

Innkalling til havnestyremøte for Moss Havn KF

Møte nr : 3/2020
Møte dato: 20.04.2020 kl. 08.00 – 10.30
Møte sted: Digitalt - innkalling via teams oversendes i etterkant

**Moss havnestyre
medlemmer:**

NAVN	Parti	TELEFON	E-POST
Fred Jørgen Evensen (leder)	AP	915 78 200	fje@nokas.no
Terje Turøy (nestleder)	SV	913 85 414	terje.turoy@politiker.moss.kommune.no
Kristin Lind-Larsen	MDG	992 41 585	kristin.lindlarsen@gmail.com
Gretha Kant	H	951 49 664	gretha.kant@moss.kommune.no
Erlend Wiborg	FRP	918 25 858	erlend.wiborg@stortinget.no
Birger L. Harveg	Ansattes rep.	922 04 999	birger@moss-havn.no
Ulf Raab	Bruker rep.	911 49 785	ulf.raab@greencarrier.no

Varamedlemmer:

Mette-Gro Karlsen	AP	905 22 104	mette-gro.karlsen@politiker.moss.kommune.no
Anne- Lise Gjøstøl	SV	928 60 375	anlire@online.no
Trond Valde	MDG	906 23 233	trond.johan.valde@politiker.moss.kommune.no
Jørn Roald Wille	H	922 28 499	jorn.wille@politiker.moss.kommune.no
Therese Bakkevig	Ny kurs	918 07 001	therese.bakkevig@gmail.com
Freddy Rinden	Ansattes rep.	926 81 447	freddy@moss-havn.no
Jørgen Vogt	Bruker rep.	977 596 77	jorgen.vogt@greencarrier.no

På vegne av havnestyrets leder; Fred Jørgen Evensen innkaller vi medlemmene i Moss havnestyre til møte.

Spørsmål sendes skriftlig i god tid før styremøtet. Eventuelle frafall meddeles til sekretær.

Fra kl. 08.00 til ca kl. 09.00 vil Kjell - Olav Gammelsæter fra Samfunnsbedriftene orientere om endringer i Havne- og Farvannsloven.

Til behandling foreligger følgende saker:

Saker:		Side:
Nr. 7:	Møteprotokoll fra havnestyremøte den 3. mars ligger vedlagt og skal signeres i møtet. NB! UO	1
Nr. 8:	Godkjenning av innkalling og sakliste.	-
Nr. 9:	Saker til eventuelt.	-
Nr. 10:	Moss Havn KFs årsregnskap 2019	3
Nr. 11:	Avtale med Asko om etablering av dronehavn	21
Nr. 12:	Status strategiplan for Moss Havn KF	43

- **Orienteringer fra havneadministrasjonen**

Med vennlig hilsen
Liv Grete Øyan Moe

Sekretær i havnestyret
Moss Havn KF



Vår.ref. 20/11 -

Protokoll fra styremøte Moss Havn KF

Møte nr. 2/2020
Møtedato: 03. mars 2020 kl. 10.00
Møtested: Scandic City Hotel, Aarhus

Moss Havns styremøte ble holdt under ledelse av havnestyrets leder Fred Jørgen Evensen.

Av utvalgets medlemmer/
 møtte:

Fred Jørgen Evensen (styreleder)
 Terje Turøy (nestleder)
 Greta Kant
 Kristin Lind-Larsen
 Birger L. Harveg (ansattes repr.)
 Ulf Raab (bruker repr.)

Forfall:

Erlend Wiborg

Som varamedlem møtte:

Therese Bakkevig

Fra havneadm. møtte:

Havnesjef Øystein H. Sundby
 Plan- og utbyggingssjef Erik Gressløs
 Økonomi- og adm.sjef Line Håkensen

Møtet ble satt klokken 10.30

Til behandling foreligger følgende saker:

Saker	
Nr. 3:	Møteprotokoll fra havnestyremøte den 27. januar ligger vedlagt og skal signeres i møtet.
Møtebehandling:	Signert av de som er tilstede
Vedtak:	Godkjent
Nr. 4:	Godkjenning av innkalling og saksliste.
Møtebehandling:	Det er ønskelig at varamedlemmer får tilsendt styremøte innkalling og saker samtidig med ordinære medlemmer.
Vedtak:	Innkalling og saksliste ble enstemmig godkjent. Varamedlemmer får tilsendt dokumenter samtidig med øvrige styremedlemmer.
Nr. 5:	Saker til eventuelt
Møtebehandling:	Ingen saker til eventuelt.
Vedtak:	Godkjent

Nr. 6 :	Minnelig avtale med Greencarrier om oppgjør etter Bane Nor – UO ihht OFFL. § 15
Havnesjefens forslag til innstilling:	Administrasjonen anbefaler at Moss Havn KF inngår vedlagte avtale med Greencarrier Shipping & Logistics AS.
Møtebehandling:	Ulf Raab er inhabil i saken og deltok ikke i orienteringen, behandling og ved vedtak av saken. Havnesjefen orienterte om sakens foranledning og ble så diskutert i møtet.
Vedtak:	Havnesjefens innstilling enstemmig vedtatt.

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

- Mulighet for å delta på KS Bedrift kurs for styremedlemmer i havner 12. – 13. mai 2020.

Eventuelt:

Møtet ble hevet kl. 11:25.

Neste havnestyremøte holdes i Oslofjordens Maritime Senter Moss; mandag den 20. april kl. 08.00.

Rett avskrift bevitnes:

Havnestyrets underskrifter:

Line Håkensen
Økonomi- og adm. sjef
for Liv Grete Øyan Moe
sekretær

SAK NR. 10/2020 - MOSS HAVN KF – ÅRSREGNSKAP 2019**HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:**

Moss Havnestyre fremmer saken for kommunestyret med følgende innstilling:

- **Moss Havn KFs årsregnskap med årsrapport for 2019 godkjennes.**
- **Moss Havn KFs investeringsregnskap godkjennes.**
- **Regnskapsmessig overskudd disponeres som følger:**
Overskudd i driftsregnskapet på kr 696 928,- avsettes til havnekapitalens reguleringsfond.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Moss Havn KFs årsrapport med regnskap 2019.

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby og Line Håkensen

SAKSOPPLYSNINGER:

Moss Havn KF er et kommunalt foretak opprettet med hjemmel i kommunelovens kap. 11, og eies av Moss kommune. Moss Havn KF ledes av Moss havnestyre og Moss kommunestyre er foretakets øverste organ.

Moss Havn KF utfører tjenester etter følgende lovhjemmel og avtalegrunnlag:

Lov av 17. april 2009 nr. 19 / Lov av 21. juni nr. 70 om havner og farvann m.v.
 Plan- og bygningsloven

Lov om kommuner og fylkeskommuner av 25. september 1992 nr. 107

Lov av 29. januar 1999 nr. 5 (nytt kapittel 11 i kommuneloven) om opprettelse av kommunale foretak.

Videre er Moss Havn KF underlagt vedtekter fastsatt av Moss bystyre 15. mai 2017. I Moss Havn KFs vedtekter §16 er det bestemt at Moss havnestyre skal avgi årsregnskap til bystyret om oppnådde resultater på samme tidspunkt som kommunens øvrige virksomheter.

Eiermelding, vedtekter og strategisk plan

Årsregnskap:

Moss Havn KFs regnskapsmessige driftsresultat for 2019 viser et overskudd på kr 696 928,-

Total balanse sum eiendeler og sum gjeld og egenkapital er kr 241 554 974,-.

I 2019 investerte Moss Havn KF for kr 10 272 219,-, og er finansiert gjennom ubrukte lånemidler, refusjon fra Enova og bruk av disponible fond.

Det henvises til vedlagte Moss Havn KFs årsrapport med regnskap for 2019.

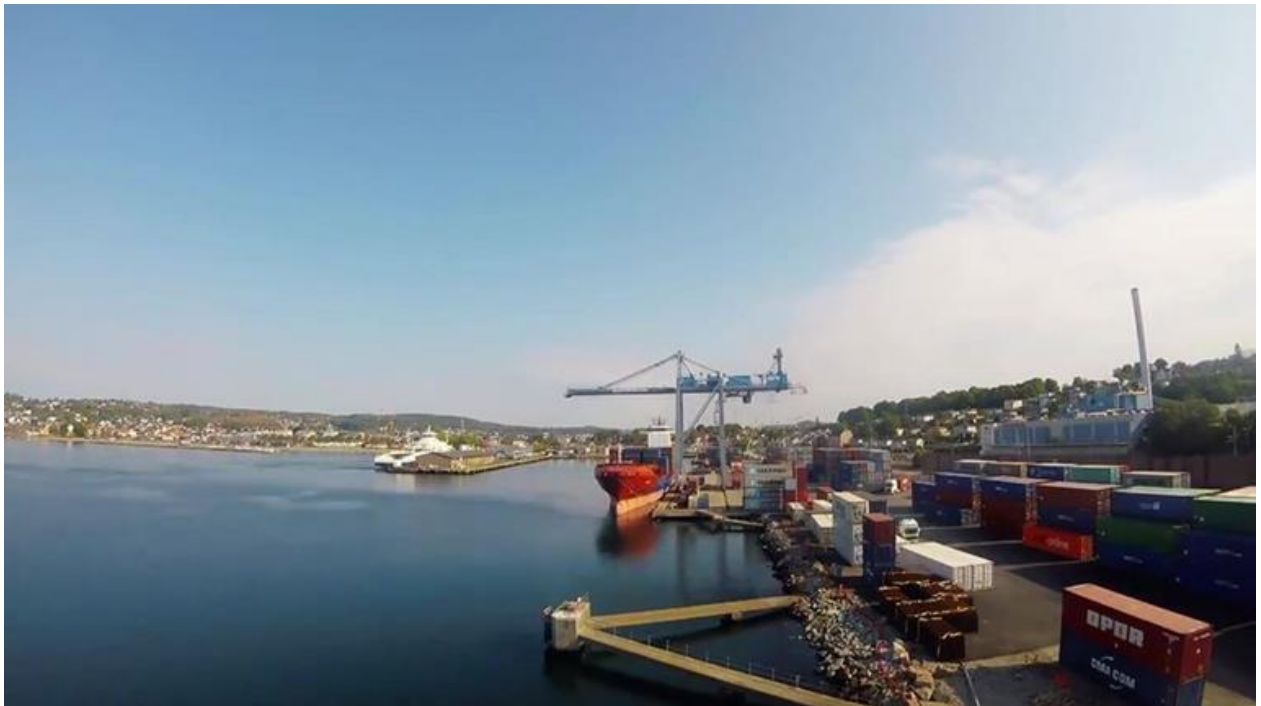
MILJØKONSEKVENSER:

Ingen

KONKLUSJON:

Administrasjonen konkluderer i tråd med innstilling

Moss Havn KF Årsrapport – 2019



Moss Havn skal være den mest effektive, fleksible og kundeorienterte knutepunkthavnen i Oslofjorden.

Innhold

1. Året 2019 – Havnesjefens årsberetning	3
2. Miljø.....	4
2.1 Bemanning, likestilling og arbeidsmiljø	4
2.2 Kurs og opplæring	4
3. Ytre Miljø.....	4
4. HMS	5
5. Smart Moss Havn.....	5
6. Tjenesteproduksjon.....	6
6.1 Strategisk posisjon.....	6
6.2 Statistikk 2019	6
6.3 Anleggsmidler.....	7
6.4 Samfunnsrollen.....	7
6.5 Moss bobil- og gjestehavn	7
6.6 Bobilhavna.....	7
6.7 Gjestehavna	7
7. Eierskap	8
8. Økonomiske oversikter 2019	9
8.1 Resultatregnskap, balanse og investeringsregnskap	9
8.2 Driftresultat	10
8.3 Investeringer.....	10
9. Noter til resultatregnskap, balanse og investeringsregnskap	11
9.1 Note 0 – Regnskapsprinsipper.....	11
9.2 Note 1 – Anleggsmidler og avskrivninger.....	12
9.3 Note 2 – Pensjonsforpliktelser	12
9.4 Note 3 – Skattetrekk	14
9.5 Note 4 – Gjeldsforpliktelser.....	14
9.6 Note 5 – Kapitalkonto.....	14
9.7 Note 6 – Inntekter	14
9.8 Note 7 – Lønn og personalkostnader	15
9.9 Note 8 – Overføring til Mossregionens Næringsutvikling (MNU)	15
9.10 Note 9 – Disposisjonsfond	15
9.11 Note 10 – Anløp selvkostberegning	16
9.12 Note 11 – Arbeidskapital.....	16

1. Året 2019 – Havnesjefens årsberetning

Ombyggingen som startet i 2017 og fortsatte gjennom hele 2018 ble ferdig i 2019. Alle kompensierende tiltak for at Moss Havns skal fungere gjennom byggingen av ny Moss stasjon er gjennomført. Havneområdet fremstår nå i en form og funksjon som gjør at vi er posisjonert slik at næringslivet i regionen kan transportere godset sitt sjøveien på en miljøvennlig og effektiv måte.

