



Mo i Rana  
Havn KF



# ÅRSMELDING 2021



## 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.

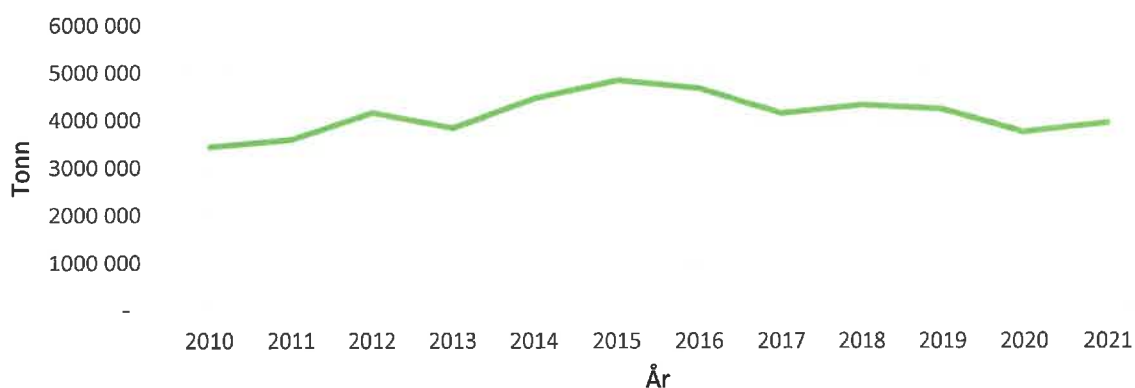


## Mo i Rana Havn KF

### Produksjonsmål 2021

Total godsomsetning over kai-avsnittene, Bjørnbærvikodden, Rana Industriterminal, Rana Gruber, Helgeland Plast, Toraneskaia og Bulkterminalen, ble på 3 942 806 tonn, som er en økning i volum på 5% sammenlignet med 2020.

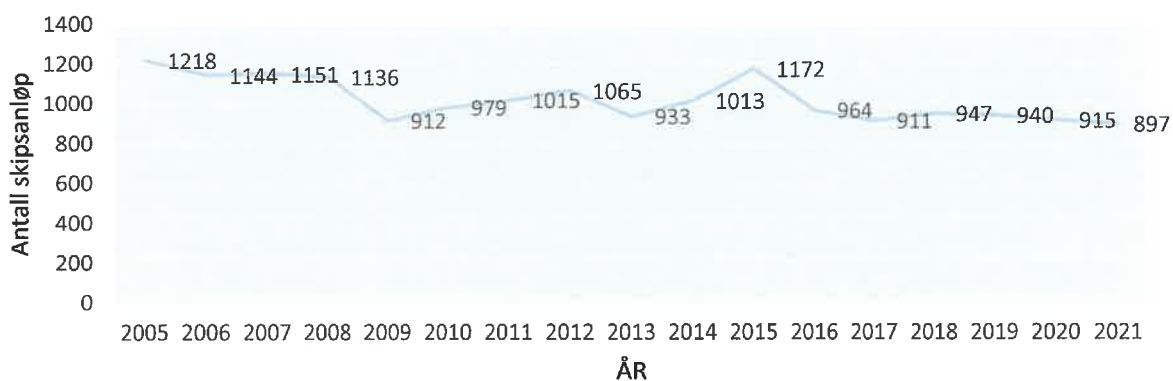
### Volumutvikling - Mo i Rana havn



### Skipsanløp

Antall skipsanløp i Mo i Rana havn var i 2021 897, som er en nedgang på 1,2 % sammenlignet med 2020.

