

ÅRSMELDING 2020 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, service 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 havnas eiendommer, innretninger og andre aktiva med sikte på en best mulig ressursutnyttelse for havnens brukere og kommunen.

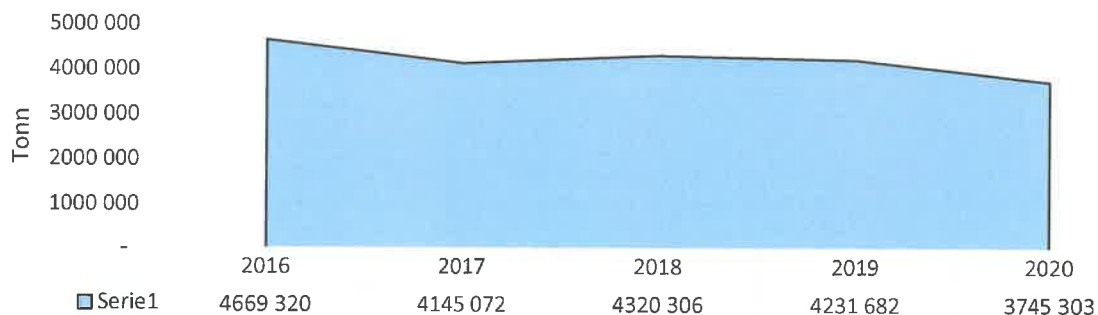
Arealplanleggingen i havneområdet skjer i samråd med brukere som har interesser knyttet til det aktuelle området og i samråd med kommunens plankontor.

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 kai-avsnittene, Bjørnbærvikodden, Rana Industriterminal, Rana Gruber, Helgeland Plast, Toraneskaia og Bulkterminalen, ble på 3 775 303 tonn.

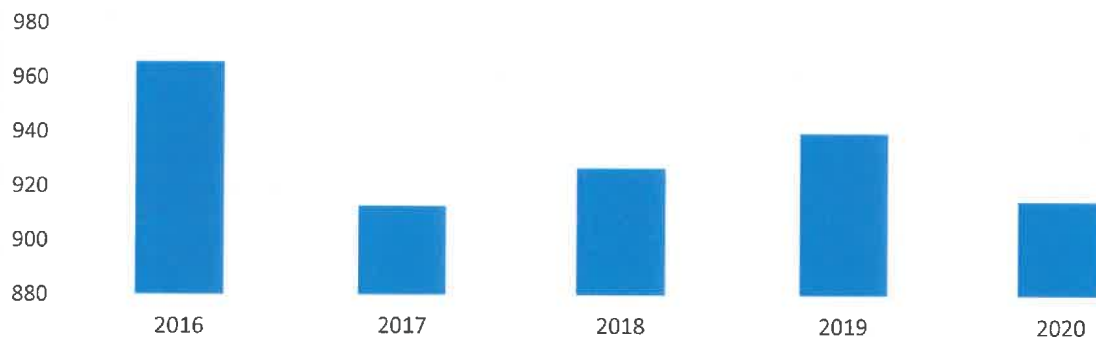
Volumutvikling - Mo i Rana Havn



Skipsanløp – utenriks og innenriks

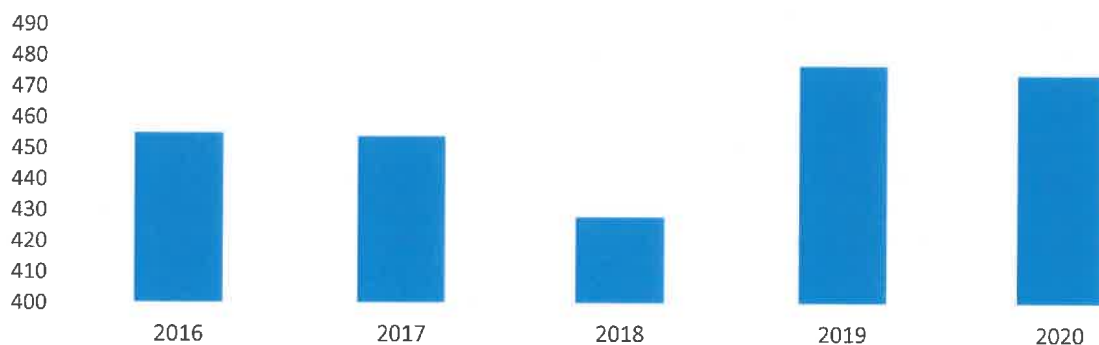
Antall skipsanløp i Mo i Rana havn var i 2020 915 stk., mot 940 skipsanløp i 2019.

