

# Havnestyremøte (på teams)

ons. 25. februar 2026, 15:00 - 16:00

## Agenda

---

15:00 - 15:00

**6/26**

0 min

### Godkjenning av innkalling og dagsorden

*Beslutning*                      *Styreleder*

Forslag til vedtak:

Styret godkjenner innkalling og dagsorden

15:00 - 15:00

**7/26**


0 min

### Godkjenning av protokoll fra tidligere møte

*Beslutning*                      *Børge Edvardsen Klingan*

Forslag til vedtak:

Styret godkjenner protokoll fra forrige styremøte.

 Protokoll\_Havnestyremøte\_170226.pdf (2 sider)

15:00 - 15:00

**8/26**

0 min

### Narvik kommune, eierbestilling datert 111225

*Beslutning*                      *Børge Edvardsen Klingan*

Se vedlagt saksdokument.

Forslag til vedtak:

Havnestyret vedtar følgende som sendes Narvik kommune:

1. Med bakgrunn i bestemmelsene i Havnelovens § 32 og dagens situasjon vurderes et utbytte som ikke forsvarlig.
2. Styresammensetningen i Narvik Havn KF anbefales supplert med overordnet jernbanefaglig kompetanse.
3. Egenevalueringen av styret i Narvik havn følger vedtatt havnestyrevedtak og oversendes til Narvik kommune i løpet av juni 2026.

 NH26-08 Narvik kommune - Eierbestilling datert 111225.pdf (3 sider)

 NH26-08 V1 Narvik Havn KF Avkastnings-strategi datert 200226.pdf (7 sider)

15:00 - 15:00

**9/26**

0 min

### Eventuelt

*Orientering*

# Havnestyremøte

tirsdag 17 februar 2026, 08:00 - 10:00

Havnens Hus, Havnegata 2, 8514 Narvik

## Deltakere

### Styremedlemmer

Øistein Kaarbø, Børge Edvardsen Klingan, Kaj Arne Sortebeck, Ingeborg Johnsen, Frode Andreassen, Liv Signe Navarsete, Anna Ljunggren, Line Viklem Eidum, Reidar Schille (Fraværende ved: 1/26, 2/26), Lars Normann Andersen (Fraværende ved: 1/26, 2/26), Yngve Odlo

Kent Ivar L. Kvitvik fra administrasjonen deltok også i styremøtet

## Møteprotokoll

1/26

Beslutning

### Godkjenning av innkalling og dagsorden

Styreleder

Styret godkjenner innkalling og dagsorden.

Fraværende: Reidar Schille, Lars Normann Andersen

2/26

Beslutning

### Godkjenning av protokoll fra tidligere møte

Børge Edvardsen Klingan

Styret godkjenner protokoll fra forrige styremøte.

 Protokoll\_Havnestyremøte\_161225.pdf

Fraværende: Reidar Schille, Lars Normann Andersen

3/26

Beslutning

### Avleggelse av regnskap for 2025

Børge Edvardsen Klingan

Se vedlagt saksdokument.

Narvik havnestyre avlegger regnskap for året 2025 for Narvik Havn KF med resultatregnskap, balanse og noter for revidering.

Årsresultat er et overskudd på kr 2,64 mill.

 NH26-03 S0 Årsregnskap Narvik Havn KF 2025 avleggelse.pdf

 NH26-03 V1 Årsregnskap 2025 Narvik Havn KF per 2026-02-11 1751.pdf

 NH26-03 V2 Årsregnskap 2025 Narvik Havn KF - vedlegg kommuneregnskap.pdf

4/26

Orientering

### Havnenytt - orientering om pågående saker, prosjekter mv.

Børge Edvardsen Klingan

Orientering gis i møtet.

Styret tar informasjon om pågående saker, prosjekter mv. til orientering.



This file is sealed with a digital signature.  
The seal is a guarantee for the authenticity  
of the document.

Document ID:  
7FA2374FCED04C408411131EBBA64F10

Confidential, Kaarbø, Øistein, 21.02.2026 13:22:54



This file is sealed with a digital signature.  
The seal is a guarantee for the authenticity  
of the document.

