



**Årsrapport 2025  
Grenland Havn IKS**



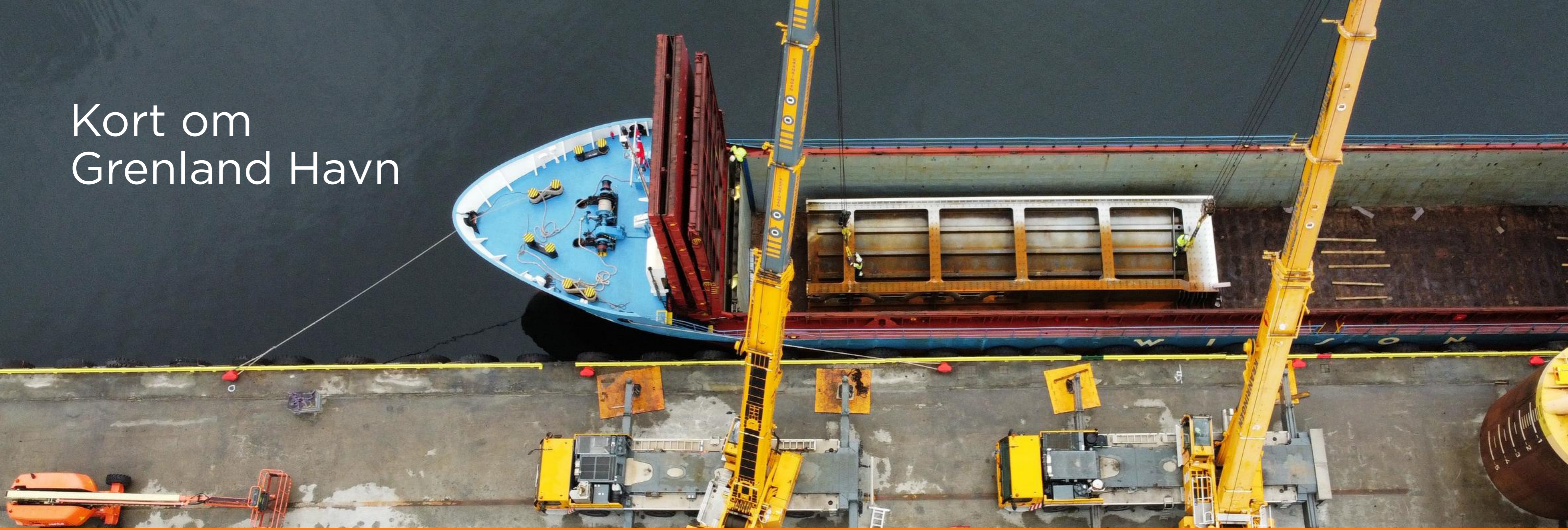
# Innhold

- 04** Kort om Grenland Havn
- 06** Havnedirektørens hilsen
- 10** 2025 i korte trekk
- 12** Styrets årsberetning
- 18** Strategien mot 2030
- 20** Vår virksomhet
- 22** Våre terminaler
- 26** Våre forbindelser
- 28** Frier Vest: Kapasitet for kommende tiår
- 30** Brevik: CO<sub>2</sub>- og RoRo-knutepunkt
- 34** Sikkerhet og beredskap
- 36** Åpenhetsloven
- 38** HMS og ytre miljø

## **GRENLAND HAVN I TALL**

- 42** Godsmengder
- 44** Klimaregnskap
- 48** Våre datterselskaper og eiendeler
- 50** Resultatregnskap
- 52** Balanse
- 56** Noter til regnskapet
- 64** Revisors beretning

# Kort om Grenland Havn



Grenland Havn IKS er en offentlig eid industrihavn og logistikkpartner for næringslivet. Vi eies av kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble, og har ansvar for å utvikle og tilgjengeliggjøre sjøtransportløsninger i en av Norges viktigste industriregioner.

Havna er tett knyttet til industrien vi betjener. Råvarer skal inn og ferdigvarer skal ut. Store volumer skal fraktes trygt, effektivt og forutsigbart mellom sjø, vei og markedene i Europa og resten av verden. Vår oppgave er å legge til rette for at sjøveien er et reelt og konkurransedyktig alternativ for industrien og næringslivet.

Virksomheten vår er i dag konsentrert rundt terminalene i Brevik, Skien og på Herøya. Breviksterminalen håndterer containere, RoRo-last og flytende CO<sub>2</sub>. Skien Havneterminal er en fleksibel flerbruksterminal for stykk gods, prosjektlaster, lager og industriell aktivitet. På Herøya betjener våre kaier noen av regionens største industribedrifter med råvarer i bulk.

Samtidig bygger vi ny havneterminal på Frier Vest i Bamble. Den nye terminalen skal sikre regionen nødvendig havnekapasitet og blir et viktig knutepunkt for containertrafikk og industriutvikling. Når containertrafikken flyttes fra Brevik til Frier Vest, frigjøres også kapasitet til videre utvikling av Breviksterminalen.

2025 viser hvorfor denne utviklingen er nødvendig. Grenland Havn håndterte mer gods over egne kaier enn noen gang tidligere. Dagens terminaler leverer høy aktivitet og stabile tjenester, samtidig som vi bygger ny kapasitet for de neste tiårene. Grenland Havn står derfor i en overgang: Dagens terminaler skal driftes godt, samtidig som ny kapasitet bygges på Frier Vest.

Grenland Havn har også et viktig samfunnsansvar. På vegne av eierkommunene forvalter vi kommunale sjøområder etter havne- og farvannsloven. Vi arbeider med sikker ferdsel, maritim sikring, beredskap og tilrettelegging for sjøtransport. Havna skal fungere i hverdagen, men også når samfunnet er under press og trenger pålitelig infrastruktur og trygge transportårer.

Strategien mot 2030 legger hovedvekten på rollen som industrihavn, utvikling av nye løsninger sammen med kunder og partnere, og bygging av havneterminalen på Frier Vest. Det gjør vi ikke alene, men i tett samarbeid med industrien, kundene, eierkommunene og øvrige aktører i verdikjeden.

**Vi kobler verden med dine muligheter.**



# Havnedirektørens hilsen



## 24. april 2025 ble en merkedag for meg.

Etter mange års arbeid lå Northern Lights' første CO<sub>2</sub>-fartøy til kai ved Breviksterminalen. Northern Pioneer lå ved utlastingsarmen på kaia vår. Det hadde vært mange møter, mange avklaringer og mange praktiske detaljer før vi kom dit. Derfor var det godt å endelig se skipet ligge der. I juni var det også en ære å stå på kaia og ta imot kronprins Haakon til den offisielle åpningen av anlegget.

For Grenland Havn var dette starten på en ny type aktivitet. Breviksterminalen har i mange år vært vår hovedterminal for container- og RoRo-trafikk. I 2025 fikk den også internasjonal oppmerksomhet som utskipingspunkt for flytende CO<sub>2</sub>. Det er ikke hver dag en havn, verken i Norge eller i utlandet, får en ny varestrøm av denne typen.

Hele prosjektet viser også noe annet: Store industriprosjekter må til slutt ned på kaia, inn i rutiner, inn i sikkerhetsarbeidet og inn i den vanlige driften. Det passer godt med det vi er: en industrihavn som er tett på behovene i regionen.

I 2025 fortsatte arbeidet på Frier Vest. Der bygger vi ny havneterminal for containertrafikken som etter planen skal flyttes fra Brevik i desember 2026. Prosjektet gikk i løpet av året videre fra utfylling til bygging av kai og terminalinfrastruktur.

Frier Vest Havneterminal er det største prosjektet vårt. Den bygges fordi vi trenger mer kapasitet og bedre plass til containertrafikken. Dagens løsning i Brevik har levert godt, men vi må se lenger enn dagens behov. Den nye terminalen gir større arealer, bedre rammer for drift og en plassering tett på et industriområde med stort utviklingspotensial.

Når Frier Vest åpner, får Grenland en ny offentlig havneterminal. Den skal også gjøre det mulig å bruke de andre terminalene bedre. Brevik, Skien, Herøya og Frier Vest skal ha ulike oppgaver, slik at vi får mer ut av arealene og kaiene.

Breviksterminalen går nå inn i en annen fase. Når containertrafikken flyttes til Frier Vest, flytter vi ikke fra Brevik som havneområde. RoRo-trafikken videreføres, med DFDS sine forbindelser direkte til Göteborg, Immingham og Gent. CO<sub>2</sub>-håndteringen er i gang, landstrøm er etablert, og Brevik skal fortsatt være en viktig del av Grenland Havn.

Det er også verdt å presisere hva flyttingen betyr for jernbanesporet i Brevik. Containertrafikken som flyttes, bruker i liten grad jernbanen i dag. Når containerne flyttes ut, frigjøres det areal på terminalen, også rundt sporet som går helt ned til kaia. Det kan gi nye muligheter senere, dersom godsgrunnlag, kunder og praktiske løsninger gjør det aktuelt.

Vi arbeider også med løsninger for flytende bulk, landstrøm, alternative drivstoff og nye energibærere. Her må vi være nøkterne. Grenland Havn skal ikke produsere drivstoff, og vi skal ikke overta industriens rolle. Vår oppgave er å legge til rette der sjø, vei og industri møtes. Vi må forstå hva kundene faktisk trenger, hva som er teknisk mulig, og hva som kan gjøres på en sikker måte.

Til sammen er alt dette store investeringer for et selskap på vår størrelse. De krever kontroll og prioriteringer, og at vi tåler å stå i en periode der mye kapital bindes i anlegg som først skal gi full effekt senere. Slik er det å bygge havn.

Sikkerhet og beredskap har fått større plass i arbeidet vårt. Det skyldes både aktiviteten i havna og situasjonen rundt oss. Havner er en del av beredskapen i landet. Vi har ansvar for terminalene våre, for farvannet vi forvalter, og for å samarbeide godt med myndigheter og andre beredskapsaktører. Havna skal fungere til vanlig, og den må tåle mer enn vanlig drift.

I resten av årsrapporten kan du lese at driftsåret var godt og at tallene for Grenland Havn er gode. Samtidig står ikke tallene våre alene: De forteller først og fremst om aktiviteten i regionen rundt oss. Vi ligger i en region der det produseres, bygges, eksporteres og importeres i stor skala. Råvarer skal inn, og ferdigvarer skal ut. Grenland Havn lykkes når industri og næringsliv rundt oss lykkes.

Som offentlig havn har vi en samfunnsoppgave som går litt lenger enn vår egen drift. Vår oppgave er å legge til rette for at bedriftene i regionen har best mulig betingelser for å nå markedene sine. Da må vi ta hensyn til klima og økonomi, men også til pris, effektivitet, kapasitet og forutsigbarhet. Disse faktorene kan ikke skilles helt fra hverandre. For en bedrift er pris viktig. Det vet vi godt. Men



transport handler også om at varene kommer frem når de skal, at det finnes kapasitet når behovet oppstår, at utslippene tas ned, og at regionen beholder sjøforbindelser som fungerer også neste år og året etter det.

Denne offentlige samfunnsoppgaven er en oppgave det er meningsfullt å gå på jobb for. Havn blir ofte beskrevet med bygging, kaier, kraner og skip. Men Grenland Havn fungerer fordi folk gjør jobben sin, ofte uten at det synes. Vi er en liten organisasjon, men hver rolle hos oss er med på å knytte industrien her hjemme til mulighetene ute i verden.

2025 viser retningen vi skal fortsette i. Grenland Havn skal være en tydelig industrihavn og en god logistikkpartner for næringslivet i regionen. Vi skal bygge Frier Vest. Vi skal utvikle Brevik videre. Vi skal bruke Skien og Herøya godt. Og vi skal gjøre det sammen med industrien, eierkommunene, kundene våre og samarbeidspartnerne våre.

Takk til ansatte, kunder, eiere, samarbeidspartnere og leverandører for innsatsen og tilliten gjennom 2025. I 2026 skal mye på plass. Det blir et travelt år. Og det passer oss egentlig ganske godt.

Med vennlig hilsen,

Torben Jepsen

Havnedirektør



# 2025 i korte trekk



2025 var et år med høy aktivitet, store investeringer og flere viktige milepæler for Grenland Havn.

## NØKKELTALL

# +11 %

### 3,4 millioner tonn gods over egne kaier

Det høyeste nivået i selskapets historie, og en økning på 11 prosent fra 2024.

# 3,1 mill

### 3,1 millioner kroner i årsresultat

Årsresultatet endte positivt i et år preget av høy aktivitet og store investeringer.

# 12,8 mill

### 12,8 millioner tonn sjøbasert gods i Grenland

Den samlede godsmengden viser sjøtransportens betydning for industrien og næringslivet i regionen.

# 94,3 mill

### 94,3 millioner kroner i driftsinntekter

Inntektene økte fra året før, drevet av høy aktivitet på terminalene, økte leieinntekter og generell prisvekst innen havne- og transporttjenester.

### 621 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i beregnet utslipp

Klimaregnskapet for 2025 viser en nedgang på 4 prosent fra året før. Scope 1-utslipp fra egne kjøretøy og maskiner utgjorde 153 tonn, Scope 2-utslipp fra kjøpt energi utgjorde 33 tonn, mens Scope 3-utslipp fra aktiviteter utenfor egen direkte kontroll utgjorde 435 tonn.

### 2,19 prosent sykefravær

Sykefraværet var lavt. Arbeidsmiljøet vurderes som godt.

### 97,2 millioner kroner i investeringer

Investeringene er i hovedsak knyttet til Frier Vest Havneterminal og landstrømanlegg ved Breviksterminalen.

### 83 417 TEU LoLo-containertrafikk

Breviksterminalen håndterte 83 417 TEU LoLo-containertrafikk i 2025, mot 86 105 TEU i 2024. Inkludert RoRo var volumet 94 321 TEU, mot 97 461 TEU året før. Aktiviteten var dermed omtrent på nivå med 2024, etter flere år med sterk vekst.

