

ÅRSMELDING 2020



KRISTIANSAND
HAVN





INNHOOLD

Havnedirektørens innledning	5
Om Kristiansand havn	6
Styring, ledelse og organisering	6
- Havnestyret	6
- Ledelsen	6
- Personal og miljø	6
Formål og strategi	9
- Strategiplan 2020-2030	9
- Flytting av containerterminalen	10
- Kanalbyen	11
En havn i bevegelse – trafikkutvikling 2020	12
- Fergeterminal	16
- Containerterminal	20
- Cruise	24
- Bulk/Stykkogodsterminal	28
- Offshore/Supplyterminal – OSP	30
- Eiendom og havnas arealer	32
Investeringsprosjekt 2020	34
Årsregnskap og nøkkeltall	40
- Nøkkeltall	42
- Investeringer	43
- Resultat, eiendeler, egenkapital og gjeld	44
- Balanse	45
- Egenkapital og gjeld	46
- Styrets godkjenning	47
Adresse	48



ÅRET DER ALT BLE ANNERLEDES



Halvard Aglen
Havnedirektør

For et år! Året der alt ble annerledes. Da nedstengningen startet i mars 2020 holdt vi krisemøte i ledergruppen. Vi så på ulike scenarier for året. Verste-scenariet lå an til å gi et negativt resultat på nærmere 40 millioner kroner som følge av bortfall av passasjerinntekter. Beste scenario var et resultat på tilnærmet budsjett om vi maktet å finne alternative inntekter. I verste scenario ville havna vært tvunget til å gå til permitteringer og betydelige kutt på investeringssiden. Heldigvis er jeg leder for en offensiv havn. Vi bestemte oss raskt at vi satser alt på å nå beste-scenariet. Og når året nå skal gjøres opp kan jeg med stolthet og en solid dose ydmykhet overfor våre fantastiske ansatte slå fast at havn har overprestert beste-scenario. For i kriseåret 2020 makter vi å levere et rekordresultat!

Det gjør vi nettopp fordi vi har sett nye muligheter dukke opp som følge av endringer i markedet og frigjorte kai plasser. Båter i opplag, omstilling av offshorebransjen og økt aktivitet i bygg- og anleggsbransjen er noe av det som danner grunnlaget for det gode resultatet. Det har nesten ikke vært en kai plass ledig i løpet av året.

Likevel er det sånn at vårt hovedmål alltid være en mest mulig levende havn med stor trafikk av skip inn og ut av havna. Derfor håper vi 2021 etter hvert vil ligne enn mer normal sesong for oss i havna. Ikke minst håper vi det på vegne av våre største rederikunder, Color Line og Fjord Line. Danskeferga er som en institusjon å regne i den sørlandske kulturen. Og som havnedirektør kan jeg nesten ikke vente til jeg igjen kan gå havnelangs å se busslaster

med forventningsfulle små fotballspillere på vei til cup i Danmark, og overfylte stasjonsvogner med familier på vei til de mange feriehusene i Jylland.

Ellers er det verdt å merke seg at havnens rolle i krisetid har blitt tydeliggjort under Covid-19-pandemien. For selv om passasjerene har falt bort har fergene fortsatt å gå med viktige forsyninger inn- og ut av landet. På containersiden har også trafikken vært stabil. Det viser at den jobben vi har gjort over flere år i Kristiansand ved å styrke havnas beredskapsplaner i samarbeidet med kommune, politi og forsvar er viktig. Vi vil fortsette å fremheve dette arbeidet både i egen region, men også opp mot nasjonale myndigheter.

Det er også verdt å nevne at salget i Kanalbyen går godt. Det er motiverende å se den nye bydelen vokse frem. Vel vitende om at dette også er et viktig økonomisk fundament for fremtidig havneutvikling.

Så oppsummert har året vært hektisk og spennende. På toppen av det hele har vi arbeidet intenst med å slutføre prosessen med å slå sammen Kristiansand og Mandal havn i et eget interkommunalt havneselskap. Vi fikk på plass de nødvendige vedtak helt på tampen av 2020. Som en konsekvens har vi fra 01.01.2021 nå to eierkommuner. Og neste gang jeg skriver dette forordet til årsmelding for Kristiansand havn vil det gå ut til både Kristiansand og Lindesnes kommune.

Det er spennende å være havnedirektør!

OM KRISTIANSAND HAVN

Kristiansand Havn ligger strategisk plassert med Danmark, og det europeiske kontinentet en kort overfart unna. Kristiansand sentrum er i umiddelbar nærhet, og havna er en foretrukket destinasjon for redere, speditører og cruiseturister.

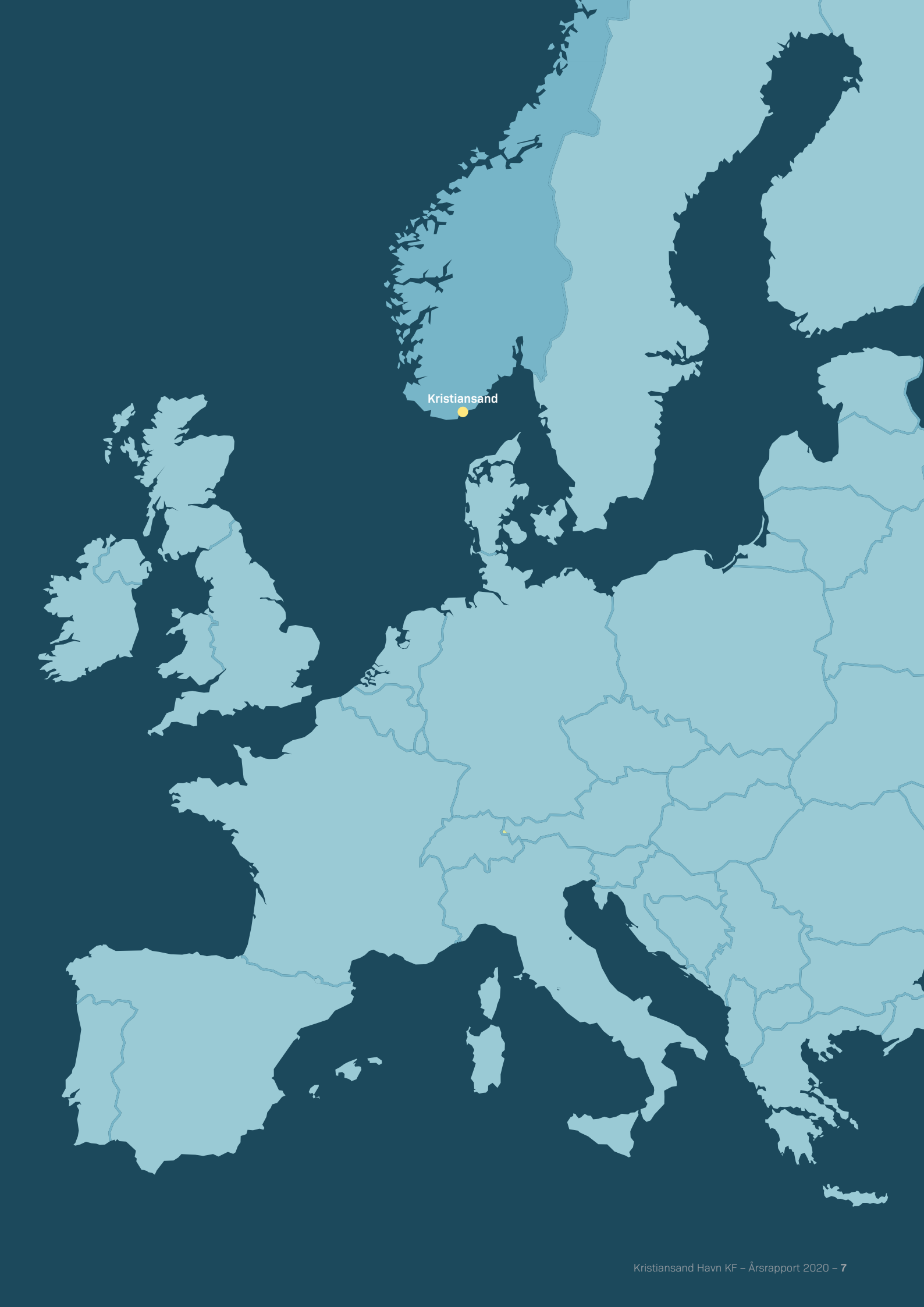
Kristiansand Havn KF er en av landets viktigste havner og innehar en sentral plass i det nasjonale transportnett. Kristiansand Havn spiller en nøkkelrolle som en regional utviklingsaktør og tilrettelegger for næringslivet.

Kristiansand Havn KF eier, og drifter, i dag: fergeterminal, containerterminal, terminal for cruiseskip, våt-/tørrbulk-terminal, stykkgodsterminal og offshore-/supplyterminal (OSP).

Kristiansand Havn har direkte tilknytning til hovedveisystemet, med forbindelse til blant annet Oslo (E18), Stavanger (E39) og Bergen (RV9). Det pågår nå reguleringsarbeider for ny E39, Fergeterminalen, Lagmannsholmen og trolig snart Ytre ringvei.

Kristiansand Havn KF eier store havneområder og arealene er i stadig utvikling. Kanalbyen er det mest kjente prosjektet, og i løpet av 2016 startet salget med rekordinteresse. Midlene fra byutvikling av frigjorte areal er avgjørende for å finansiere et nytt moderne havneavsnitt i Kongsgård/Vige - rett utenfor bykjernen.

Geografisk er Kristiansand Havn KF den havna i Norge som ligger nærmest det europeiske markedet, Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Det gir oss et unikt konkurransefortrinn!



Kristiansand

STYRING, LEDELSE OG ORGANISERING

Kristiansand Havn er et kommunalt foretak (KF), eid av Kristiansand kommune. Havna ledes i det daglige av havnedirektøren. Over havnedirektøren sitter Havnestyret, som arbeider etter delegert myndighet fra Bystyret i Kristiansand. Fra og med 01.01.2021 er Kristiansand Havn IKS (interkommunalt selskap) opprettet. Kristiansand Havn IKS er eid 80 % av Kristiansand kommune og 20 % av Lindesnes kommune.

Havnestyret

Havnestyret består av åtte styremedlemmer. Av disse velges fem representanter av Kristiansand Bystyre, inklusiv leder og nestleder. Bystyret velger i tillegg en brukerrepresentant etter forslag fra havnas brukere. De ansatte i Kristiansand Havn KF velger ett styremedlem internt og i tillegg velges ett medlem fra Agder fylkeskommune.

Forsvarsdepartementet kan selv oppnevne ett medlem med observatørstatus (møterett, men ikke stemmerett). Forsvarsdepartementet har ikke hatt en representant i styret siden 1999.

Styret for 2019-2023 består av:

- Kjell Eirik Haavold, Senterpartiet (Svein Mykland, Uavhengig), valgt av Bystyret.
- Vegard Launes, Høyre (Helene Henriksen Knudsen), valgt av Bystyret.
- Kristin Knutsen, Miljøpartiet de grønne, (Marte Rostvåg Ulltveit-Moe), valgt av Bystyret.
- Janette Kleivset, Kristelig Folkeparti (Arne Skraastad), valgt av Bystyret.
- Eirik Dåstøl Langeland, Arbeiderpartiet (Hans Petter Horve, Senterpartiet), valgt av Bystyret.
- Andreas Arff, for Agder fylkeskommune, Fremskrittspartiet (Einar Christensen for Agder fylkeskommune, Partiet de Kristne)
- Atle Johannessen, brukerrepresentant, Greencarrier (Jan Bjørndal)
- Ian Couling, ansattrepresentant (Roald Endresen)

I 2020 ble det totalt avholdt 7 styremøter og 26 saker ble behandlet.

