

RINGVIRKNINGSANALYSE

KRISTIANSAND HAVNEKLYNGE



KRISTIANSAND
HAVN

INNHold

1 Introduksjon og hensikt	4
2 Metode	5
3 Kristiansand havneklynge	6
4 Kristiansand havneklynges næringsområde	10
4.1 Næringsområde – Ferge- og cruiseaktivitet	12
4.2 Næringsområde – Varer, containerhåndtering og logistikk	17
4.3 Næringsområde – Offshore forsyningstjeneste	20
4.4 Næringsområde – Mineralbehandling	27
4.5 Næringsområde – Fiskeri og sjømat	30
5 Økonomiske virkninger av havneaktivitetene i Kristiansand	32
6 Oppdeling av resultater – Lindesnes og Kristiansand	34
7 Utvikling av Kristiansand havneklynge 2013–2019–2023	36
8 Vedlegg	39
Økonomisk virkningsvurdering av havner	39
Analyse av tjenestegap ved Kristiansand Havn	45

1. INTRODUKSJON OG HENSIKT

Denne analysen har som mål å evaluere effektene av havneaktivitetene ved Kristiansand Havn IKS på omlandet. I 2020 gjennomgikk Kristiansand Havn KF en fusjon med havneområdene i Lindesnes kommune, og dannet et interkommunalt selskap (IKS) ansvarlig for å forvalte havneområdene i både Kristiansand og Lindesnes kommuner.

Hovedfokuset i denne studien er å gi en omfattende oversikt over havneaktivitetene innenfor jurisdiksjonene til Kristiansand Havn IKS og de tilstøtende private havneområdene i disse to kommunene. Analysen starter med en undersøkelse av de havnebaserte aktivitetene i Kristiansand og Lindesnes, og utvider sitt omfang til å inkludere ytterligere virksomheter utover de som er direkte knyttet til havneforvaltningsorganisasjonen, Kristiansand Havn IKS.

Effektene av disse aktivitetene observeres hovedsakelig i kommunene Lindesnes og Kristiansand, men deres innflytelse strekker seg over hele Agder fylke. Tallrike selskaper i fylket er avhengige av havnen, noe som indikerer at dens tilstedeværelse ikke bare støtter lokal sysselsetting og verdiskaping, men også har en bredere økonomisk betydning utover havnens umiddelbare nærområde.

For å referere samlet til hele havneklyngen, som omfatter både offentlige og private havneområder i Lindesnes og Kristiansand, benyttes begrepet 'Kristiansand IKS havneklynge'. Når analysen fokuserer spesifikt på havneaktiviteter innenfor en av kommunene, brukes begrepene 'Lindesnes havneklynge' og 'Kristiansand havneklynge' henholdsvis.

Videre skisserer studien forretningsprofilen til Kristiansand Havn IKS, som omfatter både offentlige og private havneområder, og fremhever havneklyngens styrker. Ringvirkningsanalysen som presenteres her, oppdaterer tidligere analyser utført i 2014 (basert på data fra 2013) og 2020 (basert på data fra 2019). Den fungerer som et verktøy for å illustrere utviklingen i sysselsetting, verdiskaping, omsetning og kommunale skattebidrag fra 2013 til 2019, og nå utvidet til 2023.



2. METODE

GEMBA har, i samarbeid med Kristiansand Havn IKS, samlet data fra selskaper med havneaktiviteter. Dette inkluderer:

Havneavhengige bedrifter:

Bedrifter som er lokalisert på havnen og er helt avhengig av havnens infrastruktur for å kunne driftes.

Havnetiltrukket bedrifter:

Bedrifter som er tiltrukket havnen og har en sterk tilknytning for havnens tjenester og er typisk lokalisert i nærheten av havnen.

Havneinduserte bedrifter:

Bedrifter som ikke er nær havnen, men som har utviklet deres virksomhet gjennom eksport i havnen og er i nær samhandling med selskaper i de to overnevnte kategoriene.

Analysen er basert på den økonomiske modellen utviklet av bransjeorganisasjonen Danske Havner for verdsettelse av havners økonomiske virkninger i lokalsamfunn. Siden 2007 har modellen blitt anvendt på mer enn 20 havner i Danmark og 21 i Norge. Modellen er basert på en objektiv vurdering av de direkte, indirekte og induserte økonomiske virkningene av havnens aktivitet og muliggjør en måling av havnens sysselsettingsstruktur og økonomiske betydning for innlandet, dvs. kommunen og fylket.

Analysen er basert på data fra 87 selskaper i Kristiansand havneklynge. Videre, for å gi en bedre forståelse av dynamikken og beskrive Næringsområdeene, ble det gjennomført intervjuer med 11 selskaper som har betydelig innvirkning på aktivitetene i havneklyngen.

Analysen er basert på data fra 2023 som beskriver antall ansatte og omsetning i selskapene. Dette innebærer at analysen viser et øyeblikksbilde av havnens nåværende profil og tillater en vurdering av havnens virksomhetsutvikling. For en ytterligere beskrivelse av metoden, se vedlegget.

GEMBA har gjennomført denne analysen i perioden fra januar til juni 2024.

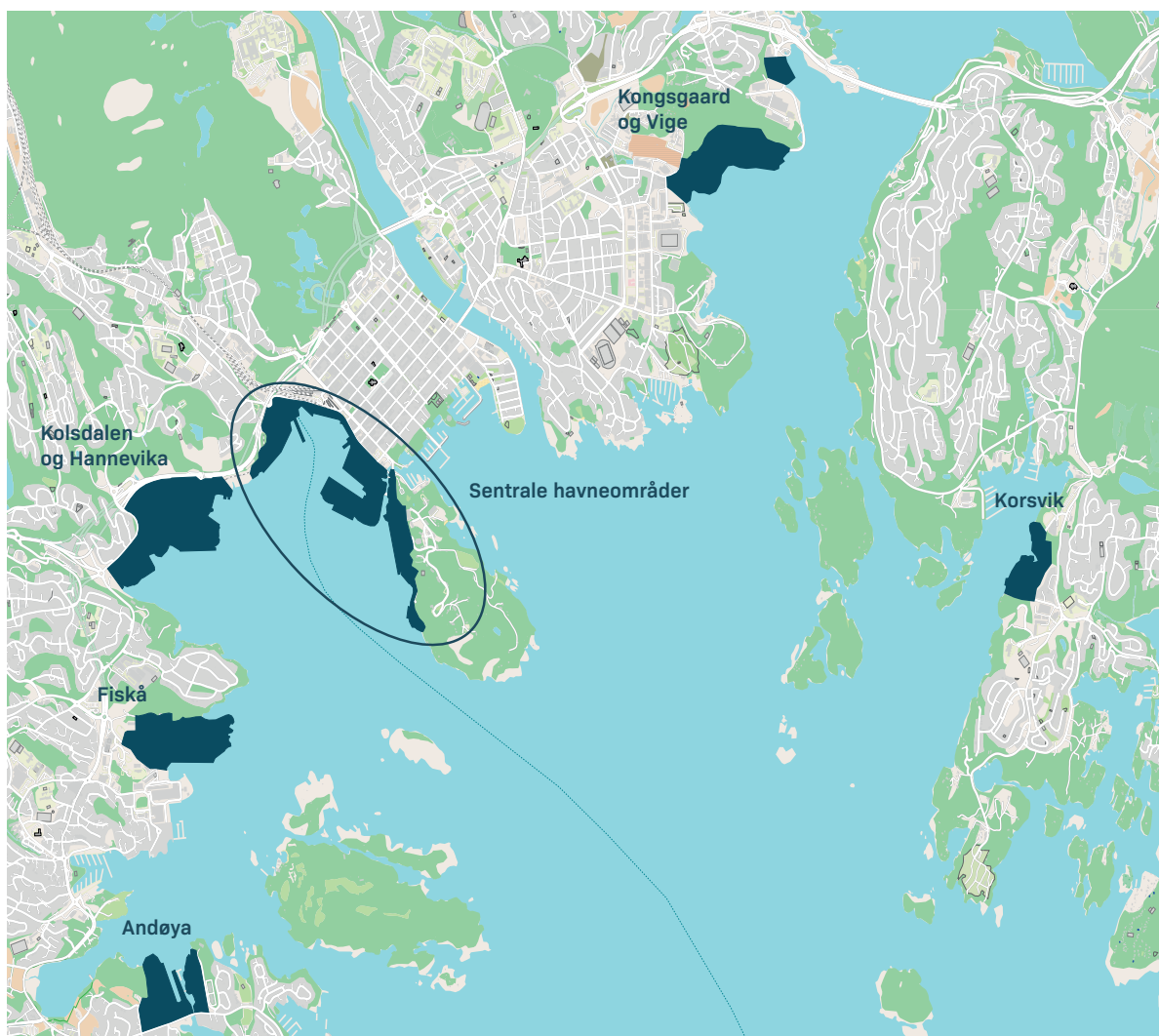


3. KRISTIANSAND HAVNEKLYNGE

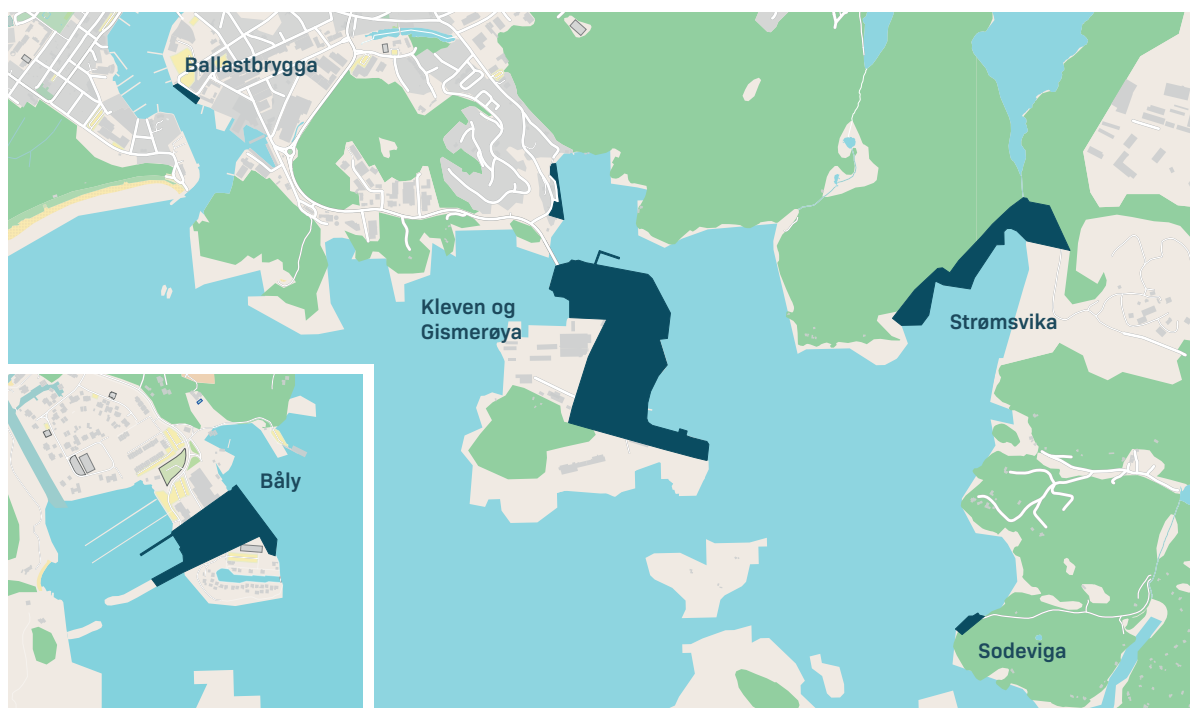
Kristiansand Havn er et sentralt industrielt prosesserings- og offshorerelatert knutepunkt helt sør i Norge, og dermed nær de kontinentaleuropeiske markedene. For å sikre en moderne og høyt effektiv produksjonsindustri, har Kristiansand havn utviklet seg til å bli et sentralt logistikk- og transportknutepunkt for hele regionen. Havnen støtter enkel tilgang til resten av Norge og Europa gjennom sjø-, jernbane-, luft- og veitransport.

Kristiansand Havn har utviklet seg til å bli en viktig destinasjon for cruiseindustrien og har stor innvirkning på de omkringliggende reiselivstilbudene, restaurantene og kafeene. Kristiansand Havn har et av Europas største landstrømanlegg og kan levere strøm til skipene, noe som bidrar til mindre lokal forurensning når de store cruiseskipene anløper havnen. Figur 1 viser de viktigste havneområdene, både offentlige og private, i Kristiansand havneklynge.

Figur 1: Havneklyngen i Kristiansand kommune - oversikt over hovedhavneområder



Figur 2: Havneklyngen i Lindesnes kommune - oversikt over hovedhavneområder



Havneområdene i havneklyngen har forskjellige forretningsprofiler og formål, og deres hovedaktiviteter og egenskaper er fremhevet i tabell 1.

Tabell 1: Hovedhavneområder i Kristiansand havneklynge

Havneområde	Hovedaktivitet
Sentrale havneområder	Fergeterminal, containerhåndtering, cruise, havneadministrasjon og logistikk
Kongsgård og Vige	Betongproduksjon, logistikk, offshore forsyning og generell last
Kølsdalen og Hannevika	Smelteverk og tilhørende virksomhet
Fiskå	Silikon- og karbonproduksjon og tilhørende virksomhet
Andøya	Verft og produksjon for offshoreindustri
Korsvik	Offshore support og borevirksomhet
Ballastbrygga	Havneadministrasjon og lager
Kleven and Gismerøya	Fiskeri
Strømsvika	Grus, tømmer, bulk
Sodeviga	Tankanlegg
Båly	Fiskeri

Alle varer, både fra private og offentlige kaier som håndteres i Kristiansand havneklynge, er registrert hos Kristiansand havneadministrasjon. Godsgjennomstrømningen har vært relativt stabil de siste årene og utgjorde i 2023 ca. 3,00 millioner tonn.

Fordelingen av godsgjennomstrømningen mellom forskjellige varetyper er vist i figur 2.