Totalt antall anløp årlig Periode: 01.01.2016 - 31.12.2020



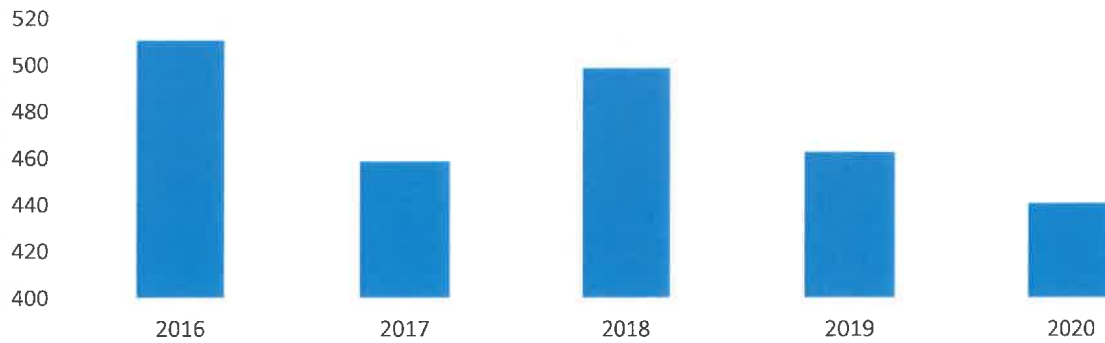
Antall utenriksanløp i Mo i Rana havn var i 2020 474 stk., mot 477 skipsanløp i 2019

Årlige utenriksanløp Periode: 2016 - 2020



Antall innenriksanløp i Mo i Rana havn var i 2020 441 stk, mot 463 skipsanløp i 2019

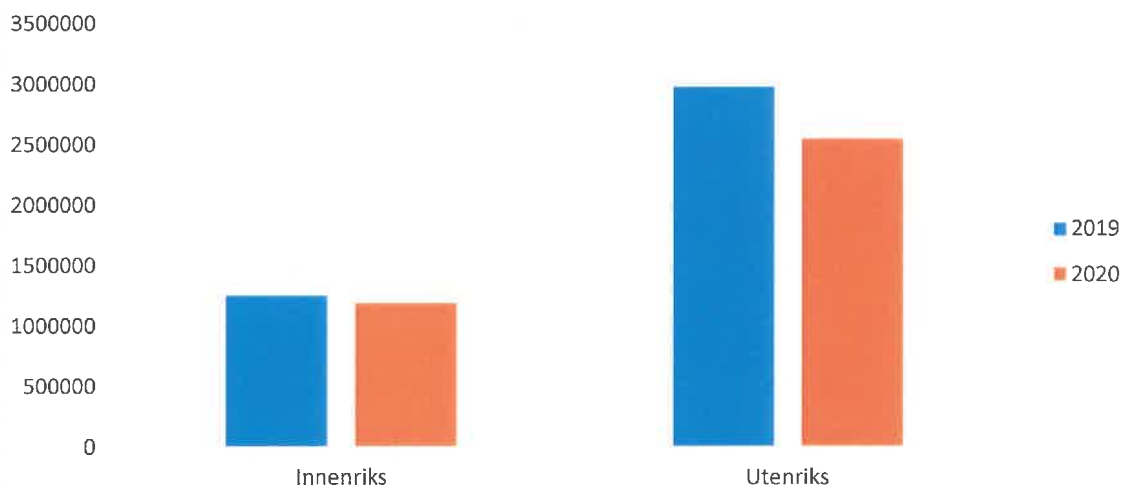
Årlige innenriksanløp Periode:2016 - 2020