### Om lag 50 000 tonn flytende CO<sub>2</sub> eksportert over Breviksterminalen

2025 var første år med eksport av flytende CO<sub>2</sub> over Grenland Havns kai i Brevik.

### 18 ansatte

Grenland Havn er en liten organisasjon med ansvar for store verdier, viktige terminaler og samfunnskritisk infrastruktur.

### Én arbeidsulykke med personskade

Utover dette er det ikke registrert alvorlige hendelser i 2025.

### 25,8 millioner kroner i EBITDA

Resultat før avskrivninger viser god underliggende drift.

## VIKTIGE MILEPÆLER I 2025

### CO<sub>2</sub>-transporten kom i gang

Breviksterminalen ble tatt i bruk for eksport av flytende CO<sub>2</sub> fra Heidelberg Materials. Aktiviteten markerer en ny rolle for terminalen og en ny varestrøm over Grenland Havns kai.

### Frier Vest gikk inn i en ny byggefase

Arbeidet med kaifront, terminalområde og teknisk infrastruktur fortsatte i 2025, med mål om oppstart av containertrafikk i desember 2026.

### Arbeidet med nye energiløsninger fortsatte

Grenland Havn arbeidet videre med elektrifisering, landstrøm og vurderinger av alternative drivstoff og nye løsninger for flytende bulk.

### Operatørarbeidet for Frier Vest ble videreført

Arbeidet med fremtidig drift av den nye terminalen var en viktig del av forberedelsene mot åpning.

### Breviksterminalen ble videreutviklet

Landstrøm, CO<sub>2</sub>-håndtering og videre tilrettelegging for RoRo og andre havnerelaterte aktiviteter styrker terminalens rolle når containertrafikken flyttes til Frier Vest.

### Sikkerhet og beredskap ble styrket

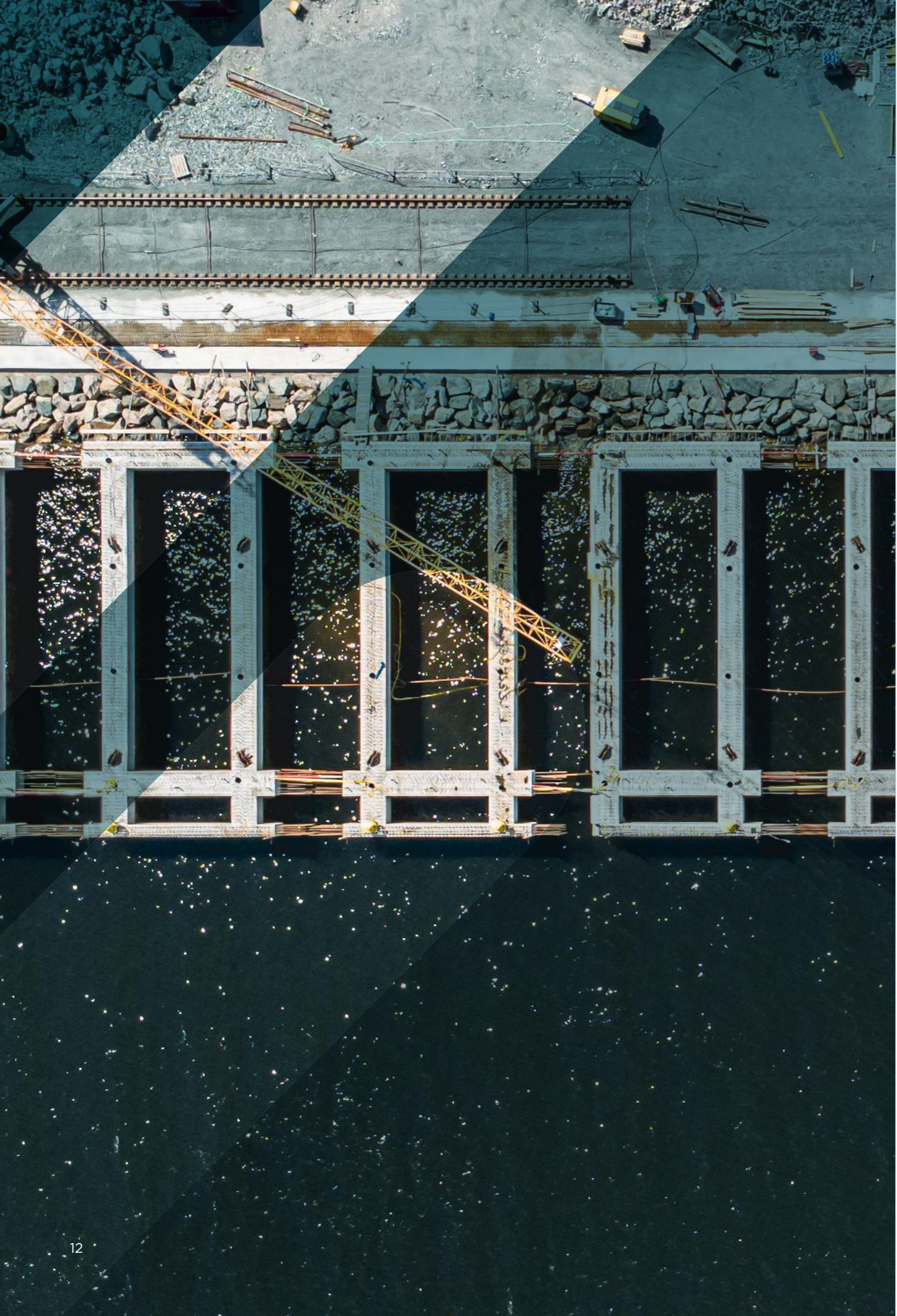
Arbeidet med maritim sikring, beredskap, planverk og digitale verktøy for krisehåndtering og varsling ble videreutviklet.

### Organisasjon og eiendommer

I løpet av 2025 tilbakeførte Grenland Havn eiendommer til eierkommunene. Dette ble gjort for å konsentrere selskapets ressurser om havnevirksomhet, terminaler og utvikling av ny kapasitet.

2025 var også et år med høy aktivitet og endringer i arbeidshverdagen. Det ble arbeidet videre med samhandling, organisasjonsutvikling og styrking av intern kompetanse.





# Styrets årsberetning 2025



## **Virksomhetens art og formål**

Grenland Havn IKS er etablert for å samordne og forvalte den kommunale havnevirksomheten i Skien, Porsgrunn og Bamble. Selskapet skal legge til rette for effektive og bærekraftige transportløsninger sjøveien, tilpasset industri og næringsliv i regionen.

Gjennom samarbeid med offentlige og private aktører skal Grenland Havn bidra til et helhetlig og konkurransedyktig havnetilbud. Havneanlegg og tilhørende arealer forvaltes med mål om høy utnyttelse og langsiktig verdiskaping.

Grenland Havn har hovedkontor i Brevik og operativ virksomhet ved terminaler i Porsgrunn og Skien, samt terminal under bygging i Bamble. Selskapet har flere eiendomsselskaper som datterselskaper, samt en eierandel på om lag 45 % i Frier Vest Holding AS, som utvikler et større industriområde i tilknytning til den nye havneterminalen på Frier Vest.

## **Strategisk utvikling**

Utbyggingen av havneterminalen på Frier Vest er selskapets viktigste utviklingsprosjekt. Arbeidet har pågått over flere år, og det arbeides mot oppstart av containertrafikk i desember 2026.

Den nye terminalen vil styrke regionens kapasitet og legge til rette for mer effektive og bærekraftige logistikk-løsninger. Samspillet mellom havneterminalen og industriområdet som utvikles av Frier Vest Holding AS vurderes som strategisk viktig for fremtidig verdiskaping i Grenland. Gjennom eierskap i Frier Vest Holding AS og Frier Vest Havneeiendom AS bidrar Grenland Havn aktivt til utvikling av nye nærings- og industriområder i regionen.

I 2025 har selskapet også gjennomført en vesentlig omstilling av eiendomsporteføljen. Eiendommer uten tilknytning til kjernevirksomheten er tilbakeført til eierkommunene. Dette er et ledd i å rendyrke selskapets rolle som industrihavn og tydeliggjøre prioriteringene fremover.

## **Aktivitet og godsmengder**

Det ble i 2025 håndtert 3,4 millioner tonn gods over Grenland Havns kaier, en økning på 11 % fra foregående år og det høyeste nivået i selskapets historie.

Den samlede sjøbaserte godsmengden i Grenland var 12,8 millioner tonn.

I løpet av året ble det for første gang eksportert flytende CO<sub>2</sub> over Breviksterminalen, med et volum på om lag 50 000 tonn. Aktiviteten gjenspeiler høy produksjon i industrien og økt prosjektaktivitet i regionen.



### Resultat og finansielle forhold

Grenland Havn hadde i 2025 en omsetning på NOK 94,3 millioner, en økning på om lag NOK 12 millioner fra året før og noe over budsjett. Veksten er drevet av høy aktivitet på terminalene, økte leieinntekter og generell prisvekst innen havne- og transporttjenester.

Sum lønns- og driftskostnader utgjorde NOK 68,4 millioner. Resultat før avskrivninger (EBITDA) var NOK 25,8 millioner, noe som viser en fortsatt solid underliggende drift.

I forbindelse med tilbakeføring av eiendommer til eierkommunene ble det regnskapsført et tap på om lag NOK 8 millioner. Styret vurderer dette som et riktig og nødvendig grep i arbeidet med å rendyrke selskapets virksomhet.

Etter avskrivninger på NOK 12,6 millioner utgjorde driftsresultatet NOK 13,2 millioner.

Netto finansposter er påvirket av økte rentekostnader som følge av høyt investeringsnivå, men delvis kompensert av renteinntekter og utbytte fra tilknyttede selskaper.

Årsresultatet etter finans og skatt ble et overskudd på NOK 3,1 millioner. Styret vurderer den underliggende driften som god og robust. Totalkapitalen per 31.12.2025 var NOK 884 millioner, med en egenkapitalandel på 43,9 %.

### Investeringer

Selskapet har i 2025 gjennomført betydelige investeringer, hovedsakelig knyttet til utviklingen av havneterminalen på Frier Vest, samt etablering av landstrømanlegg ved Breviksterminalen.

Investeringene er i hovedsak lånefinansiert og inngår i selskapets langsiktige strategi for å styrke kapasitet og konkurransekraft.

### Finansiell risiko og likviditet

Per 31.12.2025 hadde selskapet langsiktig gjeld på NOK 520 millioner. Det høye investeringsnivået innebærer økt eksponering for rentendringer og stiller større krav til likviditetsstyring.

Om lag halvparten av gjelden er bundet til fastrente, mens resterende gjeld har flytende rente basert på NIBOR.

Styret følger utviklingen i finansmarkedene tett og vurderer likviditetssituasjonen som tilfredsstillende, men med en høyere risikoprofil enn tidligere.

### Fortsatt drift

Styret og daglig leder bekrefter at forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn ved avleggelsen av årsregnskapet for 2025.



### Arbeidsmiljø og organisasjon

Sykefraværet i 2025 var 2,19 %.

Styret vurderer arbeidsmiljøet som godt. Det arbeides videre med tiltak knyttet til samhandling, organisasjonsutvikling og oppfølging av ansatte.

### HMS

Det ble registrert én arbeidsulykke med personskade i 2025. Utover dette er det ikke registrert alvorlige hendelser.

HMS-arbeidet følges opp systematisk som en integrert del av virksomheten.

### Sikkerhet og beredskap

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har i 2025 medført økt oppmerksomhet rundt havnesikkerhet og beredskap. Grenland Havn har gjennom året videreutviklet sitt arbeid innen maritim sikring, beredskap og totalforsvar.

Selskapet har gjennomført nødvendige oppdateringer av sikrings- og beredskapsplanverk, styrket samarbeid med relevante myndigheter og deltatt i øvelser. Det er også tatt i bruk nye digitale verktøy for krisehåndtering og varsling.

Styret vurderer at arbeidet med sikkerhet og beredskap er styrket i løpet av året, og vil fortsatt være et prioritert område fremover.

### Likestilling

Per 31.12.2025 hadde Grenland Havn 18 ansatte, hvorav 7 kvinner og 11 menn. Styret bestod av 7 medlemmer, med en fordeling på 3 kvinner og 4 menn.

### Ytre miljø

Grenland Havn er sertifisert etter ISO 14001 og arbeider kontinuerlig med å redusere miljøpåvirkning fra virksomheten.

I 2025 er det gjennomført flere tiltak innen elektrifisering og bruk av landstrøm. Videre arbeides det med utvikling av løsninger for alternative drivstoff og mer bærekraftig havnedrift.

Flytting av containervirksomhet til Frier Vest forventes å bidra til redusert støybelastning i Brevik.

### Forvaltning av kommunale sjøområder

Grenland Havn ivaretar på vegne av eierkommunene oppgaver knyttet til forvaltning av farvann og sikker ferdsel i henhold til havne- og farvannsloven.

I 2025 er det gjennomført tiltak knyttet til ny lokal forskrift for farvannsavgift, samt styrket samarbeid med Kystverket.



### Styreansvarsforsikring

Selskapet har styreansvarsforsikring i Tryg Forsikring. Forsikringen dekker ansvar for styremedlemmer og administrerende direktør, med en samlet forsikringssum på NOK 10 000 000 og uten egenandel.

### Hendelser etter balansedagen

Det er ikke inntruffet hendelser etter balansedagen som påvirker regnskapet for 2025.

### Avslutning

Styret mener at årsregnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling og utvikling.

Brevik, 27. mars 2026

### Styret i Grenland Havn IKS:

Torben Jepsen  
*Havnedirektør*

Roy Vardheim  
*Styreleder*

Bjørge Fredheim

Erik Olsson

Mette Stavrum-Tång

Anniken Fægri  
Damm-Larsen

Merete Østby

Ove Gunleksen

# Havnestyrets medlemmer



Roy Vardheim  
(Styreleder)



Bjørge Fredheim  
(Nestleder)



Mette Stavrum-Tång  
(Styremedlem)



Anniken Fægri Damm-Larsen  
(Styremedlem)



Merete Østby  
(Styremedlem)



Erik Olsson  
(Styremedlem)



Ove Gunleksen  
(Ansattrepresentant)



Marianne Synnes Kaasa  
(Vara)



Jørn Øyvind Wenaas  
(Vara)

# Strategien mot 2030



## Fra retning til gjennomføring

Grenland Havn vedtok i 2024 en ny strategi for perioden frem mot 2030. Strategien peker ut tre hovedoppgaver: Grenland Havn skal være en effektiv industrihavn og logistikkpartner, utvikle nye løsninger sammen med kunder og partnere og bygge havneterminalen på Frier Vest.

