SORTLAND HAVN KF
Havnegata 7
8400 Sortland

Styresaknr.: Budsjett 2024
Arkiv:
Saksbehandler: Rune W. Monrad
Dato: 19.11.2023

SORTLAND HAVN KF - BUDSJETT 2024

Dokumenter i saken:
Egen saksbehandling i det følgende
Budsjettoppsett – Sortland Havn 2023 - 2024
Skjema budsjett 2024 Sortland Havn

Vedlegg:
Skjema «Bevilgningsoversikt Drift §5-4, 1. ledd»
Skjema «Bevilgningsoversikt Drift §5-4, 2. ledd»
Skjema «Bevilgningsoversikt Investeringer §5-5, 1. ledd»
Skjema «Bevilgningsoversikt Investeringer §5-5, 2. ledd»
Skjema «Økonomisk oversikt etter art – drift §5-6»
Skjema «Oversikt over gjeld og andre vesentlige langsiktige forpliktelser mv. §5-7»

Kort beskrivelse av saken
Budsjett 2024 for Sortland Havn KF

Forslag til vedtak:

1. *Styret i Sortland Havn KF vedtar årsbudsjett for 2024 som følger:*
   a) Bevilgningsoversikt drift som viser netto driftsresultat på kr 0,-, jf 1A Bevilgningsoversikt-drift (§5-4).

   b) Bevilgningsoversikt investering med NOK 33.300.000, jf 1B Bevilgningsoversikt – investering (§5-5). Investeringen finansieres gjennom bruk av lånemidler med NOK 33.300.000.

   c) Økonomisk oversikt over driftsart som viser netto driftsresultat på kr 150.000,- jf. oppstilling 3 Økonomisk oversikt- drift (§5-6).

2. *Styret oversender budsjettforslag til kommunestyret for godkjenning.*

FAKTUM I SAKEN
2023 har vært akkurat så vanskelig å predikere som antatt og trodd. Den geopolitiske situasjonen er svært turbulent, og verden er på ingen måte friskmeldt etter pandemien enda. Men behovet for sjøtransport er der likevel, og vi ser at vi har hatt bra aktivitet. Aktiviteten har vært noe annerledes enn antatt, og vi ser at det kreves konstant arbeid for å ha et godt verktøy i budsjett. Typisk at administrasjonen må være dynamisk i organiseringen av regnskapsføringen. Vi tenker dette er korrekt, for et budsjett som mangler nødvendig detaljeringsgrad, er et dårlig verktøy å bruke for å følge inntekter og utgifter.

Som utgangspunkt betyr det at vi også for 2024 er nødt til å ha stor fleksibilitet, og føle markedet fra dag til dag og om det oppstår situasjoner som gjør at vi igjen er nødt til å sette håndbrekket på. Vi vet for eksempel at produksjonen i år vil overstige vår kapasitet, og det er indikert at overproduksjonen vil være på ca. 30%, som følgelig må overføres til andre. Administrasjonens utgangspunkt er derfor å fortsette arbeidet med å optimalisere og se etter alternative løsninger, for å demme opp for noe av

denne lekkasjen. Om vi lykkes er det derimot svært vanskelig å si noe om. Administrasjonen har i alle fall ikke valgt å budsjettere for slike potensielle inntekter.
Administrasjonen er der at vi må vurdere nøye hvordan og hvor ofte vi endrer et regulativ utelukkende for å øke våre inntekter. Det kan f.eks. være uheldig at vi velger en strategi med generell økning i priser for 2024, når vi har oppnådd en så stor interesse i markedet for hvordan vi drifter. På den andre siden har administrasjonen en forpliktelse når det gjelder å fremlegge et budsjett som gir oss det nødvendige handlingsrommet. Vi mener å ha funnet en balanse her.

Ansvarsområdet Havneadministrasjonen er nesten utelukkende et utgiftsområde, og skal i stor grad forstås som fellesutgifter som er vanskelig å fordele ned på de andre ansvarsområdene. Og typisk ligger alle utgifter relatert til lønn, arbeidsgiveravgift, pensjon, forsikringer etc. Og følgelig selvfølgelig vår største utgiftspost. Som kjent har prisstigningen vært betydelig det siste året, noe vi også ser på utgiftsnivået i forhold til budsjettert. Det sentrale er likevel at vi har full kontroll på utgifter og inntekter i løpet av året, og tilpasser driften etter det mulighetsrommet vi har. Men helt sentralt for administrasjonen har hele tiden vært å være så konkurransedyktig som overhodet mulig for næringslivet. Med andre ord være et verktøy de ønsker å benytte.

