



Mo i Rana  
Havn KF



Mo i Rana  
Havn KF

-  BankID Signing  
Bjørnulf Tverå  
2026-03-23
-  BankID Signing  
Leif Sagen  
2026-03-23
-  BankID Signing  
Mette Hansen  
2026-03-23
-  BankID Signing  
Bergit Svenning  
2026-03-23
-  BankID Signing  
Johnny Ronesen  
2026-03-23
-  BankID Signing  
Frode Forsmo  
2026-03-25
-  BankID Signing  
Hilde Lillerødvann  
2026-03-25
-  BankID Signing  
Tor-Arne Strøm  
2026-03-25

# Årsberetning 2025

MO I RANA HAVN KF



# Mo i Rana Havn KF

## Innhold

Innledning .....	4
Produksjonsmål 2025 .....	4
Totale godsvolumer i Mo i Rana Havn.....	5
Fordeling mellom innenriks og utenriks .....	7
Skipsanløp 2025 .....	7
Fordeling innenriks og utenriks godsvolumer.....	8
<i>Utvikling i godsvolum (innenriks) 2024–2025</i> .....	8
<i>Utvikling i godsvolum (utenriks) 2024–2025</i> .....	9
Kapasitetsutvikling og infrastruktur .....	10
<i>Ny dypvannskai i Langneset</i> .....	10
<i>Beredskap og forsyningssikkerhet</i> .....	10
Godsvolumer over det enkelte havneanlegg .....	11
Offentlige havneanlegg .....	11
<i>Toranesterminalen</i> .....	11
<i>Bulkterminalen</i> .....	13
Bevilgningsoversikt-drift (§5-4) for Mo i Rana Havn KF 2025.....	15
Bevilgningsoversikt – investering (§ 5-5) .....	16
Økonomisk oversikt etter art – drift (§ 5-6) .....	17
Sykefravær 2025 Mo i Rana Havn KF .....	20
Styrets vurdering .....	21
Økonomisk situasjon .....	21
Drift og samhandling med havnebrukere .....	21
Investeringer og utviklingsprosjekter.....	22
Beredskap og samfunnssikkerhet.....	22
Sjøveien – vår alternative «motorvei» .....	22
Mo i Rana Havn - Samfunnsrolle, verdiskaping og beredskap .....	23
Regional og nasjonal verdiskaping.....	23
Samfunnsrolle og infrastrukturens betydning .....	24
Beredskap og samfunnssikkerhet.....	24



## Mo i Rana Havn KF

Beredskapsvakt og havnebåter .....	25
Havnas ansatte og beredskapskapasitet .....	25
Ledelsens ansvar, miljøpolitikk, etisk standard og HMS.....	25
Cruisetraffikk .....	27
Rana Havnestyre 2023–2027 .....	27
Styrets rolle i beredskap og samfunnssikkerhet .....	28
Dialog med havnebrukere og markedsoppfølging.....	28
Rapportering og offentlig kontroll .....	29



## Mo i Rana Havn KF Innledning

### **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 2025**

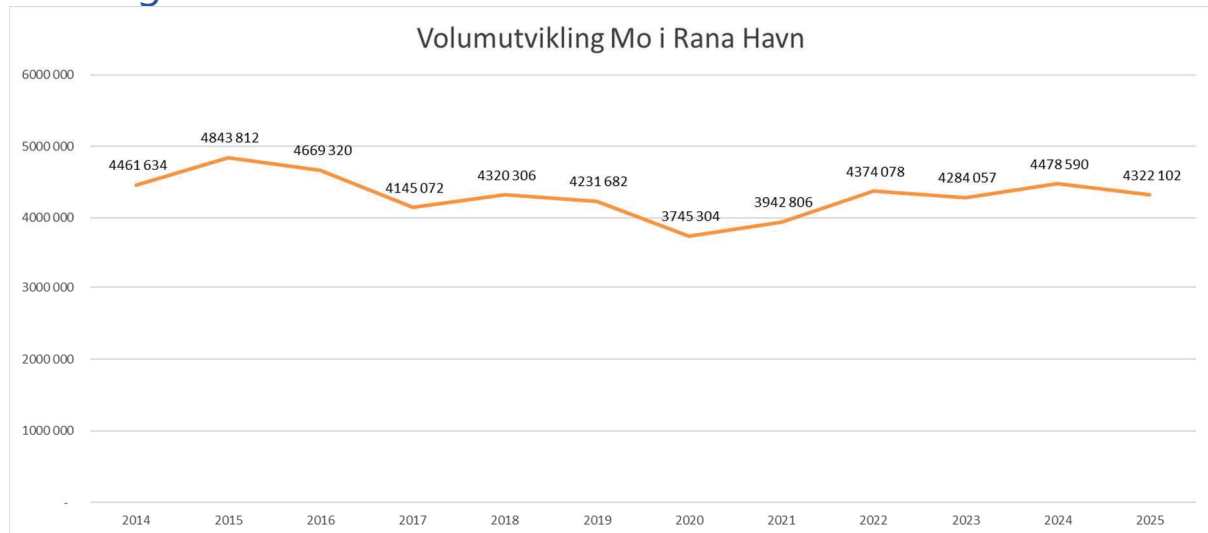
Total godsomsetning over kai-avsnittene, Bjørnbærvikodden, Rana Industriterminal, Rana Gruber, Helgeland Plast, Toraneskaia og Bulkterminalen, ble i 2025 på 4 322 102



## Mo i Rana Havn KF

tonn, som tilsvarer en reduksjon i volum på -156 488 tonn sammenlignet med 2024. Den prosentvise nedgangen tilsvarer -3,5%.

### Totalt godsvolumer i Mo i Rana Havn



Retningsbalansen på gods som går sjøveien er fremdeles svært god, men er noe redusert i 2025 som følge levering av gods til byggeprosjekter i Rana. Fartøyer som frakter steinmasser inn til Rana har ikke last med seg i retur. Dette bidrar til en negativ effekt i retningsbalansen. Retningsbalansen forventes å normaliseres etter hvert som prosjektene ferdigstilles.

Med god retnings-balanse unngår skip lange ballastreiser for nye oppdrag, da skipene har gods begge veier. Dette er en viktig ressursutnyttelse og positivt for miljøet.

Havneavsnittene i Rana har god kapasitet for økning i godsvolumer.

#### Nærmere om godsutviklingen i Rana

Mo i Rana Havn KF ser en svak negativ utvikling i Rana totalt sett. De private havneanleggene har en reduksjon i godsvolum på 140 037 tonn, som tilsvarer et redusert godsvolum på -3,7 %. Den negative utviklingen i utskipning av godsvolumer, har sammenheng med aktiviteten i Rana industrien. I 2025 har det vært redusert produksjon ved noen av industribedriftene i Rana.

De offentlige havneanleggene har en positiv utvikling med økning på 1 868 tonn, som tilsvarer en økning i godsvolumer på 1%.



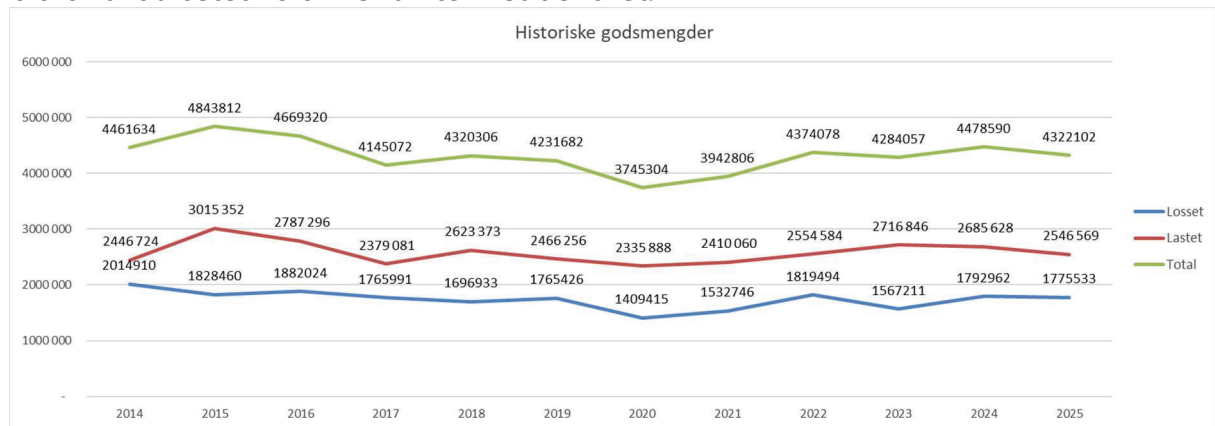
## Mo i Rana Havn KF

Godsvolumer som er knyttet til store byggeprosjekter, som f.eks. ny flyplass i Rana, utgjør for 2025 ca. 250 000 tonn.