Ombyggingen har vært utfordrende, men vi ser at resultatet svarer til forventningene. Ny automatisk gate fungerer effektivt og på slutten av 2019 startet også et skifte av operatørens terminaloperativsystem. Dette vil gi ytterligere effekter. Nytt kjøremønster gir betydelig bedring i HMS hvor lastebiltrafikk på havneområdet nå er adskilt fra øvrige aktiviteter. Endringer både på havneområdet og jernbanens fjerning av vegetasjon i omgivelsene gir utfordring med nytt støybilde for noen av naboene. Det er utarbeidet en tiltaksplan med både kortsiktige og langsiktige tiltak for å bedre vår påvirkning av det totale støybildet i området.

Vi ferdigstilte landstrømanlegg i september. Dette er Oslofjordens første for containerkai og vi skal nå arbeide sammen med de andre havnene slik at flere etablerer dette, og rederiene gjør nødvendige ombygginger. Tollboden ble tilkoblet fjernvarmenettet i byen før jul og vi har dermed fjernet gassbrenner med de miljøfordeler det bringer med seg.

Innlandshavna har hatt en jevnt vekst gjennom hele året. Europris åpnet sitt nye lager i april 2019 og har varslet en opptrapping av sin aktivitet gjennom de kommende to årene.

Skjønnsretten avgjorde den endelige erstatningen etter Bane Nor sin ekspropriasjon. For regnskapets del må resultatet i 2019 sees opp mot inntektsføring av erstatningssum i 2018.

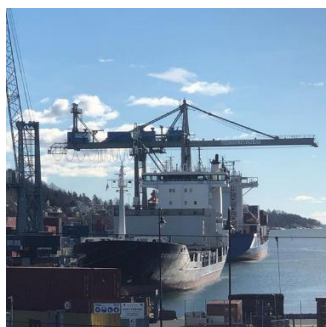
Året som helhet ga en fin vekst i antall TEU. De er flott å se at kundene vender tilbake etter noen utfordrende år og at Moss Havn kan bidra til å flytte gods fra vei til sjø for næringslivet i regionen.

Vi lanserte nye nettsider på våren 2019 og egen Facebookside i september. Dette gir nye muligheter for kommunikasjon fra Moss Havn. Selskapet We Made står for drift og produksjon. Både bilder og film er viktig basis i vår kommunikasjon utad.

Moss kommune og Rygge kommune ble én kommune fra 1.1.2020. Den nye kommunens fellesnemnd vedtok tidlig i prosessen at Moss Havn KF skulle fortsette som før. Etter valget er det utnevnt et nytt havnestyre og prosessen med rullering av havnas strategiplan har startet.



Lossing av stål



Skip i havn og kraner i arbeid



Katharina Schepers på vei inn til havna

2. Miljø

2.1 Bemanning, likestilling og arbeidsmiljø

Virksomheten hadde ved utgangen av 2019 14 ansatte fordelt på 13,6 årsverk. Av Moss Havn KF sine ansatte er 3 kvinner og 11 menn. Virksomheten er delt i 2 avdelinger; teknisk avdeling og administrasjonsavdeling.

Det totale sykefraværet var i 2019 på 2,3 %. Arbeidsmiljøet vurderes som godt.

2.2 Kurs og opplæring

Moss Havn KF er en profesjonell organisasjon hvor krav til kompetanse settes høyt. Rammebetingelsene er stadig i endring og dette krever at ansatte utvikler sin kompetanse i tråd med dette.

Ansatte i Moss Havn KF har i løpet av 2019 fått kompetanseløft innenfor:

- Førstehjelp og hjertestarter
- Brannvern
- Kurs for verneombud og tillitsvalgt
- Lederutvikling
- Maskin- og kranførerkurs

3. Ytre Miljø

Moss Havn KF forholder seg til de krav som er satt av sentrale og lokale myndigheter, samt krav og ambisjoner som er besluttet for virksomheten. I tillegg setter virksomheten stadig nye mål for å forbedre egne miljøprestasjoner.

Virksomheten er bevisst på hva som kreves for å drive en effektiv og miljøvennlig havn sentralt i en by. Moss Havn KF ble i 2018 re-sertifisert som Miljøfyrtårn og har tydelig fokus på å velge miljøvennlige løsninger. En miljøfyrtårnsertifisering stiller krav til at virksomhetens miljøstandard er dokumentert innen arbeidsmiljø, innkjøp, energi, transport, avfall, utslipp og estetikk. Rapporteringen for 2019 viser at utviklingen er positiv. Våre eiere forventer fossilfri havn i 2030.

Oslofjordens første landstrømanlegg på containerkai ble åpnet høsten 2019. Det er etablert med støtte fra ENOVA. Her må infrastrukturen etableres før kundene (rederiene) gjør sine investeringer i skipene. Vi er gått sammen med de andre havnene i Oslofjorden i et felles prosjekt for å bidra til at både havner og skip gjør det mulig å ta ut de betydelige effektene bruk av landstrøm vil gi.

Ærverdige Tollboden ble koblet til byens fjernvarmenett i desember 2019 og dermed er oppvarming med gass blitt historie. Dette fjerner utslipp av CO₂ og gir en betydelig bedre kvalitet på oppvarmingen av bygget. Det har ført til en merkbar endring for leietaker og kundene som benytter Tollbodens fasiliteter.

Lys på større deler av havneområdet er skiftet ut siste år til moderne lyskastere med lavt forbruk. Siden vi ikke har overtatt anlegget er beklageligvis ikke lysstyring montert i 2019. Dette vil skje i 2020.

4. HMS

Moss Havn sin visjon stiller høye krav til god kompetanse og gode HMS- og kvalitetssystemer. Høy grad av sikkerhet i alle operasjoner og nullvisjon knyttet til arbeidsulykker og brudd på lover og regler er ett av virksomhetens mål knyttet til HMS.

Simployer sitt HMS og avvikssystem fungerer godt, og det ble i 2019 meldt inn 165 avik gjennom systemet. Dette gir en god base for å kartlegge og prioritere tiltak for stadig forbedring. Det gjennomføres jevnlig vernerunder.

I januar gjennomførte vi Stamina barometer som gir en måling av status for HMS i organisasjonen. Undersøkelsen viste særdeles gode resultater og det gir motivasjon til å arbeide videre for å opprettholde et høyt nivå.

Det avholdes jevnlig HMS-møter med alle aktører i havna hvor felles problemstillinger og tiltak tas opp.

Ombygging i havneområdet og omgivelsene rundt har gitt endrede forhold for støy. Støymålinger er gjennomført og viser hvilke utfordringer som må håndteres. Det er etablert en egen støygruppe med havneoperatør hvor tiltak for å senke støypåvirkningene er kartlagt. Dette innebærer kortsiktige endringer og større investeringer som tar lengre tid. Tiltakene er kommunisert både til naboer og kommuneoverlegen. Nye målinger blir gjennomført i 2020.

I tråd med havne- og farvannslovens formål tilrettelegger Moss Havn KF for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn.

Overordnede samferdselspolitiske mål om overføring av gods fra vei til sjø og bane skal fremmes.

5. Smart Moss Havn

Smart Moss Havn-programmet er videreført etter planen gjennom 2019. Programmet er et samarbeid mellom akademia, næringsliv, kommune og havn. Det er supportert av Smart Innovation Norway, som også stiller med prosjektleder. Avtalen med Smart Innovation Norway er 3 årig og evaluering av veien videre er påbegynt.

Programmet har flere prosjekter som går over flere år. Målettingen er å finne nye løsninger som er både innovative, effektive og miljøvennlige. I tillegg har søknader til virkemiddelapparat resultert i konkret støtte til flere ulike prosjekter.

Programmet har gitt konkrete resultater i 2019, men de største endringene vil komme i årene fremover når havna skal tilpasse seg nye løsninger både for fossilfri og automatisk/autonom transport både på land og til sjøs.

6. Tjenesteproduksjon

6.1 Strategisk posisjon

Moss Havn er en vennlig og serviceinnstilt havn. Havnen har en sentral beliggenhet midt i Oslofjorden og har til sammen 670 meter kai. Beliggenheten gjør Moss Havn og Mossregionen til et naturlig sentrum for transport, logistikk og kommunikasjon i Norges sørøstlige del.

Moss Havn har en ideell beliggenhet med hensyn til de viktigste hovedveiene E6 – Oslo/Göteborg, E18 – Oslo/Stockholm og E18 Drammen/Kristiansand via ferge Moss – Horten.

Fergesambandet mellom Moss og Horten er landets mest trafikkerte riksveiforbindelse til sjøs.

Havnen ligger strategisk til med tanke på eksisterende og nye næringsområder i Vestby, Moss og Våler. Utbyggere og utviklere bruker Moss Havn aktivt i sin promotering av utbyggingsområdene.

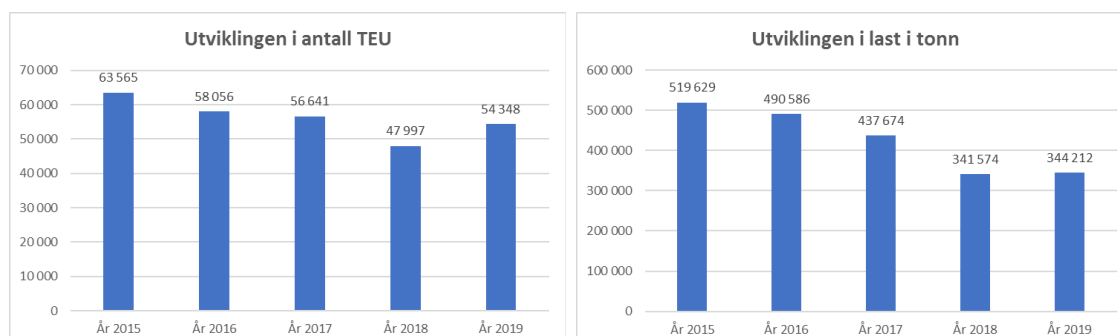
Riksvei 19 knytter Moss Havn til E6. Veien går gjennom Moss by og er avgjørende viktig for en effektiv transport til og fra havnen. Statens vegvesen arbeider for å etablere ny riksvei og Moss Havn har aktivt deltatt for å fremme betydningen av en effektiv riksvei 19. Moss Havn arbeider også med kompensierende tiltak for å bidra til mindre belastning i det mest trafikkerte periodene av døgnet.

Moss havns rolle - supply chain



6.2 Statistikk 2019

Moss Havn er en av landets fremste containerhavner med i alt 54 348 TEU (twenty-foot equivalent unit) i 2019. Havnen omsatte for til sammen 344 212 tonn med gods. Foruten lagerfasiliteter har havnen en moderne kranpark spesialisert for håndtering av containere, tungløft, bulk og vanlig stykk gods.



6.3 Anleggsmidler

Virksomhetens maskinpark består av en containerkran med løfteevne på 40 tonn, en mobilkran med løfteevne på 100 tonn, to hjullastere, tre arbeidsbåter, tre arbeidsbiler og tre sykler.

Moss Havn KF forvalter 138 mål til kontorer og godsformål. Av dette er følgende på Innlandshavna på Moss Næringspark med 45 mål fordelt på 20 mål eiet og 25 mål leiet. I tillegg kommer arealer til gjestehavn og bobilhavn med omliggende arealer og Alfabrygga. Per 31.12.2019 utgjør totalt lagerareal 8.381 m². Lagrene er fullt utleid. I tillegg til kontorbygg med verksted for egen virksomhet og utleie. Deler av arealet er midlertidig i bruk av Bane Nor for sine arbeidere med ny stasjon.

Moss Havn KF eier og drifter en bobilplass og gjestehavn til offentlig bruk.

6.4 Samfunnsrollen

Moss Havn leverer offentlig infrastruktur. Dette krever «lange briller» samtidig som dagens teknologiske utvikling gjør at vi også må kunne endre oss når markedet etterspør nye tjenester. Fleksibilitet i løsninger står sentralt og blir stadig mer viktig.

Moss Havn skal være en aktiv samfunnsbygger, langsiktig forvalter av sjøarealene og en viktig bidragsyter til verdiskapning, næringsutvikling og byutvikling. For å løse utfordringer vi møter på best mulig måte er det nødvendig å vurdere innspill fra både interne og eksterne ressurser.

Moss Havn KF er medlem i Moss Industriforening og Moss i Sentrum, samt eiere i Mossregionens Næringsutvikling as.

6.5 Moss bobil- og gjestehavn

Som del av Moss Havn KF sitt engasjement rundt byutvikling arbeides det jevnlig med å gjøre sjøfronten attraktiv som bobil-, gjestehavn og publikumsområde. Vi har styrket vårt engasjement gjennom 2019 og det har gitt økte inntekter og flere positive tilbakemeldinger.