Document ID:  
7FA2374FCED04C408411131EBBA64F10

*Til:* Styret i Narvik Havn KF  
*Fra:* Havnedirektøren  
*Dato:* 20. februar 2026  
*Ansvarlig:* BEK  
*Saksbeskrivelse:* Sak NH26-08 Narvik kommune – Eierbestilling datert 111225  
*Antall sider:* 1 av 3

## **NH26-08 NARVIK KOMMUNE – EIERBESTILLING DATERT 111225**

### **Vedlegg**

NH26-08 V1 Narvik Havn KF – Avkastnings-strategi, datert 200226.

### **Tittel**

Narvik kommune – Eierbestilling datert 111225.

### **Ingress**

Narvik kommunestyre vedtok den 11. desember 2025 et verbalforslag hvor selskapene som Narvik kommune er helt eller delvis eier i, bes utarbeide en avkastningsstrategi som del av revisjon av dagens eierskapsmelding. Kommunen ønsket også en tilbakemelding på temaene rekrutteringsevaluering og egevaluering av havnestyret.

Narvik Havn KF er en del av Narvik kommune. Havna er underlagt Havne og farvannsloven med forskrifter og skal derfor iht loven ha helt adskilt økonomi. Havneloven setter lovkrav til når utbytte kan utbetales, dvs at det skal være avsatt tilstrekkelig med økonomiske midler til drift og vedlikehold.

### **Bakgrunn**

Foretaket har som formål å ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver som Narvik kommune er tillagt etter Havne- og farvannsloven med forskrifter.

Videre arbeider Narvik Havn i tråd med vedtatt eierskapsmelding og vedtatte politiske vedtak for foretaket.

Narvik Havn KF jobber i grensesnittet mellom rene kommersielle aktiviteter og definerte samfunnsoppgaver. Dette krever at inntektene for kommersiell virksomhet må være større enn de samlede utgifter til oppgaver som havna har påtatt seg i dag, for eksempel finansiering av kommunal delstilling, tilskudd til kultur og idrett, tilskudd til Kjøpsvik og Kjeldebotn, mm.

Alle eiendeler, herunder inntekter og kostander, er del av havnekapitalen og regulert av Havne- og farvannsloven.

Styret har også vurdert om styresammensetningen og -kompetansen er tilfredsstillende. Forslaget fra styret til kommunen er å vurdere styremedlem med overordnet jernbanefaglig kompetanse, fortrinnsvis med faglig- og politisk nettverk i Norge, Sverige og Finland.

I styreplanen for 2026 er det fastsatt at styreevaluering gjennomføres primo juni måned. Siste gjennomførte styreevaluering oversendes kommuneadministrasjonen. Ny styreevaluering sendes kommunen i løpet av juni 2026.

## Vurdering

Et eventuelt utbytte fra Narvik Havn KF er i strid med Havnelovens §32 og vil innebære betydelig risiko for både drift, investeringskapasitet og etterlevelse av lovverket.

Havneloven stiller krav om at det skal være avsatt tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og nødvendige investeringer, og dagens økonomiske situasjon gjør det umulig å dokumentere at dette kravet er oppfylt dersom kapital skulle tas ut.

Et utbytte kan anses som brudd på §32 og kan bli overprøvd av Kystverket, noe som vil kunne få negative konsekvenser for både kommunen og havna.

Redusert likviditet vil direkte svekke havnas evne til å gjennomføre viktige samfunnsoppgaver som beredskap, mottak av allierte styrker, cruisetrafikk, miljøtiltak og drift av offentlige kaier – oppgaver hvor havna allerede dekker egne kostnader uten tilskudd. Særlig økte krav til sikkerhet og beredskap som følge av geopolitisk utvikling og Forsvarets bruk av havna gjør at robust egenøkonomi er avgjørende.

Et utbytte vil også redusere muligheten til å levere på kommunens egne prioriteringer i eierstrategien, som utvikling av Fagnesterminalen, Terminal Nord, Skarveneset, Fornes og øvrige næringsarealer, samt videreføring av cruise og reiselivssatsing.

