

Møteinnkalling

Utvalg: Havnerådet – Representantskapet i Nordkappregionen Havn IKS

Møtested: Havnekontoret / Teams

Dato: 17.12.2025

Tidspunkt: 12:00

Medlemmer:

Jan Morten Hansen

Leder

Sirin Figenschau Høyen

Nestleder

Kristin Johnsen

Medlem

Jo Inge Hesjevik

Medlem

Lars Helge Jensen

Styreleder NRH IKS

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

PS 5/25 Godkjenning av innkalling, saksliste og møteprotokoll fra 20.06.2025

PS 6/25 Forslag til budsjettreguleringer pr 2. tertial 2025

PS 7/25 Deltstrategi Cruise

PS 8/25 Landstrømprosjektet – organisering og finansiering

PS 9/25 Innstilling til årsbudsjett 2026 og økonomiplan 2026 - 2029

Eventuelt

Orienteringssaker:

RS 5/25 Evaluering av havnesamarbeidet

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 5/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Godkjenning av innkalling, saksliste og møteprotokoll fra 20.06.2025

Havnefogdens innstilling.

Havnerådet godkjenner innkalling, saksliste og møteprotokoll av 20.06.2025

Saksutredning

Protokoll etter møte 20.06.2025 er sendt på sirkulasjon pr epost til samtlige representanter i havnerådet

Vedlegg:

Protokoll fra møte 20.06.2025

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 13/25	Styret i NRH IKS - Havnestyret	09.10.2025
PS 6/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Forslag til budsjettreguleringer pr 2. tertial 2025

Havnestyrets innstilling

Basert på statusrapportering pr 2. tertial 2025 vedtas følgende budsjettreguleringer:

Investeringsbudsjettets utgiftsramme reduseres med kr. 4,8 millioner som fordeler seg slik:

- Prosjekt 523105 Asfaltering fiskerihavna med en ramme på kr. 1,0 millioner reduseres med kr. 1,0 millioner. Ny ramme kr. 0.
- Prosjekt 524106 Bobilparkering med en ramme på 0 økes med kr. 0,171 millioner og finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024. Nye ramme kr. 0,171 millioner.
- Prosjekt 524107 Kontorlokaler havnebygg med en ramme på kr. 1,636 millioner økes med kr. 0,41 millioner som finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024. Ny ramme kr. 2,046 millioner.
- Prosjekt 524108 Landstrøm Kystruten med en ramme på kr. 3,0 millioner reduseres med kr. 2,7 millioner. Ny ramme kr. 0,3 millioner.
- Prosjekt 524109 Kjøp av steinmasser med en ramme på kr. 2,637 millioner reduseres med kr. 0,682 mill. Ny ramme kr. 1,955 millioner som finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024.
- Prosjekt 525001 Passasjerterminal med en ramme på kr. 1,5 millioner reduseres med 1,0 millioner. Ny ramme kr. 0,5 millioner som finansieres med overføring fra drift.

Ny investeringsramme inkludert overførte prosjekter fra 2024 vil etter dette være kr. 10 829 121. Låneramme for 2025 settes til kr. 0. Investeringsrammen for 2025 finansieres med

- Ubrukte lånemidler fra 2024, kr. 3 672 085
- Overføring fra drift, kr 6 757 036
- Tilskudd post 60, kr. 400 000

Enstemmig.

Havnefogdens innstilling

Basert på statusrapportering pr 2. tertial 2025 vedtas følgende budsjettreguleringer:

Investeringsbudsjettets utgiftsramme reduseres med kr. 4,8 millioner som fordeler seg slik:

- g. Prosjekt 523105 Asfaltering fiskerihavna med en ramme på kr. 1,0 millioner reduseres med kr. 1,0 millioner. Ny ramme kr. 0.
- h. Prosjekt 524106 Bobilparkering med en ramme på 0 økes med kr. 0,171 millioner og finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024. Nye ramme kr. 0,171 millioner.
- i. Prosjekt 524107 Kontorlokaler havnebygg med en ramme på kr. 1,636 millioner økes med kr. 0,41 millioner som finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024. Ny ramme kr. 2,046 millioner.
- j. Prosjekt 524108 Landstrøm Kystruten med en ramme på kr. 3,0 millioner reduseres med kr. 2,7 millioner. Ny ramme kr. 0,3 millioner.
- k. Prosjekt 524109 Kjøp av steinmasser med en ramme på kr. 2,637 millioner reduseres med kr. 0,682 mill. Ny ramme kr. 1,955 millioner som finansieres med ubrukte lånemidler fra 2024.
- l. Prosjekt 525001 Passasjerterminal med en ramme på kr. 1,5 millioner reduseres med 1,0 millioner. Ny ramme kr. 0,5 millioner som finansieres med overføring fra drift.

