

ÅRSMELDING 2022



KRISTIANSAND
HAVN





INNHOOLD

Havnedirektørens side	5
Om Kristiansand havn	6
Styring, ledelse og organisering	8
Formål og strategi	10
Utvikling 2022	12
<hr/>	
1. Passasjertransport	14
1.1. Ferge	14
1.2. Cruise	16
2. Godstransport	18
2.1. Containerterminalen	20
2.2. Bulk- og stykkgoods	24
3. Offshore- /supplyterminalen (OSP)	28
4. Fiskeri	30
5. Eiendom	32
<hr/>	
Investeringsprosjekt	34
<hr/>	
Nøkkeltall og Årsregnskap	40
Nøkkeltall	42
Resultat, eiendeler, egenkapital og gjeld	44
Balanse	45
Egenkapital og gjeld	46
Styrets godkjenning	47
Kontakt	48



HAVNEDIREKTØRENS SIDE



Halvard Aglen
Havnedirektør

2022, endelig det vi kan kalle et normalt år uten pandemi. Det er gledelig at vi kan kjenne dette igjen også i havneaktivitetene våre.

På fergeterminalen har vi 2022 sett en økning i antall anløp fra 890 i 2021 til over 1000 anløp i 2022. Dette er også året hvor Romantika fra Holland Norway Lines åpnet sin rute mellom Norge og Nederland med tre avganger i uken. På passasjersiden har vi nådd et rekordår med nesten 1.4 millioner som har vært gjennom terminalen. Fergene har også stått for en betydelig mengde frakt av gods som betyr at næringslivet i regionen benytter seg av dette tilbudet for frakt.

På containerterminalen har vi hatt en liten reduksjon i antall TEUs som kan ses i sammenheng med situasjonen i Europa og verden generelt. Det har vært et krevende år med tanke på krigen i Ukraina og en ustabil økonomisk situasjon i verden generelt. Dette har i sin tur påvirkning på hvilke varer og tjenester som fraktes i container. Vi kan likevel meddele at containertrafikken er stabil, men at de vanlige svingninger i markedene også synes her.

Det har vært en nedgang i inntekter på Offshore Supply Port (OSP). Offshore markedet har hatt ny vekst og flere operasjoner, som i sin tur har betydd at vi har flere anløp på OSP, men færre liggedøgn. Dette er bra for nasjonalt,

regionalt og lokalt næringsliv. Også denne næringen setter bærekraft høyt og er glad for at vi i Kristiansand Havn IKS tilbyr landstrøm.

Kristiansand Havn er foregangshavn på landstrøm. I 2022 viderefremidlet havna 5.7 millioner kWh, og i tillegg noe til Color Line og Bukser & Berging. Dette er et viktig satsningsområde for havna knyttet til bærekraft og tydelig reduksjon i CO2 utslipp av fartøy som ligger til kai. Havnen blir attraktiv for rederier og selskaper som setter bærekraft og miljø høyt. Kristiansand Havn er, og skal fortsette å være, en driver for den maritime næringen mot en mer bærekraftig industri.

Helt på tampen av året ble det også innvilget et Europeisk Interreg prosjekt sammen med 26 partnere for å se på Grønn Jyllandskorridor. Region Nord-Jylland er prosjektleder og Agder Fylkeskommune er den norske eieren av prosjektet.

2023 byr også på en spennende oppstart ved at ny havnesjef kommer på plass sammen med ny kommunikasjonssjef. Det er derfor gledelig at vi kan vise til et år med mye aktivitet, flere nye spennende investeringer og gode prosjekter.

Vi er klare for neste trekk!

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.

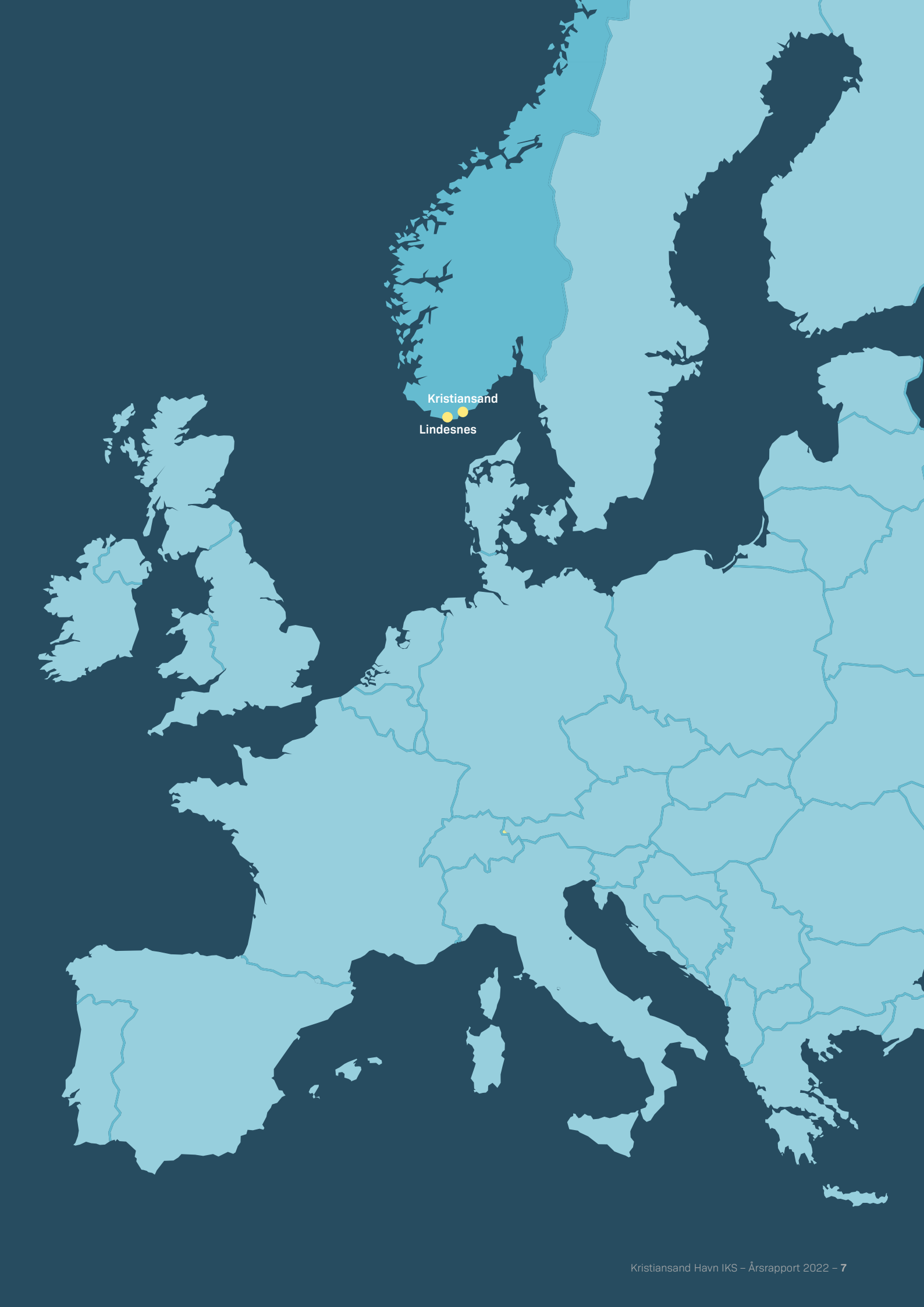
Kristiansand Havn er en av landets viktigste havner og innehar en sentral plass i det nasjonale transportnett. Kristiansand Havn spiller en nøkkelrolle som en regional utviklingsaktør og tilrettelegger for næringslivet.

Kristiansand Havn eier, og drifter, i dag: fergeterminal, containerterminal, terminal for cruiseskip, våt-/ tørrbulkterminal, 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 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 den havna i Norge som ligger nærmest det europeiske markedet, Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Det gir oss et unikt konkurransefortrinn!



Kristiansand
Lindesnes

STYRING, LEDELSE OG ORGANISERING

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. Havna ledes i det daglige av havnedirektøren. Selskapet har sitt hovedkontor i Kristiansand kommune, og har også et kontor i Lindesnes kommune med fast daglig bemanning.

Representantskapet

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 2 medlemmer med personlige varamedlemmer. Representantskapet skal ha følgende sammensetning:

- Kristiansand kommune: Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem.
- Lindesnes kommune: Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem

Representantskapet for 2021-2023 består av:

- Jan Oddvar Skisland, Arbeiderpartiet (Erik Rostoft varamedlem)
- Even Tronstad Sagebakken, Arbeiderpartiet (Svein Jarle Haugland varamedlem)

I 2022 ble det avholdt 2 representantskapsmøter og 6 saker ble behandlet.

Havnestyret

Havnestyret består av inntil ni medlemmer med personlige varamedlemmer. Fire medlemmer skal representere Kristiansand kommune og tre medlemmer skal representere Lindesnes kommune. De ansatte skal ha rett til styre-representasjon i henhold til lovens krav, men uansett sikres et styremedlem. Et styremedlem skal representere brukerne av havna.

I tillegg har de to kommunenes administrasjon, Agder fylkeskommune, Kystverket og Forsvarsdepartementet rett til å møte med en observatør hver med talerett, men uten stemmerett.

Styret for 2022 består av:

- Kjell Eirik Haavold, Senterpartiet, leder (Kristiansand kommune)
- Åse Lille Kimestad, Arbeiderpartiet, nestleder (Lindesnes kommune)
- Vegard Launes, Høyre (Kristiansand kommune)
- Unn Liestøl Larsen, Venstre (Lindesnes kommune)
- Eirik Dåstøl Langeland, Arbeiderpartiet (Kristiansand kommune)
- Paal Pedersen (Lindesnes kommune)
- Janette Kleivset, Kristelig Folkeparti (Kristiansand kommune)
- Atle Johannessen, brukerrepresentant, Greencarrier
- Ian Couling, ansattrepresentant

I 2022 ble det totalt avholdt 11 styremøter og 31 saker ble behandlet.

Ledelsen

Ledergruppen i Kristiansand havn bestod i 2022 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 David Berås (leder), Arne Martin Kristiansen og Stein-Roger Bjørheim, og av arbeidsgiverrepresentantene Halvard Aglen, Ann-Lisbeth Reisænen og Trond Sikveland. David Berås er verneombud i Kristiansand Havn.

Personal og miljø

Ved utgangen av 2022 var det 33 ansatte i Kristiansand Havn, av dette var seks 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 og derfor noe som vil vektlegges når nye stillinger utlyses.

Ved utgangen av 2022 var gjennomsnittsalderen blant de ansatte 46 år, og gjennomsnittlig ansiennitet på 10 år. Til sammen har de ansatte i Kristiansand Havn 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. Ved utgangen av 2022 hadde foreningen 14 aktive medlemmer.

Kristiansand Havn arbeider for å nå målene om et mer inkluderende arbeidsliv. Det gis mulighet for faglig oppdatering gjennom kurs og opplæringstiltak.

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 2022 var på 5,2 prosent, av dette utgjorde egenmeldt fravær 0,5%. Det er litt lavere enn landsgjennomsnittet, men en økning på 3,3 %- poeng i forhold til 2021. Egenmeldt fravær er redusert med 0,2 % poeng så økningen skyldes legemeldt fravær. Det skal dog nevnes at langtidssykmeldinger slår hardt ut på samlet sykefravær ettersom vi er en liten arbeidsplass. Dette er hovedårsaken til økning av sykefraværet.

Det har ikke vært skader eller ulykker av betydning.