I 2025 har arbeidet først og fremst handlet om gjennomføring. Strategien er blitt en del av prioriteringene i drift, investeringer, prosjekter og organisering.

## Effektiv industrihavn og logistikkpartner

Grenland Havn skal være tett på industrien i regionen. Det betyr at havnetilbudet må fungere: kaier, arealer, kraner, forbindelser, dokumentasjon, sikkerhet og daglig oppfølging.

I 2025 håndterte Grenland Havn 3,4 millioner tonn gods over egne kaier. Det er det høyeste nivået i selskapets historie. Den samlede sjøbaserte godsmengden i Grenland var 12,8 millioner tonn. Containertrafikken var omtrent på nivå med året før. Breviksterminalen håndterte 83 417 TEU LoLo-containertrafikk i 2025, mot 86 105 TEU i 2024.

Tallene viser at kjernevirksomheten fortsatt er sterk. De viser også hvorfor riktig bruk av terminalene er avgjørende. Industrien i Grenland er avhengig av sjøtransport som tåler høye volum, korte frister og varierende behov.

## Nye oppgaver og nye varestrømmer

Strategien peker på at Grenland Havn skal utvikle nye løsninger sammen med kunder, leverandører og industrien. I 2025 ble dette særlig synlig på Breviksterminalen.

For første gang ble det eksportert flytende CO<sub>2</sub> over offentlig kai i Brevik. Om lag 50 000 tonn CO<sub>2</sub> ble

lastet ut i løpet av året. Dette er en ny type aktivitet for Grenland Havn, og viser at eksisterende havneinfrastruktur kan tilpasses nye behov i industrien.

Landstrøm ved Breviksterminalen, arbeid med alternative drivstoff, vurderinger knyttet til flytende bulk og bruk av digitale verktøy i beredskapsarbeidet er andre deler av samme utvikling. Nye tjenester må bygges på reelle behov.

## Frier Vest Havneterminal

Byggingen av Frier Vest Havneterminal er det største enkeltprosjektet i strategiperioden. Terminalen skal etter planen ta over containertrafikken fra Brevik i desember 2026, og gi regionen ny offentlig havnekapasitet.

I 2025 gikk prosjektet videre fra utfylling til bygging av kai og terminalinfrastruktur. Frier Vest skal gi større arealer, bedre rammer for containertrafikken og en tettere kobling mellom havn og industriområde.

Når containertrafikken flyttes, videreføres Breviksterminalen som havneområde. RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering, landstrøm og andre havnerelaterte aktiviteter skal fortsatt være en del av Breviks rolle. Flyttingen handler derfor om bedre arbeidsdeling mellom terminalene, ikke om å avvikle aktivitet.

## Rendyrking av virksomheten

Strategien innebærer også tydeligere prioriteringer. Grenland Havn skal bruke ressurser på havnevirksomhet, industrilogistikk og utvikling av infrastruktur som støtter næringslivet i regionen.

I 2025 er eiendommer uten tilknytning til kjernevirksomheten tilbakeført til eierkommunene. Dette er et praktisk og økonomisk grep, men også et strategisk valg. Selskapet skal i større grad konsentrere seg om rollen som industrihavn.

Ressursene skal i større grad brukes på terminalene, farvannet, logistikken og utviklingen av ny havnekapasitet.

## Videre arbeid

2025 viser at strategien er krevende, men gjennomførbar. Aktiviteten i dagens terminaler er høy. Frier Vest nærmer seg drift. Breviksterminalen får nye oppgaver. Samtidig stiller investeringene, prosjektene og sikkerhetssituasjonen større krav til organisasjonen.

Arbeidet mot 2030 handler derfor både om daglig drift og om ny kapasitet. Begge deler må fungere.

# Vår virksomhet

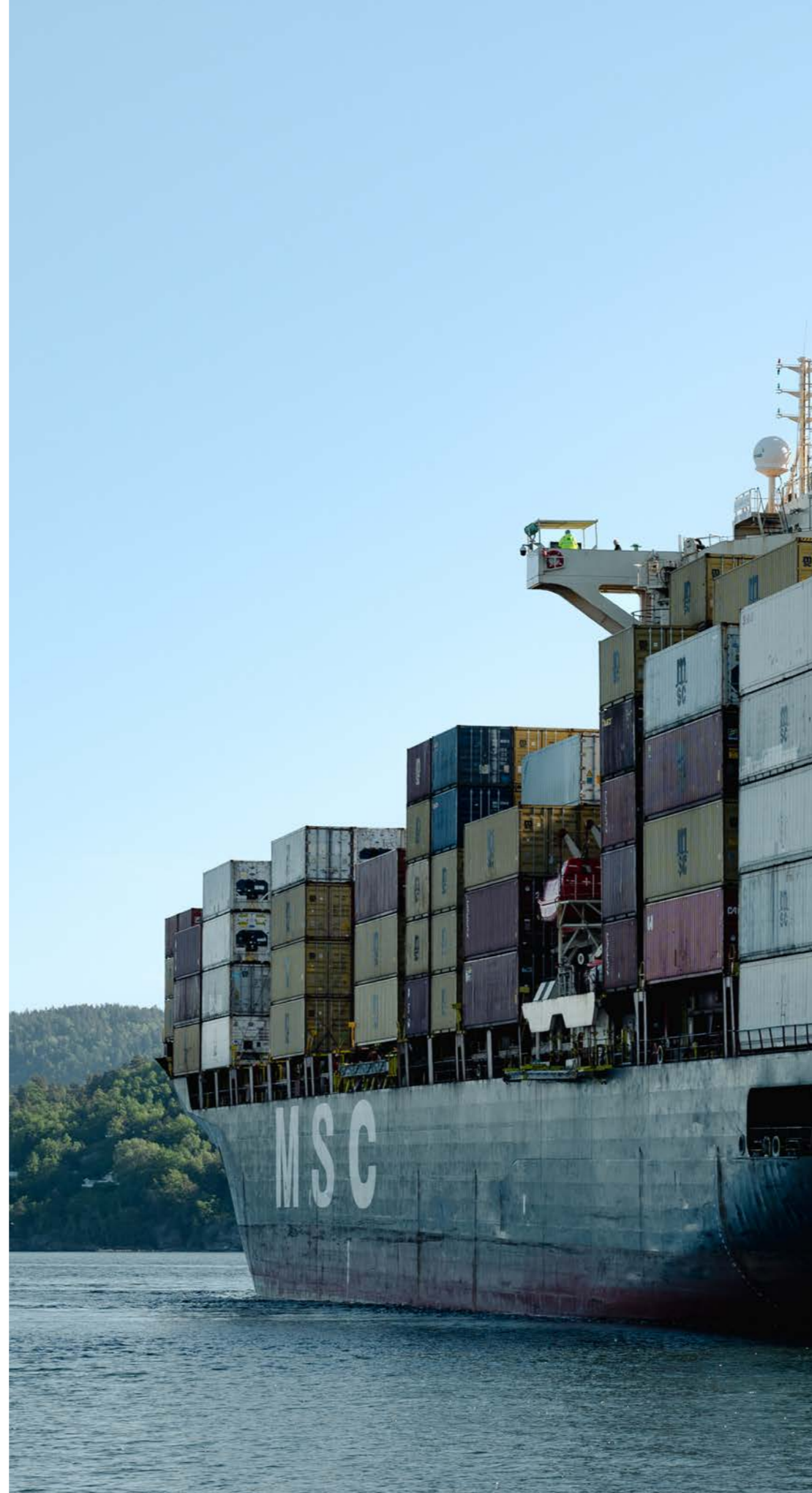
Grenland Havn utvikler, forvalter og drifter havneinfrastruktur for industri og næringsliv. Vår viktigste oppgave er å legge til rette for effektiv sjøtransport, slik at råvarer, ferdigvarer og prosjektlaster kan flyttes trygt og forutsigbart mellom industri, terminaler og markeder.

Virksomheten omfatter offentlige kaier og terminalarealer, kranntjenester, utleie av arealer og bygg, mottak av skipsavfall, landstrøm, vannforsyning og andre havnetjenester. I tillegg ivaretar Grenland Havn oppgaver knyttet til farvannsforvaltning, sikker ferdsel, maritim sikring og beredskap på vegne av eierkommunene.

Grenland Havn har terminaler i Brevik, Skien og på Herøya. I tillegg bygger vi ny havneterminal på Frier Vest i Bamble. Terminalene har ulike funksjoner, men inngår i et samlet havnetilbud for regionen. Det gjør oss i stand til å håndtere flere typer gods og betjene ulike behov i industrien.

Breviksterminalen er i dag hovedterminal for container- og RoRo-trafikk. Terminalen har faste forbindelser til sentrale havner i Europa og er et viktig knutepunkt for industrivarer inn og ut av regionen. I 2025 ble terminalen også tatt i bruk for eksport av flytende CO<sub>2</sub> fra Heidelberg Materials. Dette markerer en ny type aktivitet ved Breviksterminalen og viser hvordan eksisterende havneinfrastruktur kan tilpasses nye behov.

Skien Havneterminal er en fleksibel flerbruksterminal med lager, utearealer og kaianlegg for stykk gods, prosjektlaster, bulk og andre industrirelaterte oppdrag. Terminalen har en viktig rolle for kunder som har behov for mellomagring, sammensatte logistikkoperasjoner og tilgang til kai tett på vei- og industrinettverket i regionen.



På Herøya eier og opererer Grenland Havn tre kaier: Krankaia, Tinfoskaia og Dypvannskaia. Disse betjener store industribedrifter på og rundt Herøya, og brukes blant annet til råvareinntak, bulk, tømmer og andre godsstrømmer knyttet til industriproduksjon. Aktiviteten på Herøya viser hvordan havna inngår direkte i industriens verdikjeder.

Havneterminalen på Frier Vest skal etter planen ta over containertrafikken fra Brevik i desember 2026. Terminalen gir større arealer, bedre kapasitet og en plassering nær industriområdet på Frier Vest. Samtidig videreføres og utvikles Breviksterminalen som havneområde, med RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre aktiviteter. Flyttingen handler derfor ikke om å avvike Brevik, men om å bruke terminalene mer riktig.

Når containertrafikken flyttes til Frier Vest, frigjøres areal på Breviksterminalen. Det kan også gi bedre handlingsrom rundt jernbanesporet som går ned til kaia.

Sjøtransporten står sjelden alene. Gods som går over Grenland Havn inngår i transportkjeder der sjø, vei og bane må fungere sammen. Råvarer og ferdigvarer fraktes til og fra terminalene med lastebil, skip og i noen tilfeller jernbane. Vår rolle er å gjøre overgangen mellom transportformene så effektiv som mulig, og å bidra til at sjøveien blir et konkurransedyktig alternativ for flere varestrømmer.

Grenland Havn driver havn, forvalter infrastruktur og utvikler ny kapasitet. Vi skal sørge for god drift i dagens terminaler, samtidig som vi bygger kapasitet for fremtidens industri og logistikkbehov.

# Våre terminaler



Grenland Havn har terminaler i Brevik, Skien og på Herøya. I tillegg bygger vi ny havneterminal på Frier Vest i Bamble. Terminalene har ulike funksjoner, men inngår i et samlet havnetilbud for industri og næringsliv i regionen.

Sammen gir terminalene kapasitet til å håndtere containere, RoRo-last, bulk, stykk gods, prosjektlaster, råvarer, ferdigvarer og nye varestrømmer. Terminalstrukturen gjør at Grenland Havn kan betjene flere deler av industriens verdikjeder, samtidig som vi kan utvikle hvert havneområde ut fra beliggenhet, infrastruktur og fremtidige behov.

## Breviksterminalen

Breviksterminalen er i dag Grenland Havns hovedterminal for containere og RoRo-last. Terminalen har faste sjøforbindelser til sentrale havner i Europa, og er et viktig knutepunkt for eksport og import for industrien i Grenland.

I 2025 håndterte Breviksterminalen 83 417 TEU LoLo-containertrafikk, mot 86 105 TEU året før. Regnet sammen med RoRo var volumet 94 321 TEU, mot 97 461 TEU i 2024. Aktiviteten var dermed omtrent på nivå med 2024, etter flere år med sterk vekst. Breviksterminalen er fortsatt

Norges nest største containerhavn målt i TEU, og har gjennom mange år vært et viktig alternativ for industrien i Sørøst-Norge.

RoRo-trafikken er en vesentlig del av Breviksterminalens rolle. I 2025 ble det håndtert 228 820 tonn RoRo-last, mot 220 184 tonn i 2024. DFDS driver RoRo-linjene fra Brevik, med faste forbindelser til Göteborg, Immingham og Gent. Linjene gir næringslivet i regionen et fleksibelt transporttilbud, særlig for gods som egner seg for kombinasjonen sjø og vei.

Disse forbindelsene er en styrke for langt flere enn de største industribedriftene. De gir også andre vareeiere og transportører et praktisk sjøalternativ, med videre transport på vei der det trengs.

Breviksterminalen fikk også en ny rolle i 2025 gjennom eksport av flytende CO<sub>2</sub> fra Heidelberg Materials. Infrastruktur for CO<sub>2</sub>-håndtering er etablert på terminalen, og om lag 50 000 tonn flytende CO<sub>2</sub> ble eksportert over offentlig kai i løpet av året. Sammen med landstrøm og øvrige tilpasninger gir dette Breviksterminalen en bredere funksjon enn tidligere.