Ny investeringsramme inkludert overførte prosjekter fra 2024 vil etter dette være kr. 10 829 121. Låneramme for 2025 settes til kr. 0. Investeringsrammen for 2025 finansieres med

- Ubrukte lånemidler fra 2024, kr. 3 672 085
- Overføring fra drift, kr 6 757 036
- Tilskudd post 60, kr. 400 000

Saksutredning

Det vises til fremlagt statusrapportering pr 2. tertial 2025, vedlagt denne saken.

Ramme investeringsbudsjett

- **Prosjekt 523105 Asfaltering i Fiskerihavnen.** Totalrammen for 2025 er på kr. 1,0 millioner finansiert som *overføring fra drift*. Det har imidlertid ikke vært kapasitet til å gjennomføre asfaltering for 2025. Det anbefales at prosjektet reguleres bort i 2025 og omdisponeres til finansiering av andre prosjekter. Prosjektet vil imidlertid bli foreslått videreført i 2026, slik det ligger i økonomiplanen, og da med ny bevilgning.
- **Prosjekt 24106 Bobilparkering.** Prosjektet ble i styremøte 5.6.2025 regulert til kr. 0. Det har imidlertid påløpt noen kostnader knyttet til prosjektering og anbudsinnhenting,

totalt kr. 171 000. Dette foreslås finansiert med **ubrukte lånemidler** fra 2024, hvor det ligger en liten reserve som kan benyttes.

- **Prosjekt 524107 Oppgradering kontorlokaler Havnebygg.** Prosjektet ble igangsatt i 2024 med innhenting av tilbud fra ulike systemleverandører, valg av leverandør og innkjøp knyttet til kontorløsninger. Selve renoveringsjobben er gjennomført i løpet av 1. halvår 2025 og vi kunne flytte inn i nye, tidsriktige lokaler medio juni. Totalrammen for prosjektet er vedtatt med kr. 2,0 millioner finansiert med lånemidler på kr. 1,5 millioner og *overføring fra drift* med kr. 0,5 millioner. Det ble underveis i renoveringsarbeidet avdekket vesentlige mangler ved isoleringen og råteskader i deler av reisverk. Dette medførte et ikke ubetydelig merarbeid med der tilhørende økte kostnader. Regnskapet viser en totalkostnad for prosjektet på kr. 2,41 millioner. Det foreslås at merforbruket på kr. 0,41 millioner reguleres inn i rammen og finansieres med **ubrukte lånemidler** fra 2024.
- **Prosjekt 524108 Landstrøm Kystruten.** Prosjektet har en budsjetttramme for 2025 på kr. 3,0 millioner som finansieres med opptak av lån. Imidlertid har avklaringsfasen rundt prosjektet tatt lengre tid enn antatt. Blant annet knytter dette seg til avklaringer rundt forretningsmodell som har vært utredet av KPMG på vegne av InfraNord SA. KPMG leverte i begynnelsen av september en ferdig utredet forretningsmodell som ble behandlet av styret i InfraNord SA primo september 2025. Den videre fremdriften vil bli avklart ila oktober/november 2025, men slik det ligger an nå er det ikke grunn til å anta at prosjektet kommer i formell prosess før mot slutten av 2025 eller tidlig 2026. Den vedtatte budsjetttrammen for 2025 antas dermed ikke å gå med, og havnefogden anbefales at prosjektet reguleres ned til kr. 300 000 for 2025 og at den nye rammen finansieres med **overføring fra drift**. Så vil det i forbindelse med budsjettet for 2026 bli lagt frem forslag til nytt investeringsprosjekt basert på skissen utarbeidet av KPMG og de øvrige samarbeidspartnerne.
- **Prosjekt 524109 Kjøp av steinmasser.** Prosjektet ble vedtatt i forbindelse med budsjettregulering i styremøte 03.10.2024 med en budsjetttramme på kr. 5,0 millioner finansiert med låneopptak på kr. 3,0 mill og overføring fra drift med kr. 2,0 millioner. 1. del av prosjektet ble gjennomført i 2024 og fullfinansiert med egenkapital, kr. 2,0 mill og resterende med bruk av lånemidler, kr. 0,363 millioner. Låneopptak på kr. 3,0 mill ble gjennomført i 2024, og restmidlene, kr. 2,637 millioner ble vedtatt overført til 2025. Prosjektet er nå gjennomført. Det er anskaffet totalt 12000 tonn med masser, det meste i form av blokkstein, som foreløpig er lagret i steinbruddet ved Valan. Totalkostnaden for prosjektet beløper seg til om lag kr. 4,3 millioner. Det foreslås at rammen for prosjektet reduseres med kr. 0,682 millioner. Ny ramme for 2025 kr. 1,955 millioner som finansieres med **ubrukte lånemidler** fra 2024..
- **Prosjekt 525001 Passasjerterminal.** Prosjektet ble vedtatt i budsjettet for 2025 med en ramme på kr. 1,5 millioner finansiert med *overføring fra drift*. Første del av prosjektet skulle gå til utredning, organisering og prosjektering i 2025 er ikke igangsatt. Dette har sammenheng med at vi ila 2025 har fått avdekket store utfordringer knyttet til flere av våre kaianlegg. Deriblant kai vest og hvor det vil kunne medføre at det gamle havnelageret må rives. Før vi har fått avklart videre prosess og kostnadsestimater på våre kaier, er det ikke foretatt noen formelle investeringer. Det er imidlertid satt ned en arbeidsgruppe internt som jobber med prosjektet. I dette