Uten byggeprosjekter som f.eks. ny flyplass i Rana, ville reduksjonen i losset godsvolumer vært tilsvarende lavere. Dersom man hensyntar dette godsvolumet vil den totale nedgangen i totalt godsvolum være på 406 488 tonn.

### Fordeling av lastet og losset godsvolumer

Av totalt 4 322 102 tonn ble 2 546 569 tonn skipet ut av Mo i Rana Havn. Resterende 1 775 533 tonn ble losset inn i Mo i Rana Havn. Av tabellen nedenfor ser man en nedgang i utgående (losset) volumer på -133 139 tonn, mens inngående (lastet) volumer er forholdsvis lik 2024. Det er godsvolumer knyttet til byggeprosjektene som bidrar til at lastet volum er tilnærmet uendret.



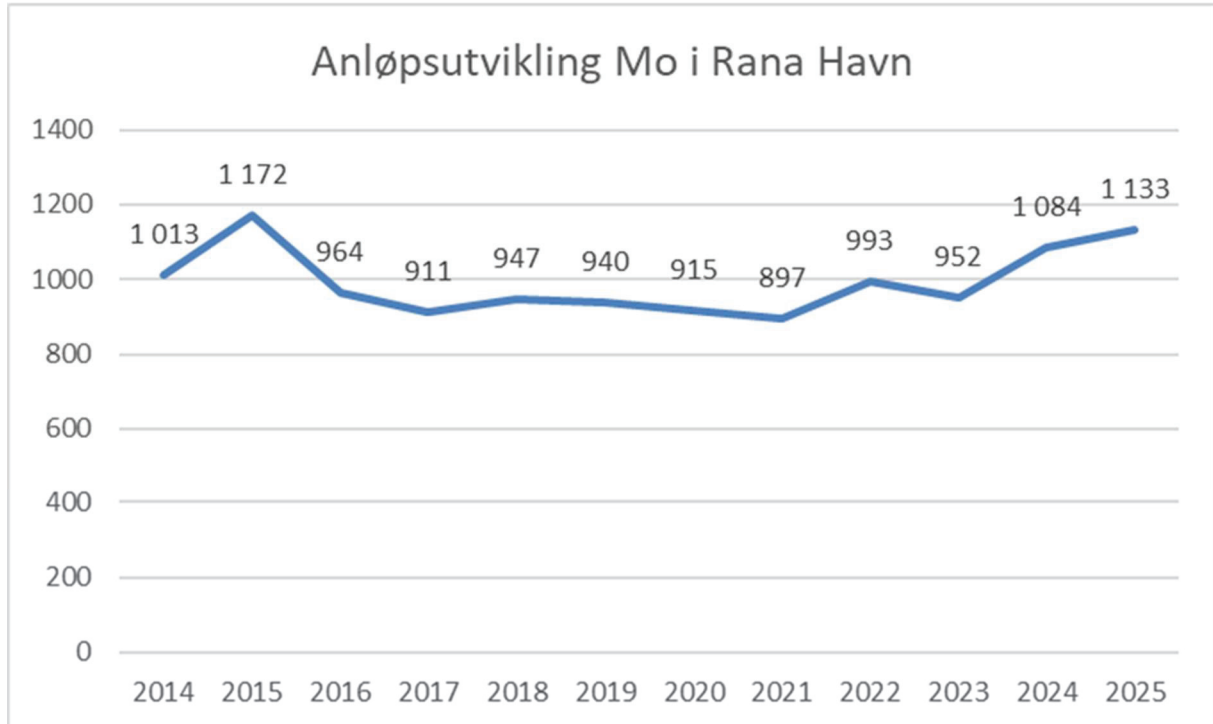


## Mo i Rana Havn KF

### Fordeling mellom innenriks og utenriks

#### Skipsanløp 2025

Antall skipsanløp i Mo i Rana havn var i 2025 – 1133. Dette tilsvarer en økning på 49 anløp, tilsvarende 4,3 % sammenlignet med 2024 – se figur nedenfor.



Økningen i antall innenriks skipsanløp har sammenheng med økte anløp i forbindelse med byggeprosjekter i Rana. Ved avslutning av byggeprosjekter ventes trafikken å normaliseres rundt 950-1000 anløp pr. år.

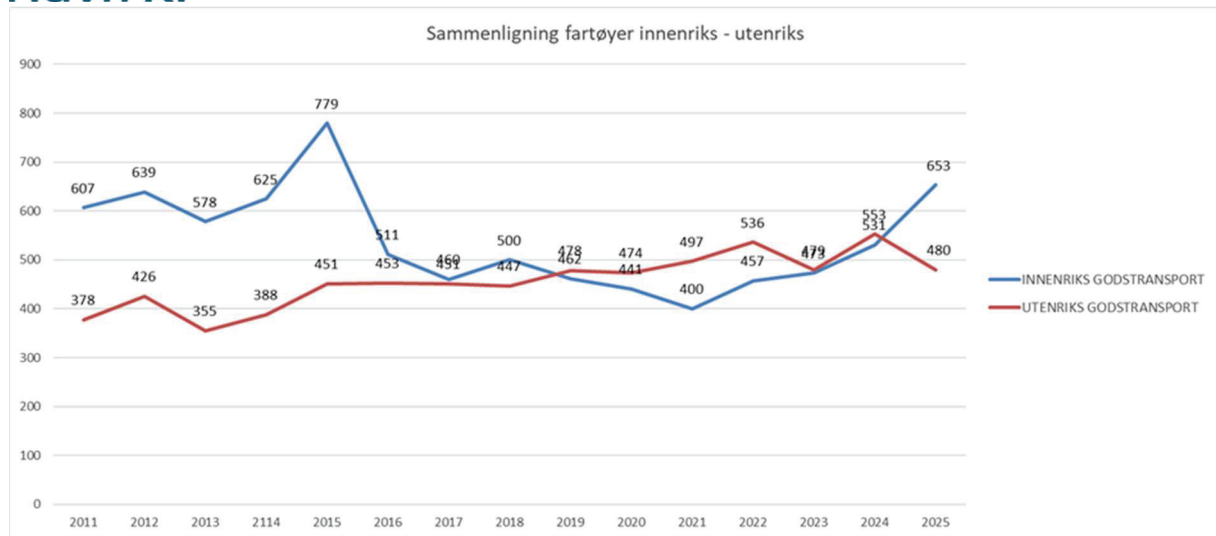
Utenriksanløp har en nedgang fra 553 anløp i 2024 til 480 anløp i 2025.

Antall innenriksanløp i Mo i Rana havn var i 2025 – 653 anløp. mot 553 anløp. i 2024. Dette tilsvarer en oppgang i innenriksanløp på 15,3 % fra 2024 til 2025. Oppgangen forklares med anløp knyttet til byggeprosjekter i Rana.

Antall utenriksanløp til Mo i Rana havn var i 2025 480 anløp mot 531 anløp i 2024. Dette tilsvarer en reduksjon i utenriksanløp på -9,6 %.



## Mo i Rana Havn KF



Tabellen overfor viser fordelingen av utenriks- og innenriks skipsfart i perioden 2011-2025.

## Fordeling innenriks og utenriks godsvolumer

### Utvikling i godsvolum (innenriks) 2024–2025

De totale godsvolumene fra innenriksfart viser i 2025 en **marginal nedgang** sammenlignet med 2024. Volumet falt fra **1 333 532 tonn i 2024 til 1 332 936 tonn i 2025**, en reduksjon på **596 tonn**.