I tillegg kommer betydelig finansiell risiko knyttet til lavere bufferkapital. Som kommunalt foretak kan Narvik Havn KF ikke låne til drift, og er derfor avhengig av fri likviditet for å håndtere svingninger, renteøkninger, uforutsette hendelser og perioder med lavere aktivitet. Narvik Havn arbeider målrettet for å skape ny aktivitet som skaper langsiktige inntekter, arbeidsplasser og skatteinntekter til Narvik kommune. For å lykkes med dette må foretaket opprettholde dagens inntekter som grunnlag for å skape nye inntekter til både havna og Narvik kommune.

Siden vedlikeholdsbehovet alene er på mange hundre millioner kroner, vil enhver svekkelse av likviditeten øke gapet mellom nødvendige tiltak og tilgjengelige midler. Dette kan føre til driftsavbrudd, fordyrede framtidige investeringer og høyere risiko for akutte hendelser på grunn av utsatt vedlikehold.

Narvik Havn KF er ikke i dag ikke i utbytteposisjon.

Med bakgrunn i bestemmelsene i Havnelovens § 32 og dagens situasjon vurderes et utbytte som ikke forsvarlig.

## Innstilling

Havnestyret vedtar følgende som sendes Narvik kommune:

1. Med bakgrunn i bestemmelsene i Havnelovens § 32 og dagens situasjon vurderes et utbytte som ikke forsvarlig.
2. Styresammensetningen i Narvik Havn KF anbefales supplert med overordnet jernbanefaglig kompetanse.
3. Egevalueringen av styret i Narvik havn følger vedtatt havnestyrevedtak og oversendes til Narvik kommune i løpet av juni 2026.

Børge Edvardsen Klingan  
Havnedirektør, Narvik Havn KF

# Narvik Havn KF – Avkastnings-strategi

## Vedtektsfestet formål

Foretaket har som formål å ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver som Narvik kommune er tillagt etter Havne- og farvannsloven med forskrifter.

*Narvik Havn KF sin virksomhet er dermed direkte regulert gjennom Havne- og farvannsloven. Dette medfører at foretaket er annerledes enn andre selskaper som Narvik kommune eier. For eksempel gjennom selskapsformen AS. Samtidig er Narvik Havn KF det eneste kommunale foretaket til Narvik kommune som blir truffet av bestemmelsene i Havne- og farvannsloven.*

*Havne- og farvannslovens §32 gir premisser og begrensninger for hvordan havnens kapital og økonomi forvaltes. Det bemerkes at all kapital og alle eiendeler i Narvik Havn KF, pr. definisjon og de facto, er havnekapital.*

*Uten overskudd fra for eksempel utleie av næringsbygg eller annen kommersiell virksomhet, så vil Narvik Havn hverken ha kapital til å løse mandat gitt av kommunen eller vedlikeholde maritim infrastruktur.*

*Det bemerkes at vedlikeholdsetterslepet knyttet til kai-infrastruktur er vesentlig, og i størrelsesorden mange hundre millioner kroner.*

*Gjennom de senere års endring i den geopolitiske arenaen, har Narvik havn og Ofoten fått betydelig økt oppmerksomhet. Både som prioritert havn for NATO, økt aktivitet innenfor mineraler og ikke minst Finland sitt ønske om å knytte seg tett mot Narvik havn. Denne oppmerksomheten medfører betydelig med søkelys og krav for å legge til rette for økt sikkerhet og beredskap, i tillegg til ny infrastruktur. Dette er krav som så langt har medført betydelige kostnader for Narvik Havn.*

Formålet med foretaket er videre å planlegge, utbygge og drive Narvik Havn KF til beste for utvikling av kommunen og landsdelen. Foretaket skal være kommunens redskap for utvikling av Narvik som sentralt internasjonalt knutepunkt for godstransport på Nordkalotten med kompetanse innenfor logistikk og næringsutvikling.

Foretaket kan også drive annen virksomhet som er med på å fremme Narvik Havn KF og styrke foretakets økonomi og inntjeningssevne, herunder næringsvirksomhet.