arbeidet planlegges det et sonderingsmøte med det øvrige næringslivet i Honningsvåg for å «lodde» interessen for et slikt anlegg, hvor også næringsaktører kan søke seg inn i et slikt bygg. Havnefogden vil komme tilbake til styret når dette er nærmere materialisert. Det foreslås dermed at vedtatt ramme for 2025 reguleres ned med 1,0 millioner. Gjenværende midler til da være til de sonderinger og avklaringer som det nå jobbes med. Ny ramme vil etter dette være på kr. 0,5 millioner som finansieres med **overføring fra drift**.

- **Prosjekt 525102 Nye utriggere Kamøyvær, «Værre».** Prosjektet ble vedtatt i styremøte 05.06.2025 med en ramme på kr. 1,5 millioner som skulle finansieres med opptak av nye lån. Prosjektet er i det aller vesentlige ferdigstilt innenfor budsjettrammen. Havnefogden vil imidlertid anbefale at prosjektet finansieres med **overføring fra drift** i stedet for låneopptak slik som tidligere vedtatt.

Oppsummert kan investeringsbudsjettet med de foreslåtte endringer illustreres i tabellen under. Her fremkommer det at Havnefogden foreslår nedregulering av investeringsrammen for 2025 med om lag kr. 4,8 millioner i forhold til regulert budsjett etter 1. tertial.

Videre foreslås det at det ikke gjøres låneopptak for å finansiere investeringer i 2025, men at det i stedet foreslås finansiering med **overføring fra drift**. Dette begrunnes med at driften ser ut til å generere merinntekter som muliggjør en slik finansiering, samtidig som man begrenser opptak av lån i IKS'et. Et annet moment vil være at med de reguleringer som foreslås etter 2. tertial, vil det ikke medføre økt belastning på driften, da andre prosjekter med finansiering over drift foreslås nedregulert.

				Forslag til budsjettregulering og ny finansiering etter 2. tertial				
Prosjekt	Prosjektnavn	Opprinnelig budsjett vedtatt for 2025	Regulert budsjett pr 05.06.2025	Forslag regulering		Finansiering ny ramme		
				Regulering	Ny ramme	Lån tatt opp i 2024	Nye lån 2025	Egenkapital
523002	Nye Isps gjerder	507 228,00	507 228,00	0	507 228			507 228
523101	Inngjerdning fergeleiet Storbukt	500 000,00	500 000,00	0	500 000			500 000
523104	Oppgradering lager nord	1 500 000,00	1 500 000,00	0	1 500 000			1 500 000
523105	Asfaltering i Fiskerihavna	1 000 000,00	1 000 000,00	-1 000 000	0			0
524104	Prosjektmidler - fordeles på prosjekt	949 808,00	949 808,00	0	949 808			949 808
524105	Flytebrygge (tender) Hamnbuk	900 000,00	900 000,00	0	900 000			500 000
524106	Bobilparkering	1 500 000,00	0,00	171 000	171 000	171 000		
524107	Kontorlokaler Havnebygg	1 636 384,00	1 636 384,00	410 000	2 046 384	1 546 384		500 000
524108	Landstrøm Kystruten	3 000 000,00	3 000 000,00	-2 700 000	300 000			300 000
524109	Kjøp av steinmasser inkl. transport	0,00	2 637 000,00	-682 299	1 954 701	1 954 701		
525001	Passasjerterminal	1 500 000,00	1 500 000,00	-1 000 000	500 000			500 000
525101	Uteområde O S og gamle havnebygg	500 000,00	0,00					
525102	Nye utriggere Kamøyvær "værret"	0,00	1 500 000,00	0	1 500 000			1 500 000
		13 493 420,00	15 630 420,00	-4 801 299	10 829 121,00	3 672 085,00	0,00	6 757 036,00

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 15/25	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2025
PS 7/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Delstrategi Cruise

Havnestyrets innstilling

Strategidokumentet «Hvordan nå 200 cruiseanløp og større lokale ringvirkninger i Nordkappregionen?» fastsettes som Nordkappregionen Havn IKS delstrategi innen cruise.