### Losset godsvolum innenriks

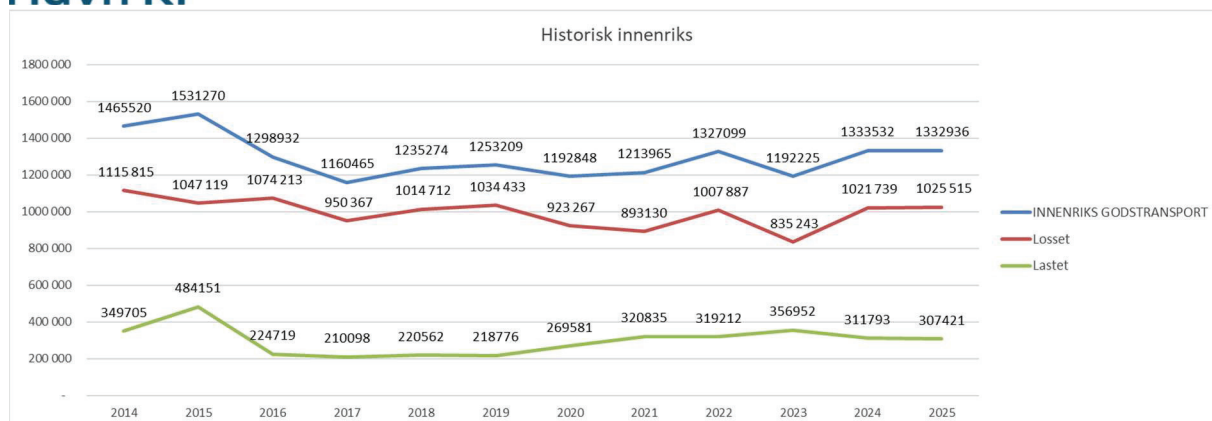
Losset innenriks gods økte fra **1 021 739 tonn i 2024 til 1 025 515 tonn i 2025**. Dette tilsvarer en økning på **3 776 tonn**, eller **+0,37 %**.

### Lastet godsvolum innenriks

Lastet innenriks gods viser en betydelig reduksjon. Volumet falt fra **356 982 tonn i 2024 til 311 793 tonn i 2025**, en nedgang på **45 189 tonn**, tilsvarende **-12,7 %**.



## Mo i Rana Havn KF



Tabellen overfor viser totale volum fra innenriks transport (blålinje). Videre viser figuren fordelingen av losset og lastet gods inn og ut fra Mo i Rana. For 2025 har lastet gods (innenriks) en reduksjon på 4372 tonn, mens losset gods (inngående gods til Mo i Rana) har en oppgang på 3776 tonn, sammenlignet med 2024.

### Utvikling i godsvolum (utenriks) 2024–2025

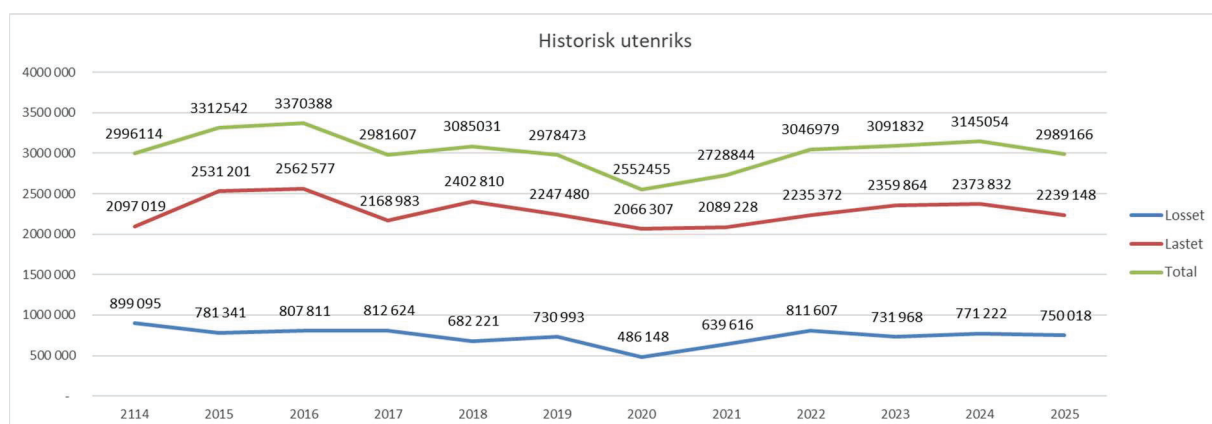
De totale utenriksgodsvolumene for Mo i Rana Havn KF viser en **nedgang fra 3 145 054 tonn i 2024 til 2 989 166 tonn i 2025**. Dette innebærer en reduksjon på **155 888 tonn**, tilsvarende **–5,0 %**.

### Losset godsvolum utenriks

Losset volum viser en moderat nedgang fra **771 222 tonn i 2024 til 750 018 tonn i 2025**. Dette utgjør en reduksjon på **21 204 tonn**, tilsvarende **–2,8 %**.

### Lastet godsvolum utenriks

Lastet volum viser en tydeligere reduksjon, fra **2 373 832 tonn i 2024 til 2 239 148 tonn i 2025**. Dette representerer en nedgang på **134 684 tonn**, tilsvarende **–5,6 %**.





## Mo i Rana Havn KF

Figuren overfor viser totale volum fra utenriks transport (grønnlinje). Videre viser figuren fordelingen av losset (blå) og lastet gods (rød) inn og ut fra Mo i Rana. Lastet og losset gods har en svak økning i 2024

### Kapasitetsutvikling og infrastruktur

Kapasiteten ved dagens kai terminaler i Rana er per i dag ikke fullt utnyttet. Det foreligger et betydelig potensial for kapasitetsøkning gjennom forbedringer i logistikk løsningene, både når det gjelder interne arbeidsprosesser, samhandling mellom aktører og teknologisk tilrettelegging. Optimalisering av logistikkflyt vil ikke bare øke den operative effektiviteten, men også gi klare **miljøgevinster** gjennom redusert ventetid, mer effektiv ressursbruk og lavere utslipp. Dette styrker havnens samlede bidrag til **bærekraftig transport** og et grønnere industrielt økosystem.

#### *Ny dypvannskai i Langneset*

Det etableres nå en ny dypvannskai på Langneset, som er forventet å gi betydelig økt kapasitet, særlig for industrien i Mo Industripark. Den nye infrastrukturen vil være spesielt viktig for håndtering av **tunge og voluminøse konstruksjoner** som krever dyptgående fartøy for utskipping. Eierskapet til anlegget ligger hos **Mo i Rana Dypvannskai AS (100 % eid av Rana kommune)**, mens **Rana Industriterminal** skal leie og drifte havneanlegget.

Mudringsarbeidet ved Toraneskaia og etableringen av dypvannskaien på Langneset ble ferdigstilt i 2024. Samlet sett forventes disse tiltakene å gi et styrket grunnlag for **vekst i havneaktiviteten**, gjennom bedre tilgjengelighet for større fartøy, mer fleksible operasjoner og økt attraktivitet for nye næringsetableringer. Den fremtidige veksten vil imidlertid være avhengig av at eksisterende industri øker sin produksjon eller at nye virksomheter etablerer seg i regionen, med behov for betydelige volum av råvarer og ferdigprodukter som skal håndteres via havnens kaiavsnitt.

#### *Beredskap og forsyningsikkerhet*

Mo i Rana Havn KF er en sentral aktør innen **regional og nasjonal beredskap**, ikke minst som et viktig ledd i forsyningskjeder som er kritiske for samfunnsutviklingen i nordområdene. Havnen inngår i flere strategiske samarbeidsprosjekter knyttet til beredskap og transport, herunder samarbeid langs **E12-korridoren**, som er en viktig logistisk og beredskapsmessig akse mellom Norge og Sverige. I tillegg samarbeider



## Mo i Rana Havn KF

havnen med **Forsvaret** og andre statlige myndigheter for å sikre tilgang på nødvendig infrastruktur, mottakskapasitet og fleksibel logistikkstøtte ved behov.

Arbeidet understreker havnens rolle som en **robust samfunnsressurs** som skal være operativ også under krevende forhold. Dette inkluderer både sivile og militære behov, og en helhetlig tilnærming til forsyningsikkerhet, kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap.