En bruker vil nok hevde vi er alt for dyr, men det ligger i sakens natur at slik vil det alltid være. En mer objektiv tilnærming vil heller være å se på noen nøkkeltall. Typisk kaivederlag og farledsavgift. Dette er sentrale størrelser i vurderingen av kostnadsnivået i ei havn, da denne fordeles ned per bruttotonn (BT) på fartøyet.

For bruk av sjøområdet i Sortland og kaivederlag er forslaget som ligger inne i prisliste for 2024 totalt på NOK 0,78 per BT. Dette er et prisnivå som ligger betydelig under andre havner vi sammenlikner oss med. Tilsvarende pris i Harstad og Bodø er henholdsvis NOK 1,17 og NOK 1,04. Tromsø har et mer differensiert system, men for konvensjonelle lastefartøy typisk ca. NOK 1,25.

Vi har på den ene siden et behov for å sikre et noe høyere inntekstgrunnlag for 2024, og på den andre siden være ei attraktiv havn gjennom å være effektiv, presis og rimelig. Administrasjonens utgangspunkt er her som de foregående 4-5 årene; vår økning i inntekter skal komme gjennom økt volum, optimalisering av ressursene vi har, og smart tilrettelegging. Og har vi mulighet bør prisnivået senkes for ytterligere å øke vår attraktivitet.

Generelt er budsjett 2024 basert på ei videreføring av den prisstrategien vi hadde i 2023, og heller ei tilpassing i forhold til aktivitetene vi har. Tilpassing i form av typisk forenkling rent administrativt, som på ingen måte skal undervurderes med tanke på en relativ høy arbeidsbelastning. Det kanskje beste eksemplet for 2024 vil være utleie av områder som sådan, fremfor prising og fakturering av enkelttjenester.

Prognosene for kaivederlag er noe bedre for 2024 enn 2023. Det har ikke bakgrunn i at flere fartøy anløper oss i 2024 enn tidligere. Mer at Kystruten nå endelig er oppe i full produksjon, og derfor vil generere noe mer inntekter enn hva de gjorde i 2023. Og at vi selvfølgelig også har fått ei helt ny kai vi kan legge mindre fartøy til.

Som budsjettene også viser holder vi på med å innfase servicebryggeanlegget som eget ansvarsområde i budsjettet. Men som alltid tar dette noe tid. Det er betydelig arbeid som ligger bak i spesielt havnedatasystemet for å kanalisere de forskjellige inntekts- og utgiftsstrømmene, i

kombinasjon med at anlegget er så nytt at det enda ikke er innarbeidet i markedet. Skjønt, de fleste har nok merket seg at aktiviteten også ved dette anlegget er stigende.

Prognosene for containere ser bra ut også for 2024. For 2022 var estimatet 3000 TEUs som vi nådde, og med ei økning opp mot 6000 TEUs for 2023. Med andre ord ei dobling som være helt formidabel. Prognosene indikerer at vi vil lande på ca. 5500 – 5600 TEUs, og selvfølgelig noe administrasjonen er fornøyd med. Men vi skal være klar over at vi er i taket. Administrasjonen forventer at aktiviteten vil være ca. tilsvarende i 2024 som den var i 2023. Noe økning forventer vi som resultat av optimalisering av områdende i nord, i kombinasjon med noe økt aktivitet i de periodene i 2023 vi ikke hadde full utnyttelse. Men moderat. Som nevnt forventer vi at 30% av den totale aktiviteten brukerne i Sortland Havn produserer, vil bli overført til andre havner som et resultat av manglende fasiliteter. Og det er selvfølgelig svært uheldig. Sortland Havn er likevel i en særklasse når det gjelder prising av tjenestene. Det vil til en viss grad medføre at brukeren nok i så stor grad som mulig vil prøve å benytte seg av våre tjenester. I sum gjør det av vi forventer en fortsatt, men moderat økning i inntektsgrunnlaget vårt når det kommer til varevederlag. Vi forventer også at det for enkelte typer containere fortsatt vil være et stort behov for både mellomlagring og strømlevering. Det slår positivt inn også for utleie av areal og strømsalg på terminalkai. Når det gjelder strømsalg til containere er det for øvrig en inntektspost administrasjonen foreslår en reduserer kostnaden for bruker på. Enkelt og greit fordi marginene er der, og vi ønsker å være så konkurransedyktig som mulig.

Et annet forhold som har vært vektlagt i administrasjonen er den generelle kostnadsøkning på varer og tjenester, samt ei stor økning i finansielle kostnader. Forventede kostnader for 2023 er totalt på ca. MNOK 5.27, som er ei økning på ca. 860’ i forhold til opprinnelig budsjett. Vi forventer ei ny heving av renten i desember, og budsjetterer derfor med ca. MNOK 5.52 i 2024. I så måte kan det heller ikke være urimelig at også Sortland Havn ser på inntektssiden sin generelt da dette rammer oss i like stor grad som andre næringsaktører.

