både lagt opp til investeringer i landstrøm både for Kystruten og Cruiseanløp. Det er i tillegg foreslått omfattende investeringer knyttet til kai 2/3 med blant annet etablering av «Dykdalb/Dolphin». Dette medfører i sum behov for økning i dagens vederlag for å kunne forsvare investeringene.

Det vises for øvrig til vedlagt utkast til budsjettdokument.

Bærekraft og miljø

Da Nordkapp kommune vedtok Visit Nordkapp AS sitt forslag til masterplan for reiselivet ble et følgekrav at Nordkappregionen Havn IKS også skulle kvalifisere seg som «Miljøfyrtårn».

Arbeidet med sertifiseringen ble igangsatt tidlig i 2023 og det har vært jobbet med dette gjennom hele året. Erfaringene fra dette arbeidet har vært nyttig, selv om vi ikke har nådd målet om sertifisering i løpet av 2023. Arbeidet har fremstått som mye mer omfattende enn hva som først ble antatt blant annet gjennom innhenting av statistikk og kartlegging av ulike miljøaspekt. Havnefogden har på bakgrunn av dette, midlertidig satt det videre arbeidet på vent. Dette skyldes at det ikke har vært kapasitet til å arbeide med dette målrettet slik intensjonen har vært. Det planlegges oppstart av arbeidet igjen i løpet av første halvår 2024. Målsettingen er å bli sertifisert i løpet av 2024.

Investeringer og forholdet knyttet til gjeldsbelastning, gjeldsbetjening og disposisjonsavtaler

Disposisjonsavtalen mellom Nordkappregionen Havn IKS og eierkommunene regulerer det økonomiske rundt NRH IKS sin disponering av havneinfrastruktur i den enkelte kommune.

Det er for 2024 og utover i planperioden satt av midler til betjening av eksisterende gjeld gjennom disposisjonsavtalene med eierkommunene. På grunn av økt rentenivå har disse utgiftene økt betydelig i 2023 og som synes å vedvare i hele planperioden. Det er lagt til grunn et rentenivå på 5,5 % i hele planperioden.

I tillegg til betjening av eksisterende låneportefølje, vil det som følge av foreslåtte investeringer i planperioden, bli en betydelig økning i gjeldsgraden og dermed også belastningen på driftsregnskapet i planperioden.

Oppsummert kan dette illustreres i følgende tabell:



Kommune	2024	2025	2026	2027
Nordkapp Havn KF *	kr 6 826 298	kr 7 693 298	kr 10 468 798	kr 12 061 798
Lebesby kommune **	kr 1 908 577	kr 1 872 265	kr 1 822 640	kr 1 772 016
Egne låneopptak	kr 551 580	kr 551 580	kr 551 580	kr 551 580
Sum	kr 9 286 455	kr 10 117 143	kr 12 843 018	kr 14 385 394

Driftsrammer og budsjettoppstilling

Det er for budsjett 2024 og økonomiplan 2024 – 2027 valgt å presentere tallen som rammebudsjett pr tjenesteområde. Hvert enkelt tjenesteområde blir så presentert / omtalt nærmere under kap. 2 i vedlagt dokument..

Driftsbudsjettets utgiftsside videreføres i det aller vesentlige i forhold til vedtatt budsjett for 2023, dog med noen justeringer:

- Rammen for vedlikehold økes med kr 1,5 millioner for 2024 knyttet til e.o vedlikehold flytebrygger og motorer Havnevakt 01

Som det fremkommer i vedlagt dokument, drifter vi godt til tross for store satsninger i årene fremover. Netto driftsresultat i hele planperioden viser god avkastning og legger til rette for å nå målsettingen i strategidokumentet om tilstrekkelig buffer.

Avkastningen/netto driftsresultat i økonomiplanperioden kan illustreres i følgende tabell:

	2024	2025	2026	2027
Brutto driftsinntekter	kr 51 108 402	kr 53 098 026	kr 55 167 231	kr 57 319 206
Brutto driftskostnader	kr 38 432 957	kr 39 645 639	kr 46 285 134	kr 47 122 806
Netto driftsresultat	kr 12 675 445	kr 13 452 387	kr 8 882 097	kr 10 196 400
Avsetninger og overføringer	kr 5 020 000	kr 4 020 000	kr 1 220 000	kr 3 020 000
Avsetning til disposisjonsfond	kr 7 655 445	kr 9 432 387	kr 7 662 097	kr 7 176 400
Netto driftsresultat i %	24,80 %	25,34 %	16,10 %	17,79 %

Investeringsplan 2024 – 2027

Etter stillstand gjennom coronaperioden ble det for budsjettet 2023 og økonomiplanen 2023 – 2026 vedtatt gjennomføring av relativt omfattende investeringer gjennom en målrettet investeringsplan.

Forutsetningen for dette vil være at det økonomiske fundamentet som vi nå er i gang med å bygge opp lar seg gjennomføre. I dette ligger da også forutsetningen om den positive utviklingen knyttet til cruiseskiper. Dette segmentet vil være «bærebjelken» for å kunne få til den ønskede utviklingen innenfor fiskeri og infrastruktur knyttet til denne næringen.

Gjennom driften i 2022 og så langt i 2023 er vi godt på vei til å bygge opp det vedtatte fundamentet. Også de kommende årene indikerer at dette vil kunne fortsette.



Som det fremkommer av forslag til investeringsplan for Nordkappregionen Havn IKS og Nordkapp Havn KF, foreslås det betydelige investeringer i den kommende planperioden. Dette anses som nødvendig, både for å møte fremtidige krav og ivareta primærmålsettingen om en aktiv og attraktiv fiskerihavn i årene fremover. Nivået på investeringene vil avhenge av at vi klarer å opprettholde dagens aktivitet i havneselskapet, hvor cruise er nøkkelen for å ha et solid økonomisk fundament for å kunne utvikle havnen i tråd med målsettingene.

Forslaget til investeringsplan bygger på planen som ble vedtatt for perioden 2023 – 2026, men med nødvendige korrigeringer som følge av nye behov. Dette har medført at noen nye prosjekter er kommet inn, mens andre, som lå i forrige plan er forskjøvet.

Det vises for øvrig til vedlagt dokument.

Vedlegg:

1. utkast til budsjett 2024 og økonomiplan 2024 - 2027

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
RS 6/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2023

Orientering om status hurtigrutekai Kjøllefjord

Havnefogdens innstilling.

Saken tas til orientering.

Saksutredning

Havnefogden orienterer om tilstand og tiltak.

3 Vedlegg