### Ant.anløp Mo i Rana havn





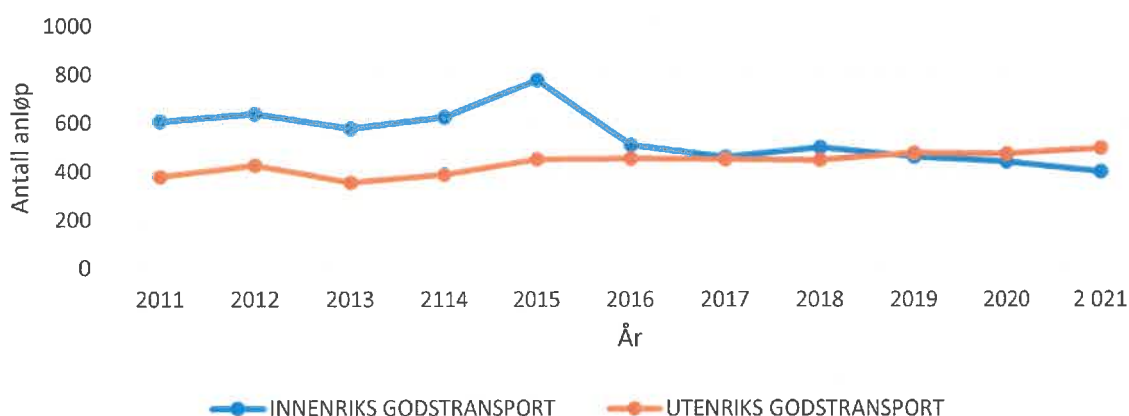
## Mo i Rana Havn KF

### Fordeling innenriks og utenriks godstransport

Antall innenriksanløp i Mo i Rana havn var i 2021 400 stk. mot 441 stk., i 2020. Dette tilsvarer en nedgang i innenriksanløp på 9,3 % fra 2020 til 2021.

Antall utenriksanløp til Mo i Rana havn var i 2021 497 stk. mot 474 stk. i 2020. Dette tilsvarer en økning i utenriksanløp på 4,6 %

### Fordeling anløp: innenriks - utenriks

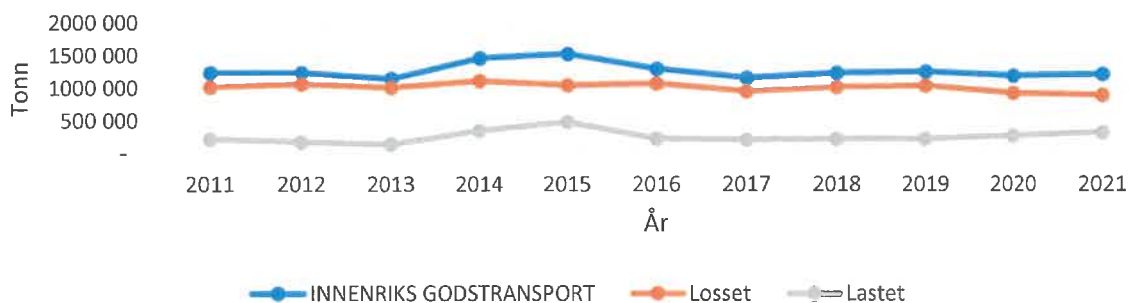


Totale volum fra innenriks i 2021, viser en svak økning sammenlignet med 2020.

Losset volum viser en nedgang fra 923 267 tonn i 2020 til 893 130 tonn i 2021.

Lastet volum viser en økning fra 269 581 tonn i 2020 til 320 835 tonn i 2021.

