

# Årsmelding 2019

## Mo i Rana Havn KF

### Organisasjon og kontorkommune

Mo i Rana Havn KF (heretter kalt Mo i Rana Havn) er et kommunalt foretak som eies av Rana kommune. Rana kommunestyre er havnens øverste organ.

Mo i Rana Havn ledes av Rana havnestyre. Den daglige driften av havnen forestås av havneadministrasjonen med havnesjef som leder.

Rana kommune er foretakets kontorkommune.

### Formål og ansvarsområde

Formålet med virksomheten til Mo i Rana Havn er å utføre de oppgaver som kommunen er pålagt etter havneloven og tilhørende forskrifter, og herunder ivareta de forvaltningsmessige, administrative, servicemessige og forretningsmessige oppgaver som følger med driften av havnen.

Mo i Rana Havn skal sørge for en rasjonell og effektiv havnedrift, føre tilsyn med trafikken i Rana kommunes havnedistrikt og forvalte Rana havnekasses eiendommer, innretninger og andre aktiva med sikte på en best mulig ressursutnyttelse for havnens brukere og kommunen. De arealplanleggingsmessige oppgaver i havneområdet skjer i samråd med brukere som har interesser knyttet til det aktuelle området og i samråd med kommunens plankontor. For å opprettholde og videreutvikle havnenes trafikkgrunnlag, kan Mo i Rana Havn engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet der det er fordelaktig og hensiktsmessig for Rana kommunes havnevirksomhet.

### Produksjonsmål

Total godsomsetning over kaiavsnittene, Bjørnbærvikodden, Rana Industriterminal, Rana Gruber, Helgeland Plast, Toraneskaia og Bulkterminalen, ble på 4 235 637 tonn.

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

Fordelingen mellom innenriks og utenriks godstransport ble på henholdsvis 1 253 209 og 2 982 159 tonn, henholdsvis 29,6 % og 70,4%. Innenriks hadde en prosentvis økning på 0,8%, mens utenriks viser en nedgang på 3,8 %. Sammenlignet med 2018.

Antall skipsanløp gikk ned fra 947 til 940, det vil si en prosentvis nedgang på 0,7 %.

Forholdet mellom samlet losset og lastet gods i Mo i Rana Havn, viser 1 703 444 og 2 532 193 tonn, henholdsvis 40,2% og 59,8 %. Lastet gods hadde en prosentvis oppgang på ca. 0,1 %, mens lastet gods viser en nedgang på ca. 4,18 %. Sammenlignet med 2018.

### **Innenfor de 5 største kaiavsnittene er utviklingen som følgende det siste året:**

Rana Gruber: fra 1 863 549 tonn i 2018 til 1 735 727 tonn i 2019, nedgang på 6,86%

Bulkterminalen: fra 306 464 tonn i 2018 til 296 314 tonn i 2019, en nedgang på 3,3%

Toraneskaia: fra 249 604 tonn i 2018 til 313 847 tonn i 2019, en oppgang på 25,5%

Rana Industriterminal: fra 1 829 000 tonn i 2018 til 1 802 586 i 2019, en nedgang på 1,45%

Bjørnebærvikodden Tankterminal: fra 92 446 tonn i 2018 til 83 898 tonn i 2019, en nedgang på 9,4%

Som det fremgår av statistikken, så har godstransporten en svært god retningsbalanse, dvs. at det over havna kommer tilnærmevis like mye gods inn som det går ut. Mange skip unngår dermed lange ballastreiser for nye oppdrag. Havna håndterer skip på over 90 000 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. Vi håper på en økning 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.

### **Driftsregnskapet**

Driftsinntekter 2019	kr. 26 676 742	2018	kr. 27 905 914
Driftsutgifter ”	<u>” 26 714 176</u>	”	<u>” 25 748 727</u>
Brutto driftsresultat 2019	<u>kr. 37 444</u>	2018	<u>kr. 2 157 187</u>

- Driftsinntektene er redusert med kr. 1 229 172 siste år.
- Driftsutgiftene er økt med kr. 965 459 siste år.

**Eksterne finansinntekter** kr. 310 266

### **Eksterne finansutgifter**

Renter, provisjon m. m	kr. 1 801 934
Avdragsutgifter	<u>” 2 700 000</u>
Sum eksterne finansutgifter	<u>kr. 4 501 934</u>

## Kommentarer til driftsregnskapet, mindreforbruk og til avsetning

Avsetning til disposisjonsfondet 2019 fremkommer slik:

• Netto driftsresultat 2019	kr. 331 822
• Mindreforbruk i 2018	kr. 1 121 552
• Avsatt til disp.fond i 2019	<u>kr. 489 740</u>
Avsetning til disposisjonsfond i samsvar med strykningsreglene	<u>kr. 1 943 114</u>

Som nevnt gikk godsomsetningen over Mo i Rana Havn ned med ca. 12,3% i 2018. Dette har medført at brukerbetaling og andre salgs- og leieinntekter har sunket og ført til et lavere netto driftsresultat, sammenlignet med 2017. Netto driftsresultat er allikevel høyere enn budsjett.