Ledelsen

Ledergruppa i Kristiansand havn KF består av Halvard Aglen (havnedirektør), Karl R. Danielsen (Maritimsjef), Trond Sikveland (Eiendomssjef), Odd-Leif Berg (Plan- og utviklingssjef), Steinar Wiik (Basesjef), Mathias Bernander (Markedssjef) og Ann-Lisbeth Reisænen (Administrasjonssjef).

Arbeidsmiljøutvalget består av arbeidstakerrepresentantene Morten Tallaksen (leder), Arne Martin Kristiansen og Stein-Roger Bjørheim, og av arbeidsgiverrepresentantene Halvard Aglen, Ann-Lisbeth Reisænen og Trond Sikveland. Morten Tallaksen er verneombud i Kristiansand Havn KF.

Personal og miljø

Ved utgangen av 2020 var det 31 ansatte i Kristiansand Havn, av dette var fem kvinner. Det er et uttalt mål at den offentlige arbeidsstyrken i størst mulig grad skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Dette er også et mål for Kristiansand Havn KF og derfor noe som vil vektlegges når nye stillinger utlyses.

Ved utgangen av 2020 var gjennomsnittsalderen blant de ansatte 48 år, og gjennomsnittlig ansiennitet på 10 år. Dette er noe lavere enn for et år siden grunnet pensjon og nyansettelser. Til sammen har de ansatte i Kristiansand Havn har en god blanding av erfaring og ny kompetanse. Å utnytte dette mangfoldet vil være avgjørende for å bli Norges mest moderne havn.

Kristiansand Havn har en egen oppfølging av seniorer. Havnas Veteranforening (stiftet i 2009) er åpen for ansatte i havna fra de er 62 år, og for alle ansatte som har gått av med pensjon fra Kristiansand Havn KF. Ved utgangen av 2020 hadde foreningen 15 aktive medlemmer.

Kristiansand Havn arbeider for å nå målene om et mer inkluderende arbeidsliv. Det gis mulighet for faglig oppdatering gjennom kurs og opplæringstiltak. Arbeidsmiljøet ved Kristiansand Havn er godt, og det er ikke iverksatt nye tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet.

Havna samarbeider med bedriftshelsetjenesten ved behov, har gode rutiner for oppfølging av sykemeldte, og bestreber seg på å få ansatte raskt tilbake i jobb. Sykefraværet i 2020 var 5,7 %, av dette utgjorde egenmeldt fravær 0,7 %. Det har ikke vært skader eller ulykker av betydning.

Kristiansand Havn KF er sertifisert Miljøfyrtårnbedrift og følger miljøstandarden for utvikling, drift og forvaltning. Kristiansand Havn KFs virksomhet har ikke medført påvirkning av betydning på det ytre miljø. Det har heller ikke vært utslipp av betydning verken fra anleggsvirksomhet eller fra skip.

FORMÅL OG STRATEGI

I vedtektene for Kristiansand Havn KF er havnas formål definert på følgende måte:

«Foretakets formål er å sørge for effektiv og rasjonell drift av havneanlegg og eiendommer slik at foretaket kan utgjøre et konkurransedyktig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge. Foretaket skal utøve den myndighet og ivareta de oppgaver som er tillagt kommunen etter havne- og farvannsloven, havnereglementet for Kristiansand havnedistrikt og annen særlovgivning».

Strategiplan 2020-2030

I 2020 ble det utarbeidet i Kristiansand Havn KF, sammen med de ansatte og styret, en strategi for årene fremover mot 2030. «Strategiplan 2020» ble enstemmig vedtatt av Havnestyret 17. september 2020, og enstemmig av Kristiansand bystyre 18. november 2020.

I forbindelse med havnesammenslåingen vil vi også foreslå at strategiplanen utvides med fiskeri som et strategiområde. Bystyret har vedtatt at strategiplanen skal rulleres årlig.

Havnas nye strategi oppsummeres slik:

VISJON: Norges mest moderne havn

SAMFUNNSOPPDRAK:

Kristiansand havn skal være dynamisk, miljøvennlig og fremtidsrettet knutepunkt. Vi skal ivareta maritim aktivitet på en måte som bidrar til økt verdiskapning og en styrket region. Kristiansand havn skal ta samfunnsansvar, bidra til bærekraftsmålene, være en god nabo, og en pådriver i miljørettet omstilling og styrket nasjonal og internasjonal beredskap.

MÅL 1:

Drive økonomisk bærekraftig

MÅL 2:

Levere effektive og moderne havnetjenester som bidrar til verdiskapning

MÅL 3:

Være en ledende miljøhavn som bidrar til omstilling i maritim bransje

MÅL 4:

Legge til rette for å flytte gods fra vei til sjø gjennom satsning på kystlast og nærskipfart

FORRETNINGSOMRÅDER

FERGE:

Kristiansand havn skal bli Norges ledende, og mest miljøvennlige fergehavn

CRUISE:

Kristiansand havn skal være Norges mest bærekraftige cruisehavn

GODS:

Kristiansand havn skal være Norges mest moderne, miljøvennlige og effektive godsterminal

EIENDOM:

Kristiansand havn skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid.

OFFSHORE:

Kristiansand havn skal være en av de foretrukne fullservicehavner for offshore

VERDIER

Mot – Åpenhet – Samarbeid

Flytting av containerterminalen

I 2003 ble det fattet et politisk vedtak om veien videre for Kristiansand Havn. Overordnet innebar vedtaket flytting og store ombygginger av kai- og havneområdene, samt en utvidelse av dagens kapasitet. I ettertid har det vist seg at flere av forutsetningene for vedtaket ikke var fullstendige. I bystyresak 47/13 – «Kvalitetssikring av Havnestrukturvedtak av 2003» - endret man tidligere vedtak fra 2003. I vedtak fra 2013 fremgår det at tidligere vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KMV-bukta ikke skal gjennomføres.

Videre ble det vedtatt at fergeterminalen i Kristiansand skulle rustes opp med sikte på drift i dagens område i overskuelig fremtid. Administrasjonen i Kristiansand

Havn KF ble også bedt om å utrede lokalisering for ny cruisehavn, etablering av LNG-anlegg ved Kolsdalsodden, og utarbeide ny Havneplan som kartlegger arealbehov og utreder eventuelle fremtidige muligheter for byutvikling i havneområdene. Vedtaket er bakgrunnen for at Kristiansand Havn satte i gang med arbeidet med ny Havneplan. Resultatet fra dette arbeidet ble spilt inn som et ledd i arbeidet med ny kommunedelplan for Havneavsnitt Nord, med det mål at dette skal være fremtidens havneområde i Kristiansand. Endelig kommunedelplan for Havneområdet Nord, Kongsgård/Vige ble vedtatt i bystyret i april 2019.

I kommunevalget høsten 2019 ble flytting av containerterminalen en viktig sak for flere partier, og i etterkant



av valget ble det vedtatt at blant annet KMV-alternativet skal utredes på nytt. Rapporten fra utredningen, utført av Asplan Viak, frarådet alle de analyserte alternativene og anbefalte at containerterminalen ikke plasseres i Kolsdalsbukta.

Kanalbyen

Kanalbyen Utvikling AS er et heleid datterselskap til Kristiansand Havn. Selskapet ble stiftet 2010 for å sørge for utviklingen av Silokaia. I 2013 solgte selskapet 50 % av sine aksjer i Kanalbyen Eiendom AS til JBU/Vedal.

Hovedaktiviteten til selskapet er oppfølging av sin eierpost. Selskapet er representert med 3 av 6 styremedlemmer i Kanalbyen Eiendom AS.

Kanalbyen Eiendom AS sørger for gjennomføring av utviklingen på Silokaia. Nå er første og andre byggetrinn ferdigstilt, og kjøperne er flyttet inn. I første byggetrinn er det bygget 126 leiligheter hvorav alle er solgt. Andre byggetrinn ble klart for innflytting andre kvartal 2020. Her er pr nå solgt 84 av 88 leiligheter. Tredje byggetrinn er godt i gang og i skrivende stund er 60 av 86 leiligheter solgt. Økonomisk - / risikomessig er utviklingen i tråd med de forventinger som ble lagt ved oppstart av gjennomføringen.

For ytterligere informasjon om Kanalbyen Eiendom AS, se www.kanalbyen.no





EN HAVN I BEVEGELSE – TRAFIKKUTVIKLING 2020

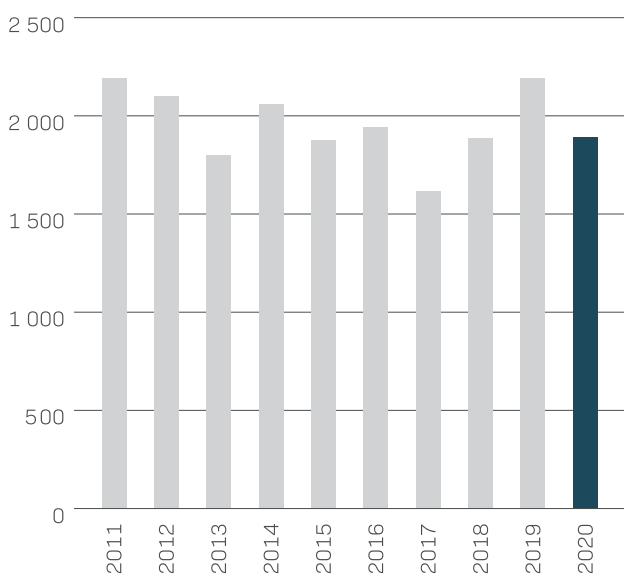
Kristiansand havn er ledende på landstrøm og har siden oppstart i 2016 viderefremidlet over 32 millioner kWh. I tillegg kommer landstrøm til Color Line, Bukser og Berging (Taubåt, Losbåt). Totalt utgjør landstrømmen som er viderefremidlet i Kristiansand nærmere 40 % av all landstrømomssetting i norske havner. Kristiansand havn var også andre havn i Europa og først i Norge med landstrømsanlegg til cruiseskip. Dette har ført til en betydelig reduksjon i klimagassutslipp og befester Kristiansand havn som en av Europa fremste miljøhavner.



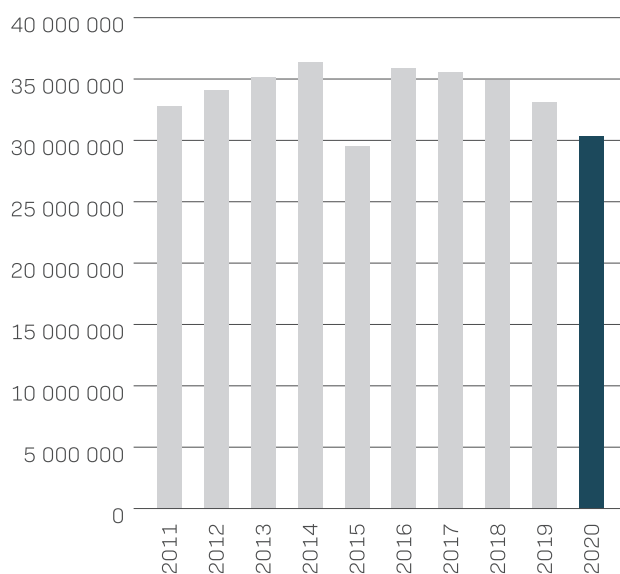
STATISTIKK

Aktiviteten på havna måles ved å se på antall anløp, tonnasje og last i tonn, og er samme mål som brukes i internasjonal skipsfart. Antall anløp sier noe om hvor mange skip som ankommer havna, men for å forstå størrelsen og omfanget av det som transporteres må vi se på tonnasje og lasten. Tonnasjen måler skipets lasteevne og omfatter lastekapasitet, bunkringskapasitet og lignende. Snitt-tonnasje er altså den gjennomsnittlige lasteevnen til alle anløpene. Last i tonn er den faktiske lasten som løftes av eller på skipene over våre kaikanter.