6.6 Bobilhavna

Moss Havn utvidet antall plasser i bobilhavna i 2019 og drifter nå 17 oppstillingsplasser for bobil med mulighet for tilkobling til strøm samt tilgang til serviceanlegg. Bobilplassene er i bruk hele året og er en av de mest attraktive bobilplassene i landet. Det var 2 239 betalende bobildøgn i 2019.

6.7 Gjestehavna

Gjestehavna har båtplasser på begge sider gjennom størsteparten av kanalen. I tillegg er det lagt ut egen flytebrygge med båtplasser på Tollbodbrygga nord/øst for kanalbrua.

Gjestehavna ligger i gåavstand til det meste i Moss; shopping, spisesteder, gallerier og badeplasser.

Vann, strøm og adgang til servicerom (toalett, dusj, vaskemaskin og tørketrommel) er inkludert i vårt tilbud.

I 2019 ble nytt betalingssystem installert hvor også tilgang til størm er koblet til betaling av billett. Oppfølging av gjester gjøres i egen regi og det har gitt positive effekter. Henlagte båter blir også raskt fulgt opp og dette har medført mindre problem med dette enn tidligere.

7. Eierskap

Moss bystyre er virksomhetens øverste organ. Ansvar for den daglige driften er delegert til havneadministrasjonen med havnesjef som øverste leder. Moss Havn KF er underlagt Moss Havnestyre som består av 7 styremedlemmer fordelt på 5 politiske representanter, 1 brukerrepresentant og 1 ansatte representant.

Medlemmer:

Fred Jørgen Evensen	AP (Leder)
Irene Johansen	AP (Nestleder)
Ulf Leirstein	FRP
Gretha Kant	H
Benedicte Lund	MDG
Ulf Raab	Brukerrepresentant
Stefan Sundvall	Ansatt representant

Varamedlemmer:

Anne Lise Gjøstøl	SV
Tomas Colin Archer	AP
Bjørn Angell	KrF
Sissel Rundblad	H
Trond Valde	MDG
Biørn Borge	Brukerrepresentant
Birger Langset Harveg	Ansatt representant

Styret gjennomførte 7 møter gjennom 2019, og behandlet 13 saker og 6 meldinger.



Cruiseskip Artania ligger til kai i havna



Kanalen – Gjestehavna



Bobilhavna



Søppelrobot – ligger ved kanalen

8. Økonomiske oversikter 2019

8.1 Resultatregnskap, balanse og investeringsregnskap

Resultat	Note	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Regnskap 2018
Driftsinntekter				
Salgsinntekt		29 942 554	28 369 000	26 186 154
Annen driftsinntekt		3 519 924	1 646 000	15 483 444
Sum driftsinntekter	6	33 462 478	30 015 000	41 669 598
Driftskostnader				
Lønn og sosiale kostnader	2,7	13 564 630	13 323 298	12 420 719
Inventar og utstyr		1 374 169	1 161 000	1 501 601
Andre driftskostnader	8	12 452 101	8 882 750	13 510 818
Avskrivninger	1	10 043 340	-	8 605 893
Sum driftskostnader		37 434 240	23 367 048	36 039 031
Brutto driftsresultat		-3 971 762	6 647 952	5 630 567
Finansposter				
Finansinntekter		856 587	1 000 000	1 126 890
Finanskostnader		6 231 237	6 033 639	6 220 721
Sum finansposter	4	5 374 650	5 033 639	5 093 831
Avskrivninger - motpost	1	10 043 340	-	8 605 893
Netto driftsresultat		696 928	1 614 313	9 142 629
Årsresultat		696 928	1 614 313	9 142 629

Balanse	Note	IB 2019	Bevegelse	UB 2019
Eiendeler				
Anleggsmidler	1,2,5	177 743 980	1 699 691	179 443 671
Omløpsmidler	2,3	69 558 189	7 446 886	62 111 303
Sum eiendeler		247 302 169	9 146 577	241 554 974
Gjeld og egenkapital				
Kortsiktig gjeld		5 758 736	1 731 669	4 027 067
Langsiktig gjeld	4	90 376 396	3 366 908	87 009 489
Egenkapital før resultat	5, 9	142 024 408	1 345 546	140 678 862
Fjorårets resultat	9	9 142 628		9 142 628
Årets resultat			696 928	696 928
Sum gjeld og egenkapital		247 302 169	5 747 195	241 554 974

Investeringsregnskap	Note	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Regnskap 2018
Finansiering				
Bruk av disponible fond		4 154 445	22 200 000	
Bruk av lån	4	2 257 700		15 698 689
Refusjon fra andre	9	3 860 074		16 094 000
Sum finansiering		10 272 219	22 200 000	31 792 689
Investeringer prosjekter	1	10 272 219	22 200 000	15 698 689
Avsetning til fond				16 094 000
Resultat		-	-	-

8.2 Driftresultat

Driftsresultat for 2019 viser kroner 696 928,- i overskudd. Det er budsjettet med et overskudd for samme periode med kroner 1 614 313,-. Bokført resultat er kr 917 385,- lavere enn budsjett.

Årsaken til resultatet er blant annet påløpte bokførte kostnader det ikke er budsjettet for i 2019. Dette gjelder blant annet for; frakt- og transportkostnader fra havna til innlandshavn. Kostander det er kompensert for gjennom erstatning fra Bane Nor. Dette ble inntektsført i 2018 og var noe av grunnen til stor overskudd da.

Ved årsslutt er det bokført kostnader vedrørende pensjon etter aktuarberegning fra pensjonskassen.

Det er også endret praksis vedrørende vurdering av når kostnader skal påløpe i investeringsprosjekter, dvs. de bokføres i driftsregnskapet når det er forprosjekt og/eller tidligfase. Tilsvarende vurderinger skal også gjøres når det gjelder vedlikehold av bygg.

Driftsinntekter

Moss Havn KFs driftsinntekter deles inn i to hovedgrupper; Salgsinntekt som består av havneavgifter og vederlag, havnetjenester, parkering og utleie av utstyr og areal, og annen inntekt som består av andre salgsinntekter. Moss Havn KFs totale driftsinntekter viser en merinntekt på kr 3 447 478,- sett mot budsjett for 2019.

Det er blant annet inngått nye leieavtaler for havna der pris og antall m2 er endret og gir høyere inntekt pr. år.

Driftskostnader

Moss Havn KFs driftskostnader (eksl. investeringer) viser en merkostnad på kr 4 023 852,- sett mot budsjett for 2019. Årsaken til merkostnader er blant annet følgende:

Frakt og transportkostnader: I forbindelse med Bane Nor sine arbeider ved terminalens nordre sving blir Moss Havn KF også fakturert for ekstra omkjøring; dette fra terminalens operatør. Moss Havn KF belastes i tillegg for transport av gods mellom havna og innlandshavna fra terminaloperatøren. Denne kostnaden har blitt dekket fortløpende opp gjennom deler av minsterstatningssummen på inntektssiden.

Advokatbistand: advokatfirmaet Wiersholm for juridisk bistand/saksomkostninger i sak mot T. Engene. Ankesak avholdes i mars/april 2020.

Konsulenthonorar: høyere påløpte kostnader enn budsjett og årsak til dette er endret praksis vedrørende vurderinger når kostnader skal påløpe i prosjekter/investeringer.

8.3 Investeringer

I 2019 har Moss Havn KF investert for tilsammen kr 10 272 219,-, og som er finansiert gjennom ubrukte lånemidler, refusjon fra Enova til prosjekt Landstrøm og bruk av disponible fond.

Følgende investering er foretatt i løpet av 2019:

Areal, bygg, lager og anlegg: Videre etablering av Innlandshavn og servicebygg, opparbeidelse av gangveier og erosjonssikring.

IKT: Nytt betalingssystem til gjestehavn.

Havnevirksomhet: Landstrømsanlegg på Klakken- og Containerkaia.

9. Noter til resultatregnskap, balanse og investeringsregnskap

9.1 Note 0 – Regnskapsprinsipper

Moss Havn KF fører regnskap etter kommunal regnskapsstandard og lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

Moss Havns tjenester utføres etter lovhjemmel og avtalegrunnlag:

- Lov av 17. april 2009 nr. 19 / Lov av 21. juni nr. 70 om havner og farvann
- Veileder til havne- og farvannsloven
- Plan- og bygningsloven
- Lov om kommuner og fylkeskommuner
- Lov av 29. januar 1999 nr. 5 om opprettelse av kommunale foretak.
- Eiermelding, vedtekter og strategisk plan

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med kommunal regnskapsstandard nr. 6.

Øvrige regnskapsprinsipper lagt til grunn er:

Arbeidskapitalprinsippet

All tilgang og bruk av midler i løpet av året som vedrører virksomheten skal fremgå av driftsregnskapet eller investeringsregnskapet. Regnskapsføring av tilgang og bruk bare i balanseregnskapet skal ikke forekomme.

Bruttoprinsippet

Alle utgifter, utbetalinger, inntekter og innbetalinger skal regnskapsføres brutto. Dette gjelder også for de interne finansieringstransaksjonene. Det skal således ikke gjøres fradrag for tilhørende inntekter til utgiftene, og heller ikke skal inntektene fremstå med fradrag for eventuelle tilhørende utgifter.

Anordningsprinsippet

Alle kjente utgifter, utbetalinger, inntekter og innbetalinger i året skal tas med i årsregnskapet for vedkommende år, enten de er betalt eller ikke når årsregnskapet avsluttes.

Forsiktighetsprinsippet

Urealisert tap skal regnskapsføres etter enkeltvurderinger.

Varige driftsmidler/Anleggsmidler

Består i hovedsak av kaianlegg, havnekraner, tomter og bygninger og utstyr/inventar. Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost. Påkostninger og forbedringer tillegges driftsmiddelets bokførte verdi og avskrives sammen med dette. Reparasjons- og vedlikeholds- kostnader blir løpende resultatført i den perioden kostnaden påløper.

Virksomheten er ikke skattepliktig.

I samsvar med regnskapslovens krav er årsregnskapet avlagt under forutsetning om fortsatt drift.

9.2 Note 1 – Anleggsmidler og avskrivninger

Moss Havns anleggsmidler	Ansk. Verdi	Akk. Avskr.	IB2019	Avskr. Tid år	Anskaffet i 2019	Avskaffet i 2019	Årlige avskrivninger	UB2019
1120 Bygg, lager og bygningsanlegg	138 553 623	82 564 017	55 989 606	10 - 50	253 171		2 684 737	53 558 089
1130 Arealer, ikke avskr. Bare	117 383 999	38 637 098	78 746 901		4 983 584		4 279 738	79 450 748
1210 Kraner og kranutstyr	35 993 491	19 729 393	16 264 098	8 - 15			2 345 220	13 918 877
1230 Transportmidler	2 448 997	441 748	2 007 249	8 - 10			421 987	1 585 263
1152 ISPS	5 314 386	5 192 501	121 885	5 - 10			43 656	78 229
1180 Fyr, merker, farled, sjøpmråde	5 574 705	734 988	4 839 716	15	4 722 335		268 001	9 294 050
1280 IKT				3 - 5	313 130		-	313 130
Sum anleggsmidler	305 269 201	147 299 745	157 969 456		10 272 219	-	10 043 340	158 198 335

9.3 Note 2 – Pensjonsforpliktelser

Årets netto pensjonskostnad spesifisert:

	2019
Nåverdi av årets pensjon	1 187 539
Rentekostnad av pensjonforpl.	897 718
Forventet avkastning	-905 493
Netto pensjonskostnad	1 179 764

Pensjonsmidler, pensjonsforpliktelser og beregnet akkumulert premieavvik og beregningsforutsetning:

Pr. 31.12.2018	Pensjonsposter	Arbeidsgiveravgift
Pensjonsmidler	21 245 335	
Brutto pensjonsforpliktelser	22 973 061	
Akkumulert premieavvik	2 286 111	322 342
Arbeidsgiveravgift av netto forpl.		243 609

Beregningsforutsetninger:

Økonomiske forutsetninger	2019
Avkastning av pensjonsmidler	4,50 %
Diskonteringsrente	4,00 %
Årlig lønnsvekst	2,97 %
Årlig G-regulering	2,97 %
Årlig reguleringe av pensjoner	2,20 %
Forholdstallet fra KMD	1,00

Estimatavvik:

Estimatavvik fremkommer ved ny beregning av pensjonsmidler og pensjonsforpliktelser i nytt år.