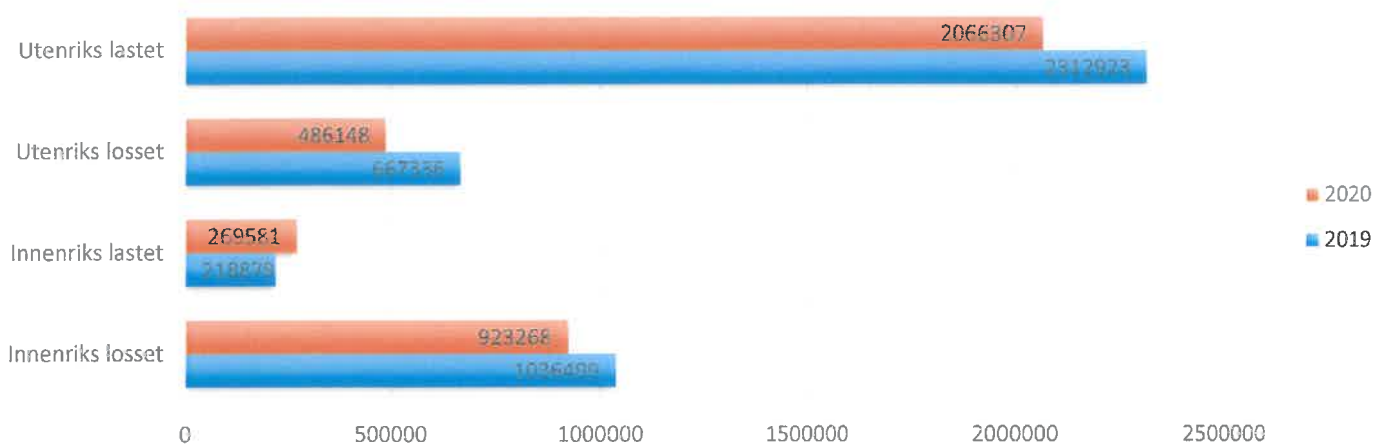
Fordelingen mellom innenriks og utenriks godstransport

Fordelingen mellom innenriks og utenriks godstransport ble på henholdsvis 1 190 233 og 2 542 896 tonn, henholdsvis 31,8 % og 68,2%. Innenriks hadde en prosentvis nedgang på 4,98%, mens utenriks viser en nedgang på 14,35 %, sammenlignet med 2019.

Fordeling volum innenriks-utenriks 2019-2020



Fordeling lastet og losset volume innenriks-utenriks 2019-2020



Forholdet mellom samlet losset og lastet gods i Mo i Rana Havn, viser 1 409 416 tonn og 2 335 888 tonn, henholdsvis 39,18% og 60,82 %.

Losset gods hadde en prosentvis nedgang på ca. 17,28 %, mens lastet gods viser en nedgang på ca. 7,74 % sammenlignet med 2019.

Som det fremgår av statistikken, så har godstransporten hatt en nedgang i 2020.

Retningsbalansen er noe redusert, men fremdeles bra. 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 KF ser en positiv utvikling i Rana. Med ny flyplass og midler til miljømudring ved Toraneskaia og ny dypvannskai vil grunnlaget for økt vekst legges. Vi ser for oss 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.

Driftsregnskap for Mo i Rana Havn KF 2020

Driftsinntekter 2020	kr. 19 961 746	2019	kr. 26 676 742
Driftsutgifter 2020	<u>kr. 21 766 398</u>	2019	<u>kr. 26 714 176</u>
Brutto driftsresultat 2020	<u>kr. 1 804 652</u>	2019	<u>kr. 37 444</u>

- Driftsinntektene er redusert med kr. 6 714 996 siste år.
- Driftsutgiftene er redusert med kr. 4 947 778 siste år.