Antall anløp



Totalt tonnasje pr år



Antall anløp til Kristiansand (offentlig og privat kaier) har blitt redusert med 302 anløp fra 2 194 i 2019 til 1 892 i 2020. Det utgjør en reduksjon på 13,7 %, mens tonnasje viser en reduksjon på 20 %.

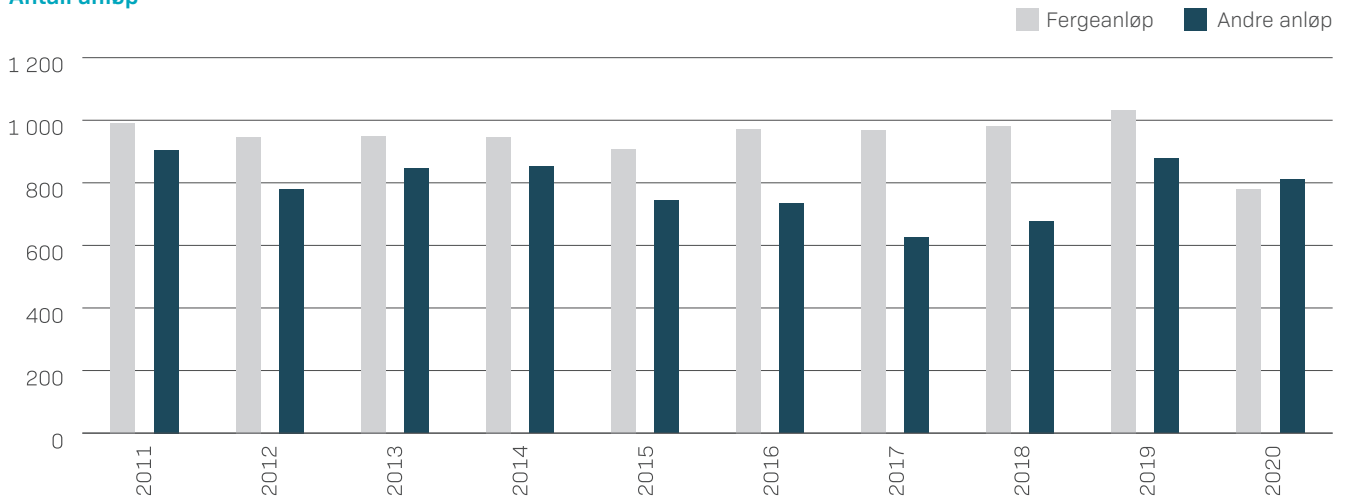
Reduksjon i hoved fartøystypene:

Ferge	253 anløp
Oljetankskip	56 anløp
Cruiseskip	44 anløp
Fryse-/kjøleskip	25 anløp
Fritidsbåt/yacht	17 anløp
Containerskip	14 anløp

Økning i følgende fartøystype:

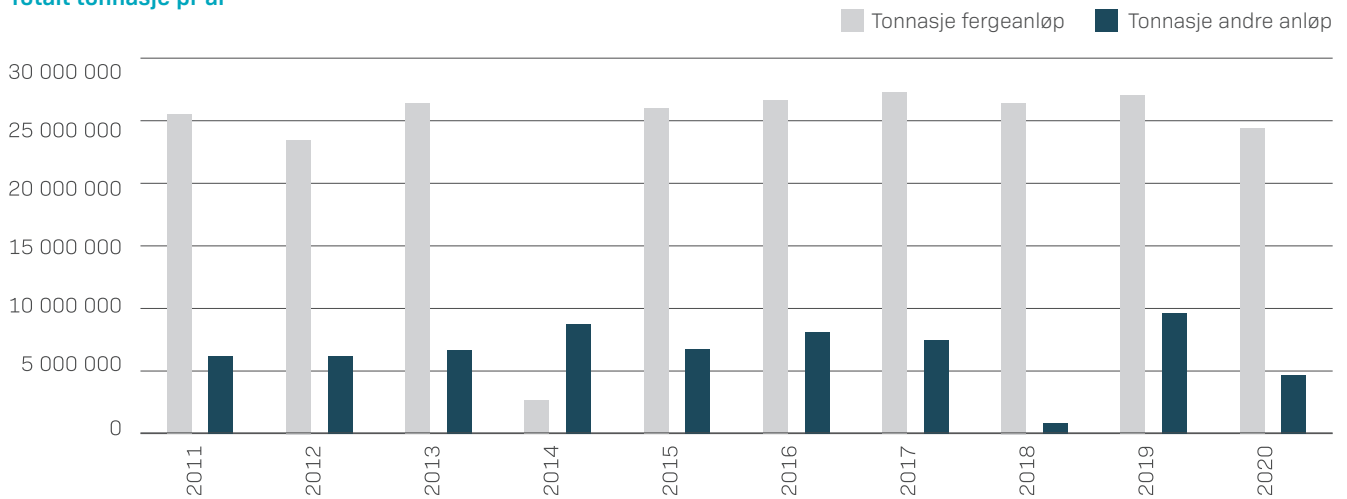
Stykkgodsskip	44 anløp
Tankskip	27 anløp
Statsfartøy avgiftspliktig	15 anløp
Kjemikalietankskip	11 anløp
Offshoreskip	11 anløp

Antall anløp

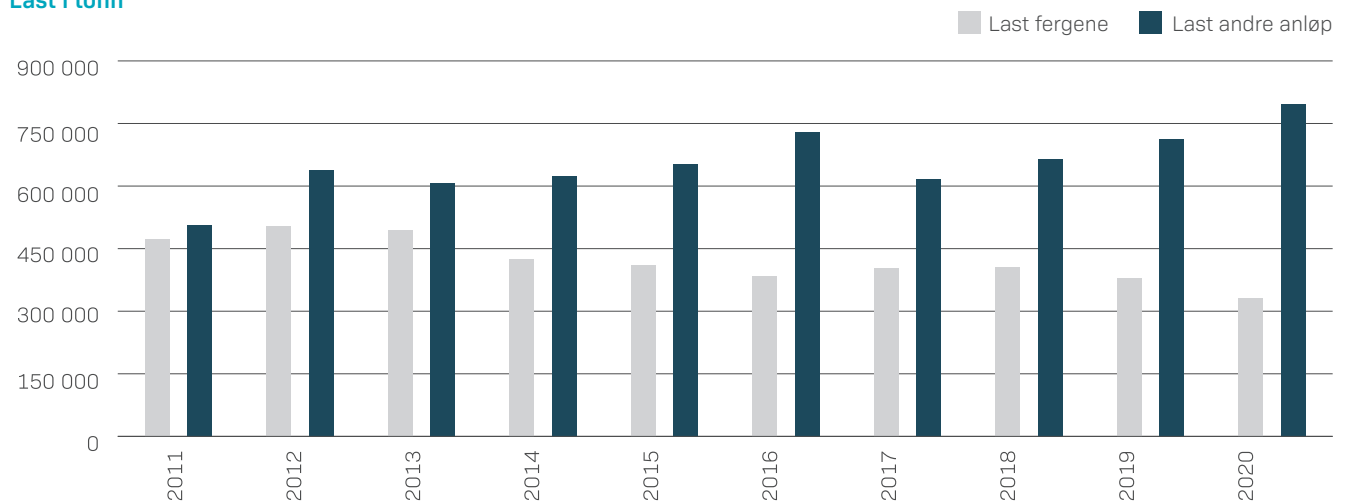


Godsmengden på våre terminaler var i 2020 1 125 972 MT mot 1 093 403 MT i 2019. Dette gir en økning på 3 %.

Totalt tonnasje pr år



Last i tonn



FERGETERMINAL

Kristiansand Havn skal være en av Norges to ledende fergehavner.

På fergesiden fikk vi økning fra 379 853 tonn i 2019 til 419 674 i 2020, på tross av at fergene var helt ute av drift i en kortere periode som følge av pandemien. Det tok seg opp igjen etter hvert, og fergene ble driftet som rene godskip. Her fikk vi også en ny linje på plass ettersom Fjord Line har valgt å kanalisere sine ferger via Kristiansand for å håndtere godstrafikken. Sommerperioden ble mer

som normalt som følge av åpning av reiserestriksjoner, selv om det ble på et lavere nivå enn tidligere år. Høsten medførte igjen nedstenging og fergene er nå tilbake som rene godskip. Hovedbudskapet er at fergene har holdt stand gjennom pandemien og vært en viktig godskanal for å holde hjulene i gang.

Total	2019	2020	Endring
Antall anløp	1 031	778	-33 %
Pax voksne	1 015 187	367 005	-117 %
Pax barn	194 965	74 478	-162 %
Personbiler	335 650	127 561	-163 %
Comp/bobil	52 777	20 179	-162 %
Busser	2 145	301	-137 %
Lastebil/ Løshenger	29 559	33 386	11 %
Goods	379 853	419 674	9 %