Spesifikasjon av estimatavvik	
Faktisk forpliktelse 01.01.2019	19 904 280
Estimert forpliktelse 31.12.2018	-22 096 219
Estimatavvik forpliktelse 2019	-473 187
Akkumulert avvik tidligere år	-
Estimatavvik i år	-473 187
Gj. st. samlet avvik forpliktelse UB	-
Estimerte pensjonsmidler UB	19 774 523
Faktiske pensjonsmidler 01.01.2019	-19 904 280
Estimatavvik midler 2019	129 757
Akkumulert avvik tidligere år	-
Estimatavvik i år	129 757
Gj. st. samlet avvik forpliktelse UB	-

Avstemning av pensjonsordningens finansierte status mot beløp i foretakets balanse:

Avstemning	2019
Estimert pensjonforpliktelse UB	22 973 061
Estimerte pensjonsmidler UB	21 245 335
Estimert netto pensjonsmidler	1 727 726
Ikke amortisert estimatavvik	-
Netto pensjonsmidler/forpliktelser	1 727 726
Periodisert arbeidsgiveravgift	243 609
Netto pensjonsmidler/forpliktelser	
Årsregnskapet	
Estimerte pensjonsmidler UB	21 245 335
Estimert netto pensjonsmidler	
Ikke amortisert estimatavvik	0
Bokførte pensjonsmidler	21 245 335
Estimert pensjonsforpliktelse UB	22 973 061
Ikke amortisert estimatavvik	-
Bokførte pensjonsforpliktelser	22 973 061
Arbeidsgiveravgift på forpliktelse	243 609
Bokførte pensjonsforpliktelser etter arbeidsgiveravgift	23 216 670

Det er følgende medlemmer i pensjonsordningen:

Antall medlemmer i ordningen	2019	2018
Aktive	14	13
Oppsatte	4	3
Pensjoner	12	13

Fordringsføring av premeiavvik:

Årets premeiavvik på kr - 8 974,-, samt tilhørende arbeidsgiveravgift på kr - 1 265,- er satt opp som kortsiktig fordring i balansen og ført som kostnad i hht forskrift nr. 1424 av 15.12.2000, § 13-4.

Sammen med tidligere balanseført premeiavvik på kr 2 853 376,- (ekskl. arbeidsgiveravgift) og årets amortisering på kr -567 265,-, gir dette akkumulert balanseført premeiavvik (ekskl. arbeidsgiveravgift) på kr 2 286 111,-.

9.4 Note 3 – Skattetrekk

Av innestående bankinnskudd utgjør kr 512 345,- bundne skattetreksmidler til dekning av skyldig forskuddtrekk pr 31.12.2019.

9.5 Note 4 – Gjeldsforpliktelser

Låneinstans	Hovedstol IB	Startdato lån	Swapavtaler	Vilkår	Hovedstol UB
Nordea	7 600 000	06.03.2007	28.06.2019	4,21% + margin	7 400 000
Nordea	7 333 344	07.12.2012	31.12.2020	4,60% + margin	7 000 012
Nordea	7 333 344	07.12.2012		4,40% + margin	7 000 012
KLP	28 400 000	29.09.2016		Fast rente lik 2,28%	26 800 000
KLP	10 086 146	07.12.2012		3 mnd Nibor + marg	9 526 146
KLP	7 199 984	07.12.2012		3 mnd Nibor + marg	6 066 648
Sum	67 952 818				63 792 818

9.6 Note 5 – Kapitalkonto

Transaksjoner	Debet/Aktiva	Kredit/Passiva
Saldo 1.1.2019		85 766 580
Avdrag lån 2019		4 160 000
Pensjonsmidler/forpliktelser 2019		677 720
Aktivering av investeringer 2019		10 272 219
Finansiering av investeringer	6 412 145	
Avvikling av anleggsmiddel 2019		
Årlige avskrivninger 2019	10 043 340	
Saldo 31.12.2019		84 421 033

9.7 Note 6 – Inntekter

	2019	2018
Anløpsavgift	2 540 246	2 891 291
Kaivederlag	737 676	683 870
Varevederlag	5 237 169	5 023 542
Gjestehavn	302 863	143 028
Bobil plass	447 809	319 463
Havnetjenester	446 218	545 501
Utleie kran og utstyr	7 436 149	6 534 043
Utleie bygg og arealer	12 944 739	10 045 427
Andre salgsinntekter	3 369 609	4 577 433
Erstatning Bane Nor	0	10 906 000
Sum salgsinntekter	33 462 478	41 669 598

9.8 Note 7 – Lønn og personalkostnader

Lønn og pensjonskostnader	2019	2018
Lønn	9 948 600	9 178 414
Arbeidsgiveravgift	1 581 521	1 540 671
Pensjonskostnader	1 769 871	1 438 670
Andre lønnsrelaterte ytelser	264 638	262 964
Sum	13 564 630	12 420 719

Moss Havn KF har 14 ansatte fordelt på 13,6 årsverk pr. 31.12.2019

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styret
Lønn / honorarer	1 163 760	232 397
Pensjonskostnader	23 272	0
Annen godtgjørelse	10 616	0
Sum	1 197 648	232 397

Følgende kostnader er bokført vedrørende revisjon i 2019.

Revisjonshonorar 2019	
Bokført revisjonshonorar 2018	99 350
Revisjon 2018	20 000
Forvaltningsrevisjon 2018	23 500
Diverse oppdrag 2018/2019	35 850
Netto revisjonshonorar 2019	20 000

9.9 Note 8 – Overføring til Mossregionens Næringsutvikling (MNU)

Moss Havn KF overførte i 2019 kr 250 000,- til Mossregionens Næringsutvikling AS (MNU) i henhold til vedtatt budsjett.

Moss Havn KF har pr. 31.12.2019 en eierandel på 17,125% av aksjene i selskapet MNU.

Ved tildelingen av aksjene forekom ingen kostpris. Moss Havn KFs eierandeler er derfor ikke balanseført i foretaks regnskap.

9.10 Note 9 – Disposisjonsfond

	2019	2018
FRIE DRIFTSFOND:		
IB Frie driftsfond	56 257 828	37 543 293
Disponering årsoverskudd	9 142 628	2 620 535
Erstatning Bane Nor		16 094 000
UB frie driftsfond	65 400 456	56 257 828

9.11 Note 10 – Anløp selvkostberegning

Beregning av anløpsavgift for perioden 2015 - 2019 (alle tall er oppgitt x. mva)

Regnskap/År:	2015	2016	2017	2018	2019
Sum anløpsavgift	kr 2 623 611	kr 2 524 664	kr 2 786 279	kr 2 891 291	kr 2 540 246
Kostnader/År:					
Netto kostnader tilknyttet isbryting etter fradrag for refusjon fra Kystverket	kr 21 818	kr 57 740	kr 45 451	kr -54 731	kr 21 829
Personal- og systemkostnader	kr 846 555	kr 2 111 523	kr 1 060 312	kr 2 218 837	kr 2 056 097
Investeringer tilknyttet farled	kr 2 561 116	kr 2 280 571	kr 284 296	kr 998 374	kr 1 587 333
Andel av felleskostnader 15%	kr 131 882	kr 136 707	kr 120 832	kr 107 370	kr 112 513
Sum kostnader	kr 3 561 371	kr 4 586 541	kr 1 510 891	kr 3 269 850	kr 3 777 772

Gjennomsnittlige inntekter 2015 - 2019	kr 2 673 218
Gjennomsnittlige kostnader 2015 - 2019	kr 3 341 285
Gjennomsnittlig netto tap 2015 - 2019	kr -668 067

9.12 Note 11 – Arbeidskapital

	2019	2018
OMLØPSMIDLER:		
Endring betalingsmidler	5 534 717	3 703 515
Endring kortsiktige fordringer	1 615 309	2 345 717
Endring premieavvik		
Endring i omløpsmidler (A)	7 150 026	6 049 232
KORTSIKTIG GJELD:		
Endring kortsiktig gjeld (B)	1 381 279	3 299 033
ENDRING ARBEIDSKAPITAL (A-B)	5 768 747	2 750 199



SAK NR 11/2020: AVTALE MED ASKO OM ETABLERING AV DRONEHAVN

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret støtter inngåelse av vedlagte avtale med ASKO for etablering av sjødrone med tilhørende elektrisk landtransport.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

- Fremforhandlet avtale mellom ASKO og Moss Havn
- Prosjektbeskrivelse utarbeidet av ASKO datert 19. mars 2020
- Støttebrev fra SAMS datert 2. april 2020
- Uttalelse fra Kongsberg Maritime til Horten kommune

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høstelund Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Som del av programmet Smart Moss Havn har droneprosjekt med ASKO vært et sentralt prosjekt for Moss Havn i snart 3 år. Prosjektet innebærer elektrisk autonom fjordkryssing, elektrisk håndtering av traller i land og elektrisk transport til og fra Moss havn og lager i Vestby.

Havnestyret har vært orientert om prosjektet og fremdrift i prosjektet jevnlig siden oppstart av Smart Moss Havn høsten 2017. Oppsummert er det gitt følgende orienteringer/behandlinger i havnestyret:

Når	Hva
Oktober 2017	Orientert fra kick-off med Smart Moss havn som ble arrangert den 18. oktober 2017. ASKO var deltaker. Droneprosjekt, elektrisk/autonom fjordkryssing ble lansert og tatt inn som en idé å arbeide videre med
Februar 2018	Orientert om status for kontorbygget og administrasjonens innstilling om å finne andre lokaliteter. Her ble også ASKO sitt droneprosjekt beskrevet som et av alternativene for bruk av arealene
August 2018	Orientert om status Smart Moss Havn hvor ASKO sjødroneprosjekt ble særskilt nevnt som eget prosjekt
November 2018	Orientert om dronehavnprosjekt, et prosjekt med Kystverket, ASKO og NOHA for å finne ut hva som kreves av en dronehavn for å få realisert prosjektet. Videre orientert om ASKO sine planer for helelektrisk transportkjede og muligheter for elektrifisering av lastebiltransport i Mossregionen.
Mai 2019	Sak om nye kontorer (sak 4/2019) hvor ASKO-prosjektets behov for arealer på land sannsynligvis vil være utløsende faktor for tidspunkt for gjennomføring
Juni 2019	Orientert om status for droneprosjekt. Orientert om løsninger på vestsiden, forhandlinger med verft og fremdrift.
September 2019	Orientert om deltakelse i SETS (Skandinavisk Elektrisk Transport System), hvor også vår del av ASKO prosjektet er en base for elektrifisering av havn
Januar 2020	Innførende orientering om Moss Havn til nytt havnestyret, hvor også prosjektet ble orientert om
Mars 2020	Presentert som grunnlag for strategi – viktig del av bakgrunn for våre satsninger fremover

I desember 2019 tok ASKO kontakt med Horten Havn for å undersøke mulighetene for at droneprosjektet kunne bruke Horten som havn på vestsiden av fjorden. Gjennom den siste måneden har dette materialisert seg og vi har, sammen med Horten havnevesen, fremforhandlet forslag til felles avtaleverk med ASKO. De to havnene har samarbeidet godt i denne prosessen og resultatet er, også etter ASKO sitt ønske, to så godt som likelydende forslag til avtaler. Advokat Øivind R Armo ved Advokathuset Horten AS har bistått begge havnene i arbeidet.

Det er en forutsetning for ASKO at de får tilgang til havnefasiliteter i begge havner. ASKO skal styrebehandle avtalene 7. mai. I dette styremøte blir det samtidig besluttet å igangsette bygging av to fartøy og utvikling av infrastruktur i havnene.

Kort oppsummert ASKO sitt droneprosjekt

ASKO har tre store lagre på Vestby og etablerer ett nytt lager ved Sande. Det er behov for transport mellom disse lagrene og for inn- og utgående transport på hver side av fjorden for hvert lager. ASKO ønsker derfor å sette i fast rute to helelektriske sjødroner (autonome fartøyer) som frakter traller mellom Moss og Horten uten trekkvogn og sjåfør. Trallene skal hentes og leveres på havnen med nullutslippsbiler, fortrinnsvis elektriske lastebiler. For lengre kjørestrekninger vil nullutslippsbiler fases inn når teknologien er tilgjengelig. Sjødronene vil i første periode ha bemanning, men vil bli autonome når utviklingen gjør dette mulig.

Elektriske lastebiler vil bringe traller med last mellom lager i Vestby og Moss havn samt mellom Horten havn og det nye lageret i Hanekleiva ved Sande. Trallene trekkes på og av sjødronene med elektriske terminaltraktorer og fraktes over fjorden med sjødronene. Sjødronene bruker standardiserte ferjeleier og det må bygges ett slikt på hver side.

Hele transportkjeden er utslippsfri. Dette gjelder trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn. De er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av. Også sjødronene er drevet av batterier som lades ved landligge i begge havner.

Hver sjødrone (fartøy) er 66 m lang og har plass til 16 traller. Det er nødvendig med et landareal på ca. 1,5 – 2 daa med plass til ca. 16 traller. Dette arealet må ligge i tett tilknytting til ankomststed for sjødronene.

VURDERINGER:

Prosjektet er et pilotprosjekt som vil ha store positive konsekvenser for sjøfarten og mulighetene for nullutslipp i hele transportkjeden for gods som fraktes gjennom Moss havn.