### **De største enkeltpostene på inntektssiden er:**

- Brukerbetaling
- Andre salgs- og leieinntekter

### **På inntektssiden kan følgende bemerkes i. f. t. 2019-regnskapet:**

- Brukerbetaling viser en økning på kr. 772 734 i forhold til 2018
- Andre salgs- og leieinntekter viser en reduksjon på kr. 2 001 906 i forhold til 2018
- Totalt er inntektene kr. 965 235 lavere enn budsjettet for 2019

### **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. 965 459 i 2019 og er kr. 341 088 høyere enn budsjettet.

### **Orientering til kommunestyret**

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

### **Låneporteføljen**

Ved utløpet av 2018 har Mo i Rana havn KF en langsiktig lånegjeld på kr. 68 758 278

Pensjonsforpliktelser 2018 utgjør kr. 22 040 886

Langsiktig gjeld med fast rente: kr. 10 500 000 Gj. snitt. rente 3,30 %

Langsiktig gjeld med flytende rente: kr. 58 258 278 " " 2,25%

Låneporteføljens gjennomsnittrente er på 2,75%

### **Avdrag.**

Mo i Rana havn KF har utgiftsført kr. 2 700 000 i avdrag på lån for 2019. 2 700 000 er betalt inn til Kommunalbanken.

### **Renteprognoser.**

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

	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
<b>Prognose rente</b>	1 746 851	1 904 334	1 836 944	1 685 318	1 680 670

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

### **Investeringer i 2019**

Det ble i 2019 investert for kr. 25 946 919. Den største delsummen er kjøp av ny slepebåt TB Edison til kr. 21 163 765,- Blåbygget er fjernet for å gi mere kaiplass. Kostnaden for dette ble på kr. 2 787 943,- Det er i tillegg brukt kr. 1 342 623,- til dypvannskai prosjektet. I tillegg kommer noen mindre investeringer.

### **Nærvær – i dager og prosent**

Avdeling	Avtalte	Totalt nærvær		Korttidsfravær		Langtidsfravær	
	<u>Dagsverk</u>	<u>dager</u>	<u>%</u>	<u>dager</u>	<u>%</u>	<u>dager</u>	<u>%</u>
Totalt	2760	2706	98,00	18	0,7	36	1,3

### **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, for å innfri kravene i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

## **Vurdering**

Den økonomiske situasjonen i Mo i Rana havn KF er tilfredsstillende etter en økning av godsomsetningen over Mo i Rana Havn gjennom flere år, god kontroll med utgiftssiden, og det forebyggende vedlikeholdet. Prognosene for de 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 utløpte i 2017. Man forhandlet da frem en ny leieavtale som tredde i kraft sommeren 2017 hvor man kunne legge til rette for videre produksjon av merder og økt verdiskapning i regionen. Produksjonen gikk for fullt i 2019.

### **Økonomisk utvikling – endringer gjennom året**

Enhver 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, ref. Finanskrisen og omfanget av denne. En av havnas største kunder stoppet produksjonen i siste kvartal av 2019. Dette har medført at havnas inntekter er kraftig redusert i siste del av året.

### **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.4,2 millioner tonn, med meget god 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 industriparke, 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, Railcombi'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](http://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 12 personer, herav 1 kvinne. 3 av de ansatte går inn i beredskapsvaktordningen som i per nå består av 4 personer. Ved behov suppleres det blant annet med mannskaper som består av tidligere ansatte og mannskap fra Rana Industriterminal til krankjøring. I tillegg til dette har Industri/Bedrifts kaiene samt godsterminalene, egne mannskaper.

## **Ledelsens ansvar – Miljøpolitikk – Høy etisk standard – HMS**

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

### **Miljøpolitikk:**

Ledelsen i Mo i Rana havn KF er kjent med at havnens arealer både i sjø og på landområdene er plassert på tidligere sterkt forurensede områder, og ivaretar Miljømyndighetenes krav i et tett samarbeid med Miljødirektoratet, Kystverket, Fylkesmannens miljøvernavdeling og Rana kommunes miljøavdeling.