### Volum innenriks



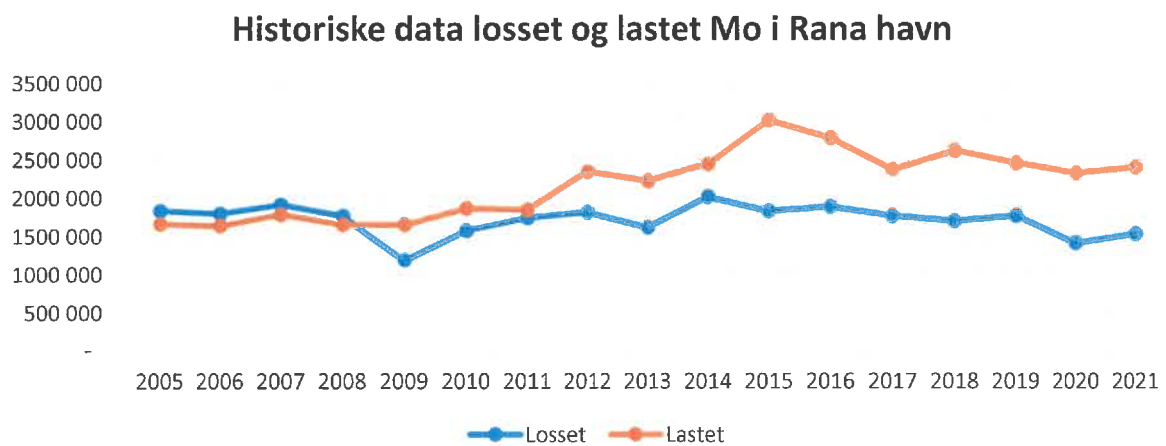
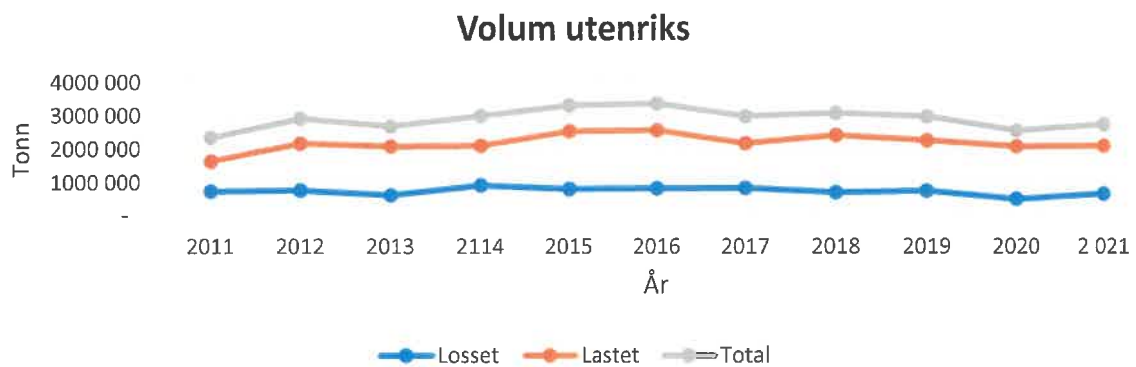


## Mo i Rana Havn KF

Totale volum utenriks i 2021, viser en økning fra 2 552 455 tonn i 2020 til 2 728 844 tonn i 2021.

Losset volum viser en økning fra 486 148 tonn i 2020 til 639 616 tonn i 2021.

Lastet volum viser en svak økning fra 2 066 307 tonn i 2020 til 2 089 228 tonn i 2021.



Som det fremgår av statistikken, så har godstransporten hatt en oppgang i 2021.

Retningsbalansen er fremdeles svært god. Mange skip unngår lange ballastreiser for nye oppdrag, da skipene har gods begge veier. Dette er en viktig ressursutnyttelse og positivt for miljøet.

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

Mo i Rana Havn KF ser en positiv utvikling i Rana. Den positive utviklingen forsterker Mo i Rana som transportknutepunkt. Med midler til miljømudring ved Toraneskaia og ny dypvannskai i Langneset vil grunnlaget for økt vekst legges. Vi ser for oss en økning ikke bare over havna, men også med bil og bane vil oppleve en vekst. Den viktige øst-vest korridoren E12, til og fra de viktige markedene i Sverige, Finland og Russland vil fremdeles være svært viktig.