Vi har videre utfordringer relatert til arealer og hvordan vi disponerer og leier ut disse. Tradisjonelt har vi valgt å leie ut så lite hele arealer som mulig grunnet inntektspotensialet som ligger på spot contra langsiktig. Men vi ser at dette gjør situasjonen vanskelig for noen av våre brukere. I så måte kan ei viss omlegging her være formålstjenlig, men mer av praktiske hensyn enn økonomiske.

Det er derfor foreslått egne satser på utleie av arealer i prislista, og de nødvendige tilleggene i forretningsvilkårene.

INNTEKTER

Inntektene er basert på de erfaringer vi har gjort oss i 2023, og den tro vi har på vekst for neste år. Men vi har både press på områder, interesser fra andre og geopolitisk situasjon i bakhodet. Og et nøkternt budsjett basert på dagens aktivitet er derfor et fornuftig utgangspunkt. Vi har som for 2024 derfor valgt å legge til grunn en konservativ vurdering av inntektene som er tatt med. Det er prinsippet innen budsjettering vi mener er det mest forsvarlige. Vi har med andre ord ikke budsjettert inn større prosjektlaster og liknende da vi fremdeles anser dette for usikre inntekter. Og kanskje spesielt viktig i en markedssituasjon fremdeles preget av stor usikkerhet.

Sortland Havn tilbyr nå «regulær» linjeaktivitet til og fra Sortland, og denne utviklingen er særdeles positiv uavhengig av situasjonen ellers. Til tider er containeraktiviteten så stor, at vi har hatt besøk både på fartøyenes nord- og sørtur for at brukerne skal få kabalen med å losse tomme og laste fulle til å gå opp.

Behovet for arealer er blitt større, og behovet bare vokser. Vi har strengt tatt ikke arealer igjen, men foreslår muligheten til å bortleie et definert større område til interessenter. Og de igjen fritt kan drive med den havnerelaterte aktiviteten de ønsker. Da kan den enkelte organisere seg på den måten som er best for de på området. Men som for 2023 er det viktig å understreke at dette bare er første skritt, og med den prisstrukturen vi har er det volum som er det sentrale kriteriet for videre utvikling. Det er det totale tilbudet som er avgjørende for videre utvikling, men med marginale arealer å områ oss på er vi i realiteten nesten helt i kant av hva vi kan tåle av økt aktivitet i fortsettelsen.

Cruise forventer vi et lite overskudd på i 2024. Overskuddet er lite, men en må huske på at inntektene fra kaivederlag og bruk av det kommunale sjøområdet kanaliseres inn på ansvarsområdet terminalkai. Vi øker fra ni til 12 store fartøy i 2024, og disse inntektene alene tilsvarer ca. 425'. Det reelle overskuddet som resultat av cruiseaktiviteten vår er derfor betydelig større enn hva en kan lese direkte ut av budsjettet. I tillegg vil vi også ha mindre opplevelsesfartøy (per nå seks bestillinger for 2024 som kan øke) som vil bli lagt ved servicebrygga.

FARLEDSAVGIFT
Farledsavgiften er en avgift som ilegges fartøy som benytter havneanlegg i det kommunale sjøområdet. Vi har sett en vekst i inntektene her de siste årene, som i seg selv er positiv og indikerer større aktivitet i området. Kystruten er opp i full produksjon i 2024, samt at anløp til forflåter også ilegges farledsavgift. Det er nok derfor å anta en viss vekst i 2024 også når det gjelder farledsavgift.

Farledsavgiften er basert på selvkost, noe som betyr at avgiften vi tar inn skal speile utgiftene vi har. Aktiviteten har imidlertid vært så stor, at vi har opparbeidet oss et overskudd på rund NOK 500'. Denne må vi prøve å bygge ned. Forventet inntekt for 2023 ligger på ca. 779', mot budsjettert 650'. Dette på tross av en kraftig reduksjon i avgiftsnivået for 2023. Og med informasjonen som gitt ovenfor, budsjetterer vi med ytterligere økning i 2024 til NOK 863'.

Som utgangspunkt er sammensettingen av inntektene her kompleks, og vi kan derfor ikke uten videre bare redusere denne inntektsposten for å redusere overskuddet. Det går spesielt på ei rettferdig fordeling av kostander til alle brukere av det kommunale sjøområdet. Et bedre alternativ vil da faktisk være å øke kostnader som direkte kommer til fratrekk under ansvarsområdet. Typisk vil en slik utgiftspost være en havnebåt.