Grafen i figur 3 viser at den dominerende varetypen er bulk (våt og tørr til sammen), men det er også store mengder containertransport og ro-ro-transport. Kristiansand Havn er avhengig av en variert varetype sammenlignet med gjennomsnittlige norske havner.

Kristiansand Havn har hatt stort søkelys på å forbedre de negative klima og miljøpåvirkningene av skipsfart- og havneaktiviteter, og har siden 2013 utviklet et landstrømsystem, solcellepaneler og støyreduksjoner m.m. for å redusere påvirkningene som en havn kan ha på både lokalt og globalt miljø. Landstrømanlegget leverer strøm til både offshore forsyningskip, ferger og cruiseskip, og i 2023 ble det levert omtrent 6,6 millioner kWh som landstrøm.

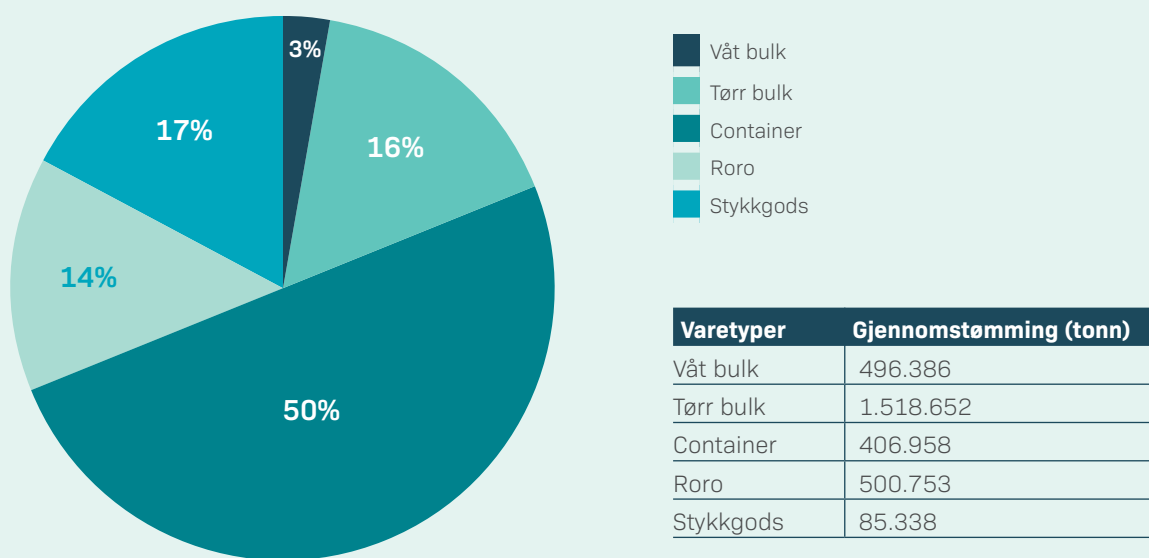
I tillegg til inntektene skapt fra tollsatser for godsgjennomstrømningen, får Kristiansand Havn en stor del av sine inntekter fra utleievirksomhet. I 2023 kom omtrent 17 % av havnens inntekter fra utleieaktiviteter.

Den totale havneinntekten i 2023 utgjorde 152,4 millioner NOK, som er 8 % bedre enn forventet i budsjettet. Den største inntektsstrømmen for havnen kommer fra fergeaktiviteten (36 %), etterfulgt av utleie (17 %), cruise (15 %) og container (10 %).



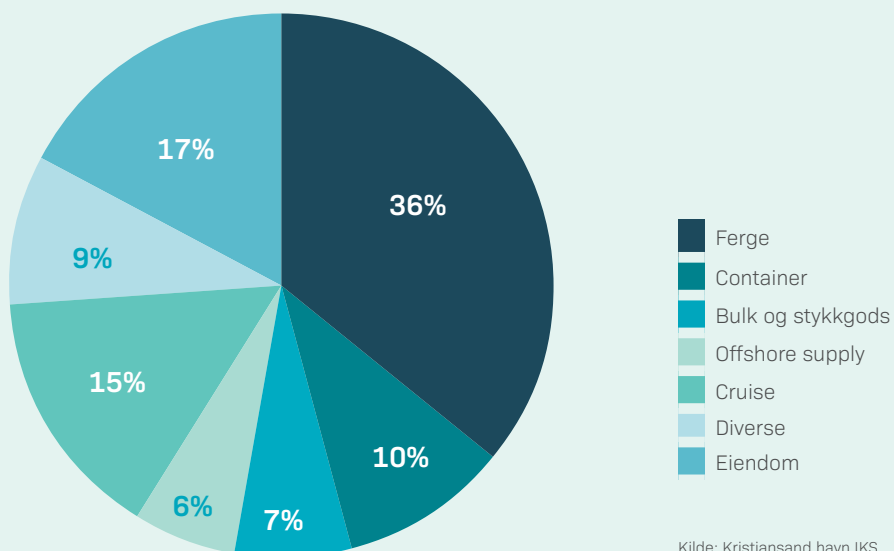
Kristiansand landstrømanlegg som leverer strøm til et cruiseskip.

Figur 2: Fordeling av forskjellige varetyper ved Kristiansand Havn i 2023.



Kilde: SSB

Figur 3: Innteksstrømmer for Kristiansand Havn, 2023



Kilde: Kristiansand havn IKS

4. KRISTIANSAND HAVNEKLYNGES NÆRINGSOMRÅDER

Aktiviteterne i Kristiansand havneklynge kan deles inn i 5 ulike næringsområder som illustrert i figur 4:

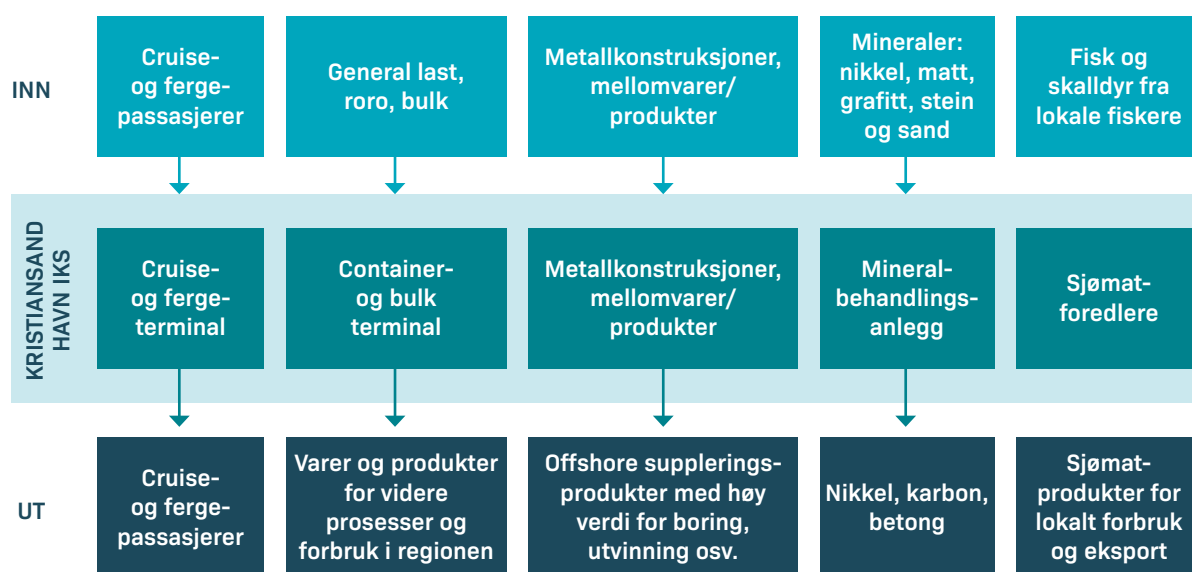
1. FERGE- OG CRUISEAKTIVITET
2. VARER, CONTAINERHÅNDTERING OG LOGISTIKK
3. OFFSHORE FORSYNINGSTJENESTE
4. MINERALBEHANDLING
5. FISKERI OG SJØMAT

Figur 4: Næringsområdene i Kristiansand havneklynge



Kilde: GEMBA

Figur 5: Strøm over havneklyngen i Kristiansand



Kilde: GEMBA

Kristiansand Havn har den sentrale rollen i havneklyngen og sikrer at de rette rammene, tjenestene og fasilitetene er til stede for at havnebrukerne skal kunne drive en vellykket virksomhet. Selv om forretningssegmentene kan virke adskilte, er det åpenbare forbindelser mellom dem, og logistikk, håndtering av varer og containere er avgjørende for suksessen til offshore forsyningstjenester, mineralprosessering og fergeaktivitet.

Varene og produktene som passerer gjennom Kristiansand havneklynge inkluderer råmateriale for videre mineralprosessering, metallkonstruksjoner, mellomprodukter, containergods i LoLo og RoRo samt passasjerer fra både ferger og cruiseskip. Figur 5 viser det systematiske flytskjemaet over Kristiansand IKS havneklynge.

4.1 NÆRINGSOMRÅDE FERGE- OG CRUISEAKTIVITET

Norge har en fremtredende posisjon innen cruiseturisme, og opplever en økning i sin internasjonale markedsandel. I 2023 ønsket Norge velkomment 3 944 cruiseskip ved sine havner, noe som tilsvarer omtrent 6,2 millioner besøkende. Dette representerer en rekordhøyde for andre år på rad, og understreker veksten i denne industrien.

Kristiansand har blitt en foretrukket destinasjon for en betydelig del av disse cruisepassasjerene, og har sett stor fremgang de siste årene. Denne utviklingen mot å bli en av Norges største cruisehavner startet i 2010, med 10 skipsanløp. En dedikert strategi rettet mot å utvikle dette forretningssegmentet har sikret at havnen i 2022 ønsket velkommen et rekordantall på 129 anløp, et tall som ble overgått i 2023 da havnen mottok 134 anløp.

Integrasjonen av Lindesnes kommune i Kristiansand Havn IKS har ytterligere utvidet cruisenæringens rekkevidde i regionen, og introdusert to nye destinasjoner: Mandal og Lindesnes. På begge stedene ankrer cruiseskipene offshore, og passasjerene blir brakt til kaiene med mindre fartøyer.





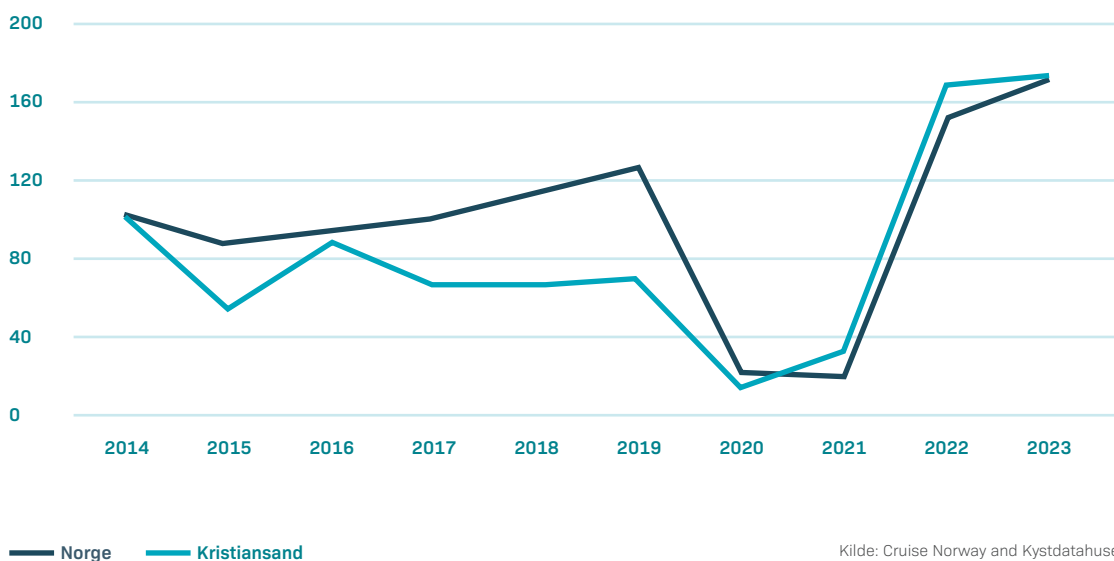
Figur 6 viser en graf som detaljert presenterer den indekserte utviklingen av cruiseskipsanløp i Norge generelt og spesifikt ved Kristiansand Havn. Figuren fremhever den betydelige veksten for cruiseindustrien i regionen.

Figur 6 illustrerer en positiv utvikling i antall cruiseanløp som er i tråd med den bredere norske trenden på dette området. I løpet av tiåret fra 2014 til 2023 har Kristiansand Havn opplevd en bemerkelsesverdig økning i antall cruisepassasjerer, fra 120 000 til 370 000, noe som tilsvarer en vekst på 208 %. Denne perioden har også sett en betydelig endring i størrelsen på cruiseskipene som besøker havnen; gjennomsnittsfartøyet i 2014 hadde omtrent 1 600 passasjerer, et tall som økte til 2 750 passasjerer i 2023. Denne økningen understreker ikke bare havnens forbedrede kapasitet, men antyder også en trend mot større cruiseskip som legger til i Kristiansand.

En analyse fra 2019 utført av Innovasjon Norge ga innsikt i den økonomiske virkningen av denne sektoren, og viste at hver cruisepassasjer bidro med gjennomsnittlig 510 NOK til den lokale økonomien gjennom utgifter på restauranter, museer, utflukter og andre aktiviteter. Med ankomsten av 370 000 passasjerer i 2023, er bidraget til den lokale økonomien fra cruisepassasjerer estimert til omtrent 188,7 millioner NOK. Denne betydelige økonomiske injeksjonen understreker den viktige rollen cruisenæringen spiller i å støtte lokale bedrifter og samfunnet generelt.

Cruisepassasjerer har en tendens til å bruke penger over en relativt kort periode, vanligvis fra de går i land til de går ombord igjen senere samme dag. Dette konsentrerte forbruksmønsteret fremhever den intense, men korte økonomiske oppblomstringen som lokale bedrifter opplever under hvert cruisebesøk, og gir lokale bedrifter en høy grad av forutsigbarhet.

