

Ringvirkningsanalyse – Kristiansand havneklynge



Utført for Kristiansand Havn av GEMBA Seafood Consulting A/S

August 2020

Innhold

1	Introduksjon og hensikt.....	2
2	Metode	3
3	Kristiansand havneklynge	4
4	Kristiansand Havneklynges næringsstruktur.....	8
5	Økonomiske virkninger av havneaktivitetene i Kristiansand	16
6	Utvikling av Kristiansand sin havneklynge fra 2013 til 2019.....	18
7	Konklusjon	19
8	VEDLEGG:	20

1 Introduksjon og hensikt

Formålet med analysen er å definere og vurdere virkningene aktivitetene på Kristiansand Havn har for omlandet. Analysen lager en oversikt over havnens aktiviteter på områder som er eid av Kristiansand Havn, og de private havneområdene til kommunen. Sammen vurderer de effekten av disse på Kristiansandregionen. På grunnlag av det, vil analysen ta utgangspunkt i den havnebaserte virksomheten som omgir Kristiansand, og derav inneholder flere selskaper enn kun de som kan være direkte knyttet til Kristiansand Havn KF.

Virkningene tilskrives hovedsakelig området til Kristiansand kommune, men skaper også ringvirkninger i hele Agder fylke. Det er selskaper i hele fylket som er avhengige av havnen, og dens tilstedeværelse skaper dermed arbeidsplasser og verdi lengre inn i fylket enn kun i havnens nærliggende områder. Dataen som er samlet i denne rapporten baseres på tall i fra 2019.

Analysen skisserer Kristiansand havneklynges næringsprofil med både de offentlige og private havneområdene i kommunen, og belyser havneklyngens styrker.

Denne ringvirkningsanalysen er en oppdatering av analysen som ble laget i 2014 (basert på data fra 2013) og kan derfor brukes som et verktøy til å vise utviklingen i sysselsetting, verdiskapning, omsetning og kommunal skatt i perioden fra 2013 til 2019.

Ringvirkningsanalysen viser at Kristiansand havn er en stor bidragsyter til sysselsetting og inntekter til kommunen og derav et viktig knutepunkt for den samfunnsøkonomiske utviklingen i hele regionen.

2 Metode

GEMBA Seafood Consulting A/S har i samarbeid med Kristiansand havn samlet data fra bedrifter 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 industriorganisasjonen Danske Havner for verdsettelse av havners økonomiske virkninger i lokalsamfunn. Siden 2007 har modellen blitt brukt til å kartlegge virkningene på over 20 havner i Danmark og 14 i Norge. Modellen er basert på en objektiv vurdering av de direkte, indirekte og induserte økonomiske virkningene av havnens aktivitet, og gjør det mulig å måle havnens sysselsettingsstruktur og økonomiske betydning for innlandet, dvs. kommune og fylke.

Dataen i analysen er samlet fra 85 bedrifter i Kristiansand sin havneklynge. For å kunne skape en bedre forståelse av dynamikken og virksomhetsstrukturen ble det gjennomført 11 intervjuer med bedrifter som har betydelig innvirkning på havneaktiviteten i Kristiansand.

Videre, er analysen basert på data fra 2019 som beskriver antall ansatte og omsetning i selskaper. Dette innebærer at analysen viser et øyeblikksbilde av havnens nåværende profil og tillater en vurdering av havnens virksomhetsutvikling. For ytterligere beskrivelse av metoden, se vedleggene.

GEMBA lagde i 2014 en ringvirkningsanalyse for Kristiansand havn, og har derfor også muligheten til å sammenligne resultatene fra dagens analyse med tidligere analyse.

Kalkulasjonene i analysen er utviklet gjennom et samarbeid mellom GEMBA Seafood Consulting A/S og Universitetet i Sør-Danmark.

GEMBA Seafood Consulting A/S har gjennomført denne analysen i perioden April til Juli 2020.