### Godsvolumer over det enkelte havneanlegg

STATISTIKK 2025								Sak /25
STATISTIKK PR 31. DESEMBER 2025								
De enkelte kaiavsnitt	Lo pr 31/12-24	Lo 31/12-25	La 31/12-24	La 31/12-25	Totalt 31/12-24	Totalt 31/12-25	Diff.24-25	
Bjørnbærvikodden	93 215	84 985			93 215	84 985	-8 230	
Rana Industriterminal	1 040 632	1 032 059	757 232	695 636	1 797 864	1 727 695	-70 169	
Rana Gruber			1 870 318	1 808 255	1 870 318	1 808 255	-62 063	
Helgeland Plast	0	146	4 925	5 204	4 925	5 350	425	
<b>Sum private</b>	<b>1 133 847</b>	<b>1 117 190</b>	<b>2 632 475</b>	<b>2 509 095</b>	<b>3 766 322</b>	<b>3 626 285</b>	<b>-140 037</b>	
Toraneskaia	253 230	260 813	54 161	43 394	307 391	304 207	-3 184	
Bulkterminalen	402 487	407 539	0	0	402 487	407 539	5 052	
<b>Sum offentlig</b>	<b>655 717</b>	<b>668 352</b>	<b>54 161</b>	<b>43 394</b>	<b>709 878</b>	<b>711 746</b>	<b>1 868</b>	
priv	1 133 847	1 117 190	2 632 475	2 509 095	3 766 322	3 626 285	-140 037	
off	655 717	668 352	54 161	43 394	709 878	711 746	1 868	
<b>Total sum</b>	<b>1 789 564</b>	<b>1 785 542</b>	<b>2 686 636</b>	<b>2 552 489</b>	<b>4 476 200</b>	<b>4 338 031</b>	<b>-138 169</b>	

Tabellen overfor viser oversikt over losset (Lo) og lastet (La) ved de enkelte kaiavsnittene i Rana.

### Offentlige havneanlegg

#### Toranesterminalen

Toraneset-terminalen utgjør et sentralt kaiavsnitt for både lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv og er den **eneste stykkgodskaiaen i Rana**. Terminalen fungerer som et kritisk nav i logistikk- og verdikjeden for en rekke industribedrifter og kommersielle aktører, som benytter kaien til mottak av innsatsfaktorer og utskipping av ferdigprodukter. Terminalens funksjon er dermed avgjørende for industriens konkurransekraft og regionens samlede verdiskaping.



## Mo i Rana Havn KF

I 2024 gjennomførte Rana kommune en **ringvirkningsanalyse** for Toraneset-terminalen. Analysen viser blant annet at varer med en samlet verdi på om lag **300 millioner kroner** losses og lastes over kaien årlig. Dette understreker terminalens betydelige økonomiske og samfunnsmessige betydning, både for eksportrettet industri og for øvrig næringsliv i regionen. Godsvolumet i 2025 viser en utvikling på nivå med 2024, noe som indikerer en stabil etterspørsel etter terminalens tjenester.

### Eiendomsforvaltning og rammebetingelser

Rana kommune fester store deler av eiendommene på Toraneset fra **Bane NOR Eiendom**. Festeavtalene for området har utløpt, noe som skaper betydelige utfordringer for videre utvikling av kaiavsnittet. De uavklarte eiendomsforholdene har pågått siden 2023, og medfører flere negative ringvirkninger for Mo i Rana Havn KF:

- Havnen får ikke gjennomført nødvendige **langsiktige investeringer** i infrastruktur.
- Området kan ikke utvikles optimalt til beste for **industrien, rederiene og beredskapsfunksjonene**.
- Havnens evne til å tilrettelegge for fremtidig vekst, effektivisering og logistikkoptimalisering svekkes.
- Samfunnsberedskapen påvirkes negativt, ettersom utviklingen av kritisk havneinfrastruktur hindres.

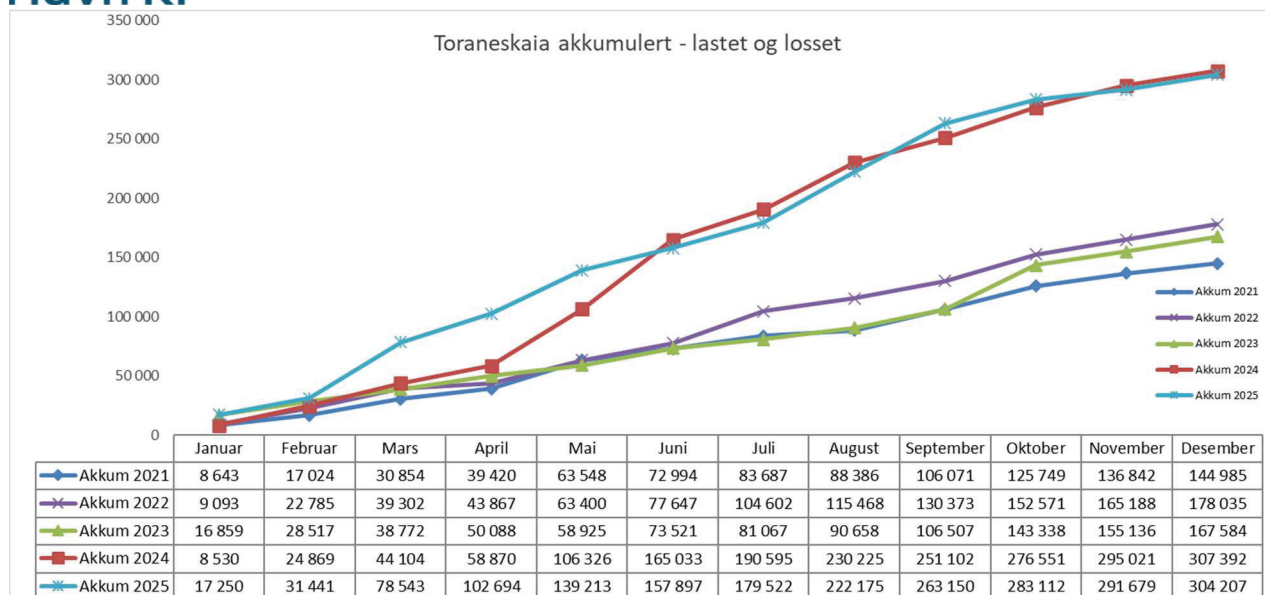
Toraneset-terminalen er et område med stort potensial for økt aktivitet, styrket næringsutvikling og bedre beredskapskapasitet. For at dette potensialet skal realiseres, er det avgjørende at Mo i Rana Havn KF gis **forutsigbare rammevilkår** gjennom enten:

- **langsiktige festeavtaler**, eller
- **et eventuelt kjøp av eiendommen**.

Dette vil legge grunnlaget for investeringer i moderne terminalfasiliteter, styrke havnens funksjon som logistisk knutepunkt og sikre at havnen kan oppfylle sitt samfunnsoppdrag på en robust og fremtidsrettet måte.