Figur 6: Den indekserte utviklingen i cruiseanløp mellom 2010 og 2019 i Kristiansand og i Norge totalt



Kilde: Cruise Norway and Kystdatahuset

I sentrum av byen fungerer Kristiansand Havn som en maritim port og rangerer som den nest største fergeterminalen i landet. Havnen har en historie med fergeoperasjoner som strekker seg tilbake til 1872, og er et viktig knutepunkt mot Europavei 39-korridoren med sine transportforbindelser til Danmark og det europeiske fastlandet. Driftet av Color Line og Fjord Line, fasiliteter havnen flere daglige kryssninger. Fjord Line har en rask katamaranferge med en overfartstid på 2 timer og 15 minutter, og begge rederier har ferger med overfartstid på rundt 3 timer og 45 minutter.

Lokalisert nær sentrale veier, er fergeterminalene en vital komponent i det nasjonale og regionale logistikknett, med store volum av passasjer- og godstransport, inkludert den velrenommerte norske sjømateksporten til Europa. I 2023 håndterte fergene omtrent 1,3 millioner passasjerer, 475 000 kjøretøy og 490 000 tonn med roll-on/roll-off gods, noe som understreker Kristiansand Havns strategiske betydning i det skandinaviske transport- og logistikknett.



Color Line er den største cruisefergelinjen som opererer på ruter til og fra Norge, og spesialisert seg både på passasjer- og godstransport. Color Line har flere ruter fra norske havner, Larvik, Kristiansand, Sandefjord og Oslo til Strömstad i Sverige, Hirtshals i Danmark, og Kiel i Tyskland. Fra Kristiansand har Color Line to daglige overfarter med sine ferger og spiller en betydelig rolle i å stimulere aktivitet i havnen. De regelmessige overfartene bidrar til å øke turisme og kommersiell virksomhet i området. I tillegg er den operasjonelle levedyktigheten til Color Line på denne ruten knyttet til fasilitetene og tjenestene som tilbys av Kristiansand Havn, noe som understreker en gjensidig avhengighet som er avgjørende for vedvarende drift.



Fjord Line er, lik Color Line, spesialisert på passasjer- og godstransport til og fra Norge. Selskapet tilbyr essensielle tjenester som forbinder norske havner, Bergen, Stavanger og Kristiansand med Hirtshals i Danmark. Ved bruk av en flåte som inkluderer høyhastighetskatamaraner og cruiseferger, gjennomfører Fjord Line regelmessige overfarter og påvirker havnene de betjener ved å øke aktivitetsnivået.

Fra Kristiansand har Fjord Line avganger som både fremmer turisme og støtter den lokale økonomien gjennom økte kommersielle aktiviteter. Denne operasjonen gir pålitelig maritim transport og illustrerer gjensidig avhengighet mellom Fjord Line og havnefasilitetene på destinasjonene deres.



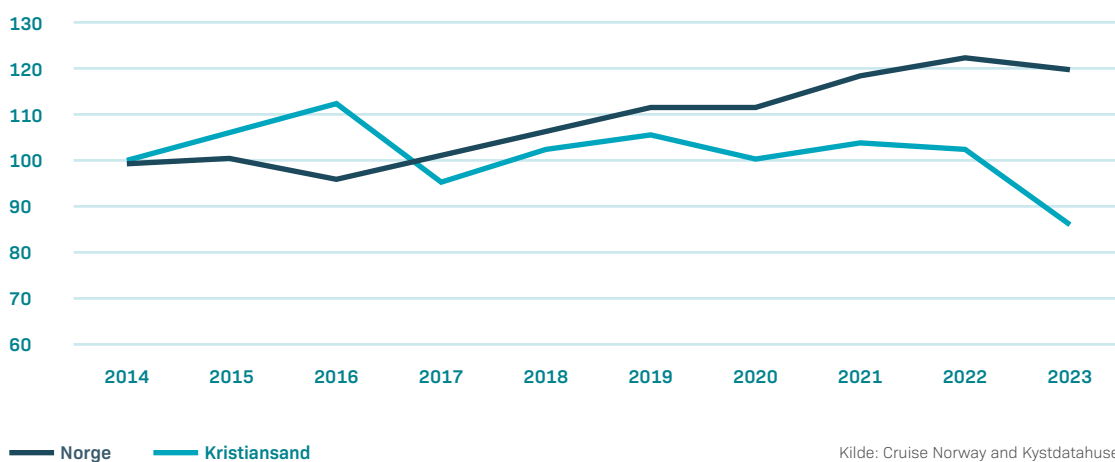
4.2 NÆRINGSOMRÅDE

VARER, CONTAINERHÅNDTERING OG LOGISTIKK

I tillegg til varene som transporteres gjennom fergeterminalen som RoRo, håndteres containergodts på containerterminalen i det sentrale havneområdet. Kristiansand Havn har i gjennomsnitt en containeromsetning på mellom 40 000 og 54 000 TEU per år, med en topp i 2016. I 2023 var gjennomstrømmingen 42 000 TEU. I 2023 var omtrent 29 000 TEU lastet, mens omtrent 13 000 TEU var tomme. Figur 7 viser den indekserte utviklingen i containeromsetningen (TEU) fra 2014 (=100) til 2023.



Figur 7: Den indekserte utviklingen i containergjennomstrømningen fra 2014 (=100) til 2023



Som illustrert i figur 7, er Kristiansand Havns utvikling fra 2014 til 2020 i tråd med trendene i hele Norge. Imidlertid har utviklingen i Kristiansand siden 2021 vært lavere enn det nasjonale gjennomsnittet. Med sin beliggenhet og direkte forbindelse til det europeiske fastlandet er Kristiansand Havn en viktig importhavn for Norge, og med det nåværende presset på den norske kronen har importerte varer blitt dyrere på grunn av valutakursen mot for eksempel euroen. For havner som i stor grad er avhengige av import, kan dette føre til en nedgang i containerimporten, og dette er hovedforklaringen bak reduksjonen i 2023 sammenlignet med 2022.

En betydelig andel av containergodt som håndteres ved havnen, spesielt eksport, stammer fra regionens mineralproduksjon. Lokale logistikkjenester, inkludert speditører og transportører, spiller en avgjørende rolle i transporten av varer mellom produksjonsstedene og havnens import- og eksportfasiliteter.

Kristiansand Havn er en vital node i det maritime nettverket, ofte besøkt av ulike rederier. Denne aktiviteten etablerer en sterk tilknytning til store europeiske og globale eksport knutepunkt, som Rotterdam, Hamburg, Antwerpen og London, og sikrer havnens sentrale posisjon i internasjonale handelsstrømmer.

Driften av to containerterminaloperatører ved havnen er avgjørende for å bygge bro mellom lokale produsenter, maritime transportører og globale markeder. Disse enhetene muliggjør en sømløs bevegelse av varer, noe som understreker havnens integrerte rolle i logistikkjeden og dens bidrag til den regionale og nasjonale økonomien.



JAS Worldwide, med sitt norske datterselskap JAS Worldwide Norway AS, er en nøkkelaktør innen global spedisjon og opererer innen sjø-, jernbane-, luft- og veifrakt. Med lokasjoner som Moss, Oslo, Drammen, Larvik, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Hammerfest, har JAS Norway erfaring og tilknytning til mange norske havner hvor selskapet tilbyr tjenester, fra break bulk og befraktning til terminaloperasjoner og lager/3PL-tjenester. Siden 2020 har Greenport Services AS vært en del av JAS Norway i Kristiansand og fortsetter den lokale ekspertisen.

Med sin sentrale og gunstige beliggenhet mot det europeiske fastlandet har Kristiansand Havn tiltrukket store og viktige selskaper innen handel som har lager ved havnen eller i nærheten av havnen. Ettersom netthandelen har sett en jevn økning over årene, har Norges største netthandelsgruppe, Brandsdal Group, utvidet og utviklet sin virksomhet ved havnen.

Brandsdal Group og andre lignende selskaper er gode eksempler på forretningsaktiviteter som er utviklet og utvidet på grunn av mulighetene som tilbys av Kristiansand Havn.

SEAFRONT

I Kristiansand Havn er Seafront den ledende havneoperatøren, stuer, og speditør. Seafront tilbyr lagerplass for alle typer last på paller, sekker, containere, og prosjektlast på havnene. Dermed håndterer de store volum av forbruksvarer i Kristiansand havn. Seafront er den største containerhåndtereren ved havnen og lossere, stabler, flytter og laster fartøyene som anløper havnen. Seafront har en lang tradisjon ved havnen og har gode forbindelser til de store produksjonsbedriftene ved havnen eller i regionen rundt havnen.

Brandsdal Group

Brandsdal Group, opprinnelig grunnlagt som Netthandelen.no, har vokst til å bli et ledende e-handelsselskap med hovedkontor Kristiansand. Selskapet har utvidet sin portefølje til å inkludere ulike nettbutikker som Blivakker.no, Norges største nettbutikk for skjønnhetsprodukter. Brandsdal Groups hovedkontor ligger på Mjåvann utenfor Kristiansand, hvor også deres lager er lokalisert. Denne fasiliteten støtter deres norske nettbutikker og huser sentrale avdelinger som kundeservice, markedsføring, salg og innkjøp, og sysselsetter rundt 220 personer.

Brandsdal Group har et dedikert fokus på bærekraft, som inkluderer medlemskap i miljøorganisasjoner som Miljøfyrtårn og Grønn Punkt Norge. En stor andel av produktene som selges i Brandsdal Groups nettbutikker håndteres over Kristiansand Havn og ankommer dermed med skip, som er den mest miljøvennlige formen for transport.

4.3 NÆRINGSOMRÅDE

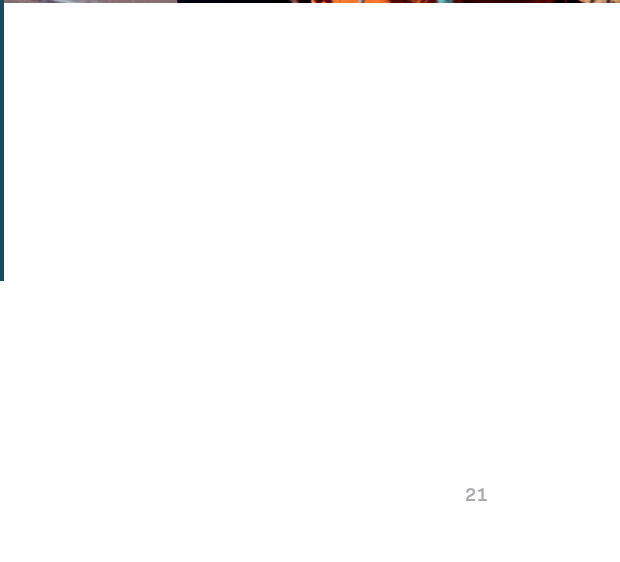
OFFSHORE FORSYNINGSTJENESTE

Kristiansands strategiske posisjon i forhold til offshore-energi har ført til utviklingen av en hardfør forsyningstjeneste for denne sektoren. Gjennom årene har havnen utviklet seg til å bli et anerkjent knutepunkt for offshore forsyningsoperasjoner, og tiltrekker seg noen av verdens ledende selskaper på dette feltet. Havnas beliggenhet med enkel tilgang både fra luft og sjø har lagt grunnlaget for å betjene offshoreindustrien. Regionens kapasitet til å levere teknisk avanserte offshore forsyningstjenester har stimulert betydelig etterspørsel etter eksport, med en betydelig del av utstyret som utvikles i området brukt globalt.

Tilstedeværelsen av disse offshore forsyningsselskapene har tiltrukket utstyrsprodusenter og gjort havnen til en foretrukket destinasjon for vedlikehold, service og prosjektledelse av store rigger og jack-ups. Inkorporeringen av Lindesnes kommune i Kristiansand Havn IKS har ytterligere beriket havnens klynge med flere selskaper og ekspertise.

Offshore olje- og gassindustrien har opplevd betydelig volatilitet det siste tiåret. Denne volatiliteten, preget av store svingninger i etterspørselen, har ført til at noen Kristiansand-baserte offshore forsyningsselskaper har iverksatt betydelige bemanningsreduksjoner. Disse nedskjæringene i offshore forsyningssektoren har også påvirket sysselsettingsnivåene blant underleverandører i regionen, noe som fremhever den sammenkoblede naturen av den lokale økonomien og de globale energimarkedene.





Figur 8: Områder øremerket for utvikling av nye offshore vindprosjekter



Selv om det har vært noen rolige år i olje- og gassindustrien, indikerer ordrelistene for 2024 og pågående utvinningsaktiviteter at det vil være stor aktivitet i de kommende årene. Til tross for den avtagende etterspørselen etter tjenester i offshore olje- og gassindustrien, har det vært en strategisk dreining mot offshore vindenergi. Kristiansand Havn, spesielt områdene Gismerøya, Strømsvika og Sodevika nær Mandal i Lindesnes kommune, samt flere havneområder i Kristiansand, har stort potensial for å støtte offshore vindsektoren.

Kombinasjonen av et sterkt strømnnett, effektive utvekslingsmuligheter over internasjonale forbindelser, nærhet til håndterbar vannkraft og en rekke planer for økt strømforbruk, posisjonerer Agder- og Kristiansand-regionen som ideelt egnet for integrering av offshore vind. Denne endringen reflekterer ikke bare en strategisk tilpasning til endrede energilandskap, men understreker også regionens forpliktelse til bærekraftig energiproduksjon.

I Skagerrak og Nordsjøen utvikles det mange soner for offshore vindenergi. Kristiansand havneklynge er godt posisjonert til å tjene som base for installasjoner samt for løpende drifts- og vedlikeholdstjenester. Figur 8 illustrerer et utvalg av områder som er øremerket for utvikling av nye offshore vindprosjekter og viser havnens nærhet til disse sonene.

Havnenes gunstige beliggenhet i forhold til Sønnvind A eller Sørlige Nordsjø II er fordelaktig for havnens fremtid innen offshore vindenergi. En auksjon for utviklingen av Sørlige Nordsjø II ble gjennomført 20. mars 2024, og har dermed tatt et skritt nærmere utvikling.