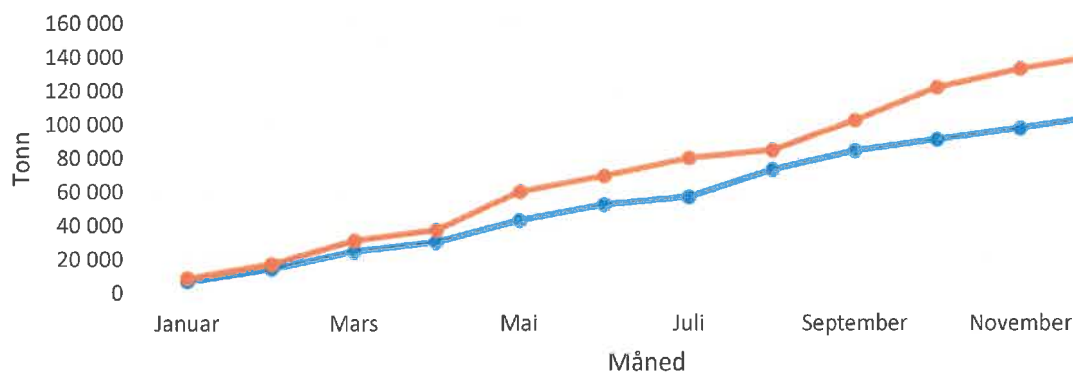
## Mo i Rana Havn KF

### Toranesterminalen

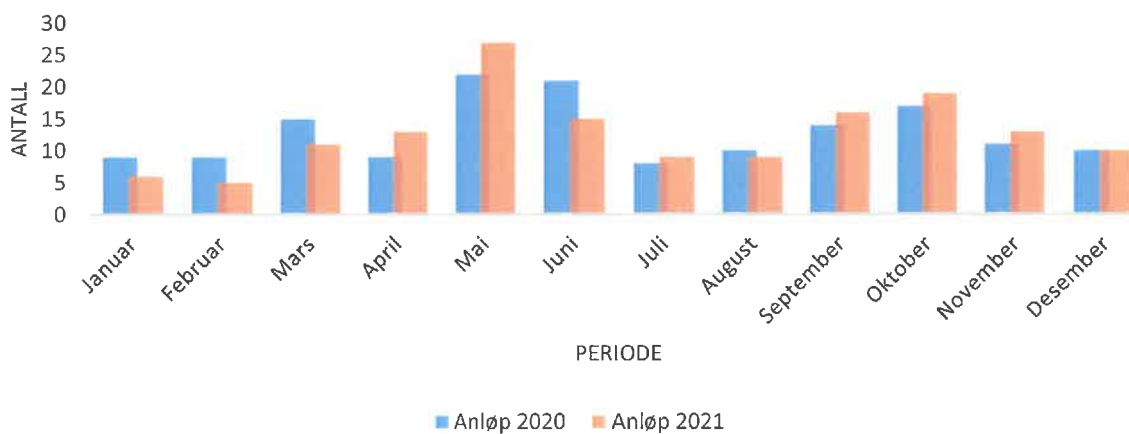
Toranesterminalen har en markant økning i vekst i 2021 sammenlignet med 2020. Den økte veksten skyldes økte volumer til tungindustri, tømmer, betongflytebrygger, grusmasser m.fl. Det er forventet at økning og behovet for terminalen vil øke markant i fremtiden.

Totalt i 2021 var godsoverslaget 141 271 tonn over terminalen, som tilsvarer en økning på 34,7 % sammenlignet med 2020.