Når containertrafikken etter planen flyttes til Frier Vest Havneterminal i desember 2026, vil Breviksterminalen fortsatt være et aktivt havneområde. RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre



havnerelaterte aktiviteter videreføres og utvikles. Flyttingen gjelder containertrafikken, som i liten grad bruker jernbanen i dag. Samtidig frigjøres areal på terminalen, også rundt jernbanesporet som går ned til kaia. Det kan på sikt gi nye muligheter dersom godsgrunnlag, kunder og praktiske løsninger gjør det aktuelt.

### Skien Havneterminal

Skien Havneterminal er en fleksibel flerbruksterminal med kaianlegg, lagerbygg og utearealer for ulike typer industrirelatert gods. Terminalen brukes blant annet til stykkgoods, bulk, prosjektlaste, tungløft, mellomlagring og logistikkoppdrag som krever areal og nærhet til kai.

Terminalen har en viktig rolle for virksomheter som trenger fleksible løsninger. Skien Havneterminal kan håndtere både enkeltstående prosjektlaste og mer løpende aktivitet, og fungerer i tillegg som et supplement til de mer spesialiserte terminalene i Brevik og på Herøya.

I 2025 var Skien Havneterminal fortsatt en viktig del av Grenland Havns samlede kapasitet. Terminalen gir mulighet for å kombinere sjøtransport, lager, utearealer og videre transport på vei. Dette gjør den særlig relevant for kunder med sammensatte logistikkbehov.

Aktiviteten i 2025 var blant annet knyttet til regionens infrastrukturprosjekter, som nye bruer og tunneler. Terminalen er også utlastingshavn for Bjorstaddalen avfallsanlegg og brukes til import av veisalt.

Skien Havneterminal er også en del av Grenland Havns arbeid med mer bærekraftig drift. Solcelleanlegget på terminalen bidrar til lokal energiproduksjon og er et konkret tiltak i arbeidet med å redusere miljøbelastningen fra egen virksomhet.

### Herøyaterminalen

På Herøya eier og opererer Grenland Havn tre kaier: Krankaia, Tinfoskaia og Dypvannskaia. Terminalen ligger tett på noen av regionens største industribedrifter og er direkte knyttet til industriens behov for råvareinntak, utskipning og effektiv vareflyt.

Herøyaterminalen håndterer store volum og ulike godstyper, blant annet bulk, råvarer, tømmer og andre industrirelaterte varestrømmer. Aktiviteten ved disse kaiene viser hvordan havneinfrastruktur inngår som en integrert del av industriproduksjonen i Grenland.

I 2025 var aktiviteten ved Herøyaterminalen høy. Dette henger sammen med produksjonsnivået i industrien og behovet for stabile sjøbaserte transportløsninger. Terminalen har derfor betydning både for den daglige industridriften og for Grenland Havns samlede godsvolum.

Herøyaterminalen skiller seg fra de øvrige terminalene ved at de i særlig grad er tett koblet til enkeltindustriens drift og verdikjeder. For Grenland Havn er dette en viktig del av samfunnsoppdraget: å stille havnekapasitet til rådighet der industrien faktisk trenger den.



### Frier Vest Havneterminal

Havneterminalen på Frier Vest er Grenland Havns største utviklingsprosjekt. Terminalen bygges i Bamble, i direkte tilknytning til industriområdet på Frier Vest og nær den petrokjemiske industrien som har vært etablert på vestsiden av Frierfjorden i flere tiår. Første fase skal etter planen settes i drift for containertrafikk i desember 2026.

Den nye terminalen skal gi regionen økt havnekapasitet og bedre arealmessige forutsetninger for videre vekst. Frier Vest Havneterminal får større terminalarealer enn dagens containerløsning i Brevik, god tilknytning til ny veiinfrastruktur og en beliggenhet som er tilpasset industriell utvikling.

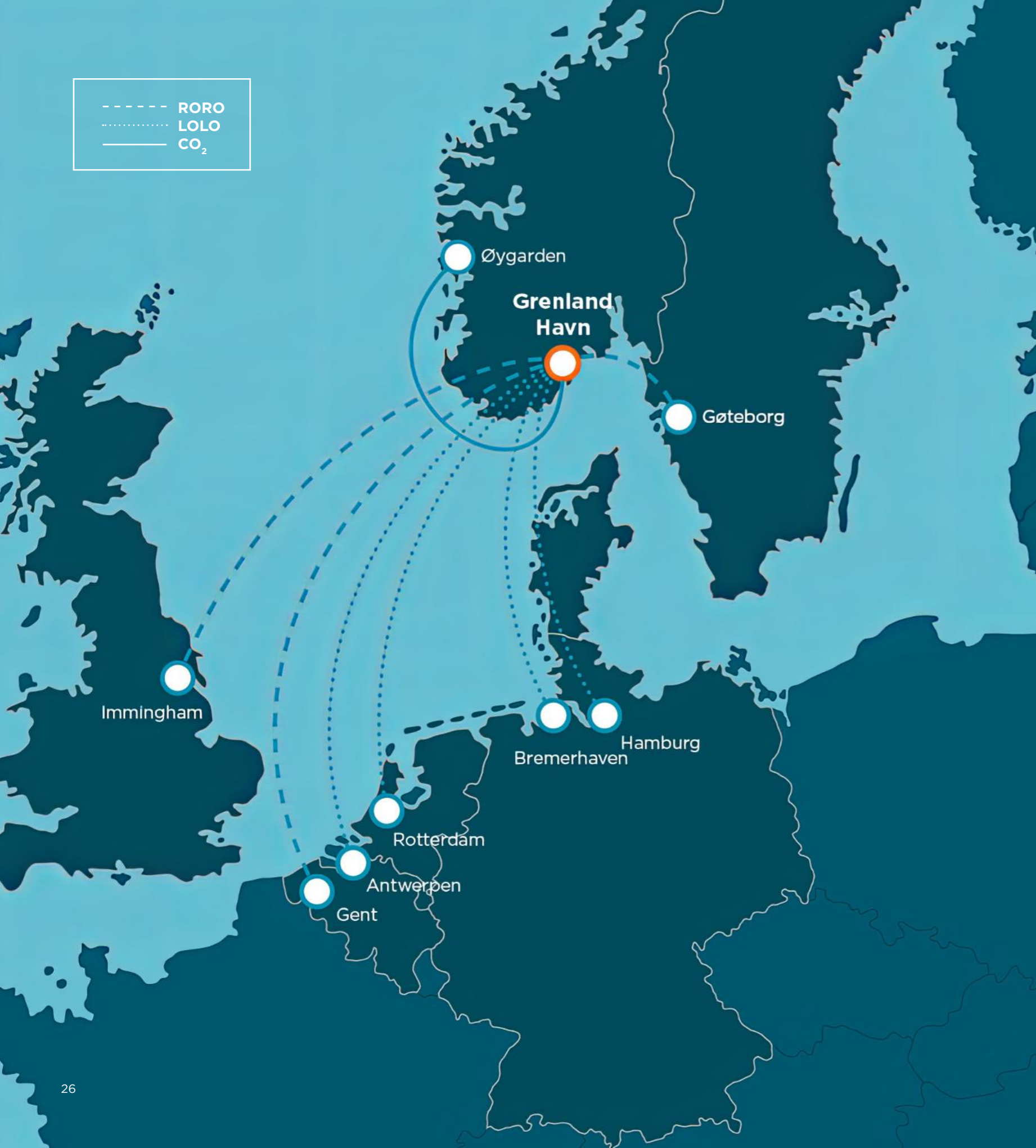
I første fase skal Frier Vest overta containertrafikken fra Breviksterminalen. På lengre sikt skal terminalen utvikles videre som en flerbrukshavn, med mulighet for håndtering av flere typer gods. Målet er en terminal som kan håndtere containertrafikken mer effektivt og samtidig gi rom for andre godstyper over tid.

Frier Vest Havneterminal er ikke bare et kapasitetsprosjekt. Den er også et viktig grep for å legge til rette for mer hensiktsmessig bruk av hele Grenland Havns terminalstruktur. Når containertrafikken flyttes til Frier Vest, kan Breviksterminalen utvikles videre med en annen sammensetning av aktivitet, mens Skien og Herøya fortsatt fyller sine roller for prosjektlaste, bulk, råvarer og industrirelaterte varestrømmer.

Målet er bedre bruk av havnearealene og et havnetilbud som passer flere typer gods.



ILLUSTRASJON: ASPLAN VIAK



# Våre forbindelser



Grenland Havn gir industrien og næringslivet i regionen faste sjøforbindelser til Norge, Europa og videre markeder. De faste sjøforbindelsene gir vareeiere, transportører og rederier tilgang til forutsigbare transportløsninger for både container- og RoRo-last.

I 2025 hadde Breviksterminalen faste forbindelser til sentrale havner som Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven, Gøteborg, Gent og Immingham. Rutene gir industrien i Grenland tilgang til store europeiske logistikknutepunkt, og videre forbindelser til globale markeder.

For kundene er rutene nyttige når de har riktig frekvens, kapasitet, pris og punktlighet. Vi arbeider derfor sammen med operatører, rederier og vareeiere for å sikre et rutetilbud som er tilpasset industriens behov.

I 2025 ble også en ny type sjøforbindelse etablert gjennom eksport av flytende CO<sub>2</sub> fra Breviksterminalen. CO<sub>2</sub>-transporten viser hvordan sjøtransport også blir del av nye industrielle prosesser. Dette er et viktig eksempel på hvordan eksisterende infrastruktur kan brukes til nye formål, samtidig som terminalen fortsatt betjener tradisjonelle godsstrømmer.

Når containertrafikken etter planen flyttes til Frier Vest Havneterminal i desember 2026, skal de faste containerforbindelsene videreføres fra den nye terminalen. Målet er en trygg overgang for kunder, rederier og operatør, med minst mulig forstyrrelse i etablerte varestrømmer.

Frier Vest gir større terminalarealer og bedre kapasitet for videre utvikling av containertrafikken. Samtidig videreføres Breviksterminalen som havneområde, med RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre havneaktiviteter. Målet er å videreføre forbindelsene og bruke terminalene bedre.

For kundene handler forbindelsene om at varene kommer frem, og at sjøtransporten passer inn i resten av transportkjeden.

# Frier Vest: Ny kapasitet for de neste tiårene

Havneterminalen på Frier Vest er Grenland Havns største utviklingsprosjekt. Terminalen bygges for å sikre regionen tilstrekkelig havnekapasitet i årene som kommer, og for å legge bedre til rette for effektive sjøtransportløsninger for industri og næringsliv.

Ved utgangen av 2025 var prosjektet inne i en ny fase. Utfyllingen i sjø var gjennomført, og arbeidet med kaifront, terminalområde, teknisk infrastruktur og forberedelser til drift fortsatte. Prosjektet utvikles med planlagt oppstart av containertrafikk i desember 2026.

Første fase av havneterminalen på Frier Vest skal ta over containertrafikken fra Breviksterminalen. Det gir Grenland Havn større terminalarealer, bedre kapasitet og mer hensiktsmessige rammer for videre utvikling av containertrafikken. Terminalen får god tilknytning til ny veiinfrastruktur og ligger i direkte tilknytning til industriområdet på Frier Vest.

Utbyggingen handler om ny kapasitet, ikke bare om å flytte eksisterende aktivitet. Industrien er avhengig av stabile, effektive og konkurransedyktige transportløsninger. Råvarer skal inn, ferdigvarer skal ut, og kundene stiller krav til forutsigbarhet, kapasitet og lavere utslipp. Havneterminalen på Frier Vest skal bidra til at sjøtransporten fortsatt kan være en sentral del av dette bildet.

Sammenhengen mellom havneterminalen og industriområdet på Frier Vest er en viktig del av prosjektet. En havneterminal tett på ferdigregulerte industriarealer gir kortere avstander mellom produksjon, lagring og utskipning. Dette styrker både havnetilbudet og attraktiviteten til industriområdet.



Når containertrafikken flyttes til Frier Vest, endres også rollen til Breviksterminalen. Breviksterminalen videreføres som et aktivt havneområde, men med en annen sammensetning av aktivitet enn i dag. RoRo-trafikk, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre havnerelaterte funksjoner skal videreutvikles. Samtidig frigjøres areal på terminalen, blant annet rundt jernbanesporet som går ned til kaia. Det kan på sikt gi nye muligheter for bedre utnyttelse av infrastrukturen i Brevik.

Havneterminalen på Frier Vest skal i første omgang bygges for containertrafikk, men er planlagt som en flerbrukshavn over tid. Det betyr at terminalen på sikt også skal kunne tilpasses andre godstyper, prosjektlaste og nye behov fra industrien. Utviklingen skjer trinnvis, i takt med markedet, investeringsbehovene og regionens industrielle utvikling.

Prosjektet er stort for Grenland Havn. Økonomisk, praktisk og organisatorisk. Det krever langsiktig finansiering, tett prosjektstyring og samarbeid med operatør, kunder, eiere, myndigheter og andre aktører i verdikjeden. Samtidig er det nettopp slike investeringer som gjør det mulig å utvikle en offentlig havn med kapasitet til å møte fremtidens behov.

Frier Vest er et av de viktigste grepene i strategien mot 2030.

# Breviksterminalen: Fra containerhavn til CO<sub>2</sub>- og RoRo- knutepunkt

Breviksterminalen har i mange år vært Grenland Havns hovedterminal for containertrafikk og RoRo-last. Terminalen har gitt industri og næringsliv faste forbindelser til Europa, og har håndtert store deler av varestrømmene inn og ut av regionen.

I 2025 fikk Breviksterminalen en ny funksjon. For første gang ble det eksportert flytende CO<sub>2</sub> over Grenland Havns kai i Brevik. I løpet av året ble om lag 50 000 tonn CO<sub>2</sub> lastet ut fra terminalen. Aktiviteten inngår i karbonfangst- og lagringsprosjektet, og viser hvordan eksisterende havneinfrastruktur kan brukes til nye industribehov.

