

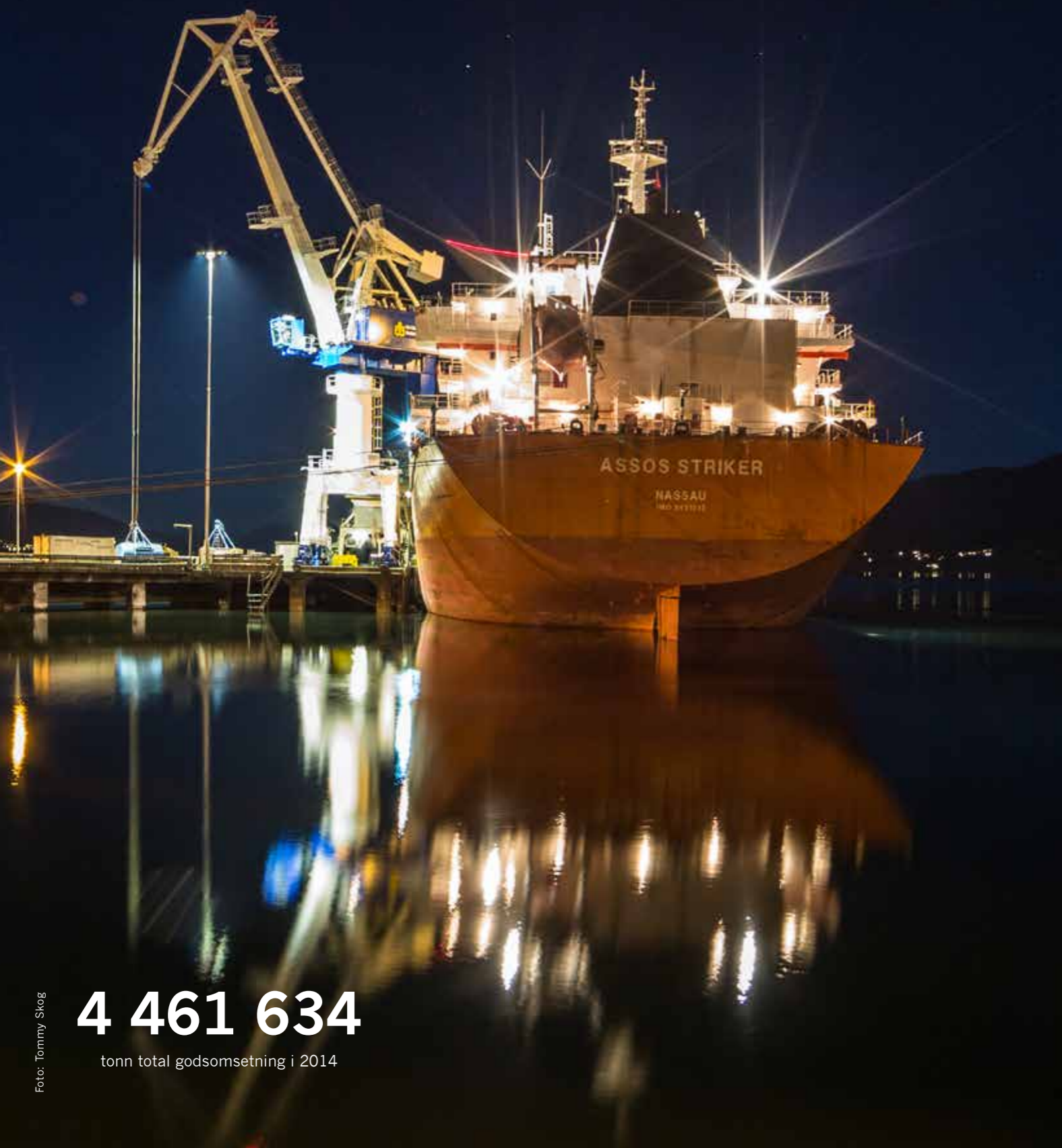


Årsmelding 2014
Mo i Rana Havn KF



Produksjonsmål

2014 ble tidenes beste for Mo i Rana havn



4 461 634

tonn total godsomsetning i 2014

Foto: Tommy Skog

Dette grunnet en økning på godsomsetningen med 625 921 tonn i 2014, tilsvarende 16,3 % i forhold til fjoråret.

Total godsomsetning over kaiavsnittene, Bjørnbærvik-odden, Rana Industrierterminal, Rana Gruber, Helgeland Plast, Toraneskaia og Bulkterminalen, ble på 4 461 634 tonn, og er det største noen sinne i Mo i Rana.

Den største godsomsetningen gjennom året hadde man på Rana Grubers utskipningsanlegg og på Rana Industrierterminal.

