



TORANESKAIA: Driften av Toraneskaia (bildet) og Bulkterminalen går godt for tida. Foto: Øyvind Bratt

Havnas betydning for nærings- og samfunnsutviklingen

MO I RANA HAVN: Med dette skriv forsøker vi fra havnas side å synliggjøre de verdier som skapes når havna og andre virksomheter samarbeider om prosjekter og felles utvikling.

Mo i Rana havn KF har strukket seg langt i samfunnsutviklingen, og i det totale transportbildet, dette gjelder ikke bare for de offentlige kaiavsnitt men for hele havna. At havna til tider anses som «en stor stygg ulv» p.g.a. støy, forurensing eller andre upopulære elementer har gjort at havna har hatt nok med å forsvare seg. Til tider har det vært vanskelig å demme opp for kritikken ved å fremheve logistikk-knutepunktets allmenne viktighet for by og distrikt, et forhold som man finner igjen i hele havne-Norge.

I andre europeiske land har man langt på vei klart dette.

Dokumentasjon

I land som Nederland og Danmark har man klart å utvikle en metode som gjør det mulig å dokumentere den betydning en havn har for by og omland. Metoden medvirker til at havna blir en del av byen eller regionens utviklingsplaner, samt sikrer støtte til gode vei- og baneforbindelser.

I Rana har man langt på vei klart å dokumentere dette, noe som synliggjøres i de stamnettutredningene for bil, båt og bane som kom i oktober 2006 og som nå skal vedtas i.f.m. NTP 2010-2019.

Det er viktig at havna fokuserer sine ressurser på å utvikle samarbeide med virksomheter som gir størst verdi for by og omland, og

hvilke øvrige havner man kan inngå et mest mulig strategisk samarbeid med.

«...er vi av den bestemte mening at Mo i Rana havn står godt rustet for fremtiden»

Her er det nærliggende for oss å nevne container-linjen mellom Mo i Rana og Narvik som ble opprettet for noen år siden, og samarbeidet med Meyership AS og andre om byggingen av bedriftens nybygg på Toraneskaia for produksjon av flytebrygger i betong m.m. Dette har skapt en vinn/vinn situasjon for alle involverte parter og ført til store ringvirkninger. Det at man nå har leid ut Frihavnsområdet for en 10-års periode fra mai 2007 for produksjon av merder, er også en annen strategisk satsing som kan medføre til en meget positiv og fremtidsrettet utvikling også for dette feltet.

Bedriften Meyership AS sysselsetter i dag 86 personer i sin virksomhet, og i nybygget alene er det 50 arbeidsplasser. For Rana kommune og samfunnet betyr dette enormt. I tillegg til denne bedriften har mange andre mindre foretak etablert seg på området.

Verdien av tett samarbeid

mellom havn og andre virksomheter, såkalt klyngesamarbeid, bidrar til å dokumentere havnas verdi i transportkjeden og fremmer den politiske forståelsen for havnas betydning. Det er selvfølgelig havnas eget ansvar å gjøre oppmerksom på havnas betydning i funksjon og verdi.

De økonomiske bidrag som Rana kommune og havna har bidratt med siden 1987, da arbeidet med Mo havneplan og utfyllingen og opparbeidelsen av nye arealer i havneområdet startet opp, er enormt. Havna har betalt for de utfyllings- og opparbeidelseskostnadene som veier m.m. som er tilagt og brukes av havna og andre, og for de arealer som er avsatt til havneformål i vedtatte reguleringsplaner.

Havna har hatt store kostnader som i neste omgang har ført til store verdier for byen og omlandet. Synliggjøringen og virkningene av nevnte tiltak vises i dag bl. annet i form av de etableringene som allerede er nevnt på omtalte områder, og bidratt til at Mo i Rana har utviklet seg til et intermodalt knutepunkt for bil, båt og bane. Dette har igjen ført til at Toraneskaia samt Bodø-terminalen og Fagernes-terminalen i Narvik er foreslått som stamnetthavner i Nordland. Kystverket har her lagt vekt på gode koblinger mellom sjøverts og landverts transportnett.

Alle virksomheter, transportfirmaer, innkjøpskjeder har strategiplaner for utvikling og logistikk.

Havna har samme strategi, men har ikke vært like flink til å kartleg-

ge verdiskapningen og videreformidle dette til våre eiere.

Det er viktig å belyse data om havnas aktiviteter, virksomheter i havna, og virksomheter med tilknytning til havna, for på den måten å synliggjøre den verdiskapningen som havna skaper for by og land, og betydning havna har for lokal utvikling og økonomi.

Det kommer mer og mer gods med bil, båt og bane til Rana med omland, og det kan bli enda mer hvis vi kjenner vår besøkestid.

Driften av Mo i Rana havn KFs terminaler, Bulkterminalen og Toraneskaia m.m. går godt.

Våre oppdragsgivere i industrien og i omlandet er fornøyd med våre tjenester, og bebuder økt aktivitet over terminalene i fortsettelsen.

Genererer store inntekter - og mange arbeidsplasser

At havna de siste fire årene har slitt økonomisk har direkte sammenheng med foran nevnte og opparbeidelsen av området rundt Toraneskaia, bygging av kai og veier samt anskaffelse av tyngre løfteutstyr, som tidligere nevnt også brukes på CargoNets terminalområde. Konklusjonen på dette må bli at det er skapt store verdier og etablert et stort antall arbeidsplasser rundt kaiavsnittet og i hele havna til beste for samfunnsutviklingen og samfunnsregnskapet.

Skatteinntekter

Skatte- og avgiftsinntektene som følge av havneavgiften er betydelig.

Havna er imidlertid følsom for endring i driften ved større foretak, ref. nedleggelsen av Elkem Rana AS i 2002.

Med bakgrunn i foran nevnte er vi av den bestemte mening at Mo i Rana havn står godt rustet for fremtiden.

1. januar 2008 presenterte NTP-sekretariatet sitt endelige forslag til stamnetthavner og transportknutepunkt for bil, båt og bane 2010 – 2019, der Mo i Rana er med. La oss håpe at på tross av utspill fra ikke tilhørende regionråd på Helgeland og andre instanser, som gjør sitt ytterste for å stikke kjepper i hjulene på alt Rana foretar seg av nyskaping, at vi er med når nevnte NTP-forslaget skal behandles av Stortinget på slutten av året. Havna har hatt en langsiktig strategi i de siste 20 årene og arbeidet målbevisst mot denne NTP- prosessen siden for å oppnå status som en av tre intermodale stamnetthavner i fylket, og som transportknutepunkt for bil, båt og bane, nasjonalt og internasjonalt og mot utenlandsforbindelsen over E12 mot Sverige, Finland og Russland.

1) E12 åpner fra 1. juni 2008 opp for modulvogntog med lengde på 25,25 meter og en totalvekt på 60 tonn, til terminaler i Mo i Rana.

Dette handler om samfunnsutvikling for bil, båt, bane og fly.

Per Anders Nygaard
Havnefogd