## Mo i Rana Havn KF



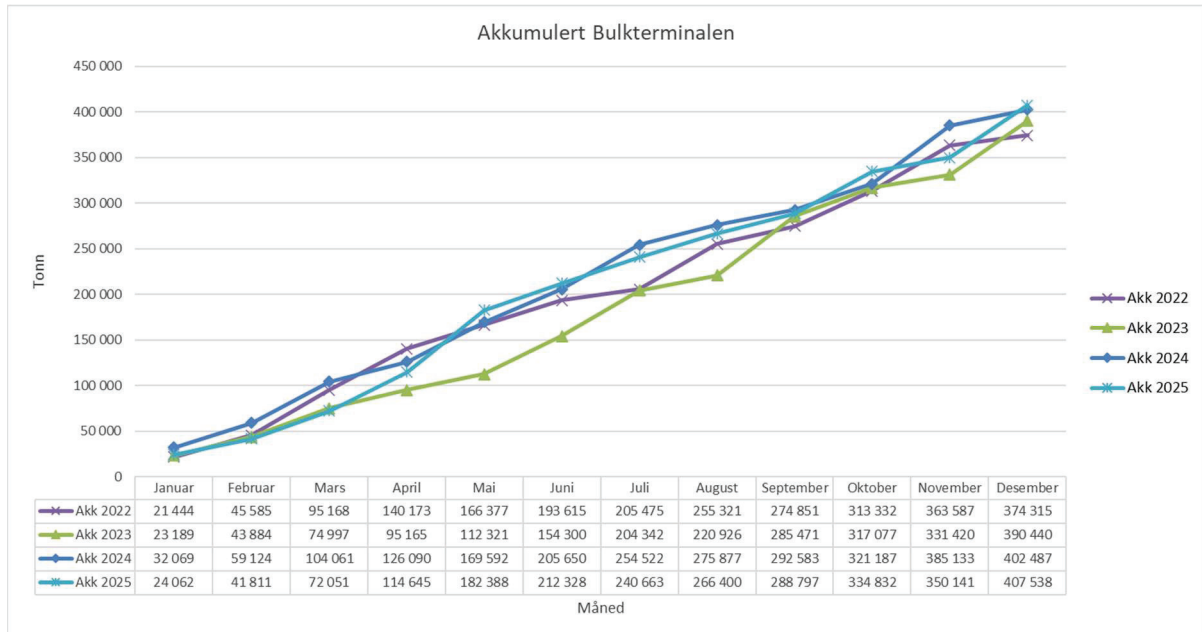
### Bulkterminalen

Bulkterminalen er losseanlegg for store deler av bulktonnasje til smelteindustrien i Rana. Alle bulkmasser transporteres på transportbånd og opp til Mo Industripark. Havneterminalen foretar også mellomlagring av råvarer i Mellomvika. Bulkterminalen fortsetter veksten fra 2024, og har i 2025 en økning på 5 051 tonn over kai. 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 jevnt i fremtiden.

Totalt i 2025 var godsoverslaget 407 538 tonn over terminalen, som tilsvarer en økning på 1,3% sammenlignet med 2024.



# Mo i Rana Havn KF





# Mo i Rana Havn KF

## Bevilgningsoversikt-drift (§5-4) for Mo i Rana Havn KF 2025

(tall i hele tusen)

<i>Bevilgningsoversikt drift</i>	<i>Regnskap 2025</i>	<i>Reg. Budsjett 2025</i>	<i>Oppr. Budsjett 2025</i>	<i>Regnskap 2024</i>
Innteks- og formuesskatt				
Eiendomsskatt				
Andre generelle driftsinntekter	-31 440	-30 188	-30 188	-28 365
<b>Sum generelle driftsinntekter</b>	<b>-31 440</b>	<b>-30 188</b>	<b>-30 188</b>	<b>-28 365</b>
<b>Sum bevilgninger drift, netto</b>	<b>31 440</b>	<b>22 016</b>	<b>22 016</b>	<b>28 365</b>
Avskrivninger	3 040	4 008	4 008	3 055
<b>Sum netto driftsutgifter</b>	<b>26 426</b>	<b>26 024</b>	<b>26 024</b>	<b>24 791</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>-5 014</b>	<b>-4 164</b>	<b>-4 164</b>	<b>-3 574</b>
Renteinntekter	-1 257	-893	-893	-1 199
Utbytter	-0			-1
Gvinster og tap på finansielle omløpsmidler				
Renteutgifter	2 106	1 956	1 956	2 318
Avdrag på lån	2 415	2 415	2 415	2 415
<b>Netto finansutgifter</b>	<b>3 263</b>	<b>3 478</b>	<b>3 478</b>	<b>3 534</b>
Motpost avskrivninger	-3 040	-4 008	-4 008	-3 055
<b>Netto driftsresultat</b>	<b>-4 790</b>	<b>-4 694</b>	<b>-4 694</b>	<b>-3 095</b>
Overføring til investering	1 115	2 415	2 415	3 239
Avsetninger til bundne driftsfond				
Bruk av bundne driftsfond				
Avsetninger til disposisjonsfond	3 676	2 279	2 279	-144
Bruk av disposisjonsfond				
Dekning av tidligere års merforbruk				
<b>Sum disp. eller dekning av netto driftsresultat</b>	<b>4 791</b>	<b>4 694</b>	<b>4 694</b>	<b>3 095</b>
<b>Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



# Mo i Rana Havn KF

## Bevilgningsoversikt – investering (§ 5-5)

(tall i hele tusen)

<i>Bevilgningsoversikt - investering</i>	<i>Regnskap 2025</i>	<i>Reg. Budsjett 2025</i>	<i>Oppr. Budsjett 2025</i>	<i>Regnskap 2024</i>
Investeringer i varige driftsmidler	1 054	4 000	4 000	3 182
Tilskudd til andres investeringer				
Investeringer i aksjer og andeler i selskaper	61			57
Utlån av egne midler				
Avdrag på lån		2 415	2 415	
<b>Sum investeringsutgifter</b>	<b>1 115</b>	<b>6 415</b>	<b>6 415</b>	<b>3 239</b>
Kompensasjon for merverdiavgift				
Tilskudd fra andre				
Salg av varige driftsmidler				
Salg av finansielle anleggsmidler				
Utdeling fra selskaper				
Mottatte avdrag på utlån av egne midler				
Bruk av lån				
<b>Sum investeringsinntekter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Videreutlån				
Bruk av lån til videreutlån				
Avdrag på lån til videreutlån				
Mottatte avdrag på videreutlån				
<b>Netto utgifter videreutlån</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overføring fra drift	-1 115	-2 415	-2 415	3 239
Avsetninger til bundne investeringsfond				
Bruk av bundne investeringsfond		-4 000	-4 000	
Avsetninger til ubundet investeringsfond				
Bruk av ubundet investeringsfond				
Dekning av tidligere års udekket beløp				
<b>Sum overføring fra drift og netto avsetninger</b>	<b>-1 115</b>	<b>-6 415</b>	<b>-6 415</b>	<b>-3 239</b>
<b>Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



# Mo i Rana Havn KF

## Økonomisk oversikt etter art – drift (§ 5-6)

(tall i hele tusen)

Økonomisk oversikt etter art - drift	Regnskap 2025	Reg. Budsjett 2025	Oppr. Budsjett 2025	Regnskap 2024
<b>Driftsinntekter</b>				
Inntekts- og formuesskatt				
Eiendomsskatt				
Andre skatteinntekter				
Andre overføringer og tilskudd fra staten				
Overføringer og tilskudd fra andre				
Brukerbetaling	-5 290	-3 554	-3 554	-4 451
Salgs- og leieinntekter	-26 150	-26 634	-26 634	-23 914
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>-31 440</b>	<b>-30 188</b>	<b>-30 188</b>	<b>-28 365</b>
<b>Driftsutgifter</b>				
Lønnsutgifter	10 547	10 560	10 560	9 542
Sosiale utgifter	3 643	3 057	3 057	2 912
Kjøp av varer og tjenester	9 196	8 399	8 399	9 282
Overføringer og tilskudd til andre	0	0	0	0
Avskrivninger	3 040	4 008	4 008	3 055
<b>Sum driftsutgifter</b>	<b>26 426</b>	<b>26 024</b>	<b>26 024</b>	<b>24 791</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>-5 014</b>	<b>-4 164</b>	<b>-4 164</b>	<b>-3 574</b>
<b>Finansinntekter og finansutgifter</b>				
Renteinntekter	-1 257	-893	-893	-1 199
Utbytter	-0			-1
Gevinster og tap på finansielle omløpsmidler	0			0
Renteutgifter	2 106	1 956	1 956	2 319
Avdrag på lån	2 415	2 415	2 415	2 416
<b>Netto finans</b>	<b>3 263</b>	<b>3 478</b>	<b>3 478</b>	<b>3 534</b>
Motpost avskrivninger	-3 040	-4 008	-4 008	-3 055
<b>Netto driftsresultat</b>	<b>-4 790</b>	<b>-4 694</b>	<b>-4 694</b>	<b>-3 095</b>
<b>Disponering eller dekning av netto driftsresultat</b>				
Overføring til investering	1 115	2 415	2 415	3 239
Avsetninger til bundne driftsfond				
Bruk av bundne driftsfond				
Avsetninger til disposisjonsfond	3 676	2 279	2 279	
Bruk av disposisjonsfond				-144
<b>Sum disp. eller dekning av netto driftsresultat</b>	<b>4 791</b>	<b>4 694</b>	<b>4 694</b>	<b>3 095</b>
<b>Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>



## Mo i Rana Havn KF

### Likviditet

Likviditeten i selskapet er tilfredsstillende.