Fordelingen mellom innenriks og utenriks godstransport ble på henholdsvis 1 465 520 og 2 996 114 tonn, henholdsvis 32,85 % og 67,15 %. Innenriks hadde en prosentvis økning på -27,26 %, mens utenriks viser en økning på 11,6 %.

Antall skipsanløp gikk opp fra 933 til 1013, tilsvarende 8,6 %.

Forholdet mellom samlet losset og lastet gods i Mo i Rana Havn, viser 2 014 910 mot 2 446 728 tonn, henholdsvis 45,16 % og 54,84 %.

Som det fremgår av statistikken, så har godstransporten en svært god retningsbalanse, dvs. at det over havna kommer tilnærmedesvis like mye gods inn som det går ut. Mange skip unngår dermed lange ballastreiser for nye oppdrag. Havna håndterer Panamax skip på 85 000 tonn dødvekt, og har egne taubåter. Dette i kombinasjon

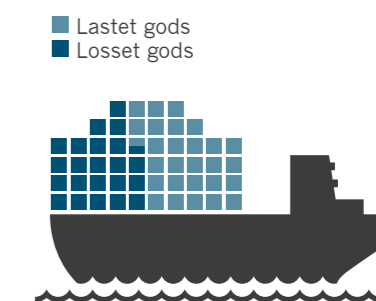
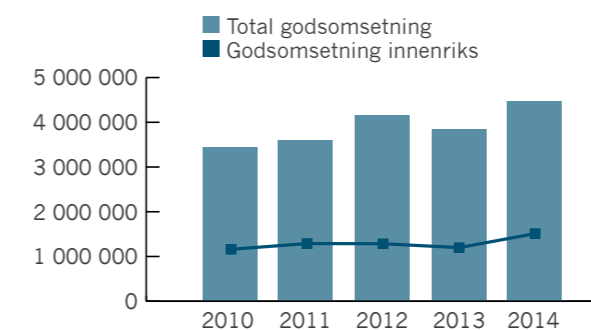
med effektive terminaler gir god transportøkonomi og stor miljøgevinst.

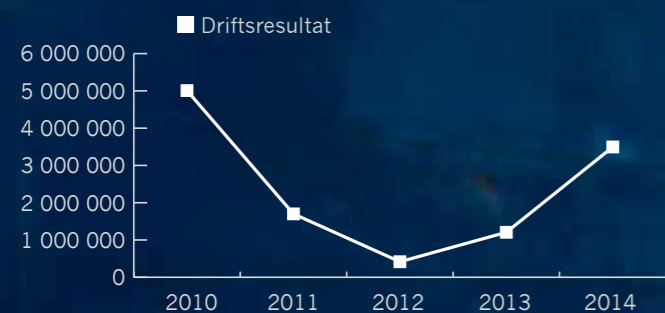
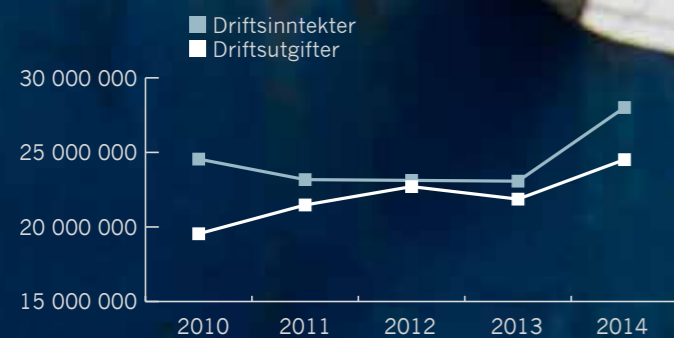
Mo i Rana Havn forventer at den positive utviklingen som vi har sett de siste årene, fortsetter i transportnavet Mo i Rana også i 2015, ikke bare over havna, men også med bil og bane, og over den viktige øst-vest korridoren E12, til og fra de viktige markedene i Sverige, Finland og Russland. Den nye fergen som nå trafikkerer over Kvarken mellom Umeå og Vasa, vil også bidra til dette. Fergetrafikken har hatt en markant økning siden 2013.

Wasco Coating Norway AS' etablering i Mo i Rana med leveranse og coating av rør til Polarled i sin trassé på 520 km fra Aasta Hansteen og til landanlegget i Møre og Romsdal, vil øke godsomsetningen i havna i løpet av en to års periode med ca. 700 000 tonn.

Bulkterminalen blir benyttet til Transshipment av rørene til mindre skip, dette for å lette det store skipet som etter at tillatt dypgående er oppnådd, flyttes til Rana Industrierterminal AS (RIT) for lossing. Samtlige rør, også fra Transshipment operasjonen, føres i land på RIT. De 12 meter lange rørene har en egenvekt på 8 og 12 tonn når de losses, og en vekt mellom 12 og 20 tonn når de skal sendes ut fra RIT ferdig coated.