I 2022 ble havna ISO14001 sertifisert som erstatning for Miljøfyrtårn. Kristiansand Havns virksomhet har ikke medført påvirkning av betydning på det ytre miljø. Det har heller ikke vært utslipp av betydning verken fra anleggs- virksomhet eller fra skip.

FORMÅL OG STRATEGI

I selskapsavtalen for Kristiansand havn IKS § 3 heter det at: «Selskapets formål er å sørge for effektiv, rasjonell og konkurransedyktig drift av kommunenes havneanlegg. Selskapet skal være et miljøvennlig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge og legge til rette for å flytte mer transport av gods fra vei til sjø.

Selskapet skal utøve den myndighet og ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven, havnereglementet for Kristiansand og Lindesnes havne-distrikt og annen særlovgivning.

Selskapet kan inngå samarbeid med andre kommuner, andre selskaper og andre virksomheter og kan delta på eiersiden i andre selskaper når dette ligger innenfor selskapets formål.»

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.

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 KF. 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. De tre første byggetrinnene er utsolgt og i fjerde byggetrinn er 91 av 106 leiligheter utsolgt. Økonomisk -/risikomessig er utviklingen i tråd med de forventinger som ble lagt ved oppstart av gjennomføringen.

Det er en forventning om at overskudd fra Kanalbyen bidrar til investeringer i IKS`et.

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

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

PASSASJERTRANSPORT:

Kristiansand havn skal bli Norges ledende og mest miljøvennlige fergehavn

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 fullservice-havner for offshore

FISKERI:

Kristiansand havn skal være Sør-Norges ledende fiskerihavn.

VERDIER

Mot – Åpenhet – Samarbeid

UTVIKLING 2022

Kristiansand Havn IKS forvalter havnedistriktene til Kristiansand og Lindesnes kommune etter sammenhengningen mellom Kristiansand og Mandal havn i 2021.

Dette har fått stor påvirkning på statistikken, spesielt på antall anløp og mengde gods over kai. Det vil i varierende grad ikke være historisk sammenlikningsgrunnlag på data. Fordi dette er andre årsrapportering i selskapet, kan ikke denne rapporten sammenliknes med tidligere rapportering i de to kommunale foretakene på alle punkter.

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. Last i tonn er den faktiske lasten som løftes av eller på skipene over våre kaikanter.

Ettersom det i Lindesnes havnedistrikt ikke har vært anløp fra ferge og containeranløp vil det i denne rapporten bli brukt historisk data på disse områdene fra Kristiansand havnedistrikt. Statistikken her gir oss et sammenlikningsgrunnlag med tidligere år.

I de første rapporteringsårene vil det være vanskeligere å sammenlikne statistikk på bulk/stykkogods, eiendom, offshore og fiskeri, på grunn av ulik rapportering i de sammenslåtte havnene. Ved rapportering for totalt antall anløp inkluderer det anløp fra ferge, cruise, gods, offshore og fiskeri.

Kristiansand havn er ledende på landstrøm og har i 2022 videreformidlet over 5,7 millioner kWh. I tillegg kommer landstrøm til Color Line og Bukser & Berging (Taubåt, Losbåt). 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 pr. anløp og befester Kristiansand havn som en av Europa fremste miljøhavner.

Totalt antall anløp i 2022 var 4 888 med totalt 51 millioner bruttotonn. Vi er nå på et normalår, etter Covid 19, på alle forretningsområdene. Det har vært en økning innen forretningsområdet ferge og i starten av april hadde Romantika/Holland Norway Lines sitt første ordinære anløp.

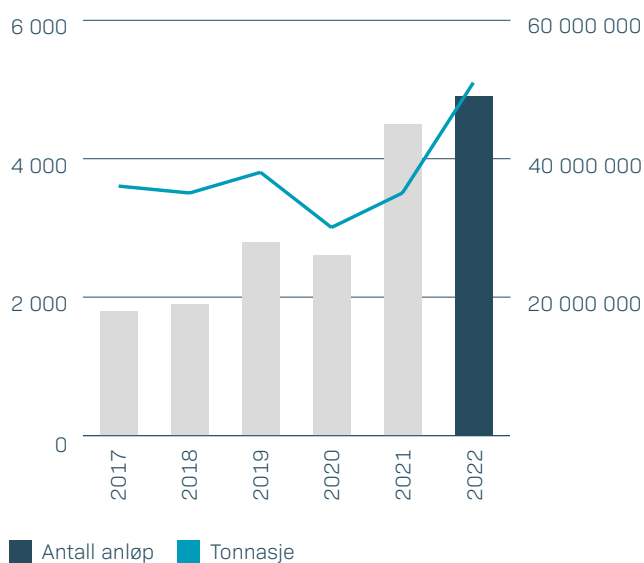
På offshoresiden har vi hatt langt færre fartøy liggende i påvente av oppdrag pga økt etterspørsel. Cruisesesongen startet allerede i mars og vi hadde vårt siste anløp i slutten av desember. Vi har hatt rekordmange cruiseanløp med 128 anløp mot 18 i 2021, noe som har bidratt sterkt til økningen i totalt antall bruttotonn.

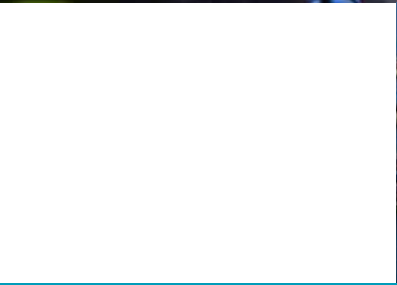
Det har vært mye aktivitet i forbindelse med havvind. Agder ligger nært til Sørlig Nordsjø 2 (SN2) utbyggingen. Flere konsortier har meldt sin interesse for arealene i både Lindesnes og Kristiansand. En endelig avklaring på tildeling for utbyggingen av SN2 er forventet mot slutten av 2023.

Konsortier indikerer også store nasjonale og internasjonale utfordringer tilknyttet satsingen mot havvind. Areal og kai knapphet, lokal kompetanse og tidkrevende reguleringsprosesser er noen av utfordringene som er nevnt.

I 2022 har behovet for å tilby alternative energibærere til diesel /MGO blitt gjort gjeldene. Flere aktører ønsker å tilby løsninger for hydrogen, metanol og ammoniakk. En del rederier satser nå på nybygg med alternative energibærerne. Det vil med stor sannsynlighet ikke bare bli ett, av de nevnte alternativene som blir brukt i fremtiden. Arealknapphet er også en utfordring.

Antall anløp og total tonnasje pr år





1. PASSASJERTRANSPORT

1.1. FERGE

Fergeterminalen i Kristiansand har sett gledelige tall i løpet av dette året, og har nå returnert til et normalår. Det er registrert en økning i antall anløp på terminalen, fra 890 i 2021 til 1059 i 2022. Dette gjelder også for selskapene Color Line og Fjord Line, som har hatt flere anløp i 2022 enn i 2021.

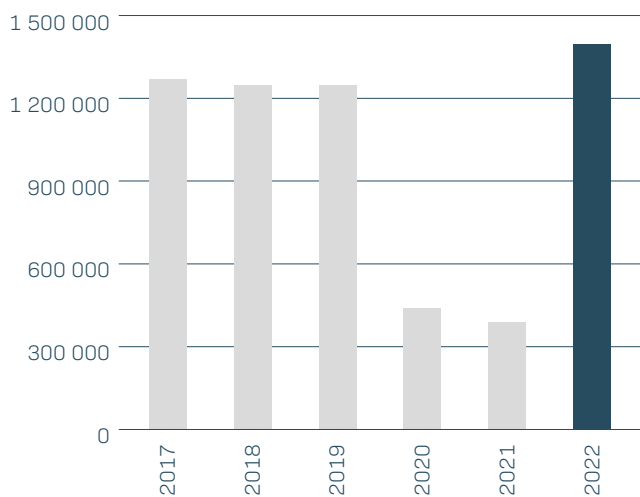
I april 2022 ble det åpnet en ny skipsrute mellom Norge og Nederland, med avgang tre ganger i uken. Denne ruten er trafikkert av cruise-ferja Romantika, som har plass til 1500 passasjerer og 230 biler. Holland Norway Lines, som eier og driver ferja, har allerede skapt flere nye arbeidsplasser i både Nederland og Norge. Visit Sørlandet kan vise til en stor økning i antall nederlandske overnattinger i Agder. Juni 2019: 7351 overnattinger i Agder. Juni 2022: 14.432 overnattinger i Agder og kan fortelle at de gjestene som kommer med Romantika legger igjen mye penger i byen.

Totalt passasjertall for fergeterminalen i Kristiansand har nådd nesten 1,4 millioner passasjerer i 2022, noe som representerer et rekordår for antall passasjerer. I juli har det vært en gjennomsnittlig pågang på over 11 800 mennesker reisende gjennom havnas fergeterminal hver dag.

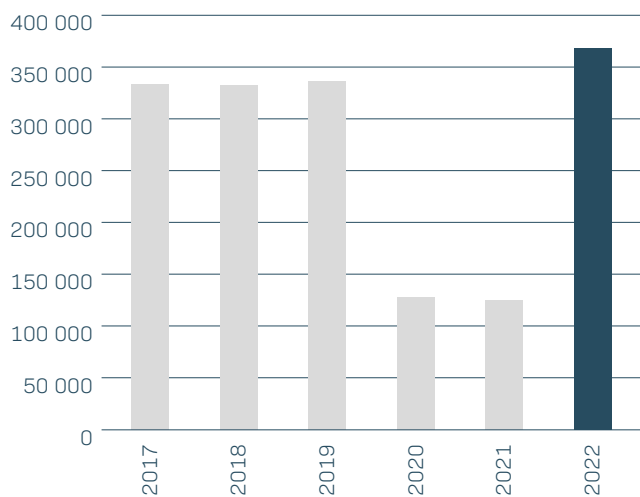
Fergeterminalen i Kristiansand har hatt en betydelig mengde gods på 413,4 tusen tonn i 2022, noe som er nesten like mye som containerterminalen som hadde 477,6 tusen tonn. Dette viser at frakt av gods via ferge er viktig for næringslivet i regionen.