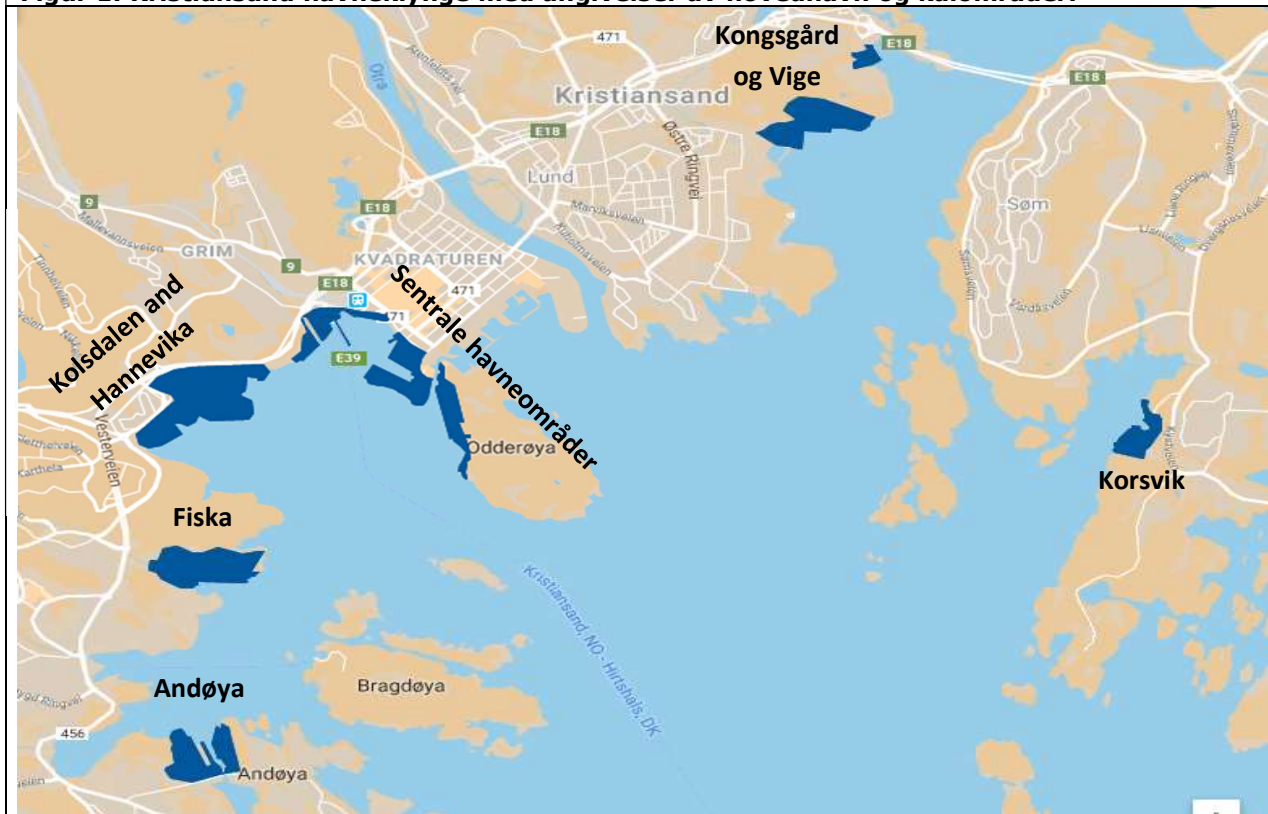
3 Kristiansand havneklynge

Kristiansand Havn er et sentralt industrielt prosesserings- og offshorerelatert knutepunkt i Sør-Norge og derav nær de kontinentaleuropeiske markedene. For å kunne sikre en moderne og høyt effektivisert produksjonsindustri har havnen utviklet seg til å bli et sentralt logistikk- og transportpunkt for hele regionen og bidrar til enkel tilgang til resten av Norge og Europa gjennom sjø, jernbane, luft- og veitransport.

Havnen har også utviklet seg til å bli en viktig destinasjon for cruisebransjen, som har stor innvirkning på de omkringliggende reiselivstilbud, restauranter og kafeer. I tillegg har Kristiansand havn et av Europas største landstrømsystemer og har mulighet til å gi strøm til skipene. Dette bidrar dermed til mindre lokal forusensing når cruiseskipene anløper havnen.

Figur 1 viser de viktigste havnearealene, både de offentlige og private i Kristiansand havneklynge.

Figur 1: Kristiansand havneklynge med angivelser av hovedhavn og kaiområder.