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.»*

Mo i Rana Havn KF er en av veldig få havner i Norge som er både Kvalitets og miljøsertifisert i henhold til ISO 9001 og 14001 standarden, Det Norske Veritas/Germanische Lloyds har utstedt sertifikatene til Mo i Rana Havn KF. Resertifisering ble foretatt i 2019.

### **BEDRIFTSHELSETJENESTE:**

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.

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

## **Viktige begivenheter**

### **Havnesamarbeid.**

**Farledsutbedring Mo i Rana Havn.**

**Økt konkurransekraft for Industrihovedstaden i Nord-Norge**

Rana Kommune/Mo i Rana havn KF og Mo Industripark AS ønsker å etablere en ny offentlig eid intermodal terminal med dypvannskai. Prosjektet er støttet av Kystverket gjennom tilskuddsordningene for havnesamarbeid i perioden 2015-2017. Rana kommune har søkt om å være med i den nye ordningen om forskuttering av fiskerihavner- og farledsprosjekter. Mo i Rana Havn KF fikk i 2019 godkjent og tilført søknadsmidler, kr. 0,5 mill, for forprosjektet til dypvannskaia.

**Prosjektet må bli en del av ordningen fordi det:**

- TILFREDSSTILLER ALLE KRAV I UTLYSNING FRA SAMFERDELSDEPARTEMENTET
- PROSJEKTET ER KLART FOR GJENNOMFØRING SÅ SNART FORSKUTTERINGSAVTALE FORELIGGER – GEOTEKNISKE OG MILJØGEOLOGISKE ARBEIDER ER OPPSTARTET
- RINGVIRKNINGER PÅ NÆRMERE 5 MRD. VED TORANES OG NY INTERMODAL TERMINAL
- STORE MILJØMESSIGE EFFEKTER IFT. UTSLIPP OG FORURENSNINGER I RANFJORDEN

Mo Industripark AS og Mo i Rana havn KF er kommet langt i planene for ny dypvannskai og intermodal terminal. Kystverket er godt kjent med behovene for ny dypvannskai og det faktum at tidligere planer ikke kan gjennomføres. Utlysning har gitt åpning for reviderte budsjett dersom tidligere forutsetninger fra Kystverket ikke kunne legges til grunn. Prosjektet har derfor en økonomisk ramme på 120 mill.

### **Utløser store investeringer**

Med en forskuttering av 120 mill. kroner er det sannsynliggjort investeringer i havn, logistikk-løsninger, tomter og øvrig infrastruktur på ca. 5 mrd. ved begge terminalene. Det vil være et essensielt bidrag for å styrke Nord-Norge ytterligere som industriregion.

### **Samfunnsøkonomisk effekt**

Kystverket har blitt presentert prosjektet, og støtter en gjennomføring av fareledstiltaket ved begge terminaler. Videre konkluderer de også med at de kostnadsøkninger som har skjedd med prosjektet, ville kommet selv om prosjektet hadde blitt videreført i Kystverkets regi. Økningen skyldes dels valg av deponiløsning, mer forurensede masser som må føres til land, samt generell prisøkning.

***En forskuttering av utbedring av farleder i Mo i Rana havn vil være et meget viktig bidrag for økonomisk vekst i en del av Nord-Norge som står for rundt 25% av eksportorientert verdiskaping for Nordland, samtidig som det legger til rette for en grønnere industri- og transportsektor.***

### **NTP:**

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale parter om spleiselag (NTP 2018-2029):

«Innseiling Mo i Rana

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen foreslår 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til Toraneskaia i Mo i Rana havn, og at tiltaket vil styrke konkurranse. Flertallet merker seg innspill om at Mo i Rana KF og Mo Industripark AS har felles ambisjoner om å integrere havneavsnitt, og viser til at dette samarbeidet har mottatt tilskudd fra havnesamarbeidsordningen. Blant annet er det lokalt ønske om å planlegge utdyping av innseiling til ny dypvannskai. Flertallet mener det kan være hensiktsmessig å se utdyping av Toraneskaia og en eventuell ny, privatfinansiert dypvannskai og terminal i sammenheng, og ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for et eventuelt spleiselag om gjennomføring av planlegging og utbygging.»

Rana Kommune/Mo i Rana havn KF og Mo Industripark AS vil gjøre oppmerksom på at Rana kommunes søknad om forskuttering presiserer at et felles selskap med mer enn 50 % kommunalt eierskap skal realisere ny intermodal terminal og dypvannskai.

### **E12 fra svenskegrensen 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 og er fortsatt i drift.

### **Tilbud om nye tjenester.**

#### **Cruise**

Mo i Rana Havn satser på cruisetrafikk. Dette for å skape ekstra inntekter og økt turisme i Rana/Helgeland. Satsningen er godkjent av havnestyret. Arbeidet med posisjonering mot rederier og agenter begynner å bære frukter.



