



RINGVIRKNINGS- OG SCENARIOANALYSE AV KRISTIANSAND HAVN

Rapport om økonomisk aktivitet, verdiskaping og ringvirkninger av cruiseaktivitet i Kristiansand havn

Februar 2025

BDO Consulting
Samfunns- og forretningsutvikling



Innhold

Sammendrag	3
1. Innledning	5
2. Ringvirkningsanalyse	11
3. Scenarioanalyse	19
4. Vedlegg	26

Sammendrag

Ringvirkningsanalyse

Kristiansand havn er en av Norges viktigste havner med sin sentrale plass i det nasjonale transportnettet. Havna spiller en betydelig rolle i å tilrettelegge for turisme i regionen gjennom cruiseaktivitet. På oppdrag for Kristiansand Havn IKS (Kristiansand Havn) har BDO gjennomført en kartlegging og analyse av økonomiske ringvirkninger tilknyttet cruiseaktivitet ved Kristiansand havn. For å kartlegge forbruket til cruiseturister har vi gjennomført en forbruksundersøkelse rettet mot tilreisende ved havna. Analysene våre er gjennomført for aktivitet i 2024. I analysen har vi ikke tatt stilling til at, og i hvilken grad, ressursene som produserer den økonomiske aktiviteten kunne hatt alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

Oppsummert viser våre analyser at cruiseaktiviteten i Kristiansand havn bidro med til sammen 463 millioner kroner i omsetning og 243 millioner kroner i verdiskaping i 2024. Størsteparten av omsetningen og verdiskapingen skjer ved at passasjerer legger igjen penger i lokale butikker, kafeer, restauranter og på aktiviteter og opplevelser gjennom reiselivsaktører.

Verdiskaping fra økonomisk aktivitet fra cruise i Kristiansand havn gir skatteinntekter til stat og kommune. Skatteinntektene fra økonomisk aktivitet ved Kristiansand havn kan eksempelvis generere:

- 117 sykepleiere
- 405 barnehageplasser
- 116 grunnskolelærere

Den største delen av dette kan knyttes til varehandel og tjenesteyting som følge av cruiseturismen. Omsetningen cruiseturistene genererer for den regionale reiselivsnæringen er betydelig og bidrar til ringvirkninger ved at næringen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører. Dette utgjorde om lag 78 millioner kroner i verdiskaping og 77 sysselsatte.

Scenarioanalyse

Fra 2022 til 2024 har cruiseaktiviteten i Kristiansand havn økt betydelig. Dette skyldes blant annet at i 2022 ble pandemirestriksjoner opphevet samtidig som Russland invaderte Ukraina, og cruiseaktiviteten i Østersjøen ble redusert. Økningen har stabilisert seg siden 2022, og nivået de siste årene har lagt seg på et høyere nivå enn før pandemien.









Kristiansand Havn har i sin strategi et mål om økt cruiseaktivitet gjennom hele året. Samtidig skal havna være landets mest bærekraftig cruisehavn gjennom å blant annet bruk av prisdifferensiering på miljø, forbedre infrastrukturen rundt havna for mer miljøvennlig drift og være ledende på landstrøm.

BDO har på bakgrunn av Kristiansand Havns strategiske målsetninger gjennomført en scenarioanalyse frem mot 2040. Scenarioanalysen legger frem tre ulike scenarier (optimistisk, moderat og konservativ) for utviklingen av cruisetrafikken, og verdiskapingen den skaper for det regionale næringslivet. I scenarioanalysen har vi benyttet oss av påvirkningsfaktorer for å fremskrive cruiseaktiviteten i Kristiansand havn, dette inkluderer blant annet internasjonal markedsutvikling, konkurransesituasjon og fremtidsrettet teknologi.

Vår scenarioanalyse viser at for alle scenariene forventer vi en økning i antall cruisepassasjerer de neste 15 årene.

Dersom vi legger det moderate scenarioet til grunn vil den direkte verdiskapingen som følger av cruisenæringen i Kristiansand øke fra 156 millioner i 2024 til 250 millioner i 2040. Videre viser våre framskrivninger at den økte cruiseaktiviteten vil kunne medføre en betydelig økning i antall direkte sysselsatte. Dersom vi legger det moderate scenarioet til grunn vil antall direkte sysselsatte øke fra 200 i 2024 til 322 i 2040. I vårt moderate scenario for utvikling av cruisetrafikken til Kristiansand frem mot 2040 estimerer vi at den økonomiske effekten vil kunne bidra med 120 millioner i skatteinntekter til stat og kommune, sammenlignet med 75 millioner i 2024.

Oppsummering av kartlagte virkninger

Kartlagte cruiseaktiviteter ved Kristiansand havn i 2024			Verdiskaping	Sysseissetting
DIREKTE EFFEKT	 Kristiansand Havn IKS Omsetning: 31 MNOK		16 MNOK	8
	 Cruiseturister- og rederier Omsetning: 243 MNOK		127 MNOK	179
	 Andre sentrale aktører Omsetning: 20 MNOK		13 MNOK	14
INDIREKTE EFFEKT	    		87 MNOK	86
	Øvrige næringer i verdikjeden			
TOTALT			243 MNOK	287

Cruiseaktiviteten i Kristiansand frem mot 2040						
	DIREKTE EFFEKT	Verdiskaping		Sysseissetting		
		Verdiskaping	Sysseissetting	Verdiskaping	Sysseissetting	
2030	DIREKTE EFFEKT	206 - 222 MNOK	265 - 287	INDIREKTE EFFEKT	115 - 125 MNOK	114 - 124
2035		215 - 246 MNOK	277 - 317		120 - 138 MNOK	119 - 137
2040		224 - 269 MNOK	288 - 347		125 - 151 MNOK	124 - 150

Direkte effekt - verdiskaping for regionale næringer

Økonomisk aktivitet fra direkte involverte aktører, herunder omsetning, verdiskaping og sysseissetting som tilfaller regionale næringer.

Indirekte effekt - virkninger i verdikjeden

Ringvirkningseffekter i verdikjeden basert på involverte aktørers kjøp av varer og tjenester fra sine underleverandører. Andelen som tilfaller henholdsvis nasjonalt og regionalt næringsliv vil her variere.



MSC VIRTUOSO

1. Innledning



1.1 Bakgrunn og mandat

På oppdrag for Kristiansand Havn har BDO AS (BDO) gjennomført en ringvirknings- og scenarioanalyse av cruiseaktiviteten i Kristiansand havn.

Hensikten med oppdraget har vært å fremskaffe et oppdatert kunnskapsgrunnlag om de samfunnsmessige effektene av havna, for å sikre at den offentlige diskusjonen er basert på riktige premisser og i forbindelse med fremtidige investeringsbeslutninger.

Ringvirkningsanalyse

I vår analyse har vi kartlagt og analysert samfunnseffekten, i form av ringvirkninger, av cruiseturisme gjennom Kristiansand havn. Resultatene fra ringvirkningsanalysen synliggjør de samfunnsmessige effektene i form av:

- Omsetning
- Verdiskaping
- Sysselsetting
- Privat konsum
- Skatteinntekter

Analysen er begrenset til å vurdere ringvirkningene av nåsituasjonen i 2024 - en statusanalyse. Aktører som er

inkludert i analysen er Kristiansand Havn IKS cruiseturister, cruisereferi og øvrige næringsaktører som leverer tjenester tilknyttet cruiseaktivitet i Kristiansand havn.

Scenarioanalyse

Scenarioanalysen fremskriver tre alternative utviklinger for cruisetrafikken i Kristiansand frem mot 2040. Med resultatene fra ringvirkningsanalysen som utgangspunkt estimerer vi forventet fremtidig samfunnseffekt av fortsatt cruiseaktivitet i Kristiansand havn, og derfor også hvilken betydning bortfall av cruise vil ha for verdiskaping og sysselsetting for berørte aktører.

Ettersom det ikke foreligger vedtatte planer for hva som skal etableres ved Caledonien/Lagmannsholmen dersom man avvikler cruiseanløp, har vi ikke gjennom dette mandatet kartlagt den alternative anvendelsen av området. Bortfallet av cruiseaktiviteten er derfor et estimat på verdiskaping og sysselsetting som må oppnås gjennom alternativ anvendelse av ressursene som i dag er knyttet til cruise.

1.2 Metode og avgrensninger - Ringvirkningsanalyse

Metode for ringvirkningsanalyse

I en ringvirkningsanalyse (analyse av samfunnseffekter) beregnes omfanget av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien for en virksomhet, næringsklynge, prosjekt eller en annen aktør, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene som aktiviteten medfører. Se egen faktaboks for sentrale definisjoner i analysen.

I vår analyse av økonomiske ringvirkninger inkluderes direkte, indirekte og induserte virkninger. Vi har sammenstilt data og informasjon fra en rekke kilder, blant annet offentlige regnskapsdata (via Enhets- og Foretaksregisteret), Statistisk sentralbyrå, Skatteetaten, Kristiansand Havn og tilknyttede aktører ved havnene.

Utover de ovennevnte kildene har vi gjennomført en omfattende forbruksundersøkelse rettet mot tilreisende cruiseturister. I undersøkelsen, som ble gjennomført ved cruiseterminalen i Kristiansand havn, har vi samlet inn forbruksinformasjon for 365 tilreisende fra 7 ulike anløp. Forbruksundersøkelsen har blitt gjennomført innenfor en avgrenset periode (desember 2024 - Januar 2025). Hovedvekten av respondenter er tyske turister. Forbruksundersøkelsen er derfor ikke uten videre representativt for resten av året. Innhentet forbruksdata, og påfølgende analyser, er rimelighetsvurdert i samråd med havneselskapet,

samt opp mot BDOs egne tidligere kartlegginger og andre kartlegginger, herunder Cruiseundersøkelsen (Innovasjon Norge).

Avgrensninger

Samfunnseffektene kartlagt i denne analysen er bruttovirkninger. I analysen har vi ikke tatt stilling til om, og i hvilken grad, ressursene som produserer den økonomiske aktiviteten har alternativt anvendelse i andre aktiviteter.

Analysene bygger på informasjonsgrunnlag fra offentlige datakilder og respondenter på gjennomført forbruksundersøkelse, samt data mottatt fra Kristiansand Havn og andre involverte aktører. BDO kan ikke påta seg ansvaret for fullstendigheten eller riktigheten i mottatt datagrunnlag. Dersom vi har mottatt uriktige eller ufullstendige opplysninger, har vi ikke hatt anledning til å avdekke dette utover overordnede rimelighetsvurderinger.

Analysen er gjennomført for utvalgte aktører og aktivitet. Øvrig aktivitet i havnene, herunder for eksempel annen passasjertrafikk, logistikk, fiskeri- og næringsaktivitet, er ikke inkludert i vår analyse. Resultatene må leses som et estimat av havnenes vesentligste aktører innen cruise, og kan ikke tolkes som en fullstendig beregning av havnenes økonomiske aktivitet. Se vedlegget for en nærmere beskrivelse av metode og overordnede forutsetninger.