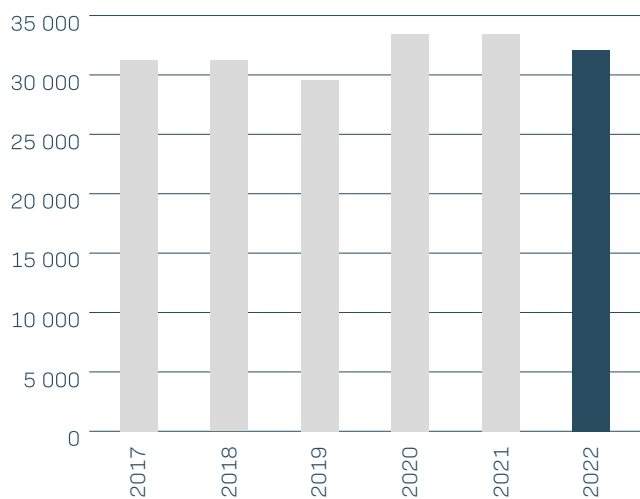
Antall passasjerer



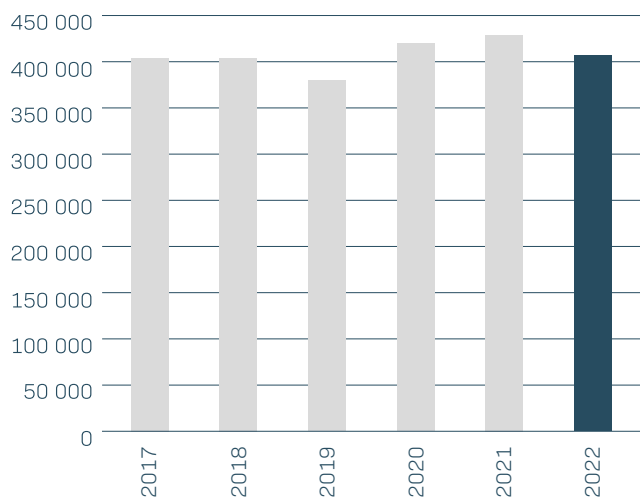
Antall personbiler



Antall lastebiler/løshengere



Antall tonn varer



1.2. CRUISE

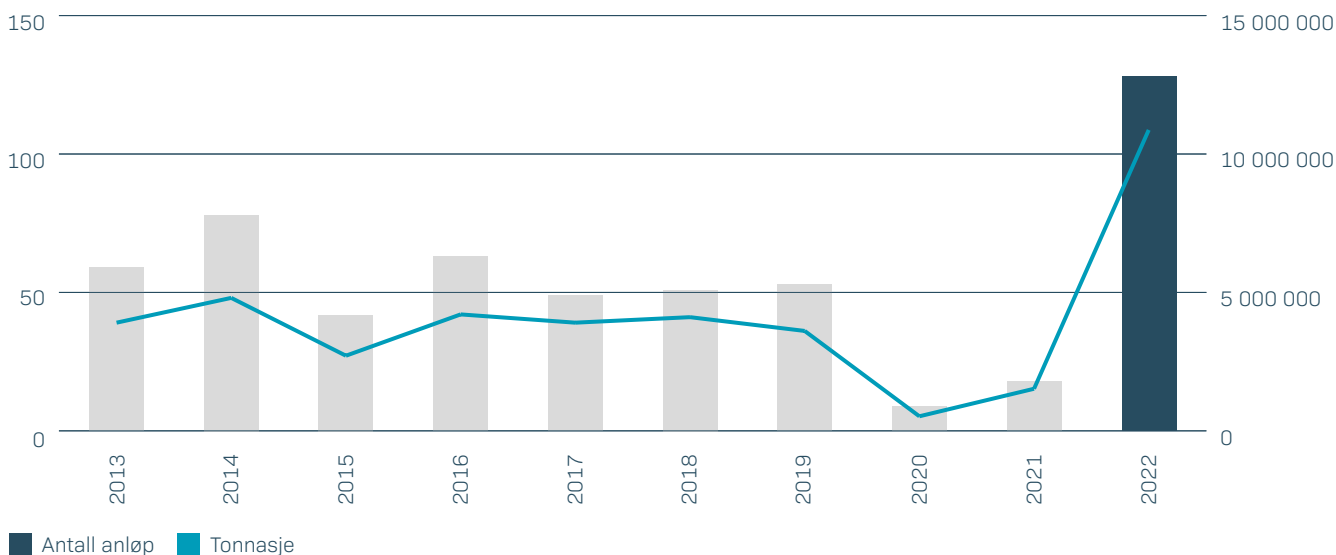
Kristiansand havn hadde et historisk godt år for cruiseturister i 2022, med en samlet total på 207 585 passasjerer. Dette representerer en markant økning i forhold til året før, der antallet passasjerer var 10 725, samt tidligere rekordår i 2018, da antallet passasjerer var 112 130. Antall anløp av cruiseskip har også økt fra 18 i 2021 til 128 i 2022.

Havna hadde sitt første cruiseanløp allerede i midten av mars og siste 26. desember. Vi ser at markedet er i endring og at vi mottar flere cruiseanløp også utenfor høysesong. Vi hadde besøk av Viking Jupiter 24. april 2022, som hadde en vellykket påkobling av strøm. Total har vi hatt 30 cruiseskip som har vært tilkoblet strøm.

Vi ser en gledelig trend at flere skip tilkobler seg landstrøm, noe som bidrar til å redusere utslipp fra skipene. I tillegg ser vi at også flere havner kan tilby landstrøm, noe som betyr at det er lettere for rederiene og prioritere miljøvennlige cruiseskip på seilinger som inkluderer Kristiansand havn.

Skipene som trafikkerer Kristiansand Havn øker i lengde og gjennomsnittlig bruttotonnasje. Dette har ført til en økning i antall skip over 300 meter, fra 6 i 2021 til 24 i 2022, og det er forventet at det vil være hele 33 skip over denne størrelsen i 2023. Som en følge av denne økningen i størrelsen på skipene, har det blitt påpekt et økt behov for flere fortøyningspunkter av rederier og lostjenesten.

Antall anløp og total tonnasje pr år



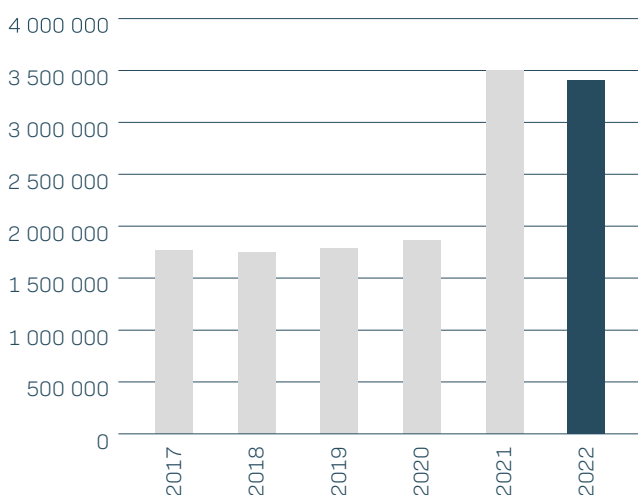


2. GODSTRANSPORT

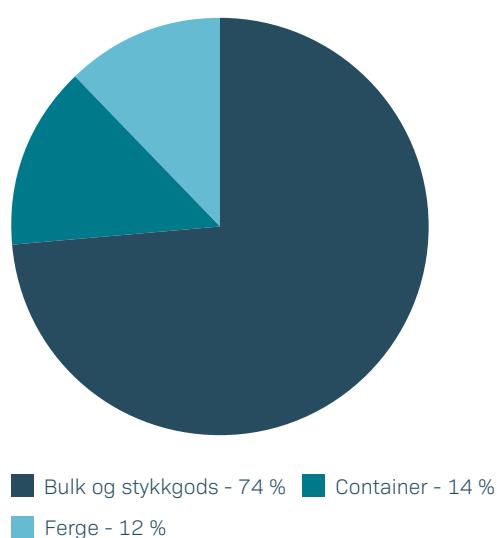
Kristiansand Havn har godstransport i flere segmenter, på fergene, ved bulklast, stykk gods og over containerterminalen. Det går bulk- og stykk gods over flere av havnas kaier, men hovedsakelig containerterminalen, havneavsnitt nord, Gismerøya og Strømsvika. Den lasten måles hovedsakelig i tonn, mens tømmer måles i kubikk. Under er kubikk omregnet til tonn.

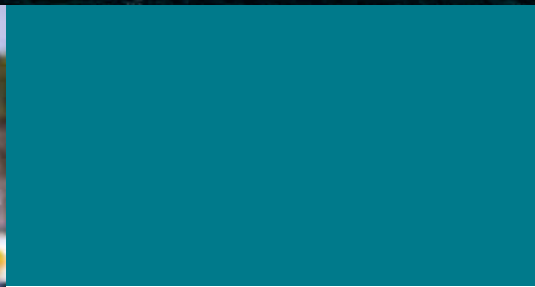
Diagrammet under viser kun historiske tall fra Kristiansand Havn KF, men fra 2021 er tall som inkluderer gods over kaikant i både Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt – altså totalt for Kristiansand Havn IKS.

Antall tonn gods



Type gods





2.1. CONTAINERTERMINALEN

Containere som vises i statistikken under fraktes kun på containerterminalen. Her måles antall i TEU, som er en standardisert størrelse på containere på 20 fot. Kristiansand havn har fire ulike rederier som anløper Baltic Line, Unifeeder, Viasea og MSC alle med flere tilknytninger til havner i Europa.

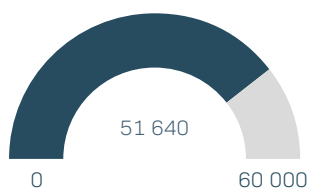
I 2022 fikk vi en reduksjon på containerterminalen og endte med litt under 50 000 TEU (49 500 TEU),

mot 50 894 TEU i 2021. Dette tilsvarer 22 259 fulle containere og 8 688 tomme containere. Oppsummert er containertrafikken rimelig stabil, men vi ser en reduksjon på 41 anløp fra 250 anløp i 2021 til 206 anløp i 2022. Vi ser at containerskipene i snitt er lastet med flere containere pr anløp.

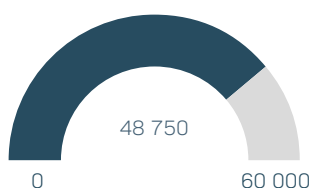
I antall tonn over containerterminalen har det vært en økning fra 456 020 i 2020 til 501 644 i 2021.