Prosjektet representerer «raskeste vei» til å etablere elektrisk tungtransport fra Moss havn og til vareeiere i Mosseregionen, dvs elektrisk lastebiltransport gjennom Moss. Prosjektets del som omhandler elektriske trekkvogner for bruk mellom Vestby og Moss vil kunne skaleres opp for bruk til «intertransport» i Mosseregionen og ikke minst for containertransport til/fra Moss havn. Flere store aktører vurderer seriøst å bruke denne typen trekkvogner. NorgesGruppen (eiere av ASKO) eier blant annet også UNIL med lager i Våler.

Plassering



Planlagt plassering i havna er på innsiden av Værlepiren med montering av fergekaibro ved dagens vestlige ro-ro rampe. Denne rampe er i dag i en stand som gjør at det ikke kan brukes som ro-ro rampe uten omfattende rehabilitering. Skissen over er fra dronehavnprosjektets arbeid som ble gjennomført i 2018. Endelig utforming av areal, sett opp mot bygninger, vil beslutes i prosjektets neste faser. Admin bygg vil rives og tilbygg lager vurderes i denne sammenheng.

Området er del av arealet som er omfattet av opsjonsavtale med Sjøsidan Moss as. Avtalen vedlagt inneholder klausul som regulerer flytting når denne opsjonen utløses en gang i fremtiden. Dette vil henge tett sammen med flytting av Statens vegvesen sitt fergeleie.

Sjødronene vil passere inn og ut sør-sørøst for fergene til Bastø Fosen. De vil måtte krysse Bastø Fosen fergene midtfjords (i Oslofjorden). ASKO jobber sammen med Kystverket for ivareta trafiksikkerheten på sjøen.

Investering og kostnader

Investeringen av infrastruktur på land og sjø bekostes og gjennomføres av ASKO i sin helhet. ASKO har fått tilsagn om støtte fra ENOVA på 119 millioner kroner og som forutsetter at ASKO skal gjennomføre alle investeringer selv. I tillegg har ASKO fått 40 prosent støtte på kostnader tilknyttet ladeinfrastruktur for lastebiler. Dvs. 4 hurtigladerer på hver havn og terminaler. Disse skal være tilgjengelige for andre brukere for å støtte innføring av lastebiler også for andre bileiere enn ASKO.

Moss havn er med og dekker 50% av prosjektering (bruk av konsulenter) av selve landinfrastrukturen i Moss.

Dersom det senere skulle bli aktuelt at Moss havn skal foreta investeringer knyttet opp mot denne operasjonen, så skal det inngås egen avtale for det. En slik avtale ville inneholde forutsetning om økonomisk vederlag. Det foreligger ingen forhandlinger om dette p.t.

Sentrale bestemmelser i avtalen

Avtalen forutsetter en helelektrisk (nullutslipp) sjøtransport mellom Horten og Moss.

Avtalen har en varighet fram til 2050. Denne varigheten svarer opp nødvendig langsiktighet og nedskrivningstid for ASKO. Nedskrivningstiden er satt til 25 år.

ASKO kan si opp avtalen med 5 års oppsigelsestid. Ved oppsigelse, eller dersom avtalen løper ut, kan Moss havn be om at hele eller deler av installasjonen skal fjernes. Det Moss havn eventuelt ønsker å overta skal gjøres opp mot et vederlag basert på opprinnelig investeringsbeløp og ihht en restverdi etter en lineær nedskrivning på 25 år. Dersom oppsigelsen skjer før det er gått 10 år, så er det restverdi etter 10 år som gjelder.

Moss havn har en rett til å kunne innløse installasjonen etter 10 år basert på samme restverdi prinsipp som over. Dersom Moss havn benytter seg av denne retten vil havna kreve vederlag for bruk av installasjonen etter det.

Avtalen forutsetter at ASKO er ansvarlig for og må innhente nødvendige offentlige godkjenninger for bygging og drift av virksomheten, både på land og sjø.

Trafikk og støy

ASKO ønsker å starte med 6 anløp. Etter 2024 planlegger de å gå opp til 8 anløp. Hver sjødrone gir maks plass til 16 traller. Det gir en teoretisk mulighet til 96 traller fra oppstart og 128 traller fra 2024. Det er administrasjonens oppfatning at dette kan gi en trafikkbelastning på inntil 200 kjøring (sum inn og ut) fra start og inntil 250 kjøring fra 2024 per døgn.

Det er planlagt et kjøremønster ut via ny port ved Mossesia kro og derfra ut på Rv19.

Kjøretøyene som trekker trallene er tenkt helelektriske og stillegående. Kjørerrampene har rister med gummi under. Det samme gjelder ferjelemmene som legges på kjørerrampen. Ferjelemmene er gjort ekstra store og tunge og de vil derfor ikke ha vesentlig støyende bevegelser.

Terminaltraktorene vil bli autonome etter hvert og vil kjøre på et lukket område og vil ikke ha ryggevarsel. Det vil heller ikke lastebilene siden terminalen er arrangert slik at de alltid kjører forover inn i parkeringslommene.

Det er grunn til å anta at hele ASKO sin virksomhet inn og ut av havna vil være begrenset til lav støy.

Ringvirkninger

Etablering av den nye transportaksen gir potensiale for nye arbeidsplasser innen logistikk og industri i lokalsamfunnet. Det vil gjøre det attraktivt å etablere terminaler og transportintensiv industri i områdene nær Moss og Horten.

Terminal for gods og terminal for retur fraksjoner som papp og plast som skal skipes ute sjøveien til Europa er aktuelle virksomheter som kan etableres i området.

Prosjektet knytter Moss og Horten enda tettere sammen og vil med dette kunne utvikles til å bli et viktig grønt logistikk knutepunkt på Østlandet. Mosseregionen får en unik mulighet til å etablere nullutslipp godstransport før noen andre regioner. Innlandshavna vil også være sentral i nettverket av ladeinfrastruktur som skal etableres.

ASKO sine sjødroner vil være revolusjonerende innenfor moderne og miljøvennlig transport basert på bruk av nye teknologiske løsninger. Etableringen vil ha betydning for viktige arbeidsplasser både i Moss og i Horten, både i dag og på lengre sikt. Kongsberg Maritime og andre bedrifter innenfor SAMS klyngen (klynge for autonome mobilitets systemer) er allerede involvert i prosjektet og som vil gi industrien verdifull kompetanse og erfaring for fremtidig innovasjon, salg og omsetning (se eget vedlegg).

Universitetet i Sørøst- Norge satser også stort på autonomi, både når det gjelder utdanning og samarbeid med næringslivet. De organiserer blant annet testområdet for autonome fartøyer i Horten og er involvert i en rekke spennende autonomiprosjekter. Etablering av en dronehavn vil sette begge byer på kartet som et sted det skjer mye spennende innenfor autonomi og ny teknologi, både i industrien, på universitetet og ikke minst i havna. På sikt vil dette kunne tiltrekke verdifull arbeidskraft og nye arbeidsplasser.

Økonomiske konsekvenser

I tillegg til inntekter beskrevet i avtalen (fra kr 960.000 til kr 1.820.000) vil det tilkomme:

- Inntekter for arealleie
- Farvannsavgift
- Egen avtale om drift av ASKO sin infrastruktur på land
- Muligheter for synergi for terminaloperatør

Inntekter beskrevet over har liten eller ingen investeringsgrad.

Moss havn vil ha kostnader knyttet til riving av kontorbygg og tap av leieinntekter fra de leietakere som i dag er i kontorbygget, med fradrag fra kostnader for å drifte kontorbygget. Forhold rundt dette er tidligere omtalt i sak 4/2019.

Det er ikke vurdert de økonomiske konsekvenser prosjektet vil ha i form av ringvirkninger til lokalsamfunnet.

Bilde på side 3 i denne saken viser allokering av areal. Vedlegg som forslag til avtale henviser til er under detaljert utarbeidelse.

MILJØKONSEKVENSER:

Hele transportkjeden er planlagt utslippsfri (nullutslipp).

Trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av.

Sjødronene er drevet av batterier og de lades på begge sider.

Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO₂ fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring.

Kjøring utenfor rushtider, med lav grad av støy, vil bidra til god utnyttelse av eksisterende veistruktur og til liten sjenanse for innbyggere.

KONKLUSJON:

Denne avtalen er en forutsetning for at ASKO kan gjennomføre sitt sjødroneprosjekt og gjennom det for at Moss havn nå kan gå inn i siste fase frem mot etableringa av dronehavn. Det vil være en unik mulighet for Moss havn på vei mot en fossilfri havn og for Mosseregionen til å etablere nettverk av nullutslipp tungtransport i regionen. Administrasjonen mener avtalen vil bidra sterkt til å utvikle fremtidens havn i Moss.

Frist for rådmann/administrasjon til uttalelse til styret:

Torsdag 16. april 2020

AVTALE
OM
ETABLERING AV SJØVERTS FORBINDELSE
I
MOSS HAVN

PARTER:

MOSS HAVN KF
OG
ASKO TRANSPORT AS

1. AVTALENS PARTER

Moss havn KF, foretaksnr. 971 033 339, heretter kalt MH

v/Havnesjef Øystein Høsteland Sundby

Strandgata 10, 1531 Moss

ASKO Transport AS, foretaksnr. 999 320 600, heretter kalt ASKO

v/daglig leder Tore Bekken

Deliveien 33, 1540 Vestby

2. AVTALENS BAKGRUNN

ASKO er del av en større konsernstruktur som gjennom sin virksomhet blant annet er en av de største operatørene innen transport og logistikk knyttet til dagligvarer i Norge.

ASKO har hovedsete i Vestby, Viken, med diverse lagerfasiliteter. Det bygges nå nytt lager i Sande, Vestfold, som supplement til dem i Vestby. Det vil være behov for transport mellom disse lagrene.

I den sammenheng vil ASKO etablere eget system for sjøtransport av varer over Oslofjorden, mellom Horten og Moss, med bruk av nullutslippsfartøyer (heretter referert til som "Prosjektet"). Med nullutslippsfartøyer menes det fartøyer drevet av elektrisitet eller andre nullutslippsløsninger (samlet referert til som "Nullutslipps-framdriftsmiddel"). Disse er på sikt planlagt å være autonome. Avtalen gir ASKO rett til å bygge kaianlegg i Moss havn. ASKO skal etablere fortøyningsanordning og anordning for lasting, lossing og lading av fartøyene i forbindelse med kaianlegget (samlet referert til som "Kaianlegget").

ASKO skal lage et helhetlig transportsystem knyttet til disse fartøyene og de nevnte lagrene i Vestby og Sande, som i sin helhet skal være basert på Nullutslipps-framdriftsmiddel.

ASKO skal leie areal av MH for oppstilling av trekkvogner og tilhengere/»traller». Dette reguleres i egen leieavtale. ASKO har tilgang til infrastruktur som er felles med øvrige leietakere i Moss havn.

Denne avtalen regulerer ASKOs bruk av Moss havn til dette formålet. En tilsvarende avtale inngås mellom ASKO og Horten havnevesen.

3. AVTALENS GJENSTAND OG OMFANG

1. Plassering og grunnleggende egenskaper ved tiltaket.

Fartøyene skal anløpe Moss havn på kai øst for Værlepiren, slik dette er inntegnet på vedlagte kart. (Vedlegg 2) eller som nærmere avtalt mellom partene.

Planen er at transport i havn og mellom ASKOs lagre og havnene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og basert på nullutslipp. Transport mellom ASKOs lager på Vestby og Moss havn skal således skje med trekkvogn med av Nullutslipps-framdriftsmiddel straks slike er tilgjengelig for ASKO. Innfasing av utslippsfire lastebiler vil ta lengre tid for øvrige strekninger.

ASKO har utarbeidet en prosjektbeskrivelse som vedlegges (Vedlegg 3.)

2. Fartøyenes egenskaper

Det legges opp til drift av to eller flere fartøyer, hver med lengde på om lag 66 meter.

Fartøyene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel, og lades under landligge i Horten og Moss.

Lastekapasitet på hvert fartøy skal være 16 traller.

3. Kjøretøyenes egenskaper

Trekkvognene som skal frakte trallene til og fra Moss havn skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

4. Terminaltraktorenes egenskaper

Terminaltraktorene som skal rangere traller på havneområdet skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

5. Anløp

ASKO gis rett til minst 8 havneanløp i døgnet.

6. Seilingstider og fortøyning

ASKO har anledning til selv å fastsette seilingstider, og ASKO gis rett til å disponere Kaianlegget hele døgnet. Dog skal det søkes å legge seilingstidene og rutene slik at landvertsforbindelsen i minst mulig grad belaster veinettet i Moss på tider av døgnet med høy trafikk.

4. REDERITILPASSET INFRASTRUKTUR

1. Egenskaper

ASKO gis rett til å bygge fortøyningsanordning festet til kaikant

ASKO gis rett til å bygge ferjekaibru for lossing og lasting av fartøyene.

ASKO gis rett til å bygge ladestasjon for fartøyene, herunder trekking av strømkabler over grunn eid av MH m.m.