De vil bli motatt ca 41 000 rør med en vekt på ca 328.000 tonn, ca 20.500 rør vil bli sendt til Nyhamna på Averøy i de første måneder i 2015, resterende rør vil bli sendt ca. uke 24 til 34 i 2015.





DRIFTSREGNSKAPET

Driftsinntekter	2014	2013
	kr. 28 010 299	kr. 23 071 435
Driftsutgifter	2014	2013
	kr. 24 514 672	kr. 21 864 887
Brutto driftsresultat	2014	2013
	kr. 3 495 628	kr. 1 206 549

- Driftsinntektene er økt med kr. 4 938 864 siste år.
- Driftsutgiftene er økt med kr. 2 649 785

Eksterne finansinntekter	kr. 323 533
---------------------------------	-------------

Eksterne finansutgifter

Renter, provisjon m.m	kr. 1 990 900
Avdragsutgifter	kr. 2 349 990
Sum eksterne finansutgifter	kr. 4 340 890

KOMMENTARER TIL DRIFTSREGNSKAPET, MINDREFORBRUK OG TIL AVSETNING

Avsetning til disposisjonsfondet 2014 fremkommer slik:

Netto driftsresultat 2014	kr. 3 961 226
Mindreforbruk/merforbruk i 2013	kr. 0
Mindreforbruk 2014	kr. 2 961 679
Avsetning til disposisjonsfond i samsvar med strykningsreglene	kr. 999 547

Som nevnt gikk godsomsetningen over Mo i Rana Havn opp med ca. 16,3% i 2014, dette har medført at brukerbetaling og andre salgs- og leieinntekter har økt og ført til et større netto driftsresultat, sammenlignet med 2013.

De største enkeltpostene på inntektssiden er:

- Brukerbetaling
- Andre salgs- og leieinntekter

På inntektssiden kan følgende bemerkes i. f. t. 2013-regnskapet:

- Brukerbetaling viser en økning på kr. 481 000
- Andre salgs- og leieinntekter viser en økning på kr. 4 314 855

De største enkeltposter på utgiftssiden er:

- Lønn- og sosiale utgifter. Lønnsutgiftene er inndelt i fastlønn egne mannskaper, overtid og pensjon samt lønn m.m. for innleide mannskaper
- Kjøp av varer og tjenester som inngår i produksjonen/Vedlikeholdsutgifter

Sum driftsutgifter er økt med kr. 2 649 786 i 2014, et forhold som skyldes økt over-tidsbruk og en økning i administrative kostnader.

Orientering til kommunestyret

K-styret i Rana blir orientert om utviklingen i havna gjennom året.

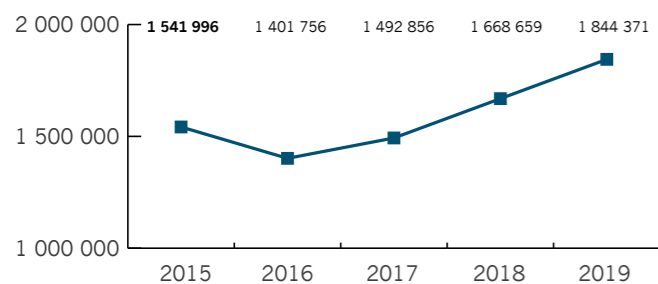
LÅNEPORTEFØLJEN

Ved utløpet av 2014 har Mo i Rana havn KF en langsiktig lånegjeld på kr. 71 220 448 i Kommunalbanken.

Pensjonsforpliktelser 2014 utgjør	kr. 17 781 109
Gj. snitt. rente 4,96 %	
Langsiktig gjeld med fast rente:	kr. 9 970 863
Gj. snitt. rente 1,62%	
Langsiktig gjeld med flytende rente:	kr. 61 249 585

RENTEPROGNOSER

I tabellen nedenfor fremskriver vi renten i bedriftens låneportefølje for de 5 neste år:



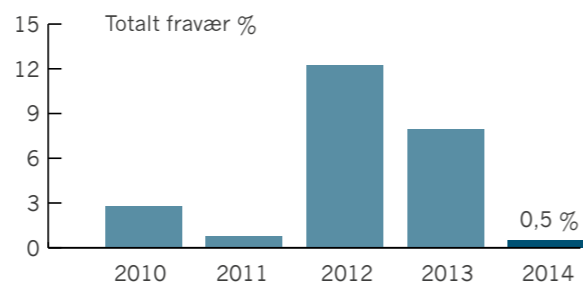
Mo i Rana havn KF benytter seg av ekstern bistand i arbeidet med låneporteføljen, den samme som Rana kommune, og benytter Kommunalbanken som kilde for billig kreditt.

AVDRAG

Mo i Rana havn KF har betalt kr. 2 349 990 i avdrag på lån i Kommunalbanken, og dette beløpet utgjør årets samlede avdragsbelastning.