Pr. 31.12.25 har selskapet 35,135 mill. kr. i bankinnskudd.

### Disposjonsfond

Pr. 31.12.25 har selskapet 24,419 mill. kr. i disposisjonsfond.

De største enkeltpostene på inntektssiden er:  
Brukerbetaling, og Andre salgs- og leieinntekter

På inntektssiden kan følgende bemerkes i. f. t. 2025-regnskapet:  
Brukerbetalinger, salgs og leieinntekter. Tall i mill.kr

	2024	2025	Differanse	Kommentar
Brukerbetalinger	4,451	5,290	0,839	Økning i 2025
Salg- og leieinntekter	23,914	26,150	2,236	Økning i 2025
Totale inntekter	28,365	31,440	3,075	Økning i 2025
Sum driftsutgifter	24,790	26,426	1,636	Økning i 2025

### Orientering til kommunestyret

Rana kommunestyre blir orientert om utviklingen i havna gjennom året. Dette skjer gjennom 1. og 2.tertialrapport, budsjett og årsregnskapet med denne meldingen.

### Låneporteføljen

Pr 31.12.2025 har Mo i Rana Havn KF en langsiktig lånegjeld på 47,958 mill. kr. Lånegjelden er redusert med 2,415 mill. kr. i perioden.

Pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2025 utgjør 32,405 mill. kr.

### Renteprognooser.

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

	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Prognose renteutgifter	1896	1768	1 710	1 660



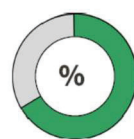
## **Mo i Rana Havn KF**

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.



## Mo i Rana Havn KF

### Sykefravær 2025 Mo i Rana Havn KF

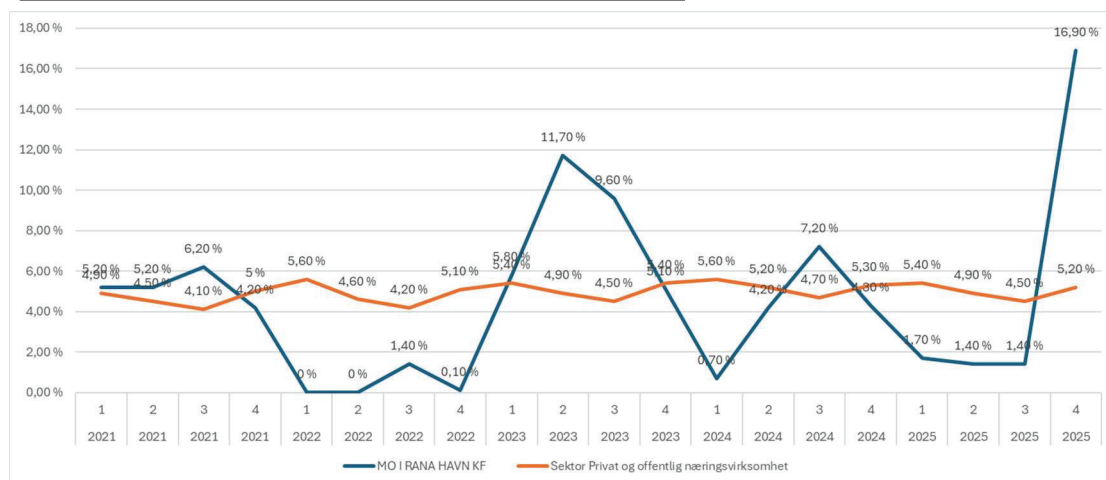


### Gradert sykmelding

Markert grønn: Du bruker mer gradert sykefravær enn andre i din næring

Din virksomhet: **34,5 %**  
4 av 4 kvartaler

Din Næring: **30,0 %**  
4 av 4 kvartaler



Mo i Rana Havn KF hadde ved utgangen av 2025 et langtidssykefravær på 16,9 prosent. Sykefraværet oppgis å være forårsaket av en kombinasjon av arbeidsrelaterte og private forhold. Den arbeidsrelaterte delen synes særlig å være knyttet til uavklarte forhold i tilknytning til integrasjonsprosjektet. Dette prosjektet har over tid medført en vedvarende usikkerhet knyttet til arbeidstakernes framtidige arbeidsoppgaver og rolleforståelse. Virksomheten planlegger arbeidsmiljøundersøkelse som en del av oppfølgingen av sykefraværet.

Virksomheten benytter gradert sykmelding der dette er praktisk og medisinsk mulig, som et tiltak for å redusere fraværets omfang og tilrettelegge for delvis arbeidsdeltakelse.

Legemeldt sykefravær er i 2025 på 5,3 prosent.



## Likestilling

Foretaket arbeider kontinuerlig for å fremme likestilling mellom kjønnene, blant annet gjennom systematiske og transparente prosesser for rekruttering, kompetanseutvikling og forfremmelse. Arbeidet er forankret i prinsippet om like muligheter uavhengig av kjønn, og det legges vekt på å sikre at virksomhetens praksis er i tråd med gjeldende lovverk og anbefalte standarder for likestillingsarbeid.

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Formålet med diskriminerings- og tilgjengelighetsloven er å fremme likestilling og likeverd, samt å sikre alle personer – uavhengig av funksjonsevne – like rettigheter og muligheter til deltakelse i samfunnet. I tråd med lovens krav vil Mo i Rana Havn KF arbeide målrettet for å sikre universell utforming av virksomhetens generelle funksjoner, tjenester og fysiske miljø. Dette innebærer at foretaket aktivt søker å identifisere og fjerne barrierer, samt legge til rette for at både ansatte og besøkende med nedsatt funksjonsevne kan delta på lik linje med andre.

## Styrets vurdering

### Økonomisk situasjon

Den økonomiske situasjonen i Mo i Rana Havn KF vurderes som tilfredsstillende. Dette skyldes flere år med stabil godsomsetning gjennom havnen, god kostnadskontroll og systematisk forebyggende vedlikehold. Samlede prognoser for de kommende årene indikerer grunnlag for forsiktig optimisme med hensyn til både aktivitetsnivå og økonomisk utvikling.

### Drift og samhandling med havnebrukere

Mo i Rana Havn KF arbeider aktivt for å øke effektiviteten i havnedriften, med særlig vekt på tiltak som kan bidra til å overføre mer gods fra vei til sjø. Foretaket opprettholder en konstruktiv dialog med havnebrukerne om effektiviseringstiltak og framtidige behov. Foretaket har tett dialog med de største aktørene i havnen for å kunne tilby sine tjenester. Brukerne av havnen er forsiktig optimistiske med hensyn til sysselsetting og økt aktivitet innenfor sine respektive tidshorisonter.



## Mo i Rana Havn KF

Foretaket har til enhver tid utleid om lag 90 prosent av tilgjengelige arealer, hvorav majoriteten er omfattet av langtidsleieavtaler. Dette bidrar til forutsigbarhet både for havnen og for de næringsaktørene som benytter arealene.

### Investeringer og utviklingsprosjekter

Mo i Rana Havn KF er deltager i en rekke prosjekter som skal legge til rette for videre vekst, effektivisering og styrket konkurransekraft. Blant de sentrale prosjektene som Mo i Rana Havn KF deltar i, og som vil videreføres i planperioden, er:

- Utvikling E12 korridoren
- Mo i Rana som beredskapshavn for allierte forsterkninger
- Utvikling av Frihavnområdet

Disse tiltakene forventes å styrke havnen og brukernes kapasitet, operasjonelle fleksibilitet og langsiktige utviklingsmuligheter.

### Beredskap og samfunnssikkerhet

Beredskapsarbeidet utgjør en sentral del av foretakets samfunnsoppdrag. Mo i Rana Havn KF har en viktig rolle i å sikre forsvarlig beredskap knyttet til havnevirksomhet, kritisk infrastruktur og samfunnssikkerhet i regionen. Det pågår et kontinuerlig arbeid for å videreutvikle rutiner, systemer og infrastruktur som kan understøtte en robust beredskapsevne.

Endringer i driftsaktiviteten hos havnebrukerne – både økninger og reduksjoner – har umiddelbar innvirkning på Mo i Rana Havn KFs virksomhet. Siden havnen utgjør et sentralt ledd i logistikk- og verdikjeden, vil svingninger i brukernes produksjon eller etterspørsel raskt slå ut i havnens trafikkmengder og dermed påvirke selskapets inntektsgrunnlag. Dette ble tydelig under finanskrisene, der det omfattende aktivitetsfallet i industrien raskt materialiserte seg i redusert godsvolum og lavere lønnsomhet for havnen.