Plassering av ferjekaibru skal være slik det framgår av kart vedlegg 2.

2. Tiltakshaver, kostnadsansvar

ASKO er tiltakshaver for alle anlegg for infrastruktur som bygges utover det som eksisterer i Moss havn. ASKO bærer det fulle ansvar for kostnader forbundet med oppføring og drift av all rederitilpasset infrastruktur.

Det kan avtales at MH foretar investeringer i infrastruktur mot vederlag.

3. Forholdet til offentlig godkjenning

Om ASKOs virksomhet eller etablering av installasjoner på Kaianlegget forutsetter myndighetenes tillatelse, påhviler det ASKO å framskaffe slike. Det samme gjelder dersom bruksendring og/eller konsesjon kreves. MH skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

I den utstrekning MH trenger offentlige tillatelser for å gi ASKO tillatelse til å etablere Kaianlegget, påhviler det MH å fremskaffe disse. ASKO skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

Dersom tillatelse til slik etablering ikke gis, har begge parter rett til å si opp avtalen med øyeblikkelig virkning, og partene vil ikke ha krav mot hverandre.

I den utstrekning offentlige pålegg eller myndighetskrav i driftsfasen vesentlig innvirker på driften av Kaianlegget, i strid med forutsetningene i denne avtale, plikter partene hver for seg og samlet å søke løsninger akseptable for begge parter. Hvis partene ikke kommer til enighet, er ASKO innforstått med at MH i så fall ikke er i mislighold under avtalen, men ASKO skal kunne si opp denne med 6 måneders varsel.

Kaianlegget skal gjennom hele avtaletiden tilfredsstille offentligrettslige krav og pålegg, så vel generelt som det som knytter seg til virksomhetsformålet.

5. ATKOMST OG LEIE AV TILKNYTTET AREAL

ASKO gis rett til atkomst til Kaianlegget for lasting, lossing, lading, og fortøyning over grunn eid av MH.

Det inngås egen avtale om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller, m.m.

6. VARIGHET

1. Avtaleperioden

Avtalen løper til 01.01.2050 hvorefter den opphører uten oppsigelse. Forutsatt at det foreligger vedtak fra kompetent beslutningsmyndighet som gir anledning til videre drift utover

dette tidspunkt, som senest må foreligge 12 måneder før utløp av denne avtalen, har ASKO rett til forhandlinger om slik videre drift av virksomheten.

2. Byggeperiode og etablering

Man beregner at prosjektering og bygging av anlegg vil pågå fram til 31.12.2021.

ASKO skal legge fram en framdriftsplan innen 3 måneder etter denne avtalens inngåelse som i tilstrekkelig grad definerer milepæler i de aktivitetene som etablerer forutsetningene for oppstart.

3. Oppstart drift

Det er antatt at oppstart drift vil kunne skje 01.01.2022. Drift skal ikke igangsettes senere enn 31.12.2022, og det beregnes vederlag i samsvar med punkt 8 nedenfor fra 31.12.2022 selv om drift ikke skulle ha kommet i stand. Dette gjelder ikke hvis forsinket igangsettelse skyldes forhold utenfor ASKOs kontroll. ASKO gir skriftlig beskjed til MH om oppstarttidspunktet senest tre måneder før oppstart.

4. Oppsigelighet

Avtalen kan avtalen sies opp av ASKO med 5 års varsel regnet fra den 1. i måneden etter at skriftlig oppsigelse er mottatt av den annen part.

Ved ikke-bruk av infrastrukturen i mer enn 2 år har MH rett til oppsigelse av avtalen med 3 måneders frist fra mottatt skriftlig beskjed om oppsigelsen. Som ikke-bruk anses en vesentlig reduksjon av regulariteten sett hen til minste regulerte prisintervall i punkt 8, 2 nedenfor i en periode på mer enn 2 år.

7. INNLØSNINGSRETT

1. I avtaleperioden

MH har anledning til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm.

Innløsning kan kreves tidligst etter 10 år fra oppstart, jf. punkt 6, 3 ovenfor.

Krav om innløsning skal fremmes skriftlig. Innløsningen skjer innen 3 måneder fra kravet om innløsning er mottatt av ASKO.

2. Beregning av innløsningssum

Investeringene ASKO gjør avskrives lineært over 25 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3 ovenfor, eller fra det senere tidspunkt investeringskostnaden er påløpt. Innløsningssummen utgjøres av nedskrevet verdi.

ASKO plikter å dokumentere investert beløp.

3. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

8. AVGIFT OG VEDERLAG

1. Farvannsavgift

Det betales farvannsavgift i henhold til forskrift gitt i medhold av havne- og farvannsloven, slik forskriften til enhver tid gjelder. Avgift beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor.

2. Vederlag

ASKO betaler vederlag beregnet ut fra antall anløp per døgn. Vederlag beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor. Prisene beregnes ut fra følgende satser per år:

<u>Antall anløp/avfarter</u>	<u>Årspris</u>	
Inntil 6 anløp per døgn	kr	960 000,00
Inntil 7 anløp per døgn	kr	1 064 000,00
Inntil 8 anløp per døgn	kr	1 216 000,00
Inntil 9 anløp per døgn	kr	1 368 000,00
Inntil 10 anløp per døgn	kr	1 520 000,00
Inntil 11 anløp per døgn	kr	1 672 000,00
Inntil 12 anløp per døgn	kr	1 824 000,00

Vederlaget faktureres etterskuddsvis per kvartal, den 10. i måneden som følger hvert kvartal.

ASKO meddeler MH hvilket antall anløp som vil bli praktisert fra og med et gitt tidspunkt. Denne opplysningen benyttes som grunnlag for avregning fra dette tidspunktet.

Prisene nevnt ovenfor er eksklusive mva.. Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området.

MH kan hvert år forlange vederlaget regulert overensstemmende med 100 % av stigningen i Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks – eller hvis denne blir opphevet – annen tilsvarende offentlig indeks, eller – dersom heller ikke slik annen indeks foreligger – på grunnlag av den norske kronens innenlandske kjøpekraft til enhver tid. Basis for reguleringen er den i kontrakten fastsatte leieprisen og indeksens utvisende pr 15.03.2020.

Første gangs indeksregulering kan kreves ved oppstart, se punkt 6,3, og da på bakgrunn av stigningen i indeksen fram til dette tidspunkt. Senere regulering baseres på den til enhver tid gjeldende leie og stigningen i prisindeksen fram til reguleringstidspunktet.

3. Vederlag etter innløsning

Årlig leie skal tilsvare løpende kostnader, så som avskrivninger forvaltnings-, drifts- vedlikeholds-, og kapitalkostnader. Avskrivninger skal følge den regnskapsmessige avskrivningssats som MH benytter for anskaffelsen. Dog slik at allerede foretatte nedskrivninger etter punkt 7 ovenfor skal hensyntas.

Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området

9. KJØP AV TJENESTER FRA MH

Partene kan inngå særskilt avtale om levering av tjenester fra MH. Der slike tjenester er regulert i egen prisliste eller regulativ, følges dette.

Partene kan herunder inngå egen avtale om eventuell bruk av annen havnefasilitet i Moss havn.

10. TILGANG TIL INFRASTRUKTUR FOR TREDJEPART

Partene er enige om at avtalen skal tilpasse de krav som måtte følge av ufravikelige lover, forskrifter og internasjonale traktater. Dersom en tredjepart, på et senere tidspunkt i denne avtalens løpetid, ber om tilgang til den infrastruktur ASKO har investert i, og det viser seg etter en nærmere vurdering at MH eller ASKO er forpliktet etter konkurranseloven eller EØS-konkurransereglene til å gi slik tilgang, er partene forpliktet til å endre avtalen i nødvendig utstrekning for å legge til rette for, og fastsette vilkårene for, slik tilgang.

11. ENDRINGER

1. Endring av fartøyenes størrelse og egenskaper og øvrig logistikk.

Dersom ASKO ønsker å endre fartøyenes størrelse, lastekapasitet, endre framdriftsmiddel til et som ikke er et Nullutslipps-framdriftsmiddel eller gjøre andre vesentlige endringer, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. Det samme gjelder vesentlige endringer i en øvrige logistikk beskrevet i punkt 3 ovenfor, herunder især endringer som bryter med formålet om en utslippsfri transportkjede. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte.

2. Endring av rederitilpasset infrastruktur.

Dersom ASKO ønsker å gjøre vesentlige endringer i forbindelse med den rederitilpassede infrastrukturen, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte

3. Omdisponering av infrastruktur

I forbindelse med eventuell omdisponering av arealer og infrastruktur i havna, har MH anledning til å anviser annet sted i Moss havn for infrastruktur knyttet til ASKOs virksomhet. MH forplikter seg da til at ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet, herunder Kaianlegget og areal til logistikkoperasjon, fra anvist sted. Hvis ASKO ikke får tilsvarende forutsetninger, gis ASKO rett til å si opp avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Ved slik oppsigelse plikter MH å innløse infrastruktur ASKO har etablert i forbindelse med det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet fra anvist sted, eller hvis ASKO ikke sier opp avtalen i medhold av den ovenstående:

(1) Plikter ASKO å flytte eksisterende redertilpasset infrastruktur til anvist sted. MH plikter å flytte denne i det tilfelle innløsning av denne allerede har funnet sted i medhold av punkt 7. Flytting skal gjennomføres i den grad det er mulig og økonomisk forsvarlig. Kostnad for flytting deles likt mellom partene.

(2) Hvis det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig å flytte eksisterende infrastruktur, skal ASKO gis rett til å investere i nytt kaianlegg og infrastruktur på anvist sted. Hvis ASKO ikke ønsker dette, skal ASKO si opp denne avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Partene kan avtale andre løsninger.

12. REFORHANDLING

Hvis omstendigheter utenfor partenes kontroll som ikke er regulert av andre bestemmelser i denne avtalen fører til vesentlige endringer av forutsetningene for denne avtalen, eller gir urimelige og ikke-tilsiktete konsekvenser for den ene av partene, kan de angjeldende bestemmelsene kreves reforhandlet. Hvis partene ikke enes om en reforhandling av de angjeldende bestemmelsene, kan avtalen sies opp av begge parter med 12 måneders varsel.

Dette punktet regulerer ikke oppsigelsesrett der parten har oppsigelsesrett etter andre bestemmelser i avtalen.

13. OVERDRAGELSE

1. Overdragelse til tredjepart

ASKO kan ikke uten skriftlig forhåndssamtykke fra MH overdra hele eller deler av denne avtalen til tredjepart. Samtykke kan kun nektes ved saklig grunn.

2. Konsernintern overdragelse

ASKO kan overdra hele eller deler av denne avtalen til et annet selskap i Norgesgruppen-konsernet uten samtykke fra MH. MH skal underrettes om overdragelsen en måned før den finner sted.

14. MISLIGHOLD

1. Bygge- og etableringsperioden, se punkt 6,2 ovenfor, antesipert mislighold

Det foreligger mislighold fra ASKOs side dersom det i perioden før oppstart drift i 2022 er overveiende sannsynlig at ASKO ikke evner eller har til hensikt å oppfylle avtalen.

2. Under driftsfasen

Det foreligger mislighold fra ASKO side dersom ASKO ikke starter opp innen den frist som angis i punkt 6,3 ovenfor, med mindre forsinkelsen skyldes forhold utenfor ASKOs kontroll.

Ved vesentlig overskridelse av oppstartfristen har MH rett til å heve avtalen.

Innen oppstart skal egenskapene til fartøyene og tilhørende infrastruktur dokumenteres. Herunder skal egenskapene til trekkvogner dokumenteres. Dersom egenskapene til fartøyer, trekkvogner, terminaltakter og redertilpasset infrastruktur som beskrevet i punkt 3 og 4 har vesentlige avvik fra det avtalte, foreligger mislighold.

Ved et hvert mislighold, skal ASKO gis en frist for å rette forholdet. Fristen skal være 6 måneder. Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Denne bestemmelsen regulerer ikke uttømmende misligholdstilfellene. Rett til å kreve heving foreligger, utover de foran nevnte tilfelle, ved vesentlig mislighold.

3. Mislighold fra MHs side

Dersom forhold som ligger innenfor MHs kontroll hindrer gjennomføring av ASKOs virksomhet og bruk av Kaianlegget, taper MH sin rett til vederlag og avgifter for det tidsrom eller de anløp som hindres.

4. Erstatning

I tillegg til ovennevnte sanksjoner, gjelder for begge parter mislighold de alminnelige kontraktsmessige erstatningsregler for tap som påføres den annen part. Indirekte tap dekkes ikke, med mindre det foreligger forsett eller grov uaktsomhet.

15. OPPHØR

1. Opphør etter avtaleperiodens utløp

I den utstrekning MH ikke allerede har innløst den rederitilpassede infrastrukturen, se punkt 7 ovenfor, har MH rett til å kreve innløsning etter samme prinsipper som i punkt 7.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

2. Ved oppsigelse.

Ved oppsigelse har MH rett til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm. Innløsning skjer etter prinsippene i punkt 7 ovenfor.