Eksterne finansinntekter kr. 124 359

Eksterne finansutgifter

Renter, provisjon m. m	kr. 1 325 887
Avdragsutgifter	<u>kr. 2 450 000</u>
Sum eksterne finansutgifter	<u>kr. 3 775 887</u>

Kommentarer til driftsregnskapet, mindreforbruk og til avsetning

Avsetning til disposisjonsfondet 2020 fremkommer slik:

• Netto driftsresultat 2020	kr. 922 178
• Mindreforbruk i 2019	kr. 489 740
• Bruk av disp.fond i 2020	<u>kr. 1 334 768</u>
• Bruk av disposisjonsfond i samsvar med strykningsreglene	<u>kr. 1 334 768</u>

Som nevnt gikk godsomsetningen over Mo i Rana Havn ned i 2020, dette har medført at brukerbetaling og andre salgs- og leieinntekter har sunket og ført til et lavere netto driftsresultat, sammenlignet med 2019. Netto driftsresultat er allikevel bedre enn budsjett.

De største enkeltpostene på inntektssiden er:

- Brukerbetaling
- Andre salgs- og leieinntekter

På inntektssiden kan følgende bemerkes i. f. t. 2020-regnskapet:

- Brukerbetaling viser en nedgang på kr. 2 214 642 i forhold til 2019
- Andre salgs- og leieinntekter viser en reduksjon på kr. 4 211 353 i forhold til 2019
- Totalt er inntektene kr. 355 423 høyere enn budsjettet for 2020

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 redusert med kr. 4 947 789 i 2020 og er kr. 1 175 875 lavere enn budsjettet for 2020.

Orientering til kommunestyret

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

Låneporteføljen

Ved utløpet av 2020 har Mo i Rana havn KF en langsiktig lånegjeld på kr. 70 638 278

Pensjonsforpliktelser 2020 utgjør kr. 23 967 105

Langsiktig gjeld med fast rente: kr. 10 500 000 Gj. snitt. rente 2,20 %

Langsiktig gjeld med flytende rente: kr. 60 138 278 " " 1,48%

Låneporteføljens gjennomsnittrente er på 1,89%

Avdrag.

Mo i Rana havn KF har utgiftsført kr. 2 450 000 i avdrag på lån for 2020. 2 006 677 er betalt inn til Kommunalbanken.

Renteprognoser.

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Prognose rente	1 325 887	987 154	888 080	1 057 579	1 207 383

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

Investeringer i 2020

Det ble i 2020 investert for kr. 412 590,-. Det er brukt kr. 363 704,- til dypvannskai prosjektet. I tillegg kommer noen mindre investeringer.

Nærvær – i dager og prosent

Avdeling	Avtalte	Totalt nærvær		Korttidsfravær		Langtidsfravær	
	Dagsverk	dager	%	dager	%	dager	%
Totalt	3010	2965	98,9	17	0,40	45	0,66

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 trede 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. Mo i Rana Havn KF har igangsatt flere prosjekter for å legge til rette for videre vekst og effektivisering av havnedrift. Blant prosjekter som er igangsatt og som vil bli videreført er prosjektene med integrering av havnedriften, utdypningsprosjektet Innseiling Mo i Rana og etablering av dypvannskai.

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 og frem til utgangen av 2020. Dette har medført at havnas inntekter er kraftig redusert i løpet 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. 3,77 millioner tonn, med 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 sterkt fokus på sikkerhet i alle ledd, og hensynet til miljø og lokalsamfunn skal være en naturlig del av den kommersielle og regionale utvikling. Mangfoldet i de trusler og risikoer samfunnet står ovenfor kan gi en rekke sektorer betydelige sikkerhetsmessige utfordringer. Transportsektoren, bestående av veg, jernbane, luft og sjø, har stor samfunnsmessig betydning.

Beredskapsvakt- havnebåtene

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

Havnas ansatte

Mo i Rana havn KF drives i dag med en minimumsbemanning og sysselsetter 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: Mo i Rana Havn KF ble i 2016 ISO 14001 miljøsertifisert og er nå en av få havner i Norge som er miljøsertifisert iht til denne standarden.