SYKEFRAVÆRET – I DAGER OG PROSENT

Avtalte dagsverk	1 986
Korttidsfravær dager / prosent	9 / 0,5
Langtidsfravær dager / prosent	0 / 0
Totalt fravær dager / prosent	9 / 0,5



LIKESTILLING

Foretaket arbeider løpende gjennom rekruttering og forfremmelse for likestilling mellom kjønnene.

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Mo i Rana Havn KF vil søke å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten.

VURDERING

Den økonomiske situasjonen i Mo i Rana havn KF er tilfredsstillende etter en stabil godsomsetningen over Mo i Rana Havn gjennom flere år, god kontroll med utgiftssiden, og det forebyggende vedlikehold. Prognosene for det kommende år gir videre grunn til forsiktig optimisme.

Mo i Rana havn KF arbeider aktivt med å bli en mer effektiv havn for å få mere gods over på sjø og vi er i god dialog med havnebrukerne om dette. Det årlige Brukerkontaktmøtet der alle de største havnebrukerne er representert, bebuder full sysselsetting og økt aktivitet for sine bedrifter i deres tidsperspektiv.

Mo i Rana havn KF har leid ut "Frihavnsområdet" for en periode på 10 år for produksjon av plasskrevende merder. Denne kontrakten utløper i 2017. Produksjonen gikk for fullt i 2014.

ØKONOMISK UTVIKLING – ENDRINGER GJENNOM ÅRET

En hver driftsmessig endring hos våre havnebrukere, det være seg driftsøkning eller reduksjon, vil merkes først i havna, og slå positivt eller negativt ut på våre regnskaper.

Samfunnssikkerhet

Alle trives på jobb og har et godt arbeidsmiljø.



SJØVEIEN – VÅR ALTERNATIVE MOTORVEI

Mo i Rana havn er en viktig aktør nasjonalt, regionalt og internasjonalt for næringslivet. Mange av bedriftene i vårt omland er avhengig av at havnen fungerer som den skal. Vi har en årlig godsomsetning på ca. 4,46 millioner tonn, med retningsbalanse. Det at samme skip både loss og laster i havnen, i kombinasjon med effektive terminaler, gir god transportøkonomi og en stor miljøgevinst i og med at mange av skipene unngår lange ballastreiser for nye oppdrag. Få havner i Norge kan vise til lignende.

Mo i Rana huser videre en av landets største industripark, Mo Industripark (MIP), som blomstrer. Mange av MIP's 110 bedriftene arbeider mot olje og gassvirksomheten på Helgelandskysten og andre steder. I tillegg kommer annen stor aktivitet i omlandet.

KNUTEPUNKT OG TRANSPORTNAV

Få steder ligger forholdene bedre til rette for en moderne og effektiv omlastingsterminal mellom bil, båt og bane enn i Mo i Rana havn. Nordlandsbanen er nærmeste nabo til havneområdene. På Toraneskaia er det lagt jernbanespor langs hele kaifronten, CargoNet's godsterminal ligger i bakområdet til havna, bare 200 meter fra kai og Ro - Ro anlegg. Mo i Rana havn er plassert i skjæringspunktet mellom stamveiene E6 og E12, jernbane og sjøgående trafikk midt i Norge.

SAMFUNNSANSVAR - BESKRIVELSE

Den viktige rollen Mo i Rana havn har som nasjonalt og internasjonalt transportknutepunkt stiller strenge kvalitetskrav til tjenestene som tilbys. Havna har sterk fokus på sikkerhet i alle ledd, og hensynet til miljø og lokalsamfunn skal være en naturlig del av den kommersielle og regionale utvikling. Mangfoldet i de trusler og risikoer samfunnet står ovenfor kan gi en rekke sektorer betydelige sikkerhetsmessige utfordringer. Transportsektoren, bestående av veg, jernbane, luft og sjø, har stor samfunnsmessig betydning.

BEREDSKAPSVAKT - HAVNEBÅTENE

Mo i Rana havn KF ivaretar sikkerheten i havna/havnedistriktet når det gjelder beredskap, beredskapsvakt og oljevern m.m. Det vises for øvrig til Mo i Rana havn KF's hjemmeside: www.moiranahavn.no der dette med oljevernberedskap og annen beredskap i Norge er fylldig dokumentert.

HAVNAS ANSATTE

Mo i Rana havn KF drives i dag med en minimumsbemanning og sysselsetter 10 personer, 6 av disse går inn i beredskapsvaktordningen og driften av taubåtene. Ved behov suppleres det blant annet med mannskaper fra Mo Losse- og lastekontor til krankjøring. I tillegg til dette har Industri/ Bedriftskaiene samt godsterminalene, egne mannskaper.