Havnefogdens innstilling

Strategidokumentet «Hvordan nå 200 cruiseanløp og større lokale ringvirkninger i Nordkappregionen?» fastsettes som Nordkappregionen Havn IKS delstrategi innen cruise.

Saksutredning

Havnerådet sluttbehandlet havneselskapets strategiplan «Strategi 2025-2028» - etter anbefaling fra havnestyret – i PS 2/25 den 206.2025.

Den overordnede målsetningen er; «NRH skal ha tilfredsstillende infrastruktur til cruise fartøylene» og som tiltak «utnytte havnenes kapasitet, samt kontinuerlig utvikle havnenes kvalitet og sikkerhet».

Reiseliv i særlig Nordkapp kommune har nå ringvirkninger /verdiskaping som begynner å bli sammenlignbar med vår viktigste næring – fiskeri. Det er allment kjent at fiskeri alene bærer ikke et samfunn. Skal befolkningsgrunnlag sikres en fremtid i utvikling må det fundamenteres på også annen omfattende virksomhet.

I den anledning har havnefogden arbeidet med å konkretisere den videre utviklingen og målsetning. For å i best mulig grad sikre verdiskapingen i lokalsamfunnet / regionen basert på dette segmentet av vårt reiseliv og utnytte den generelle veksten i cruise i verden, arbeidet frem en cruisestrategi for å komplettere vår overordnede strategiplan. Arbeidet har vært utført med bistand fra Nordkapp Næringshage. Dokumentet ligger vedlagt på saken.

Forenklet er det i delstrategien ett **hovedmål** med påfølgende strategier og tiltak:

1. Sikre vekst ved å øke antall cruiseanløp fra dagens ca 160 til 200

Strategi:

- Sikre basisvekst sommer og vekst utenfor høysesong med Nordlys og arktiske produkter og opplevelser som tillegg til Nordklapp
- Produktkalender med «signaturer»;
 - Nordlys
 - Vinterfestival
 - Lokal mat
 - Fiskerifortellinger og sjøfugl mm

Alt solgt inn i rederienes planvindu.



Tiltak:

- Etablere landstrøm og grønne rutiner
- Utvikle felles produktportefølje for økt lokal verdiskaping
- Profilere Nordkapp som «Gateway to the arctic» for økt internasjonal synlighet
- Samlokalisering av kompetanse og partnerskap i ny cruiseterminal
- Særlig satsing på vintercruise og ekspedisjoner
- Mm

På tross av risikofaktorer som ustabile geopolitiske forhold, nasjonale forordninger som særnorske krav om avlønning av sjøfolk ved endringer i allmenngjøringsloven osv., er det et vekstpotensiale - gitt at satsingen baseres på kvalitet, bedre besøksforvaltning, helårs strategi, bærekraft og kompetanse.

Ved et helårig og systematisk fokus på dette kan vi lykkes. Ringvirkningene i regionen vil kunne bli betydelig og merkbare. Det vil følgelig også kreve en betydelig økonomisk satsing for at vårt reisemål skal hevde seg i konkurransen med en myriade av andre destinasjoner.

Vedlegg: «Hvordan nå 200 cruiseanløp og større lokale ringvirkninger i Nordkappregionen?»

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 16/25	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2025
PS 8/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Landstrømsprosjektet – organisering og finansiering

Havnestyrets innstilling

Rapporten fra KPMG av 15. september 2025 til etterretning.

Nordkappregionen Havn IKS aksepterer en eierandel på 49% i Fuel Nordkapp AS (FNK) som blir et datterselskap av Fuel Nord AS (FN).

Alta Kraftlag (AK), InfraNord AS (IN) og Troms Kraft konsernet (TK) blir eiere av morselskapet FN med anslagsvis 1/3 eierandel hver.

NRH tilfører selskapet Fuel Nordkapp AS egenkapital over 3 år på planlagt 4,4 mill kr i 2026, 14,1 mill kr i 2027 og 4,1 mill kr i 2028 - totalt 22,6 mill kr - slik det også kommer frem i budsjettforslaget.

Havnefogdens innstilling

Rapporten fra KPMG av 15. september 2025 til etterretning.

Nordkappregionen Havn IKS aksepterer en eierandel på 49% i Fuel Nordkapp AS (FNK) som blir et datterselskap av Fuel Nord AS (FN).

Alta Kraftlag (AK), InfraNord AS (IN) og Troms Kraft konsernet (TK) blir eiere av morselskapet FN med anslagsvis 1/3 eierandel hver.

NRH tilfører selskapet Fuel Nordkapp AS egenkapital over 3 år på planlagt 4,4 mill kr i 2026, 14,1 mill kr i 2027 og 4,1 mill kr i 2028 - totalt 22,6 mill kr - slik det også kommer frem i budsjettforslaget.

Saksutredning

Havnestyret har tidligere behandlet saken i PS 10/24 og i PS 7/25.