Antall TEU

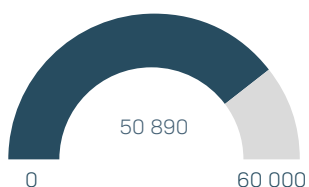
Antall TEU 2019



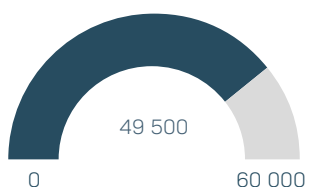
Antall TEU 2020



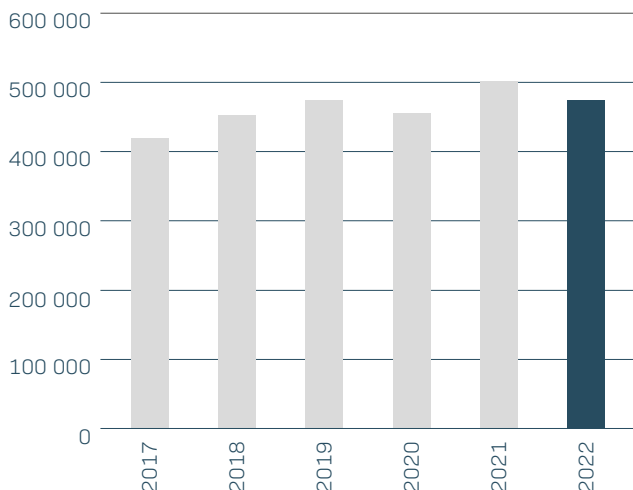
Antall TEU 2021



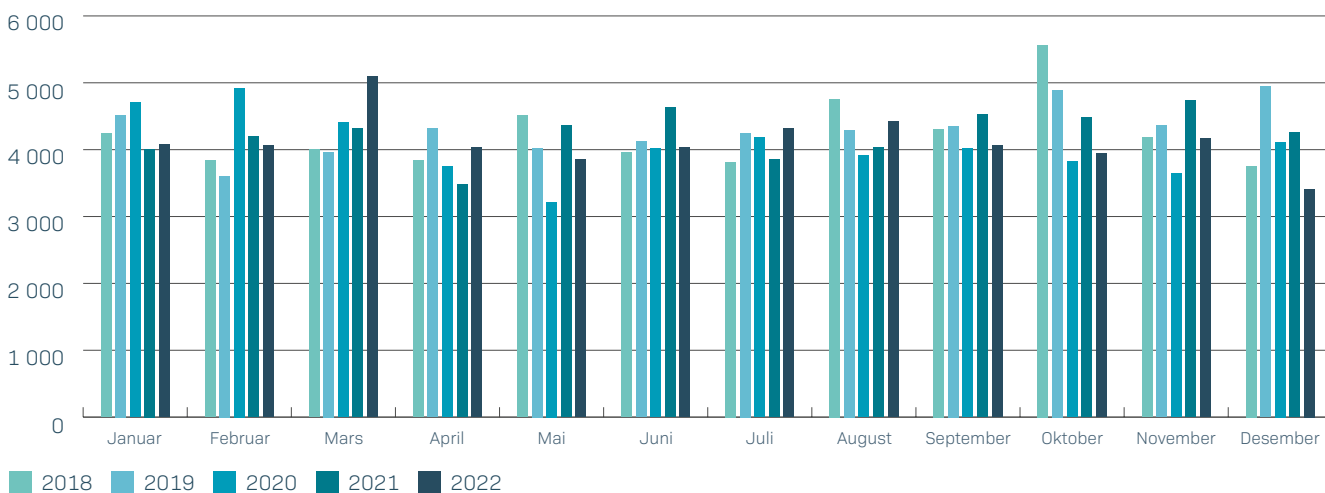
Antall TEU 2022



Antall tonn



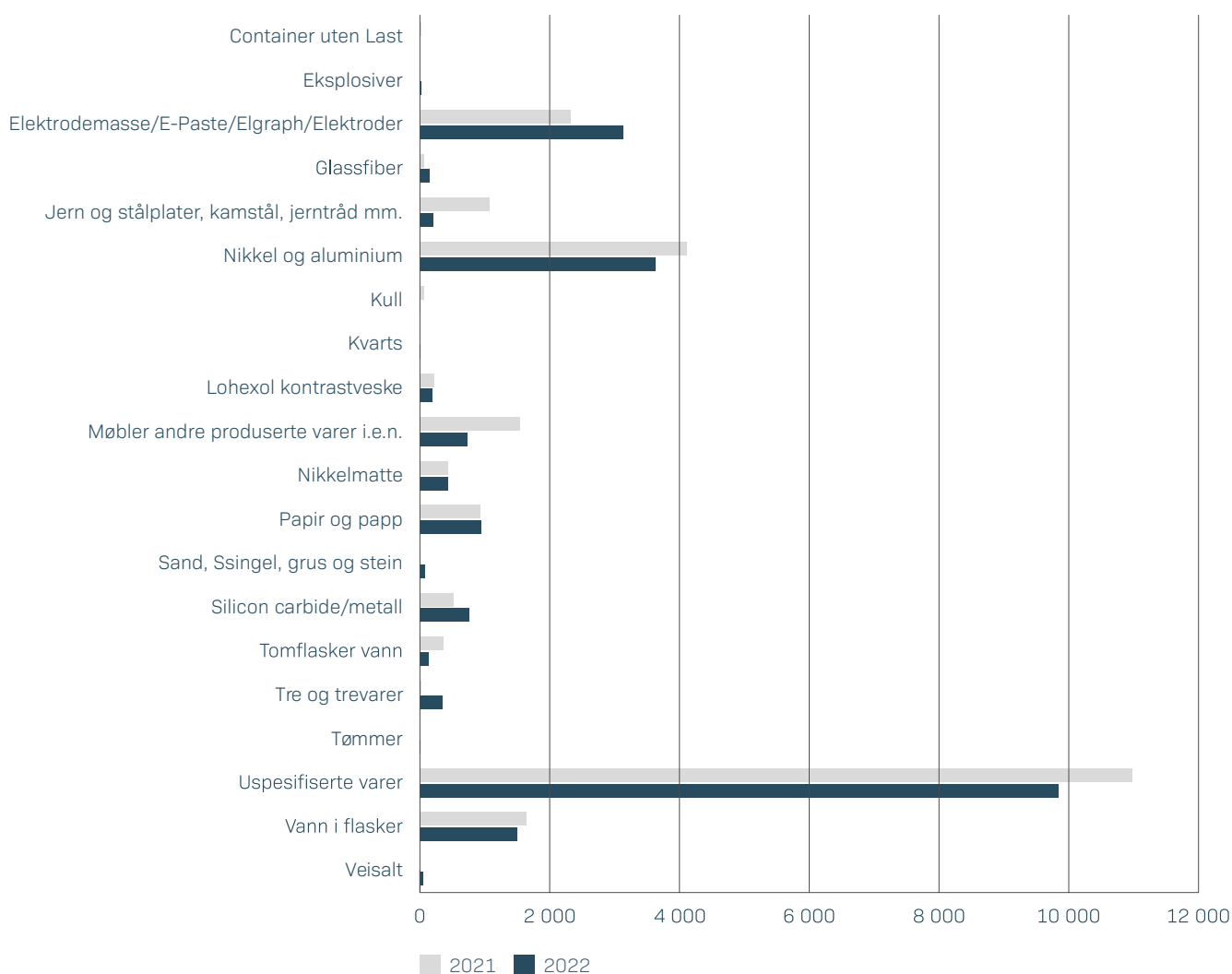
Antall TEU





Det er mange ulike varer som kommer via containerterminalen og tabellen under viser et knippe av ulike varer. Generelt har det vært en reduksjon i alle varetyper, men vi ser en liten økning i elektrodemasse. Det er også en stor andel som er uspesifisert og mer sesongvarer som for eksempel fyrverkeri, juletrær, hagemøbler ol.

Antall containere med last



Allerede i årsrapporten for 2014 ble dybdebegrensingene på containerterminalen nevnt. Vi har siden den gang gjennomført et prosjekt for oppmåling av dybde langs kai. Etter gjennomført prosjekt har vi fått detaljerte kart som viser at flere fartøyer har minimalt å gå på når de ankommer og har avgang på kai 9. Vi ser nå at fartøyer tilpasser seg dybdebegrensingen før de forlater forrige havn og at de begrenser lastning før avgang til Kristiansand fordi marginene er små.

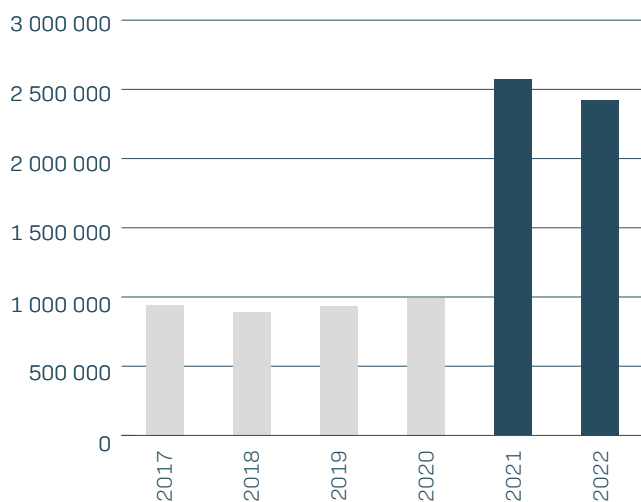


2.2. BULK- OG STYKKGODS

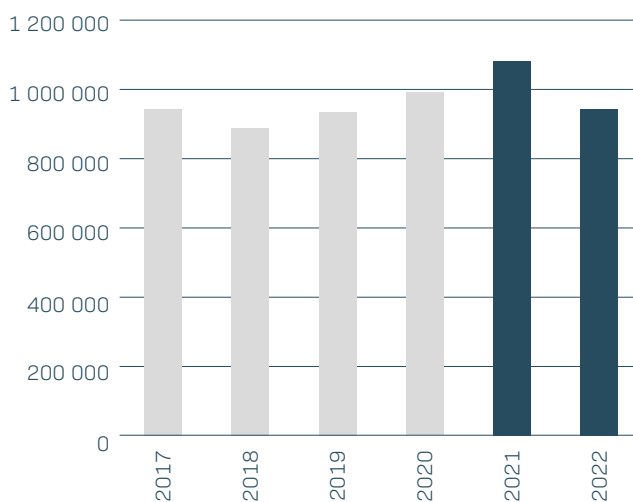
Total mengde bulk/stykkogods har redusert fra 2021 til 2022. Kristiansand havnedistrikt har hatt en reduksjon på 179 000 tonn. De private kaiene har hatt en reduksjon på 92 000 tonn, men de offentlige har hatt en reduksjon på nesten 87 000 tonn.

Vi ser en total reduksjon på petroleum, sement og kalk, flis og syre, men en økning i nikkelmatte.

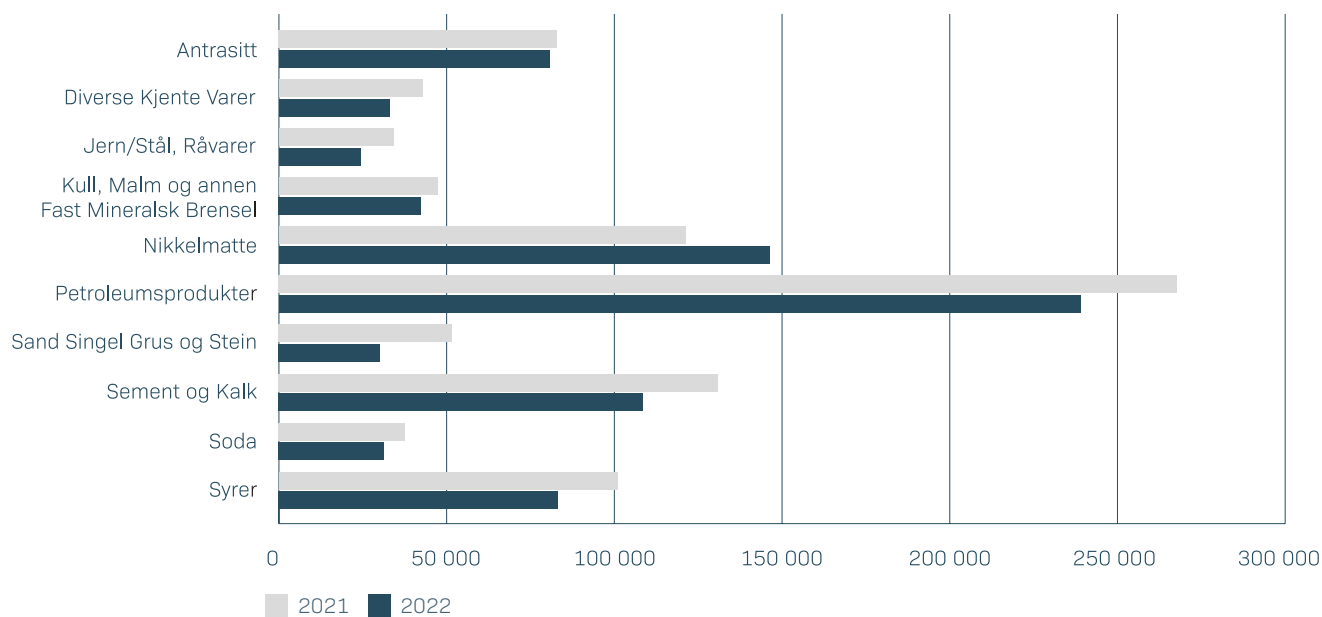
Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS

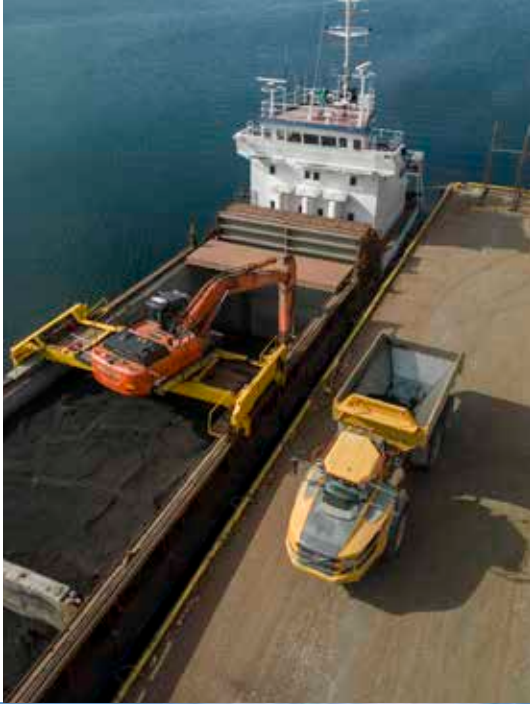


Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt



Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt





Totalt i Lindesnes havnedistrikt har det vært 1 507 600 tonn last på private og offentlige kaier og dette er en økning fra 2021 hvor antall tonn var 1 491 618.