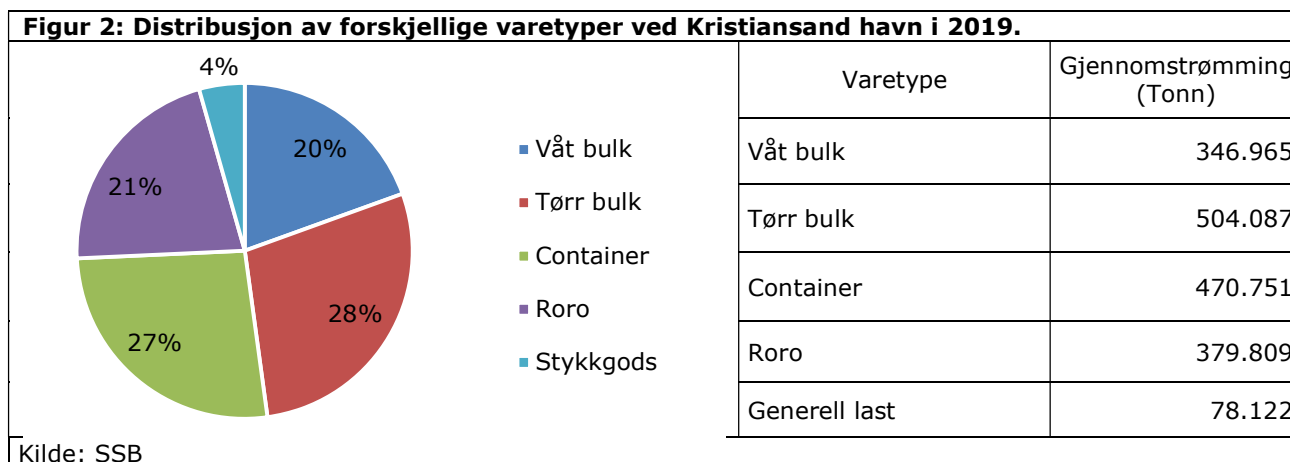


De seks forskjellige havneområdene i Kristiansand har forskjellige virksomhetsprofiler og formål, der deres hovedaktiviteter og egenskaper er uthevet i tabell 1.

Tabell 1: Hovedhavnemråder i Kristiansand havneklynge	
Havneområde	Hovedaktivitet
Sentrale havneområder	Fergeterminal, containerhåndtering, cruise, havneadministrasjon og logistikk.
Kongsgård og Vige	Betongproduksjon, logistikk, offshore forsyning og generell last.
Kolsdalen og Hannevika	Smelteverk og tilhørende virksomhet.
Fiskå	Silikon- og karbonproduksjon og tilhørende virksomhet.
Andøya	Verft og produksjon for offshoreindustri.
Korsvik	Offshore support og borevirksomhet.

Alle godene, både fra private og offentlige kaier som håndteres i Kristiansand havneklynge, er registrert hos Kristiansand havneadministrasjon. Godsgjennomstrømmingen har vært rimelig stabil gjennom de siste årene og utgjorde i 2019 rundt 1,78 millioner tonn.

Fordelingen av godsgjennomstrømmingen mellom forskjellige varetyper er illustrert i figur 2.



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

Både containerhåndtering og roro-transport har hatt voksende tendenser de siste årene, og i 2019 ble 51.330 TEU og 380.000 tonn roro-varer håndtert over havnen.

Det store dykket i oljepriser i 2014 og 2015 gjorde store innvirkninger på sysselsettingen på offshore industrien. Det er anslått at det totalt ble mistet 40-50.000 arbeidsplasser i industrien, og omtrent et like stort antall jobber knyttet rundt det. For Kristiansand havn som er vertskap for noen av verdens største offshore forsyningsselskaper, har disse virkningene også vært tydelige gjennom sysselsettingsantall, verdiskaping og omsetning. Konsekvensene av det, har også vært tydelige på godsgjennomstrømning og antall anløp. De siste årene har imidlertid vært positive for havnen, og nye aktiviteter har blitt skapt. Likevel, er fortsatt ikke konsekvensene av de historisk lave nåværende oljeprisene enda fullt realisert, men det vil sannsynligvis ha innvirkning på både jobbskaping, verdiskaping og omsetning.

Kristiansand havn har hatt et stort fokus på å forbedre de negative klima- og miljøbelastningene av skipsfart- og havneaktiviteter. De har derfor siden 2013 utviklet og investert i det som i dag er blitt Nord-Europas største landstrømsystem. Landsstrømsystemet leverer strøm til både offshore forsyningsskip, ferger og cruiseskip. I 2019 har det omtrent blitt levert 7.500 mWh gjennom landstrøm.

Den store forskyvningen av energi fra tidligere avgass til landstrøm har gjort at det nå er en stor reduksjon i SO_x og NO_x utslipp, hvilket leder til renere og sunnere luft. Videre, kommer landstrømmen fra vannkraft og fører dermed også til en reduksjon i CO₂ fra havneaktivitetene.