GJESTEBRYGGE/SERVICEANLEGG
I forbindelse med budsjettarbeid for 2023 skrev administrasjonen at inntektspotensialet første driftsår er usikkert med tanke på innarbeidelse i markedet, samt at anlegget skulle innarbeides som eget ansvarsområdet rent budsjetteknisk.

Det tok nok noe lengre tid å få anlegget klart for åpning i forhold til forventet, og i skrivende stund gjenstår det fremdeles enkelte arbeidsoppgaver. Disse er imidlertid ikke mange, men typisk installasjon av undervannslys og noe arbeid relater til strøm. I budsjett for 2024 er det budsjettert med inntekter på 286'.

For 2024 vil det for øvrig ble tegnet noen faste avtaler med interessenter. Administrasjonen var for 2023 tilbakeholden med disse grunnet behov for innkjøring og testing av anlegget uten forpliktelser. Men vil for 2024 inngå noen av disse, men likevel ikke flere enn av vi har restkapasitet.

Inntektene i Torghuken er som vi kjenner til relativt små, men det er å håpe at et større anlegg ved terminalkaia vil bidra til å øke attraktiviteten til Sortland også for mindre fartøy som ønsker en gjesteplass i sentrum av Sortland. Men posten Torghuken alene kan vi ikke forvente blir særlig høyere enn 55' for 2024, men mulig også dette tallet er noe optimistisk. Torghuken er videre spesiell på den måten at anlegget ikke eies av Sortland Havn, men derimot Sortland kommune. Vårt ansvar er derfor begrenset til drift av anlegget.

TERMINALKAI
For terminalkai er vi moderat optimistisk, og da spesielt relatert til prognosene for vekst i containere. Et forsiktig anslag basert på prognose for 2024 indikerer en cirka tilsvarende aktivitet som for 2023. Vi budsjetter derfor forsiktig, og har på inntektssiden budsjetter med inntekter på ca. MNOK 8,41 mot MNOK 8.64 i 2023. Årsaken ligger i at vi tar ned kostnadene noe for salg av strøm til containere som nevnt innledningsvis, i kombinasjon med at vi går over til faste avtaler for leie av noe arealer.

Det er likevel mulig å se for seg at vi øker våre inntekter på strøm generelt til kjøle-/fryse-/tankcontainere gjennom volumet i antall bokser. Men administrasjonen tenker en konservativ tilnærming til inntektsgrunnlaget er å foretrekke.

Administrasjonen ønsker også å innføre noen dedikert utleieområder på terminalkaia. Med andre ord at vi som et alternativ for betaling per enhet gods, nå i stedet benytter oss av utleie arealer til fast månedspris. Og så er det opp til bruker å forvalte områdene på en mest mulig optimal måte. Dette vil likevel være mer av hensyn til ryddighet og enkelthet, fremfor økte inntekter. Fordelen ligger i all hovedsak i forenklet administrasjon. Typisk gjennom fast fakturering per måned.

Tilhørende terminalkai er det tre adskilte områder, som totalt utgjør ca. 9.1000 kvm. Dog, men den presiseringen at ca. 1.500 – 2.000 kvm av et av disse områdene muligens kan bli splittet ut i et fjerde område og leid ut til Kystvaktens entreprenør i forbindelse med rehabilitering av deres eget kaianlegg. I så fall et leieforhold som vil være ut 2025 etter planen.

Administrasjonen har tidligere fått forespørsel om ei omlegging til i alle fall delvis slik drift, og tar i dette budsjettet, prisliste og forretningsbetingelser høyde for nettopp det. Bruker vil nå innenfor området stå fritt til å bruke det som de vil. Om det er p-plasser for kjøretøy eller midlertidig lagring av stykkgods eller annet.

Totalt sett budsjettere vi med inntekter på ca. NOK 8406' for terminalkaia i 2024, men vi kan altså grunnet flere forhold se ei økning i inntektene grunnet nevne. Disse forholdene er imidlertid for usikker per nå til å kunne ta høyde for i budsjettet for 2024 per nå.

HAVNETERMINALER
Når det gjelder våre terminaler er forslaget fra administrasjonen at vi holder våre priser uforandret i 2024.

Havneterminal Nord består av en rekke leietakere. Inntekten er for 2024 i budsjett satt til ca. 870,
Havneterminal Sør er i budsjett for 2024 satt til ca. 1024'.
Havneterminal Nord-KV er i budsjett for 2024 satt til ca. 909'

Det tilkommer også noen inntekter i form av strømsalg, fellesutgifter etc.

Når det gjelder terminal sør og nord-KV er disse fullt ut benyttet. Også når det gjelder kontorkapasitet. Vi har et visst mulighetsrom i 3. etasje i havneterminal nord, men det vil i så fall kreve noe oppussing, renovering og ombygging. Vi har interessent på også denne delen, og forhandler med denne i skrivende stund. Dette forutsetter aksept av en avtale med den nødvendige langsiktigheten til å kunne forsvare en slik investering.