Sentrale definisjoner innen ringvirkningsanalyse:

- **Omsetning (produksjon):** Samlede inntekter.
- **Verdiskaping:** Omsetning fratrukket produktinnsats. Dette målet på verdiskaping kalles bruttoprodukt.
- **Sysselsetting:** Antall sysselsatte.
- **Direkte virkninger:** Havneaktørers og regionalt næringslivs egen økonomiske aktivitet, omsetning, verdiskaping og sysselsetting.
- **Indirekte virkninger (virkninger i verdikjeden):** Ringvirkningseffekter i verdikjeden basert på regionale aktørers kjøp av varer og tjenester fra sine underleverandører.
- **Induserte virkninger (konsumvirkninger):** Virkninger for privat og offentlig konsum, gjennom lønns- og skatteinntekter.
- **Katalytiske virkninger:** Øvrige virkninger, som for eksempel klyngeeffekter, kunnskapsdeling og innovasjon. Denne typen virkninger er ikke inkludert i analysen.
- **Brutto vs. netto virkninger:** Verdiskapingseffekten som synliggjøres i denne analysen er av typen vi kaller bruttoeffekter, som ikke hensyntar den alternative anvendelsen som de aktuelle ressursene kunne gitt.

1.3 Nærmere om beregning av ringvirkninger

Økonomisk verdiskaping, som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital, står helt sentral i en ringvirkningsanalyse. Verdiskaping defineres her som akkumulert bruttoprodukt, den delen av produksjonen (omsetning) som gjenstår etter at produktinnsats (kjøp av varer og tjenester) er trukket fra, som følger av havneaktiviteten. Dette utgjøres av lønn og driftsresultat. Som nevnt skiller vi mellom direkte (havnerelaterte aktører og deres kjøp av leverandører) og indirekte (leverandørenes underleverandører i flere ledd) virkninger.

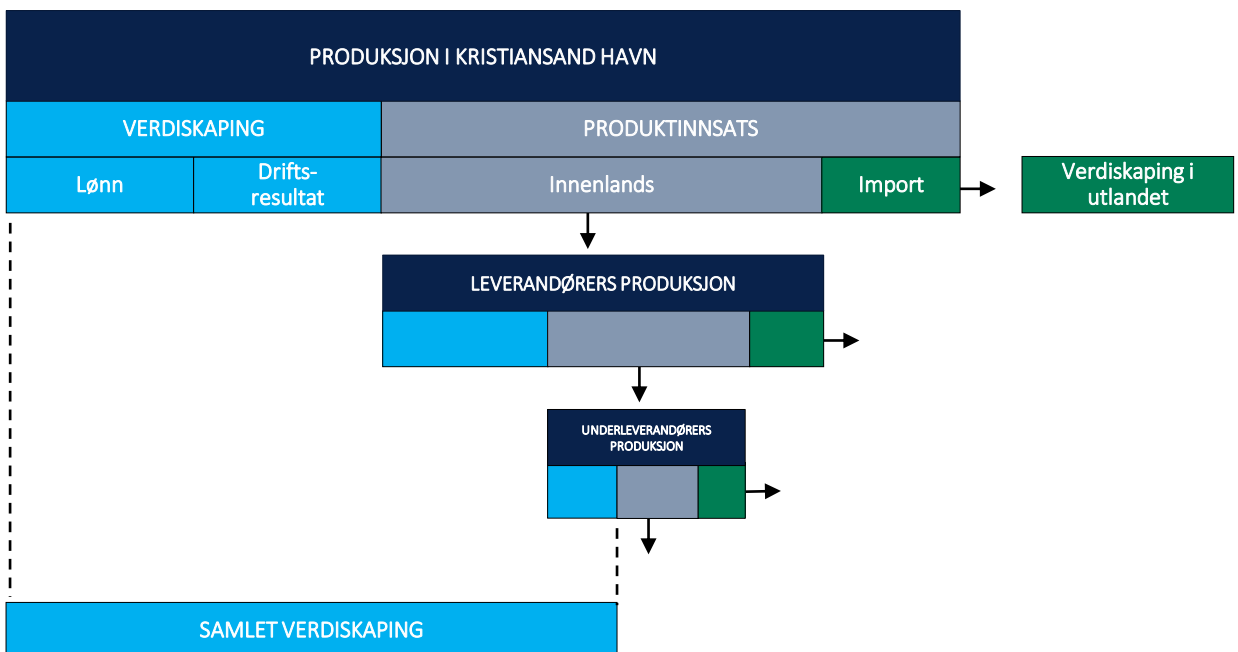
Som produktinnsats etterspør norske virksomheter varer og tjenester fra både innenlandske og utenlandske leverandører (import). I denne analysen beregner vi ringvirkningseffekter for norske næringer, og ser derfor bort fra utenlands produksjon og

verdiskaping i hvert ledd av kryssløpet.

Figuren under viser en overordnet illustrasjon av sammenhengen mellom produksjon (omsetning), produktinnsats og verdiskaping for Kristiansand Havn. Videre viser figuren hvordan produktinnsats fra underleverandører skaper produksjon og verdiskaping i flere ledd i økonomien, og hvordan den samlede verdiskapingen beregnes gjennom kryssløpsanalyse.

For å sikre en helhetlig forståelse av rapporten anbefales det å lese vedlegg 4.1 før man går videre.

Visualisering av økonomisk aktivitet, verdiskaping og importlekkasje for underleverandører



Figur 11: Sammenheng mellom produksjon, produktinnsats og verdiskaping for Kristiansand Havn gjennom en kryssløpsmodell

1.4 Metode og avgrensninger - Scenarioanalyse

Metode for scenarioanalyse

Scenarioanalysen framskriver tre alternative utviklinger for cruisetrafikken i Kristiansand frem mot 2040. En konservativ utvikling, en moderat utvikling, og en optimistisk utvikling.

Flere faktorer påvirker cruiseturismen både nasjonalt og regionalt. Modellen for scenarioanalysen tar hensyn til følgende nasjonale påvirkningsfaktorer:

- Internasjonal markedsutvikling
 - Herunder befolknings- og økonomivest (BNP) i eksisterende markeder, og endringer i markedet for turisme
- Konkurransesituasjon
 - Trender i cruisenæringen som påvirker etterspørselen etter cruise globalt og nasjonalt
- Fremtidsrettet teknologi
 - Cruisereferienes fokus og investeringer i bærekraftig teknologi
- Kapasitet og infrastruktur
 - Kapasitetsbegrensninger i havner og skip, som global kapasitet på cruise og at andre havner kan utvide kaikapasitet
- Klima og miljø
 - Endringer i antall reguleringsregimer i EU knyttet til krav som landstrømtilkobling og reduksjon av CO₂-utslipp
- Usikkerhet
 - Global risiko som krig, uro, pandemi, samt usikkerhet til utvikling i verdensøkonomien

Vi har tatt utgangspunkt i samme påvirkningsfaktorer som Transportøkonomisk institutt sine prognoser for cruisetrafikk til norske havner fram til 2060¹, men har innhentet egne kilder som datagrunnlag for veksten som legges til grunn. Datagrunnlaget er historiske verdier fra blant annet Verdensbanken, OECD og European Environment Agency EEA). For nærmere beskrivelse av påvirkningsfaktorene se kapittel 3.2. For fullstendig kildeliste se vedlegg 4.3.

For å beregne vektingen til de ulike faktorene har vi benyttet oss av en modell som beregner faktorenes viktighet i å predikere veksten i cruisepassasjerer i Norge som helhet de siste 15 årene for å kunne fremskrive veksten frem mot 2040.

Modellen hensyntar også regionale påvirkningsfaktorer som er spesifikke for Kristiansand havn og som påvirker framskrivningene. En viktig forutsetning er Kristiansand havns One Ship Policy², som setter et tak på ett cruiseanløp per dag per havnedistrikt. Dette betyr at dersom modellen indikerer en vekst i antall cruisepassasjerer som overstiger One Ship Policy, vil vi begrense veksten for å ikke overskride vedtaket.

Kristiansand Havn består av havnedistriktene Kristiansand og Lindesnes, med mulighet for anløp av cruiseskip i Kristiansand, Lindesnes og Mandal. Kristiansand har derfor mulighet til å segmentere skip basert på størrelse og tilpasse hvilken havn skipene skal anløpe.

Vi benytter bookinglisten i 2025 som utgangspunkt og fremskriver med vekstrater i fem års intervaller frem til og med 2040. Framskrivningen er sett opp mot bookingene som er gjort for 2026 og 2027. Det er vanlig praksis at bookinger skjer flere år frem i tid.

Som grunnlag for den økonomiske utviklingen som vi estimerer ligger resultatene fra ringvirkingsanalysen. Vi estimerer fremtidig verdiskaping for alle scenarioene frem mot 2040 basert på framskrevet forventet økning i passasjerantall. Vi beregner sysselsetting gjennom forholdet mellom sysselsetting og verdiskaping i ringvirkingsanalysen.

¹ Dybedal, P. (2018). *Cruisetrafikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser 2018-2060* (TØI-rapport 1651/2018). Transportøkonomisk Institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48981>

² I 2020 vedtok havnestyret i Kristiansand Havn IKS en «One Ship Policy» som begrenser skipstrafikken til ett cruiseanløp i Kristiansand per dag. Dette ble gjennomført i praksis også før, men endelig vedtatt i 2020.



1.4 Kristiansand Havn IKS

Kristiansand havn er en av Norges viktigste havner med sin sentrale plass i det nasjonale transportnettet. Den umiddelbare nærheten til Kristiansand sentrum gjør havna til en foretrukket destinasjon for flere aktører, herunder cruisereederier og turister.

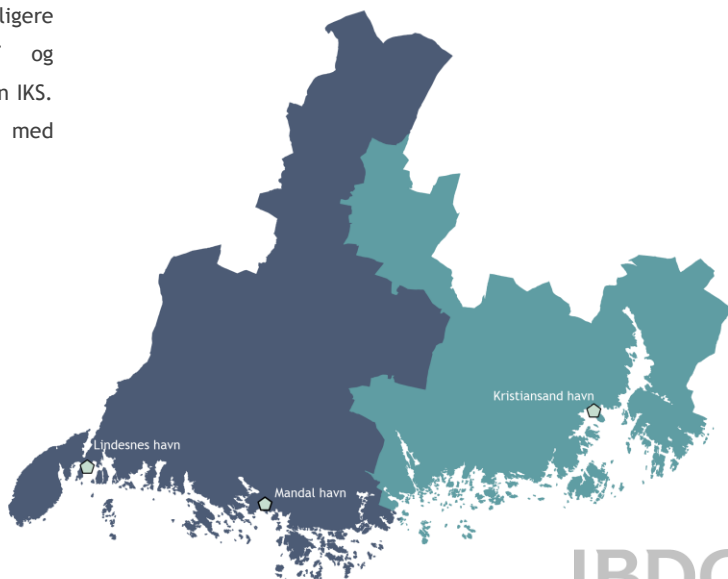
I tillegg spiller havnen en viktig rolle som regional utviklingsaktør og tilrettelegger for næringslivet.