Ett selskap som deltar i utviklingen av offshore vind er Global Ocean Technology og dets datterselskap Windport.



National Oilwell Varco (NOV), en global leder innen olje- og gassindustrien, har sitt norske hovedkontor i Kristiansand. Til tross for utfordringer i offshoreindustrien de siste tiårene, forblir NOV en betydelig aktør i Kristiansand havneklynge. Med spesialisering i produksjon av kraner, vinsjer og boretårn, er NOVs produkter integrert i offshore-operasjoner over hele verden. Selskapet spiller en kritisk rolle i den lokale maritime økonomien og har en betydelig bidrag til globale energisektorer gjennom strategiske partnerskap med lokale logistikkelskaper for eksport av sitt utstyr.



HMM har mer enn 125 år med bransjeledelse innen boreutstyr og tjenester. Med røtter fra kjente merker som Maritime Hydraulics og Wirth, har HMM etablert en nisje i Kristiansand for banebrytende offshore boreteknologier siden 1970-tallet. En stor andel av produksjonen foregår i Tyskland og monteres ved fasilitetene i Kristiansand. Hovedandelen av de monterte produktene sendes sjøveien til sine destinasjoner av lokale selskaper som Seafront og Pentagon. I Kristiansand har HMM sitt norske operasjonssenter med både ingeniør-, produksjons- og administrative roller.



WINDPORT

Global Ocean Technology (GOT) er en fremtredende offshore og marineteknologigruppe som konstruerer skip, flytende strukturer og plattformer tilpasset kundens spesifikasjoner innen energi- og marinsektoren. GOT Rig Harbor i Mandal har verkstedsfasiliteter, omfattende lager og gunstig logistikk, beleiligg plassert nær norske oljefelt. GOT styrker sitt fokus på bærekraftige energiløsninger ved å investere i hydrogen-, LNG- og batteriteknologier.

Gjennom sitt datterselskap Windport intensiverer GOT sitt fokus på offshore vindenergi, med mål om å etablere Windport som den foretrukne offshore vindhavnen for sørlige Nordsjøen. Windport, dedikert til å utvikle tjenester og infrastruktur for offshore vindoperasjoner, planlegger å klargjøre Gismerøya, Strømsvika og Sodevika for offshore vindprosjekter. De tilbyr 200 hektar land og mulig 2 000 meter med dypvannskai, og søker dermed å gi regionen en fremtredende posisjon innen offshore fornybar energi.



GOT og rigghavnen i Mandal



Visualisering av O&M Port Kongsgård fra Southwind

For ytterligere å styrke offshoreindustrien i regionen vil initiativer for å etablere O&M Port Kongsgård og det etablerte Nasjonale Kompetansesenteret for offshore vind i Kristiansand støtte de pågående prosjektene og etablere Kristiansand som en betydelig havn for vindenergi. O&M Port Kongsgård, posisjonert som et strategisk knutepunkt for Sørliche Nordsjø II (SNII) offshore vindpark, vil skape betydelige sysselsettingsmuligheter, med estimater på opptil 112 årsverk (FTE) per år, og tiltrekke seg betydelige investeringer, anslått til å nå opptil 720 millioner NOK årlig.

Den kombinerte effekten av O&M Port Kongsgård og det Nasjonale Kompetansesenteret vil styrke den lokale forsyningskjeden og fremme bærekraftige praksiser og miljøansvar, i tråd med regionale mål om å redusere klimagassutslipp og fremme grønne energiløsninger.

Southwind fungerer som en tilretteleggende partner for å tiltrekke interesse og koordinere offentlige og private ressurser for offshore vindaktiviteter. De engasjerer seg aktivt med interessenter og utnytter sitt omfattende nettverk for å sikre vellykket etablering og drift av O&M-havnen.



4.4 NÆRINGSOMRÅDE MINERALBEHANDLING

Kristiansandsregionens sterke mineralforedlingsindustri er en viktig sektor for lokal sysselsetting og økonomisk stabilitet, og har en viktig synergi med Kristiansand Havn og dens logistikkressurser. Disse selskapene bidrar vesentlig til jobbskaping, både i direkte produksjonsroller, men også ved å stimulere veksten av tjenesteytende datterselskaper. Dermed skaper de et synergistisk økosystem med flere parter som er avhengige av havnen for import av råmaterialer og eksport av ferdigvarer.



NIKKELVERK

A GLENCORE COMPANY

Glencore Nikkelverk, et datterselskap av globale Glencore, er et av den vestlige verdens største nikkelraffinerier. Selskapet spesialiserer seg på produksjon av høykvalitets, raffinert nikkel, kobber, kobolt og svovelsyre, og sikrer de høyeste renhetsnivåene for sine metaller. Dette gjør produktene deres essensielle i ulike industrier, inkludert bygg, elektriske kjøretøy, elektronikk og mye mer. Årlig prosesserer Glencore Nikkelverk omtrent 130 000 tonn nikkelmatte, alt fra Canada, som importeres direkte til deres egne kaier i Kristiansand i bulk gjennom omtrent 22 skipsanløp.

Glencore Nikkelverk produserer omtrent 88 000 tonn nikkel, som sammen med 97 000 tonn svovelsyre, 5 500 tonn kobber og 3 700 tonn kobolt eksporteres fra Kristiansand Havn i ca. 3 800 TEU, ved bruk av Glencores egne kaier for bulkhåndtering, mens de er avhengige av Kristiansand Havns infrastruktur for container eksport. Med nikkelpriser på omtrent 18 000 USD per tonn, er den totale verdien av nikkelproduksjonen alene estimert til rundt 1,5 milliarder USD, ca. 15,6 milliarder NOK.



Elkem er en global leder innen metaller og materialer, med divisjoner innen silikoner, silisiummaterialer, støperiprodukter og karbon. Selskapets virksomhet i Kristiansand fokuserer på karbonprodukter for ferrolegeringsindustrien, og understreker den kritiske rollen til Kristiansand Havn for import- og eksportaktiviteter. Avhengigheten av havnens infrastruktur, sammen med lokale støtteselskaper og underleverandører, understreker den integrerte naturen av Elkems operasjoner innenfor den regionale økonomien. Denne sammenkoblingen fremhever nødvendigheten av effektive havnetjenester og samarbeid med lokal industri for å opprettholde Elkems globale konkurranseevne og operasjonelle suksess.



Elkem i forgrunnen og Nikkelverket og Kristiansand i bakgrunnen.

Plasseringen av disse industriene i Kristiansand skyldes primært tilgjengeligheten av høy og stabil energiforsyning, som er essensiell for mineralprosessering, snarere enn tilgjengeligheten av råmateriale. Denne industrien fremhever den sammenkoblede naturen av den regionale økonomien, hvor havnen spiller en rolle i å fasilitet global handel for disse selskapene og dermed understreker viktigheten av sammenhengen mellom industri og logistikk i den regionale økonomien.

Innen den globale mineralforedlingsindustrien må selskapene innovere og forbedre produksjonseffektiviteten for å opprettholde konkurranseevnen. Det høye lønnsnivået i Norge gjør det enda viktigere å forbedre effektiviteten og automatiseringen for å forbli konkurransedyktig. Drivet mot automatisasjon og teknologisk utvikling kan føre til en paradoksal situasjon der sysselsettingsnivåene kanskje ikke øker til tross for høyere produksjonsutbytter.

4.5 NÆRINGSOMRÅDE FISKERI OG SJØMAT

Kommunene Kristiansand og Lindesnes har rike fisketradisjoner og har utviklet en sjømatindustri som spenner over hele verdikjeden fra fangst og bearbeiding til salg og eksport. Området er kjent for sine små, familieeide selskaper som gjenspeiler et samfunn knyttet til havet, hvor fiske ikke bare er en økonomisk aktivitet, men en livsstil.

Industrien fortsetter å utvikle seg med nye arbeidsmetoder, utstyr og fartøy for å sikre et bærekraftig og effektivt fiske. Kristiansands Fiskebrygga symboliserer det tradisjonelle og utviklende fiskersamfunnet. Fiskebrygga fungerer som et knutepunkt for kjølelager og fiskeprosessering, og er også et marked hvor lokale og turister kan kjøpe fersk fisk og skalldyr.

De primære fangstene i dette området inkluderer hvitfisk, som torsk, og skalldyr, hovedsakelig reker, som leveres til lokale fiskeanlegg. De fleste av disse leveransene gjøres gjennom nøkkeldokker i Kristiansand og Lindesnes, inkludert dokkene på Geiderøy/Flekkerøy, Gismerøya i Mandal og Båly ved Spangereid.

Disse dokkene er integrerte i den lokale fiskerieringen og tilbyr fasiliteter for både private fiskeanlegg og en notreparasjonsservice. Skagerak Trål og Notbøteri, som ligger her, er en av de få notreparasjonsservice på Sør-Norges kyst, og tiltrekker norske, svenske og danske fiskere for reparasjon og produksjon av fiskeutstyr.

Fiskelaget as

Fiskelaget i Mandal har en moderne fiskemottaksstasjon, et spesialbygd slakteri og et røykeri. Siden 2012 har deres anlegg på Gismerøya mottatt sjømat av høy kvalitet fra lokale fiskere. Slakteriet, etablert i mars 2022, behandler primært norsk fjellørret og ishavsørret, i tillegg til laks og regnbueørret, og møter de økende produksjonskravene fra innlandet.





5. ØKONOMISKE VIRKNINGER AV HAVNEAKTIVITETENE I KRISTIANSAND

Analysen dokumenterer de samfunnsøkonomiske virkningene i form av sysselsetting, omsetning, verdiskaping og skatteproduksjon fra selskapene i Kristiansand havneklynge. Følgende resultater er de totale resultatene for Kristiansand Havn IKS, som inkluderer havneklyngen i både Kristiansand og Lindesnes kommuner. Disse resultatene blir senere brutt ned til resultatene fra de to kommunene. I tillegg vil resultatene fra 2024-analysen av Kristiansand kommune bli sammenlignet med de økonomiske virkningsanalysene som ble utført i 2014 og 2020.

Tabell 2 viser at 6 060 årsverk (FTE) er direkte sysselsatt, og 2 606 årsverk er indirekte sysselsatt gjennom aktiviteter i Kristiansand havneklynge i 2023. De induserte virkningene av havneaktivitetene utgjør 1 442 årsverk, og den totale sysselsettingseffekten av Kristiansand havneklynge kan dermed beregnes til 10 108 årsverk.

Tabell 2: Sysselsetting i årsverk relater til forretningsvirksomheten i Kristiansand Havn, 2023

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	6.060		6.060
Indirekte	2.606		2.606
Indusert		1.442	1.442
Totalt	8.666	1.442	10.108

I kommunene Kristiansand og Lindesnes utgjør den totale sysselsettingen tilsvarende 56 191 årsverk (FTE). Av disse er 10 108 årsverk tilknyttet operasjonene innenfor Kristiansand IKS havneklynge, noe som utgjør omtrent 18 % av den totale sysselsettingen. Dette tallet understreker den betydelige påvirkningen havneklyngen har på det lokale arbeidsmarkedet. Det er imidlertid viktig å merke seg at arbeidsstyrken som bidrar til disse 18 % ikke utelukkende kommer fra Kristiansand og Lindesnes. Den omfatter også pendlere og underleverandører som reiser til havnen for arbeid eller for å levere tjenester, noe som indikerer havnens bredere økonomiske innflytelse utover sitt umiddelbare geografiske område.

Tabell 3 viser at den totale omsetningen fra forretningsaktivitetene i Kristiansand havneklynge i 2023 utgjorde 24,27 milliarder NOK. Dette dekker en direkte verdi på 17,34 milliarder NOK, en indirekte verdi på 4,91 milliarder NOK og en indusert verdi på 2,02 milliarder NOK.

Tabell 3: Omsetning i millioner kroner i Kristiansand havneklynge, 2023

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	17.344		17.344
Indirekte	4.911		4.911
Indusert		2.017	2.017
Totalt	22.255	2.017	24.272

Tabell 4 viser at den totale verdiskapingen av de havnebaserte aktivitetene er beregnet til 8,458 milliarder NOK. Dette dekker en direkte verdiskaping på 5,454 milliarder NOK, en indirekte verdiskaping på 1,980 milliarder NOK og en indusert verdiskaping på 1,024 milliarder NOK.

Tabell 4: Verdiproduksjon av havnebaserte aktiviteter i Kristiansand havneklynge, 2023 (millioner NOK)

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	5.454		5.454
Indirekte	1.980		1.980
Indusert		1.024	1.024
Totalt	7.434	1.024	8.458

Aktivitetene i Kristiansand havneklynge har en innvirkning på den kommunale skatteproduksjonen. Tabell 5 viser at 600 millioner NOK ble skapt i direkte skatter fra den økonomiske aktiviteten i Kristiansand havneklynge i 2023. Med en indirekte skatteproduksjon på 239 millioner NOK og en indusert skatteproduksjon på 141 millioner NOK, er den totale skatteproduksjonen 980 millioner NOK.

Tabell 5: Skatteproduksjon fra Kristiansand havneklynge, 2023 (millioner NOK)

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	600		600
Indirekte	239		239
Indusert		141	141
Totalt	839	141	980

6. OPPDELING AV RESULTATER – LINDESNES OG KRISTIANSAND

Etter at Kristiansand Havn IKS ble utvidet til å inkludere havneområdene i Lindesnes kommune, har de totale resultatene blitt brutt ned til de to kommunene. Denne oppdelingen gir en mer detaljert forståelse av havneklyngen og tillater en sammenligning av de havnerelaterte aktivitetene i Kristiansand kommune som utgjorde det analytiske grunnlaget for de to tidligere analysene.

Selv om det kan være noen regionale forskjeller i multiplikatoren i Kristiansand og Lindesnes, er de følgende resultatene basert på samme multiplikator. Det er noen selskaper som har aktiviteter i både Kristiansand og Lindesnes, og aktivitetene fra disse selskapene er blitt fordelt proporsjonalt mellom de to kommunene.