TERMINALOMRÅDET
Den største forskjellen fra tidligere år er at vi for store deler av Terminalområdet vil tilby leie av områder som sådan. Det er både fordeler og ulemper med ei slik løsning, men enkelheten og forutsigbarheten trumfer i aller høyest grad mulighetene for store enkeltinntekter relatert til f.eks. prosjektlaster. Rent administrativt vil det også være den fordelen av prosessen nå forenkles gjennom at en nå vil fakturere et fast månedlig beløp til brukerne.

Videre må også administrasjonen erkjenne at det har vært vanskelig å prognostisere aktiviteten på bakområdet. Årsaken til dette skyldes svært varierende aktivitet og bruk av området. Skjønt i natur er vet et fenomen kjennetegner slike områder. Områdene er allsidig, relativt store og sentral beliggenhet.

Som utgangspunkt ser vi i prognosen for regnskapet for 2023 at det er noe sviktende inntekter relatert til faste avtaler på vognvederlag og oppstillingsplasser til disse. Noe av årsaken til dette skyldes at enkelte kunder har valgt å basere seg på ordinært vederlag for passering inn på havneområdet. Videre også at vi har leid og videre utleid området sør for Vesteraalens som et totalt areal fremfor enkelte oppstillingsplasser. Men av hensyn til en så enkel drift og effektiv som mulig, ønsker administrasjonen å videreføre og -utvikle en slik ordning.

Totalt for terminalområdet innebærer dette at vi budsjetterer med NOK 3.076’ for 2024, som er marginalt høyere enn for 2023.

CRUISEDESTINASJON VESTERÅLEN
Cruise-aktiviteten i Sortland havn har vært tilfredsstillende i 2023, og helt i henhold til planlagt. Totalt har vi hatt ni store cruisefartøy og en rekke mindre i løpet av året. Sortland Havn har brukt betydelige ressurser i satsingen de siste årene, og en må kunne konkludere med at satsingen har vært vellykket. Vi har greid å markedsføre Vesterålen som en både attraktivt og annerledes destinasjon. Og ikke minst en destinasjon med mange og unike opplevelser. Det er likevel en erkjennelse at Vesterålen er et prematurt område med tanke på å kapitalisere på tilrettelegging for turistaktivitet. Det er spesielt utviklingen av attraktive opplevelser vi gjerne skulle sett mere av. Og i så måte er det å håpe på at destinasjonsselskapet har fokus på dette sentrale elementet i en vellykket videre utvikling.

For 2024 fortsetter vi den gode utviklingen, og vi har 12 bestillinger fra store cruisefartøy som skal besøke Sortland og Vesterålen. I tillegg en rekke anløp av mindre fartøy.

For 2024 budsjetterer vi med 524’ i inntekter på ansvarsområdet, og et overskudd på 40’. Med andre ord ikke det største bidraget, men en må være klar over at vi i tillegg har inntekter både fra farvannsavgift og kaivederlag. Siste ligger på ca. 425’, men kanaliseres altså inn under terminalkaia.

HAVNEADMINISTRASJONEN
Vi har også noen inntektsposter under ansvarsområdet havneadministrasjonen. Dette er typisk inntekter som salg av varer og tjenester, morarenter, viderefakturering mm. Generelt lå de noe under det vi hadde budsjettert med.

Totalt sett budsjetterer vi med 493' i inntekter under ansvarsområdet. Dette er tilsvarende inntektene vi forventer under ansvarsområdet i 2023.

UTGIFTER
Tilsvarende som for inntekter er utgiftene i stor grad basert på 2023-tall. Vi ser med andre ord ingen store endringer per nå som i stor grad vil endre på budsjetteringen i forhold til forventet resultat for 2023.

Administrasjonen forutsetter at 2024 vil gi oss den stabilitet vi trenger for å fortsette det arbeidet som er planlagt og nødvendig. Vi slipper derfor som utgangspunkt litt opp og anbefaler at vi forsøker å ta igjen noe av det planlagte vedlikeholdet vi må ta over drift. Vi er likevel klar over at vår situasjon gir oss lite rom for stor inntektsutvikling, og situasjonen må fortløpende vurderes.

HAVNEADMINISTRASJON
Prognosene vi har for ansvarsområdet indikerer totalt et overforbruk for ansvarsområdet på ca. 500', men fordelt på en rekke kontoer. Det største overforbruket finner vi for markedsføring, men da etter vedtak i havnestyret. Det skal likevel nevnes at under ansvarsområdet for cruise, har et underforbruk på ca. 171'. Vi ender derfor totalt med et overforbruk på ca. 190' på markedsføring.