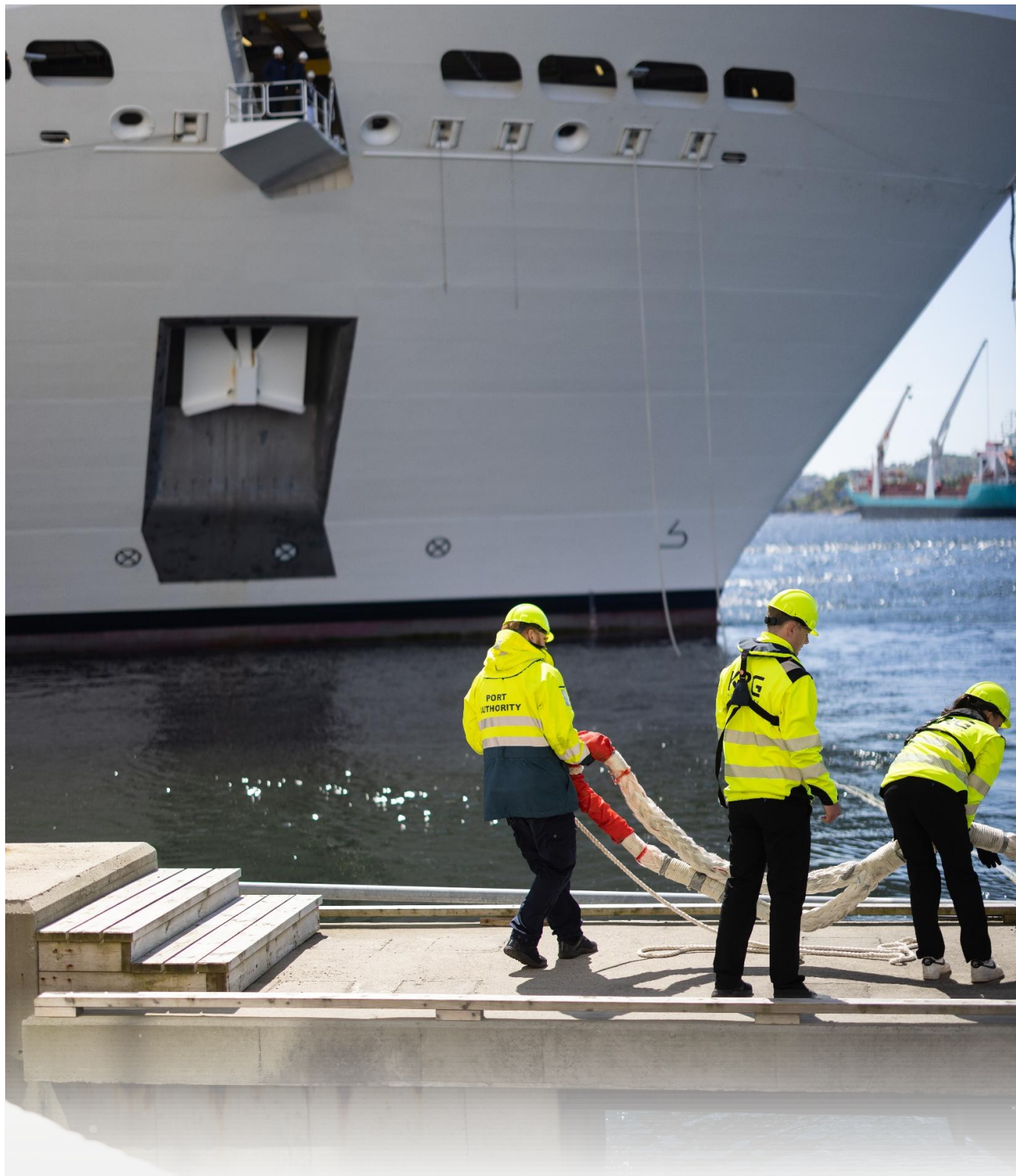
Kristiansand Havn ble opprettet 01.01.2021, som et interkommunalt selskap eid 80% av Kristiansand kommune og 20% av Lindesnes kommune. De tidligere driftsorganisasjonene Kristiansand Havn KF og Lindesnes Havn KF ble flyttet til Kristiansand Havn IKS. Selskapet har kontorer i begge eierkommunene, med hovedkontor i Kristiansand.

Eierkommunene

- Lindesnes
- Kristiansand

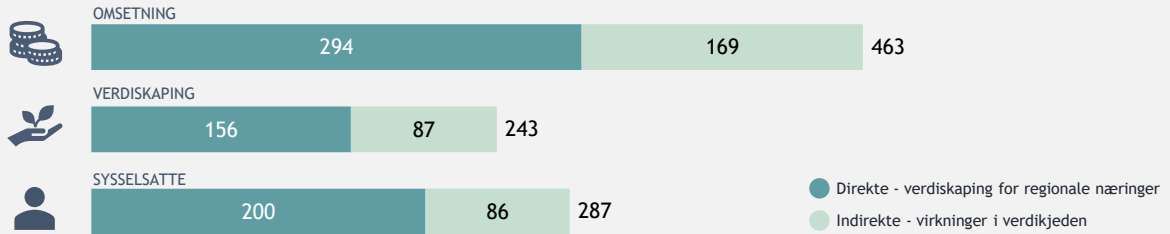
Kristiansand Havn har som visjon i sin strategi å være Norges mest tilgjengelige havn. Havna har et stort fokus på miljøpåvirkningen av aktivitetene havna genererer, og har gjennom strategiplan for 2020-2030 satt mål for bærekraftig drift av havnen. Samfunnsoppdraget til selskapet innebærer blant annet å bidra til å nå bærekraftsmålene, være en pådriver i miljørettet omstilling og være en dynamisk havn. Havna er ledende på landstrøm, og var den første havnen i Norge med landstrømanlegg til cruiseskip.





2. Ringvirkningsanalyse

2.1 Samlet verdiskaping og sysselsetting



Våre beregninger viser at cruiseaktiviteten i Kristiansand havn bidro med til sammen 463 millioner kroner i omsetning og 243 millioner kroner i verdiskaping i 2024. Det er forbruket til cruiseturister- og rederier som står for den største delen av beregnet verdiskaping. På de neste sidene presenteres verdiskaping fra de ulike aktørene i mer detalj.

Tabell 1 viser de tre næringene, målt i verdiskaping, som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten fra cruise i Kristiansand havn. Varehandel og tjenesteyting påvirkes mest, etterfulgt av transport og reiseliv og energi og industri. Typiske bedrifter i næringen varehandel og tjenesteyting er kjøpesenter, dagligvarebutikker, reisebyråer og guidevirksomhet. For transport og reiseliv er typiske bedrifter havner,

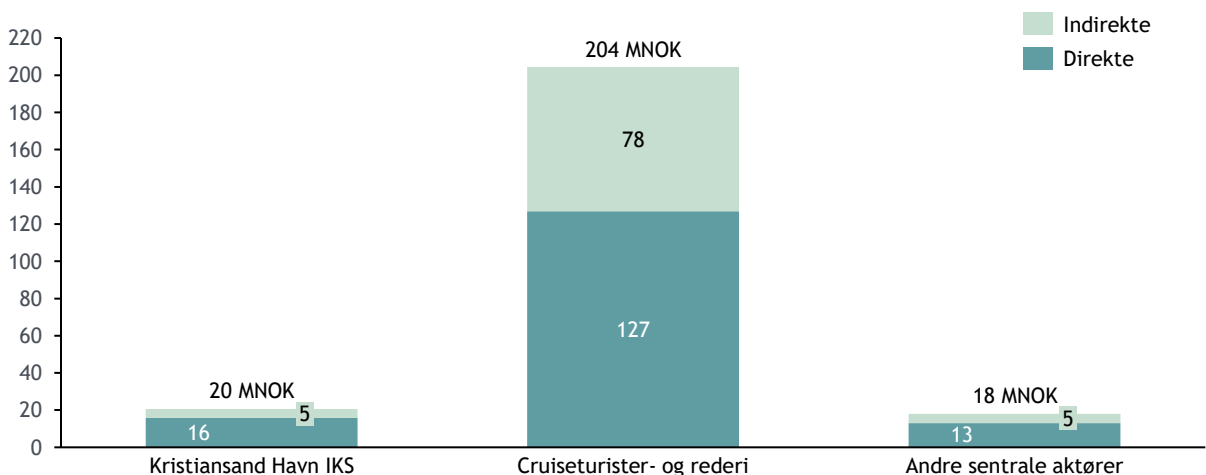
taxi- og busselskap, hoteller, restauranter, kafeer og barer. Figur 1 viser hvordan effekten på verdiskaping fordeler seg mellom de ulike aktørene.

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten fra cruise i Kristiansand havn

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	147 MNOK
Transport og reiseliv	36 MNOK
Energi og industri	18 MNOK
Sum øvrige næringer	42 MNOK

Tabell 1: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten fra cruise i Kristiansand havn, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

Effekt på verdiskaping fra de ulike aktørene



Figur 1: Effekt på verdiskaping (oppgitt i MNOK) som følger av aktørenes aktivitet ved Kristiansand havn. Kilde: BDOs analyser

2.1.1 Kristiansand Havn IKS

For Kristiansand Havn IKS er cruisesegmentet viktig og utgjør nesten 20 prosent av selskapets inntektsgrunnlaget i 2024, en betydelig økning fra året før (Kristiansand Havn, 2024). Havneselskapet spiller en sentral rolle som tilrettelegger for økonomisk aktivitet og verdiskaping. Kristiansand Havn hadde i 2024 en omsetning knyttet til cruisesegmentet på 31 millioner kroner.

Cruiseaktiviteten til IKS-et bidro til verdiskaping for regionale næringer (direkte verdiskaping) på rundt 16 millioner kroner og 7 sysselsatte i 2024. Deres aktivitet bidro videre til 5 millioner kroner i verdiskaping og 5 sysselsatte for underliggende næringer i verdikjeden (indirekte virkninger).

Tabell 2 viser hvilke næringer som i størst grad påvirkes av den økonomiske aktiviteten som cruise gir i Kristiansand Havn. Spesielt utmerker transport- og reiselivsnæringen seg, da de utgjør i underkant av 80 prosent av den samlede verdiskapingen.

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Kristiansand Havn

Næring	Verdiskaping
Transport og reiseliv	16 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	2 MNOK
Energi og industri	1 MNOK
Øvrige næringer	2 MNOK

Tabell 2: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Kristiansand Havn, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser



16 MNOK

Verdiskaping i havneselskapet



5 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



8

Sysselsatte i havneselskapet



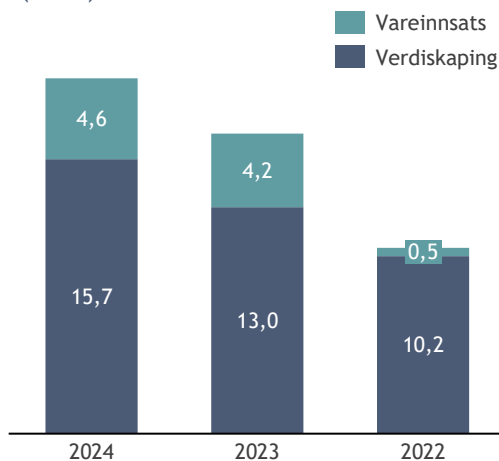
5

Sysselsatte i verdikjeden

Selskapets vare- og tjenestekjøp er økende

Søylene fremstilt i figur 2 viser en økt økonomisk aktivitet for Kristiansand Havn de siste årene knyttet til cruisesegmentet. Den direkte verdiskapingen har hatt en økning fra 10 til 16 millioner kroner i løpet av de siste tre årene. Vareinnsats, målt i form av kjøp av varer og tjenester fra andre leverandører, som legger grunnlaget for verdiskaping i verdikjeden, viser en økning på nesten 10 prosent fra 2023 til 2024.