Fremdriften i prosjektet har tatt mer tid enn opprinnelig planlagt. Dette har sammenheng i tidkrevende avklaring av eierskap / organisering med tilhørende ansvar for finansiering av prosjektering mm og også avklaring om tilgang på strøm.

Eierskap / organisering

I vedtaket i sak 7/25 gir havnestyret havnefogden i oppdrag med å organisere arbeidet innenfor rammende i økonomiplanen med siktemål å knytte InfraNord AS (IN) til prosjektet sammen med Fuel AS.

Etter dialog med IN tok de kontakt med også AK for å få utredet et «business case» for landstrømsprosjektene for både Nordkapp og Alta under en paraply / ett morselskap. De finansierte også utredningen utført av KPMG. **Rapporten ligger vedlagt på saken, men unntas offentlighet, jf. Offentlighetsloven § 13, jf. Forvaltningsloven § 13.**

Utredningen konkluderte med at prosjektet i både Nordkapp og Alta er lønnsomme og foreslo samtidig en hensiktsmessig organisering.

Både IN og AK har behandlet saken i sine respektive styrer mens det tar noe tid å få endelig avklaring fra TK. Signalene fra alle gir grunnlag til å anta at selskapsetableringen og også kapitaliseringen vil gå som anbefalt i KPMG sin rapport.

Tilgang på energi, tilskuddet fra ENOVA og tilpasning av kai.

I grunnlaget som ble lagt frem som energibehov overfor ENOVA og IN og også Statnett var 2,3 mW til kystruten og 16 mW til cruisekaien (kai nord). IN har anledning til selv å godkjenne inntil 5mW – ergo var energi til kystrutekaien ikke en utfordring mens kraftsituasjonen i nord har hittil hindret en avklaring om energitilgang til cruisekaien. Fordi Alta havn har fått bekreftelse på energi / strøm til dem har administrasjonen i Nordkapp både i havna og også i IN tatt tak i regelverk og regionale rammebetingelser fra Statnett. Slik saken står nå synes det som om at vi kan klare - ved å dynamisk utnytte regelverket bedre – å frembringe 12,5 mW til cruisekaien. Det gjenstår imidlertid fortsatt noe usikkerhet.

Nordkapp Havn står nå på 1. plass i den lokale prioriteringslisten på modne prosjekt.

Denne krevende situasjonen tilknyttet eierskap og energi har følgelig ført til at gjennomføringen av prosjektene har tatt mye mer tid enn opprinnelig planlagt. Fristene fra Enova går ut for kystrutekaien 31.3.2026 og cruisekaien 1.6.2026. Det må nå arbeides målrettet for å få utsettelse på lik linje som for Alta Havn. Samtidig må det formelt også endres tilskuddsmottaker fra NRH til Fuel Nordkapp AS. Dette er viktige forutsetninger lagt til grunn i business caset fra KPMG.

KPMG forutsetter videre at kostnadene tilknyttet utvidelse av kai nord bæres av NRH alene. Alternativt vil selskapsetableringen ikke være forretningsmessig lønnsom. Fra havnas side er det forståelse for det sammen med det forholdet at det på mellomlang sikt er en forutsetning med landstrøm for å fortsatt få cruiseskip til Honningsvåg / Nordkapp. NRH starter prosjektering av en forlengelse av kaien tidlig i kommende budsjettår.

Vedlegg: *Business case utarbeidet av KPMG, **u/off**, jf. Offentlighetsloven §13, jf. Forvaltningsloven §13*

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 17/25	Styret i NRH IKS - Havnestyret	27.11.2025
PS 9/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Innstilling til årsbudsjett 2026 og økonomiplan 2026 - 2029

Havnestyrets innstilling

Det fremlagte budsjett og økonomiplan fastsettes som Nordkappregionen Havn IKS budsjett 2026 og økonomiplan 2026 – 2029. Forretningsbetingelser 2026 og prisregulativ 2026 fastsettes slik som fremlagt.

- Driftsbudsjettet for 2026 salderes med avsetning til disposisjonsfond med kr. 8 528 770
- Netto investeringsramme for 2026 settes til kr 10 550 000 inkludert overførte prosjekter fra 2025, og som finansieres med
 - Overføring fra drift kr 10 550 000
- Til finansiering av investeringer i 2026 tas det ikke opp lån.

Havnefogdens innstilling

Det fremlagte budsjett og økonomiplan fastsettes som Nordkappregionen Havn IKS budsjett 2026 og økonomiplan 2026 – 2029. Forretningsbetingelser 2026 og prisregulativ 2026 fastsettes slik som fremlagt.

- Driftsbudsjettet for 2026 salderes med avsetning til disposisjonsfond med kr. 8 528 770
- Netto investeringsramme for 2026 settes til kr 10 550 000 inkludert overførte prosjekter fra 2025, og som finansieres med
 - Overføring fra drift kr 10 550 000
- Til finansiering av investeringer i 2026 tas det ikke opp lån.