CO<sub>2</sub>-håndteringen er et resultat av flere års arbeid med å tilrettelegge terminalen. Det er etablert infrastruktur for transport av flytende CO<sub>2</sub> fra Heidelberg Materials til utlastingspunktet på offentlig kai. Samtidig er terminalen tilpasset for å kunne håndtere flere typer aktivitet parallelt. Dette har vært nødvendig for å ivareta både eksisterende drift og nye funksjoner.

Landstrøm er også en del av utviklingen på Breviksterminalen. Anlegget bidrar til at fartøy kan redusere bruk av hjelpemotorer ved kai, og inngår i Grenland Havns arbeid med mer miljøvennlig havnedrift. Sammen med CO<sub>2</sub>-infrastruktur og videre utvikling av terminalområdet gir landstrømmen Breviksterminalen flere oppgaver enn tidligere.

Når containertrafikken etter planen flyttes til Frier Vest Havne-terminal i desember 2026, endres rollen til Breviksterminalen. Det betyr ikke at Grenland Havn flytter fra Brevik som havneområde. Breviksterminalen videreføres og utvikles, men med en annen sammensetning av aktivitet enn i dag.

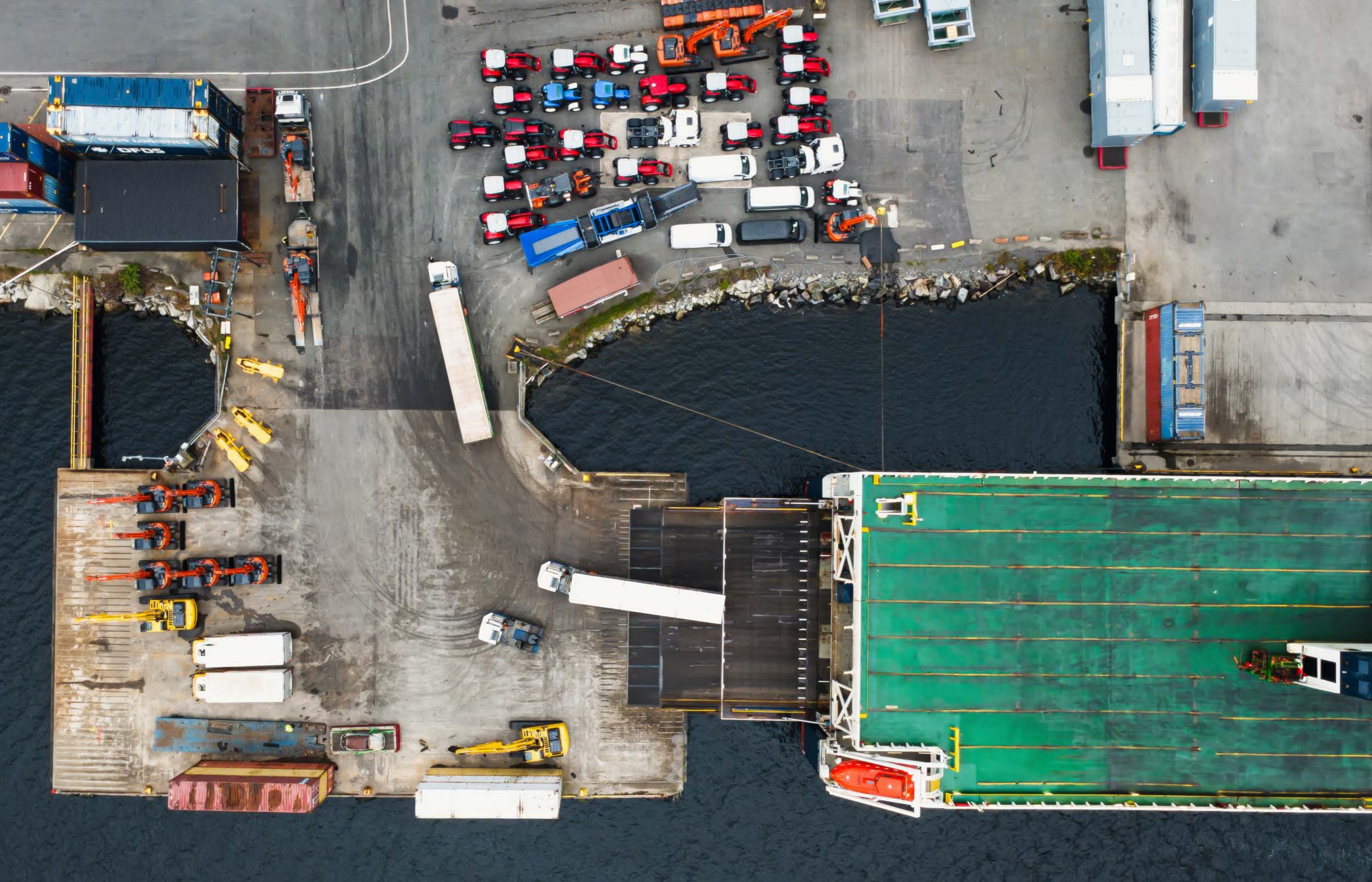
RoRo-trafikken vil fortsatt være en viktig del av terminalens funksjon. Brevik har etablerte forbindelser, erfaring og infrastruktur for rullende last, og denne aktiviteten vil fortsatt betjene industri og transportører som har behov for effektive sjøbaserte løsninger. Samtidig gir CO<sub>2</sub>-håndtering, landstrøm og mulig utvikling innen flytende bulk nye oppgaver og muligheter for terminalen.

Flyttingen av containertrafikken vil frigjøre areal på Breviksterminalen. Det gir bedre handlingsrom for å videreutvikle terminalen og kan på sikt gjøre det lettere å utnytte infrastrukturen rundt jernbanesporet som går ned til kaia. På den måten kan endringen bidra til en mer hensiktsmessig bruk av terminalområdet.

Breviksterminalen har også en rolle i beredskap og samfunnssikkerhet. Som offentlig havneområde med kaier, sjøtilgang, arealer og etablert infrastruktur er terminalen en del av regionens samlede transportberedskap. Det gjør terminalen relevant også i beredskapssammenheng.

Breviksterminalen går inn i en ny fase. RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering, landstrøm, mulig flytende bulk og beredskap vil prege terminalen når containertrafikken flyttes til Frier Vest.





# Sikkerhet og beredskap



Havner er en del av samfunnets kritiske transportinfrastruktur. De skal fungere i normal drift, og de må fungere når situasjonen endrer seg. De siste årene har den sikkerhetspolitiske situasjonen ført til økt oppmerksomhet rundt havnesikkerhet, beredskap og totalforsvar. Dette har også preget Grenland Havns arbeid gjennom året.

Grenland Havn har ansvar som går utover den daglige håndteringen av gods. Vi forvalter viktige havneområder, legger til rette for sjøtransport og ivaretar oppgaver knyttet til sikker ferdsel i kommunale sjøområder. Samtidig er havneinfrastruktur viktig for industrien, forsyningslinjene og samfunnets samlede beredskap.

Arbeidet med maritim sikring er en sentral del av dette ansvaret. Grenland Havn følger kravene til sikring av havneanlegg og arbeider systematisk med adgangskontroll, risikovurderinger, sikringsplaner og oppfølging av relevante regelverk. Dette omfatter blant annet ISPS-regelverket, som skal bidra til å beskytte skip og havneanlegg mot uønskede handlinger.

I løpet av 2025 har Grenland Havn jobbet med beredskap, sikring og krisehåndtering. Arbeidet handler både om å forebygge hendelser, redusere sårbarhet og sikre at organisasjonen kan håndtere uønskede situasjoner dersom de oppstår. Oppdaterte planer, tydelige roller og øvelser er en del av dette arbeidet.

Samarbeid med myndigheter og andre beredskapsaktører er avgjørende. Grenland Havn har gjennom året hatt dialog og samhandling med relevante offentlige aktører, og har deltatt i øvelser og beredskapsarbeid. Havna er del av et system der sjø, vei, industri, energi og offentlige myndigheter henger sammen.

I 2025 ble det også tatt i bruk nye digitale verktøy for krisehåndtering og varsling. Slike løsninger gjør det lettere å samle informasjon, varsle riktige personer, dokumentere hendelser og koordinere tiltak.

Nye krav til digital sikkerhet, havneberedskap og sikkerhetsstyring har økt omfanget av arbeidet. Kravene stiller større krav til systematisk styring, dokumentasjon, risikovurderinger, øvelser, tekniske sikkerhetstiltak og oppfølging av leverandører. Sammen med den sikkerhetspolitiske situasjonen gjør dette arbeidet mer krevende, både administrativt, organisatorisk og økonomisk.

Grenland Havn ivaretar også oppgaver knyttet til trygg ferdsel i kommunale sjøområder. Dette omfatter saksbehandling, tilsyn, informasjon, forebyggende arbeid og oppfølging av tiltak i farvannet. Målet er at sjøområdene skal kunne brukes trygt og forutsigbart av næringstrafikk og fritidsbåter.

Sikkerhet og beredskap vil fortsatt være et prioritert område for Grenland Havn. Nye terminalfunksjoner, høy aktivitet og større krav fra myndighetene gjør at arbeidet må følges tett. Havna skal fungere i normal drift, men også ha nødvendig kapasitet når situasjonen krever det.



# Åpenhetsloven

Grenland Havn er omfattet av åpenhetsloven, som skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Arbeidet er forankret i styret, ledelsen og selskapets interne rutiner.

Grenland Havn har rutiner for aktsomhetsvurderinger av leverandører og samarbeidspartnere. Selskapets innkjøp er i hovedsak knyttet til norske leverandører innen tjenester, rådgivning, systemleveranser, logistikk, drift, vedlikehold og anleggsarbeid. På bakgrunn av kartleggingen

vurderes den samlede risikoen for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold som lav.

Det er ikke identifisert vesentlig risiko eller avdekket konkrete brudd hos Grenland Havns leverandører eller forretningspartnere i 2025. Selskapet har heller ikke mottatt varsler om brudd på menneskerettigheter eller kritikkverdige arbeidsforhold i løpet av året.

Grenland Havn vil videreføre arbeidet med aktsomhetsvurderinger og ansvarlige innkjøp. Særlig vil selskapet arbeide videre med bedre dokumentasjon i innkjøpsprosesser, risikokartlegging av leverandørkjeden og intern bevissthet om kravene i åpenhetsloven.

Full redegjørelse etter åpenhetsloven publiseres på Grenland Havns nettsider.

# HMS og ytre miljø



Grenland Havn skal være en trygg arbeidsplass og ta hensyn til omgivelsene rundt terminalene. Arbeidet med helse, miljø og sikkerhet er en del av den daglige driften, og følges opp gjennom rutiner, avvikshåndtering, risikovurderinger og løpende forbedringsarbeid.

## HMS og arbeidsmiljø

Grenland Havn hadde 18 ansatte ved utgangen av 2025. Selskapet har en liten organisasjon, med ansatte fordelt på administrasjon, terminaldrift og andre operative funksjoner. Det gjør samhandling, tydelige rutiner og tett oppfølging viktig for både arbeidsmiljø og sikker drift.

Sykefraværet i 2025 var 2,19 prosent. Styret vurderer arbeidsmiljøet som godt, samtidig som det arbeides videre med tiltak knyttet til samhandling, organisasjonsutvikling og oppfølging av ansatte.

Det ble registrert én arbeidsulykke med personskade i 2025. Utover dette er det ikke registrert alvorlige hendelser. Hendelser og avvik følges opp som del av det systematiske HMS-arbeidet, med mål om læring, forebygging og forbedring.

Havnevirksomhet innebærer håndtering av store verdier, tunge løft, fartøy, maskiner og aktivitet på kaiområder. Dette stiller krav til planlegging, kompetanse og etterlevelse av rutiner. HMS-arbeidet skal bidra til at operasjoner gjennomføres trygt for ansatte, operatører, kunder, leverandører og andre som ferdes på terminalene.

## Ytre miljø

Grenland Havn er sertifisert etter ISO 14001 og arbeider systematisk med å redusere miljøpåvirkningen fra egen virksomhet. Miljøarbeidet omfatter blant annet energibruk, utslipp, avfall, støy, arealbruk og påvirkning på sjøområdene rundt terminalene.

I 2025 ble arbeidet med elektrifisering og mer energieffektiv havnedrift videreført. Landstrøm er en viktig del av dette arbeidet, og skal bidra til å redusere behovet for bruk av hjelpemotorer ved kai. Grenland Havn arbeider også videre med løsninger for mer energieffektiv terminaldrift og bruk av fornybar energi på egne eiendommer.

Alternative drivstoff og nye energiløsninger vil påvirke sjøtransporten mer i årene som kommer. Grenland Havn følger denne utviklingen og arbeider med å vurdere hvordan havneinfrastrukturen kan tilpasses fremtidige behov. Slike løsninger må utvikles sammen med brukerne av havna. Investeringene må svare på reelle behov.

Støy er et viktig miljøtema, særlig ved Breviksterminalen. Grenland Havn har over tid gjennomført tiltak for å redusere støybelastningen fra terminaldriften, blant annet gjennom forbedringer i utstyr, planlegging og drift. I 2025 vedtok Miljørettet helsevern et nytt måleprogram for støy. Arbeidet følges opp gjennom målinger, dialog og kontakt med relevante myndigheter.

Flyttingen av containertrafikken til Frier Vest Havneterminal i 2026 forventes å bidra til redusert støybelastning i Brevik. Samtidig videreføres Breviksterminalen som havneområde, med RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre aktiviteter. Det betyr at miljøarbeidet i Brevik fortsatt vil være viktig, men med en annen sammensetning av aktivitet enn i dag.

Grenland Havn skal utvikle havnetilbudet med hensyn til industrien, naboene og miljøet. Det krever målinger, dialog og forbedringer der det er nødvendig og mulig.

# Grenland Havn i tall



# Godsmengder

2025 ble et år med historisk høy aktivitet for Grenland Havn. Over selskapets egne kaier ble det håndtert 3,4 millioner tonn gods. Det er en økning på 11 prosent fra året før, og det høyeste nivået i selskapets historie.