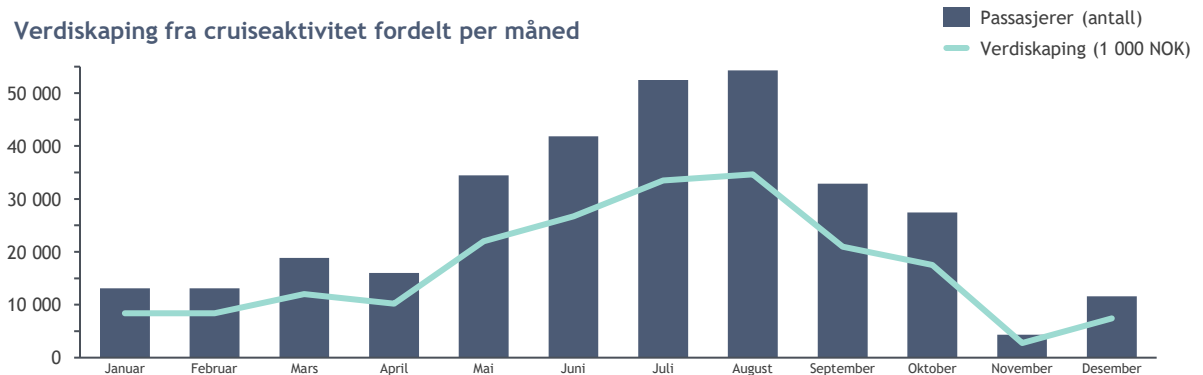
Selskapets verdiskaping og vare- og tjenestekjøp (MNOK)



Figur 2: Søylene viser vareinnsats og verdiskaping (i MNOK) for cruisesegmentet til Kristiansand Havn. Kilde: BDOs analyser

2.1.2 Cruiseturister og -rederier

Verdiskaping fra cruiseaktivitet fordelt per måned



Figur 3: Verdiskaping fra cruiseaktivitet (i MNOK) generert av turister totalt for Kristiansand havn i 2024. Kilder: Kristiansand Havn, BDOs analyser

Basert på våre estimater hadde tilreisende cruise-turister i Kristiansand et samlet forbruk på om lag 243 millioner kroner i regionen i 2024. Dette forbruket bidro til rundt 127 millioner kroner i verdiskaping og 179 sysselsatte for regionale næringer, som restauranter, dagligvarebutikker, guideselskap og andre aktører som tilbyr aktiviteter til cruiseturister i regionen.


Omsetningen cruiseturistene genererer for den regionale reiselivsnæringen, bidrar til ringvirkninger videre i verdikjeden, ved at næringen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører. Våre analyser viser at denne etterspørselen hadde en innvirkning i verdikjeden på rundt 78 millioner kroner i verdiskaping og om lag 77 sysselsatte i verdikjeden, som inkluderer


leverandører, i og utenfor regionen, som tilbyr varer og tjenester til reiselivsnæringen i Kristiansand.

Figur 3 over illustrerer estimert verdiskaping fra cruiseturisters forbruk, fordelt på månedlig basis. Grafen viser at sommermånedene utgjør en særlig betydningsfull periode for næringen. Samtidig er det fortsatt et merkbart antall cruiseturister og verdiskaping gjennom resten av året, til tross for at sommeren regnes som hovedsesongen for cruise i Norge.

Tabell 3 viser de næringene som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten knyttet til cruise. Varehandel og tjenesteyting skiller seg ut og står for nærmere 70 prosent av total verdiskaping.

 **127 MNOK**
Verdiskaping for regionale næringer

 **179**
Sysselsatte for regionale næringer

 **78 MNOK**
Verdiskaping i verdikjeden

 **77**
Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet i cruisevirksomhet på Sørlandet

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	136 MNOK
Transport og reiseliv	20 MNOK
Energi og industri	16 MNOK
Øvrige næringer	33 MNOK

Tabell 3: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved havna i Kristiansand, målt i samlet verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

Forbruk fra tilreisende cruiseturister

For å kartlegge cruiseturistenes forbruk i Kristiansand har vi gjennomført en fysisk forbruksundersøkelse³. Totalt ble det gjennomført intervjuer med mer enn 350 turistgrupper. Intervjuene ble gjennomført i desember 2024 og januar 2025, og omfattet skipene AIDAnova og Trollfjord på totalt 7 ulike anløp.

Målet med undersøkelsen var å innhente relevante og stedsspesifikke grunnlagsdata, ettersom faktorer som liggetid og attraksjonsomfang påvirker cruiseturistenes forbruk i enkelthavner.

Kartlagt gjennomsnittlig fordeling av de tilreisende cruiseturistenes konsum synliggjøres i figuren til høyre. Turistene bruker i gjennomsnitt 766 kr per besøk i havnen. Størstedelen av dette forbruket går til varer og tjenester, hvor suvenirer og shopping utgjør de største postene. Aktiviteter representerer 20 prosent av turistenes totale forbruk. De aktivitetene som var mest populære var blant annet kirkebesøk, Kunstsilo og

Fordeling av cruiseturistenes nasjonalitet



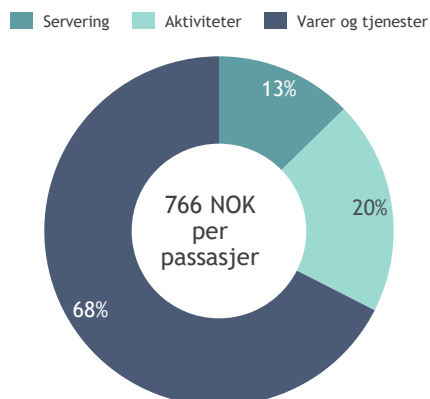
Figur 5: Fordeling av cruiseturistenes nasjonalitet i Kristiansand havn basert på statistikk fra BDOs forbruksundersøkelse. Kilde: BDOs kartlegging og analyser

Den liggende søylen presentert over viser fordelingen av nasjonalitetene representert i passasjermengden kartlagt i vår forbruksundersøkelse. En stor andel av de tilreisende turistene kommer fra Tyskland. I følge havna er det flest tyskere i vinterhalvåret, i forhold til andre nasjonaliteter. Til tross for dette kan det være verdt å merke seg at vår forbruksundersøkelse er preget av en overvekt av passasjerer fra AIDAnova, som retter seg spesifikt mot det tyske markedet.

Forbruk fra cruiserederiene

Cruiserederier har flere kostnader knyttet til anløp i Kristiansand havn. Dette inkluderer typiske utgifter til renovasjonstjenester, vannforsyning, landstrøm, lostjeneste, fortøyningsstøtte, samt variable avgifter basert på skipets bruttotonnasje og antall passasjerer.

Fordeling av kartlagt forbruk fra tilreisende



Figur 4: Fordeling av kartlagt forbruk fra tilreisende cruiseturister i Kristiansand havn. Kilde: BDOs kartlegging og analyser

vandring i byen. Cruiserederiene tilbyr normalt et bredt spekter av aktiviteter, inkludert kajakk, byvandring, museumsbesøk og ribbsafari, for å nevne noen. Servering à la kafeer, restauranter og barer utgjorde 13 prosent av forbruket.

Rederiene betaler disse kostnadene direkte til havna, og deres forbruk reflekteres derfor i analysene av Kristiansand Havn IKS. Fra intervju med cruiserederier fremkommer det i hovedsak ikke andre vare- og tjenestekjøp utover dette. Det hender at rederiene gjør noen variable enkeltkjøp i noen havner. Det kan være forskjeller i vare- og tjenestekjøp hos andre rederier utover de vi har vært i kontakt med, som vi i denne analysen ikke har avdekket.

Dersom Kristiansand havn blir, i tråd med målsetningen satt i strategiplanen, snuhavn⁴ for flere anløp i fremtiden, vil dette medføre høyere inntekter. Dette begrunnes med at cruiserederier ofte gjennomfører hovedforsyninger av nødvendige ressurser, som proviant og drivstoff, i snuhavner.

⁴Forbruksundersøkelsen ble gjennomført om vinteren. Siden passasjerenes foretrukne aktiviteter, og hva som tilbys på ulike deler av året, er skiftende er det trolig at dette kan påvirke resultatene.

³ En snuhavn er en havn hvor cruiseskip starter og avslutter sine seilaser. Det er her passasjerer går om bord ved reises begynnelsen og forlater skipet ved reises slutt.

2.1.3 Andre sentrale aktører

I tillegg til Kristiansand Havn IKS er det flere aktører som bidrar til å levere viktige tjenester knyttet til cruiseturismen i Kristiansand. Disse tjenestene omfatter blant annet markedsføring, guideformidling, sikkerhetstjenester og telekommunikasjon.

Blant aktørene er Cruise Sørlandet, som har en todelt virksomhet. Den operative delen har ansvar for guideformidling og dispatch⁵, mens foreningsdelen tilbyr ulike tjenester til medlemmene, gjennom promotering av deres tilbud. Formålet er å styrke Sørlandet som en attraktiv cruisedestinasjon. Medlemsmassen til Cruise Sørlandet inkluderer aktører som Agder Taxi, Otra Buss, Arkivet, KUBEN, Homborsund Bryggeri, Fengeselshotellet og Kristiansand Dyrepark.

Videre inkluderer analysen driften til KRG Vakthold, som leverer sikkerhetstjenester relatert til cruiseanløpene i havnen. Selskapet sørger for at cruiseoperasjonene i havnen gjennomføres på en trygg og effektiv måte.

I tillegg har vi inkludert Telenor Maritime, som leverer nødvendige telekommunikasjonstjenester til cruiseturismen. Deres tjenester omfatter tilkobling, mobil- og WiFi-løsninger om bord på skipene, samt digitale tjenester til rederiene. Aktiviteten som kan tilskrives cruiseanløpene i Kristiansand, er derfor en del av denne analysen.

Beregnete verdiskapings- og ringvirkningseffekter fra andre sentrale aktører tar utgangspunkt i aktørenes egen økonomisk aktivitet, og deres kjøp av varer og tjenester fra underleverandører.

Vi estimerer at de kartlagte aktørene knyttet til havna hadde en samlet regional omsetning på om lag 20 millioner kroner og 14 sysselsatte. Aktiviteten genererte en verdiskaping for regionale næringer på 13 millioner kroner i 2024.

I tillegg til den regionale økonomiske aktiviteten kan aktørenes kjøp av varer og tjenester og knyttes til ytterligere 5 millioner kroner i verdiskaping og 5 sysselsatte i verdikjeden.



13 MNOK

Verdiskaping for regionale næringer



14

Sysselsatte for regionale næringer



5 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



5

Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet fra andre sentrale aktører

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	9 MNOK
Teknologi og innovasjon	7 MNOK
Energi og industri	1 MNOK
Øvrige næringer	1 MNOK

Tabell 4: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten fra andre sentrale aktører i Kristiansand, målt i samlet verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

⁵ Dispatch refererer til koordineringen og utsendelsen av guider, transport og turgrupper for cruiseturister. Dette innebærer fordeling av passasjerer, tildeling av transportmidler og kommunikasjon med skip og lokale aktører.