Saksutredning

Årsbudsjettet for 2026 og økonomiplan 2026 – 2029 kommer frem i oppstillingene under.

Driftsbudsjettet for 2026 balanserer med et netto driftsresultat på om lag kr 19,1 millioner, og balanserer etter avsetninger og overføringer til investeringer med et overskudd på om lag kr 8,5 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 51,7 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:

- 2026 – Lønns- og prisvekst på 4 %. Det er lagt til grunn en litt høyere prisvekst enn hva som ligger i forslag til Statsbudsjett for 2025, som av mange hevedes å være litt for lav (3,5 %).
- 2027 – 2029 - Flat lønns- og prisvekst på 3 % hvert av årene.
- 2026 – 2029 - Et fortsatt høyt, men utflatende rentenivå med flytende rente på rundt 5 %.

Selskapet har i årene etter pandemien hatt en svært positiv utvikling med god inntjening og styrking både av lønnsomhet, likviditet og egenkapital. Det er lagt til grunn fortsatt positiv utvikling i hele planperioden, noe også økonomiplanen viser. Det er imidlertid viktig å ha fokus på fortsatt god inntjening, da vi både har store forestående prosjekter knyttet til våre kaianlegg og landstrøm både for kystruten og cruise. Dette vil kreve betydelige investeringer i årene fremover. I den anledning **utvides vederlagsporteføljen** til også å omfatte passasjerer. Fokus må dermed fortsatt være nøktern og lønnsom drift, samtidig som vi fortsatt prioriterer godt vedlikehold av vår eksisterende infrastruktur.

Lovforslag knyttet til lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjøfolk i norsk territorialfarvann som regjeringen la frem siste gang 1. mai 2024 har i løpet av 2025 fått en foreløpig avklaring. Her legges det opp til at cruise foreløpig unntas fra lovendringen om norske lønnsvilkår for utenlandske sjøfolk i norske farvann. Det skal imidlertid settes ned en egen arbeidsgruppe som skal se på cruise særskilt. Hva resultatet av dette arbeidet konkluderer med skaper fortsatt usikkerhet rundt de fremtidige rammevilkårene for cruise. Nordkappregionen Havn vil fortsatt jobbe med dette med det siktemål at loven ikke skaper urimelige rammevilkår basert på geografiske forhold. Det er spesielt de havnene som ligger lengst nord som er mest utsatt for denne lovendringen.

Vi har siden 2022 opplevd betydelig øking i rentenivået. Nivået har stabilisert seg gjennom 2025. Første rentenedgang fikk vi i juni 2025 med 0,25 %. I september fikk vi en ytterligere nedgang på 0,25 %, slik at styringsrenten pr dd er på 4,0 %. Prognosen fra Norges Bank indikerer at renten kan falle videre, men tempoet og antall kutt er blitt mer moderat. Pr d.d. er lånerenten som vi betaler 4,85 %. Dette nivået er lagt til grunn for budsjettet for 2026.

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 er i budsjettet for 2026 lagt opp til en viss justering utover den generelle lønns- og prisveksten på 4 %. Dette har sammenheng med at vi har store investeringer fremfor oss som vil øke kostnadene vesentlig på noen av tjenesteområdene. I tillegg har vi valgt å fryse vederlagene for enkeltområder.

1. Vederlag for flytebryggeplasser og faste kaiplasser holdes **uendret** på samme nivå som for 2024 og 2025. Dette er også videreført i hele planperioden. Dette medfører i realiteten en reduksjon når lønns- og prisvekst tas hensyn til.
2. Vederlagene knyttet til cruiseanløp som er regulert i prisregulativets kap. 3.1, 3.2, 5. og 6 avsnitt, 3.8 og 3.9 **økes med 12 %**. Begrunnelsen for dette er knyttet til de store investeringene som skal gjøres i årene fremover knyttet til infrastruktur, både i form av kaianlegg og landstrøm.

3. Det foreslås **innføring av passasjervederlag** fom 2026. Nivået på passasjervederlagt foreslås for 2026 til kr. 20,- pr passasjer for cruise. For rutegående trafikk (bl. annet kyststruten) foreslås et passasjervederlag på 50 % av vederlaget for cruise.
4. Øvrige vederlag økes med lønns- og prisvekst på 4 %.
5. Det jobbes med løsninger for innføring av vederlag for bruk av sjøarealer ved våre mest sårbare havområder, blant annet nær Gjesvær. Økning i antall ekspedisjonsskip som ankrer opp / stopper i vårt havneområde og benytter øygruppen til sine ekspedisjoner er betydelig. Et slik vederlag vil kunne knyttes opp mot miljøtiltak i disse områdene. Administrasjonen har ikke hatt kapasitet til å utrede dette nærmere i 2025. Det foreslås dermed at dette jobbes videre med i 2026 og da med sikte på innføring tidligst fra og med 2027.
6. Det vil i løpet av 2026 bli jobbet videre med løsninger for innføring av avbestillingsvederlag for forhåndsbestilte kaianløp med innføring fom 2027.