Kristiansand havn
skal bli Norges
ledende, og mest
miljøvennlige
fergehavn

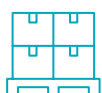


STATISTIKK FERGETRAFIKK

Tall for 2020



441 483 PASSASJERER



419 674 TONN GODS

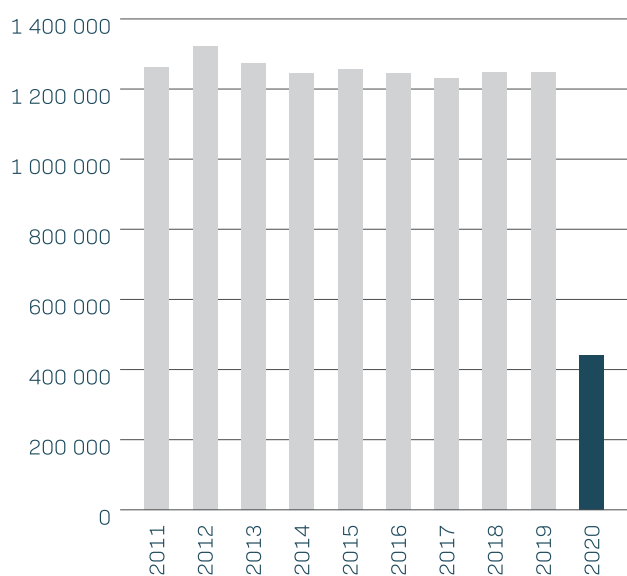


127 561 PERSONBILER

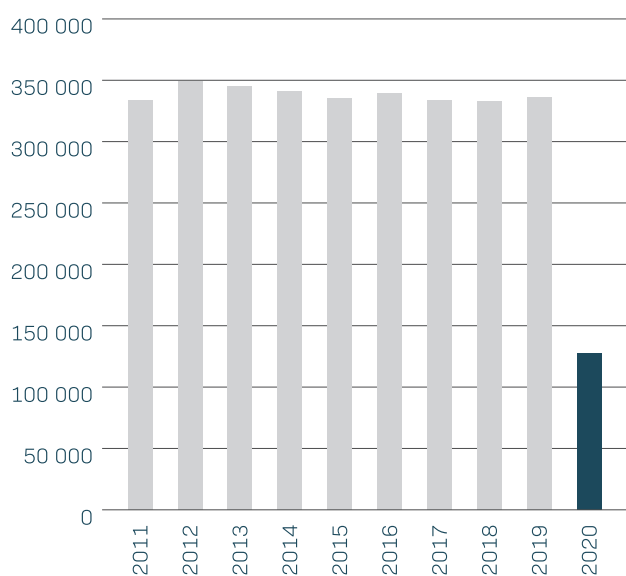


33 386 LASTEBILER/LØSHENGERE

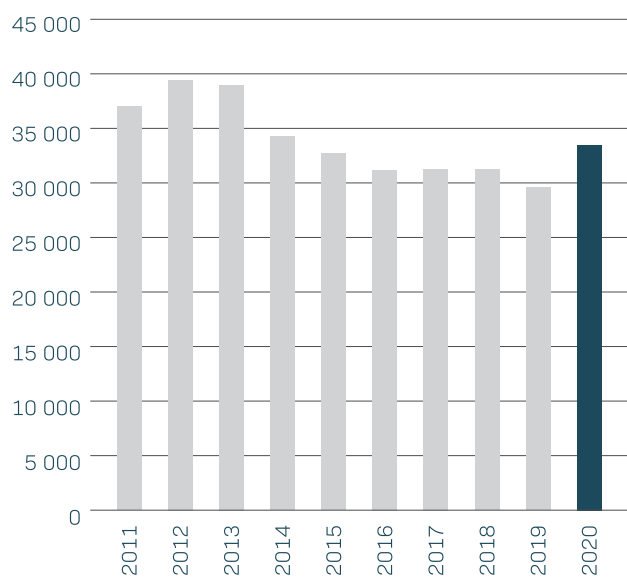
Antall passasjerer



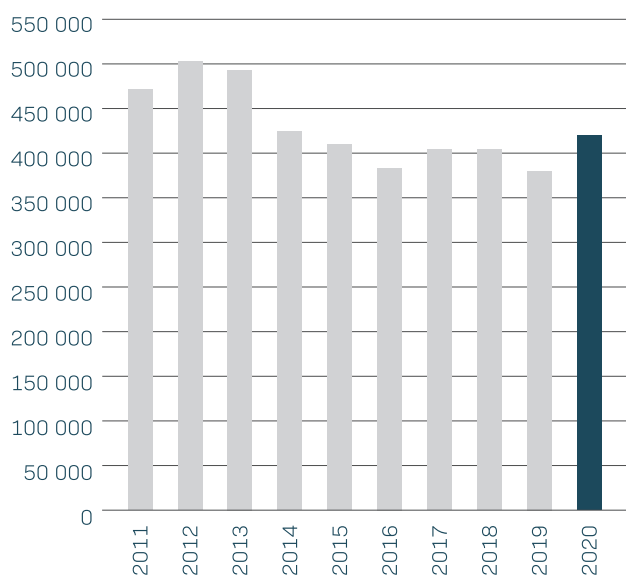
Antall personbiler



Antall lastebiler



Gods total



CONTAINERTERMINAL

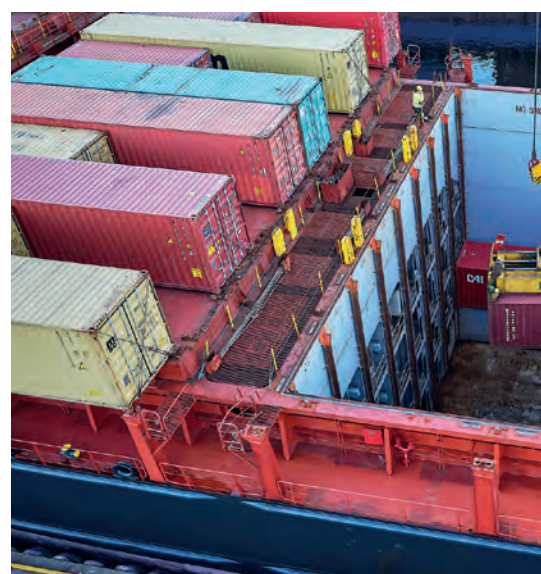
Kristiansand Havn skal være en av Norges største containerhavner.

Vi fikk en reduksjon i 2020 på containerterminalen og kom ikke over 50 000 TEU (48 746,5 TEU), mot 51 323 TEU i 2019.

Det har vært en reduksjon på 14 anløp fra 232 anløp i 2019 til 218 anløp i 2020. Viasea Shipping AS startet opp en ny rute i Kristiansand i oktober 2020 og har hatt ukentlig anløp ut 2020.

Men oppsummert er containertrafikken rimelig stabil, og svinger i takt med volumene til våre største industrikunder. Det er også gledelig å se at trafikken har vært stabil gjennom et turbulent år som 2020. Betydningen av at godslinjene har gått har blitt tydeliggjort gjennom hele pandemien.

Bedrifter	2019	2020
Glencore	121 507	114 268
Elkem	86 515	73 748
Voss Production	42 884	33 580
Healthcare		2 428
Uspesifisert	194 078	188 740





Kristiansand havn skal være Norges mest moderne, miljøvennlige og effektive containerterminal



STATISTIKK CONTAINERTERMINAL

Tall for 2020



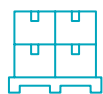
48 717 CONTAINERE



218 ANLØP



8 604 SNITT-TONNASJE



456 018 TONN GODS

Antall containere i TEU



	u/Last 2019	m/Last 2019	u/Last 2020	m/Last 2020
20 Container	4 153	11 690	3 931	10 856
40 Container	3 136	7 265	2 943	6 649
45 Container	1 724	4 939	1 641	4 913
Sum Container	9 013	23 894	8 515	22 418
TEU	14 304	37 333	13 509	35 208

Reduksjon antall container u/last	-5,85 %
Reduksjon antall container m/last	-6,58 %
Reduksjon container TEU u/last	-5,88 %
Reduksjon container TEU m/last	-6,03 %

	2 019	2 020	Endring
Antall anløp:	232	218	-6 %
Tonnasje	2 256 404	1 875 662	-20 %
Snitt-tonnasje pr anløp	9 726	8 604	-13 %
Gods (20/40/45)	473 582	456 018	-4 %

CRUISE

Kristiansand havn skal være en prioritert cruisehavn syd i Norge.

Når det gjelder cruisesesongen 2020 er det dessverre ikke mye å melde. Det som lå an til å bli et godt år med over 70 anløp ble i stedet et år uten noe ordinær trafikk som følge av Covid-19-pandemien. Likevel noterer vi oss for ni anløp. Det skyldes i hovedsak anløpene som er lagt i opplag i påvente av gjenåpning av cruisetrafikken, i tillegg til enkelt anløp på såkalt scenic-cruise. Det siste var et forsøk på å returnere til trafikk under sommeren,

og rederiet TUI-cruises startet opp med seilinger fra Tyskland til Norge. Det var likevel ikke anledning til å slippe passasjerer i land, og skipet vendte i havnebassenget. På det tidspunktet arbeidet Kristiansand havn intenst med å forberede en mulig oppstart av cruisetrafikken basert på ulike smittescenarier. Arbeidet fikk derimot en brå slutt da smittesituasjonen snudde, og vi på ny opplevde en økning av smittetilfeller og strengere retningslinjer.

	2018	2019	2020	Endring 2019-2020
Antall anløp	51	53	9	-489 %
Antall pax	112 537	88 156	0	-
Snitt.tonnasje	91 061	67 352	59 107	-14 %



Kristiansand havn
skal være Norges
mest bærekraftige
cruisehavn

STATISTIKK CRUISE

Tall for 2020



0 PASSASJERER

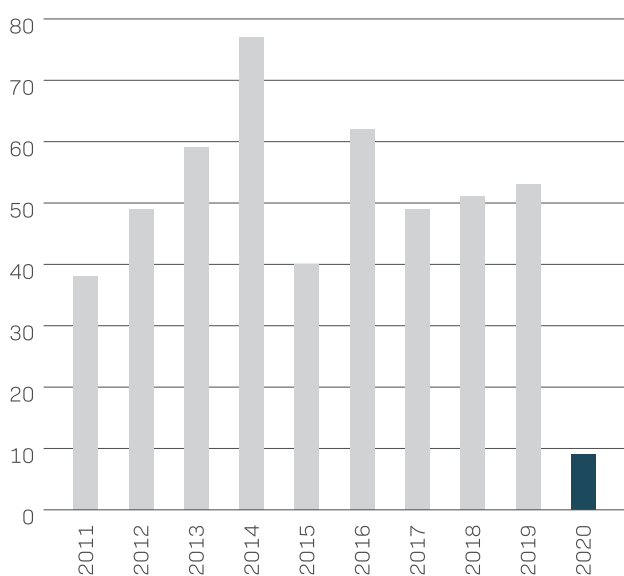


9 ANTALL ANLØP

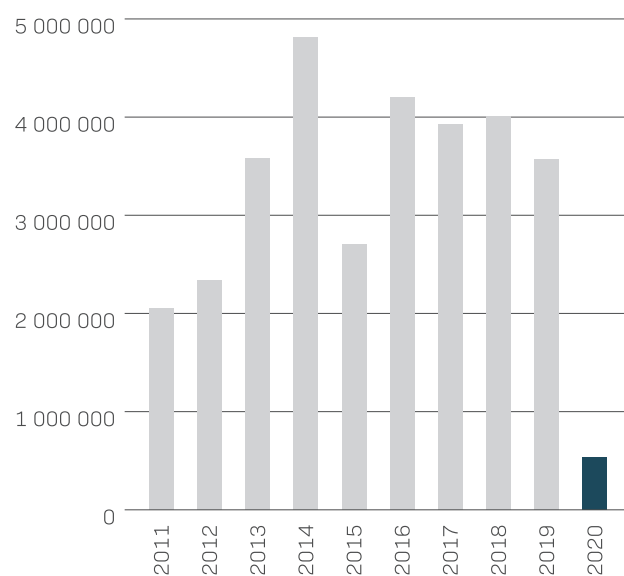


59 107 SNITT-TONNASJE

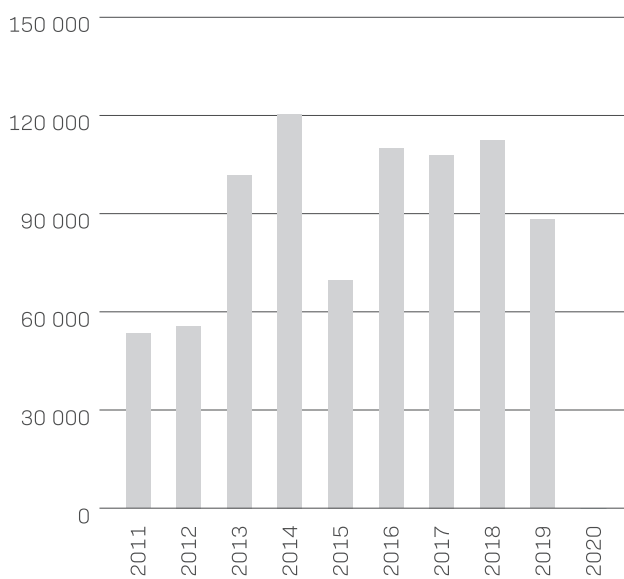
Antall anløp



Brutto tonnasje



Antall passasjerer



BULK-/STYKKGODSTERMINAL

Kristiansand havn skal bli en prioritert transithavn på bulk og stykk gods.