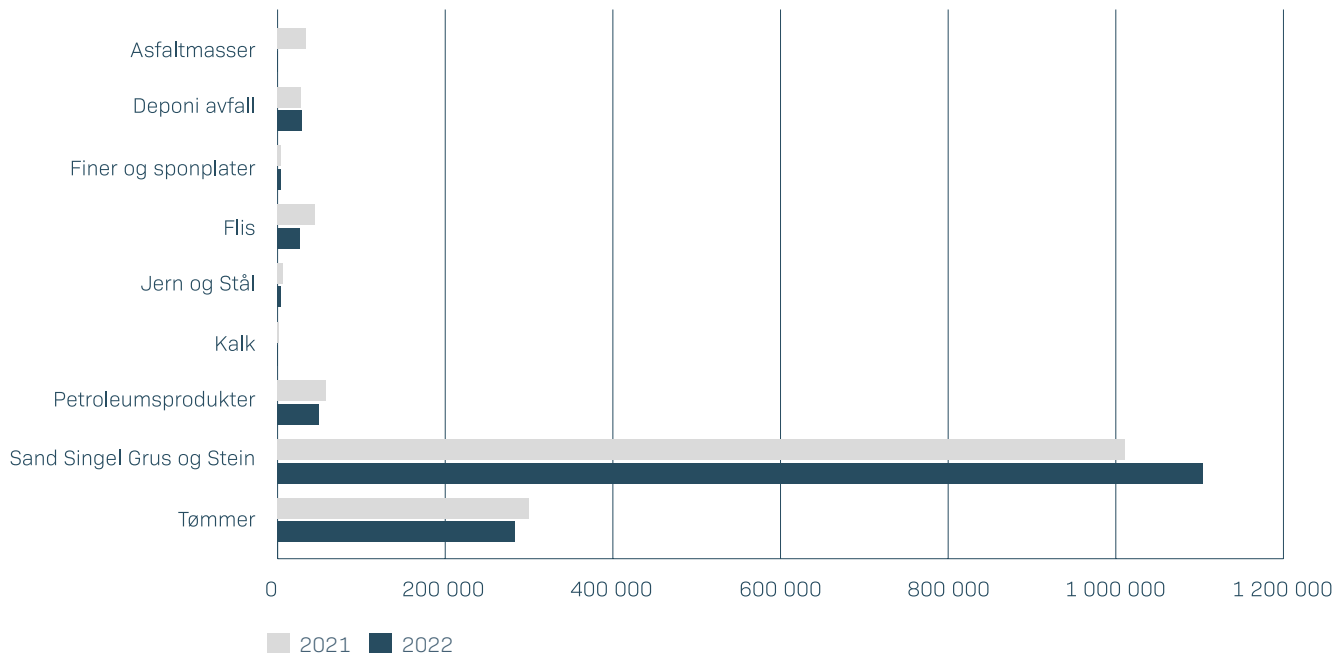
Totalt antall gods i Lindesneshavne distrikt fordeler seg som grafene viser under på kaiene og varetype.

Sand og stein fikk en økning i antall tonn på 1 103 000 i 2021 mot 1 010 897 i 2022. Stein som blir eksportert brukes blant annet til å bygge verdens lengste synketunell mellom Danmark og Tyskland, og til å bygge en ny bydel (Lynetteholm) i København.

Skogshogsten har hatt en liten reduksjon fra 2021 da det var 300 809 tonn, mens 2022 endte det på 283 700 tonn. Det meste av tømmeret som blir eksportert går til Tyskland og Latvia. En del av tømmeret går også innenlands i Norge, men vi vet ikke om tømmeret ender opp her eller i andre land. Det går mye flis til Danmark som blant annet bruker dette til å produsere strøm. Det vurderes en utvidelse av tømmerkaien i fremtiden for å tilrettelegge for best mulig lasting/lossing av to fartøy samtidig. Dette vil være med på å øke effektiviseringen for næringslivet.

Over 88 % av gods til og fra Lindesnes havnedistrikt består av stein, sand, singel og grus, flis og tømmer.

Antall gods i tonn Lindesnes Havnedistrikt





3. OFFSHORE- / SUPPLYTERMINALEN (OSP)

Det har vært mindre inntekt innen Offshore Supply Port (OSP) i 2022. Det er flere anløp, men liggetiden er kortere. Anløpene er i større grad knyttet til vedlikehold, mannskapsskifte og reparasjoner. Markedet for offshore rederiene har hatt en betydelig forbedring og det er stadig færre skip i opplag. Selv om det gir mindre inntekt til havna, er det en ønsket utvikling. Havna har over tid jobbet med å tilby gode fasiliteter for næringen når skipene må til kai. Enten det er i påvente av nye oppdrag eller nødvendige vedlikeholdsoppdrag. I samarbeid med næringslivet vårt kan vi tilby de fleste tjenester i Kristiansand, og det øker ringvirkningene fra offshoreanløp i havna. De neste årene ser ut til å bli preget av høy aktivitet for offshorebransjen.

I tillegg ser vi at næringen har stadig større oppmerksomhet på miljø og klima. Tilkobling til landstrøm har på få år gått fra å være unntaksvis til å bli den nye normalen.

Samlokalisering av virksomheter med høy kompetanse på offshore gjør at Kristiansand havn er foretrukket. Med en enkel innseiling, kort vei til Kjevik, fleksibilitet, konkurransedyktig pris og et tilbud av en rekke tjenester er viktige faktorer. For eksempel hadde OneCo 32 anløp, hvor hele 14 også var innom Kristiansand havn. OneCo har mål om å at mest mulig innleid arbeidskraft er lokal og at alt materiell kjøpes lokalt. På slutten av 2022 hadde Kristiansand havn 5 offshore skip liggende til kai samtidig, og alle hadde en tilknytning til Oneco. Dette synliggjør viktigheten av å kunne tilby kai metere for å legge til rette for næringslivet.

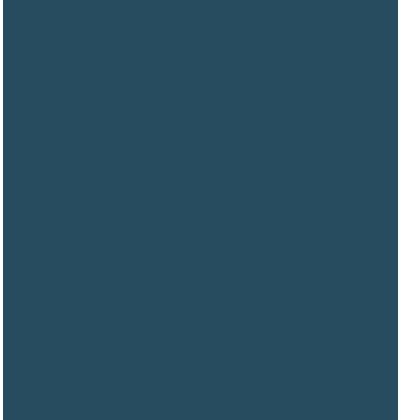
Lindesnes havnedistrikt hadde for tredje gang besøk av Riggeren «Valaris Viking», som tidligere het «Rowan Viking». Valaris Viking skulle inn til Gismerøya og firmaet Global Ocean Technology (GOT), hvor GOT klargjorde den 183 meter høye plattformen til neste oppdrag.

Kristiansand havn har i forbindelse med riggeren lagt til rette for en god seilas inn og ut ved å hjelpe med kompetanse, fjerne fiskeutstyr og stille med havnebåten «Bjørnen».

Andre tjenester til offshore i Mandal inkluderer nå også bollard pull testing. Bollard pull testing brukes ofte til å bestemme den maksimale trekkraften til et skip, som er en viktig faktor når man planlegger for eksempel sleping av andre skip eller offshore operasjoner som ankervinsj arbeid.

Allseas sitt skip, Lorelay, ankom Kai 36 i Kongsgård 23 juli. Skipet har ligget til kai for å klargjøre seg for nye oppdrag. For slike prosesser benyttes det kompetanse og tjenester fra lokale virksomheter. Skipet har ligget på landstrøm i hele perioden det har vært her. Vi har også hatt besøk av Rem Aquarius som bevisst har valgt Kristiansand Havn pga at vi kan tilby landstrøm.

Flere skip med tilknytning til havvindbransjen har besøkt havnen i løpet av 2022, deriblant skipet Edda Brint, som anløp Kristiansand i november. Dette skipet var det første rene havvindskipet som besøkte havnen, og besøket ble feiret med kake og omvisning ombord. Representanter fra flere leverandører til havvindindustrien i regionen og fra kommunen var til stede under besøket.



4. FISKERI

Vi har hatt en reduksjon i fiskeanløp i fra 1473 i 2021 til 1252 fiskerianløp i 2022. Som følge av økonomiske sanksjoner mot Russland har drivstoffprisene økt markant, noe som fører til lavere marginer i næringen.

Fiskeri er et forretningsområde som tidligere Mandal Havn KF har hatt en betydelig satsning på. For å tilby næringen moderne og effektive havnetjenester har det i første tertial ble blant annet utvidelsen av fiskerikaien på Båly ferdigstilt noe som skal gjøre lasting og lossing betraktelig enklere.

Det er økt oppmerksomhet på fordeling av areal på Gismerøya til fiskeri og offshore havvind, og det er viktig at fiskeri fortsatt blir involvert i planene fremover.





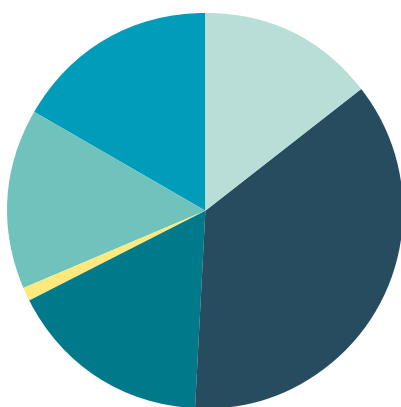
Arkivfoto: Fiskebasar i Kristiansand

5. EIENDOM

Utleiesituasjonene i 2022 har vært stabil med 1,53 millioner i høyere inntekter enn budsjettet. Havna merker prisstigningen innen drift og vedlikehold som har resultert i merforbruk på tilsvarende merinntektene på utleie. Ut fra den generelle informasjonen som er tilgjengelig, er det forventninger om prisvekst-stabilisering i 2023. Vestre Strandgate 19b ble solgt til Agder Energi Nett (nå Glitre Nett) til tomt for elforsyning for vestre del av kvadraturen. Ekstra ressursbruk medgått til håndtering av Gartnerløkka-prosjektets konsekvenser for fergeterminalen har vært krevende for deler av organisasjonen utover havnas daglige drift. Havna har igangsatt arbeidet med overgang til miljøstandard ISO 14001 som miljø styringsystem.

Økning i offshoreanløp mot slutten av året sørget for at en unngikk tap på videreformidling av landstrøm isolert sett. Priser viktig som motivasjon for å ta i bruk landstrøm og kundenes kostnadsforutsigbarhet. Havnas videreformidling samt Superspeed sitt forbruk utgjør samlet ca. 7,8 millioner kWh som utgjør utslippsreduksjon på ca. 6000 tonn CO2 ekv. Inntekter og utgifter er direkte avhengig av hvor mange skip som benytter landstrøm. På inntektssiden utgjør leveranse av tjenester ca.14%. Positiv differanse dekker kapital og forvaltningskostnader.