Videre ser vi også de ekstra kostnadene relatert til å forsikre servicebrygga og eiendom gikk betydelig over budsjett. En tredje område er Edb-lisenser, hvor spesielt kostnader til de forskjellige systemene under vårt havnesystem har en betydelig høyere kostnad enn forventet. Behov for juridisk bistand relatert til både båt som ble hensatt i Sortland havn, forurensing i grunn, klager i forbindelse med en anskaffelse og diverse avtaler gjorde at vi gikk over budsjett med 115'. Tar vi også med uforutsette skader på dører i passasjerterminalen som måtte byttes, har vi dekket de største avvikene.

Totalt sett gir det oss for 2024 en utgiftssiden på ca. NOK 6.797' for havneadministrasjonen. Det er en økning på ca. 500' i forhold til 2023.

CRUISEDESTINASJON VESTERÅLEN
For utgiftssiden cruise budsjetter vi med ca. tilsvarende for hva vi gjorde i 2023. Totalt 474'.

TERMINALKAIA
Terminalkaia har og er vår største inntektskilde. Men det er også det ansvarsområdet hvor vi ser de største svingninger. Totalt budsjetter vi for ca. 2035' i ansvarsområdet. Det er ei økning på ca. 400' i forhold til fjoråret. Den største utgiftsposten er strøm, men det hører med at denne videreselges og følgelig også har ei inntektssiden. Eller de tradisjonelle kostnadene relater til ymse vedlikehold, vintervedlikehold og utgifter til adgangskontroll.

SERVICEBRYGGER
Utgifter under Servicebrygger er estimert til ca. NOK 118. Den største utgiftsposten er vedlikehold.

SORTLAND HAVN KF
Havnegata 7
8400 Sortland

Styresaknr.: Budsjett 2024
Arkiv:
Saksbehandler: Rune W. Monrad
Dato: 19.11.2023

TERMINALOMRÅDET
Utgiftssiden på terminalområde er for 2024 estimert til ca. NOK 1015'. De største utgiftsposten er vintervedlikehold på 440', vedlikehold av utendørsanlegg (asfaltering, lys, ADK mm.) på NOK 350'.

TERMINALER
Når det gjelder terminaler er det for 2024 budsjetter utgifter for hhv. terminalen i nord, sør og Kystvakt på 165', 255' og 78'. Typisk relatert til kostander som strøm, kommunale avgifter, vedlikehold av utstyr og bygninger mm.

FINANSIELLE UTGIFTER
De sentrale utgiftene her er renter og avdrag på lån. I forhold til budsjett øker vi disse til ca. NOK 3172' for 2526'. Denne økningen ta høyde for noe av låneopptak tilsvarende det som er foreslått under investeringer for 2024. Derimot ligger ikke kostnader relatert til etablering av ny kaistruktur inne. Dette vil forutsette en inntektskilde i form av leieinntekter for å kunne forsvares, og må følgelig gjennomføres i forbindelse med revisjon av investeringsbudsjett.

Dette gir oss følgende oppsett:

Ansvarsområde	**Inntekter 2022**	**Utgifter 2022**	**Inntekter 2023**	**Utgifter 2023**	**Inntekter 2024**	**Utgifter 2024**
Havne-administrasjonen	-816.857	6.210.451	-490.000	6.777.000	-490.000	6.777.000
Cruisedest Vesterålen	-406.787	284.522	700.000	500.000	-491.000	474.000
Terminalkaia	-7.334.698	1.221.915	6.964.000	1.600.000	-8.406.000	2.035.000
Servicebrygge			-61591	98.579	-286.000	118.000
Torghuken	-39.612	37.220	-51.143	48.154	-55.000	33.000
Farleden	-926.507		650.000		-863.000	0
Terminal-området	-288.1271	1.256.847	2.994.000	625.000	-3.076.000	1.015.000
Havneterminal Nord	819.784	-72.661	-870.000	275.000	-870.000	165.000
Havneterminal Sør	-981.888	502.030	716.000	140.000	-1.024.000	155.000
Havneterminal Nord - KV	-880.943	89.403	-979.000	4.600.000	-979.000	78.000
Finansinntekter mm.						
Totalt			14.845.000	14.845.000	16.718.000	16.718.000

KONKLUSJON DRIFT
Administrasjonen er av den oppfatning at en forsiktig optimisme som preger dette budsjettet er fornuftig med tanke på forventet utvikling. Oppsiden er unektelig til stede gjennom f.eks. større

prosjekter som gjennomføres, og som vi erfaringsmessig vet kan være god forretning. Der er andre prosjekter innenfor både bygningsmasse, arealer og enda større utnyttelse av terminalkai som også kan ha gode oppsider. Men slik situasjonen er mener administrasjonen at oppsettet som her et gitt er et godt utgangspunkt for 2023. Budsjettert vil etter prognosen gi et mindreforbruk på ca. 214'. Avsetning til disposisjonsfond er budsjettert til 150'.