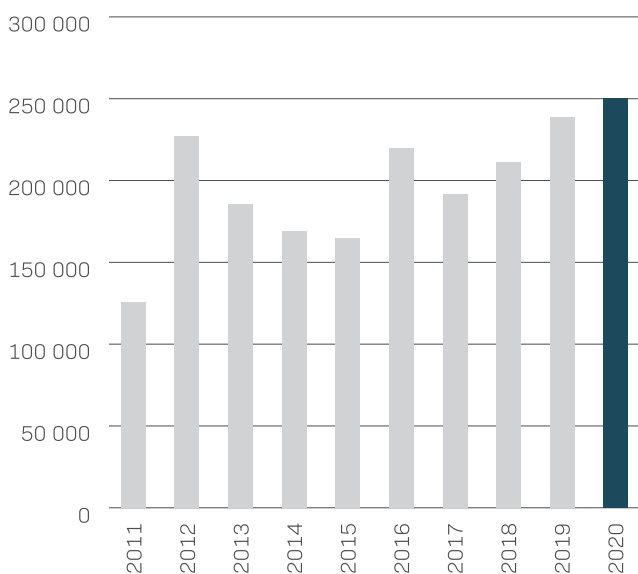
Statistikken gjelder offentlig kai inkludert kai 45 Vige, Norcem. Det har vært en økning på omtrent 12 000 MT. Dette følger i all hovedsak av økte volumer på stein, grus og sand.

Økning på diverse kjente varer på	ca. 40 000 MT
Økning stein/grus/sand Unicon	ca. 7 000 MT
Økning stein/grus/sand Lindum	ca. 21 000 MT
Veisalt	ca. 4 000 MT

Norcem overtok bruken av Cemex-terminalen kai 36 i 2018 og fordeling er:

	2019	2020
Kai 45, Vige,	96 900 MT	82 983 MT
Kai 36, Kongsgård	21 992 MT	28 611 MT

I tillegg til generell økning i bulklast forsterker dette bilde av økte andeler på bulksegmentet.





Kristiansand havn skal være Norges mest moderne, miljøvennlige og effektive godsterminal

OFFSHORE/SUPPLYTERMINAL – OSP

Kristiansand havn skal være en betydelig havn innen Offshore supply.

Offshoretrafikken i Kristiansand har vært formidabel i 2020. Det vil si antall liggedøgn på skipene. Vi har hatt 32 ulike fartøy med ulike antall liggedøgn. Noen har ligget hele året, mens andre har vært inne i korte perioder. En del fartøy har også hatt flere anløp til Kristiansand Havn i løpet av året.

Mange skip i opplag som følge av vanskelige tider for næringen under pandemien, samt et økende besøk fra rederiet Allseas. Den siste aktiviteten er vi spesielt glad for. Allseas har mye trafikk til Kristiansand, og skipene gir

mange oppdrag til regionalt næringsliv. Videre er vi også stolt av at vi kan tilby landstrøm til de aller fleste skip i Kristiansand. Det gjør oss også til et godt miljøalternativ, og det reduserer negativ påvirkning på naboer i form av mindre støy og lokalt utslipp.

Vi vil fortsette å jobbe for å tilby gode leveranser til offshorenæringer, i tillegg til at vi også ser frem til å få et mer komplett tilbud når vi forener krefter med Lindesnes havn i 2021.

	2019	2020	Endring
Antall liggedøgn offentlig kai	1 444	2 134	+48 %





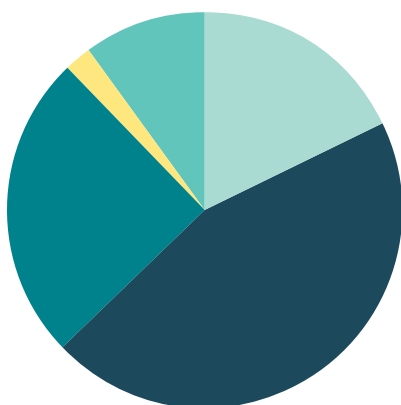
Kristiansand havn skal være en av de foretrukne fullservicehavner for offshore



EIENDOM OG HAVNAS AREALER

Leieinntektene for 2020 er på 26,2 millioner som er 0,5 millioner høyere enn budsjett. I tillegg kommer 3,1 millioner som leieinntekter fra lagring på kaiareal. Vedlikehold, driftsutgifter bygg og eiendom ligger på samme nivå som 2019. Vedlikehold har et merforbruk på 0,4 millioner og driftsutgifter utgifter har 0,5 millioner lavere forbruk enn budsjett.

Fordeling av leieinntekter



● KMV øst/vest ● Lagmannsholmen/Caledonien
● Gravane ● Odderøya ● Kongsgård

Covid-19 har medført noen endringer gjennom året. Ettersom Kristiansand havn kan tilby landstrøm ved de fleste kaier, har flere skip ligget på landstrøm over lengre perioder pga. pandemien. Videreformidlingen sum i 2020 ble samlet 22,5 millioner kWh, hvorav Superspeed utgjør 4,5 millioner kWh, som i sum er 15 millioner kWh over 2019.

Høyspentanlegget på fergeterminalen, ved cruise-kai 10 og 6 mobile lavspenninganlegg har vært i drift ved ulike kaier. To nye anlegg på 2 MW blir levert havna i 2020. Havna leier også mobile anlegg i perioder. Videreformidlet landstrøm i 2020 representerer en estimert utslippsreduksjon på 17 000 tonn CO2 ekvivalenter.

Havna, Agder Energi, Agder fylkeskommune, og Kristiansand kommune jobbet sammen om en effektutredning med fokus på Vestre havn for å få oversikt over effektbehovet i Kvadraturen Vest frem mot 2030. Kristiansand og 6 andre havner har startet Oslofjordsamarbeid for å få fortløpende i elektrifisering og bruk av land- og ladestrøm i havnene. Los-tjenesten flyttet inn i oppussede lokaler. Det ble videre inngått intensjonsavtale om bygging av nytt oljevernberedskapslager med Kystverket. Pandemien har generelt medført rokkeringer av planlagte tiltak i 2020.





Kristiansand Havn
skal forvalte
tilstrekkelig areal
og infrastruktur
som sikrer havnas
strategiområder
og styrker havnas
økonomi over tid



INVESTERINGSPROSJEKT 2020

Kristiansand Havn – Prosjektoversikt pr 31.12.2020.

Til enhver tid arbeider Kristiansand Havn med en rekke prosjekter innen ulike strategiområder for å videreutvikle havna. Prosjektene kan være komplekse og strekker seg over lengre tid. Covid-19-situasjonen har medført forskyvninger i gjennomføring for enkelte prosjekt.

Følgende prosjekter pågår:

1299 Miljøtiltak

Prosjektet omhandler energianalyse, miljø- og energireduserende tiltak med støtte fra ENOVA.

EOS (energioppfølgingsystem) ble tatt i bruk 4. kvartal 2016. I budsjett for 2015 ble det vedtatt 1,5 millioner, i 2016, 1,0 millioner, i 2017 1,0 millioner, og i 2018 3,5 millioner. Utskifting av ventilasjonsanlegget på havnekontoret pågår. Prosjektet planlegges ferdigstilt våren 2021. Prosjektet er innenfor rammen.

1300 Digitalisering

I budsjett for 2018 ble det vedtatt 0,7 millioner til digital infrastruktur/software. Så langt er ikke prosjektet iverksatt.

2204 Fremtidig fergehavn

Historikk

Tidligere arbeider som er knyttet til gitte budsjetttrammer gjelder områdeplan 1097 og utfyllingsarbeidene for ny ferge- og containerhavn, med 300 000 m³ steinmasser fra veiprojektene vest for byen. Etter avtale godkjent av bystyret forskutterte veikontoret deler av arbeidene som nå er tilbakebetalt. Ved kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket fra 2003 i 2013, vedtok bystyret at framtidig ferge og cruise skal videreutvikles i sentrum og resterende havneaktiviteter flyttes (havneavsnitt nord). I sak 25/10 ble fire andre prosjekt regnskapsavsluttet, og gjenstående ubrukte midler overført til nytt prosjekt 2204.

Pågående prosjekt utløses ikke som følge av havnas behov, men som følge av E39-reguleringen og arealinngrep som følge av gjennomføringen. Fremdriften må derfor tilpasses gjennomføringen av dette prosjektet. Dette medfører at vi må i gang 2-2,5 år før E39-realiseringsen kommer, som vil ta store deler av terminalarealet – ca. 30 daa (varig), og som vil legge beslag på ytterligere (riggområde) i utbyggingsperioden. Dette vil stille store krav til faseinndelinger og styring, slik at ikke fergetrafikken blir unødig skadelidende i perioden.

Tidlig fase og forberedelser vil blant annet bestå av:

- Regulering
- Geotekniske undersøkelser
- Skisse/forprosjekt
- Prosjektering og tilbudsinnhenting m/evaluering av tilbud
- Infrastruktur

Videre utbyggingsfase, og investeringsbehov vil være avhengig av konsept (utkjøring i øst, eller utkjøring i tråd med reguleringen for E39 i vest – altså hvorvidt snuing av terminalen skal gjennomføres nå, eller ikke), og ikke minst erstatningens størrelse fra Statens vegvesen (SVV). SVV har foretatt en mindre utbetaling, pålydende 3 millioner (2018) + 5 millioner (2019), totalt 8,0 millioner til Kristiansand Havn KF for bl.a. å kunne foreta geotekniske undersøkelser og påbegynne forprosjekt, dvs. arbeider som er nødvendige for å avgjøre kapasiteter, funksjonskrav og konstruksjonsprinsipp for nytt areal som må innvinnes i sjø. I tillegg er det utbetalt et mindre beløp for å erstatte Color Lines lager som lå i traseen for overvannskulvert fra Gartnerløkka, og det er også utbetalt erstatning for Mattilsynets byggfasiliteter for tilbakeholdte/ulovlig innførte dyr og reptiler.

Ettersom prosjektet har gått over meget lang tid, og omfatter flere delprosjekter i ulike tidsperioder på fergeterminalen, foreslås prosjektet regnskapsavsluttet når reguleringsplanen for området er ferdigstilt. Gjenstående ubrukte midler overføres for kommende utbygginger på fergeterminalen i nytt prosjektnummer(e). Det presiseres også at alle utgifter i forbindelse med grunneieravtalen med SVV er tatt med i dette objektnummer, herunder kostnader til jurister og utredninger fra ViaNova og Norconsult i forhold til erstatningsprosessen, samt tilstøtende reguleringsplaner. Supplerende geotekniske undersøkelser er utført høsten 2018. Rapporter foreligger, og det er avdekket store utfordringer med dertil kostnadsrevende tiltak dersom tapte terminalkapasiteter og funksjoner må innvinnes ved å gå ut i sjøen. Siste utvikling i så måte er at en søker å begrense utbyggingsbehovet i sjø til området vest for Vesterveien 15 og videre vestover mot tankanlegget.

Det er imidlertid også avdekket vedlikeholdsbehov for kai 2a og kaiene i Hampa-området, som må innarbeides i kommende budsjetter og investeringsplaner. Reguleringsplan er innsendt til kommunen. Denne ble fremlagt for daværende By- og miljøutvalget i Kristiansand kommune (før kommunesammenslåingen) i sak 166/2019. I nevnte møte ble realitetsbehandlingen utsatt i påvente av nye utredninger om KMV-alternativet og havnesamarbeid, samt arbeidet til en lokal arbeidsgruppe som skal

gjennomgå volum og økonomi i Gartnerløkka-prosjektet. Det er avgjørende viktig at realitetsbehandlingen gjenopptas snarest slik at rammene for terminalens utforming, og derav funksjoner og kapasiteter m.m. etter E39-inngrepet kan avklares, og gjennom det å få på plass rammene for forhandlingene med Statens vegvesen.