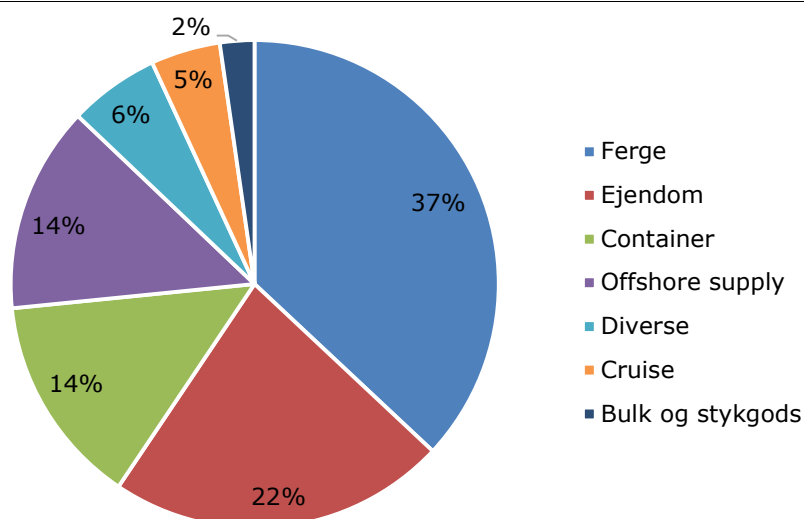


Landstrømsystemet i Kristiansand leverer kraft til et offshorefartøy.

I tillegg til inntektene som genereres av tollsatsene for varemengden som sendes gjennom Kristiansand havn, får havnen en stor del av deres inntekter også gjennom leievirksomhet. I 2019 kom omtrent 23% av havnens inntekter fra disse aktivitetene.

I 2019 gjorde de samlede havninntektene 120 millioner kroner, hvilket var 16 millioner mer enn forventet fra budsjettet. Den største inntektsstrømmen i havnen produseres fra fergeaktiviteten (37%) etterfulgt av leieinntekter (23%), container (14%) og offshore supplement (14%).

Figur 3: Inntektsstrømmer for Kristiansand havn i 2019



Kilde: Kristiansand Havn

4 Kristiansand Havneklynges næringsstruktur

Aktivitetens i Kristiansand havneklynger kan deles inn i 4 ulike næringsstrukturer som illustrert i figur 4:

1. Ferge- og cruiseaktivitet
2. Varer, containerhåndtering og logistikk
3. Offshore forsyningstjeneste
4. Mineralbehandling