Tabell 6: Sysselsetting, omsetning, verdiskaping og skatteproduksjon i 2023 ved havneområdene i Kristiansand og Lindesnes kommuner

Sysselsetting – Årsverk

	Direkte	Indirekte	Indusert	Totalt
Kristiansand	5.546	2.385	1.387	9.317
Lindesnes	514	221	56	791

Omsetning – Millioner NOK

	Direkte	Indirekte	Indusert	Totalt
Kristiansand	15.873	4.495	1.939	22.307
Lindesnes	1.471	417	77	1.965

Verdiskapning – Millioner NOK

	Direkte	Indirekte	Indusert	Totalt
Kristiansand	4.991	1.812	984	7.788
Lindesnes	463	168	39	670

Skatteproduksjon – Millioner NOK

	Direkte	Indirekte	Indusert	Totalt
Kristiansand	549	219	135	903
Lindesnes	51	20	5	77

Kilde: GEMBRA

7. UTVIKLING AV KRISTIANSAND HAVNEKLYNGE 2013–2019–2023

Resultatene fra ringvirkingsanalysen (EIA) i Kristiansand kommune i 2013 og 2019 kan sammenlignes med den nåværende analysen og gir et innblikk i utviklingen av havneklyngen i denne perioden.

Tabell 7: Hovedresultatene fra ringvirkingsanalysen (EIA) i 2013-2019 til 2023

	2013	2019	2023	Forskjell % fra 2019 til 2023
Sysselsetting (årsverk)	12.119	9.611	9.317	-3%
Omsetning (millioner NOK)	31.148	22.846	24.272	6%
Verdiskaping (millioner NOK)	10.270	7.845	8.458	8%
Skatteproduksjon (millioner NOK)	1.261	911	980	8%

Tallene er ikke justert for inflasjon.

Kilde: GEMBRA

Tabell 7 sammenligner resultatene i forhold til sysselsetting, omsetning, verdiskaping og skatteproduksjon og viser forskjellen i % over perioden. Tallene er nominelle og derfor ikke justert for inflasjon.

Tabell 7 illustrerer en nedgang i sysselsetting fra 2013 gjennom 2019, og videre til 2023. Nedgangen observert fra 2013 til 2019 skyldes i stor grad nedgangen i olje- og gasssektoren, som har betydelig innflytelse i Agder, spesielt rundt Kristiansand.

Fra 2019 til 2023 opplevde Kristiansand havneklynge en reduksjon på omtrent 300 årsverk (FTE), med nedgangen jevnt fordelt over forskjellige selskaper i regionen, i stedet for å være knyttet til en bestemt sektor. Denne generelle nedgangen kan reflektere en økning i operasjonell effektivitet innen industriselskaper og offshore-selskaper, inkludert de innen mineralproduksjon, heller enn å indikere ugunstige økonomiske forhold i området.

Analysen viser at selskaper innen Kristiansand havneklynge opplevde en 6 % økning i omsetning og en 8 % økning i verdiskaping i nominelle termer i perioden fra 2019 til 2023. Disse økonomiske parameterne kan imidlertid justeres for inflasjon ved bruk av en inflasjonsindeks fra 2019 til 2023. Denne inflasjonsindeksen viser en akkumulert inflasjon på ca. 17 % i perioden fra 2019 til 2023.

Dette betyr at omsetning, verdiskaping og skatteproduksjon kan justeres til 2019-nivå:

- 2023 omsetning justert til 2019-nivå: = 24 272 millioner NOK / 1,17 ≈ 20 743 millioner NOK
- 2023 verdiskaping justert til 2019-nivå: = 8 458 millioner NOK / 1,17 ≈ 7 229 millioner NOK
- 2023 skatteproduksjon justert til 2019-nivå: = 980 millioner NOK / 1,17 ≈ 838 millioner NOK

Etter justering for inflasjon er den reelle omsetningen, verdiskapingen og skatteproduksjonen i 2023 lavere enn de nominelle verdiene antyder.

Justeringen for inflasjon viser at den reelle økonomiske prestasjonen til Kristiansand havneklynge fra 2019 til 2023 er mindre positiv enn de nominelle tallene indikerer. Når vi sammenligner de, justerte 2023-verdiene med 2019:

- Omsetning: Den justerte omsetningen i 2023 (20 743 millioner NOK) er omtrent 9 % lavere enn i 2019 (22 846 millioner NOK), noe som indikerer en nedgang i faktisk inntekt.
- Verdiskaping: Den justerte verdiskapingen i 2023 (7 229 millioner NOK) er 8 % lavere enn i 2019 (7 845 millioner NOK), noe som reflekterer en reduksjon i den reelle økonomiske verdien som er skapt.
- Skatteproduksjon: Den justerte skatteproduksjonen i 2023 (838 millioner NOK) er 8 % lavere enn i 2019 (911 millioner NOK), noe som antyder en nedgang i de faktiske skattebidragene fra havneklyngen.

Disse sammenligningene illustrerer at, etter å ha tatt hensyn til inflasjon, har Kristiansand havneklynge opplevd en nedgang i reelle økonomiske termer fra 2019 til 2023.



**PORT OF
KRISTIANSAND**



8. VEDLEGG

ØKONOMISK VIRKNINGSVURDERING AV HAVNER

Beskrivelse av metode

I form av:

- Sysselsetting
- Omsetning
- Verdiproduksjon
- Skatteproduksjon

1. METODE

MULTIPLIKATOREFFEKT

Metoden er basert på en vitenskapelig og objektiv tilnærming for å kunne måle de direkte, indirekte og induserte økonomiske effektene av havner sammenlignet med innlandet dvs. Staten/regionen og/eller kommunen havnen ligger i.

Metoden er basert på den økonomiske teorien om multiplikatoreffekter, som tilsier at ikke bare de direkte utgiftene måles, men også hvordan disse utgiftene sirkulerer og induseres i det økonomiske systemet.

Figur 1 illustrerer hvordan en produsents monetære utgifter sirkulerer i regionen som måles, og hvordan penger er brukt for å spare opp midler, og eksternt forbruk.

For å lage et nøyaktig bilde av havnens sysselsetting, omsetning, verdiproduksjon og skatteproduksjon, må de tre nivåene fra figur 1 inkluderes i vurderingen.

Figur 1: Illustrasjon av sirkulasjonen av direkte, indirekte og induserte utgifter

Direkte aktiviteter:

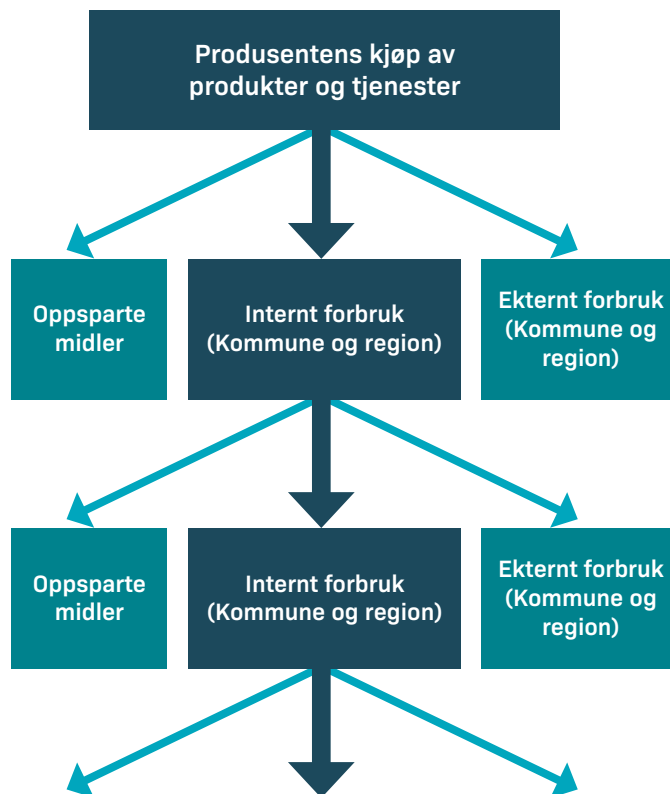
Aktiviteter som tilskrives direkte til de portbaserte bedriftene, det vil si kjøp av produkter og tjenester.

Indirekte aktiviteter:

Aktiviteter som er skapt gjennom produksjon og tjenester levert av underleverandører, leverandører osv. Til de direkte havnebaserte aktivitetene.

Induserte aktiviteter:

De direkte og indirekte virksomhetene skaper aktiviteter i andre sektorer slik som privat forbruk (mat, klær osv.) og tjenester (frisører, fritidsaktiviteter osv.). Denne type aktiviteter kalles induserte aktiviteter.



2. METODE

BEDRIFTSAVGRENSNING

Et viktig trinn i analysen er dataen som er samlet inn fra bedrifter som har en økonomisk tilknytning (avhengighet) til havnestrukturen. Analysen tar derfor utgangspunkt i de selskapene som er en del av havnestrukturen. Dette innebærer at analysen bruker informasjon samlet fra selskaper med tre ulike typer relasjon til havnen, som illustrert i figur 2.

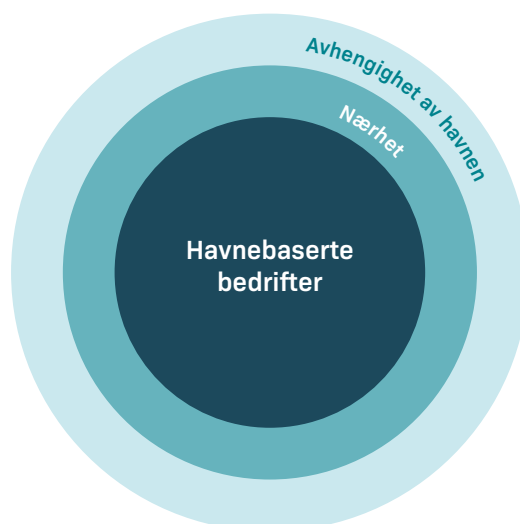
Fra hver av de inkluderte bedriftene identifiseres bransjekoden i nasjonalregnskapet. Basert på nasjonalregnskapets input-output matriser, blir den interne handelen mellom de forskjellige bransjekodene identifisert. Dataen fra matrisene gir et grunnlag for å kunne beregne multiplikatoreffekter på alle bransjekoder. Bransjen sin kodebaserte multiplikator blir brukt som et estimat for å se hvor mye handel det er mellom ulike sektorer. Videre brukes også den regionale/nasjonale innvirkningen på multiplikatoreffekten for å kunne tegne det økonomiske bildet av havnen.

For eksempel bruker et verft et stort antall leverandører og underleverandører, og har deretter en høy multiplikatoreffekt. På den andre siden, vil et revisjonsselskap ha få leverandører og underleverandører, om noen i det hele tatt, og derav en lav multiplikatoreffekt.

Jo sterkere de forskjellige næringene er i regionen, jo større er de regionale økonomiske virkningene. Dersom en næring har en sterk tilstedeværelse i regionen, vil det ikke være nødvendig å "importere" tjenester og produkter utenfor regionen. Styrkene til en regions næringer sammenlignet med gjennomsnittet nasjonalt blir fremvist i det regionale bruttoproduktet. Det regionale bruttoproduktet presenterer derfor verdiproduksjonen fra næringene sammenlignet med det nasjonale gjennomsnittet.

Havner er ofte strukturer høyt investeringsnivå samlet i tette områder, der mange næringer er lokalisert på og i nærhet til havnen. Hvilket typisk skaper en høy multiplikatoreffekt på innlandet. Dette gjør at havnen til en relevant struktur å undersøke sammen med metoden.

Figur 2: Avgrensning av inkluderte selskaper i analysen



Ulike kategorier av bedriftene:

1. Bedrifter som ligger (leier) på havnens områder
2. Bedrifter som ligger i umiddelbar nærhet og har sterk tilknytning til havnene
3. Bedrifter som ikke nødvendigvis ligger i nærheten av havnene, men er avhengig av tjenestene de leverer.

3. ØKONOMISK VIRKNINGS- VURDERING AV HAVNER

Metoden er basert på en vitenskapelig tilnærming og er utviklet fra økonomisk virkningsvurdering (EIA) instrumentet. EIA brukes i ulike sammenhenger for å kunne måle virkningene av en gitt aktivitet. EIA's bruker derfor i forskjellige sammenhenger, blant annet i vurderinger av økonomiske virkninger av biodrivstoffanlegg, reiselivsaktiviteter, i relasjon til store sportsbegivenheter som UCI Roald World Championship og vertskap for fotball-VM¹.

EIA-metoden ble først brukt til å kunne måle virkningen av havner i Nederland. I 2005–2006 ble den tilpasset i Danmark av Universitetet i Sør-Danmark².

Målet med metoden er å kunne vurdere havnenes innvirkning basert på fire sammenhengende parameter:

- Sysselsetting malt i årsverk (FTE)
- Omsetning (inntekter)
- Verdiproduksjon (verdiøkning)
- Skatteproduksjon (personlig og selskapsbeskatning)

I samarbeid med Universitetet i Sør-Danmark, har GEMBA brukt metoden i til sammen mer enn 20 forskjellige Danske havner, og i noen av dem har metoden blitt brukt to ganger.

I 2013 ble analysen tilpasset til den norske økonomiske strukturen og forhold. Etter dette er den brukt i følgende norske havner; Bodø, Drammen, Kristiansand, Grønland, Larvik, Trondheim, Harstad, Helgeland, Oslo, Karmsund, Ålesund, Flora, Narvik og Moss.

¹ Baade & Matheson (2004): The Quest for the Cup: Assessing the Economic Impact of the World Cup, Regional Studies vol. 38, (4), p 343-354

² Nedergaard and Jørgensen (2007): Havnenes økonomiske betydning for lokalområdet, Mercator, march p. 42-44







ANALYSE AV TJENESTEGAP VED KRISTIANSAND HAVN

Gjennomført for Kristiansand Havn av GEMBA
Juni 2024



INNHOOLD

1 Hensikt	48
2 Hovedfunn	49
3 Metode	50
4 Resultater	52
5 Diskusjon om dimensjoner og funn	58
6 Konklusjoner	61
7 Utvikling av oppfattet tjenestekvalitet: 2019 til 2024	62
8 Anbefalinger	63

Gap-analyse – en oversikt

En Gap-analyse er et verktøy for å vurdere gapet mellom faktisk ytelse av en tjeneste og den forventede eller ønskede ytelsen som måles gjennom brukerevalueringer. Denne vurderingen fremhever områder for mulig forbedring eller justering ved å identifisere om kvaliteten på tjenesten er i tråd med, overstiger, eller faller under brukerforventningene. Hvis kvaliteten oppfattes som høyere enn vurderingen av viktighet, vises et positivt tjenestegap. Når kvalitetsoppfatningen er lavere enn den vurderte viktigheten, vises et utviklingsgap. Nedenfor vises definisjonene av positiv utvikling og ingen gap.