### Sjøveien – vår alternative «motorvei»

Mo i Rana Havn utgjør en sentral infrastrukturessurs nasjonalt, regionalt og internasjonalt for næringslivet i regionen. En rekke virksomheter er direkte avhengige



## Mo i Rana Havn KF

av at havnen fungerer effektivt og forutsigbart. Havnen håndterer årlig om lag 4,3 millioner tonn gods, og trafikken kjennetegnes av en god retningsbalanse.

Kombinasjonen av at mange fartøy både loss og laster ved anløp, sammen med effektive terminaloperasjoner, bidrar til høy transportøkonomisk effektivitet. Dette reduserer behovet for lange ballastreiser – seilinger uten last – og gir dermed betydelige miljøgevinster. Få norske havner kan vise til en tilsvarende struktur og balanse i sin godsstrøm.

I Mo i Rana ligger også Mo Industripark (MIP), en av landets største industriparker med om lag 120 bedrifter. En rekke av disse leverer varer og tjenester til olje- og gassrelatert virksomhet langs Helgelandskysten og andre steder nasjonalt og internasjonalt. I tillegg kommer betydelig industriell og logistisk aktivitet i regionens omland. De store industribedriftene – 7Steels, Elkem, Rana Gruber og Ferroglobe – er i høy grad avhengige av havnen. De benytter Mo i Rana Havn både til innskiping av råvarer og til utskiping av ferdigproduserte varer, noe som understreker havnens betydning som et strategisk knutepunkt for tungindustri og eksportrettet virksomhet.

### Mo i Rana Havn - Samfunnsrolle, verdiskaping og beredskap

Mo i Rana Havn utgjør et av de mest sentrale logistiske knutepunktene i Nord-Norge og har en samfunnsrolle som strekker seg langt utover selve havnevirksomheten. Få steder i landet ligger forholdene bedre til rette for en moderne og effektiv omlastingsterminal mellom vei, sjø og bane. Havnen har direkte naboskap til Nordlandsbanen, noe som muliggjør sømløs overføring av gods mellom jernbane og maritime transportløsninger.

På Toraneskaia er avstanden til Helgelandsterminalen – som ligger i havnens bakkant – kun om lag 200 meter fra kai og Ro-Ro-anlegg. Dette gir svært effektive logistiske koblinger og reduserer håndteringstider, kostnader og miljøavtrykk. Samtidig ligger Mo i Rana Havn i et unikt krysningspunkt mellom stamvegene E6 og E12, jernbanen og sjøgående trafikk. Denne samlokaliseringen av transportkorridorer gir betydelige muligheter for å videreutvikle Rana som et naturlig, nasjonalt logistikk- og transportnav.

### Regional og nasjonal verdiskaping

Mo i Rana Havn spiller en avgjørende rolle i verdikjeden for det regionale næringslivet, og særlig for den omfattende industrien i og rundt Mo Industripark (MIP). MIP er en av Norges største industriparker, med rundt 120 virksomheter som opererer innenfor prosessindustri, gjenvinning, materialteknologi, energi og leveranser til olje- og gassnæringene. Mange av disse bedriftene er avhengige av korte og effektive avstander mellom produksjonsområde og utskipingspunkter.



## Mo i Rana Havn KF

Havnen håndterer årlig om lag 4,3 millioner tonn gods, noe som viser dens betydelige kapasitet og strategiske fundament i nasjonal forsyningsberedskap. Den gode retningsbalansen – hvor fartøy både laster og losses ved anløp – bidrar til høy transportøkonomisk effektivitet og reduserer behovet for ballastreiser. Dette gir både kostnadmessige og miljømessige fordeler som få norske havner kan vise til.

Tungindustrien i regionen – herunder, 7Steel, Elkem, Rana Gruber og Ferroglobe – er direkte avhengige av havnens funksjonalitet. Havnen er avgjørende for innskiping av råvarer og utskiping av ferdigprodukter, og dermed også for industriens konkurransekraft i internasjonale markeder. En velfungerende havn bidrar til opprettholdelse av arbeidsplasser, eksportinntekter og regional økonomisk stabilitet.

### Samfunnsrolle og infrastrukturens betydning

Som kritisk infrastruktur har Mo i Rana Havn en sentral rolle i samfunnets logistikkberedskap og transportmessige robusthet. Havnen bidrar til:

- **trygg tilgang til forsyninger**, både for næringsliv og befolkning
- **effektive transportløsninger** som reduserer trykket på vei og jernbane
- **beredskap ved hendelser**, der havnen kan fungere som mottaks- eller utsendelsespunkt for viktige varer og tjenester
- **miljømessige gevinster gjennom sjøtransport**, som er det mest energieffektive transportmiddelet for store godsmengder

I et klima med økende krav til grønn omstilling, spiller sjøveien en sentral rolle som "vår alternative motorvei". Overføring av gods fra vei til sjø gir betydelig reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp og bidrar samtidig til mindre slitasje på veisystemet.

### Beredskap og samfunnssikkerhet

Mo i Rana Havn har en viktig beredskapsfunksjon og inngår i nasjonale og regionale beredskapsstrukturer. Havnen er en sentral del av den kritiske infrastrukturen i regionen og må opprettholde operativ kapasitet også under uforutsette hendelser som ekstremvær, forsyningssvikt, industrielle uhell eller geopolitiske spenninger.

Foretaket arbeider kontinuerlig med:

- utvikling og vedlikehold av beredskapsplaner
- samarbeid med nødetater, offentlige myndigheter og industrivirksomheter
- øvelser og rutinetesting av kritiske systemer
- sikring av kaiområder og logistikkfunksjoner i tråd med gjeldende regelverk (ISPS-krav)



## Mo i Rana Havn KF

Beredskapsevnen understøtter havnens rolle som en stabiliserende faktor for samfunnssikkerheten i regionen, og bidrar til at næringsliv og befolkning har trygg tilgang til viktige varer og tjenester også i krisesituasjoner.

### Beredskapsvakt og havnebåter

Mo i Rana Havn KF har et sentralt ansvar for å ivareta sikkerheten i havneområdet og havnedistriktet. Dette omfatter beredskap knyttet til sjøtrafikk, uønskede hendelser, oljevern, samt koordinering av operasjonelle tiltak ved akutte situasjoner. Foretaket opprettholder til enhver tid en beredskapsvaktordning bemannet med kvalifisert personell, og havnebåtene inngår som en viktig ressurs i denne strukturen. Beredskapskapasiteten omfatter både operativ støtte ved hendelser og forebyggende tiltak rettet mot trygg ferdsel og risikoreducerende overvåking.

Det vises for øvrig til Mo i Rana Havn KF sin hjemmeside ([www.moiranahavn.no](http://www.moiranahavn.no)), hvor oljevernberedskap og øvrige beredskapsfunksjoner i norsk havne- og kystsammenheng er nærmere beskrevet og dokumentert.

### Havnas ansatte og beredskapskapasitet

Mo i Rana Havn KF drives i dag med en minimumsbemanning og sysselsetter totalt 10 personer, hvorav 1 kvinne. Av disse inngår fire ansatte i den faste beredskapsvaktordningen, som per i dag består av totalt åtte personer. Den operative beredskapskapasiteten styrkes ved behov gjennom innleie av tilleggsmannskaper, blant annet tidligere ansatte og personell fra Rana Industriterminal, særlig i forbindelse med krankjøring og andre spesialiserte oppgaver.

I tillegg har industri- og bedriftskaiene, samt godsterminalene i regionen, egne mannskaper som inngår i den samlede beredskaps- og driftsstrukturen. Dette bidrar til å sikre tilstrekkelig bemanning og kompetanse på tvers av havnerelaterte funksjoner, og understøtter havnens rolle som kritisk infrastruktur for både næringsliv og samfunnssikkerhet

### Ledelsens ansvar, miljøpolitikk, etisk standard og HMS

Mo i Rana Havn KF legger stor vekt på å opprettholde en høy faglig, etisk og miljømessig standard i all virksomhet. Foretaket følger kravene i kvalitetssystemet **NS-ISO 9001**, som omfatter forvaltning og drift av havnedistriktet, inkludert havnens terminaler og taubåter. Dette innebærer systematisk arbeid med kvalitetssikring,



## Mo i Rana Havn KF

kontinuerlig forbedring og dokumenterte rutiner som skal sikre forsvarlig drift, effektiv ressursutnyttelse og høy tjenestekvalitet for havnebrukerne.