2.2 Privat konsum

Cruiseaktiviteten i Kristiansand havn genererer privat konsum på 104 millioner kroner

En økt produksjon og verdiskaping skaper lønnsinntekter for sysselsatte. Etter fradrag for sosiale kostnader og inntektsskatt sitter husholdningene igjen med disponibel inntekt, som kan brukes til sparing eller privat forbruk.

Vi estimerer at cruiseaktiviteten i Kristiansand havn resulterte i totalt 108 millioner kroner i disponibel inntekt i 2024. Med en gjennomsnittlig sparerate på 4 prosent (SSB), gir dette en anslått effekt på 104 millioner kroner i privat konsum.

Figur 6 viser beregnet økt privat konsum som følger av Kristiansand Havn, cruiseturister- og rederier og andre sentrale aktører. Effekten som følge av cruiseturister- og rederier er betydelig størst og bidrar til 90 MNOK av totalt privat konsum på 104 MNOK.

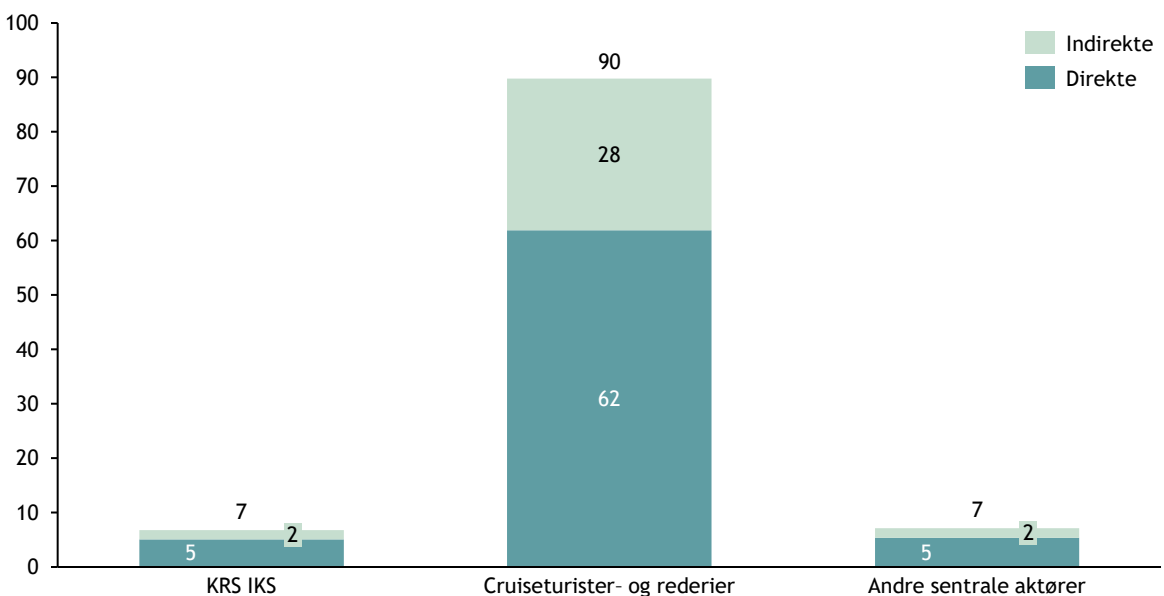
Tabell 5 presenteres de fire næringene der beregnet effekt på privat konsum som følge av økonomisk aktivitet i havnene er størst. Varehandel og tjenesteyting er den næringen som påvirkes mest av privat konsum som følge av aktivitet på havnene.

Næringer som påvirkes mest av privat konsum som følge av cruiseaktiviteten i Kristiansand havn

Næring	Privat konsum
Varehandel og tjenesteyting	71 MNOK
Transport og reiseliv	15 MNOK
Bygg, bolig og eiendom	5 MNOK
Sum øvrige næringer	12 MNOK

Tabell 5: Næringene som, målt i beregnet effekt på konsum, påvirkes mest av cruiseaktivitet i Kristiansand havn. Kilde: BDOs analyser

Effekt på privat konsum fra de ulike aktørene



Figur 6: Effekt på privat konsum (oppgett i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Kristiansand havn. Kilde: BDOs analyser

2.3 Skatteinntekter og offentlig konsum

75 millioner kroner i skatteinntekter kan knyttes til den økonomiske aktiviteten fra cruise i Kristiansand havn.

Gjennom offentlig konsum kan dette gi opphav til



117
Sykepleiere



405
Barnehageplasser



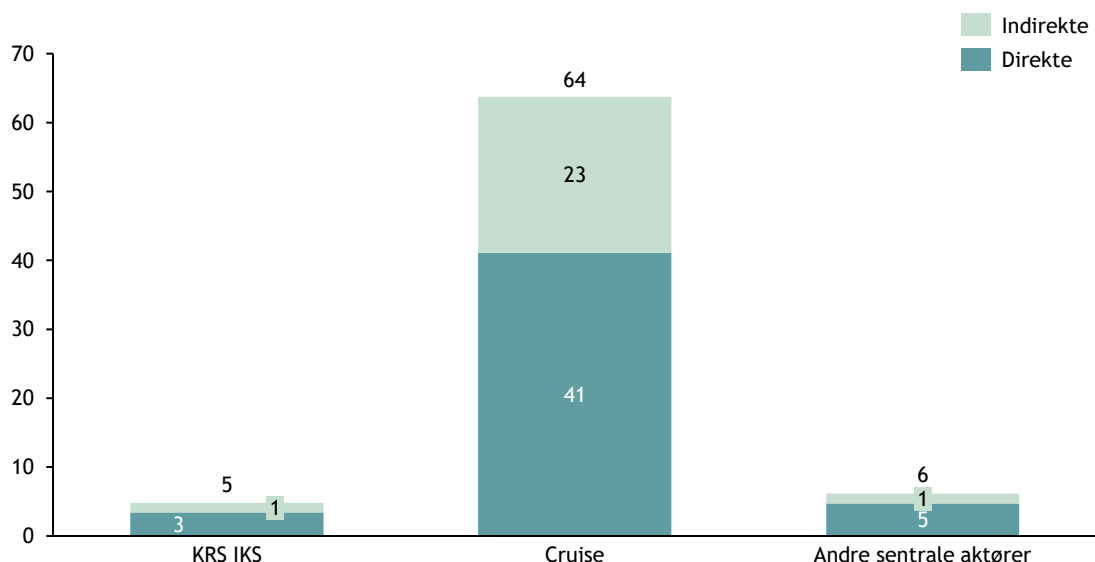
116
Grunnskolelærere

Verdiskaping fra økonomisk aktivitet fra cruise i Kristiansand havn gir skatteinntekter til stat og kommune. Offentlige skatteinntekter fra virksomheter og lønnstakere som følge av økonomisk aktivitet med ringvirkninger er beregnet til totalt 75 millioner kroner. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum av varer og tjenester, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Skatteinntektene fra økonomisk aktivitet ved Kristiansand havn kan

eksempelvis generere 117 sykepleiere, 405 barnehageplasser eller 116 grunnskolelærere.

Figur 7 illustrerer fordelingen mellom de ulike aktørenes effekt på skatteinntekter og offentlig konsum. Cruiseturister- og rederier er den aktøren som har størst effekt på skatteinntekter og offentlig konsum og bidrar med totalt 64 MNOK.

Effekt på skatteinntekter og offentlig konsum fra de ulike aktørene



Figur 7: Effekt på skatteinntekter (oppgått i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Kristiansand havn. Kilde: BDOs analyser



3. Scenarioanalyse

3.1 Historisk utvikling

De siste årene har cruisetrafikken til Kristiansand økt. Mens det i 2015 var 41 anløp, var tallet i fjor 131. Samtidig som trafikken øker, blir cruiseskipene større og fyllingsgraden øker. BDOs scenarioanalyse av cruisetrafikken til Kristiansand ser på utviklingen frem mot 2040, og legger til grunn flere faktorer som påvirker trafikken, blant annet kjøpekraften til utenlandske turister, den geopolitiske situasjonen kapasitet på skip og i havner, samt klima og miljø.

Scenarioanalysen legger frem tre ulike scenarier for utviklingen av cruisetrafikken, og verdiskapingen den skaper for det regionale næringslivet. Jo lengre frem vi ser, jo større usikkerhet vil det være i våre estimater, og flere uforutsigbare faktorer som vil spille inn på de faktiske tallene.

Grafen under viser utviklingen av cruisetrafikken i Kristiansand måned for måned de siste årene, hvor vi utelukker pandemiårene. Her ser vi at samtidig som antall anløp har en økende trend, er det flere anløp i månedene utenfor sommersesongen, noe som sprer belastningen på havna ut over året, og en unngår opphopning av skip i sommermånedene.

Resultatene fra ringvirkingsanalysen er inkludert i

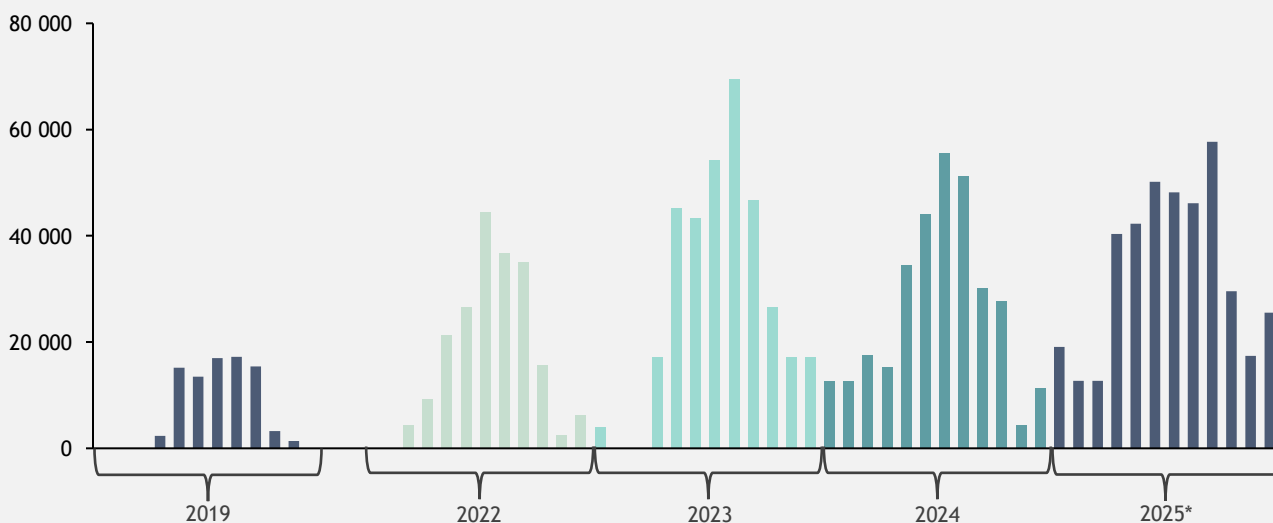
scenarioanalysen, for å synliggjøre verdiskapingen en eventuelt vil gå glipp av dersom cruisetrafikken faller bort.