Ved oppsigelse før 10 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3, skal man legge til grunn en nedskrivningstid på 10 år ved beregning av innløsningssummen.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

3. Opphør ved mislighold

Ved opphør etter heving av avtalen gjelder det samme som ved oppsigelse i foregående punkt 15,2.

ASKO skal betale et beløp tilsvarende minsteleie etter punkt 8,2 for 5 år regnet fra hevingstidspunktet, neddiskontert til nåverdi.

4. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

16. FORBEHOLD

Gyldigheten av denne avtalen er betinget av:

(a) inngåelse av egen avtale med MH om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller og infrastruktur på flerbruksareal, jf. punkt 5;

(b) inngåelse av avtale mellom ASKO og Moss havnevesen tilsvarende denne avtalen, jf. punkt 2;

(c) styregodkjennelse fra begge parter av inngåelse av denne avtalen innen [DATO]; og

(d) styregodkjennelse av Prosjektet fra Norgesgruppen ASA 7. mai 2020, med forutsetning at forhold knyttet til COVID-19-viruset ikke medfører forsinkelser i styregodkjennelse.

17. TVISTER

Enhver tvist om avtalen skal søkes løst i minnelighet.

Partene skal gjennomføre utenrettslig mekling i medhold av tvisteloven kap. 7, før ordinært søksmål anlegges.

Som verneting vedtas den tingrett som MH har som verneting.

18. VEDLEGG

1. Firmaattest ASKO
2. Kart med inntegnede fortøyningsfasiliteter.
3. Prosjektbeskrivelse
4. Situasjonsskart med inntegnet flerbruksareal.

19. UNDERSKRIFTER

Denne avtalen er underskrevet i 2 – to – eksemplarer, hvorav partene får hvert sitt eksemplar.

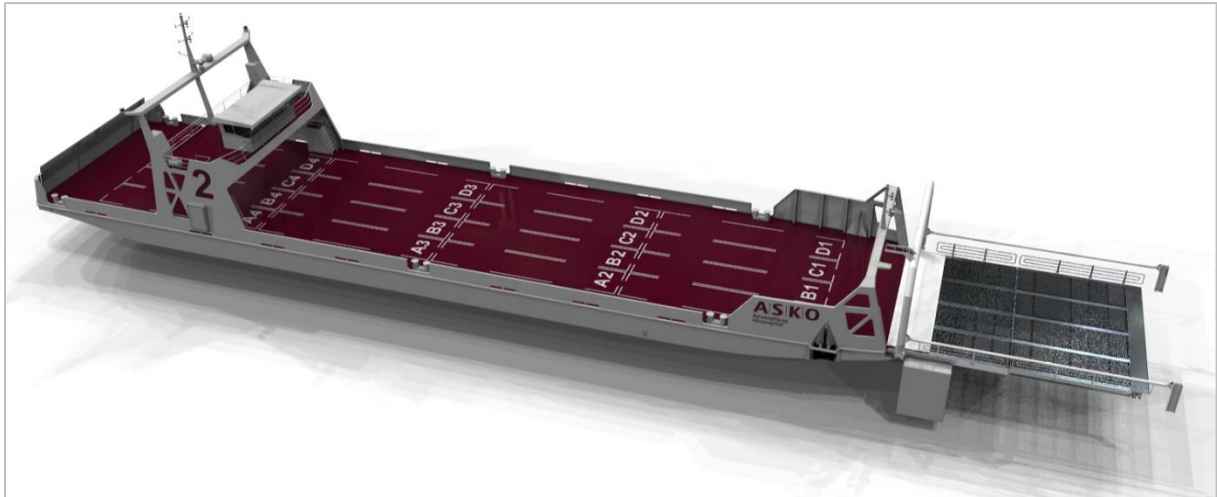
Moss den

For Moss Havn KF

For Asko Transport AS

.....

.....



ASKO Sjødrone

Torsdag 19. mars 2020. Ved Kai Just Olsen, ASKO og Hans Kristian Haram, Flowchange

1. ASKOs ønske og strategi

ASKO ønsker å etablere utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. ASKO har stort lager på Vestby og etablerer nytt lager ved Sande. Det er behov for transport mellom disse lagrene og for inn- og utgående transport på motsatt side av fjorden for hvert lager.

For ASKO er det strategisk viktig å etablere en nullutslipps logistikkakse på tvers av fjorden. Denne vil knyttes mot nord- og sydgående logistikk på begge sider. Flere andre vareeiere har lignende behov og ASKO ønsker å dele tjenesten med andre.

Alternativ transportvei mellom lager på Sande og Vestby er hovedsakelig Oslofjord-tunellen, men det er trolig ikke mulig med nullutslippsbiler og kjent teknologi. Erfaring til nå er at tunellen har mange stengninger som gir upålitelige leveranser. Moss-Horten fergesamband vil benyttes der dette er hensiktsmessig.

ASKO ønsker derfor å sette i fast rute to sjødroner (autonome skip) som frakter traller mellom Moss og Horten uten trekkvogn og sjåfør. Trallene skal hentes og leveres på havner med nullutslippsbiler, fortrinnsvis elektrisk lastebiler. For lenger kjørestrekninger vil nullutslippsbiler fases inn når teknologien er tilgjengelig. ASKO vil samarbeide med andre transportbrukere om utnyttelse av kapasiteten i den nullutslipps transportkjeden.

2. Transportmønsteret

Elektriske lastebiler vil bringe traller med last mellom lager i Vestby og Moss havn samt mellom Horten havn det nye lageret i Hanekleiva ved Sande. Mellom havner og andre destinasjoner innføres lavutslippsbiler fortrinnsvis nullutslippsbiler når teknologien er på plass.

Trallene trekkes på og av sjødronene med to elektriske terminaltraktorer på hver side og fraktes over fjorden med sjødronene. Sjødronene bruker standardiserte ferjeleier og det må bygges ett slikt på hver side.

3. Frekvens og volumer

To sjødroner vil kunne være i service fra 2022 med seks rundturer per døgn til sammen. Fra 2024 forventes volumene å være store nok til åtte rundturer per dag.

Hver sjødrone vil kunne ta med 16 traller med last i hver retning. Med en daglig frekvens på seks turer utgjør dette 96 traller per døgn. Dette vil øke til 128 ved full produksjon.

Sjødronene vil bare være aktive bare på virkedager og vil seile på dag og natt. Natteseiling er i første omgang en avgang tidlig natt og tidlig morgen.

4. Utslippsfritt

Hele transportkjeden er utslippsfri. Dette gjelder trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn. De er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av. Også sjødronene er drevet av batterier og de lades på begge sider.

Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO2 fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring gjennom Oslofjorden. Prosjektet vil også redusere belastningen i Oslofjord-tunellen.

5. Ladeløsninger

ASKO utvikler i samarbeid med leverandører ladeløsninger for sjødronene, lastebilene og terminaltraktorene. Ladeløsning for sjødronen er i fronten av fartøyet. På landsiden er den en integrert del av ferjekaibruen.

ASKO ønsker å etablere ladestasjoner for tunge lastebiler i tilknytting til havn. Det er til hensikt at ladestasjonene skal være tilgjengelige for andre brukere, noe som vil bidra til raskere innfasing av elektriske lastebiler.

6. Redusert støy

Det er lagt stor vekt på å unngå støy til naboer.

Sidene lastebilene, terminaltraktorene og sjødronene er helelektrisk har de ingen motorstøy. Kjørerampene har rister med gummi under. Det samme gjelder ferjelemmene som legges på kjørerampen. Ferjelemmene er gjort ekstra store og tung og de vil derfor ikke ha vesentlig støyende bevegelser.

Terminaltraktorene vil bli autonome etter hvert og vil kjøre på et lukket område uten mennesker. De vil derfor ikke ha ryggevarsel. Det vil heller ikke lastebilene siden terminalen er arrangert slik at de alltid kjører forover inn i parkeringslommene.

7. Ringvirkninger

Etablering av den nye transportaksen gir potensialet for nye arbeidsplasser i lokalsamfunnet. Det vil gjøre det attraktivt å etablere terminaler og transportintensiv industri i områdene nær Moss og Horten. Det vil medføre både logistikk- og industriarbeidsplasser. Terminal for gods og terminal for returfraksjoner som papp og plast som skal skipes ute sjøveien til Europa er aktuelle virksomheter som kan etableres i området. ASKOs tilstedeværelse vil erfaringsmessig fra Mosseregion tilstrekke leverandører til dagligvarebransjen og til ASKO.

8. Trafikksikkerhet

Det jobbes tett med Kystverket for å etablere en overfart som ikke skaper konflikt med andre aktører. Sjødronene vil være bemannet de første årene for å få til en sikker og gradvis overgang til ubemannet drift.

På Mossesiden legges ferjeleiet på innsiden av utstikkerkaia for Moss-Hortenfergen. På Hortensiden legges det på område utleid til Viking Spedisjon. Sjødronene vil ikke ha kryssende seilingsmønster med Bastøy-Fosen før de er midtfjords.

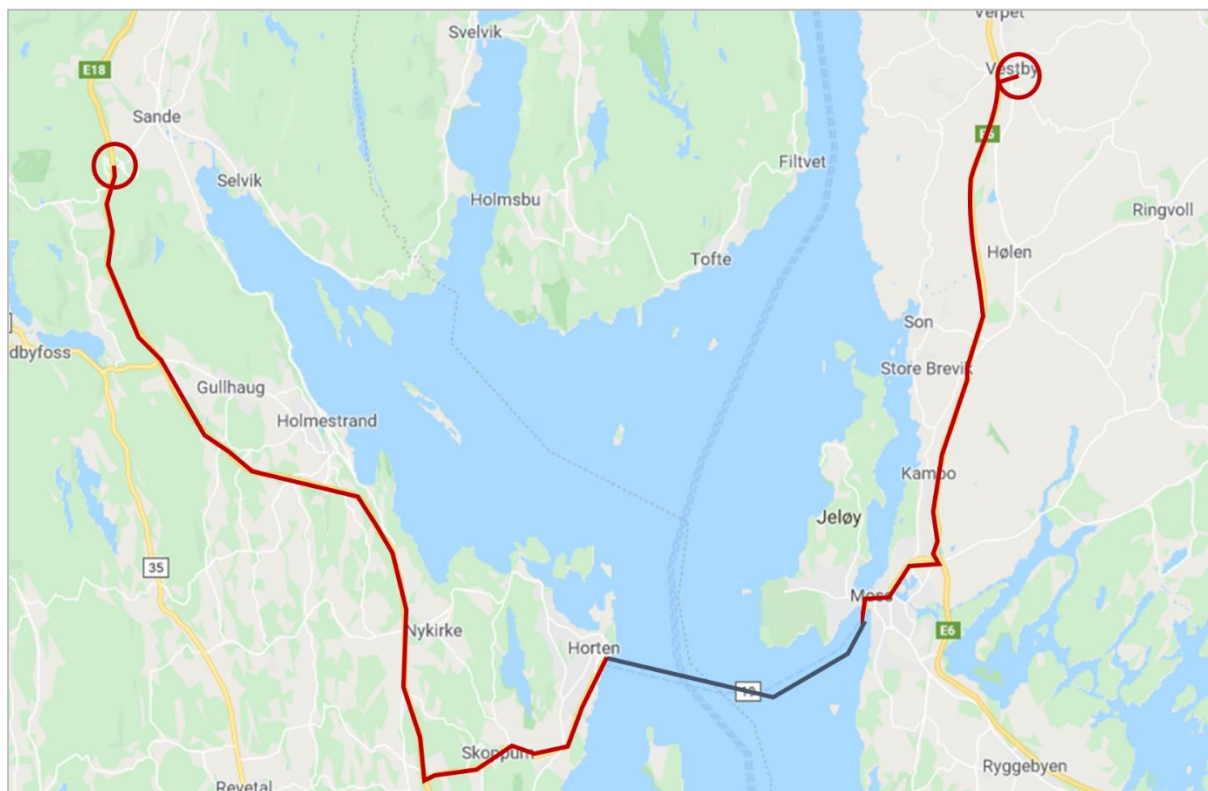
9. Eksisterende samband

Sjødrone vil for det meste transportere traller som i dag går gjennom eller som i fremtid vil gått gjennom den hardt belastede Oslofjordtunnelen. Det daglige volumet er ubetydelig i forhold til dagens volum med Bastøy-Fosen. Også når det gjelder lastebiler. Det er ikke planlagt å ta med lastebiler med trekkvogn og sjåfør på sjødrone, slik at løsningen representerer en helt annen logistikk løsning med fokus på nullutslipp i hele transportkjeden og optimal utnyttelse av bilen og sjåførens arbeidstid når ikke bil og sjåfør bruker tid på overfarten. Løsningen gir også god fleksibilitet og effektivitet i transportkjeden..