Ulike gap	
Viktighet < Kvalitet	Positivt gap
Viktighet > Kvalitet	Utviklingsgap
Viktighet = Kvalitet	Ingen gap

Når et utviklingsgap er indikert, fungerer dette som et incentiv for havneadministrasjonen til å forbedre denne tjenestedimensjonen. Med positive gap overstiger kvaliteten på tjenestedimensjonen viktigheten, og dimensjonene kan motta mindre oppmerksomhet for utvikling.

1. HENSIKT

I forbindelse med den økonomiske effektvurderingen av Kristiansand IKS havneklynge ble havnebrukerne spurt om deres vurdering av ulike havnetjenester og deres oppfatninger av kvaliteten på disse tjenestene. De innsamlede dataene tjener som grunnlag for å utføre en tjenestegap-analyse som tar sikte på å forklare forskjellene mellom forventede tjenestenivåer og faktiske tjenesteoppfatninger. Det primære målet med denne analysen er å fastslå betydningen og kvaliteten på tjenestene som tilbys av havnen.

Analysen trekker på tilbakemeldinger fra 56 bedrifter assosiert med Kristiansand IKS havn, og tilbyr en grundig innsikt som vil informere fremtidige havneutviklingsstrategier. Disse selskapene ble bedt om å vurdere ti dimensjoner av havnetjenester, som ble kategorisert i tre grupper basert på havnekapasitet som detaljert i Tabell 1. Denne tilnærmingen gir en ramme for å forstå tjenstedynamikken ved havnen, og dermed muliggjøre målrettede forbedringer og strategisk planlegging.

Kategoriseringen av "havnens struktur" inkluderer de håndgripelige, fysiske aspektene av havnetjenestene, mens "havnens administrasjon" adresserer de immaterielle, menneskelige kompetansene og ferdighetene til havnepersonalet. "Havnens tjeneste" refererer til det generelle servicenivået som tilbys av havnen.

Disse dimensjonene ble identifisert og valgt gjennom et samarbeid mellom Kristiansand Havn IKS og GEMBA.

I tillegg til å gi en omfattende oversikt over tjenestegapene, ble respondentene delt inn i to distinkte grupper for analytisk klarhet:

- Logistikk- og maritime tjenesteytere
- Produksjonsbedrifter

Denne inndelingen gir en nyansert forståelse av tjenesteoppfatninger og behov på tvers av ulike sektorer innenfor havnens økosystem.

Det har også vært mulig å sammenligne gap-analysens resultater fra 2020 med resultatene fra 2024. Dette gir et inntrykk av hvorvidt tiltakene som ble iverksatt basert på forrige analyse har resultert i forbedringer.

Tabell 1: Havnetjenestedimensjoner og deres tilhørighet til havnekapasitetsgrupper

Havnekapasitetsgruppe	Dimensjon
Havnens struktur	Tilgjengelige næringsarealer utenfor havneområdet
	Kaikapasitet
	Infrastruktur på havneområdet
	Infrastruktur (vei, til- og fra-kjøring)
	Tilgjengelige næringsarealer på havneområdet
	Lagringsområder
Havnens administrasjon	Havneadministrasjonens fleksibilitet og service
	Havneadministrasjonens evne til forretningsutvikling
	Havneadministrasjonens fokus på klima og miljø
Havnens tjeneste	Prisnivå (områdeleie, avgifter etc.)

2. HOVEDFUNN

Gap-analysen viser at det er en positiv oppfatning av tjenesteytelsen fra Kristiansand Havn IKS.

AVHENGIGHET AV HAVNETJENESTER:

De fleste tjenstedimensjonene scorer nær eller over et viktighetsnivå på 4, noe som bekrefter høy avhengighet av havnens tjenester blant respondentene.

UTVIKLINGSGAP:

Flere tjenstedimensjoner viser utviklingsgap, som fremhever områder for forbedring. De største gapene observeres innen 'Infrastruktur til og fra havnen' og 'Prisnivå', noe som antyder at disse områdene påvirker havnedriften og brukertilfredsheten.

POSITIVE GAP I HAVNE-ADMINISTRASJONEN:

Tjenestene knyttet til fleksibilitet og tjenestekvalitet i havneadministrasjonen samt deres fokus på forretningsutvikling og klima-/miljøinitiativer viser minimale til ingen gap, noe som indikerer en tilfredsstillende ytelse.

INNSIKT I FORRETNINGSSEGMENTER:

- **Logistikk- og maritime tjensteselskaper:** Rapporterer høy viktighet på infrastrukturtenester, med en oppfattet kvalitet som utilstrekkelig, noe som reflekterer et behov for forbedring.
- **Produksjonsbedrifter:** Viser en kritisk oppfatning av kaikapasitet, infrastruktur, fokus på klima og prisnivå, noe som understreker behovet for forbedringer i disse områdene.

ANBEFALINGER FOR FORBEDRINGER:

Analysen antyder behovet for å adressere infrastrukturen i og til/fra havnen for å tilpasse seg brukernes krav. Økt engasjement med interessenter og åpen kommunikasjon om tjenesteforbedringer og prissettingsstrategier anbefales for å styrke brukertilfredsheten.

SAMMENLIGNENDE PERSPEKTIV:

En sammenligning med tidligere gap-analyser indikerer noen forbedringer i tjenesteoppfatningen, men understreker vedvarende utfordringer innen områder som infrastruktur og prising. Dette antyder at selv om noen strategiske tiltak har vært effektive, er det nødvendig med kontinuerlige og økte innsats for å møte de utviklende behovene til havnens brukere.

3. METODE

Bedriftene fikk tilsendt et spørreskjema og ble bedt om å evaluere de ti tjenestedimensjonene med hensyn til viktighet og opplevd kvalitet på tjenestene. Respondentene ble bedt om å vurdere tjenestene på en skala fra 1 (liten betydning/dårlig kvalitet) til 5 (stor betydning/god kvalitet). Dette betyr at respondentene først vurderte, for eksempel, om kaikapasiteten hadde høy eller lav betydning for deres virksomhet, og om kvaliteten på tjenesten ble oppfattet som god eller dårlig.

Gap-analysen er basert på data fra 56 bedrifter ved Kristiansand Havn og bedrifter som er avhengige av havnetjenestene, men som er lokalisert lenger unna havnen. Alle bedrifter evaluerte minst en eller flere tjenestedimensjoner i spørreskjemaet, og dersom dimensjoner ikke ble evaluert (ble latt blanke), ble en gjennomsnittlig score fra beregningen brukt. Ved å bruke gjennomsnittsscoren på de blanke svarene, er det mulig å inkludere alle bedriftene i gap-analysen. For å ytterligere kvalifisere input fra spørreskjemaet, ble det gjennomført 11 intervjuer med viktige brukere av havnen.

Det har vært mulig å dele resultatene fra gap-analysen inn i to relevante forretningssegmenter ved Kristiansand Havn:

- Logistikk- og maritime tjenesteytere
- Produksjonsbedrifter

Denne inndelingen gir informasjon om oppfatningen av kvalitet og vurderingen av viktighet av tjenestene fra bedrifter gruppert i disse forretningssegmentene. Inndelingen i forretningssegmentene er basert på bedriftenes næringskoder og kunnskap om bedriftenes aktiviteter.

Siden det er stor forskjell i hvordan de ulike brukerne benytter seg av havnetjenestene, er vektninger blitt tildelt bedriftene basert på flere faktorer. For det første, i forhold til antall ansatte, hvilket betyr at vurderingen av kvaliteten fra bedrifter med flere ansatte har fått en høyere vekt enn bedrifter med færre ansatte.

Videre er bedrifter som er lokalisert ved havneområdet antatt å ha større bruk av havnetjenestene og er dermed mer relevante. Disse havnelokaliserede virksomhetene har fått en ekstra vektning for å sikre at deres vurderinger blir gitt ekstra betydning. Til slutt har det vært en subjektiv vurdering av viktigheten av bedriftene for å sikre at de viktigste og mest relevante bedriftene fikk riktig vektning.



4. RESULTATER

Funnene blir presentert som et samlet resultat, der alle bedrifter er oppsummert og gir en generell oppfatning av havnetjenestene ved Kristiansand Havn IKS. Videre er resultatene delt inn i de to forretningssegmentene. Presentasjonen av resultatene er basert på input fra spørreskjemaene og fra intervjuer med relevante bedrifter ved havnen.

4.1 SAMLET RESULTAT – TJENESTEGAP VED KRISTIANSAND HAVN

Figur 1 på neste side illustrerer de samlede resultatene av de ti tjenstedimensjonene som tilbys av Kristiansand Havn IKS. Diagrammet er farget i forhold til de tre forskjellige havnekapasitetsgruppene (havnens strukturkapasitet; oransje, havnepersonalkapasitet; blå, havnetjenestekapasitet; grønn) som de forskjellige dimensjonene tilhører.

Dette betyr at figuren viser evalueringen av viktigheten av tjenesten for bedriftene og kvaliteten på tjenesten slik den oppfattes av bedriftene. Resultatene gir en indikasjon på ytelsen til Kristiansand Havn.

Figur 1 viser at alle dimensjonene, bortsett fra 'Områder utenfor havnen', er evaluert med en viktighetsscore nær eller over 4. Dette indikerer at tjenestene som tilbys av havnen har blitt vurdert som viktige av brukerne og er relevante tjenester for respondentene. En høy viktighetscore indikerer at brukerne er avhengige av

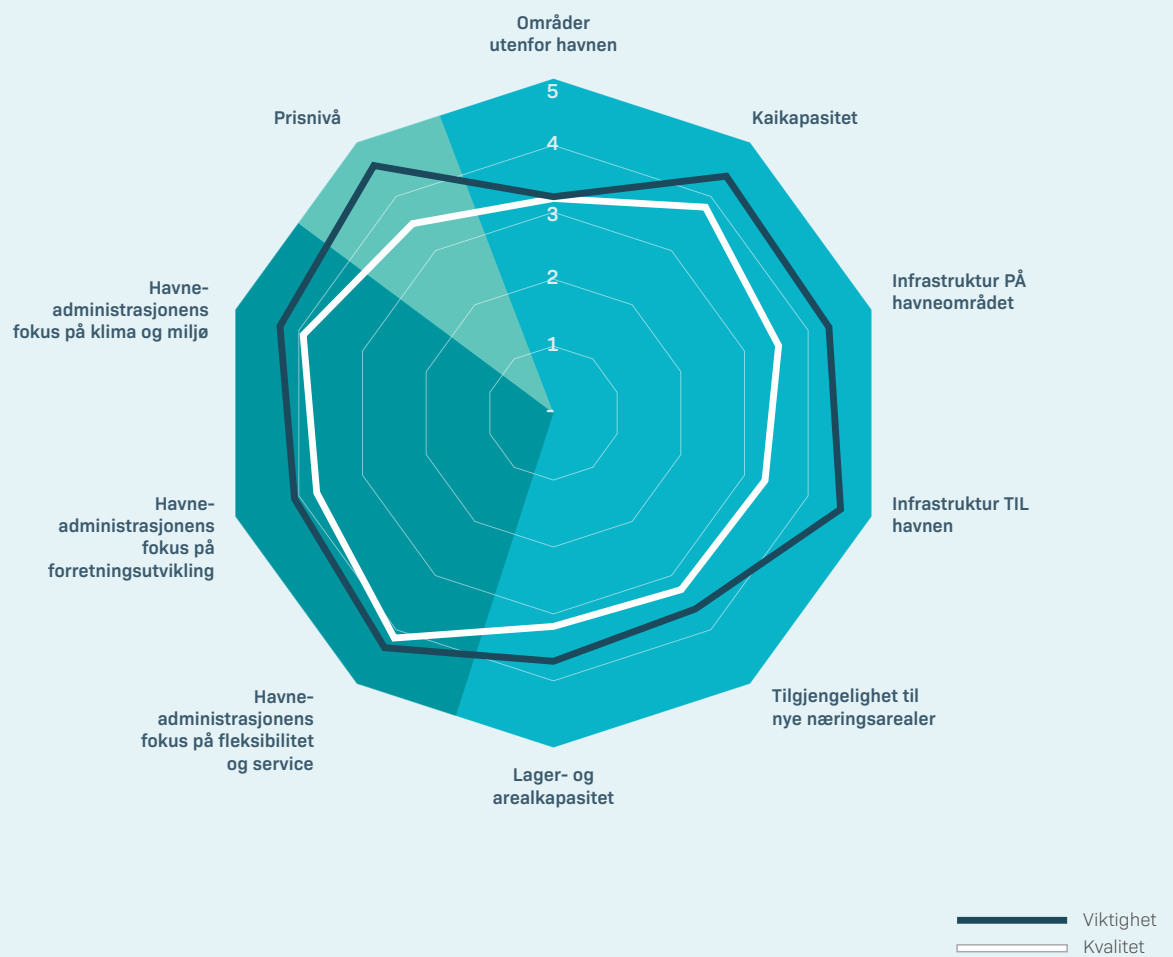
havnen og de tjenestene som tilbys. Diagrammet viser at kvaliteten på tjenestene er under eller lik viktigheten for de fleste dimensjoner og skaper utviklingsgap på ni av de ti dimensjonene.

Havnens strukturkapasitet (oransje) viser utviklingsgap mellom 1,2 og 0 på dimensjonene. Mest markant er utviklingsgapet i forhold til 'infrastruktur til havnen'.

De tre tjenstedimensjonene i havnepersonalkapasiteten (blå) viser et lite til ingen gap i forhold til havneadministrasjonens arbeid med klima og miljø, forretningsutvikling samt fleksibilitet og tjeneste. Et utviklingsgap på 1,1 er funnet i forhold til prisnivået.