I tiåret før pandemien økte antall anløp fra 20 til 53, men det var store variasjoner fra et år til et annet heller enn en jevn vekst. Samtidig økte antallet passasjerer per skip, noe som førte til en jevnere økning i antallet cruisepassasjerer Kristiansand.

Den største økningen har derimot vært fra 2022. Det samme året som pandemiestriksjoner ble opphevet invaderte Russland Ukraina, og cruiseaktiviteten i Østersjøen ble redusert. Dette førte til at flere av skipene ble rutet om, noe som gjorde at flere skip anløpte Kristiansand havn. Denne økningen har stabilisert seg, og nivået de siste årene har lagt seg på et høyere nivå enn før pandemien.

Basert på bookinglistene for 2025 vil denne tendensen vedvare inn i det nye året, og antallet anløp vil øke til 148. Dersom antallet passasjerer på skipene ligger på samme nivå som i 2024, vil det ankomme omkring 401 000 cruisepassasjerer til Kristiansand i 2025. Dette tilsier en økning på om lag 85 000 fra 2024.

Historisk utvikling i cruisepassasjerer som ankommer Kristiansand per måned



Figur 8: Historisk utvikling i cruisepassasjerer i Kristiansand. Kilde: Kystdatahuset (Kystverket).

3.2 Påvirkningsfaktorer

I scenarioanalysen har vi benyttet oss av påvirkningsfaktorer for å fremskrive cruiseaktiviteten i Kristiansand havn. Utvelgelsen av påvirkningsfaktorene er gjort basert på informasjon fra intervjuer og hva annen faglitteratur har inkludert i lignende prognosemodeller.

Internasjonal markedsutvikling trekkes frem av flere i intervju som en av de viktigste faktorene for utviklingen av cruisetrafikk fremover. Økning i befolkning og økonomisk vekst i spesielt viktige markeder, som Tyskland, Storbritannia og USA, er forventet å bidra til økt vekst i turisme både nasjonalt og internasjonalt. Veksten i cruiseturisme har også vært høyere enn veksten i turisme generelt.⁶

Framskrivningen hensyntar også endringer i skips- og havnekapasitet. Det er en økning i potensiell passasjerantall både på grunn av økning i kontraheringer, men også fordi det bygges større skip som øker gjennomsnittlig passasjerantall per skip.⁷ Kontrahering av skip betyr å bestille bygging av et nytt skip fra et skipsverft og innebærer en avtale mellom et rederi og verftet om skipets design, pris og leveringstid. Samtidig legger vi inn at økning i havnekapasitet hos andre norske og utenlandske havner trekker veksten noe ned.

En annen påvirkningsfaktor er konkurransekraften til Norge og Kristiansand som destinasjon. Flere forhold påvirker dette. Det trekkes frem at Norge har blitt mer og mer populært både for de «tradisjonelle» cruiseturistene, men også nye typer cruiseturister, herunder barnefamilier, ekspedisjonscruise og temacruise. Flere av de intervjuede mener at turister og rederier har fått øynene opp for Norge som destinasjon på grunn av særegen natur, trygge og kvalitetsorienterte havner og målrettet arbeid fra reiselivsnæringen med å markedsføre og tilby aktiviteter og ekskursjoner i flere norske havner. Samtidig er det forhold som ligger utenfor Norge som også påvirker. Spesielt trekkes det frem at hetebølger i Sør-Europa som følge av klimaendringer har gjort Norge til en mer attraktivt destinasjon i sommerhalvåret, og at krigen i Ukraina har bidratt til at rederiene har lagt

rutene sine til Norden i stedet for Østersjøen og St. Petersburg.

Klimaendringer, i form av hetebølger, har vi valgt å inkludere som en positivt faktor for cruisetrafikken til Kristiansand, men vi har også inkludert andre klima- og miljøfaktorer som trekker veksten ned. For det første hensyntar vi at strengere miljøkrav fra myndigheter, som Sjøfartsdirektoratet, International Maritime Organization og EU Emissions Trading System, gjør det mindre attraktivt for rederier å reise til Norge, blant annet på grunn av høyere miljøavgifter og strengere krav til bruk av landstrøm. Vi legger også inn at klimaendringer er antatt å gjøre værhold rundt kysten av Norge mer utfordrende å seile i, som trekker veksten noe ned.

Som en motvekt til miljøkrav har vi lagt inn rederienes økt fokus og investeringer i bærekraftige løsninger som en positivt vekstfaktor. Fra intervju fremkommer det at man i de siste årene har opplevd at rederiene har arbeidet for å møte nye miljøkrav. Alle AIDA-skip og 17 av MSCs 22 skip kan nå ta imot landstrøm. I tillegg skal kontraherte skip stort sett skal leveres med lavkarbon drivstoff. MSC oppgir at de ikke vil kontrahere flere skip med kun dieselmotorer, og at alle nye skip under bygging vil gå på LNG (Liquefied Natural Gas).

I tillegg har vi inkludert påvirkningsfaktorer for å hensynta usikkerhet i verdensøkonomien og krig, konflikt og uro. Vi tillater modellen å trekke ned estimatet, særlig frem mot 2030, på grunn av generell usikkerhet om økonomi, som også i stor grad gjelder viktige kundemarkeder for cruisetrafikk til Norge.

Basert på det ovennevnte har vi kommet frem til seks kategorier som påvirker den potensielle veksten i cruiseaktiviteten. Disse kategoriene består av flere vekstfaktorer som vi har estimert basert på offentlige kilder, herunder verdensbanken, OECD, statistikk fra cruiserederiene og informasjon fra intervju. Summen av samtlige vekstfaktorer i de seks kategoriene gir en prosentvis økning i femårsintervaller i perioden frem mot 2040. Konservativt scenario vektes med 0,6 av vekstfaktorene, moderat alternativ vektes med 1, og optimistisk estimat vektes 1,25.

⁶ Statista. (2025). *Travel & tourism - Worldwide*. Hentet fra <https://www.statista.com/outlook/mmo/travel-tourism/worldwide#revenue>

⁷ PhotoAid. (2025). *Cruise industry statistics*. Hentet fra <https://photoaid.com/blog/cruise-industry-statistics>

3.3 Resultater: Cruisepassasjerer

I det optimistiske scenarioet for utviklingen av cruisepassasjerer som ankommer Kristiansand havn viser våre framskrivinger at det vil ankomme opp mot 454 000 cruisepassasjerer til Kristiansand havn i 2030, 502 000 i 2035, og 549 000 i 2040. Dette vil si en økning på 232 000 cruisepassasjerer sammenlignet med nivået i 2024.

I det moderate scenarioet antar vi at det vil ankomme rundt 439 000 cruisepassasjerer i 2030, 475 000 i 2035, og 509 000 i 2040. I det konservative scenarioet antar vi en økning til 420 000 i 2030, 438 000 i 2035, og 456 000 i 2040. Selv om vi legger det konservative tallet til grunn, fremskrives det en økning på 139 000 cruisepassasjerer de neste 15 årene.

Historisk har antall anløp og tilhørende passasjerer opplevd store svingninger fra år til år. Og utviklingen som beskrives her vil ikke nødvendigvis treffe alle enkeltår. Derimot er det utviklingen over tid som vi legger vekt på, som viser en fortsatt høy etterspørsel etter cruise og Kristiansand som destinasjon.

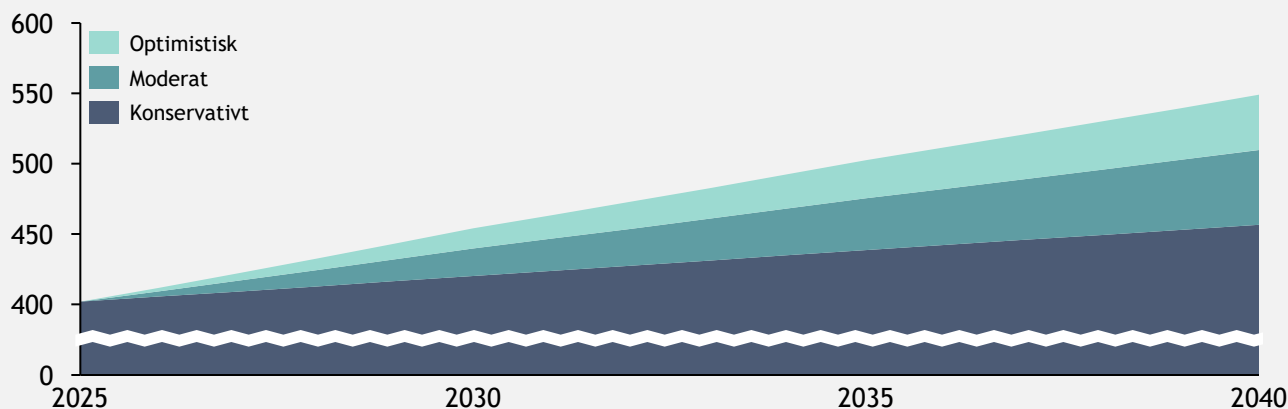
I samtaler med cruiserederier kom det frem at selv om situasjonen vil normaliseres og det vil være mulig med anløp i havner som St. Petersburg igjen, vil det ta flere år før passasjerene oppfatter disse rutene som trygge. Vi legger derfor til grunn at økningen forårsaket av at cruiserederiene unngår Østersjøen vil opprettholdes fremover. Det kom også frem at når rederier har etablert kontakt med en havn og opplever denne som

en god partner, er det lettere å fortsette heller enn å flytte på ruter og planer for fremtiden Kristiansands plassering, midtveis mellom opplevelser langs norskekysten og Østersjøen, gjør at rederiene fremdeles ønsker å ta i bruk havna i Kristiansand uavhengig av hvordan den geopolitiske situasjonen utvikler seg.

Over tid vil økningen i passasjerantallet kunne komme i konflikt med havnas «one ship policy», hovedsakelig i sommerhalvåret, noe som markeres med en nedgang i vekstraten fra 2030. Dette motvirkes av økningen av skipsstørrelsen, som vi antar vil fortsette i årene som kommer. I tillegg har havna mulighet til å ta imot mindre skip i Mandal og Lindesnes for å konsentrere de største skipene i Kristiansand, og dermed sikre økning i passasjerantallet fremover.

De siste årene har det også vært en økning i cruise som feriemåte generelt, blant annet knyttet til økt segmentering og markedsføring mot nye grupper av turister som øker antallet passasjerer og skaper muligheter for å spre dem utover sesongen. Sammen med økonomisk vekst i både eksisterende og nye markeder som Asia vil dette underbygge veksten i cruisenæringen fremover. Det påpekes også at i motsetning til landene rundt Middelhavet oppleves ikke klimaet i Norge som «for varmt», og gjør det til en attraktiv destinasjon fremover, særlig for turister fra Sør-Europa.

Framskriving av cruisepassasjerer i Kristiansand havn frem mot 2040



Figur 9: Framskriving av cruisepassasjerer som ankommer Kristiansand i tre scenarioer. Kilde: BDOs analyser.