Foretaket kan samarbeide med eller delta i andre selskaper med lignende virksomhet.

## Avkastnings-strategi

Narvik Havn KF sin økonomi (som de fleste kommunale havner i Norge) er basert på egen inntjening. Havna er et kommunalt foretak som av eieren er tildelt ansvar, samt ulike utviklings- og samfunnsmessige oppgaver.

Dette medfører at Narvik Havn har begrenset likviditet til å påta seg oppgaver som ikke sikrer inndekning av kostnader.

Derfor har havnestyret vedtatt mål om at Narvik Havn KF, over tid, skal søke å oppnå minimum 5 % overskudd av selskapets omsetning. I tillegg søkes havnekapitalen, til enhver

tid, ikke å komme under 15 mill kr (noe som er som er å betrakte som et likviditetsmessig minimum).

Dette ansees som et absolutt minimum for å kunne levere på kommunens bestilling iht mandat og eierskapsmelding.

**Narvik Havn KF, nøkkeltall for 2025 viser følgende (tall i mill kr):**

Sum driftsinntekter	124,0
Sum driftskostnader	101,4
Driftsresultat	22,6
Sum finanskostnader	20,0
Resultat	2,6
Resultat i % av inntekter	2,1 %

**Samfunnsoppgaver/-bidrag inkl. kostnader (tall i mill kr):**

Delfinansiering av kommunal stilling	0,4
Tilskudd til VU, Narvik Ishockey Klubb, Handballklubb, ++	0,5
Kjøpsvikvågen – flytebrygge (investering 5 mill)	0,4
Økte kostnader knyttet til beredskapskrav	1,0
Badeflåter, havnepark, mm	0,5
Pir 3 og cruise (underskudd)	4,0

I sum yter Narvik Havn i størrelsesorden 7-8 mill kr årlig i tilskudd og kostnader til, og på vegne av, Narvik kommune og samfunnet.

Dette er i tråd med kommunens eiermelding hvor formålet er å utvikle både eksisterende og nye prosjekter, arealer og forretningsområder som vil gi inntekter og arbeidsplasser i Narvik kommune.

## Eierstrategi for eierskapet

I tillegg til vedtektsfestet formål forventer Narvik kommune at Narvik Havn KF prioriterer følgende:

- Være en aktiv bidragsyter i tilrettelegging for samfunns- og industriutvikling og Forsvarets etablering.
- Fokus og prioritet på dobbeltspor på Ofotbanen (tilrettelegge for politisk påvirkning).
- Tilrettelegge for en mer attraktiv kaifront fra Cruisehavnen og inn mot LKAB.
- Narvik Havn skal være en strategisk samarbeidspartner med reiselivsnæringen, og bidra til å utvikle nye produkter, samt sikre nærvær av eksisterende.
- Utvikle og tilrettelegge infrastruktur Ballangслеira og Framneslia for næringsetablering.
- Vurdere utvikling av infrastruktur Fornes og Kjøpsvik mht næringsutvikling og bolyst.
- Tilrettelegge for effektive transportløsninger og næringsutvikling nær havn.
- Miljø- og klimamessige føringer:

- For å være konkurransedyktig, miljøvennlig og i forkant, bør Narvik Havn være pådriver for å ta i bruk miljø- og bærekraftige løsninger for å redusere miljømessige konsekvenser.
- Narvik Havn bør etablere gode landstrømløsninger for skip som ligger til kai.
- Narvik Havn bør være en god samarbeidspartner i forbindelse med avfallshåndtering, og i den sammenheng bidra til reduksjon av plast i havet.

## Finansiering av drift og investeringer

Narvik Havn KF sin økonomi (som de fleste kommunale havner i Norge) er basert på egen inntjening:

- Utleie av offentlige kaier/havneanlegg og salg av kaitjenester
- Farvannsavgift (selvkost, dvs kan ikke gi overskudd)
- Avfallsordning på kaier (selvkost, dvs kan ikke gi overskudd)
- Salg av utflukter for cruisepassasjerer (gir per dags dato lite overskudd)
- Utleie av andre anlegg, bygninger og arealer

Det er **ingen tilskudd fra det offentlige** (stat, fylkeskommune og/eller kommune), dvs ikke slik som offentlige flyplasser, jernbane og vei som mottar tilskudd til drift og investering. Noe prosjektrettede tilskudd kan i enkelte tilfeller mottas til arealutvikling og utviklingsprosjekter.