Introduksjon av ny servicebrygge er et tilskudd som administrasjonen tror på, basert på aktiviteten vi vet finnes i området og de kvalitative intervju som er gjort med næringen. Men det skal nevnes at det alltid vil være en viss usikkerhet knyttet til inntektspotensialet i starten.

INVESTERINGSPROGRAM
Administrasjonen i Sortland Havn har for året 2024 foreslått investeringer som i stor grad relaterer seg til aktiviteten vi har på terminalkai og terminalområdet. Videre også ei videreføring av arbeidet med nytt havneavsnitt, og ikke minst tar vi inn kaistrukturen i nord for sammenbyggingen med Kystvaktens anlegg.

Og det er selvfølgelig dette prosjektet som i vår målestokk må ansees som svært kostnadskrevende. Investeringene er nærmere omtalt i det følgende, men gjør også her oppmerksom på at det for kaistruktur er foretatt en enkel NPV-analyse som viser hvordan vi må prise tjenesten skal det være økonomisk forsvarlig å gjennomføre et slikt prosjekt.

Videre også at renter og avdrag for prosjektene, med unntak av kaistruktur, er tatt høyde for i forbindelse med utarbeidelse av budsjettet for 2024.

Prosjekt		**Kostnadsestimat**
EK-tilskudd		17.000
Nytt havneavsnitt		500.000
Parkeringsområde Havnegt. 7		700.000
Strømanlegg containere		800.000
Utvidelse kaihus		500.000
Oljeutskillingsanlegg		700.000
Dollbord T2-T5		400.000
Ny kaistruktur i nord		30.000.000
Totalt		**33.617.000**

EK-TILSKUDD
EK-tilskuddet er påkrevd innbetaling til KLP for å opprettholde EK-kravet for pensjonsfond

NYTT HAVNEAVSNITT
Som informer om er vi per i dag der at et planinitiativ er levert fra konsulent, og fra vår side klar til å be kommunen om et oppstartsmøte når konsulent er engasjert.

Alle de kostnadskrevende konsekvensutredningene er gjennomført, men det gjenstår noen. Det vil Sortland kommune informere oss om i forbindelse med oppstartsmøtet.

Det er helt andre forhold som må avklares før vi er der at dette blir gjort, men kostnadsmessig ser administrasjonen for seg at vi kommer relativt langt ved å avsette NOK 500.000,- til prosessen.

SORTLAND HAVN KF
Havnegata 7
8400 Sortland

Styresaknr.: Budsjett 2024
Arkiv:
Saksbehandler: Rune W. Monrad
Dato: 19.11.2023

PARKERINGSOMRÅDE HAVNEGATA 7
Det var gjort et arbeid på terminalområdet ved Havnegata 7 i forbindelse med etablering av ny nedkjøring til lasteramper, støttemur og rekkverk. Området utenfor selve mottakskontoret ble derimot ikke tatt den gangen. Det vil være tale om å heve terrenget noe, avrette det og asfaltere. Arbeidet vil være verdifullt for brukerne av mottakskontoret som har stor trafikk av sjåfører.
Totalt kostnader er estimert til NOK 700.000

STRØMANLEGG CONTAINERE
Administrasjonen i Sortland Havn ønsker å etablere et noe større strømanlegg for vil supplere containere på i havna med strøm. Spesielt er det ønskelig å få til en slik løsning for å unngå – i så stor grad som mulig – at containere mellomlagres på selve kaifronten.

Ved etablering av et strømanlegg vil en få på plass den nødvendige infrastrukturen for dette.
Som kjent har det vært problemer med utrasing av områder bak kaistruktur på terminalkaia. Årsaken ligger i konstruksjonen for noen av delene av anlegget.

Administrasjonen har i forbindelse med tidligere arbeid som har vært gjort i havna, fått lagt ned trekkerør, og arbeidet vil derfor i all hovedsak være etableringen av anlegget. Anlegget vil også kunne håndtere og være klargjort for større strømleveringer hvis vi skulle få anledning til dette.
Estimert kostnader for prosjektet er på NOK 800.000.

OLJEUTSKILLINGSANLEGG
Administrasjonen ønsker at det etableres et oljeutskillingsanlegg på terminalområdet for vasking av tørre kjøretøy.