I løpet av 2015 vil det bli opprettet en ny stilling som vedlikholdsleder\maskinist, dette grunnet krav om sertifisert maskinist om bord en ny større taubåt ved oppdrag.

LEDELSENS ANSVAR – MILJØPOLITIKK – HØY ETISK STANDARD - HMS

Mo i Rana Havn KF er sertifisert av Det Norske Veritas etter **Kvalitetssystemet ISO 9001** for følgende områder: *Forvaltning og drift av havnedistriktet, herunder havnevesenets terminaler og taubåter.*

MILJØPOLITIKK: Mo i Rana Havn KF Har begynt den omfattende prosessen med å bli ISO 14001 miljøsertifisert, vi har til dette arbeidet søkt hjelp fra Wergeland bedriftutvikling, vi håper at vi i løpet av 2015 skal ha alt på plass for å bli sertifisert.

Bedriften forholder seg til null visjonen: Det vil si at bedriften arbeider for å unngå skader på personer, ytre miljø og materiell

«Vi skal gjennom kontinuerlig forbedring sikre en miljøvennlig havn for omgivelsene, byen og våre kunder. Ledelsen skal påse at ansvar og oppgaver for ytre miljø er definert og følges opp.»

HMS: Havna er tilsluttet Helse & Sikkerhet BA med bakgrunn i Arbeidsmiljølovens Kap.3 § 3, herunder overvåking av de ansattes helse. Alle ansatte blir i undersøkelsen bedt om å beskrive både det fysiske og det psykososiale arbeidsmiljøet. Svarene fra de ansatte er meget positive. Alle trives på jobb og har et godt arbeidsmiljø.



Foto: Tommy Skog

RANA KOMMUNES STRATEGISKE NÆRINGSPLAN - PERSPEKTIV 2014-2030 OG OPPFØLGING AV EIERSKAPSMELDING

Havnestyret i Mo i Rana Havn KF er i dialog om det arbeidet som gjelder havna og eierskapsmeldingen, og vil komme med innspill til den strategiske handlingsplanen.

Det har i løpet av 2014 blitt holdt møte mellom representanter fra Rana Kommune (Ole Petter Rundhaug og Gislaug Øygarden) samt havnestyrets leder Stig Frammarsvik og havnefogden, Svein Tore Nordhagen.

Mo i Rana Havn KF har også startet Kartlegging rundt fellessystemer og effektiviseringsmuligheter, dette gjelder også ePhorte systemet for saksfremlegging.

TILKNYTNING MELLOM KAI-SPORET PÅ TORANESKAI OG CARGONET'S JERNBANETERMINAL

Det har vært mange henvendelser i sakens anledning, og arbeidet for en tilknytning mellom kai og jernbaneterminal fortsetter.

Vurdering av nytt sidespor til kaia, må gjøres med bakgrunn i de lover og forskrifter som gjelder for dette. Reguleringsplanen for området er utarbeidet av Rana kommune, og vedtatt.

Viktige begivenheter

NTP 2014 - 2023

Fredag 12. april 2013 ble Melding til Stortinget nr. 26 (2012-2013) om Nasjonal Transportplan (NTP) lagt frem av regjeringen. For Mo i Rana Havn KF ble dette hyggelig lesning, og vi nevner her tiltak som er angitt i regjeringens melding, og som dekker vårt område:

Farledstiltak i Nordland i NTP perioden 2018–2023, og **Innseiling Rana- Kostnad 48 mill.kr.**

Farledstiltaket omfatter strekningen fra farledens krysningspunkt med innseilingen til Ranfjorden og fram til Toraneskaia i Mo i Rana. For å trygge seilassen på denne strekningen foreslås det å settes opp et nytt navigasjonsmerke ved Bustneset, og dybden ved Toraneskaia skal utdypes til 12 meter ved spring lavvann (SLV).

Styret i Mo i Rana Havn KF er meget godt fornøyd med de farledstiltak som er angitt i regjeringens Melding til Stortinget nr. 26 (2012-2013) for stamleden til Mo i Rana.

Mo i Rana Havn ble som kjent utpekt som Stamnetthavn og tilknytningspunkt i NTP 2010-2019.

UTDRAG FRA UTREDNINGEN:

Stamnetthavner i korridor 7

Mo i Rana

Kystverket kjenner ikke til spesielle problemer eller flaskehals for havna i Mo i Rana. Muligheten for god integrering mellom havn og bane er god.

MO KOMBITERMINAL- UTVIDELSESMULIGHET

Terminalen i Mo er godt lokalisert, med romslig plass. Mulighetene for eventuell integrasjon med sjøtransport med hensyn til infrastruktur er svært god. CargoNet har flyttet all kombitransport i regionen til Mo. Dette vil ligge til grunn også for den videre utviklingen. Kombiterminalen i Mo er i utgangspunktet bra med rikelig kapasitet slik den i dag ligger. Det vil ikke være behov for kapasitetsøkende investeringer på svært lang tid.