**Offentlige kommunale kaier og havneanlegg i Norge er som oftest ikke bedriftsøkonomisk lønnsomme** i seg selv, selv om de normalt er til stor nytte samfunnsmessig (på samme måte som flyplasser, jernbane og vei, spesielt i distriktene). Dette er også gjeldende for Narvik Havn KF.

Den nyere cruisekaien Pir 3 i Kleiva er et godt eksempel på dette, en investering på ca 130 mill kr. Kaianlegget sammen med satsningen på cruise gir fortsatt et betydelig underskudd på flere millioner i 2024-2025 (samtidig som at lokale aktører i turistnæringen får tilført en omsetning på ca 20-25 mill i året fra disse anløpene av cruise fartøy). Underskuddet må finansieres fra andre inntektskilder.

F.eks prosjekter som å øke aktivitet for utskipning av bulk er en vei å gå for å fremskaffe nødvendig kapital for å ivareta de kommunale kaiene. Bulkterminalen på Skarvenes har vært en viktig brikke for å skaffe nødvendig økonomisk kapasitet, men videre utvikling av nye slike prosjekter vil også være nødvendig for å sikre fremtidig inntjening. Det er kun den delen som kan betraktes som nyinvestering/standardheving som kan lånes til (aktiveres og avskrives over tid), mens tilbakestilling av opprinnelig stand er kostnad.

## Vedlikeholdsetterslep og behov for nye havneanlegg (kaier og terminaler)

Narvik Havn KF har betydelig etterslep i vedlikehold for kaianlegg. Spesielt med Fagerneskaia må det gjøres betydelig investering for å sette i stand som en generell industri kai. I størrelsesorden 200 mill kr er ikke et utenkelig investeringsbehov bare for denne kaien. Dette vil utgjøre en årlig kostnad på 13-15 mill kr bl.a avhengig av rente nivå.

Per dags dato kreves en vesentlig forbedret utvikling av økonomien til Narvik Havn KF, før man kan gjennomføre dette.

Andre prosjekter er bl.a. Nordkaia, Pir 2, Fløttmannskaia og kaien i Fornes.

Disse vedlikeholdsbehovene bør tas tak i helst før og ikke siden. Mindre kaier/flytebryggeanlegg finnes i Kjeldebotn, Storå og Rombaksbotn, stort sett uten inntjening. Totalt er vedlikeholdsbehovet mange hundre millioner kroner.

Siste tiltak er en 5 mill kr investering i flytebryggeanlegg i Kjøpsvika. Som utgangspunkt er det ikke forventet å kunne dekkes inn med betalinger fra brukerne, og vil kanskje utgjøre en årlig kostnad på 0,5 mill kr per år. Kostnader som må dekkes med overskudd fra diverse næringsaktivitet (utleie) i Narvik.

Det er opp til kommunestyret å bestemme om kommunale kaier skal ivaretas og holdes i drift eller ikke. Administrasjon i Narvik Havn KF har så langt oppfattet at det er ønsket intensjon at kommunale kaier skal opprettholdes og utvikles. Dette bør også ses i sammenheng med den nye geopolitiske situasjonen i verden og herunder økt krav til kommunens egen beredskap og sikkerhet. Hvis dette stemmer, så eksisterer det ikke grunnlag for utbytte slik det kan åpnes for iht havneloven § 32, jf krav om at det skal være avsatt tilstrekkelige økonomiske midler.

## Regnskapslov og kommunelov – regnskap og økonomiske begrensninger

Iht «§ 7-1. Årsregnskap etter regnskapsloven» kan et kommunalt eller fylkeskommunalt foretak utarbeide årsregnskapet etter regnskapsloven hvis foretaket driver næringsvirksomhet og hvis det i vedtektene til foretaket er gitt adgang til å følge regnskapsloven.