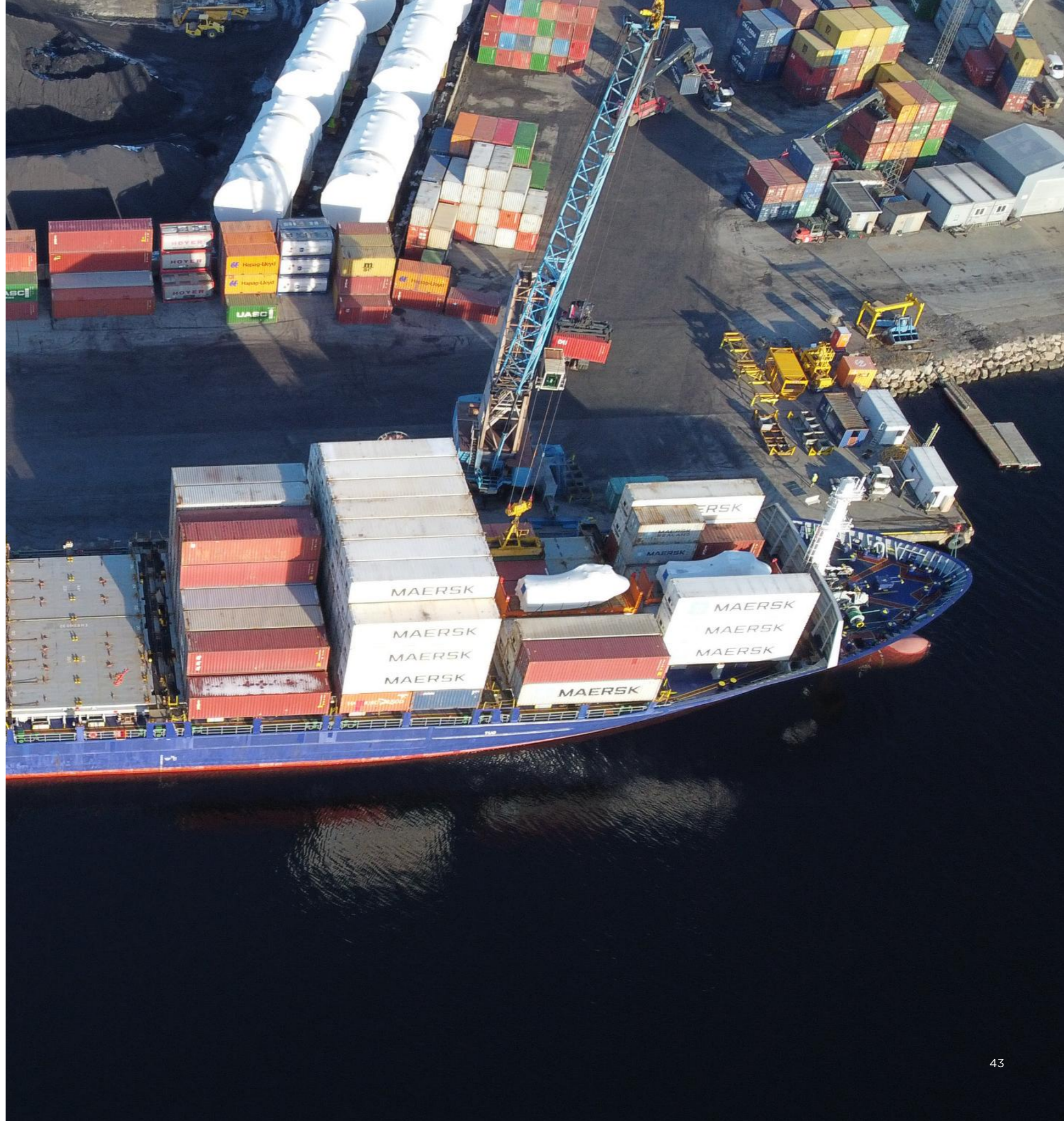
Den samlede sjøbaserte godsmengden i Grenland var 12,8 millioner tonn. Tallene viser hvilken betydning sjøtransporten har for industrien og næringslivet i regionen, både gjennom de offentlige havneterminalene og gjennom private industrikaier.

Veksten over våre egne kaier henger sammen med høy aktivitet i industrien, god utnyttelse av terminalene og flere større varestrømmer gjennom året. Herøyterminalen har hatt høy aktivitet knyttet til industriens behov for råvarer og bulktransport. Breviksterminalen har fortsatt å håndtere store volumer innen LoLo-containertrafikk og RoRo, samtidig som terminalen i 2025 fikk en ny rolle gjennom eksport av flytende CO<sub>2</sub>. Skien Havneterminal har videreført sin funksjon som fleksibel flerbruksterminal for prosjektlaster, stykkgoods, lager og industrirelaterte oppdrag.

For første gang ble det i 2025 eksportert flytende CO<sub>2</sub> over Breviksterminalen. Volumet var om lag 50 000 tonn. Dette er foreløpig en ny og avgrenset varestrøm i den samlede godsstatistikken, men den har stor betydning for utviklingen av Breviksterminalens rolle og for Grenland Havns arbeid med nye industrirelaterte transportbehov.

Godsutviklingen de siste årene viser hvorfor ny kapasitet er nødvendig. Grenland Havn har hatt høy aktivitet på eksisterende terminaler, samtidig som Frier Vest Havneterminal bygges for å møte fremtidig vekst og gi bedre arealmessige rammer for containertrafikken. Når containertrafikken flyttes fra Brevik til Frier Vest i desember 2026, skal kapasiteten styrkes samtidig som Breviksterminalen videreføres og utvikles med andre havnerelaterte aktiviteter.

Godsmengdene må ses i sammenheng med hele terminalstrukturen. Brevik, Skien, Herøya og Frier Vest har ulike roller, men skal samlet gi industrien et godt havnetilbud.



# Klimaregnskap



Grenland Havn utarbeider årlig klimaregnskap for å få bedre oversikt over utslippene fra egen virksomhet og aktiviteter knyttet til driften. Klimaregnskapet gir et grunnlag for å følge utviklingen over tid, identifisere utslippskilder og vurdere hvor tiltak kan ha størst effekt.

For 2025 er klimaregnskapet utarbeidet i Visma sin klimaregnskapsmodul. Dette innebærer en mer integrert beregning av utslipp, der data hentes direkte fra regnskapssystemet og fordeles etter utslippskategorier. Dette gir et bedre grunnlag for systematisk oppfølging.

Grenland Havns samlede beregnede utslipp i 2025 var 621 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette er en nedgang på 4 prosent fra året før. Samtidig var aktiviteten ved terminalene høy, og Grenland Havn håndterte mer gods over egne kaier enn noen gang tidligere. Klimatallene må derfor vurderes både som totale utslipp og i sammenheng med aktivitetsnivået.

Målt mot godsmengden over egne kaier utgjorde utslippene i 2025 om lag 0,18 kilo CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per tonn gods. Et slikt nøkkeltall kan gi et bedre bilde av utviklingen enn totalutslipp alene, særlig i år med høy aktivitet og store prosjekter. Samtidig må tallet brukes med forsiktighet, fordi det påvirkes av både metodevalg, aktivitetsnivå, vedlikeholdsbehov og hvilke utslipp som inngår i beregningen.

Scope 1-utslippene, som omfatter direkte utslipp fra egne kjøretøy og maskiner, utgjorde 153 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette tilsvarer 25 prosent av de samlede utslippene. Scope 2-utslippene, som omfatter indirekte utslipp fra kjøpt energi, utgjorde 33 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Scope 3-utslippene, som omfatter indirekte utslipp fra aktiviteter utenfor Grenland Havns direkte kontroll, utgjorde 435 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

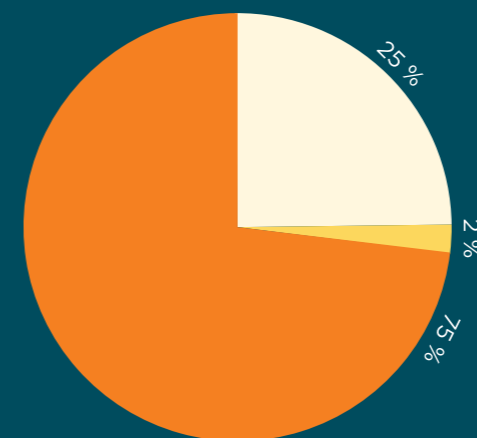
Som tidligere år ligger den største delen av utslippene i Scope 3. For Grenland Havn betyr det at utslippsarbeidet både handler om egne tiltak og om samarbeid med leverandører, operatører og kunder. Som offentlig eid selskap har vi også et ansvar for å stille krav der vi kan.

De største utslippskildene i 2025 var knyttet til vedlikehold, drivstoff og renovasjon, vann, avløp og gjenvinning. Vedlikehold av bygninger, utstyr og infrastruktur utgjør en betydelig del av klimaregnskapet. Dette må ses i sammenheng med at Grenland Havn forvalter store anlegg, kaier, terminalområder og teknisk infrastruktur.

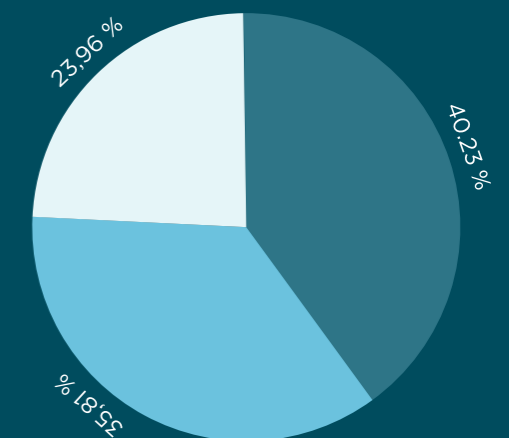
I 2025 ble én av havnas kraner lagt om til elektrisk drift. Overgangen fra fossilt drivstoff til strøm har bidratt til å redusere drivstofforbruket i driften, og viser hvordan elektrifisering av utstyr kan gi utslippskutt over tid. Arbeidet med landstrøm, elektrifisering og mer effektiv energibruk vil fortsatt være viktig i årene fremover.

Strømforbruk knyttet til landstrøm er også inkludert i havnas beregnede utslipp i klimaregnskapet for 2025, selv om kostnaden for landstrøm viderefaktureres til fartøyene som benytter tjenesten.

Grenland Havn vil fortsette arbeidet med å redusere utslippene fra egen drift og styrke kunnskapen om utslipp i verdikjeden. Klimaregnskapet er et verktøy i dette arbeidet, og skal bidra til mer målrettede tiltak innen energibruk, elektrifisering, innkjøp, vedlikehold, avfall og havnedrift.



● Scope 1	153 tonn CO <sub>2</sub>
● Scope 2	33 tonn CO <sub>2</sub>
● Scope 3	435 tonn CO <sub>2</sub>
<b>SUM</b>	<b>621 tonn CO<sub>2</sub></b>



● Vedlikehold	250 tonn CO <sub>2</sub>
● Drivstoff	222 tonn CO <sub>2</sub>
● Renovasjon/vann/avløp/gjenvinning	149 tonn CO <sub>2</sub>



4 % ↘

**621,59**

Totale utslipp  
(tonn CO<sub>2</sub>e) - 2025

16 % ↘

**6,55**

Utslippsintensitet  
(tonn CO<sub>2</sub>e per million NOK) - 2025

Utslipp per konto (tonn CO <sub>2</sub> e)	
Beskrivelse	2025 totalt
Varekostnader inklusive endring i beholdningen	30,93
Leie lokale	18,00
Lys, varme	33,17
Renovasjon, vann, avløp, renhold mv.	102,08
Leie maskiner, inventar og utstyr o.l.	9,57
Verktøy, inventar med mer som skal kostnadsføres direkte	40,11
Reparasjon og vedlikehold av bygning	54,79
Reparasjoner og vedlikehold av utstyr med mer	72,80
Regnskapstjenester, rådgivning med mer	50,15
Kontorrekvisita, elektronisk kommunikasjon, porto med mer	7,06
Drivstoff transportmiddel	153,86
Reise-, diett- og bilgodtgjørelse, opplysningspliktig	21,98
Reise- og diettkostnader, ikke opplysningspliktig	15,01
Salgs- og reklamekostnader	4,34
Representasjonskostnader	0,81
Kontingenter, fradragsberettiget	3,37
Forsikringspremie	3,49
Annen kostnad	0,00
<b>Totale utslipp</b>	<b>621,59</b>



# Våre datterselskaper og eiendeler

Grenland Havn har eierskap i flere selskaper som er knyttet til havnevirksomhet, terminalarealer og industriutvikling i regionen. Selskapene har ulike roller, men er knyttet til vår kjernevirksomhet og langsiktige utvikling.

Ved utgangen av 2025 hadde Grenland Havn bokførte investeringer i datterselskaper på 117,0 millioner kroner. Investeringer i tilknyttede selskaper utgjorde 104,6 millioner kroner.

## Frier Vest Holding AS

Grenland Havn eier 44,83 prosent av Frier Vest Holding AS. Selskapet utvikler industriområdet på Frier Vest, i direkte tilknytning til den nye havneterminalen som Grenland Havn bygger.

Sammenhengen mellom havneterminalen og industriområdet er viktig for utviklingen av Frier Vest. En havn tett på ferdigregulerte industriarealer gir bedre forutsetninger for transport og nye etableringer. Grenland Havns eierskap i Frier Vest Holding AS bidrar til samordnet utvikling av havn og industriområde.

I 2025 hadde Frier Vest Holding AS en egenkapital på 338,0 millioner kroner og et årsresultat på -15,3 millioner kroner.

## Frier Vest Havneeiendom AS

Frier Vest Havneeiendom AS er heleid av Grenland Havn. Selskapet eier eiendommen der Grenland Havn bygger Frier Vest Havneterminal. Eiendommen er dermed direkte knyttet til selskapets viktigste utviklingsprosjekt og til etableringen av ny havnekapasitet i Bamble.