I inneværende år har det pågått arbeider for terminalen som omhandler løsninger for dens kapasitet og funksjon, gitt inngrepet til Statens vegvesen. Det er sett på flere alternativer, A-J. Flere av disse alternativene er utredet geoteknisk og byggeteknisk i denne perioden. Rapporter og kostnadsestimater foreligger for ulike løsninger og omfang. Det mest realistiske alternativet, alternativ H ble utredet i juni 2020, som omhandler utbygging i sjøen vest for Vesterveien 15, og at eksisterende kaifront for kai 2a og 2b søkes opprettholdt.

Forbruk: 27,733 millioner, mot budsjett 34,758 millioner.

2210 Fergeterminalutbygging

I havnestyresak 7/19 ble det godkjent bruk av midler fra 2019-budsjettet for herværende prosjekt – tilrettelegge fergeleie 1B for nytt og større skip – med inntil 25 millioner. Havnas andel av dette ble satt til 20 millioner. Havnestyret la da til grunn at rederiet selv skulle dekke skipstilpassede installasjoner og at avtale med rederi måtte foreligge før kontraktsinngåelse med entreprenør og prosjektet kunne igangsettes.

Nytt skip skulle anløpe til 2020-sesongen, men er utsatt inntil videre pga. covid-19-pandemien.

Konkurransen fra 1. tertial 2019, viste betydelig høyere sum, og pga. mislykket konkurranse (kun ett firma leverte tilbud), ble konkurransen forkastet. I stedet ble Kristiansand havn og rederiet enige om at de iverksetter nødvendige tilpasninger av egne ramper for 2020 sesongen, og at man jobber i fellesskap med å tilrettelegge for en konkurranse nr. 2 med sikte på ferdigstilling av ny universal rampe og tilpassede skipsløsninger til 2021 sesongen. Det forutsettes da at Kristiansand Havn må bære de universelle kostnadene, og at rederiet bærer de skipstilpassede løsningene.

Det er videre utført sedimentundersøkelser i forbindelse med mulige tiltak i sjø, og arbeider med tiltaksplan og søknad til Statsforvalter er sendt. Rammesøknad for tiltaket er også sendt til kommunen, og rammetillatelse er gitt.

Ved tilbudsfrist januar 2020 forelå det to tilbud til konkurransen som omhandler ombygging av fergerampe 1B. Dette for at leiet kan benyttes av Fjord Lines nye katamaran

og samtidig inneha en mest mulig universell utforming. Mottatte tilbud er høyere enn budsjett. Det ble derfor i havnestyresak 1/20 vedtatt å øke budsjettrammen, og det ble i saken vedtatt at havnedirektøren gis fullmakt til å omdisponere midler innenfor allerede vedtatte 2020-budsjett. Budsjettet for 2020 økes med 18 millioner, til 53 millioner.

Det er inngått investeringsavtale med Fjord Line om finansiering av ombygging av fergeleie 1B. Det vises til sak 4/20.

Nytt budsjett, som ble vedtatt i 1. tertialrapport, er 53 millioner, hvorav Fjord Line skal dekke kostnader av en forholdsmessig andel, samt kostnadene for skipstilpassede løsninger. Det endelige beløpet for Fjord Lines bidrag avklares ved sluttoppgjør.

Det er sluttet kontrakt med totalentreprenør for prosjektering og gjennomføring av ombygging som kreves for 1B. Prosjektet pågår og skal etter planen slutføres senest 12. mars. 2021.

Det ble videre behov for å tilrettelegge med flere pullerter på fergepiren, fergeleie 1A og 1B. Disse er nå installert.

Påløpte kostnader ved utgangen av 2020 er 33,12 millioner, mot budsjett 53,0 millioner.

5306 Fiskebrygga

Prosjektet har en vedtatt ramme på 6 millioner fra budsjett 2015. Leietaker har ønsket mer tid til interne beslutninger slik at prosjektet ikke ble igangsatt. Deler av bevilgningen er derfor omdisponert til andre delprosjekter. En av havnas speditører trengte mer plass og foreslo å flytte sine kontorer til andre etasje på bygg 6302, Havn og -Transport bygget, med kantine for ansatte. I sak 41/18 vedtok styret finansiering ved omdisponering av tidligere bevilgning til Fiskebasaren. Forbruk kom på 2,9 millioner. Prosjektet gir god avkastning på investert kapital og styrker havnas økonomi.

I havnestyrets sak 22/19 behandlet havnestyret sak om oppgradering og utvidelse av p-plass arealet foran Hotel Caledonien og vedtok forslag til innstilling på 1,4 millioner som ramme. I samarbeid med leietakere er planen for oppgradering på Fiskebrygga utsatt pga. covid-19. Vedtatt ramme er på 6 millioner med et forbruk på 4,0 millioner innenfor ramme.

6102 Forsterking kai 20

Havna søkte i juni 2019 om tilskudd fra Staten – Kystverket – for å kunne effektivisere containerterminalen på Lagmannsholmen, dvs. flytte kranen på kai 9 til kai 20 for

å kunne ta imot større skip. Søknaden ble innvilget i juli 2019, der staten dekker inntil 60 % av prosjektkostnader. Som en følge av tilskuddet fra Kystverket ble det i sak 24/19 vedtatt å gå videre med prosjektet.

Prosjektet ble gjennomført iht. gitt budsjetttramme, der delfinansiering av Kystverket utgjorde 7,47 millioner.

I oppgitt budsjetttramme ble det også avsatt 1 million til erosjonssikring av groper ved spuntfot for kai 9. Dette arbeidet ble utført i siste tertial 2019 og i begynnelsen av 2020.

Prosjektet er ferdig og kan avsluttes med et lite overforbruk på kr. 37.363 som finansieres av andre innsparinger på andre prosjekter.

6207 Tiltak bygg Lagmannsholmen

Tiltaket omhandler flere mindre tiltak som halvtak ved bygg 6203, oppgradering kontordel i bygg 6305 og nye lysarmaturer første etasje ved Hunsfoslageret/buene. Halvtaket er ferdigstilt samt montering av nye lysarmaturer. I bygg 6305 er aggregatene til fryserommene flyttet ut i år.

Arealer er brukt som byggekontorer under bygging av cruisekaien samt rigg/byggekontor til prosjekt «forsterkning av kai 20». Etter dette ble lokalene delvis oppgradert for midlertidig bruk som midlertidig loskontor i tiden oppgradering av loskontoret i Gravane 7 pågikk. Parallelt brukes deler av lokalene som «driftssentral» ved comissioning/tilkopling av cruiseskip til landstrøm.

Rest ubrukt vil medgå til førsteetasje. Prosjektet har en vedtatt ramme på 1,8 millioner med et forbruk på 1,77 millioner innenfor ramme.

6314 Oppgradering bygg

Oppgradering av Gravane 7, Loskontoret er nesten ferdigstilt. Tiltaket omfatter kort opplistet oppgradering bad/toalett, flytte vegger, garderober, vaskerom, utskifting av vinduer samt nytt ventilasjonsanlegg. Mindre justering/ endring av ventilasjonsanlegget gjenstår.

Godkjent rammetillatelse tillatelse for nytt oljevernberedskapslager til Kystverkets på Shell-kaia forventes å foreligge i løpet av oktober. Oljevernberedskapen langs kysten vurderes som meget viktig. Vi har sett på ulike løsninger, hvor et av alternativene investeringsforslaget omhandler nybygg på ca. 400 m² bak kai 16. Bygget planlegges plassert på plenen bak kaien, inntil fjelletskjøvet i sørlig retning. Leieavtale er signert. *Visualisering av nytt bygg til oljevernberedskapen på kai 16*

Fiskebrygga er et av byens utstillingsvinduer og bidrar til havnas omdømme. Havna har ansvar for utvendig vedlikehold, og fiskehandlerene har ansvar for innvendig slitasje og installasjoner knyttet til deres virksomhet. Utover tidligere maling av fasader og løpende vedlikehold planlegges en oppgradering som følge av bruk, slit og elde siden ferdigstilling på midten av nittitallet. Oppgradering av Fiskebrygga ute og inne forutsetter å skje i samarbeid mellom partene. Covid-19 har medført utsettelse av prosjektet.

Fergeterminalen ble ferdigstilt som lager i 1920. Bygget ble bygget som lager og senere omdisponert til fergeterminal, kontor og person terminal for fergepassasjerer. Takteking ble skiftet i 2011. I forbindelse med ombygging til kontor for tollvesenet, ble det avdekket fuktinntrengning pga. sprekker i den pussede fasaden. Ut fra det som er avdekket er det fasade mot byen og østlig retning mest skadet. Vi er i kontakt med fagekspert for å få råd om utbedringsløsning. Dette er utsatt pga. covid-19.

Bevilgningen omfatter i tillegg også en rekke mindre tiltak som utskifting av el. infrastruktur/el. tavler, skifte lyspaneler i containerhavna, skifte gamle kabler rundt i havna som forårsaker jordfeil, utbedringer på eldre heiser samt ventilasjonsanlegg. Tiltakene er del av havnas internkontroll og utføres i tråd med faglige råd, tilsynsmyndighetenes anmerkninger og pålegg.

Samlet vedtatt bevilgning for alle tiltakene er på 11,0 millioner, og alle prosjektene er innenfor budsjettet.

6404 Kjøp av ny kran

For å sikre uønskede kranstopp foreslo administrasjonen innkjøp av ny containerkran i budsjett for 2015. Krankapasitet og vekt, grunnens bæreevne, kapasitet på eksisterende spunt langs kai 9, utdyping av containerhavna og forsterkning av kai 20 som fremgår av prosjekt 6102 er vurdert i forbindelse med kjøp av ny kran. Anskaffelsen er gjennomført og oppgjør skjer i henhold til betalingsplan. Oppgjør er i NOK med avtalt kurs. Mindre del av oppgjøret er holdt tilbake i påvente av mindre utbedringsarbeid. Vedtatt ramme er på 35,0 millioner og prosjektet er innenfor rammen.

6632 Div. drift.

Det ble satt av midler til innkjøp diverse utstyr, kjøretøy og oppgraderinger av Molly (havnebåten). Deler av innkjøpene er ferdig, mens resten gjøres i 2021. Vedtatt ramme er på 1,57 millioner og prosjektene er innenfor budsjettet ramme.

6635 Div. drift.

Det ble satt av midler til innkjøp av containerramme. Utstyret benyttes til klargjøring før lastning av containere. Prosjektet er gjennomført innenfor budsjettert ramme og kan regnskapsavsluttes.

7102 Shell-kaien.

I budsjett for 2019 ble det vedtatt 2,5 millioner for å stoppe karbonisering/ skadeutvikling under kaien. Tiltaket er et minimums-tiltak for å bremse reduksjon av kaiens bæreevne. Utbedring av overdekning armering er utført. Legging av korrosjonsbeskyttende membran, samt utbedring av ekspansjonsfuger, påbegynnes før sommeren. Infrastrukturen bak kaien vil bli oppgradert i forbindelse med eventuelt nybygg til Kystverkets oljevernberedskap. Prosjektet er innenfor rammen.