Basert på dagens trafikk og et driftsmønster hvor lasting/lossing avikles i løpet av 12 timer, er kapasitetsreserven på 340 prosent.

KYSTVERKETS HANDLINGSPROGRAM 2014 – 2023

Handlingsprogrammet datert 20. desember 2013, er en konkretisering av Kystverkets tiltak i Stortingsmelding nr. 26 (2012-2013). NTP 2014 – 2023. Handlingsprogrammet viser hvordan de vil arbeide for å nå målene i NTP.

Handlingsprogrammet omhandler Beredskap mot akutt forurensing, tiltakene for å trygge seilassen og utdypingen til 12 meter ved Toraneskaia, samt beskrivelse av seilingsleder og kart over Lospliktige seilaser i 2010 m.m., **se vedlagte kart.**

E12 FRA SVENKEGRENSEN TIL MO I RANA – MODULVOGNTOG

Prøveordningen med ”modulvogntog” med inntil 25,25 meter og en totalvekt på 60 tonn over E12, fra Svenskegrensen til terminaler i Mo i Rana, er meget viktig for aktiviteten på Europaveien. Prøveordningen som ble igangsatt i 2008 er videreført fra 2011.

INVESTERING I NY TAUBÅT.

Styret godkjente havnas reviderte økonomiplan for 2014-2017 og investeringsbudsjett for 2014 i ekstraordinært styremøte i desember 2014, der også innkjøp av ny taubåt var medtatt. K-styret godkjente overstående i møte den 15. desember 2014 i sak 116/14.

NY REACHSTACKER TIL TORANESKAIA

I henhold til godkjent investeringsbudsjett for 2014, ble ny Reachstacker levert til Toraneskaia august 2014. Den er nå i daglig drift.

INNKJØPSHJELP

For ikke å trå feil i et omfattende regelverk rundt offentlige anskaffelser, benytter Mo i Rana Havn KF seg av selskapet MERCCELL i utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget i henhold til regelverk, og for å få dette inn i Doffin/ TED- kunngjøringen. MERCCELL ble også benyttet ved innkjøpet i 2013 og anskaffelsen av Reachstacker i 2014.

TØMMER

I slutten av 2014 ble det inngått kontrakt med Transportselskapet Nord for leie av kaifront og bakområde for utskipping av Tømmer fra Toraneskaia, det er også satt i gang et prosjekt for bygging av en tømmermålingstasjon for å fasilitere utskippingen.

Det er estimert at det vil bli skipet ut mellom 30 og 50 tusen m³ tømmer i 2015.

NORDIC LOGISTIC CORRIDOR (NLC)

Mo i Rana Havn KF har deltatt i EU- prosjektet NLC, som ble avsluttet i 2014.

Grunntanken bakom prosjektet var basert på EU- konseptet Green Corridors der det handlet om å skape transportkorridorer der moderne teknologi anvendes for å skape energieffektive transportløsninger.

Resultatet bortsett fra TEN-T status for M.I.R.H KF er et samarbeid fra Vasa i øst til Helgeland i vest der aktører innenfor transport, logistikk, havner, ol er blitt bedre kjent og jobber for økt transport og bedre logistikk mellom Øst/Vest.

MO I RANA HAVN FÅR TEN-T STATUS OG KOMMER PÅ EUS KART OVER PRIORITERTE STREKNINGER

Den 4. april 2014 kunngjorde ordfører Kai Henriksen i Rana Blad at Mo i Rana Havn får TEN-T status. Vedtaket om dette ble gjort av Kystverket etter en faglig vurdering ut fra kriterier som er oppstilt i forordningen.

Poenget med det nye hovednett er å fjerne flaskehals, høyne infrastrukturens kvalitet og gjøre transport både for passasjerer og næringsliv enklere på tvers av grensene i Europa.

Etableringen av hovedtransportnettet vil skje ved å bruk korridormetoden. For vårt område gjelder dette E12 fra Mo i Rana mot Umeå og Vasa, og til Helsingfors. Umeå fikk TEN-T status i 2013.

STRATEGIPLAN –VISJON

Ny strategiplan ble vedtatt på strategimøtet den 20.4.2012, der man også utformet havnas nye Visjon: Knutepunkt Nord Norge (Bil – Båt – Bane – Fly).

Startegiplanen og SWOT analysen ble oppdatert 24-25.11.2014, etter strategimøtet på Rica Syv Søstre hotell i Sandnessjøen.

Rana Havnestyre 2012 – 2015

Representanter	Vararepresentanter
Stig Frammarsvik - Leder	Siri Jacobsen
Krister Salamonsen - Nestleder	Kåre Sjøvik
Lars Midtstraum	Kjell Mjelle
Anita Kulset	Per Ingebrigtsen
Brukerrepresentanter	
Svein Are Olsen	Gunnar Flønes
Villy J. Jacobsen	Rune Jakobsen
Ansatte representant	
Herman Breiland	Kirsten Bovim


Styret har avholdt 7 møter og behandlet 33 saker gjennom året.