Fordeling av leieinntekter



Økning i offshoreanløp mot slutten av året sørget for at en unngikk tap på videreformidling av landstrøm isolert sett. Priser er viktige som motivasjon for å ta i bruk landstrøm og kundenes kostnadsforutsigbarhet. Havnas videreformidling

samt Superspeed sitt forbruk utgjør samlet ca. 7,8 millioner kWh som utgjør utslippsreduksjon på ca. 6000 tonn CO2 ekv. Inntekter og utgifter er direkte avhengig av hvor mange skip som benytter landstrøm. På inntektssiden utgjør leveranse av tjenester ca.14%. Positiv differanse dekker kapital og forvaltningskostnader

Noen av tiltakene i 2022

Nytt lagertelt er satt opp på Gismerøya, havnekontoret i Mandal kontorareal og i lagerbygg på Gismerøya er ferdigstilt. Teknisk tilstandskartlegging av kaiene i Mandal er gjennomført og på Fiskerbrygge Gismerøya. Klevenkaian i Mandal er avsperrert for bruk pga. avdekket teknisk tilstand.

Fjellsikring og opparbeiding av 12 da bak-areal mot vest i Strømsvika er gjennomført. Vei og infrastruktur iht. reguleringsplan ned til Strømsvika er under arbeid. Forprosjekt for landstrøms forsyning i Strømsvika som er ferdigstilt med delfinansiering fra ENOVA. Forprosjektet vil danne grunnlag for søknad til ENOVA om midler til gjennomføring.

Anoder til kai 2a, 2b og del av kai 1 er levert og montert. Det er montert ny vannledning til fergepiren 1a, 1b samt kai 20 og 21.

Legging av nytt takbelegg på bygg 6304 og 6305 på Lagmannsholmen ferdigstilt. Undersøkelse, løsning for fasade på fergeterminal pågår.

Oppgradering av toll-garasjene er ferdigstilt. Gravane, brygge-dekke med front er skiftet på vestsiden.

Andre tiltak: Nytt takbelegg på Kystterminalen, montering av callingsanlegg Terminalbygget,etablering av Salttelt på Lagmannsholmen, montering av ny sykkelbu ved kontorbygget, endring av fending Kai 1b påbegynt, utskifting av svekkende mutter på pullerter Kai 1a/b, ny port inn til Strømsvika.

Etter lengre tid er dialogen i forbindelse med oppgradering i fiskebrygga i avsluttende fase hvor havna administrativt har åpner for serverings-areal i del av første Fiskebassarens i første etasje hvor Fiskesalg leier. Vurdering av tiltaket i forhold til reguleringsplan med bestemmelser tas opp til avklaring med bygningsmyndighetene.

På taket i Vige Havnevei 111, er det ferdig installert 251 stk. solceller à 405W, tilsvarende ca. 102 kWp med forventet årsproduksjon på 85 000 kWh. On & Offshore Elektro vant anbudet.

E. infrastruktur-prosjektet i vestre havn er i all hovedsak ferdigstilt, delfinansiert av ENOVA. Havna har fått konsesjon for høyspent anlegget av NVE. Prosjektet omhandler kabling, nytt trafobrygg og nytt landstrømsanlegg til containerhavna Lagmannsholmen/Caledonien, I tillegg forsterkes effektforsyningen til cruise kaien slik at dette anlegget kan utnyttes fullt ut Selve høyspentanlegget i containerhavna, innklippet nedenfor, er finansiert over EU`s Horizon program.

Miljøplan for havna ble behandlet i 2022. Utslippsmodell er ferdigstilt, og det jobbes videre med innlegging av data i modellen, et omfattende arbeid. Miljøplanen vil danne grunnlag for arbeidet med miljøsertifisering etter NS140001. Fergeselskapenes valg av fremtidens drivstoff vil være viktig for havnas videre arbeid og satsing med å redusere utslipp i Kristiansand havn. Det jobbes med å øke effektforsyningen til alle havneavsnittene med kapasiteter for fremtidens behov, fergeterminalen er spesielt viktig pga. høy anløpsfrekvens og utslipp.

Videreformidlet landstrøm med estimat på utslippsreduksjoner siste årene:

2022: 7,8 mill KWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 6 000 tonn CO2 ekv.

2021: 18,9 mill kWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 14 400 tonn CO2 ekv.

2020: 23,3 mill kWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 17 800 tonn CO2 ekv.

2019: 7,2 mill KWh videreformidlet landstrøm gir est. Reduserte utslipp på ca. 5 500 tonn CO2 ekv.

Kristiansand havn er med i «Oslofjordsamarbeidet» hvor et av hovedfokusene er å tilby skip samme tekniske løsning i de ulike havnene. Samarbeidet forventes å bidra til raskere innfasing og bruk av landstrøm til bla. containerskip.

Havna er også med i SINTEF-prosjektet ACES, *Accelerating Energy- and Sustainability Transitions in Ports*.

Innklipp fra prosjektet:

Vi står overfor en raskt tiltagende klima- og naturkrise. Denne doble krisen forsterkes med energikrisen, og vi ser et sterkt økende behov for fornybar kraft. Havner har et unikt utgangspunkt for å være med å løse disse bærekrafts utfordringene både fra transport-siden, til sjøs og til lands, og som energiprodusenter. Havner er knutepunkt og mellom-romsaktører, som står som en kobling mellom flere sektorer og kan være med og muliggjøre nye energiløsninger og samarbeid mellom flere aktører.



På taket i Vige Havnevei 111, er det installert 251 stk. solceller.

INVESTERINGSPROSJEKT

Gjennom året pågår samtidig prosjekter innen ulike strategiområder i havna. Noen prosjekt er mindre enkelttiltak og andre større går over år. I henhold til selskapsavtalen skal tidligere investeringer og lånebelastningen ligge igjen i KF 'ene, mens nye vil foretas i IKS. Vi har valgt å rapportere på alle prosjektene som pågår i IKS`et for å gi en god oversikt.

Følgende prosjekter pågår:

1299 Miljøtiltak

Prosjektet omhandler energianalyse, miljø- og energi-reducerende tiltak med støtte fra ENOVA. EOS (energi-oppfølgingsystem). Prosjektet ble ferdigstilt i 2022. Vedtatt ramme er 3,5 millioner med forbruk på 3,0 millioner innenfor rammen. Resterende ubrukt på ca. 0,4 millioner vil bli brukt til energieffektiviserende tiltak for oppvarming av verkstedareal på basen.

2210 Ferge-terminalutbygging

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. Det lå videre til grunn at Kristiansand Havn skulle bære de universelle kostnadene, og at rederiet skulle bære de skipstilpassede løsningene.

Mottatte tilbud var høyere enn budsjett. Det ble derfor i havnestyresak 1/20 vedtatt å øke budsjettrammen, og det ble i saken vedtatt å gi havnedirektøren fullmakt til å omdisponere midler innenfor allerede vedtatte 2020-budsjett. Budsjettet for 2020 ble økt med 18 millioner, til 53 millioner.

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

Nytt budsjett, som ble vedtatt i 1. tertialrapport 2020, 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 slutttoppgjør.

Prosjektet som omhandler fergeleie 1B ble ferdigstilt til avtalt tid – 12. mars 2021.

Fjord FSTR ble satt i kommersiell drift i løpet av andre tertial.

Som en følge av sak 4/20 ble budsjettet endret til 78,0 millioner.

Havnedirektøren foreslo følgende budsjettregulering i 2. tertial 2021 som ble vedtatt av havnestyret:

Område	Tiltak	Beløp
2210	Prosjekt ferge-terminalutbygging reduseres med	26 117 616
2213	Prosjekt utvikling av fergehavna økes med	26 117 616

Nytt budsjett for prosjektet ble 51,8 millioner. Prosjektet er belastet med 46,7 millioner og er innenfor rammen. Prosjektet regnskapsavsluttes, og overskytende overføres til prosjekt 2213.

2212 Ferge-terminal utbedring av anoder

For budsjett 2021 ble det bevilget 2,8 millioner til å utbedre anoder på ferge-terminalen kai 2a og 2b. Rammen ble utvidet til 5,6 millioner i budsjett for 2022 til også å omfatte vannrør under kai 20 og 21, belysning under tube/rampe samt korrosjonssikring av kai 1 og 2. Det ble foreslått å montere nye anoder for å beskytte spunten kai 2A og 2B. Videre tiltak for å utbedre korrosjon på tube og nedre rampe til fergepiren A1. Rør til vannforsyning er skiftet i en strekning av 150 meter for å redusere vannlekkasjer på fergepiren.

Den eldste delen av kai 2 som går inn under pelet del av kai 1, har en spuntvegg fra da kaien opprinnelig ble bygget. Ettersom gammel spunt ligger bak nyere pelet del, er korrosjonssikring en utfordring. Kai dekke foran Ferge-terminalbygget, kai 2, er fra 1920. Tiltaket må også ses i sammenheng med den samlede endringen som utløses av ny E39, etablering av fremtidig tredje fergeleie. Prosjektet er igangsatt og innenfor rammen med gjenstående ubrukt på 1,0 millioner som vil bli brukt til utbedring av innfesting av eksisterende pullere på fergepiren.

2213 Utvikling av fergehavna

Det fremgår av prosjekt 2210 at det er opprettet et nytt prosjekt (2213), der hensikten er å ivareta fergehavnas interesser som en følge av inngrepet til Statens vegvesen (E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen) på terminalområdet. Midler fra 2204 og 2210 er overført til prosjektet, som vedtatt i forbindelse med 2. tertial 2021.

Behov for en ev. utvidet budsjettramme, må ses i sammenheng med størrelsen på erstatningen som forventes av Statens vegvesen i forbindelse med eiendomsinngrepet.

Vedtatt budsjett er 52,2 millioner, der gjenværende budsjett er 51,381 millioner. Overskytende fra 2210 overføres til 2213, og budsjettrammen økes tilsvarende. Ny budsjettamme er 57,3 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 på grunn av covid-19. Leietakere har igjen tatt kontakt med havna for å se på nye løsninger. Vedtatt ramme er på 6 millioner med et forbruk på 4,0 millioner innenfor ramme.

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 kontorer under bygging av cruisekaien samt rigg/kontor 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 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. Prosjektet kan regnskapsavsluttes.

6314 Oppgradering bygg

Oppgradering av Gravane 7: Loskontoret er ferdigstilt. Tiltaket omfatter kort opplistet: oppgradering bad/toalett, flytte vegger, garderober, vaskerom, utskifting av vinduer samt nytt ventilasjonsanlegg.

Nytt oljevernberedskapslager til Kystverkets på Shell-kaia er ferdigstilt og leietaker har flyttet inn. Oljevernberedskaps langs kysten er meget viktig. Prosjektet omhandler nybygg på ca. 400 m2 bak kai 16 plassert på plenen bak kaien, inntil fjellet skjøvet i sørlig retning. Det gjenstår å ferdigstille beregning av klimagassutslipp etter NS 3720 Klimaberegninger for bygninger (utbyggingsprosjekt).

Fiskebrygga er et av byens utstillingsvinduer og bidrar til havnas omdømme. Havna har ansvar for utvendig vedlikehold, og fiskehandlerne for vedlikehold av eksklusivt leide arealer og installasjoner til deres virksomhet. Utover tidligere maling av fasader og løpende vedlikehold, planlegges 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. Det er utarbeidet skisseforslag hvor ark. Løvdahl har skissert løsninger i tråd med opprinnelige visjoner for bygget. Leietaker som eier to av virksomhetene ønsker å etablere servering/restaurant på mindre del innvendig som arkitekten mener er rom for. Det er ikke enighet mellom leietakerne om løsningen, men etter flere runder er endringen administrativt godkjent i havna. Avklaring med bygningsmyndighetene gjenstår.