En nærmere diskusjon av dimensjonene og utviklingsgapene vil bli presentert senere i analysen.

Figur 1: Tjenestegap – viktighet og oppfattet kvalitet for bedrifter ved Kristiansand Havn (n=56)



4.2 TJENESTEGAP - NÆRINGSSEGMENTER

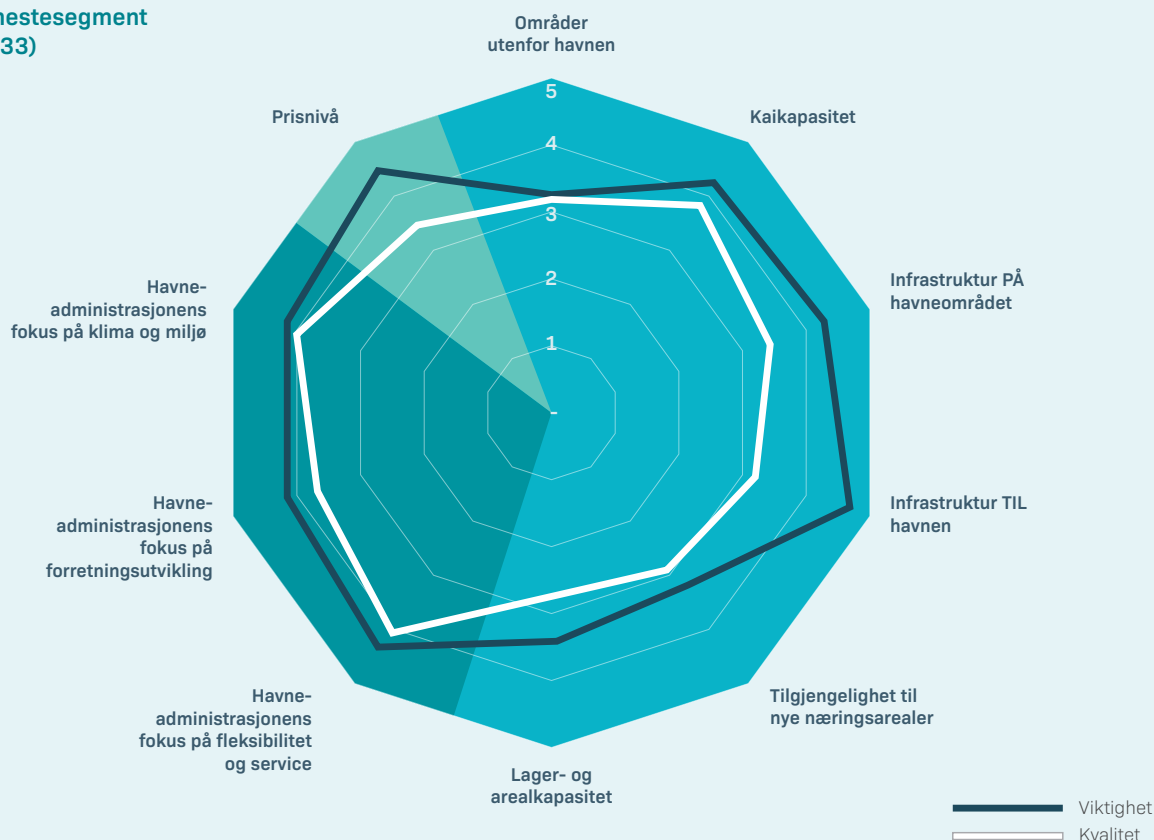
Næringsstrukturen rundt Kristiansand Havn IKS kan deles inn i to forretningssegmenter:

- Logistikk- og maritime tjenesteselskaper
- Produksjonsbedrifter

Disse to forretningssegmentene har ulike opp-fatninger av kvalitet og vurdering av viktighet. De to forretningssegmentene kan ha forskjellige behov og kreve ulikt nivå og type tjeneste på ulike dimensjoner.

Flere operatører i segmentet for logistikk- og maritime tjenesteselskaper har erfaring fra andre havner, og deres erfaringer kan brukes til å gi en informert evaluering av tjenestegapene ved Kristiansand Havn sammenlignet med andre havner. Gruppen av selskaper i denne næringsstrukturen består av både rene logistikselskaper og andre maritime tjenesteselskaper. Det kan være vanskelig å etablere en klar forskjell mellom rene logistikselskaper og rene maritime tjenesteselskaper. Segmentet for logistikk og maritime tjenester består av 40 respondenter.

Figur 2:
Tjenestegap for
Logistikk- og maritime
tjenestesegment
(n=33)

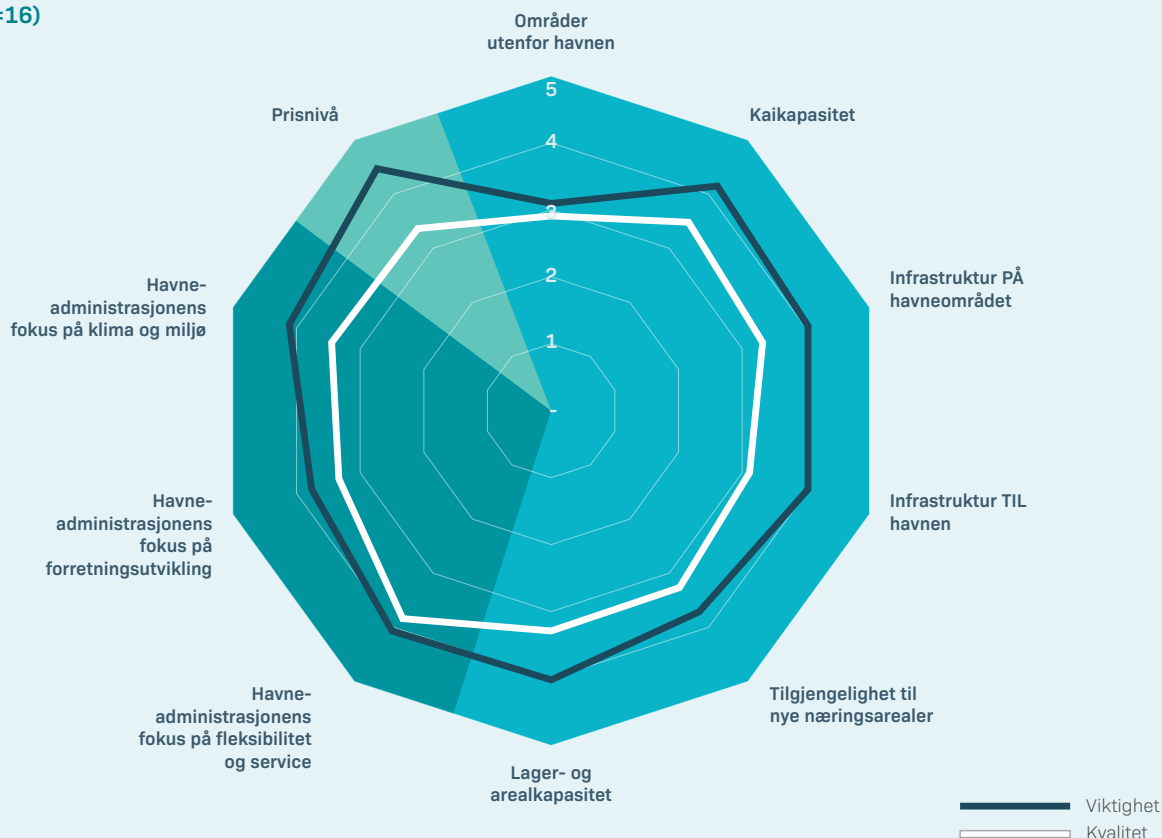


Produksjonsindustrien er sterk i Kristiansand-regionen og er ansvarlig for en stor del av sysselsettingen og verdiskapningen. Felles for produksjonsselskapene er at de fleste er lokalisert på privat eide områder og bruker lokale logistikkoperatører for å transportere materialene og varene til og fra produksjonen. Fra listen over selskaper som har deltatt i tjenestegap-analysen er 16 selskaper inkludert i dette forretningssegmentet.

Bortsett fra selskapene som er inkludert i enten produksjon eller logistikk og maritime tjenester, er det en gruppe selskaper med ganske forskjellige virksomheter og derfor vanskelig å plassere i noen av de to segmentene. Disse åtte selskapene har forskjellige krav og behov for havnetjenester, og det vil være vanskelig å generalisere og konkludere på deres innspill. Resultatet fra denne gruppen brukes derfor ikke videre i analysen.

Figur 2 og 3 viser tjenestegapene for de to næringssegmentene.

Figur 3:
Tjenestegaps for
produksjonsbedrifter
(n=16)



4.3 FORRETNINGSSTRUKTUR: LOGISTIKK- OG MARITIME TJENESTESEGMENT

De 33 selskapene gruppert i logistikk- og maritime tjenestesegmentet evaluerer viktigheten av de ti dimensjonene mellom 3,3 (Områder utenfor havnen og nye forretningsområder) og 4,7 (Infrastruktur til og fra havnen). Tre dimensjoner er evaluert med en viktighetsscore under 4. Forretningssegmentet evaluerer kvaliteten fra 2,8 (Lager- og arealkapasitet) til 4,1 (Fleksibiliteten og servicen til havneadministrasjonen). Alle scorer og tjenestegap er presentert i tabell 2.

Som det fremgår av tabell 2, er viktigheten vurdert høyere enn kvaliteten (utviklingsgap) på alle dimensjoner, men gapene er i de fleste tilfeller små. Utviklingsgapene er på fem av dimensjonene under 0,5, mens tre gap er under 1 og to gap er over 1.

Det største utviklingsgapet sees i forhold til infrastruktur til og fra havnen (1,5) og prisnivå (1,0). Logistikselskapene er store brukere av kaien og vil ha store krav til kvaliteten på denne infrastrukturen.

Tabell 2: Havnetjenestedimensjoner og evaluering av viktighet og kvalitet

Havnekapasitetsgruppe	Dimensjon	Viktighet	Kvalitet	Tjenestegap
Havnens struktur	Tilgjengelige næringsarealer utenfor havneområdet	3.3	3.2	-0.1
	Kaikapasitet	4.2	3.8	-0.3
	Infrastruktur på havneområdet	4.3	3.4	-0.9
	Infrastruktur (vei, til- og fra-kjøring)	4.7	3.2	-1.5
	Tilgjengelige næringsarealer på havneområdet	3.3	2.9	-0.4
	Lagringsområder	3.4	2.8	-0.6
Havnens administrasjon	Havneadministrasjonens fleksibilitet og service	4.4	4.1	-0.2
	Havneadministrasjonens evne til forretningsutvikling	4.1	3.7	-0.5
	Havneadministrasjonens fokus på klima og miljø	4.2	4.0	-0.2
Havnens tjeneste	Prisnivå (områdeleie, avgifter etc.)	4.4	3.4	-1.0

4.4 FORRETNINGSSTRUKTUR: PRODUKSJONSBEDRIFTER - SEGMENT

De 16 selskapene gruppert i gruppen for produksjonsbedrifter evaluerer viktigheten av de ti dimensjonene mellom 3,1 (Havneadministrasjonens fokus på klima og miljø) og 4,9 (Kaikapasitet, infrastruktur til havne og prisnivå), og bare én dimensjon er evaluert med en viktighetscore under 4.

Gruppen av selskaper evaluerer kvaliteten fra 2,8 (Tilgjengelighet av nye forretningsområder) til 4,5 (Infrastruktur til havneområdet, fleksibiliteten og

servicen til havneadministrasjonen, og havneadministrasjonens fokus på klima og miljø). Alle scorer og tjenestegap er presentert i tabell 3.

Alle dimensjonene er evaluert med utviklingsgap, selv om de fleste av dem er små. Tre gap er under 0,5, mens fem dimensjoner har et tjenestegap på 0,5 eller mer, og bare én dimensjon er evaluert med et gap på mer enn 1.

Tabell 3: Verdiproduksjon av havnebaserte aktiviteter i Kristiansand havneklynge, 2023 (millioner NOK)

Havnekapasitets-gruppe	Dimensjon	Viktighet	Kvalitet	Tjenestegap
Havnens struktur	Tilgjengelige næringsarealer utenfor havneområdet	3.2	3.0	-0.2
	Kaikapasitet	4.3	3.5	-0.7
	Infrastruktur på havneområdet	4.1	3.4	-0.7
	Infrastruktur (vei, til- og fra-kjøring)	4.0	3.1	-0.9
	Tilgjengelige næringsarealer på havneområdet	3.8	3.3	-0.5
	Lagringsområder	4.1	3.4	-0.7
Havnens administrasjon	Havneadministrasjonens fleksibilitet og service	4.1	3.9	-0.2
	Havneadministrasjonens evne til forretningsutvikling	3.8	3.4	-0.4
	Havneadministrasjonens fokus på klima og miljø	4.2	3.5	-0.7
Havnens tjeneste	Prisnivå (områdeleie, avgifter etc.)	4.5	3.5	-1.1

5. DISKUSJON OM DIMENSJONER OG FUNN

Kategorien havnestrukturkapasitet fungerer som en betydelig indikator på havnens kortsiktige robusthet.

Infrastruktur til og fra havnen

har blitt vurdert som svært viktig, med et markant utviklingsgap identifisert i alle beregninger. Dette fremhever viktigheten av manøvreringsrom og fasiliteter ved havnen, spesielt for logistikk-selskaper som er avhengige av disse tjenestene. Som en sentral ferge- og logistikkhavn er Kristiansand Havn høyst avhengig av å frakte passasjerer og gods så enkelt som mulig til og fra havneområdene. Denne dimensjonen er derfor av stor betydning for selskaper som trenger å få varer til sine prosessanlegg og produkter transportert til sine kunder.