### Miljøpolitikk og miljøansvar

Foretaket etterlever også kravene i **NS-ISO 14001**, som setter rammer for systematisk miljøstyring. Ledelsen er bevisst på at havneområdene – både på land og i sjø – inkluderer arealer som historisk har vært påvirket av industriell aktivitet. Mo i Rana Havn KF arbeider aktivt for å ivareta miljømyndighetenes krav og føringer, i samarbeid med **Miljødirektoratet, Kystverket, Statsforvalterens miljøvern avdeling** og **Rana kommune**. Dette omfatter blant annet overvåking og håndtering av forurenset sjøbunn, kontroll av utslipp, miljøtiltak i drift og forebygging av nye forurensningskilder.

Foretaket bygger sin miljøinnsats på en **nullvisjon**, som innebærer et mål om å unngå skader på mennesker, ytre miljø og materiell. Denne visjonen er integrert i alle deler av driften og understøtter både forebyggende og korrigerende tiltak på tvers av virksomhetsområdene.

Foretakets miljøpolitikk uttrykkes gjennom følgende prinsipp:

«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.»

Dette prinsippet danner grunnlaget for et langsiktig og helhetlig arbeid med miljøstyring og bærekraft.

### Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

HMS-arbeidet er en integrert del av Mo i Rana Havn KFs styringssystem. Foretaket er tilsluttet **Helse & Sikkerhet BA** i tråd med Arbeidsmiljøloven kapittel 3, § 3, som omhandler arbeidsgivers plikt til å føre systematisk overvåking og kartlegging av arbeidsmiljø og arbeidstakernes helse. Dette inkluderer jevnlig undersøkelser der ansatte gir tilbakemeldinger om både det fysiske og det psykososiale arbeidsmiljøet. Resultatene brukes aktivt i det kontinuerlige arbeidet med å forbedre sikkerhet, trivsel og arbeidsforhold.

HMS-systemet er bygget opp slik at det skal:

- identifisere og redusere risiko i havneoperasjoner
- sikre klare ansvarsforhold og definerte roller
- støtte opplæring, kompetanseutvikling og sikkerhetskultur



## Mo i Rana Havn KF

- bidra til forebygging av skader og ulykker
- sikre at avvik håndteres systematisk og brukes til læring

Som kritisk infrastruktur har havnen et særlig ansvar for at HMS-arbeidet holder høy standard og kan fungere også i krevende situasjoner. Dette gjelder både egen drift og samarbeid med industrien, eksterne aktører og beredskapsmyndigheter.

### Cruisetraffikk

Mo i Rana Havn KF har de senere årene arbeidet målrettet med utvikling av cruisetraffikk som et supplement til eksisterende virksomhetsområder. Satsingen er forankret i Rana Havnestyre og bygger på et ønske om å styrke både **inntektsgrunnet for havnen og verdiskapingen i det lokale reiselivet**. Cruisetraffikk kan bidra til økt turisme i Rana og Helgelandsregionen, større synlighet internasjonalt og et mer diversifisert næringsgrunnlag.

Havnen har gjennomført posisjoneringsarbeid rettet mot rederier, destinasjonsagenter og cruisenettverk. Dette inkluderer direkte kontakt med rederier, deltakelse i bransjefora, distribusjon av markedsmateriell og presentasjon av regionens attraksjoner og logistiske fortrinn. Arbeidet har gitt fremgang i form av økt oppmerksomhet, men det er foreløpig begrenset interesse for Mo i Rana som cruisedestinasjon. Dette må ses i sammenheng med at cruiseindustrien opererer med **svært lang planleggingshorisont**, ofte flere år frem i tid, og at porteføljen av etablerte destinasjoner er konkurransepreget.

Mo i Rana Havn KF deltar jevnlig på cruisekonferanser og messer både nasjonalt og internasjonalt for å synliggjøre regionen og styrke dialogen med aktørene i cruisenæringen. Denne tilstedeværelsen er viktig for langsiktig markedsarbeid, relasjonsbygging og kompetanseutvikling innen cruise som fagområde.

Satsingen på cruise inngår dermed som en del av havnens bredere arbeid med **regional utvikling, nærings samarbeid og diversifisering**, og representerer en strategisk investering i mulige framtidige markedsmuligheter for både havnen og reiselivet i regionen.

### Rana Havnestyre 2023–2027

Rana Havnestyre består i perioden 2023–2027 av sju representanter, hvorav tre kvinner og fire menn. Styret er sammensatt av politisk valgte representanter,



## Mo i Rana Havn KF

brukerrepresentanter og ansattrepresentant, noe som sikrer både demokratisk forankring, næringslivsperspektiv og arbeidslivsmedvirkning i havnens overordnede styring.

Styrets medlemmer er:

- Styrets leder: Tor-Arne Strøm
- Nestleder: Bergit Svenning
- Medlem: Hilde Lillerødvann
- Medlem (brukerrepresentant): Mette Hansen
- Medlem: Johnny Ronesen
- Medlem (brukerrepresentant): Leif Sagen
- Medlem (ansattrepresentant): Frode Forsmo

I 2025 gjennomførte Rana Havnestyre totalt **ti møter**, hvor det ble behandlet **50 saker** knyttet til drift, økonomi, strategi, utviklingsprosjekter, samt havnens ansvar som samfunnsaktør.

### Styrets rolle i beredskap og samfunnssikkerhet

Som øverste organ for Mo i Rana Havn KF har Rana Havnestyre et særskilt ansvar for å sikre at havnens drift og utvikling skjer i tråd med krav til **beredskap, sikkerhet og samfunnsrobusthet**. Havnens rolle som kritisk infrastruktur innebærer at styret må sikre:

- at beredskapsplaner er oppdaterte og i samsvar med nasjonale krav
- at nødvendige ressurser, kompetanse og systemer er på plass
- at risikoanalyser gjennomføres regelmessig og følges opp
- at samarbeid med nødetater, industribedrifter og myndigheter er godt forankret
- at havnen kan opprettholde operativ drift også under ekstraordinære situasjoner

Styrets arbeid på dette området bidrar til å sikre at havnen fungerer som et robust logistisk knutepunkt, en støttefunksjon i krisehåndtering og et pålitelig ledd i nasjonal forsyningsikkerhet.

### Dialog med havnebrukere og markedsoppfølging

Mo i Rana Havn KF følger nøye med på utviklingen i markedet og opprettholder jevnlig dialog med havnebrukerne. Dette er en viktig arena for informasjonsutveksling og strategisk dialog. Denne kontakten er ikke bare viktig for markedsforståelse, men også for beredskapssamarbeid, risikovurdering og koordinering av operative behov.



## Mo i Rana Havn KF

Havnens sterke relasjon til brukerne, kombinert med en stabil styringsstruktur, gjør Mo i Rana Havn KF godt rustet til å møte både markedsmessige og sikkerhetsrelaterte utfordringer i årene som kommer.

Det vises for øvrig til foretakets regnskap og noter for nærmere økonomiske detaljer.

### Rapportering og offentlig kontroll

Mo i Rana Havn KFs årsmelding og regnskap legges årlig fram for **Kontrollutvalget** og **Kommunestyret** i Rana kommune. Denne rapporteringen sikrer åpenhet, demokratisk kontroll og etterprøvbarhet i forvaltningen av samfunnskritisk infrastruktur. Den formelle saksbehandlingen understøtter også kommunens eierskapsoppfølging og styrker havnens legitimitet som samfunnsaktør.

Mo i Rana 23.03.26

Tor-Arne Strøm  
Styreleder

Bergit Svenning  
Nestleder

Hilde Lillerødvann  
Styremedlem

Johnny Ronesen  
Styremedlem

Mette Hansen  
Styremedlem

Leif Sagen  
Styremedlem

Frode Forsmo  
Ansattrepresentant

Bjørnulf Tverå  
Havnesjef