I kjølvannet av flere oppslag fra havner i Norge hvor økt forurensning har blitt et problem, er det viktig at Mo i Rana havn, som cruisehavn, bidrar til å påvirke rederiene til å modernisere sine båter slik at forurensningen reduseres. Vi har tro på at næringen skal få dette til på sikt.

Flere aktører viser nå sin interesse for Mo i Rana. Vi har ikke hatt besøk av cruisebåter i 2019, men i 2020 har vi 2 skip som har meldt sin ankomst, samt 1 skip i 2021. Vi vet at rederiene planlegger noen år frem i tid, så vi vil jobbe aktivt for å få flere bestillinger i 2021, 2022 og 2023.

Vi ser frem til å vise turistene hvor flott det er i Rana og omegn.

## **Samarbeid med Narvik regionen**

Mo i Rana Havn har i 2019 vært i tett dialog med Narvik havn: Mo i Rana havn og Narvik havn har på mange måter mye av de samme utfordringene. Havnene er ikke konkurrenter, men kan dra fordeler av hverandres erfaringer.

Det er mye vi kan stå sammen om. Nå ser Narvik og Rana på hva vi kan gjøre for å vinne store kontrakter, blant annet i forbindelse med Forsvarets utbygging på Evenes og økt aktivitet ved Bjerkvik tekniske verksted. Det vil også kreves en stor del underleverandører, og vi har en sterk leverandørindustri på hele Helgeland.

Det gode samarbeidet med Narvik vil fortsette også i 2020.

## **Tømmer.**

I slutten av 2014 ble det inngått kontrakt med Transportselskapet Nord for leie av kaifront og bakområde for utskipning av Tømmer fra Toraneskaia, det har også blitt bygd en tømmermålingsstasjon i 2015 for å fasilitere utskipningen. Kontrakten med Transportselskapet Nord er videreutviklet i 2019.

Det ble i 2019 sendt 20.513 kubikkmeter med tømmer over Toraneskaia, vi håper på en økning til mellom 30.000-40.000 m3 tømmer i 2020.

## **Glencore manganese Norway med ny eier.**

Februar 2018 tok Ferroglobe Plc over driften av Glencore Manganese Norway AS.

Glencore har i de siste år investert stort i bedriften, blant annet med å oppgradere en av smelteovnene for 130 millioner i 2017.

Dessverre meldte Ferroglobe stopp i produksjonen i slutten av November, men bare noen få uker kom til alles glede at nyheten at produksjonen skulle tilbake til normalt nivå.

Ferroglobe har brukt året til å bruke mye av råvarelagret fra Glencore Manganese, noe som har fått utslag i mindre mengder gods over Bulkterminalen. Reduksjonen utgjorde 23%.

Ferroglobe er en stor og viktig kunde for Mo i Rana Havn KF. Reduksjonen i produksjonen utgjorde i 2019 ca. kr. 1 mill. i omsetningstap pr. måned for Mo i Rana Havn KF.

Det forventes at produksjonen ved Ferroglobe også i de første månedene i 2020 vil være lav, men at denne etterhvert kommer opp på normalt nivå ca. 400 000 tonn

## **ACE Green**

Mo i Rana Havn har siden 2017 deltatt i prosjektet ACE Green.

Arctic – Central Europe Green Corridor (ACE Green) er et samarbeid mellom logistikknæring og myndigheter ved terminalstedene på Nordlandsbanen. Prosjektet har også etablert et nettverk med gode forbindelser til togoperatører, myndigheter og logistikknæring nasjonalt og sør i Sverige.

ACE Greens formål er økte andeler jernbanetransporter av gods til og fra Nordland. Prosjektet som utføres fra høsten 2017 til våren 2020 har en budsjetteramme på 3,5 mill. kroner. Nordland fylkeskommune støtter prosjektet med 1,5 mill. kroner og deltar aktivt som observatør i ACE Greens styringsgruppe. Arbeidet støttes også av Jernbanedirektoratet.

ACE Green har satt konkrete mål om overføring av gods tilsvarende 7 500 vogntog/ år og en økning av tilbudet på 50 % innen 2020, samt betydelig reduserte kostnader til lokal posisjonering.

### **Prosjektbeskrivelse**

Formålet med ACE Green er å utvikle jernbanelogistikken for godstrafikk langs Nordlandsbanen til gagn for næringsliv og samfunn. Prosjektet skal gjennomføres i 2,5 år med oppstart i juni 2017.