### Akkumulert Toraneskaia 2021 mot 2020



### Anløp Toraneskaia 2021 mot 2020



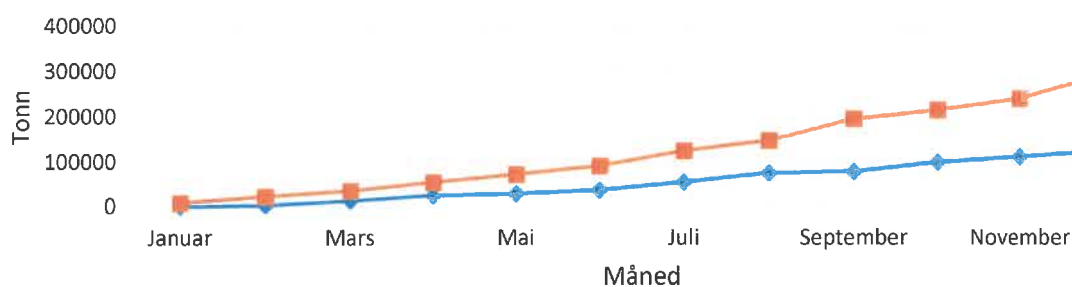


## Mo i Rana Havn KF

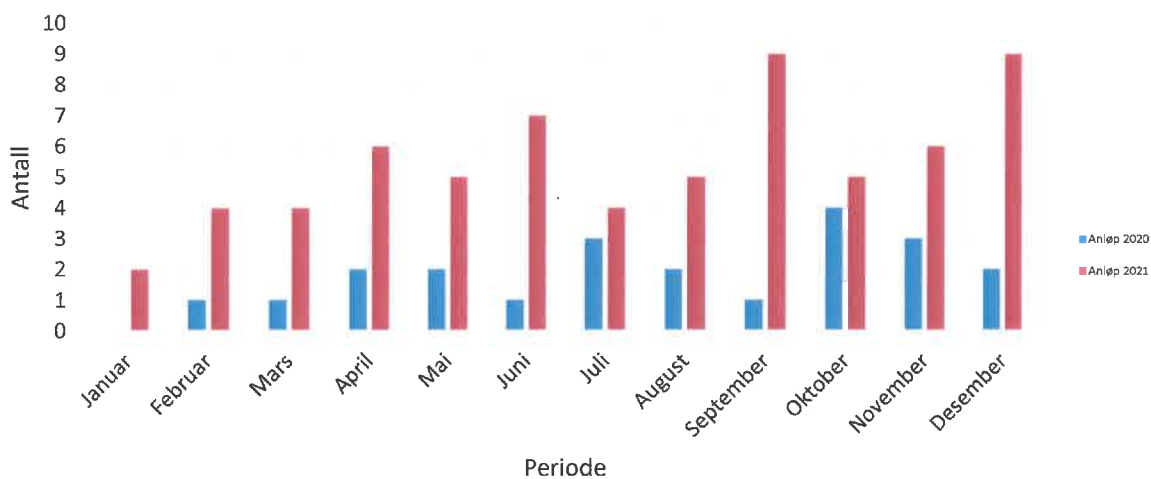
### Bulkterminalen

Bulkterminalen har en markant vekst i 2021 sammenlignet med 2020. Den økte veksten skyldes økning i bulkvolumer som går til industrien, samt at terminalen har økt kundemasse. Det er forventet at økningen og behovet for terminalen vil øke markant i fremtiden. Totalt i 2021 var godsoverslaget 290 592 tonn over terminalen, som tilsvarer en økning på 135 %.

### Akkumulert Bulkterminalen 2021 mot 2020



### Anløp Bulkterminalen 2021 mot 2020







## Mo i Rana Havn KF

### Driftsregnskap for Mo i Rana Havn KF 2021

Driftsinntekter 2021	kr. 26 093 879	2020	kr. 19 961 746
Driftsutgifter 2021	<u>kr. 22 950 428</u>	2020	kr. <u>21 766 398</u>
Brutto driftsresultat 2021	<u>kr. 3 143 452</u>	2020	<u>kr. 1 804 652</u>

- Driftsinntektene er økt med kr. 6 132 133 siste år.
- Driftsutgiftene er økt med kr. 1 184 030 siste år.

**Eksterne finansinntekter** kr. 124 359

#### Eksterne finansutgifter

Renter, provisjon m. m	kr. 993 635
Avdragsutgifter	<u>kr. 2 450 000</u>
Sum eksterne finansutgifter	<u>kr. 3 443 635</u>

### Kommentarer til driftsregnskapet, mindreforbruk og til avsetning

Avsetning til disposisjonsfondet 2021 fremkommer slik:

- |                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| • Netto driftsresultat 2021      | kr. 4 067 981 |
| • Avsetning til disp.fond i 2021 | kr. 4 067 981 |

Som nevnt gikk godsomsetningen over Mo i Rana Havn opp i 2021, dette har medført at brukerbetaling og andre salgs- og leieinntekter har økt og ført til et høyere netto driftsresultat, sammenlignet med 2020. 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. 2021-regnskapet:

- Brukerbetaling viser en økning på kr. 112 905 i forhold til 2020
- Andre salgs- og leieinntekter viser en økning på kr. 5 930 043 i forhold til 2020
- Totalt er inntektene kr. 5 650 465 høyere enn budsjettet for 2021

### De største enkeltposter på utgiftssiden er:



## Mo i Rana Havn KF

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

Sum driftsutgifter er økt med kr. 1 184 030 i 2021, men er kr. 439 843 lavere enn budsjettet for 2021.