Fordelen med å bruke regnskapsloven er at Narvik Havn KF får et bevisst forhold til lønnsomhet totalt og for de ulike virksomhetsområdene, jf at man må tjene sine penger selv uten tilskudd.

Samtidig må Narvik Havn KF som kommunalt foretak ta hensyn til regler i bl.a kommuneloven inkl hva som inngår i driftsregnskap og investeringsregnskap med tilhørende reguleringer og begrensninger i hva som er tillatt. Dvs at budsjett og regnskap er strengere regulert enn f.eks aksjeselskapet.

F.eks kan man ikke låne til driftskapital, og bruk av overskudd fra salg av fast eiendom kan ikke brukes til drift. I tillegg er det krav til minimumsavdrag. Derfor er bl.a likviditetsstyring viktigere i kommunale virksomheter/foretak enn for private aksjeselskaper.

## Havnekapitalen skal holdes adskilt fra resten av kommunen og uttak utbytte er regulert i havneloven

Narvik Havn KF sin økonomi er adskilt fra Narvik kommune selv om foretaket er del av samme juridiske enhet, jf Havneloven § 32.

Havneloven § 32 gir premisser for forvaltning av havnens kapital og økonomi hvor det bl.a står:

- «Kommunen skal holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet».
- «Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering.

Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode».

Havnekapital er alle eiendeler i Narvik Havn FK sitt regnskap med tilhørende inntekter.

Definisjon av havnekapital i dagens havnelov av 2019, bygger på Havne og farvannslov av 2009 § 47 «havnekapitalen i kommunale havner». Til havnekapitalen hører:

- a. formuesmassen som hører til havnekassen når denne loven trer i kraft,
- b. inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnedrift og anløpsavgift,
- c. verdier som trer i stedet for verdier som omfattes av bokstav a eller b og
- d. inntekter og avkastning for øvrig fra verdier som nevnt i bokstav a, b eller c.

Jf Pro 86L (2018-2019) «Lov om havner og farvann» side 170 vedrørende § 32:

«Verdiene som tilhører havnekapitalen etter havne- og farvannsloven (2009) § 47 vil fortsatt tilhøre havnevirkksomheten etter loven her».

Kystverket fører tilsyn med at reglene i havne -og farvannsloven følges. Det er styret i havna som eventuelt skal foreslå utbytte etter å ha gjort en forsvarlig vurdering av lovens bestemmelser.

## Hvordan står Narvik Havn KF sin økonomi seg i forhold til eventuelt utbytte?

Overskudd iht regulert budsjett 2025 (oppsett iht regnskapsloven) er forventet å bli 2,6 mill kr av en omsetning på 124 mill kr.

Regnskap etter kommuneloven viser et driftsmessig underskudd på i størrelsesorden 0,5 mill kr.

For 2026 er det budsjettert med et overskudd på 4,1 mill kr satt opp etter regnskapsloven.

I balansen er «bank og kontanter» fratrukket ubrukte lånemidler og låst i forhold til investerings-regnskap iht kommuneloven ca 30 mill kr. «Fri likviditet» er en absolutt nødvendighet ut fra at man i praksis ikke kan låne til drift ut over å håndtere likviditetssvingninger, og at man dermed må ha en buffer i forhold til bl.a uforutsette hendelser og nedgangsperioder.

Et eventuelt utbytte vil i utgangspunktet måtte tas av denne «fri likviditeten», og vil i tillegg også kunne være i brudd med Havnelovens §32.

## Samfunnsbidrag inkl for Narvik kommune

### Arbeidsplasser

I tillegg til at 22 personer har fast stilling i Narvik Havn KF (NHKF), så er det 16 ansatte i Narvik Bulkterminal AS (NBAS).

Tjenester kjøpes inn fra flere ulike firmaer og noen avlønnes direkte på timebasis av NHKF. Disse kommer i tillegg til de som er ansatt i de ulike aktørene i turistnæringen som har en del av sin omsetning fra cruise. Også NBAS har innleie og medfører omsetning for andre aktører.