Bærekraft og miljø

Nordkappregionen Havn IKS ble sertifisert som Miljøfyrtårn i oktober 2024 – i tråd med Nordkapp kommunes forventninger i hht masterplanen for reiseliv i kommunen. Sertifiseringen markerer en viktig milepæl i vårt langsiktige arbeid med bærekraft og ansvarlig drift. Vi arbeider kontinuerlig for at bærekraftsmålene skal være en integrert del av beslutningsprosessene våre og danne grunnlaget for videre utvikling av virksomheten. Vår ambisjon er å arbeide mot å bli en stadig mer miljøvennlig havn, med et langsiktig fokus på utslippsreduksjon, fremme bærekraftige løsninger og støtte til FNs bærekraftsmål.

Fra og med 1. januar 2026 vil Nordkappregionen Havn IKS ta i bruk Environmental Port Index (EPI). Det første året vil vi samle inn og analysere data for å bygge et godt grunnlag for vurdering av miljøprestasjonene. Fra 2027 vurderer vi å innføre miljødifferensierte havneavgifter, der fartøy vil bli belastet basert på sitt miljømessige fotavtrykk og adferd i havnene.

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. Dette gjelder da gjeld gjennom Nordkapp Havn KF og Lebesby kommune knyttet til havneinfrastruktur.

I tillegg til betjening av eksisterende låneportefølje, vil det som følge av foreslåtte investeringer i Nordkapp Havn KF i planperioden, bli økning i gjeldsgraden for Nordkapp Havn KF, og dermed også belastningen på driftsregnskapet for NRH IKS i planperioden. Det er ikke lagt opp til opptak av nye lån i NRH IKS gjennom planperioden. Investeringene som skal gjennomføres her, finansieres med bruk av egenkapital i sin helhet.

Oppsummert kan dette illustreres i følgende tabell:

Kommune	2026	2027	2028	2029
Nordkapp Havn KF	kr 8 429 978	kr 10 013 505	kr 10 972 579	kr 12 221 906
Lebesby kommune	kr 1 804 787	kr 1 754 787	kr 1 705 752	kr 1 655 752
Egne lån	kr 680 000	kr 664 741	kr 648 866	kr 632 991
Sum	kr 10 914 765	kr 12 433 033	kr 13 327 197	kr 14 510 649

Økt gjeldsbelastning i løpet av planperioden	kr 3 595 884
---	---------------------

Gjennomsnittlig årlig økt belastning	kr 898 971
---	-------------------

Driftsrammer og budsjettoppstilling

Det er for budsjett 2026 og økonomiplan 2026 – 2029 valgt å presentere tallene som rammebudsjett pr tjenesteområde, jf. budsjettdokumentet side 12. Hvert enkelt tjenesteområde blir så presentert / omtalt nærmere under kap. 2 i vedlagt budsjettdokument (side 16 og utover).

Som oversiktene i budsjettdokumentet viser, 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 og opprettholde målsettingen i strategidokumentet om tilstrekkelig buffer.

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

	2026	2027	2028	2029
Brutto driftsinntekter	kr 66 507 089	kr 70 040 188	kr 73 733 358	kr 77 593 018
Brutto driftskostnader	kr 47 428 319	kr 46 095 502	kr 48 179 444	kr 50 595 717
Netto driftsresultat	kr 19 078 770	kr 23 944 686	kr 25 553 914	kr 26 997 301
Avsetninger og overføringer	kr 10 550 000	kr 21 150 000	kr 7 150 000	kr 5 050 000
Avsetning til disposisjonsfond	kr 8 528 770	kr 2 794 686	kr 18 403 914	kr 21 947 301
Netto driftsresultat i %	28,69 %	34,19 %	34,66 %	34,79 %

Årsaken til det noe lavere netto driftsresultatet i 2026 skyldes e.o post til konsulentbruk og finansiering av investeringer i NK Havn KF. Hensyntatt dette ville netto driftsresultat også for 2026 vært på om lag 34,7 %.

Investeringsplan 2026 - 2029

De siste års investeringsplaner har vært vedtatt med relativt mange prosjekter. Her har nok ambisjonsnivået vært for stort i forhold til kapasitet til gjennomføring. Dette vil avspeile de kommende års planer. Her vil fokuset i større grad være på gjennomføring kontra antall prosjekter.