Fergeterminalen ble ferdigstilt som lager i 1920. Bygget ble bygget som lager og senere omdisponert til fergeterminal, kontor og personterminal for fergepassasjerer. Taktekking ble skiftet i 2011. I forbindelse med ombygging til kontor for tollvesenet, ble det avdekket fuktinntrengning på grunn av 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. Det pågår praktisk forsøk på deler av fasaden før valg av løsning.

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 21,2 millioner med gjenstående ubrukt er 3,75 millioner 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 i henhold til betalingsplan. Oppgjør er i NOK med avtalt kurs. Mindre del av oppgjøret har vært tilbakeholdt i påvente av mindre utbedringsarbeider. Når dette er avklart, vil gjenstående ubrukt bli benyttet til nytt åk. Vi er usikre på om samlet ramme vil holde da den ble avsatt før covid 19 pandemien og vi har ikke tatt hensyn til prisstigning i perioden.

6632 Div. drift

Det ble satt av midler til innkjøp diverse utstyr, kjøretøy og oppgraderinger av Molly (havnebåten). Målet er å bytte alle kjøretøyene til utslippsfrie. Det er innkjøpt to utslippsfrie kjøretøy som er belastet under prosjekt 6638 og 6639 og i tillegg er det kjøpt utstyr til hjullasteren i Lindesnes. Samlet ramme er på ca. 6,6 millioner med et forbruk på 1,84 millioner. Gjenstående ubrukt er ca. 4,6 millioner, hvor deler av beløpet er planlagt for kjøp av elektrisk lastebil.

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 infrastrukturiltak, 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.

8130 Kai 300 - Fiskerikai, Båly

Prosjektet var på plan ved årets begynnelse, overtakelsesforretning ble avholdt 17. februar, og kaien (30 m) ble overtatt av havna.

Anmodningsbrev om bevilget tilskudd, ble sendt Agder fylkeskommune medio mars, og utbetaling fant sted ultimo april.

Prosjektet er gjennomført innenfor budsjett (7,5 millioner kroner) og belastningen er på kr. 7,33 millioner. Prosjektet vil regnskapsavsluttes som del av årsoppgjøret for 2022.

8201 Hovedareal rekkefølgekrav – Lindesnes kommune

Lindesnes kommune har inngått avtale som regulerer fordelingen av kostnader/anleggsbidrag knyttet til opparbeidelse av infrastrukturarbeider, mellom utbyggerne i området, i tråd med reguleringsplanen og påtatt seg byggherrerollen. Dette var ikke budsjettert på forhånd. Overskridelsen dekkes opp ved overskudd av midler på prosjekt 7314 og 9990.

8202 Utvidelse av lagringsområde for tømmer

Lindesnes Havn KF inngikk avtale med entreprenør om nedsprenning, grovplanering og plastring av ca. 15 mål vest i Strømsvika, som skal dedikeres lagring av tømmer og flis. Arbeidet har pågått i store deler av 2021, og ble ferdigstilt 1. tertial 2022. Endelig opparbeidet areal ble i underkant av 13 mål. Overtakelsesforretning fant sted i 1. tertial 2022.

Ferdigstilling av infrastrukturen ble ferdigstilt i månedsskiftet november/desember. Området er klart til å ta i bruk.

Prosjektet er ferdigstilt og overtatt. Vi avventer slutfaktura.

Belastningen er på 18,5 mill. mot budsjett 25,5 mill. i 2022, slik at området ventelig kan tas i bruk mot slutten av 2022. Prosjektet er innenfor rammen.

8217 Gismerøya Vest

Salg av tomter på Gismerøya for å handtere tidligere forventninger mellom partene forentes avklart i regi av Lindesnes Havn KF uten deltakelse fra Kristiansand havn IKS. Bruk av beløpet anbefales stilt i bero som en reserve til ev. tjenlige løsninger som ligger utenfor hva som håndteres av KF-et.

8300 Oppgradering bygg Mandal

Det ble bevilget 2,0 millioner i forbindelse med budsjett 2022. Oppgradering av kontordel i lagerbygget bak Gismerøykaien og lagerteltet er ferdigstilt. Gjenstående ubrukt er på 0,07 millioner.

9107 Kongsgårdbukta – utvidelse av kai 36

Videreføring av investeringene i Kongsgård er et ledd i den langsiktige strategien som følger av Bystyresak 47/2014, samt Kvalitetssikring av vedtak i sak 80/2003 om 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 – i østlig retning mot Sømmlandet.

Inngåtte kontrakt med NRC Norge AS, ble avbestilt 15.12.2022. Det jobbes videre med grunnlaget for tilbudsforespørsel, og kontrakt forventes å kunne inngås før, eller like etter sommerferien 2023. Belastningen i prosjektet er på kr. 21,7 millioner, mot bevilget ramme er på 51,0 millioner.

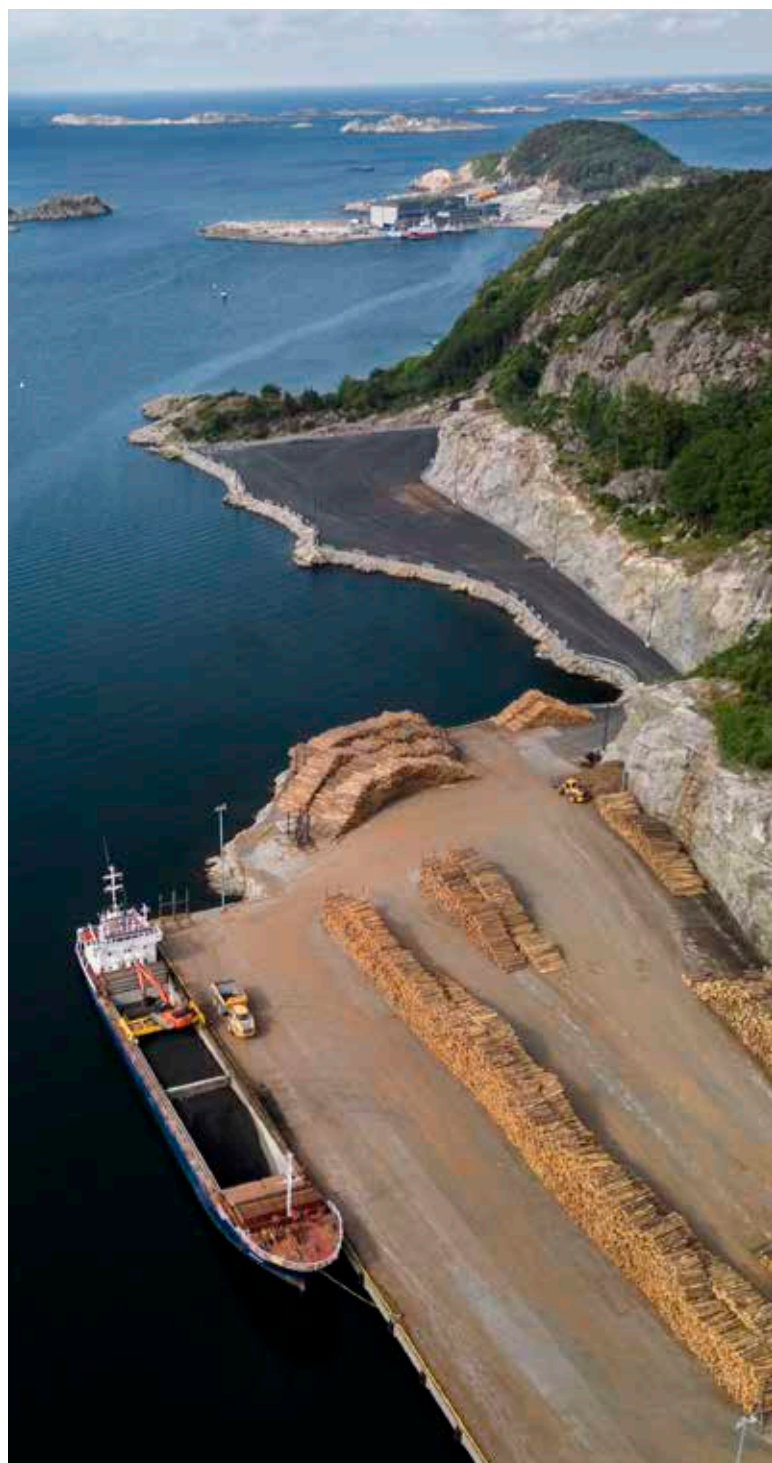
9210 Havneavsnitt Nord

Fra 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 blant annet heter:

Vi ser for oss følgende løp, som søkes inntatt med avsetninger i budsjett og økonomiplanen

- supplerende geotekniske undersøkelser (hovedkartleggingen av geoteknikken er gjennomført)
- geotekniske tolkninger og stabilitetsberegninger pågår.
- fyllingsplaner (gjenstår)
- kartlegging av miljøtekniske forhold (er gjennomført for områdene SHA_4, SHA_5 og SHA_6).
- tiltaksplan (gjenstår).
- skisseprosjekt (gjenstår).
- ingeniørgeologiske vurderinger (gjenstår)
- hovedrapporten for Topdalsfjorden ble ferdigstilt m/fremleggelse av rapport ultimo 2021. Supplerende konsekvensundersøkelser for utbyggingsfasen vil bli fremlagt påsken 2023.
- søknad om utfylling med mer. Delsøknad er sendt. Fortsatt er søknaden ikke realitetsbehandlet av Statsforvalteren.

Rapport for geotekniske vurderinger (stabilitet etter NVE veileder 2014) var utarbeidet. Med bakgrunn i den nye NVE veilederen fra 2019, utgitt i desember 2020, ble det gjennomført supplerende geotekniske undersøkelser i Kongsgård-Vige høsten 2021. Det ble i første tertial 2020 søkt Statsforvalteren om utfylling av ca. 100 000 m³ steinmasser i sjø ved Vigebukta, se foran.



Utvidelse av lagringsområde for tømmer i Strømsvika

Nye Veier har påbegynt planarbeidet for Ytre Ringveg, og dette påvirker havna – både med hensyn til tap av areal og funksjon som går tapt (se illustrasjon under), og behov for å tilrettelegge mottak av overskuddsmasser fra Ytre Ringveg. Det ble som følge av dette fremmet egen sak i havnestyret i mai 2021 som omhandlet hvorvidt Kristiansand havn skulle starte opp planarbeider for områdene SHA4, SHA_5 og SHA_6 (med referanse til Kommunedelplanen for Havneavsnitt Nord), noe Havnestyret ga klarsignal til. Dette arbeidet ble påbegynt i 2. tertial 2021 og har pågått videre ut i 2022, og pågår fortsatt. Vi forventer å få utkast til plan oversendt til Kristiansand kommune i løpet av høsten 2022. Etter merknader som inkom fra Norcem ved oppstart er reguleringen nå begrenset til kote (-8). Forslag til reguleringsplan er under arbeid og forventes innsendt til Kristiansand kommune 1. tertial 2023.

Prosjektet har en belastning på 12,5 millioner, og et budsjett så langt på 20,1 mill.

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. Det 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 og i 2022 økt til samlet 6,0 millioner. På grunn av covid-19 og lav kronekurs har en skjøvet prosjektet ut i tid. Med dagens energipriser ser en i ettertid at tiltaket ikke skulle vært skjøvet frem i tid. Ytterligere et solcelle anlegg er etablert på taket av lager/verkstedbygget Vige Havnevei 111 med forventet årsproduksjon på ca. 85 000 kWh. Vedtatt ramme er på 6,0 millioner med gjenstående ubrukt på 4,3 millioner innenfor rammen. Det planlegges for flere prosjekt.