### Orientering til kommunestyret

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

### Låneporteføljen

Ved utløpet av 2021 har Mo i Rana havn KF en langsiktig lånegjeld på kr. 68 188 278

Pensjonsforpliktelser 2021 utgjør kr. 23 893 422

Langsiktig gjeld med fast rente: kr. 10 500 000 Gj. snitt. rente 1,92 %

Langsiktig gjeld med flytende rente: kr. 57 688 278 ” ” 1,27%

Låneporteføljens gjennomsnittrente er på 1,46%

### Avdrag.

Mo i Rana havn KF har utgiftsført kr. 2 450 000 i avdrag på lån for 2021. 2 450 000 er betalt inn til Kommunalbanken.

### Renteprognoser.

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

	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>
<b>Prognose rente</b>	1 014 374	1 252 577	1 475 850	1 548 695	1 560 540

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 2021

Det ble i 2021 investert for kr. 454 004,-. Det er brukt kr. 230 614,- til dypvannskai prosjektet. I tillegg kommer noen mindre investeringer.

### Nærvær – i dager og prosent

Avdeling	Avtalte	Totalt fravær		Korttidsfravær		Langtidsfravær	
	Dagsverk	dager	%	dager	%	dager	%
<b>Totalt</b>	3010	151	6,09	29	1,17	122	4,92



## Mo i Rana Havn KF

### 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 treddet 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. I løpet av 2021 har kunden oppnådd normal produksjon. Dette har medført at havnas inntekter er kraftig økt 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. 3,9 millioner tonn, med god retningsbalanse. Det at samme skip



## Mo i Rana Havn KF

både losser og laster i havnen, i kombinasjon med effektive terminaler, gir god transportøkonomi og en stor miljøgevinst i og med at mange av skipene unngår lange ballastreiser for nye oppdrag. Få havner i Norge kan vise til lignende.

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

### **Knutepunkt og Transportnav**

Få steder ligger forholdene bedre til rette for en moderne og effektiv omlastingsterminal mellom bil, båt og bane enn i Mo i Rana havn. Nordlandsbanen er nærmeste nabo til havneområdene. På Toraneskaia er det lagt jernbanespor langs hele kaifronten, 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](http://www.moiranahavn.no) der dette med oljevernberedskap og annen beredskap i Norge er fylldig dokumentert.

### **Havnas ansatte**

Mo i Rana havn KF drives i dag med en minimumsbemanning og sysselsetter 11 personer, herav 1 kvinne. 4 av de ansatte går inn i beredskapsvaktordningen som i per nå består av 6 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.*



## Mo i Rana Havn KF

**Miljøpolitikk: Mo i Rana Havn KF ble i 2016 ISO 14001 miljøsertifisert og er en av få havner i Norge som er miljøsertifisert iht til denne standarden.**

Mo i Rana havn KF gjennomgikk i 2021 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 miljøvernnavdeling 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.

### **Høy etisk standard**

Mo i Rana Havn KF følger de samme etiske retningslinjer som våre eiere Rana Kommune.



**Mo i Rana  
Havn KF**

## **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 2022-2033. Før dypvannskai kan etableres må det foretas miljømudring og 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 -8/-11 m LAT Toraneskaia og -18 m (alt. -15 m LAT)  
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 ytterligere å styrke Mo i Rana 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.



## Mo i Rana Havn KF

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

#### **Cruise**

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

I kjølvannet av flere oppslag fra havner i Norge hvor økt forurensning har blitt et problem, er det viktig at 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 2021 var det planlagt for 1 cruiseanløp, men dette ble avbestilt som følge av Covid-19 pandemien. For 2022 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 2023 og 2024.

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

#### **Tømmer.**

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

I 2019 ble det lastet over kai 20.513 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> over Toraneskaia. I 2021 ble det lastet ca 40.000 m<sup>3</sup> over Toraneskaia

Det er forventet at lastning 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.



## Mo i Rana Havn KF

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. I 2021 har Mo i Rana Havn KF vært deltager i prosjektet og støtter prosjektet med kr. 120.000,- fordelt over en 3 årsperiode.

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 flaskehalsen som hemmer effektiv håndtering og omlasting.





## Mo i Rana Havn KF

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).

Startegisplanen 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 2021 10 møter og behandlet 64 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



## Mo i Rana Havn KF


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