3.4 Resultater: Verdiskaping og sysselsetting

Verdiskaping

Økningen i passasjerantall frem mot 2040 medfører økt verdiskaping for havna og regionen som helhet. Som ringvirkingsanalysen viser skjer dette både gjennom passasjerenes eget forbruk mens de er i land, men også gjennom rederiers varekjøp, havnas inntekter fra rederiene, og andre aktører som har inntekter fra cruisenæringen.

Dersom vi legger det optimistiske scenarioet til grunn vil den direkte verdiskapingen som følger av cruisenæringen i Kristiansand øke til mellom 206 og 222 MNOK i 2030, mellom 215 og 246 MNOK i 2035, og til mellom 224 og 269 MNOK i 2040. Dersom vi legger det moderate scenarioet til grunn, tilsvarer dette en økning på 95 MNOK fra 2024.

Videre beregner vi at den indirekte verdiskaping som følger av vare- og tjenestekjøp tilknyttet cruisenæringen i Kristiansand vil øke til mellom 115 og 125 MNOK i 2030, mellom 120 og 138 MNOK i 2035 og mellom 125 og 151 MNOK i 2040. Dersom vi legger det moderate anslaget til grunn tilsvarer dette en økning på 53 MNOK fra 2024.

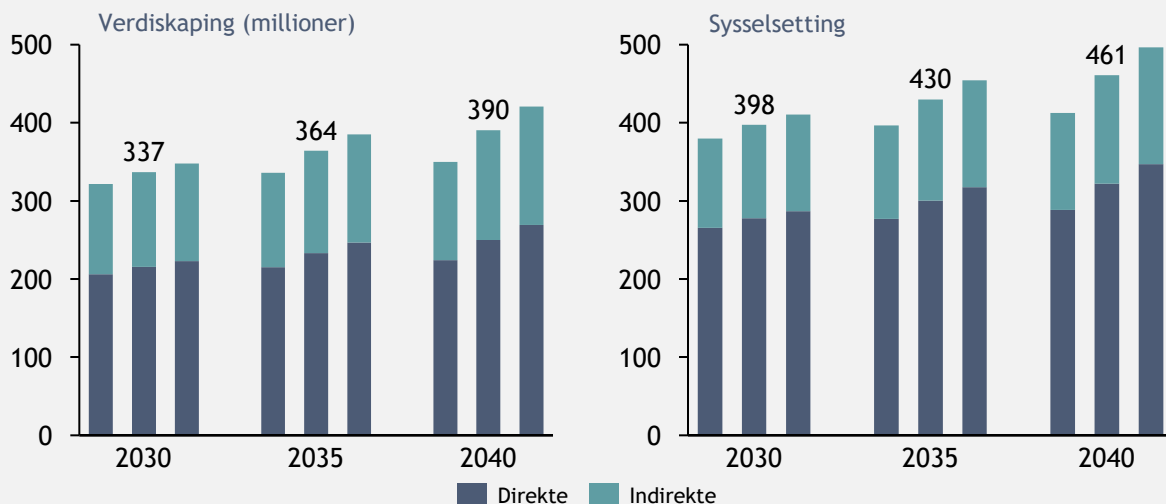
Sysselsetting

Cruiseaktiviteten legger grunnlag for både direkte og indirekte sysselsetting i regionen. Økningen i antallet cruisepassasjerer fremover vil føre til økt sysselsetting både i havneselskapet og deres leverandører, i tillegg til i bedrifter hvor turistene legger igjen penger for opplevelser, shopping, eller andre aktiviteter. Dersom cruiseaktiviteten i Kristiansand faller bort, vil arbeidskraften som her er beskrevet måtte anvendes andre steder.

Våre framskrivninger viser at antallet direkte sysselsatte som følger av cruiseaktiviteten i Kristiansand vil øke til mellom 265 og 287 i 2030, mellom 277 og 317 i 2035 og til mellom 288 og 347 i 2040. Dersom vi legger det moderate scenarioet til grunn, er dette en økning på 122 fra 2024.

Dersom vi følger verdikjeden, vil antallet indirekte sysselsatte som følger av vare- og tjenestekjøp tilknyttet cruisenæringen i Kristiansand øke til mellom 114 og 124 i 2030, mellom 119 og 137 i 2035, og til mellom 124 og 150 i 2040.

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting knyttet til cruiseaktiviteten i Kristiansand havn frem mot 2040 i en konservativ, moderat og optimistisk framskriving av passasjerantall



Figur 10: Fremtidig verdiskaping og sysselsetting som følger av økningen av antallet cruisepassasjerer til Kristiansand. Kilde: BDOs analyser.

3.5 Privat konsum og skatteinntekter

Vi estimerer at rundt 120 millioner kroner i skatteinntekter og offentlig konsum kan knyttes til den økonomiske aktiviteten fra cruise i Kristiansand havn i 2040.

Gjennom offentlig konsum kan dette gi opphav til



125
Sykepleiere



434
Barnehageplasser



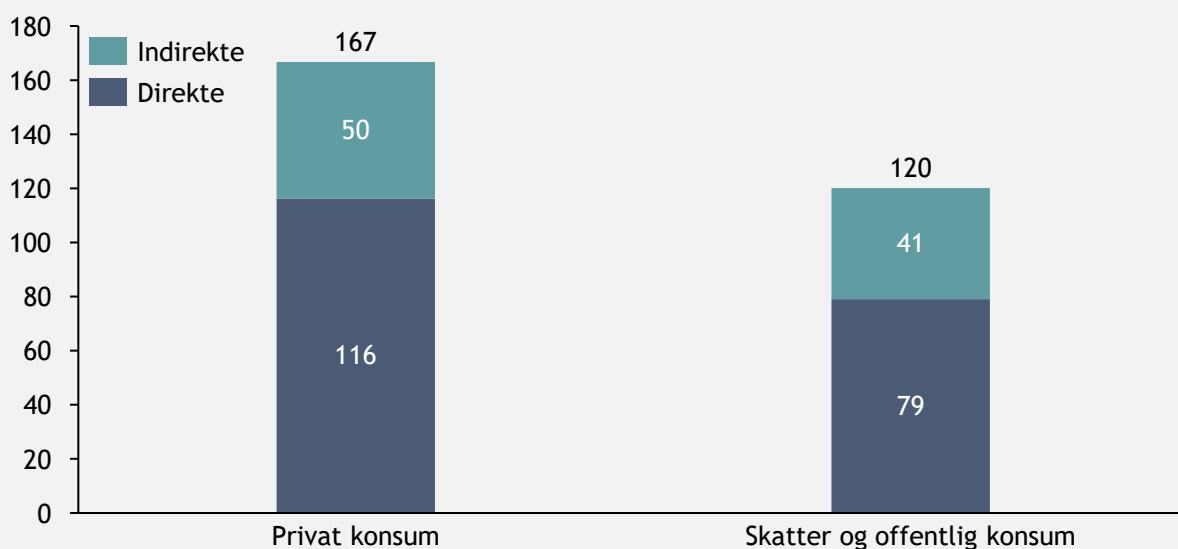
125
Grunnskolelærere

Verdiskapingen vi estimerer fram mot 2040 vil generere økte lønnsinntekter for sysselsatte. Vi estimerer at cruiseaktiviteten i Kristiansand havn vil bidra med 167 MNOK i disponibel inntekt for de sysselsatte i 2040, om vi legger vårt moderate scenario til grunn. Dette tar hensyn til sparing, skatter og avgifter. Vi antar også at andel av verdiskapingen som privat konsum og skatter tar opp vil holde seg stabil frem mot 2040.

Verdiskapingen vil også gi økte skatteinntekter til stat

og kommune. I det moderate scenarioet for utvikling av cruisetrafikken til Kristiansand frem mot 2040 estimerer vi at den aktiviteten vil bidra med 120 MNOK i skatteinntekter til stat og kommune. Skatteinntektene kan brukes til offentlig konsum av varer og tjenester, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Dersom cruiseaktiviteten skulle falle bort fra Kristiansand, er dette skatteinntekter som må hentes inn på andre måter for å finansiere de samme tjenestene.

Cruiseaktiviteten i Kristiansands effekt på skatteinntekter og privat konsum i 2040 (MNOK)



Figur 11: Effekt på skatteinntekter og privat konsum (oppgett i MNOK) som følger av de cruiseaktiviteten ved Kristiansand havn. Kilde: BDOs analyser

3.6 Konsekvenser av bortfall

Scenarioanalysen viser at bortfall av cruiseaktivitet i Kristiansand, vil medføre et tap i verdiskaping på mellom 225 og 269 MNOK, og mellom 288 og 347 sysselsatte i 2040, som vil måtte realiseres gjennom en annen anvendelse av ressursene som i dag er knyttet til cruisenæringen. Dette inkluderer arbeidskraften, utstyr, og annet som bidrar til verdiskaping og arbeidsplasser i næringen i dag.

Om vi ser nærmere på enkeltaktører, vil inntektene til Kristiansand Havn reduseres som følge av bortfallet av cruise. Om lag 20% av omsetningen til havneselskapet kommer i dag fra cruiseaktiviteten, og et eventuelt bortfall vil medføre lavere inntekter, og det er mulig at en må vurdere nedbemanning eller andre tiltak for å gjøre opp for dette, noe som kan redusere både sysselsettingen og verdiskapingen.

Dersom vi ser på andre selskaper hvor store deler av aktiviteten er knyttet til cruisenæringen vil for eksempel KRG vakthold som driver vakthold knyttet til cruiseanløp oppleve et tap på om lag halvparten av dagens omsetning. Som følge vil det kunne oppstå et behov for nedbemanning eller reduksjon i arbeidsaktivitet for de ansatte.

Reiselivsaktører på Sørlandet som er særlig tett knyttet opp mot cruisenæringen vil også rammes. Cruise Sørlandet retter så å si alle sine ressurser mot å tilby opplevelser og ekskursionsjoner for cruisepassasjerene som går i land i Kristiansand, og et bortfall av aktiviteten vil i praksis medføre en avvikling av deres drift, og reduksjon i aktivitet hos deres medlemmers aktiviteter knyttet til guidevirksomhet og tilbud til cruiseturistene.

Passasjerene legger igjen penger i lokale butikker, kaféer og restauranter, og andre tilbud som regionen har. Særlig i vinterhalvåret når det er færre norske turister i byen vil et bortfall av cruisepassasjerene være tydelig. På denne måten bidrar cruisepassasjerene til verdiskaping og sysselsetting gjennom hele året, og dette vil måtte skapes på andre måter dersom cruiseaktiviteten faller bort.

I tillegg til de direkte effektene vil også verdikjeden til aktørene knyttet til cruisenæringen rammes. Vi fremskriver at tapet i verdikjeden vil ligge på mellom 125 og 151 MNOK, og mellom 124 og 150 sysselsatte i 2040, som vil måtte realiseres andre steder for å gjøre opp for bortfallet av cruisenæringen.

Dette er verdier og arbeidsplasser som skapes hos leverandørene til aktørene i cruisenæringen på Sørlandet. Deler av denne verdiskapingen skjer lokalt i Kristiansand, deler i regionen, og resten andre steder i landet som leverer varer og tjenester rettet mot aktørene. Ressursene som skaper verdier og arbeidsplasser i disse vil måtte anvendes på en annen måte. Det private konsumet som følger går inn i kafeer, restauranter, varehandel og andre næringer som vil påvirkes negativt dersom cruiseaktiviteten faller bort. Det private konsumet skaper også skatteinntekter, noe som finansierer tjenestetilbud i kommunene og andre offentlige instanser. Dersom cruiseaktiviteten faller bort, må dette finansieres gjennom andre kanaler.