Mo i Rana havn KF følger tett med i markedsutviklingen, og har god dialog med våre havnebrukere. Brukerkontaktmøte avvikles årlig i slutten av november, der ca. 80 % av brukerne er representert, for utveksling av gjensidig informasjon. Havna står godt rustet for framtiden og er klar for de utfordringene som kommer.

Det vises til regnskapstall og til noter.

Havnas regnskap og årsmelding legges fram for Kontrollutvalget og Kommunestyret.

Mo i Rana havn KF, 17.april 2015



Svein Tore Nordhagen
Havnefogd



Stig Frammarsvik
Havnestyreleder

Driftsregnskapet

	Regnskap	2014 Regulert budsjett	Opprinnelig budsjett	2013 Regnskap
Driftsinntekter				
Brukerbetalinger	3 527 353	4 075 000	4 075 000	3 046 353
Andre salgs- og leieinntekter	21 786 489	17 364 259	17 364 259	17 471 634
Overføringer med krav til motytelse	2 696 457	2 095 000	2 095 000	2 553 448
Overføringer uten krav til motytelse	0	0	0	0
Sum driftsinntekter	28 010 299	23 534 259	23 534 259	23 071 435
Driftsutgifter				
Lønnsutgifter	8 443 162	6 682 834	6 682 834	7 582 645
Sosiale utgifter	1 547 565	1 794 678	1 794 678	1 335 857
Kjøp av varer og tjenester som inngår i tjenesteproduksjon	8 934 872	7 457 700	7 457 700	8 893 208
Kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon	1 106 116	2 025 000	2 025 000	970 083
Overføringer	0	0	0	7 053
Avskrivninger	4 482 956	4 676 040	4 676 040	3 076 040
Fordelte utgifter	0	0	0	0
Sum driftsutgifter	24 514 671	22 636 252	22 636 252	21 864 886
Brutto driftsresultat	3 495 628	898 007	898 007	1 206 549
Finansinntekter				
Renteinntekter, utbytte og eieruttak	323 533	33 500	33 500	336 571
Mottatte avdrag på utlån	0	0	0	0
Sum eksterne finansinntekter	323 533	33 500	33 500	336 571
Finansutgifter				
Renteutgifter og låneomkostninger	1 990 900	2 258 000	2 258 000	1 935 763
Avdrag på lån	2 349 990	2 350 000	2 350 000	1 800 000
Utlån	0	0	0	0
Sum eksterne finansutgifter	4 340 890	4 608 000	4 608 000	3 735 763
Resultat eksterne finansieringstransaksjoner	-4 017 357	-4 574 500	-4 574 500	-3 399 193
Motpost avskrivninger	4 482 956	4 676 040	4 676 040	3 076 040
Netto driftsresultat	3 961 226	999 547	999 547	883 396
Bruk av tidligere års regnskapsmessige mindreforbruk	0	0	0	29 376
Bruk av lån	0	0	0	0
Bruk av disposisjonsfond	0	0	0	0
Bruk av bundne driftsfond	0	0	0	0
Bruk av likviditetsreserve	0	0	0	0
Sum bruk av avsetninger	0	0	0	29 376
Overført til investeringsregnskapet	0	0	0	0
Avsatt til dekning av tidligere års regnskapsmessige merforbruk	0	0	0	0
Avsatt til disposisjonsfond	999 547	999 547	999 547	912 772
Avsatt til bundne driftsfond	0	0	0	0
Avsetninger til likviditetsreserven	0	0	0	0
Sum avsetninger	999 547	999 547	999 547	912 772
Årets regnskapsmessige overskudd (mindreforbruk)	2 961 679	0	0	0
Årets regnskapsmessige underskudd (merforbruk)	0	0	0	0
Sum = I + J - K	0	0	0	0

Investeringsregnskapet

	2014	Regulert budsjett	Opprinnelig budsjett	2013
Utgifter				
Investeringer i anleggsmidler	4 795 911	14 795 911	6 450 000	23 000 000
Utlån og forskutteringer	0	0	0	0
Avdrag på lån	0	0	0	0
Avsetninger	0	0	0	0
Årets finansierungsbehov	4 795 911	14 795 911	6 450 000	23 000 000
Finansiert slik:				
Bruk av lånemidler	-4 358 828	-11 858 828	-6 450 000	-23 000 000
Inntekter fra salg av anleggsmidler	-650 000	-437 083	0	0
Tilskudd til investeringer	0	0	0	0
Mottatte avdrag på utlån og refusjoner	0	0	0	0
Andre inntekter	0	0	0	0
Sum ekstern finansiering	-5 008 828	-12 295 911	-6 450 000	-23 000 000
Bruk av ubundne investeringsfond	0	-2 500 000	0	0
Bruk av bundne investeringsfond	0	0	0	0
Sum finansiering	-5 008 828	-14 795 911	-6 450 000	-23 000 000
Udisponert i år	212 917	0	0	0
Udekket i år	0	0	0	0