Tilbakemeldinger fra intervjuer reiste flere bekymringer angående infrastruktur, særlig mangelen på investeringer i eksisterende områder. I tillegg har den foreslåtte flyttingen av containerhavnen til Kongsgård vært et tema for langvarig diskusjon blant interessenter. Operatører uttrykte et ønske om en endelig løsning angående tidslinjen og logistikken for å gjøre dette nye havneområdet operativt, og understreket behovet for klare og bestemte handlinger for å adressere nåværende infrastrukturutfordringer. Under intervjuene ble det fremhevet at det ofte oppstår køer ved porten, noe som kan være mulig for havnen å håndtere.

Infrastruktur i havneområdet og lager- og arealkapasitet

er vurdert med høy viktighet og et merkbart utviklingsgap i alle tre beregningene. Manøvreringsrom, plass og fasiliteter tilgjengelig ved havnen er en avgjørende dimensjon, spesielt for logistikk-selskapene som er avhengige av denne tjenesten.

Under intervjuene ble det uttrykt noen bekymringer rundt dette, spesielt med tanke på manglende investeringer i de eksisterende områdene. Planene om å flytte containerhavnen til Kongsgård har ifølge flere intervjuer vært under vurdering lenge nok, og operatørene ville sette pris på at en endelig beslutning ble tatt om når og hvordan dette nye havneområdet vil bli tilgjengelig.

Områder utenfor havnen registrerer lavest både i viktighet og kvalitet i alle tre vurderingene.

Dette indikerer at det oppfattes som mindre kritisk sammenlignet med andre dimensjoner, og gitt det lille utviklingsgapet utgjør tilgjengeligheten av ytterligere områder utenfor havnen ikke en betydelig utfordring.

Imidlertid viser innsikt fra intervjuer at noen logistikkoperatører har startet virksomhet i områder utenfor havnens områder, primært på grunn av mangel på plass innenfor selve havnen. De operatørene som har aktiviteter utenfor havnen aksepterte at plassen de okkuperer utenfor ikke er nødvendig å være lokalisert innenfor havnens grenser, og rettferdiggjorde dermed deres eksterne posisjonering.

Kaikapasitet har blitt vurdert som svært viktig, og avslører et utviklingsgap i alle tre beregningene. Dette understreker potensialet for forbedringer i kaikapasiteten for å bedre møte brukernes behov. Intervjuer fremhevet av og til bekymringer angående høyt trafikkvolum, som har komplisert håndteringen av gods. Disse tilfellene ble imidlertid i hovedsak tilskrevet perioder med høy trafikk og ikke indikativ for et vedvarende problem.

En nedgang i containeromsetningen observert i 2023 har ført til en reduksjon i aktivitetene innen dette segmentet og lettet noen av de opplevde pressene blant operatørene. Denne endringen antyder at selv om forbedringer i kaikapasiteten er nødvendige, kan svingninger i operasjonell etterspørsel også ha betydelig innvirkning på den oppfattede kapasiteten til eksisterende infrastruktur.

Nye forretningsområder innen havnen har blitt identifisert med noen utviklingsgap på tvers av de tre vurderingene, men får konsekvent en lav viktighetsscore. Dette antyder at selv om forbedringer er nødvendige, anses de ikke som avgjørende av de fleste interessenter.



Til tross for dette har intervjuer avslørt betydelige bekymringer angående kapasiteten til de nåværende havneområdene, noe som indikerer et behov for ytterligere plass. Intervjuobjektene refererte til den pågående havneutviklingen i Kongsgård, og forventet at disse vil vesentlig adressere de nåværende begrensningene. Videre, på grunn av mangel på tilgjengelig plass innenfor havneområdene, har noen operatører etablert eksterne områder for lagringsformål, noe som understreker nødvendigheten av de planlagte utvidelsene og forbedringene for å håndtere plassbegrensningene.

Kategorien havnepersonalkapasitet kan betraktes som et langsiktig perspektiv på havnens motstandskraft.

Havneadministrasjonens fleksibilitet, service og forretningsutvikling indikerer et minimalt til ikke-eksisterende gap, noe som antyder generell tilfredshet med ytelsen. Generelt er havnebrukerne fornøyd med forholdet til havneadministrasjonen, og setter pris på dens innsats for å adressere nye behov under de forskjellige operasjonelle fasene til selskapene.

Imidlertid fremhever intervjuer bekymring angående endringer i bemanningen av havneadministrasjonen, noe som har ført til oppfatninger om langsommere respons og redusert engasjement med havnebrukerne. Interessenter rapporterte vanskeligheter med å starte dialoger med administrasjonen, og bemerket at slike interaksjoner har blitt mindre hyppige. Følgelig blir de daglige utfordringene brukerne møter ikke like raskt eller effektivt adressert som tidligere.

Et eksempel på dette var reduksjonen av "gratisdager" for containerlagring på terminalområdet fra fem til to dager, som ble iverksatt uten forhåndskonsultasjon med brukerne. I tillegg var det en rask økning i havneavgifter, som ble oppfattet av brukerne som urimelig rask og ikke begrunnet overfor brukerne.

Videre indikerte intervjuene at havneadministrasjonen har blitt mer politisk orientert, en endring hovedsakelig tilskrevet endringer i 'Havne- og farvannsloven', som utvidet kommunal myndighet over havneoperasjonene.

Det var også intervjuer som etterlyste en mer samlet markedsføringsstrategi for å promotere havnen og selskapene kollektivt. For øyeblikket er det begrenset samarbeid i markedsføringstiltak rettet mot å tiltrekke nye brukere, noe som antyder en savnet mulighet til å utnytte de kollektive evnene og ekspertisen til de mange selskapene ved havnen. Denne tilnærmingen kan mulig forbedre havnens generelle appell og konkurransefortrinn ved å presentere en samlet front.

Havneadministrasjonens fokus på klima og miljø

anerkjennes av respondentene som et viktig område, hvor havnen har vært en frontløper i klimaaksjon og nullutslipp. De uttrykte imidlertid bekymring for at havnen ikke har opprettholdt sin ledende posisjon de siste årene sammenlignet med andre havner. Utfordringer med å holde tritt med den raskt utviklende klimadebatten og miljøstandardene ble anerkjent av en intervjuperson, og fremhevet vanskeligheten med å holde seg i forkant av miljøinnovasjon.

Det er en økende etterspørsel og ønske om miljøansvar blant havnebrukerne, sammen med et sterkt ønske om at havneadministrasjonen aktivt støtter og fremmer disse innsatsene. Selv om få spesifikke initiativer fra havnebrukerne ble identifisert, ble det kritiske behovet for at havnen utnytter enhver mulighet til å etablere seg som en ledende offshore vind-hub understreket. Havnens strategiske beliggenhet er ideell for utviklingen av offshore vindenergi, men trenger sterk støtte for å oppfylle dette potensialet.

Blant initiativer havnen bør fortsette å fokusere på var implementeringen av ytterligere landstrøm og inkludering av energilagring. Dette vil støtte en reduksjon i utslipp og forbedre energieffektiviteten.

Diskusjonen rundt **priser** indikerer alltid et gap, og prisnivået får det nest største utviklingsgapet i vurderingen. Denne dimensjonen avslører konsekvent et utviklingsgap, selv om omfanget varierer på tvers av de tre gjennomførte analysene. Logistikk- og tjenesteselskaper har spesielt bemerket at Kristiansand Havn har iverksatt prisøkninger raskt og uten klar begrunnelse for hvilke fordeler disse økningene bringer til havnebrukerne.

Disse logistikk-selskapene, som ofte bruker flere havner, har innsikt til å benchmarke prisene. Under intervjuer ble det bemerket at selv om havneavgifter og kaivederlag historisk sett har vært konkurransedyktige i forhold til andre regionale havner, er denne fordelene i ferd med å avta. Prisene i Kristiansand tilnærmer seg nå mer prisene til konkurrentene.

Det er uttrykt misnøye med områdeleie, spesielt med kvaliteten på fasilitetene som tilbys av havnen. Forventede utviklinger i Kongsgård forventes imidlertid å forbedre havnens fasiliteter, noe som mulig vil føre til økt tilfredshet med prissystemet.

Oppsummering av funn fra GAP-dimensjoner

Til tross for det betydelige utviklingsgapet identifisert i gap-analysen angående prisnivåer, anses situasjonen ikke som alarmerende. Det er fortsatt et vedvarende ønske blant selskapene som opererer innenfor havneområdet om å redusere leie- og driftskostnader. Tilbakemeldingene fra havnebrukerne antyder at økningene i havneavgifter ble iverksatt raskere enn det som ble ansett som rimelig, noe som understreker behovet for at havneadministrasjonen bedre tilpasser prisjusteringer med konkrete forbedringer i tjenester eller fasiliteter, og dermed rettferdiggjør kostnadene for interessentene.

6. KONKLUSJONER

Gap-analysen av Kristiansand Havn avslører en generelt positiv oppfatning av havnens tjenesteytelse, men fremhever spesifikke områder hvor forbedringer er nødvendige for å tilpasse seg de utviklende behovene fra havnebrukerne. Spesielt dimensjoner som infrastruktur til og fra havnen, infrastruktur i havneområdet og prisnivå viser de største utviklingsgapene, noe som antyder forbedringspotensial her.

Selv om havneadministrasjonen har et tilfredsstillende nivå av fleksibilitet og service, er forretningsutvikling og dens innsats innen klima og miljø godt vurdert, er det behov for kontinuerlig vedlikehold og tilpasning til nye behov. Havnens strategiske posisjon for utvikling av offshore vindenergi gir en unik vekstmulighet som samsvarer med nasjonale bærekraftsmål. Dette krever imidlertid sterk støtte fra havneadministrasjonen for å realisere sitt fulle potensial.

Prisjusteringer uten åpenbar begrunnelse eller direkte fordeler for havnebrukerne har reist bekymringer om transparens og verdi. Dette er et område hvor havnen kan forbedre kommunikasjonen og gi klarere rasjonale for prisøkninger for å opprettholde tillit og samarbeid med sine brukere. Dette går hånd i hånd med et ønske blant havnebrukerne om økt inkludering og engasjement i kontinuerlige dialoger.

Oppsummert står Kristiansand Havn ved et veiskille hvor strategiske investeringer i infrastruktur, transparente pris-politikker og en proaktiv tilnærming til forretnings- og miljøutfordringer kan forbedre sine tjenestetilbud. Ved å adressere de identifiserte gapene, spesielt innen infrastruktur og prising, kan havnen styrke sitt konkurransefortrinn.

7. UTVIKLING AV OPPFATTET TJENESTEKVALITET: 2019 TIL 2024

I løpet av de siste fem årene har gap-analyser for Kristiansand Havn fremhevet endringer i oppfatningen av tjenestekvalitet og bruker prioriteringer, og avslørt vedvarende utfordringer og områder for forbedring. Denne seksjonen vil diskutere utviklingen av havnetjenester og administrasjon som svar på brukernes behov.



En vedvarende bekymring i både 2019- og 2024-analysene er kaikapasitet. Til tross for strategiske planer om å utvide og oppgradere infrastrukturen, som utviklingene i Kongsgård, vedvarer gapet i kaikapasiteten. Denne pågående utfordringen fremhever behovet for fortsatt søkelys på å forbedre denne kritiske infrastrukturen.

Prising viste også et utviklingsgap. I 2019 var havneavgifter og kaivederlag konkurransedyktige, men 2024-analysen avslører misnøye med raske prisøkninger uten tilstrekkelig begrunnelse. Dette antyder et behov for bedre kommunikasjon om prisendringer for å opprettholde brukertilfredshet.

Initiativer innen forretningsutvikling og miljømessig bærekraft viser interessante trender. Landstrømsystemer fikk høy ros i 2019, men innen 2024 er det en oppfatning av at havnen ikke har opprettholdt sin ledende posisjon innen miljøforvaltning. Brukerne forventer kontinuerlig innovasjon og lederskap i miljøinitiativer.

Behovet for å utvide nye forretningsområder, spesielt innen fornybare energisektorer som offshore vind, har vært et tilbakevendende tema. Brukernes kontinuerlige oppfordring om å utvide kapasitetene indikerer en strategisk retning for havnen til å bli et ledende knutepunkt for fornybar energi.

Til slutt har tilbakemeldinger på havneadministrasjonens fleksibilitet og servicekvalitet, selv om generelt positive, notert fremvoksende bekymringer i 2024. Redusert respons og engasjement, påvirket av bemanningsendringer, understreker viktigheten av å opprettholde sterke kommunikasjons- og engasjementsstrategier for å proaktivt adressere brukerbekymringer.

8. ANBEFALINGER

De følgende anbefalingene er basert på både den økonomiske virkningsanalysen, gap-analysen og de lærdommer og kunnskaper som GEMBA har tilegnet seg gjennom oppgavene.

FORBEDRET BRUKERINVOLVERING OG TRANSPARENS:

Øk interessentengasjementet ved å involvere havnebrukerne mer direkte i planleggings- og beslutningsprosesser gjennom regelmessige møter og tilbakemeldingskanaler.

Forbedre transparensen ved å tydelig kommunisere årsakene bak prisjusteringer og infrastrukturendringer for å opprettholde tillit og håndtere forventninger.

BESLUTNING OM FLYTTING AV CONTAINERterminal:

Fullfør og kommuniser beslutningen angående flyttingen av containerterminalen til Kongsgård. Etabler klare tidslinjer og kommuniser dem til interessenter for å redusere usikkerhet og lette operativ planlegging.

Fortsett med infrastrukturinvesteringer både på nåværende og fremtidige områder for å sikre at havnens kapasitet møter fremtidige krav.

SØKELYS PÅ FORRETNINGSUTVIKLING OG MILJØINITIATIVER:

Utnytt mulighetene innen fornybar energi ved å forbedre infrastrukturen for å støtte fornybare energiprojekter og posisjonere havnen som en leder innen fornybar energilogistikk.

Utvid tiltakene for miljømessig bærekraft ved å fortsette å innovere og iverksette ny teknologi som reduserer havnens miljøpåvirkning.

FORRETNINGSUTVIKLING:

Utvikle en samlet markedsføringsstrategi som utnytter havnens og brukernes samlede evner for å tiltrekke ny virksomhet og forbedre havnens profil.



KRISTIANSAND
HAVN

Kristiansand Havn IKS

Gravane 4
Postboks 114
N-4662 Kristiansand

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



portofkristiansand



portofkristiansand