Konsekvenser av bortfall av cruiseaktiviteten i Kristiansand i 2040



224-269 MNOK
Direkte verdiskaping



288-347
Direkte sysselsetting



125-151 MNOK
Verdiskaping i verdikjeden



124-150
Sysselsetting i verdikjeden



4. Vedlegg

4.1 Metode og overordnede forutsetninger

Mer om ringvirkningsanalyser

En ringvirkningsanalyse beregner omfanget av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien for en næring, en virksomhet, et prosjekt eller en annen aktør, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene som aktiviteten medfører. Det finnes to typer ringvirkningsanalyser:

- Statusanalyse: beskriver en nåværende tilstand.
- Impulsanalyse: beskriver effekter av vesentlige endringer, for eksempel et stort investeringsprosjekt.

Både drift, vedlikehold og investeringer gir ringvirkninger, men på ulike måte. Ringvirkningene av drift (og til dels vedlikehold) er relativt stabile over år og gir økt sysselsetting. Ringvirkningene av investeringer er mer tidsavgrenset til perioden investeringen foregår.

Som nevnt innledningsvis er oppdraget gjennomført innenfor en begrenset tidsperiode og tar utgangspunkt i regnskapstall og havneaktivitet fra 2024, og forbruksundersøkelse gjennomført i perioden 2024 til januar 2025. Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte, vesentlige aktører og aktivitet i havnen og de samlede beregningene må leses som estimat for havnens vesentligste aktivitet.

Ringvirkningsanalysen av cruiseaktiviteten i Kristiansand havn

I denne analysen er hensikten å isolere ringvirkningseffektene som følge av cruiseaktiviteten tilknyttet Kristiansand havn, slik den er i dag, i en statusanalyse. Ringvirkningene fra cruiseaktiviteten i Kristiansand havn er beregnet i form av omsetning, verdiskaping, sysselsetting, lønnsinntekter (privat konsum) og skatteinntekter (offentlig konsum).

I analysen har vi ikke tatt stilling til hvilken grad den økonomiske aktiviteten fortrenger annen verdiskaping og sysselsetting, til tross for at ressursene, for

eksempel de sysselsatte, har alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

For å gjøre rimelig anslag for verdiskapingen som kan «tilskrives» havnen, har vi avgrenset driverne av ringvirkninger fra havnen til følgende sentrale verdiskapingskanaler:

- Kristiansand Havn: drifter havneområdet for besøkende cruiseskip og tilrettelegger for aktører som enten tilbyr sine tjenester på havna eller på annen måte er avhengige av havna.
- Cruiseturister- og rederi: konsum fra tilreisende cruiseturister som besøker Kristiansand havn, samt cruiserederienes kjøp i regionen.
- Andre sentrale aktører: inkluderer aktivitet aktører som leverer tjenester rettet mot cruisetrafikken i Kristiansand havn, herunder Cruise Sørlandet, KRG vakthold og Telenor Maritime.

Direkte virkninger av aktiviteten i Kristiansand havn

De direkte virkningene utgjøres av verdiskaping og sysselsetting som skapes av aktørene ved havnen (beskrevet over), og ringvirkningene som følger av deres direkte kjøp av varer og tjenester fra leverandører.

For beregning av direkte virkninger på ulike næringer har vi tatt utgangspunkt i følgende kilder for verdiskapingskanalene:

- Kristiansand Havn: Leverandørregister og regnskapsinformasjon om kjøp av varer og tjenester, kombinert med informasjon fra Brønnøysundregisteret.
- Cruiseturister og -rederier: Forbruksundersøkelse rettet mot ankomne tilreisende, gjennomført fysisk for 7 anløp, to ulike cruiseskip og 365 respondenter. Informasjon om cruiserederienes kjøp av varer og tjenester tilknyttet anløp i Kristiansand havn.
- Andre sentrale aktører: Regnskapsdata for aktivitet tilknyttet cruiseaktiviteten i Kristiansand havn, innhentet fra aktørene.

Indirekte virkninger for underleverandører

Produksjon og verdiskaping som skapes gjennom de direkte virkningene krever varer og tjenester (produktinnsats), som etterspørres fra andre aktører (underleverandører). Denne etterspørselen gir opphav til mer verdiskaping hos underleverandører. Dette beskrives mer i detalj under metodebeskrivelse av kryssløpsanalyse (vedlegg 4.2).

Ringvirkningsmodellen som benyttes for beregning av indirekte virkninger tar utgangspunkt i SSB nasjonalregnskapets kryssløp. Kryssløpet beskriver produktstrømmene i økonomien og hvordan norske næringer etterspør varer og tjenester av hverandre. Ved hjelp av kryssløpet utledes faste koeffisienter for leveranser av varer og tjenester mellom næringer.


Dette benyttes videre til å estimere produksjon, verdiskaping, sysselsetting og skatt som følge av aktiviteten ved havnen. Modellen er benyttet for å beregne indirekte virkninger av Kristiansand Havn, cruiseturister og -rederier, samt andre sentrale

aktører.

Induserte virkninger på privat og offentlig konsum

Induserte virkninger følger av at overskudd og lønn gir privat og offentlig konsum og investeringer. For eksempel vil økt verdiskaping gi økte inntekter til arbeidstakere som vil øke sitt private konsum. Økt verdiskaping vil også gi økte skatteinntekter som kan benyttes til offentlig konsum.

Hvorvidt induserte virkninger skal inkluderes eller ikke, avhenger av det definerte geografiske området man beregner ringvirkninger for, og om man legger til grunn at arbeidskraft har alternativ anvendelse. I dette prosjektet ønsker vi å synliggjøre økonomisk aktivitet og ringvirkninger ved Kristiansand havn og beregner derfor disse, selv om arbeidskraften i stor grad nok ville hatt alternativ anvendelse og havnens aktivitet kunne vært lokalisert et annet sted i Norge.



I analysen beregnes induuerte virkninger på privat og offentlig konsum som følger:

- Privat konsum estimeres som disponible lønnsinntekter, som havnens økonomiske aktivitet genererer, minus spareraten. I beregningene benytter vi tidligere beregnet direkte og indirekte verdiskaping og data og statistikk fra Skatteetaten og SSB.
- Offentlig konsum estimeres som beregnede skatteinntekter av havnens aktivitet. Dette inkluderer skatteinntekter av selskaps overskudd, arbeidstakeres lønnsinntekter og arbeidsgiveravgift. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum, det vil si varer og tjenester som stat og kommune forbruker for å gjennomføre sine administrative og forvaltningsmessige oppgaver, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Dette illustrert gjennom eksempler på hva disse kan benyttes til.

Katalytiske virkninger

Prosjektet avgrenses til å inkludere økonomiske ringvirkninger som kan beregnes ved hjelp av økonomiske data. Vi har derfor ikke inkludert katalytiske virkninger i analysen

4.2 Kilder

Data og statistikk mottatt fra Kristiansand Havn IKS, (herunder regnskap 2022, 2023 og foreløpig 2024, anløps- og lastestatistikk, bookinglister 2025-2027 og årsoversikt for cruiseanløp 2007-2024.)

Data og statistikk lastet ned fra <https://www.ssb.no/> (herunder kryssløp fra nasjonalregnskapet, sparerate, konsumprisindeks og kostnader tilknyttet ulike offentlige goder)

Data lastet ned fra <https://www.skatteetaten.no/> (herunder skatte- og avgiftssatser)

Data lastet ned fra Kystdatahuset: Tall og statistikk. Kystverket. Hentet fra <https://kystdatahuset.no/tallogstatistikk>

Data mottatt fra Cruise Sørlandet, (herunder statistikk på antall cruiseturisters utflukter gjennom cruiset)

Dybedal, P. (2018). *Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser 2018-2060* (TØI-rapport 1651/2018). Transportøkonomisk Institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48981>

Dybedal, P., Farstad, E., Winther, P.-E., Landa-Mata, I. (2015). *Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser 2060* (TØI-rapport 1388/2015). Transportøkonomisk Institutt. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39874>

EEA. (2025). *Economic losses from climate-related extremes*. Hentet fra <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/economic-losses-from-climate-related>

GEMBA. (2024). *Ringvirkningsanalyse - Kristiansand havneklynge*. Hentet fra <https://www.portofkristiansand.no/om-havna/ringvirkninger/ringvirkningsanalyse-for-kristiansand-havneklynge>

Institute for Economics & Peace. (2023). *Global Peace Index 2023*. Hentet fra <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2023/06/GPI-2023-Web.pdf>

Kristiansand Havn IKS (2023). *Årsberetning og årsregnskap 2023*. Hentet fra <https://www.portofkristiansand.no/om-havna/om-havna2/arsrapporter-og-budsjett>

Kristiansand Havn IKS (2020). *Strategiplan 2020 - 2030*. Hentet fra https://en.portofkristiansand.no/file/13342_Kristiansand_Havn_-_Strategiplan_051224.pdf

OECD. (2025). *GDP projections for selected countries (2025 & 2040)*. Hentet fra [https://data-explorer.oecd.org/vis?tenant=archive&df\[ds\]=DisseminateArchiveDMZ&df\[id\]=DF_EO109_LTB&df\[ag\]=OECD&dq=FRA%2BNLD%2BESP%2BITA%2BUSA%2BGBR%2BDEU.GDP.A&pd=2025%2C2040&to\[TIME_PERIOD\]=false&vw=tb](https://data-explorer.oecd.org/vis?tenant=archive&df[ds]=DisseminateArchiveDMZ&df[id]=DF_EO109_LTB&df[ag]=OECD&dq=FRA%2BNLD%2BESP%2BITA%2BUSA%2BGBR%2BDEU.GDP.A&pd=2025%2C2040&to[TIME_PERIOD]=false&vw=tb)

OECD. (2025). *Policy Instruments for the Environment (PINE) Database*. Hentet fra <https://www.oecd.org/en/data/datasets/policy-instruments-for-the-environment-pine-database.html>

PhotoAiD. (2025). *Cruise industry statistics*. Hentet fra <https://photoaid.com/blog/cruise-industry-statistics>

Statista. (2025). *Travel & tourism - Worldwide*. Hentet fra <https://www.statista.com/outlook/mmo/travel-tourism/worldwide#revenue>

Verdensbanken. (2025). *Population estimates and projections*. Hentet fra <https://databank.worldbank.org/source/population-estimates-and-projections>

Verdensbanken. (2025). *Population growth (annual %)*. Hentet fra <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.GROW>



KONTAKT

Øistein Harsem, Partner

M: +47 905 53 294

E: oistein.harsem@bdo.no

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar i henhold til garanti, og er en del av det internasjonale BDO-nettverket, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA. Medlem av Den Norske Revisorforening.

Leveransen er utarbeidet for oppdragsgiver, og dekker kun de formål som med denne er avtalt. All annen bruk og distribusjon skjer for oppdragsgivers regning og risiko. BDO AS eller BDO Advokater AS vil ikke kunne gjøres ansvarlig overfor en tredjepart.