Vi har de senere år hatt stort fokus på infrastruktur knyttet til den mindre fiskeflåten. På sett og vis kan man si at vi nå har nådd målet om oppgradering av infrastrukturen for den kystnære flåten gjennom etablering av nye flytebryggeanlegg i alle fiskeværene i havnedistriktet. Når vi i løpet av høsten 2025 ferdigstiller Honningsvåg indre havn, fase 1 og 2, har vi fått nye anlegg på samtlige lokasjoner.

De kommende årene vil nok fokus og de økonomiske ressursene i større grad bli prioritert inn mot den tunge havneinfrastrukturen som kaier og landstrøm.

Som det fremkommer av forslag til investeringsplan under for Nordkappregionen Havn IKS og Nordkapp Havn KF, foreslås det betydelige investeringer også 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, også for de større fartøyene.

Forslaget til investeringsplan for 2026 – 2029 bygger på planen som ble vedtatt for perioden 2025 – 2028, 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 eller tatt ut.

Det foreslås for 2026 og økonomiplanen 2026 – 2029 følgende investeringer:



NORDKAPP-
REGIONEN
HAVN

Nordkappregionen Havn IKS

Prosjektnr.	Tiltak	Regulert budsjett 2025	Overf. fra 2025 til 2026	Planperioden			
				2026	2027	2028	2029
	SELVFINANSIERENDE PROSJEKT						
	SUM SELVFINANSIERENDE PROSJEKT	0	0	0	0	0	0
Tiltak		Regulert budsjett 2025	Overf. fra 2025 til 2026	2026	2027	2028	2029
	ANDRE INVESTINGER - FINANSIERES MED LÅN OG EGENKAPITAL						
523101	Inngjerding fergeleie - Storbukt	500 000	0				
523102	Nye ISPS gjerd i Honningsvåg	507 228	500 000				
523104	Oppgradering lager kai Nord	1 500 000	0				
523105	Asfaltering i Fiskerihavna	0	0		1 000 000	1 000 000	1 000 000
524104	Prosjekteringsmidler - fordeles på prosjekt	949 808	0				
524105	Flytebrygge (tender) Hamnbukt	900 000	0				
524106	Bobilparkering / frigjøring av areal fiskerihavna	171 000	0				
524107	Oppgradering kontorlokaler Havnebygg	2 046 384	0				
524108	Landstrøm Kystruten og cruise	300 000	300 000	5 200 000	14 100 000	4 100 000	
524109	Kjøp av steinmasser inkl. transport	1 954 701	0				
525001	Passasjerterminal	500 000	500 000		6 000 000	2 000 000	4 000 000
525102	Uteriggere værret Kamøyvær	1 500 000					
526103	Nytt ventilasjonsanlegg havnebygg			2 000 000			
526104	Belysning kaiområder			1 000 000			
526105	Etablering av bomberom havnebygg			1 000 000			
	SUM ANDRE INVESTINGER - FINANSIERES MED LÅN OG EGENKAPITAL	10 829 121	1 300 000	9 200 000	21 100 000	7 100 000	5 000 000

Oppsummering

Etter en svært forsiktig tilnærming for 2022, er det fom 2023 gjort større satsninger. Det er imidlertid fortsatt viktig å ha et **nøakternt forhold til ressursbruken**. I denne sammenheng står målsettingen nedfelt i vår strategiplan om **tilstrekkelig buffer** sterkt. Dette vil, sammen med god drift, ha hovedfokus også de kommende år.

Det som er spesielt lagt vekt på i det fremlagte budsjettet er:

- Fortsatt modernisering og markedstilpasset prisstruktur på våre tjenester
- Prioritering av vedlikehold av eksisterende infrastruktur
- Arbeide videre med modernisering av en del merkantile systemer
- Fokus på det «grønne skiftet», blant annet gjennom «premiering» av de aktørene som satser på mer miljøvennlig teknologi. Her vil EPI kunne være et godt verktøy for måling.
- Tilby landstrøm for både cruise og kystruten
- Stort fokus på miljø og ivaretagelse av sertifiseringen som Miljøfyrtårn.
- Vedlikeholde, utvikle- og modernisere vår infrastruktur i takt med nye krav og forventninger fra våre kunder
- Arbeide videre med å bli en mer synlig aktør både lokalt og regionalt
- Systematisk bygge opp nødvendige økonomiske «muskler» i samsvar med vedtatt strategidokument

Det vises for øvrig til vedlagt budsjettdokument.

Vedlegg:

Havnestyrets innstilling til årsbudsjett 2026 og økonomiplan 2026 – 2029

Havnestyrets innstilling til forretningsbetingelser for 2026

Havnestyrets innstilling til prisregulativ for 2026

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
RS 5/25	Havnerådet (rep.skapet)	17.12.2025

Evaluering av havnesamarbeidet

Havnefogdens innstilling

Saken tas til orientering

Saksutredning

Havnefogden orienterer om hva som er gjort så langt. Det vise her til vedtak gjort av Havnerådet i møte 13.12.2024, PS 8/24.