Frier Vest Havneterminal skal settes i drift for containertrafikk i desember 2026. Eierskapet i Frier Vest Havneeiendom AS gir Grenland Havn nødvendig kontroll med terminalområdet og den videre utviklingen av havneinfrastrukturen.

I 2025 hadde Frier Vest Havneeiendom AS en egenkapital på 93,3 millioner kroner og et årsresultat på 0,9 millioner kroner.

## Tangen Eiendom AS

Tangen Eiendom AS eies 50 prosent av Grenland Havn og 50 prosent av Heidelberg Materials. Selskapet forvalter næringseiendom ved Breviksterminalen, og eierskapet er tett knyttet til aktiviteten i og rundt et av Grenland Havns viktigste havneområder.

Breviksterminalen får en endret rolle i årene fremover, når containertrafikken flyttes til Frier Vest. Samtidig videreføres og utvikles Brevik som havneområde, blant annet med RoRo, CO<sub>2</sub>-håndtering og andre havnerelaterte aktiviteter. Tangen Eiendom AS vil derfor fortsatt være knyttet til et viktig havneområde for Grenland Havn.

I 2025 hadde Tangen Eiendom AS en egenkapital på 38,6 millioner kroner og et årsresultat på 2,9 millioner kroner.

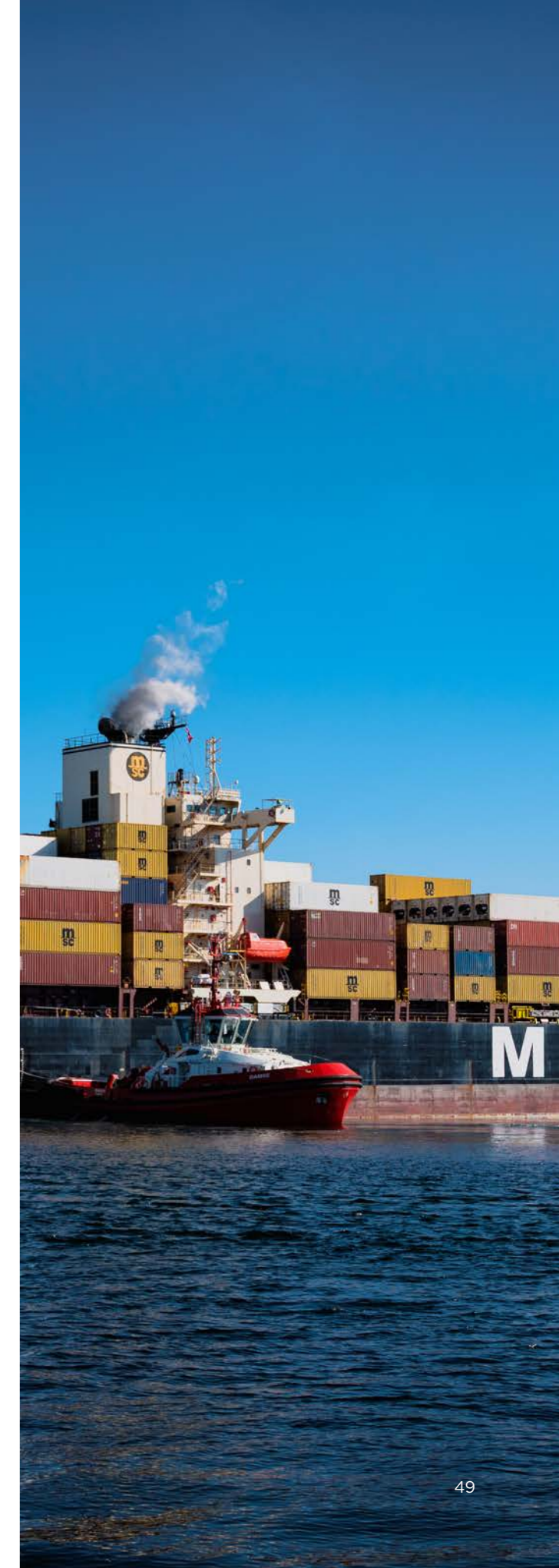
## Kongshavn Eiendom AS

Kongshavn Eiendom AS eier eiendom i Kongshavn i Bamble kommune, og er heleid av Grenland Havn. Deler av selskapets arealer ble solgt i forbindelse med salget av Langesund Fergeterminal. Kongshavn Eiendom AS eier nå losstasjonen i Langesund, som er en viktig tjeneste for å sikre et godt tilbud til sjøtransporten i regionen.

I 2025 hadde Kongshavn Eiendom AS en egenkapital på 3,8 millioner kroner og et årsresultat på 0,1 millioner kroner.

## Andre eierandeler

Grenland Havn har også enkelte mindre eierandeler. Dette gjelder blant annet eierandel i Taklift AS. Disse eierandelene utgjør en begrenset del av selskapets samlede balanse.



# Resultatregnskap



Grenland Havn hadde i 2025 driftsinntekter på 94,3 millioner kroner. Det er en økning fra året før, og viser høy aktivitet på terminalene, økte leieinntekter og generell prisvekst innen havne- og transporttjenester.

Driftsresultatet endte på 13,2 millioner kroner. Resultatet viser at den underliggende driften er solid, samtidig som selskapet står i en periode med store investeringer og økt finansiell belastning.

Årsresultatet etter finans og skatt ble 3,1 millioner kroner. Netto finansposter er påvirket av høyere rentekostnader som følge av investeringsnivået, men dette er delvis kompensert av renteinntekter og finansinntekter fra tilknyttede selskaper.

Investeringene i 2025 er i hovedsak knyttet til Frier Vest Havneterminal og landstrømanlegg ved Breviksterminalen. Dette er investeringer i kapasitet, drift og videre utvikling av havna.

NOTE	2025	BUDSJETT 2025	2024
<b>DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>			
Salgsinntekt	91 033 838	90 257 000	79 242 558
Annen driftsinntekt	3 284 783	2 489 000	3 381 832
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>94 318 621</b>	<b>92 746 000</b>	<b>82 624 390</b>
2 Lønnskostnad	25 576 417	28 758 000	22 740 855
3 Avskrivning på varige driftsmidler	12 636 843	15 000 000	13 170 883
3 Nedskrivning på varige driftsmidler	0	0	38 300 000
Annen driftskostnad	42 916 057	35 000 000	34 772 004
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>81 129 317</b>	<b>78 758 000</b>	<b>108 983 742</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>13 189 304</b>	<b>13 988 000</b>	<b>-26 359 352</b>
<b>FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>			
Renteinntekt fra foretak i samme konsern	9 721	0	622 664
Annen renteinntekt	1 408 632	0	880 946
Annen finansinntekt	1 076 931	800 000	1 710 154
Annen rentekostnad	12 483 898	12 599 000	10 367 940
Annen finanskostnad	51 399	100 000	91 178
<b>Netto finansresultat</b>	<b>-10 040 013</b>	<b>-11 899 000</b>	<b>-7 245 354</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>	<b>3 149 291</b>	<b>2 089 000</b>	<b>-33 604 706</b>
5 Skattekostnad	0	0	264 006
<b>ÅRSRESULTAT</b>	<b>3 149 291</b>	<b>2 089 000</b>	<b>-33 868 712</b>
<b>OVERFØRINGER</b>			
7 Bruk av fond	-4 809 066		-40 604 992
7 Tilført til fond og egenkapital	7 958 357		6 736 280
<b>Sum overføringer</b>	<b>3 149 291</b>		<b>-33 868 712</b>



## Balanse

Grenland Havns balanse økte i 2025, hovedsakelig som følge av investeringer i varige driftsmidler. Ved utgangen av året var sum eiendeler 933,9 millioner kroner.

Økningen er særlig knyttet til utviklingen av Frier Vest Havneterminal, som er selskapets største investeringsprosjekt. I tillegg er det gjennomført investeringer i eksisterende havneinfrastruktur, blant annet ved Breviksterminalen.

Egenkapitalen var 391,0 millioner kroner ved utgangen av 2025. Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner utgjorde 520,6 millioner kroner. Det høye investeringsnivået innebærer økt lånefinansiering. Investeringene er samtidig en del av selskapets arbeid med å styrke havnekapasitet og drift.

Balansen må ses i sammenheng med utviklingsfasen Grenland Havn står i. Selskapet bygger ny kapasitet, videreutvikler eksisterende terminaler og opprettholder ordinær drift.

# Balanse pr 31. desember

## Eiendeler

NOTE	2025	2024
<b>ANLEGGSMIDLER</b>		
<b>Varige driftsmidler</b>		
3, 9 Tomter, bygninger og annen fast eiendom	609 684 019	552 939 632
3, 9 Maskiner og anlegg	49 361 165	52 162 050
<b>Sum varige driftsmidler</b>	<b>659 045 184</b>	<b>605 101 682</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>		
4, 6 Investering i datterselskap	117 041 958	117 041 958
Lån til foretak i samme konsern	0	1 166 555
4, 6 Investeringer i tilknyttet selskap	104 557 010	104 557 010
Investeringer i aksjer og andeler	500 000	500 000
Andre langsiktige fordringer	1 151 290	1 038 181
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<b>223 250 258</b>	<b>224 303 704</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>882 295 442</b>	<b>829 405 386</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>		
<b>Fordringer</b>		
4 Kundefordringer	12 905 959	13 763 759
Kortsiktige konsernfordringer	1 000 000	1 500 000
Andre fordringer	11 302 008	9 131 021
<b>Sum fordringer</b>	<b>25 207 967</b>	<b>24 394 780</b>
<b>Investeringer</b>		
Andre markedsmessige finansielle instrumenter	430 207	498 044
<b>Sum investeringer</b>	<b>430 207</b>	<b>498 044</b>
8 Bankinnskudd, kontanter og lignende	25 972 241	29 535 212
<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>51 610 415</b>	<b>54 428 036</b>
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>933 905 856</b>	<b>883 833 421</b>

# Balanse pr 31. desember

## Egenkapital og gjeld

NOTE	2025	2024
<b>EGENKAPITAL</b>		
<b>Innskutt egenkapital</b>		
7 Kapitalkonto	306 631 537	306 631 537
7 Bundne fond	84 358 590	81 209 299
<b>Sum egenkapital</b>	<b>390 990 127</b>	<b>387 840 836</b>
<b>GJELD</b>		
<b>Annen langsiktig gjeld</b>		
6, 9 Gjeld til kredittinstitusjoner	520 625 181	468 251 050
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>520 625 181</b>	<b>468 251 050</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>		
4 Leverandørgjeld	13 263 381	18 850 447
5 Betalbar skatt	0	264 006
Skyldige offentlige avgifter	1 734 220	1 851 630
Annen kortsiktig gjeld	7 292 947	6 775 452
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>22 290 548</b>	<b>27 741 535</b>
<b>Sum gjeld</b>	<b>542 915 729</b>	<b>495 992 585</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>933 905 856</b>	<b>883 833 421</b>

Brevik, 27. mars 2026

Roy Vardheim  
styrets leder

Bjørge Fredheim  
nestleder

Merete Steinvåg Østby  
styremedlem

Anniken Fægri  
Damm-Larsen  
styremedlem

Erik Olsson  
styremedlem

Ove Gunleksen  
styremedlem

Mette Stavrum-Tång  
styremedlem

Torben Hesselund  
Blicher Jensen  
daglig leder

# Noter til regnskapet 2025



## Arten av virksomhet og hvor virksomheten drives

Grenland Havn IKS driver havnevirksomhet i Skien, Porsgrunn og Bamble, med formål å legge til rette for bærekraftige og konkurransedyktige sjøtransportløsninger for regionens næringsliv.

## Note 1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk for små foretak. I de tilfeller hvor det finnes særskilte regler for interkommunale selskaper er disse prinsippene anvendt, herunder IKS-loven og tilhørende forskrifter.

### Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn. Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost med fradrag for planmessige avskrivninger. Dersom virkelig verdi av anleggsmidler er lavere enn balanseført verdi og verdifallet forventes ikke å være forbigående, er det foretatt nedskrivning til virkelig verdi. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives lineært over den økonomiske levetiden.

Omløpsmidler er vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Annen langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld er vurdert til pålydende beløp.

### Eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er i balansen omregnet til balansedagens kurs.

### Inntekter

Ved varesalg:

Inntekt regnskapsføres når den er opptjent, altså når både risiko og kontroll i hovedsak er overført til kunden. Dette vil normalt være tilfellet når varen er levert til kunden. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Ved tjenestesalg:

Inntekt regnskapsføres når den er opptjent, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer når tjenesten ytes, i takt med at arbeidet utføres. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

### Varige driftsmidler og avskrivninger

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlenes levetid dersom de har antatt levetid over 3 år og har en kostpris som overstiger kr 30 000. Direkte vedlikehold av driftsmidler

kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

I henhold til god regnskapsskikk er det foretatt en gjennomgang av alle driftsmidler for å vurdere driftsmidlenes verdsettelse i balansen. Driftsmidlene er vurdert til historisk kost/taksert verdi etter fradrag for regnskapsmessige avskrivninger som er beregnet på grunnlag av kostpris og antatt økonomisk levetid.

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmidlets forventede levetid. Vesentlige driftsmidler som består av betydelige komponenter med ulik levetid er dekomponert med ulik avskrivningstid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende, mens påkostninger tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Grenland Havn IKS er underlagt IKS-loven og tilhørende forskrifter. Dette innebærer at selskapsregnskapet er satt opp i henhold til forskrift om økonomiplan, årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for kommuner og fylkeskommuner hva angår varige driftsmidler.

### Investering i aksjer og andeler

Aksjene er bokført til kostpris. I de tilfeller der den virkelige verdien er lavere enn kostpris og dette ikke er forbigående, er det foretatt nedskrivning. Andre finansielle instrumenter er bokført til markedspris.

### Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

### Bankinnskudd, kontanter o.l.

Bankinnskudd, kontanter o.l. inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

### Kostnader

Kostnader regnskapsføres som hovedregel i samme periode som tilhørende inntekt. I de tilfeller det ikke er en klar sammenheng mellom utgifter og inntekter fastsettes fordelingen etter skjønnsmessige kriterier. Øvrige unntak fra sammenstillingsprinsippet er angitt der det er aktuelt.

### Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

Det er ikke utarbeidet konsernregnskap, da konsernet samlet ikke overstiger grensen for små foretak. Investeringer i datterselskaper vurderes etter kostmetoden. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Mottatt utbytte og konsernbidrag fra datterselskapene er inntektsført som annen finansinntekt. Tilsvarende gjelder for investeringer i tilknyttede selskaper.

### Skatter

Grenland Havn sin virksomhet faller i sin hovedsak under unntaket i skatteloven § 2-32 andre ledd og er begrenset skattepliktig. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens



betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er fastsatt og skattevirkningen er beregnet på nettogrunnlaget. Selskapet har ikke endret regnskapsprinsipp fra i fjor.

#### Pensjoner

Selskapet finansierer sine pensjonsforpliktelser overfor de ansatte gjennom Kommunal Landspensjonskasse (KLP). Kostnadene til pensjonsordningen utgjør ca. 21 % av lønnskostnadene i selskapet og kostnadene kostnadsføres fortløpende.

Ved vesentlig endret forventning om fremtidig forpliktelse overfor KLP kostnadsføres også dette samme år som endringer materialiserer seg.

#### Bruk av estimater

Ledelsen har brukt estimater og forutsetninger som har påvirket resultatregnskapet og verdsettelsen av eiendeler og gjeld, samt usikre eiendeler og forpliktelser på balansedagen under utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til god regnskapskikk.

### Note 2 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

Lønnskostnad	2025	2024
Lønn	17 467 498	15 698 859
Folketrygdavgift	2 945 331	2 637 319
Pensjonskostnader	2 901 830	919 645
Andre ytelser	2 261 757	3 485 032
<b>SUM</b>	<b>25 576 417</b>	<b>22 740 855</b>
Gjennomsnittlig antall årsverk	18	18

Selskapet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Selskapet har pensjonsordning i KLP og alle ansatte og en pensjonist har vært aktive under denne avtalen. Kostnaden kostnadsføres fortløpende gjennom året.

Selskapet har ingen forpliktelser knyttet til opphør av gjeldende ansettelsesforhold for ansatte.



### Note 3 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	Tomter, bygninger og annen fast eiendom *	Maskiner og anlegg	SUM
Anskaffelseskost 01.01	622 407 041	58 037 506	680 444 547
Tilgang	97 233 183	434 087	97 667 270
Avgang	-63 386 930	-	-63 386 930
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>656 253 294</b>	<b>58 471 593</b>	<b>714 724 887</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-69 467 409	-5 875 456	-75 342 865
Akkumulerte av- og nedskrivninger 31.12	-46 569 275	-9 110 428	-55 679 703
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2025</b>	<b>609 684 019</b>	<b>49 361 165</b>	<b>659 045 184</b>
Årets av- og nedskrivninger	9 401 871	3 234 972	12 636 843
Økonomisk levetid	0-50 år	3-20 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

\* Inkluderer Anlegg under utførelse på kr 336 953 039 pr. 31.12.2025. Anlegg under utførelse avskrives ikke.

### Note 4 Datterselskap, tilknyttet selskap, mellomværende m.v

#### Datterselskap og tilknyttet selskap:

Selskap	Tilknytning	Anskaffelses-tidspunkt	Bokført verdi	Forretnings-kontor	Stemme- og eierandel	Egenkapital 2025	Resultat 2025
Kongshavn Eiendom AS	DS	2017	12 041 958	Porsgrunn	100 %	3 817 321	71 245
Frier Vest Havneeiendom AS	DS	2024	105 000 000	Porsgrunn	100 %	93 328 804	855 433
Tangen Eiendom AS	TS	1994	3 500 000	Porsgrunn	50,00 %	38 598 495	2 893 337
Frier Vest Holding AS	TS	2020	101 057 010	Porsgrunn	44,83 %	338 011 158	-15 282 413

Mellomværende:	Kundefordringer		Leverandørgjeld	
	2025	2024	2025	2024
Samlet beløp som gjelder datterselskap og tilknyttet selskap	1 087 500	1 320 380	938 276	2 955 824

Det eksisterer ingen pantstillelse, garantier eller annen sikkerhetsstillelse til fordel for foretak i samme konsern.



## Note 5 Skattekostnad

Grenland Havn sin virksomhet faller i sin hovedsak under unntaket i skatteloven § 2-32 andre ledd og er begrenset skattepliktig. Skattekostnaden er relatert til utleieforhold som er vurdert til ikke å være relatert til dette unntaket. Tallene nedenfor for Grenland Havn IKS viser til den delen av inntekter og kostnader som ikke kommer inn under unntaket.

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2025	2024
Betalbar skatt	0	264 006
Endring i utsatt skatt	0	0
Skattekostnad ordinært resultat	0	264 006
<b>Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:</b>		
Årets betalbare skattekostnad	0	264 006
Betalbar skatt i balansen	0	264 006
<b>Skattepliktig inntekt:</b>		
Årsresultat før skatt	-2 133 430	1 200 029
+/- Endring i midlertidige forskjeller	0	0
Skattepliktig inntekt	-2 133 430	1 200 029
<b>Midlertidige forskjeller - utsatt skatt/skattefordel:</b>		
Fremførbart underskudd	-2 133 430	0
Netto forskjeller	-2 133 430	0
Skattereduserende forskjeller som ikke kan utlignes	2 133 430	0
Sum midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel	0	0

Utsatt skattefordel balanseføres ikke i henhold til reglene for små foretak.



## Note 6 Investeringer

Grenland Havn IKS er forpliktet å følge reglene i forskrift om årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for interkommunale selskaper. Denne angir at det i note til årsregnskapet skal gis en oversikt over investeringer i regnskapsåret og hvordan disse er finansiert.

Investeringer i regnskapsåret	2025	Budsjett 2025	2024	Budsjett 2024
Investeringer i varige driftsmidler	97 233 183	149 700 000	126 943 000	82 500 000
Kjøp av aksjer og andeler	0	0	130 000 000	130 000 000
<b>Sum</b>	<b>97 233 183</b>	<b>149 700 000</b>	<b>256 943 000</b>	<b>212 500 000</b>

Finansiering av investeringer	2025	Budsjett 2025	2024	Budsjett 2024
Opptak av langsiktig gjeld	52 374 131	179 700 000	191 500 000	212 500 000
Salg av varige driftsmidler	28 580 702	0	64 467 000	0
Bidrag fra årets driftsregnskap og tilgjengelig likviditet	16 278 350	0	976 000	0
<b>Sum</b>	<b>97 233 183</b>	<b>179 700 000</b>	<b>256 943 000</b>	<b>212 500 000</b>

## Note 7 Egenkapital

	Innskutt egenkapital	Opptjent egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 1.1.2025	306 631 537	81 209 299	387 840 836
Årets resultat		3 149 291	3 149 291
<b>Egenkapital 31.12.2025</b>	<b>306 631 537</b>	<b>84 358 590</b>	<b>390 990 127</b>

Grenland Havn IKS er et heleid interkommunalt selskap, hvor kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble hver eier 1/3 av selskapet.

## Note 8 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter og lignende omfatter bundne skattetrekkmidler med kr 1 155 337.



## Note 9 Annen langsiktig gjeld, pantstillelser, minimumsavdrag og garantier m.v.

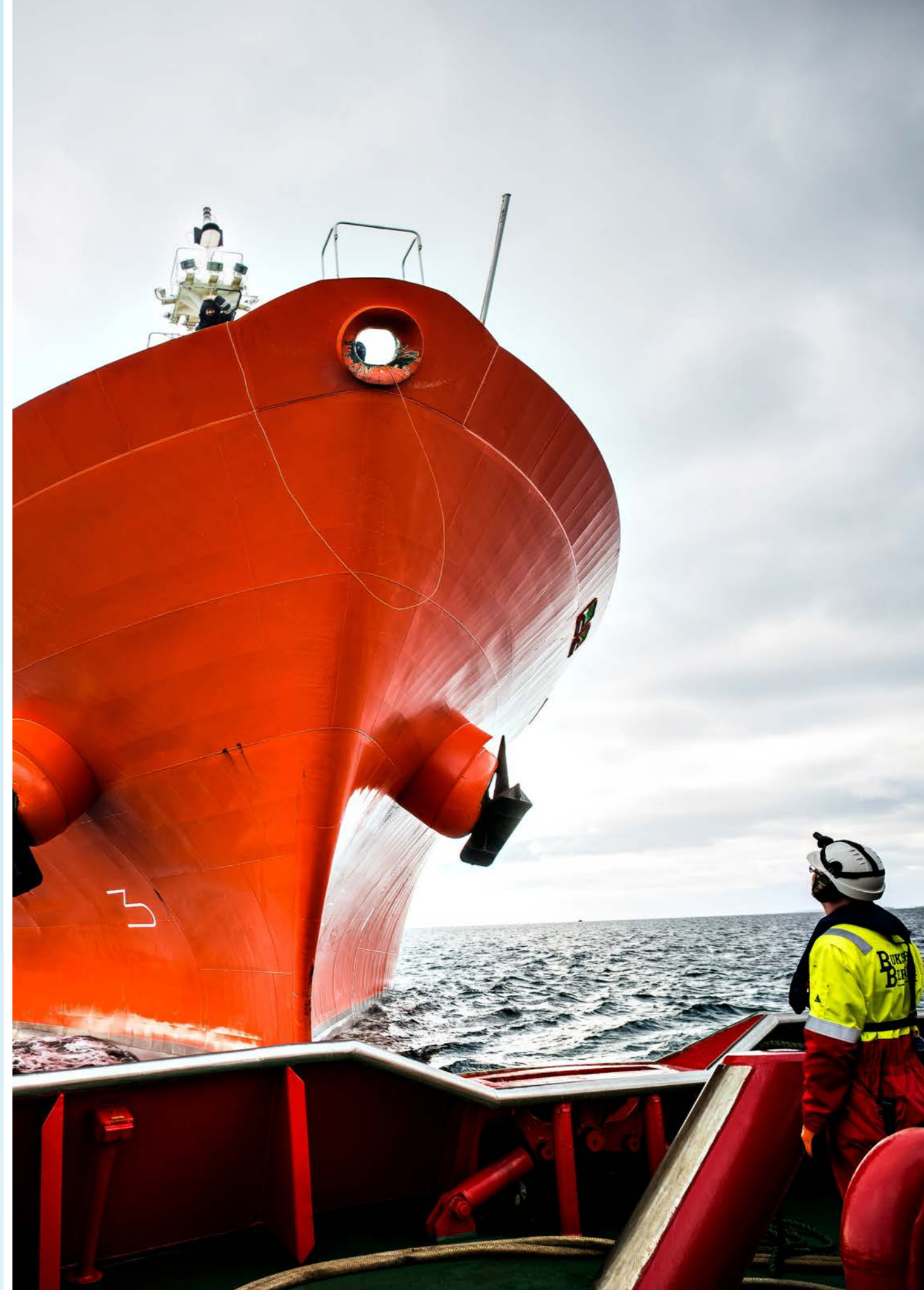
Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:	2025	2024
Gjeld til kredittinstitusjoner	468 350 065	321 193 310

Det påhviler ikke panteheftelser på Grenland Havn IKS sine eiendommer og eiendeler. Låneopptaket i Kommunalbanken er ikke sikret gjennom pant i havneselskapets eiendommer eller øvrige eiendeler.

Minimumsavdrag iht. kommuneloven § 14-18 (1):	2025	2024
Selskapets avskrivninger i regnskapsåret	12 636 843	13 170 883
Selskapets langsiktige gjeld knyttet til avskrivbare eiendeler	129 023 513	169 876 050
Selskapets langsiktige gjeld knyttet til ikke avskrivbare eiendeler	391 601 668	298 375 000
Selskapets avskrivbare anleggsmidler	198 118 411	273 129 870
Minimumsavdrag knyttet til ikke avskrivbare eiendeler	7 832 033	5 967 500
Beregnet minimumsavdrag avskrivbare driftsmidler:	8 229 674	8 191 772
Minimumsavdrag iht. kommuneloven § 14-18 (1):	16 061 707	14 159 272
Årets avdrag på innfridde lån:	30 117 760	26 220 000
Årets avdrag på eksisterende lån:	17 508 109	13 163 950
Totalt betalt avdrag:	47 625 869	39 383 950

Om minimumsavdrag: Det er krav i kommuneloven § 14-18 om minimumsavdrag på langsiktige lån. Disse skal være minst lik størrelsen på kommunens/selskapets avskrivninger, justert for forholdet mellom selskapets gjeld og selskapets avskrivbare eiendeler.

Lån til tomter og andre varige driftsmidler som ikke er avskrivbare, kan holdes utenfor lånegjelden ved beregningen av minimumsavdraget og i stedet gis en avdragstid på 50 år. Det samlede minimumsavdraget er da lik summen av minimumsavdraget for avskrivbare driftsmidler og minimumsavdraget for lånegjelden som er beregnet med særskilt avdragstid. Selskapet er innenfor dette kravet.



Til representantskapet i  
Grenland Havn IKS

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Grenland Havn IKS som viser et overskudd på kr 3 149 291. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultat for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til <https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>.

Skien, den 27. mars 2026  
REVISJONSSELSKAPET AS

Ole Gunnar Foss  
Statsautorisert revisor

# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

## OLE GUNNAR FOSS

### Statsautorisert revisor

På vegne av: Revisjonsselskapet AS

Serienummer: bankid.no no\_bankid:9578-5990-4-2661257

IP: 85.165.xxx.xxx

2026-03-27 12:52:46 UTC



Penneo Dokumentnøkkel: Q6f88-4MGG0-8V66V-9CN99-G7BEJ-UHJQX



Dette dokumentet er signert digitalt via [Penneo.com](https://penneo.com). De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl. For mer informasjon om Penneos kvalifiserte tillitstjenester, se <https://eutl.penneo.com>.

### Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden tidspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatørenes digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.