7203 Bakland kai 16.

Baklandet til kai 16 (Shellkaien) ble vedtatt oppgradert i budsjett for 2017 for å klargjøre arealene for anløp av mindre cruiseskip, offshore supply med mer. Kostnader ble kalkulert til 0,7 millioner for ISPS, elektrisk infrastruktur, lys, vann fra eksisterende koplingspunkt, utbedring av mindre skader, kombinert planering/avretting og asfaltering av omkring 2500 m². Hoveddelen av arbeidene ble gjennomført før sommerferien. Flytting av port og belysning er ikke endelig avsluttet. Prosjektet er innenfor rammen.

7314 Odderøya Vest - rammeprojekt

Gjelder byutvikling av Silokaia. I sak 25/10 ble det vedtatt en ramme på 42,0 millioner som ble økt med 10,0 millioner i budsjett for 2011 til 52 millioner. Dette er havnas kostnader i forbindelse med generelle forberedende arbeider, prosjektledelse, utarbeiding av reguleringsplan, mindre infrastrukturtiltak, opprettelse av Kanalbyen, plangebyrer, kjøp av silo, rivning av siloer, utløsning av festeavtaler (Sjølystveien 10 og Sjølystveien 15), pullerter, utgifter til direkte salg, advokatutgifter til festeavtaler etc. 4,0 millioner av restbeløpet på 5,54 millioner omdisponert i forbindelse med makeskifte Kunstsilo/ Havneavsnitt Nord. Etter at kostnadsfordeling som følge av rekkefølgekrav til byutvikling av Silokaia er endelig avklart, anbefales det at regnskapsavslutningen utsettes tilsvarende. I forbindelse med makeskiftet av siloen og kjøp av Kongsgård Allé 64 ble prosjektet redusert med 4 millioner. Vedtatt ramme er på 48 millioner, prosjektet har et forbruk er på 46,5 millioner innenfor ramme.

9107 Kongsgårdbukta – utvidelse av kai 36.

Bevilgningen er fra budsjettet for 2018. Videreføring av investeringene i Kongsgård er et ledd i den langsiktige strategien som følger av BS-sak 47/2014, samt

kvalitetssikring av vedtak i sak 80/2003 vedrørende Havnestrategien for Kristiansand Havn KF. Dette er også i tråd med Havneplanen fra 2015, hvor en av de strategiske konklusjonene er å bygge ut øst-vest linjen i Kongsgård først, ettersom dette er av de rimeligste områdene å bygge ut. Det er også i disse områdene containeravsnittet vil bli plassert.

Dagens reguleringsplan tillater en utvidelse av kaien med 82,4 m østover - mot Sømmlandet. Høsten 2019 ble det gjennomført et skisseprosjekt vedr. forlengelse av kaien, der bl.a. ulike konstruksjonsprinsipper, forslag til videre arbeider m.m. ble omtalt. Rammesøknad for dette tiltaket ble sendt Kristiansand kommune, og godkjent rammetillatelse foreligger - varighet til november 2022.

Desember 2019 og januar 2020 ble det utført miljømessige undersøkelser av sedimentene hvor det skal gjøres tiltak i sjø. Det er lite sediment innenfor tiltaksområdet, og det som er der er sand med lavt spredningspotensiale. Miljømessig rapport og tiltaksplan er utarbeidet, og søknad om tiltak i sjø (mudring, sprengning og peling) ble sendt Statsforvalteren. Tillatelse til omsøkte tiltak i sjø foreligger, der tillatelsen har en varighet på to år – april 2022.

Det er i løpet av første tertial utført geotekniske grunnundersøkelser innenfor tiltaksområdet. Det er utført 24 totalsonderinger, med rigg fra flåte og på land. Sonderingene indikerer i hovedsak sprengstein over berg, men det er også påvist enkelte sjikt med løse/bløtere løs masser. Løsmassetykkelsen er generelt lav (0-2 m). Geoteknisk datarapport er utarbeidet.

Det er videre gjennomført tre kjerneboringer med orienterte kjerner for kartlegging av de geologiske forholdene i forbindelse med utvidelsen av kaien. Boringer er foretatt med rigg på land. Det er ikke kartlagt større geologiske strukturer som svakhetssoner eller slepper i kjerneborehullene. Bergartene fremstår i all hovedsak som massive og kompakte. Resultatene fra kjernekartlegginger viser generelt god bergmassekvalitet og generelt gunstige sprekkorienteringer langs planlagt utvidelse av kaien. Datarapport kjernelogging foreligger, og kjerneprøvene er tatt vare på.

Neste skritt blir å utarbeide konkurransegrunnlag for utvidelsen.

Prosjektet har en belastning på kr. 2,2 millioner, og en budsjettavsetning så langt på 15,0 millioner.

9120 Landstrøm OSP

Havnas satsing på landstrøm var i oppstartsfasen forbundet med betydelig risiko, men vurderes frem til nå som utelukkende positivt, også økonomisk. Havna fikk sitt første lavspente landstrømsanlegg levert i september 2015. I tillegg kjøpte havna ytterligere et anlegg i 2016 etter at havna fikk 3,85 millioner i tilskudd fra ENOVA. Utbetaling av tilskudd fra ENOVA ble mottatt Q1 2017 etter godkjent innsendt rapport pr. 31.01.2017. Vedtatte ramme på 3,7 millioner pluss tilskudd fra ENOVA utgjør 7,55 millioner. I budsjett for 2017 ble ramma økt med 1,5 millioner for supplering og for også å omfatte etablering av utslippsmodell for havna. I budsjett for 2020 ble rammen økt til 21,5 millioner.

Havnas egne bevilgninger pluss tilskudd fra ENOVA hadde en samlet ramme på 9,0 millioner før havnestyret i sak 16/18 behandlet forespørselen om å ta imot et høyspent landstrømsanlegg på 16 MVA finansiert av EU og det danske firmaet PowerCon AS. Styret bevilget 7,0 millioner til infrastruktur for å kunne ta imot anlegget. Tiltaket ble finansiert ved å omdisponere fra prosjekt 9313 Lager Kongsgård. Godkjent anleggskonsesjon fra NVE til å bygge og drive høyspentanlegget ble mottatt 10.08.2018. PowerCon har utviklet, levert og driftsatt anlegget 10. september 2018.

Pga. covid-19 situasjonen er planlagte anløp avlyst. Over lengre tid har cruiseskip ligget tilkoblet høyspent landstrøm ved kai 10. Etter anbudskonkurranse i vår har havna fått levert to nye lavspente landstrømsanlegg på 2 MW hver, samt kabler, kabeltromler og tilleggsutstyr. Hvert anlegg kan benyttes til et eller to samtidige anløp/skip og i tillegg ladning av kjøretøy på opptil 350 kW/h. Vedtatt ramme er på 21,5 millioner, prosjektet har et forbruk er på 19,1 millioner innenfor ramme.

9210 Havneavsnitt Nord

Fra forslag til kommunedelplanen for Havneavsnitt Nord (KDP), fremgår det at havna etter vedtak, må iverksette videre konsekvensutredninger (KU) på en del temaer. Midler for å kunne påbegynne dette arbeidet ble avsatt i budsjett 2018, hvor det bl.a. heter:

- Vi ser for oss følgende løp, som søkes inntatt med avsetninger i budsjett og økonomiplanen
- m/geotekniske undersøkelser (gjennomført)
- fyllingsplaner (gjenstår)
- kartlegging av miljøtekniske forhold (delvis gjennomført)
- tiltaksplan (gjenstår)
- skisseprosjekt (gjenstår)
- ingeniørgeologiske vurderinger (gjenstår)

- supplerende miljøundersøkelser (bl.a. gjennomstrømningsmålinger med bakgrunn i simuleringer av utbyggingsalternativer og konsekvensutredning av disse i forhold til vannforskriften). Punktet gjenstår, og skal etter Formannskapsvedtak i sak 148/2020 gjennomføres som et samarbeid mellom kommunen og havna.
- søknad om utfylling m.m. Delsøknad er sendt, men Statsforvalteren har anmodet om ytterligere utredninger som angitt i punktet over.

Arbeidet med supplerende geotekniske undersøkelser i Kongsgård-Vige er ferdigstilt. Rapport for geotekniske vurderinger (stabilitet), samt utbyggingskonsept for de enkelte delområdene i KDP for Havneavsnitt Nord er også utarbeidet.

Det er i første tertial søkt Statsforvalteren om utfylling av ca. 100 000 m³ steinmasser i sjø ved Vigebukta, se foran. Behandlingen av søknaden er stoppet opp da Statsforvalteren etterspør ytterligere opplysninger - utredninger som omhandler kartlegging av strømforhold, vannutskifting og salinitet i Topdalsfjorden, samt hvordan økologien påvirkes av eventuell endring i strømforhold og salinitet. Dette er arbeidet Kristiansand kommune og havna nå vil jobbe videre med, jfr. Formannskaps sak 148/20, som nevnt foran.

Prosjektet har en belastning på 5,9 millioner, og et budsjett så langt på kr. 20,1 millioner.

9211 Avretting areal Kongsgård

Gjelder avretting, asfaltering, grøfter, infrastruktur mm havneavsnitt nord. Planlagt opparbeidelse av arealet inn mot Ringknuten er skjøvet ut i tid. Prosjektet er innenfor rammen.

9313 Lager- Kongsgård

Prosjektet hadde en vedtatt ramme fra budsjett 2015 på 8 millioner. I budsjett for 2017 ble rammen økt med 15 millioner til samlet 23,0 millioner. I havnestyrets møte 04.04.2017 ble rammen redusert med 12 millioner som ble overført til prosjekt 9314 Lager Kongsgård – On&Offshore. Gjenstående ramme var etter dette på 11,0 millioner. I sak 16/18 vedtok havnestyret å omdisponere 7,0 millioner til infrastruktur høyspent landstrøm på Lagmannsholmen. Prosjektet er innenfor rammen.

9314 Lager Kongsgård – On & Offshore

Havna og On & Offshore ble enige om å etablere lager og kontorbygg. Etter budsjettbehandlingen i 2017 forelå vedtatt ramme på 30,0 millioner. Etter innkomne anbud, ble prosjektet behandlet som sak i havnestyret i møte

04.04 og den 26.04.2017, ble ramme satt til 42 millioner ved omdisponering av 12 millioner fra prosjekt 9313. Leietakere flyttet inn 15.10.18 Det pågår korrigeringer av påpekte mindre mangler. Prosjektet er innenfor rammen.

9316 Solcelleanlegg

Etter forslag om å teste markedet med tanke på å få etablert solcelleanlegg på taket av det største lagerbygget bak kai 36 i Kongsgård, ble det bevilget 1,5 millioner til prosjektet. Anlegget ble satt i drift november 2017, fungerer som planlagt og produserer ca. 85 til 90 000 kWh i snitt pr år. I budsjett for 2020 ble rammen økt med 1,5 til samlet 3,0 millioner for nytt prosjekt. Pga. covid-19, lav kronekurs har en skjøvet prosjektet ut i tid. Det er planlagt ytterligere investeringer i anlegg over sommeren 2021. Prosjektet er innenfor rammen.

9602 Gjerde kamera/port Vige IS

Prosjektet er igangsatt og vedtatt ramme er på 0,7 millioner. Prosjektet er innenfor rammen.

9990 Anlegg avsetning udisponert

Rest til styrets disposisjon er 2,05 millioner. Det videreføres til 2021.