Hvor mange årsverk NHKF sin virksomhet danner grunnlag for, er vanskelig å beregne, men totalt kan man anta at det kan være 70-100 +/- . Skatteinntektene fra disse årsverkene tilfaller kommunekassen.

Administrasjon i NHFK har så langt oppfattet at det på samme måte som at nåværende kaier skal opprettholdes i drift, tilsvarende at det er ønskelig at NHFK skal fortsette sitt arbeid med å skaffe ytterligere ny aktivitet og arbeidsplasser, primært for å bygge opp egen økonomi, men også til nytte for Narvik.

### Cruise

Det er gjort betydelige investeringer og markedsarbeid knyttet cruise. Cruise er i god utvikling, men har resultert i flere titalls millioner i akkumulert underskudd til nå. Det er forventet at man kommer på plussiden for første gang i 2026/2027. Satsningen er et viktig element i utviklingen av turistnæringen i Narvik og omliggende kommuner. Ringvirkningene av den investeringen som er gjort på cruise kan også ses i form av spinoff-virksomheter, for eksempel souvenirbutikker, guidevirksomheter, transportvirksomhet, utflukts- og eventselskaper. Samfunnsnyttene av cruiseinvesteringen bidrar åpenbart til skatte kroner i kommunekassen.

### Beredskap

Deltar ved forurensning og rednings-/bergingsaksjoner inkl redningsaksjoner etter personer. NHKF må dekke egne kostnader.

NHFK har vært benyttet i forhold til ras etter Beisfjordveien. Også i denne sammenhengen dekker NHKF egne kostnader for å bistå med båttransport.

Videre nevnes økt beredskap som følge av både heftigere klima samt også ny geopolitisk situasjon i verden som igjen fører til økte kostnader for NHKF. Både i form av økt kompetanse på å bevare cybersikkerhet, stadig økende grad av ressurser som må settes i arbeid for å sikre havneområdene våre, deltakelse i div beredskapsråd, mm.

### Mottakshavn for allierte styrker

Funksjon som «mottakshavn for allierte styrker» gir nødvendigvis ikke noen tilskudd, dvs at Narvik Havn KF i alle fall i første omgang må bruke egne penger for tilrettelegging for å sikre kommunens egen sikkerhet og beredskap.

### Andre samarbeid og sponsoravtaler 2024-2025

Delfinansiering av stilling i kommunen kr 307.000 per år.

Diverse samarbeidsavtaler som Vinterfestuka og idrett utgjør ca 0,5 mill kr per år.

«Skogøy» og «Styrbjørn» har fri kai plass med strøm og vann.

Jubileumsfest 125 år – åpent arrangement for Narviks bebyggere

Badeflåter, havnepark o.l er også en del av det Narvik Havn KF holder på med.

### Konklusjon/anbefaling til havnestyret

Havneloven setter lovkrav til når utbytte kan utbetales, dvs at det skal være avsatt tilstrekkelig til drift og vedlikehold.

Vedlikeholdsbehovet er langt fra mulig å gjennomføre med dagens økonomi.

Narvik Havn KF

Hvis det likevel innstilles på å betale ut et utbytte uten at lovkravet i Havnelovens § 32 er oppfylt, så kan vedtaket overprøves av nasjonal myndighet (Kystverket). Slik oppmerksomhet kan være negativ for Narvik Havn og kommune. I tillegg bør man være seg bevisst det ansvaret man har for å først ivareta eget oppdrag med å sørge for å ha satt av nok midler til drift og vedlikehold av kommunens kaianlegg før man vurderer direkte avkastning til eier.

Utbytte vil kunne medføre behov for omlegging/reduksjon av drift og investeringer, dvs at man må stanse pågående arbeid med å skaffe nye inntekter og fremtidige arbeidsplasser, som på sikt kan sørge for tilførsel av nødvendig kapital og som bidrar til at man kan oppfylle nødvendige lovkrav.

Overskudd er per dags dato godt under 5 % av omsetning og vedlikeholdsbehov er betydelig. Utbytte bør derfor ikke utbetales i nåværende situasjon ut over det som ytes per dags dato.

Narvik, 200226