Figur 1. Sjødrone og ferjekaibru med integrert ladeløsning i front av sjødronen.



Figur 2. Kjøremønster for lastebiler og sjødrone mellom Vestby og Sande



02.04.2020

Styret Moss Havn

ASKO sjødrone

– et svært viktig prosjekt for regionens utvikling av fremtidig næringsutvikling knyttet til bærekraftige, sikre og lønnsomme transportsystemer.

SAMS Norway er en klynge av næringsaktører som jobber med utviklingen av autonome systemer for mobilitet. Klyngen ble tatt opp i det nasjonale klyngeprogrammet i 2019 som ARENA klynge. Klyngen har Oslofjordregionen som hovedsete med besøksadresse på Bakkenteigen i Horten. Klyngen støttes også fra Viken Fylkeskommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune.

Autonome systemer for mobilitet er ett av de områdene der man forventer størst endring og størst vekst i årene som kommer, og utviklingen er allerede i gang. Trendene innenfor digitalisering, elektrifisering og automatisering sammenfaller og gir oss en mulighet til å skape nye, sikre, effektive og bærekraftige løsninger for transport. Norge er svært godt posisjonert for å kunne skape nye eksportprodukter til dette markedet. Teknologiselskaper og universiteter lokalisert på begge sider av fjorden sammen med de tunge logistikkaktørene i området, representerer et potensielt kraftsenter i denne utviklingen.

Klyngens aktører har lagt til grunn en visjon for sitt samarbeide som er at man i Norge i 2030 kan ha en verdiskaping knyttet til autonome systemer i størrelsesorden 100 mrd om man gjør de nødvendige satsinger. Nødvendige satsinger er blant annet YARA og ASKOs pionerprosjekter knyttet til autonom sjøtransport. Begge disse prosjektene gir store positive ringvirkninger for leverandørindustrien knyttet til disse og gir norske industri en unik mulighet til å utvikle verdensledende løsninger for eksport.

Realisering av ASKOs sjødroneprosjekt med kryssing fra Moss til Horten er svært viktig for industriens mulighet til å realisere sine planer og som utgangspunkt for nye prosjekter, produkter og tjenester.

SAMS jobber også med utvikling av nødvendige testarenaer for autonom mobilitet. En videre utvikling av aktiviteten knyttet til testarenaen i Horten over mot Moss og videre mot Vestby, er viktig for å opprettholde og videreutvikle et nasjonalt tyngdepunkt for utvikling av fremtidens logistikk og transportsystemer i regionen.

Realiseringen av ASKOs sjødroneprosjekt er viktig for utvikling av norsk verdiskaping fordi:

- Det vil gi positive ringvirkninger for mange selskaper som leverandører inn til prosjektet

- Det bidrar til at norske leverandører er i tet i utviklingen av fremtidens bærekraftige transportsystemer
- Det bidrar til utvikling av midtre Oslofjord som det viktigste området for utvikling og utprøving av autonome mobilitetssystemer i Norge
- Det vil bidra til å vitalisere logistikkprosjekter på begge sider av fjorden også de som er knyttet til landbaserte og banebaserte løsninger da prosjektet vil tiltrekke seg oppmerksomhet, kompetanse og teknologi
- Det vil kunne utløse nye utviklingsprosjekter, produkter og tjenester hos eksisterende bedrifter i området og potensielt nye start-ups
- Det vil legge grunnlaget for utvikling av bachelor- og masteroppgaver ved universitetene og høyskolen i regionen
- Det vil gi Moss Havn unik kunnskap og erfaring i å ta i bruk fremtidens løsninger for mobilitet
- Styrke Moss Havns posisjon i utviklingen av fremtidens transportsystem
- Det vil styrke lokal industri og Moss Kommunes posisjon som vertskapsby for ny næringsutvikling

Vennlig hilsen

Torun Degnes
Daglig leder
SAMS Norway

COMPANY SHARED



KONGSBERG

Horten Kommune
PB 10
3191 Horten
Norway

Attn: Karl Jørgen Tofte

Deres ref/Your ref
mail til KM v/Bjørn Jalving

Vår ref/Our ref
ASKO prosjektet

Dato/Date
2. april 2020

Vi viser til e-post fra Horten Kommune fredag 27. mars angående ASKOs sjødrone prosjekt og ønske om å bruke Horten havn.

Kongsberg Maritime (KM) har samarbeidet med ASKO om utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. Vi er positive til prosjektet og i posisjon for leveranser til fartøyene. KM håper derfor Havnestyret godkjenner avtalen mellom Horten havn og ASKO.

- KM bistår ASKO og havneoperatørene med valg av løsning for ladning, fortøyning og ferjekaibru.
- KM vil gjennom sine operasjoner i Horten og Kongsberg levere utstyr til ASKOs sjødroner, og sammen med Massterly være ansvarlig for effektiv og sikker drift av fartøyene. Prosjektet vil bidra til økt industriell virksomhet.
- KM har sammen med havneansvarlige og VTS Horten utredet ruter egnet for regularitet og sikkerhet.
- Dette prosjektet vil gi Moss-Horten regionen lederskap i overgangen til utslippsfri autonom kysttrafikk. Prosjektet er i tråd med Norges bærekraftambisjoner om å flytte transport fra vei til sjø.
- Etter leveranse av to ASKO sjødronene fra verft, vil det trolig bli en periode med uttesting og kvalifisering av krav fra Sjøfartsdirektoratet. Sjødronene vil deretter starte regulær operasjon.

Med vennlig hilsen

Bjørn Jalving
Senior Vice President Technology, Sensors & Robotics
Kongsberg Maritime



SAK NR. 12/2020: STATUS STRATEGIPLAN MOSS HAVN

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret vedtar innspill til visjon og strategiske fokusområder som grunnlag for det videre arbeidet.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Ingen

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER OG VURDERINGER:

Moss Havn sin nåværende strategiplan ble første gang vedtatt i 2011 etter en grundig prosess. I 2016 ble planen revidert. Viktige momenter ble da presisert og justert gjennom en god og bred prosess. Planen ble vedtatt av havnestyret våren 2016 og sendt til bystyret som melding til deres møte i juni 2016.

I november 2019 vedtok kommunestyret i Moss kommune nye vedtekter for Moss Havn KF og i vedtektenes § 15 står følgende om plandokumenter:

Moss Havn KF ved administrasjonen skal utarbeide nødvendige strategidokumenter og handlingsplaner med utgangspunkt i Moss kommunes vedtatte overordnede rammebetingelser. Strategisk plan skal rulleres minst en gang i hver kommunevalgperiode og skal godkjennes av kommunestyret.

I havnestyrets møte den 27. januar 2020 ble prosess for arbeidet med ny strategiplan tatt opp i sak som styret ga sin tilslutning til.

Hensikten med denne saken

Målet med denne saken er å gi styret en oppdatering på status og presentere forslag til overordnet visjon, strategiske fokusområder og SWOT-analyse.

Administrasjonen ber om at havnestyret, etter en eventuell diskusjon i møtet, fastsetter visjonen og de strategiske fokusområdene da dette danner rammene for det videre arbeidet.

Tidsplanen

Covid-19 situasjonen rammer samfunnet stort og det har også ført til at alle møter og forankringer som var planlagt er blitt gjennomført etter opprinnelig plan. Havnestyrets tur til Aarhus ble gjennomført etter planen og var bra tur som ga mye viktig input på mange områder.

Den opprinnelige planen som ble presentert i møtet i januar så slik ut (se neste side) og gjennomførte aktiviteter er markert grått:

Tid	Hva
Frem til uke 5	Forberedende arbeid og fastsettelse av prosess. Vedtak havnestyret
Uke 5 - 10	Forankring prosess i formannskap – internt arbeid
Uke 9 eller 10	Studietur/strategiseminar med havnestyre og ledergruppe (2 dager)
Uke 11 og 12	Prosess med ansatte, kunder og andre ressurspersoner/interessenter
Uke 17	Havnestyremøte (diskusjon og innspill)
Uke 17-22	Oppfølgende prosess med formannskap, ansatte, kunder og andre interessenter
Uke 22	Havnestyre behandle strategiplan
Etter uke 22	Eventuelle bearbeidelse og oversende til kommunestyret
Uke 24	Kommunestyret

Av de planlagte prosessene er det ikke gjennomført forankringsmøte med formannskapet. Det er gjort henvendelse til ordfører, men med de utfordringer samfunnet har stått ovenfor er det ikke prioritert å følge opp dette møtet nå.

Det er også lagt en alternativ plan for prosess med kunder. I første omgang er vi koblet på en spørreundersøkelse til to studenter ved USN som vil gi verdifulle innspill og vi vil etter det følge opp henvendelser til enkelte større kunder/vareiere.

Visjon

Med de innspill som er mottatt og den prosess som er gjennomført konkluderer administrasjonen med at den riktig visjon for Moss Havn i den nye strategiplanen vil være:

Gjør det mulig for regionalt næringsliv å flytte gods fra vei til sjø og bane

Dette forslaget vi visjon gir en god beskrivelse av målsettingen med bransjen og transportkjeden som Moss Havn er en del av. Den knytter oss til vår regions næringsliv, som er viktig for å skape arbeidsplasser og aktiviteter i regionen. Å flytte gods fra vei til sjø og bane er viktige overordnede målsettinger for styrende myndigheter både i Norge og EU. Det er næringslivet selv som må gjennomføre dette, og vi skal bidra med nødvendig infrastruktur samt kunnskap, insentiver og annet som vi kan bidra med. Visjonen drar oss også mot en fremtid med havnespor og tilknytning av havn til jernbanenettet.

Strategiske fokusområder

Gjennom prosessen så langt har vi konkludert med å samle strategiske mål innenfor tre fokusområder:

- Samfunnskontrakten
- Kunde- og markedsorientering
- Havneutvikling

En nærmere beskrivelse av de tre hovedområdene er som følger:

Samfunnskontrakten

Moss havn er en viktig bidragsyter til regional verdiskapning, kunnskapsformidling, arbeidsplasser og byutvikling. Kommuneplanen gir retning havneutviklingen og områdereguleringsplanen er vedtatt.

Fylkesplanen for Østfold mot 2050 fastslår at Moss havn skal være sentral i utviklingen av samferdsel og logistikk i regionen. Syd for Oslo utvikles nye næringsområder der lager, logistikk og transport er sentrale virksomheter. Etableringene skaper nye regionale arbeidsplasser og styrker Østfold sin posisjon som "porten mot Europa".

Kunde- og markedsorientering

Moss havn skal gjennom god forståelse av regionalt næringsliv sitt logistikk-behov, synliggjøre hvilke muligheter som finnes i regionen til å bruke sjøveien.

Kunnskapen om det samlede logistikkbehovet gjør Moss havn til det regionale næringslivets foretrukne havn, og er en attraktiv samarbeidspartner for lokale og regionale næringsorganisasjoner.

Havneutvikling

Havnen skal være en nullutslippshavn innen 2030. Utviklingen skal være kundedrevet og skal gjennom bruk av teknologi bidra til å bygge en kompakt byhavn.

Moss havn skal, med sin sentrale beliggenhet i åpent farvann, nær E6 og jernbane, være den mest effektive intermodale havnen i Oslofjorden.

Arealene i havnen skal prioriteres til sjø-nær aktivitet.

Hvert av de tre strategiske fokusområdene skal i den videre prosessen få fastsatt strategiske målsettinger. De blir utarbeidet etter en gjennomfør GAP-analyse. Den skal ta utgangspunkt i hvor vi står i dag, sett opp mot vår visjon og dermed hvor vi vil være fremover. SWOT-analysen står også sentral her.

Som grunnlag for de strategiske fokusområdene vil det være grunnleggende mål om Miljøvennlig, sikker og effektiv drift.

SWOT

Etter innspill fra ledelsen, havnestyret og i egen prosess med de ansatte er SWOT analysen oppsummert slik:



Denne SWOT er fortsatt under utarbeidelse og det vil fortsatt komme innspill fra interessenter som vi påvirke den endelige SWOT-analysen.

Veien videre

Etter innspill fra havnestyret i møtet 20. april vil administrasjonen fortsette sitt arbeid etter plan med målsetting om at strategiplanen kan vedtas før sommeren 2020. Dette betinger at vi får til en god

prosess med kommunens politiske ledelse på en tilfredsstillende måte gitt de begrensninger som ligger på å gjennomføre fysiske møter.

MILJØKONSEKVENSER:

Administrasjonen har gjennomført en studietur i forbindelse med strategiprosessen. Denne gitt til Danmark med fly. Ut over dette vil ikke selve strategiarbeidet medføre negative miljøkonsekvenser. Den endelige strategiplanen vil høyst sannsynlig inneha et sterkt miljøfokus og bidra til å ytterligere konkretisere foretakets miljømål.

KONKLUSJON:

Administrasjonen konkluderer i tråd med innstilling til vedtak.

Frist for rådmann/administrasjon til uttalelse til styret:

Torsdag 16. april 2020