9120 Landstrøm OSP

Havnas satsing på landstrøm var i oppstartsfasen forbundet med betydelig økonomisk 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 satt i drift anlegget 10. september 2018.

Det gjenstår å finne mer effektiv kabelhåndteringsløsning.

På grunn av covid-19 situasjonen ble planlagte anløp avlyst. Over lengre tid har cruiseskip ligget tilkoblet høyspent landstrøm ved kai 10. Etter anbudskonkurranse fikk havna 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.

Kristiansand havn har mottatt bekreftet tilsagn på 4,8 millioner i tilskudd fra ENOVA til infrastrukturtiltak for å forsterke effektforsyning i Vestre havn. Prosjektet har en samlet kostnad på ca. 15 millioner. Når prosjektet er ferdigstilt vil alle skip som anløper Vestre havn kunne tilbys land- og ladestrøm. Ferdigstilling er planlagt våren 2023. I tillegg pågår planlegging av effektforsterking på 16 MW til fergeterminalen i forbindelse med ombygging av terminal området i forbindelse med Gartnerløkka prosjektet.

Vedtatt ramme er på 40,5 millioner økt med 11 i budsjett for 2022. Prosjektet har et forbruk på 32,3 millioner innenfor ramme.

9602 Gjerde kamera/port Vige ISPS

Prosjektet er igangsatt og vedtatt ramme er på 0,7 millioner med et forbruk på 0,4 millioner. Prosjektet er innenfor rammen.

9211 Avretting areal Kongsgård

Gjelder avretning, asfaltering, grøfter, infrastruktur med mer, i havneavsnitt nord. Planlagt opparbeidelse av arealet inn mot Ringknuten er skjøvet ut i tid.

I forbindelse med bygging av ny ringvei, i regi av Nye Veier, vil ny kryssløsning beslaglegge Vige-kaien samt deler av utfyllingsområde i sjø regulert til havneformål. Økonomiske konsekvenser for havna vil bli kalkulert og innarbeidet i kommende budsjett. Inntil videre vil eventuelle kostnader bli belastet dette prosjektet. Vedtatt ramme 8,0 millioner, forbruk 2,1 innenfor rammen.

9604 ISPS

Det er satt av 1,5 millioner til å bytte leverandør. I tillegg skal alle portene byttes ut grunnet alder og høye driftsutgifter. Prosjektet er innenfor rammen.

9990 Anlegg avsetning udisponert.

Det er satt av 6,55 millioner til styrets disposisjon for uforutsette investeringer. I forbindelse med avleggelse av 1. tertialrapport ble det foreslått å bruke 5,0 millioner kroner til prosjekt 8202 Lagringsområde for tømmer. Rest ubrukt er 1,55 millioner kroner. Det foreslås å benytte restbeløpet til finansiering av hovedareal i Lindesnes.



Ytre Ringveg



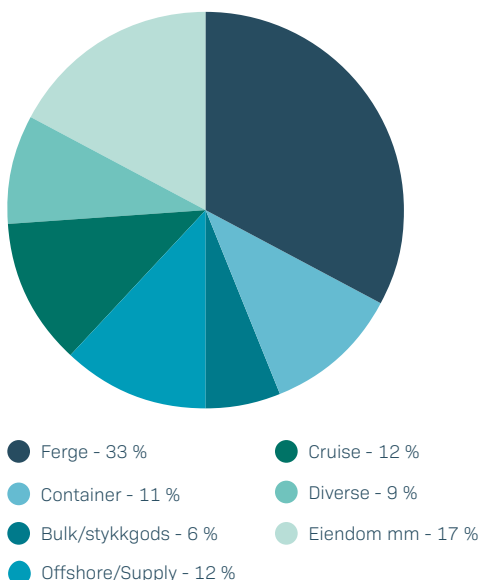
NØKKELTALL OG ÅRSREGNSKAP



NØKKELTALL

Ved utgangen av 2022 hadde Kristiansand Havn totalt 146,6 millioner i driftsinntekter. Det er 17,7 prosent bedre enn budsjettert. Hovedårsaken er høyere aktivitet og inntekter innfor de fleste av strategiområdene. Inntektene er kommentert under hvert strategiområde i årsmeldingen.

Figuren under viser havneinntektene fordelt på strategiområdene. Det største og viktigste strategiområdet for Kristiansand Havn IKS er ferge.



Samla driftskostnader inklusiv lønn og avskrivninger utgjorde 121,6 millioner mot budsjetterte 115,0 millioner. Det er avvik innenfor de ulike områdene.

Lønn og sosiale kostnader er 38,4 millioner mot budsjetterte 39,5 millioner. Hovedårsaken til innsparingen er lavere pensjonskostnader enn budsjetterte. Det er variasjoner innenfor de andre postene. Regulativ lønn er 1 million høyere enn forutsatt, men vi har tilsvarende høyere refusjoner. Dette henger sammen med blant annet sykefravær. Overtid er vesentlig høyere enn budsjettert, men dette dekkes inn gjennom høyere driftsinntekter.

Andre driftskostnader er 69,0 millioner mot budsjetterte 59,4 millioner. Dette henger sammen med økt aktivitet. De største avvikene er som følger:

- Driftskostnader til farled, kaier, arealer og kraner er 3,2 millioner høyere som følge av økte strøm-kostnader. Innenfor her er også viderefremming av landstrøm som er 1,4 millioner høyere enn budsjettert. Dettas tas igjen på inntektene.
- Driftskostnader bygninger og eiendom er 0,8 millioner over budsjett. Hovedårsaken er høyere overføring av leieinntekter til Kristiansand Havn KF som følge av høyere leieinntekter.
- Vedlikehold og oppgradering er 0,7 høyere enn budsjettert.
- Fremmede tjenester er 0,5 millioner høyere enn budsjettert som følge av høyere kostnader til IT-drift og brukerstøtte.
- Kontor, trykksak og lignende er 0,2 millioner høyere som følge av flere tilsetninger og derav høyere utgifter til annonser.
- Kostnader til egne transportmidler er 0,4 over budsjett som følge av høyere aktivitet.
- Kostnader til godtgjørelse for reiser, diett, bil og lignende er 0,28 millioner over budsjett som følge av høyere aktivitet.
- Provisjoner er 1,3 millioner høyere som følge av høyere vareinntekter.
- Forsikringspremier og garantikostnader er 0,9 millioner over budsjett. Det ble kun budsjettert med netto for bygg og anlegg. Denne kostnaden betales av KF, men det sendes regning til IKS.
- Andre kostnader er 0,8 millioner høyere enn budsjett. Hovedårsaken er havnekonferansen, men der har vi tilsvarende inntekter. Vi har også valgt å prioritere flere aktiviteter for de ansatte.

I 2022 er avskrivningene 9,0 millioner mot budsjettert 12,0. 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.

Samlet finanskostnader er bedre enn budsjettert. Dette fordi det ble tatt opp lån for å finansiere investeringer som ble forsinket. Det gir oss høyere renteinntekter og lavere renter på lån.

Kristiansand Havn IKS har et positivt årsresultat med 23,9 millioner for 2022.

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. 31.12.22 er vurdert som tilfredsstillende for fremtidig drift og utvikling.

Kristiansand havn er 100% selvfinansiert.

Det ble tatt opp lån på 84,3 millioner i 2022. Langsiktig gjeld utgjør 173,3 millioner ved årets utgang.

Investeringer

Det er foretatt investeringer for totalt 64,1 millioner i 2022. Store investeringer er utvidelse av lagringsområde for tømmer, utvidelse av kai 36 i Kongsgårdbukta og investeringer i landstrøm.



RESULTAT, EIENDELER, EGENKAPITAL OG GJELD

	Noter	Regnskap 2022	Regulert budsjett 2022	Regnskap 2021
Driftsinntekter				
Salgsinntekt	1,16	-141 771 685	-121 344 000	-124 304 499
Annen driftsinntekt	1,15	-4 814 095	-3 240 000	-3 533 208
Sum driftsinntekter		-146 585 780	-124 584 000	-127 837 707
Driftskostnader				
Varekostnad	14	5 093 972	4 100 000	4 656 159
Lønn og sosiale kostnader	2,3,4,11	38 405 955	39 563 000	34 541 576
Avskrivning av varige driftsmidler	6	9 019 567	12 000 000	8 601 316
Andre driftskostnader	5,9,14	69 074 412	59 405 000	72 245 920
Sum driftskostnader		121 593 906	115 068 000	120 044 971
Driftsresultat		-24 991 874	-9 516 000	-7 792 736
Renteinntekt		- 2 225 983	0	-1 011 068
Rentekostnad		3 298 418	5 000 000	56 511
Sum finansposter		1 072 435	5 000 000	-954 557
Årsresultat	12	- 23 919 439	- 4 516 000	-8 747 291

BALANSE

	Noter	Regnskap 2022	Regnskap 2021
Eiendeler			
Anleggsmidler			
<i>Varige driftsmidler</i>			
Kaier og anlegg		62 684 152	22 874 566
Bygninger		15 934 318	10 542 089
Tomter		25 346 394	8 816 143
Biler, materiell og maskiner		60 178 602	67 111 997
Sum varige driftsmidler	6 og 7	164 143 466	109 344 795
Finansielle anleggsmidler			
Aksjer og innskudd	8	4 512 356	4 293 356
Pensjonsmidler	11	18 705 613	14 386 226
Sum finansielle anleggsmidler		23 217 969	18 679 582
Sum anleggsmidler		187 361 435	128 024 377
Omløpsmidler			
<i>Fordringer og andre omløpsmidler</i>			
Kundefordringer	9	23 825 309	21 035 562
Andre fordringer	16	12 964 466	11 251 269
Sum fordringer og andre omløpsmidler		36 789 775	32 286 831
<i>Likvide midler</i>			
Bankinnskudd og kontanter	10	50 966 234	53 153 636
Sum likvide midler		50 966 234	53 153 636
Sum omløpsmidler		87 756 009	85 440 467
Sum eiendeler		275 117 444	213 464 844

EGENKAPITAL OG GJELD

	Noter	Regnskap 2022	Regnskap 2022
Egenkapital			
Opptjent egenkapital		32 666 731	8 747 291
Sum opptjent egenkapital		32 666 731	8 747 291
Sum egenkapital	12	32 666 731	8 747 291
Avsetning for forpliktelser			
Utsatt inntekt	15	28 691 656	23 935 376
Sum annen avsetning for forpliktelser		28 691 656	23 935 376
Langsiktig gjeld			
Obligasjonsinnskudd			
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner		173 267 330	94 229 396
Sum langsiktig gjeld	13	173 267 330	94 229 396
Kortsiktig gjeld			
Leverandør gjeld		13 595 701	41 847 199
Skattetrekk og skyldige offentlige avgifter	10	2 402 408	3 232 614
Annen kortsiktig gjeld		24 493 618	41 472 967
Sum kortsiktig gjeld		40 491 727	86 552 780
Sum gjeld		242 450 713	204 717 552
Sum egenkapital og gjeld		275 117 444	213 464 844

STYRETS GODKJENNING

Havnestyret godkjenner med signering årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2022.

Kristiansand, 25.04. 2023
Styret i Kristiansand Havn IKS

Kjell Eirik Haavold
Styreleder

Åse Lill Kimestad
Nestleder

Vegard Launes

Unn L.Larsen

Janette Kleivset

Ian Sindre Couling

Eirik Dåstøl Langeland

Paal Pedersen

Lenart Danielsen

Halvard Aglen
Havnedirektør



KRISTIANSAND
HAVN

Kristiansand Havn IKS

Gravane 4
Postboks 114
N-4662 Kristiansand

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



portofkristiansand



portofkristiansand