Prinsippet med en oljeutskiller er at den skiller ut olje fra avløpsvann i forbindelse med vask av biler og større maskiner. I all hovedsak skiller den ut tre hovedfraksjoner; sand i bunn, vann i midten og olje på toppen. Dette gjøres for å avverge utslipp av farlige kjemikaler til grunnvannet.

Forskrift om påslipp av olje- og fettholdig avløpsvann mm. regulerer slik bruk, og gjelder i all hovedsak næringsaktivitet og større virksomheter.

Totale kostnader for prosjektet er estimert til NOK 700.000.

DOLLBORD T2-T5
Administrasjonen harde siste årene gjennomført et større program med utskifting av dollbord. Dette har vært helt nødvendig, da dessverre mye av utstyret vi hadde var rustet vekk.

Det gjenstår fremdeles noe, og det er derfor fra administrasjonen side ønskelig at dette arbeidet utføres i 2024. Da er vi ferdig med utskifting av dollbord på hele terminalkaia vår.

Prosjektet har en estimert kostnad på NOK 500.000.

ETABLERING AV NY KAISTRUKTUR I NORD
Som kjent har det vært en lengre dialog med Kystvakten relatert til deres fremtidige behov, og hvordan Sortland Havn kan avhjelpe dette behovet i en mellomfase. Dette relaterer seg både til mulige leieavtaler om kaistruktur, riggplasser og mer.

I så måte er en kaistruktur som forlenger vår terminalkai videre nordover, og binder den sammen med Kystvaktens egen kaistruktur en del av dette.

Forskjellen ligger imidlertid i en betydelig kostnad. Både i forhold til selve investeringen, men også for å løse hvordan en får til en slik byggeprosess, og samtidig tar høyde for både egen aktivitet og behovet som oppstår hos Kystvakten for rigg-områder i forbindelse med rehabilitering av egen kai.

En nærmere behandling av saken vil det uansett være behov for, og intensjonen med å ta prosjektet med i investeringsprogrammet for 2024, er at en har det nødvendige grunnlaget på plass til å gå videre med prosjektet.

Administrasjonen har i saken anledning innhentet noen antatt prisinger av en ny kaistruktur. Denne er oppgitt til å legge mellom MNOK 25-30. Videre har vi gjennomført en NPV-vurdering for å se hvor vi må være inntektsmessig og salgsmessig for å ha en såkalt positiv NPV-verdi. Eller sagt på en annen måte; om en ut fra finansiell teori bør gjennomføre investeringen eller ikke.

Formålet er å gjøre styret kjent med det totale kostnadsbildet, inntektsbehovet og mulig salgsverdi etter to scenarioer; 5 og 7 år. Som en vil lære av analysen må inntektsgrunnlaget ligger på ca. 182.000 per måned. Salgspris på ca. MNOK 35-36 ved salg. Kostnadsnivået er såpass høyt, at en ser behovet for en avtale med Forsvarsbygg om både leie og senere kjøp, skal det fra administrasjonen side være tilrådelig å gjennomføre investeringen.

NPV-ANALYSE (Net present value-analyse – også kalt NNV-analyse)
Forutsetninger:
Anskaffelseskostnad for Kaistrukturen: 30 millioner kroner.
Lånets vilkår:
- Beløp: MNOK 30
- Løpetid: 50 år.
- Rentesats: 5%.

Beregninger:
Månedlige Lånekostnader (Annuitet):
- Beregnet til ca. 136.242 kroner per måned (både renter og avdrag)

Årlige drifts- og vedlikeholdskostnader:
- 1% av anskaffelsesverdien, som utgjør 300.000 kroner per år.

Ønsket månedlig fortjeneste:
- NOK 20.000

Total månedlig leiepris for kjøper:
- Inkluderer lånekostnader, drift- og vedlikeholdskostnader, og ønsket fortjeneste.
- Beregnet til ca. 181.942 kroner per måned.

Salgsverdi (med 3% inflasjonsrate)
Salgsverdi for å dekke kostnader og oppnå fortjeneste (uten inflasjon):
- Etter 5 år: 29.52 millioner kroner.

Justert Salgsverdi med 3% Inflasjonsrate:
- Etter 5 år: ca. 34.22 millioner kroner.
- Etter 7 år: ca. 36.30 millioner kroner.

SORTLAND HAVN KF
Havnegata 7
8400 Sortland

Styresaknr.: Budsjett 2024
Arkiv:
Saksbehandler: Rune W. Monrad
Dato: 19.11.2023

KONKLUSJON INVESTERINGSPROGRAM
Totalt gir dette et investeringsprogram for 2024 på MNOK 33.600.000

Investeringsprogrammet foreslås finansiert gjennom låneopptak, og foreslås gjennomført ved låneopptak i bank som kan gi beste tilbudet, jfr. reglene i den nye kommuneloven.