ÅRSREGNSKAP OG NØKKELTALL

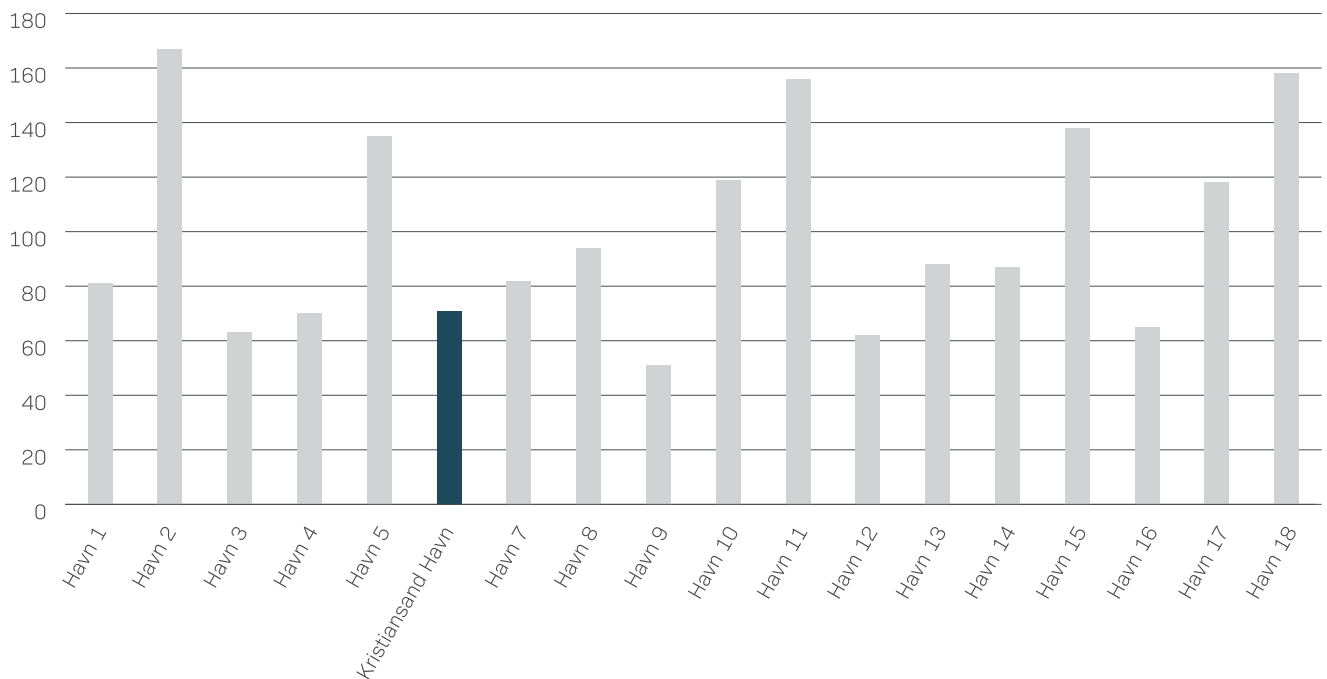


NØKKELTALL

Ved utgangen av 2020 hadde Kristiansand Havn totalt 134,2 millioner i driftsinntekter. Dette er 8,9 % bedre enn budsjettert, og sammenlignet med 2019 er det 14,1 millioner høyere. Det er ny omsetningsrekord og aktiviteten har aldri vært høyere. Kristiansand Havn har økt sine inntekter betydelig de siste 10 årene, noe som i hovedsak skyldes økt aktivitet. Det har vært en bevisst politikk for havna å ikke øke prisene nevneverdig de siste fem årene for å gjøre oss ytterligere konkurransedyktige sammenlignet med andre havner.

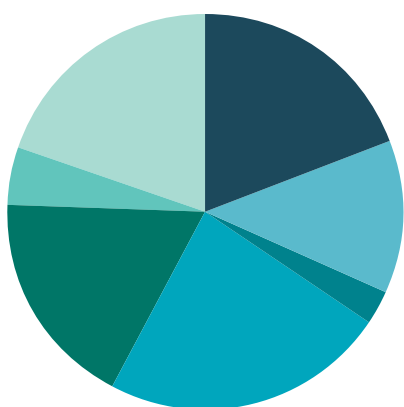
DNV-GL har utarbeidet en oversikt over prisene i Kristiansand Havn sammenlignet med andre havner i Norge i 2018. De andre havnene er opplistet med nummer fra 1 til 18. Kristiansand Havn er havn nummer 6 og uthevet med grønt. I snitt ligger våre priser på 71 % sammenlignet med andre havner i Norge. Selv om oversikten er fra 2018 gir den likevel et godt bilde av dagens situasjon.

Sum alle skip (Sammenlagte kostnader for samtlige segment) Prosent av snitt



Figur 1: Havnepriser

Figuren under viser havneinntektene fordelt på strategiområdene. Inntektene er nøye gjennomgått i årsmeldingen under hvert strategiområde.



- Ferge 19,19 %
- Container 12,62 %
- Bulk/stykkogods 2,70 %
- Offshore Supply 23,29 %
- Cruise 17,93 %
- Diverse 4,82 %
- Eiendom 19,45 %

Samla driftskostnader inklusiv lønn og avskrivninger utgjorde 104,2 millioner mot budsjetterte 110,3 millioner. Det er avvik innenfor de ulike områdene.

Lønn og sosiale kostnader er 30,0 millioner mot budsjetterte 33,5 millioner. Hovedårsaken til innsparingen er lavere pensjonskostnader enn budsjetterte. Vi har også høyere refusjoner med 0,9 millioner som bidrar positivt.

Andre driftskostnader ligger på budsjett.

I 2020 er avskrivningene 2,2 million lavere enn budsjettert. Dette har sammenheng med at prosjekter er kommet senere i gang enn forutsatt ved budsjettering. Havna avskriver etter regnskapsloven, dvs. når driftsmiddelet tas i bruk.

Rentekostnadene er 3,5 millioner lavere enn budsjettert, som følge av lavere rentenivå enn forventet. Vi har også hatt god likviditet slik at forventede låneopptak ble forskjøvet.

Kristiansand Havn KF har et positivt årsresultat med 40,2 millioner for 2020.

I samsvar med regnskapslovens krav er årsregnskapet avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Kristiansand Havn har en god finansiell posisjon. Årsregnskapet gir en tilfredsstillende beskrivelse av selskapets utvikling per årsskiftet. Selskapet er ikke utsatt for ytterligere finansiell risiko, herunder kreditt-, rente- eller valutarisiko, som er av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat. Likviditetssituasjonen pr. 31.12.20 er vurdert som tilfredsstillende for fremtidig drift og utvikling.

Kristiansand havn er 100 % selvfinansiert. Fra den underliggende driften er det en positiv kontantstrøm på 67,9 millioner. Etter utbetalinger knyttet til tidligere avtaler for å betale ut avvikling av gamle festeavtaler er netto kontantstrøm fra driften 2,5 millioner. I tillegg har man betalt 16,9 millioner i avdrag på lån.

Det ble tatt opp lån på 89,8 millioner i 2020. Netto lånegjeld utgjør 466,1 millioner ved årets utgang.

Bystyret har ikke lagt spesifikke budsjettpremisser til grunn ved budsjettvedtaket, det foreligger derfor ikke vesentlige avvik fra disse premisser (jfr kommuneloven §14 – 7, annet ledd bokstav b).

Investeringer

Det er foretatt investeringer for totalt 65,0 millioner i 2020. Store investeringer som er gjennomført er kjøp av ny kran og utbedringer på fergeterminalen.

RESULTAT, EIENDELER, EGENKAPITAL OG GJELD

	Noter	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Regnskap 2019
Driftsinntekter				
Salgsinntekt	1,17	-131 109 360	-120 055 000	-113 630 826
Annen driftsinntekt	1,16	-3 142 664	-3 140 000	-6 535 295
Sum driftsinntekter		-134 252 024	-123 195 000	-120 166 121
Driftskostnader				
Varekostnad	14	3 335 933	3 630 000	3 107 292
Lønn og sosiale kostnader	2,3,4,11	30 034 252	33 550 000	28 931 130
Avskrivning av varige driftsmidler	6	27 691 517	29 940 000	27 162 457
Andre driftskostnader	5,9	43 171 270	43 165 000	36 713 496
Sum driftskostnader		104 232 972	110 285 000	95 914 375
Driftsresultat		-30 019 052	-12 910 000	-24 251 746
Annen renteinntekt		-1 662 407	-1 500 000	-1 514 495
Annen finansinntekt		-15 000 000	-15 000 000	-
Annen rentekostnad	13	6 466 738	10 000 000	8 029 974
Annen finanskostnad		-	-	-
Sum finansposter		-10 195 669	-6 500 000	6 515 479
Årsresultat	12	-40 214 721	-19 410 000	-17 736 267

BALANSE

	Noter	2020	2019
Eiendeler			
Anleggsmidler			
<i>Varige driftsmidler</i>			
Kaier og anlegg		498 881 912	466 242 338
Bygninger		236 937 946	239 168 693
Tomter		244 358 207	243 078 970
Biler, materiell og maskiner		70 615 928	64 998 309
Sum varige driftsmidler	6 og 7	1 050 793 993	1 013 488 310
Finansielle anleggsmidler			
Langsiktige aksjer og innskudd	8	117 715 808	132 485 258
Langsiktige fordringer		-	-
Pensjonsmidler	11	10 575 240	9 275 475
Sum finansielle anleggsmidler		128 291 048	141 760 733
Sum anleggsmidler		1 179 085 041	1 155 249 043
Omløpsmidler			
<i>Fordringer og andre omløpsmidler</i>			
Kundefordringer	9	35 319 553	25 363 169
Andre fordringer		9 218 049	7 751 064
Sum fordringer og andre omløpsmidler		44 537 602	33 114 233
<i>Likvide midler</i>			
Bankinnskudd og kontanter	10	67 922 649	37 505 236
Sum likvide midler		67 922 649	37 505 236
Sum omløpsmidler		112 460 251	70 619 469
Sum eiendeler		1 291 545 292	1 225 868 512

EGENKAPITAL OG GJELD

	Noter	2020	2019
Egenkapital			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		747 671 388	707 456 668
Sum opptjent egenkapital		747 671 388	707 456 668
Sum egenkapital	12	747 671 388	707 456 668
Avsetning for forpliktelser			
Utsatt inntekt	16	40 881 361	36 371 525
Forpliktelser		1 331 917	3 000 000
Sum annen avsetning for forpliktelser		42 213 278	39 371 525
Langsiktig gjeld			
Obligasjonsinnskudd		66 000	748 000
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner		466 060 656	393 244 149
Sum langsiktig gjeld	13	466 126 656	393 992 149
Kortsiktig gjeld			
Kassekreditt		-	-
Leverandør gjeld		23 844 881	6 141 506
Skattetrekk og skyldige offentlige avgifter	10	2 484 083	2 449 892
Annen kortsiktig gjeld	17	9 205 005	76 456 771
Sum kortsiktig gjeld		35 533 969	85 048 169
Sum gjeld		543 873 903	518 411 843
Sum egenkapital og gjeld		1 291 545 292	1 225 868 512

STYRETS GODKJENNING

Havnestyret godkjenner med signering årsmeldingen for Kristiansand Havn KF 2020.

Kristiansand, 08.04.2021
Styret i Kristiansand Havn KF

Kjell Eirik Haavold
Styreleder

Vegard Launes
Nestleder

Ian S. Couling

Andreas Arff

Janette Kleivset

Kristin Knutsen

Eirik Dåstøl Langeland

Atle Johannessen

Halvard Aglen
Havnedirektør



KRISTIANSAND
HAVN

Kristiansand Havn KF

Gravane 4
Postboks 114
N-4662 Kristiansand

post@kristiansand-havn.no
www.portofkristiansand.no



portofkristiansand



portofkristiansand