Mo i Rana havn KF gjennomgikk i 2020 revisjon av begge standardene.

Ledelsen i Mo i Rana havn KF er kjent med at havnens arealer både i sjø og på landområdene er plassert på tidligere forurensede områder, og ivaretar Miljømyndighetenes krav i 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.

Helse, Miljø & Sikkerhet

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

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 ett av de strategiske prosjektene for Rana kommune. 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. Før dypvannskai kan etableres må det foretas utdyping. Det er søkt om støtte på 113 MNOK fra samferdselsdepartementet for gjennomføring av utdypingen. Utdypingen som planlegges gjennomført skal bestå av:

- 1) Miljømudring foran Toraneskaia og fremtidig dypvannskai
Fjerning av forurenset sediment er forventet å bidra til svært god effekt på vannkvalitet og bunnfauna.
- 2) Utdyping til prosjektert dybde -11 m Toraneskaia og -18 m Dypvannskaia

Mo i Rana havn KF og Mo Industripark AS er kommet langt i planene for ny dypvannskai og intermodal terminal. Prosjektet skal forsterke Mo i Rana sin posisjon som ledende grønn industrihovedstad.

Utløser store investeringer

Med en forskuttering av 113 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

I 2020 har Menon på vegne av Kystverket gjennomført en ny samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet Innseiling Mo i Rana. Ny analyse viser at prosjektet er samfunnsøkonomisk godt lønnsomt med +186 MNOK i nytteverdi. Analysen viser at investeringen i Mo i Rana Havn vil ha solid lønnsomhet for samfunnet. For øvrige detaljer vises det til Menon rapport.

NTP:

Prosjektet er av Kystverket spilt inn til regjeringen som legger frem ny NTP 2022-2033 i mars 2021.

Tilbud om nye tjenester.

Cruise

Mo i Rana Havn satser på Cruisetraffikk. 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 vi 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. For 2020 var det planlagt for to cruiseanløp, men begge ble avbestilt som følge av Covid-19 pandemien. For 2021 har vi 1 skip som har meldt sin ankomst. Vi vet at rederiene planlegger noen år frem i tid, så vi vil jobbe aktivt for å få flere bestillinger i 2022, 2023 og 2024.

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

Samarbeid med Narvik regionen

Mo i Rana Havn har brukt 2020 for å knytte enda bedre bånd med Narvik, Rana og Narvik har på mange måter mye av de samme utfordringene. Samtidig er vi ikke konkurrenter, og kan lære av hverandre, spesielt innfor cruise.

Tømmer.

I slutten av 2014 ble det inngått kontrakt med Transportselskapet Nord for leie av kai front og bakområde for utskipning av Tømmer fra Toraneskaia, det har også blitt bygd en tømmermålingsstasjon i 2015 som fasilitet for utskipningen.

I 2019 ble det lastet over kai 20.513 m³ med tømmer over Toraneskaia. I 2020 ble det inngått avtale med Allskog AS og SB Skog AS på leie av arealer for påvente av utskipning av tømmer over kai. I 2020 ble det lastet ca. 43.000 m³ over Toraneskaia. Det er forventet at lasting av tømmer over kai vil øke noe i årene som kommer.

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 budsjetttramme 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, de tre store 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 samlasting 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.

Rana Havnestyre 2019 – 2023

Rana Havnestyre består av 7 representanter, herav 3 kvinner og 4 menn.

Representantene er:

Styrets leder	Tor-Arne Strøm
Nestleder	Bergit Svenning
Medlem	Benny Gurendal
Medlem brukerrepresentant	Mette Hansen
Medlem	Line Lund
Medlem brukerrepresentant	Leif Sagen
Medlem ansattrepresentant	Herman Breiland

Rana havnestyre gjennomførte i 2020 9 møter og behandlet 39 saker

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, 15.03.2021

Bjørnulf Tverå
Havnesjef

Tor-Arne Strøm
Havnestyreleder