Balanse

	2014	2013
Eiendeler		
Anleggsmidler	111 983 556	109 609 577
Faste eiendommer og anlegg	15 996 196	16 272 584
Utstyr, maskiner og transportmidler	80 955 635	80 819 542
Utlån	0	0
Aksjer og andeler	0	0
Pensjonsmidler	15 031 725	12 517 451
Omløpsmidler	12 425 873	8 178 218
Kortsiktige fordringer	3 037 531	3 165 478
Aksjer og andeler	0	0
Premieavvik	525 130	350 247
Sertifikater	0	0
Obligasjoner	0	0
Kasse, postgiro, bankinnskudd	8 863 212	4 662 493
Sum eiendeler	124 409 429	117 787 795
Egenkapital og gjeld		
Egenkapital	31 876 036	30 975 081
Disposisjonsfond	6 180 097	5 180 549
Bundne driftsfond	0	0
Ubundne investeringsfond	261 023	268 703
Bundne investeringsfond	259 990	259 990
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (drift)	-874 614	-874 614
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (investering)	0	0
Regnskapsmessig overskudd (mindreforbruk)	2 961 679	0
Regnskapsmessig underskudd (merforbruk)	0	0
Udisponert i investeringsregnskapet	212 917	0
Udekket i investeringsregnskapet	0	0
Likviditetsreserve	0	0
Kapitalkonto	22 874 944	26 140 453
Gjeld		
Langsiktig gjeld	89 108 611	83 461 444
Penjonsforpliktelse	17 888 163	14 249 834
Sertifikatlån	0	0
Andre lån	71 220 448	69 211 610
Kortsiktig gjeld	3 424 783	3 351 271
Kassekredittlån	0	1
Annen kortsiktig gjeld	3 424 783	3 351 270
Premieavvik	0	0
Sum egenkapital og gjeld	124 409 429	117 787 795
Memoriakonti		
Ubrukte lånemidler	0	0
Andre memoriakonti	0	0
Motkonto for memoriakontiene	0	0

REVISORS BERETNING

Uttalelse om særregnskapet

Vi har revidert særregnskapet for Mo i Rana Havn KF som viser et netto driftsresultat kr 3.961.226,- og et regnskapsmessig mindreforbruk på kr 2.961.679,-. Særregnskapet består av balanse per 31. desember 2014, driftsregnskap, investeringsregnskap og økonomiske oversikter for regnskapsåret avsluttet pr. denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for særregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide særregnskapet og for at det gir en dekkende fremstilling i samsvar med lov, forskrift og god kommunal regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette særregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at særregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i særregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at særregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for kommunens utarbeidelse av et årsregnskap som gir en dekkende fremstilling. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av kommunens interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av særregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er særregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir i det alt vesentlige en dekkende fremstilling av den finansielle stillingen til Mo i Rana Havn KF per 31. desember 2014, og av resultatet for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med lov, forskrift og god kommunal regnskapsskikk i Norge.

Uttalelser om øvrige forhold

Konklusjon med forbehold om budsjett

Årsregnskapet har vesentlige avvik fra regulert budsjett som til dels skyldes manglende budsjettjusteringer i løpet av regnskapsåret.

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi, med unntak av forholdet beskrevet i avsnittet ovenfor, at de disposisjoner som ligger til grunn for regnskapet er i samsvar med budsjettvedtak, og at budsjettbeløpene i årsregnskapet stemmer med regulert budsjett.

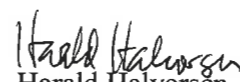
Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av særregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om særregnskapet er konsistente med særregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av særregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av kommunens regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Trondheim, 17. april 2015
Deloitte AS


Harald Halvorsen
statsautorisert revisor

Kopi: Kontrollutvalget i Rana kommune
Formannskapet i Rana kommune
Administrasjonssjefen i Rana kommune
Styret i Mo i Rana Havn KF



Mo i Rana Havn KF

Postadresse: Postboks 185, 8601 Mo i Rana

Besøksadresse: Midtre gate 23, 8624 Mo i Rana

Telefon: 75 13 47 00

Telefaks: 73 13 47 01

Vakt telefon: 975 10 200

VHF radio: Kanal 12/16

(Mo i Rana Port Authority)

Epost: havna@moiranahavn.no

www.moiranahavn.no



ISO 9001 SERTIFISERT BEDRIFT