ACE Greens partnerskap består av Meyership, en av de største transportbedriftene i Nordland, havnene i Mo i Rana, Bodø og Mosjøen, samt nærings- og utviklingsselskapene i Mosjøen og Mo i Rana, som også er næringsavdelinger for sine kommuner.

Prosjektet har de største industribedriftene i Nordland, Alcoa og Mo Industripark som aktive støttespillere. Prosjektet og dets partnere har også etablert samarbeid med togoperatører og Bane Nor. Prosjektet vil videre samhandle med et etablert nettverk av transport- og logistikkbedrifter, industri og næringsliv og myndigheter, både i Nordland, på Østlandet og i Sør- Sverige.

Prosjektet er delt inn i tre arbeidspakker.

#### **Arbeidspakke 1:**

Utvikling av logistikk for økt godstrafikk på bane.

I denne arbeidspakken skal prosjektet samvirket med industrien, øvrig næringsliv og transportnæringen for å utvikle, markedsføre og få etablert flere konkurransedyktige togtilbud i to korridorer; mellom Nordlandsbanen og Oslo (Østlandet) og en ny direktekorridor via Kongsvinger til knutepunkter i Sør-Sverige (kontinentet).

#### **Arbeidspakke 2:**

Integrering av knutepunkter, bil/tog-terminaler og havner. Nordlandsbanen har godsterminaler i Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø. Tre av disse er lokalisert ved havn (Mosjøen, Mo i

Rana og Bodø), men ingen av disse har sportilknytning mellom havneterminal og jernbaneterminal, og det er flere flaskehalsar som hemmer effektiv håndtering og omlasting. Målsettingen er at terminalene og havnene skal fungere som logistiske noder både for regionene de betjener og mot nasjonalt og internasjonalt nettverk.

### **Arbeidspakke 3:**

Mer effektiv regional distribusjon – bil, båt, bane

Bare et fåtall av avsendere eller mottakere av gods har sjø- eller jernbaneforbindelse. Det innebærer at de fleste transporter må innledes med en for- eller etter-transport med lastebil. Denne lokale og regionale distribusjonen utgjør en stor del av den totale transportkostnaden. I prosjektet vil vi analysere og foreslå tiltak for å effektivisere den regionale distribusjonen.

- Identifisere gode løsninger for tilknytning av nye industri- og havnespor til Nordlandsbanen.
- Analyser og eksempler på regelendringer for å effektivisere regional transportkapasitet, for eksempel lengre og tyngre kjøretøy/ modulvogntog og mer samlastning av gods i biler.
- Muligheter for feeder-løsninger med båt til havn/ jernbaneknutepunkt. Prosjektet skal utvikle kunnskap og beslutningsunderlag for bedre transportservice som kan gjennomføres med eksisterende infrastruktur eller med mindre investeringer og tiltak på kort og mellomlang sikt.

## **Strategiplan –Visjon**

**Mo i Rana Havns Visjon:** Knutepunkt Nord Norge (Bil – Båt – Bane – Fly).

**Startegiplanen og havnas SWOT analyse ble oppdatert i løpet av året 2018 på havnestyrets årlige strategisamling.**

## Nytt Havnestyre i Mo i Rana Havn KF Desember November 2019 – 2023

### Representanter

*Tor-Arne Strøm - Leder*  
*Bergit Svenning - Nestleder*  
*Benny Gurendal*  
*Line Lund*

### Vararepresentanter (personlige)

*Maria Rausandaksel*  
*Joachim Hjartøy*  
*Anne Karin Sneffellå*  
*Johnny Ronesen*

### Brukerrepresentanter

*Leif Sagen*  
*Mette Hansen*

*Robert Jakobsen*  
*Roar Bustnes*

### Ansattes valgte representant

*Herman Breiland*

*Frode Forsmo*

**Styret har avholdt 8 havnestyremøter og behandlet 35 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 fremtiden og er klar for de utfordringer som kommer.

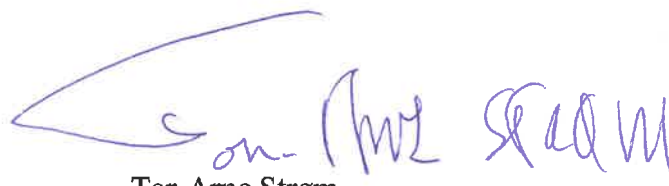
Det vises til regnskapstall og til noter.

**Havnas regnskap og årsmelding legges fram for Kontrollutvalget og Kommunestyret.**

Mo i Rana Havn KF, 31.03.2020



Bjørnulf Tverå  
Havnesjef



Tor-Arne Strøm  
Havnestyreleder