Figur 4: Næringsstrukturen i Kristiansand havneklynge

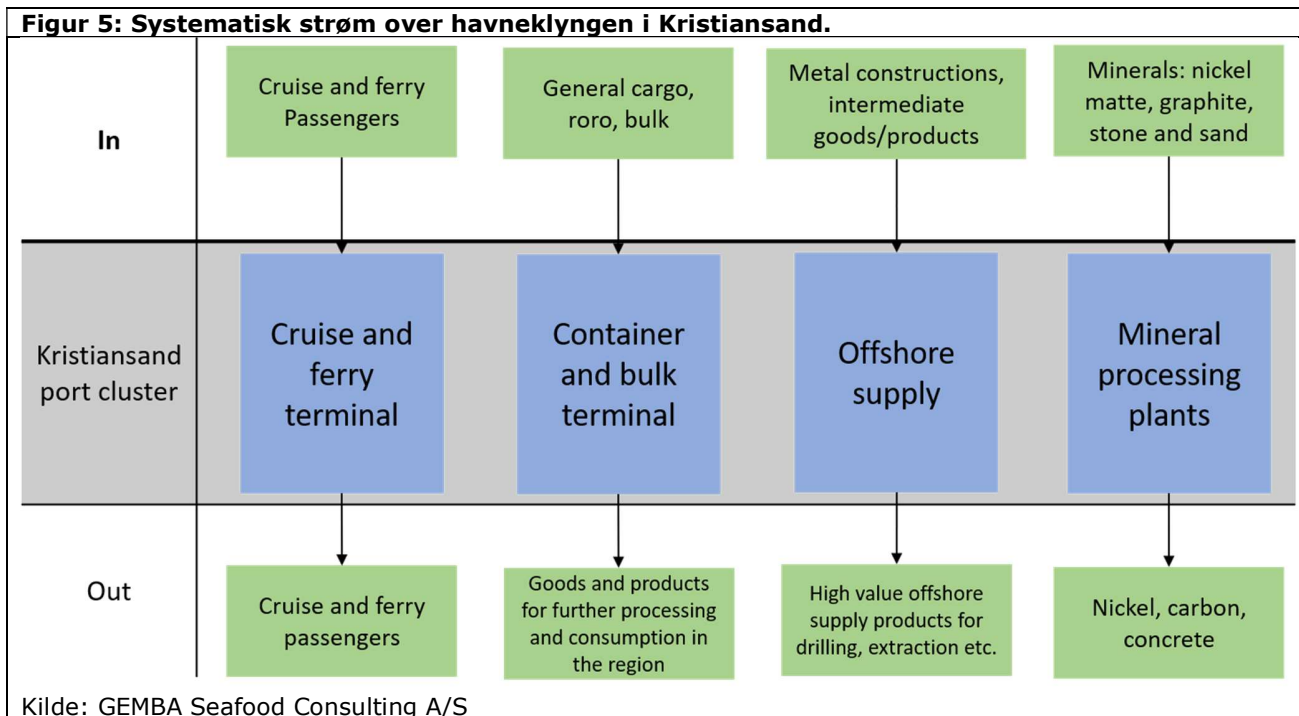


Kristiansand havn har den sentrale rollen i havneklyngen og sikrer at de rette rammene, tjenestene og anlegg er til stede for at alle som benytter seg av havnen skal sikre vellykket drift. Selv om de ulike virksomhetssegmentene kan virke separate, er det også åpenbare forbindelser mellom virksomhetene og logistikken. Måten varer og containere er håndtert på er helt sentralt for å kunne operere suksessfullt med offshore forsyningstjenester, mineralbehandling og fergeaktivitet.



Varene og produktene som passerer havnen i Kristiansand inkluderer råstoff for videre mineralbehandling, metallkonstruksjoner, mellomliggende produkter, containergods, i lolo og roro i tillegg til passasjerer fra ferge- og cruisegjester. I figur 5 er de presentert en systematisk strøm over havneklyngen i Kristiansand.

Figur 5: Systematisk strøm over havneklyngen i Kristiansand.



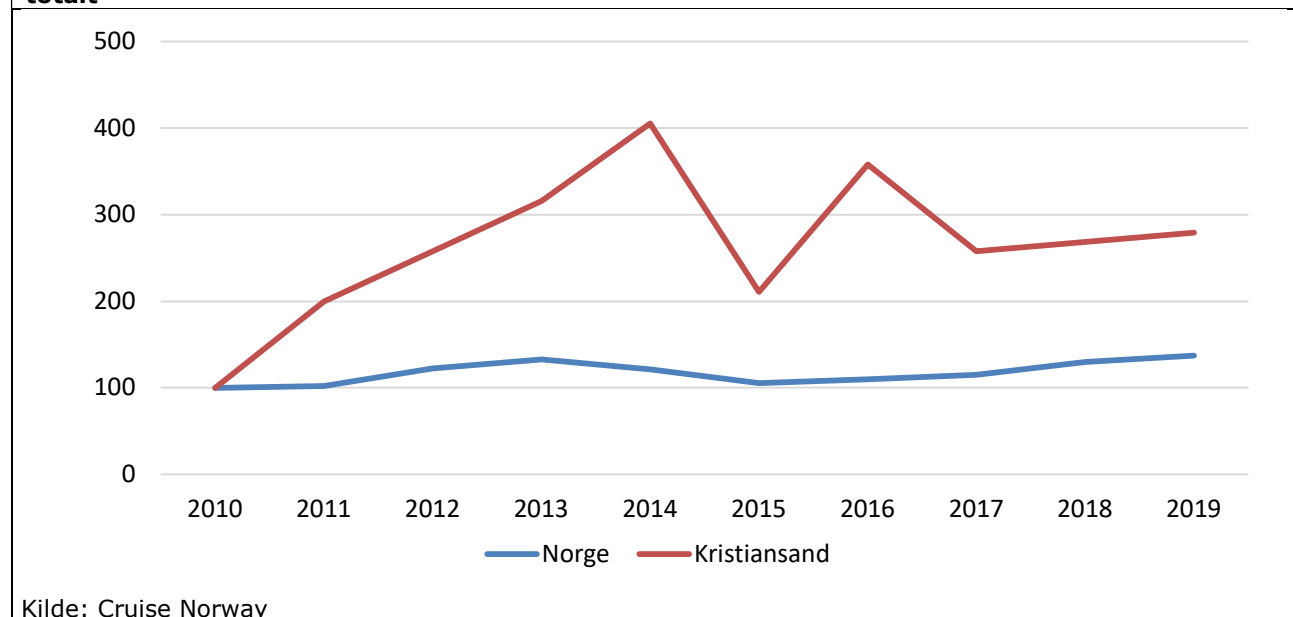
Kilde: GEMBA Seafood Consulting A/S

4.1 Forretningsstruktur – Ferge- og cruiseaktivitet

Norge har en sterk posisjon i cruiseturismen og øker stadig sine internasjonale markedsandeler. Fra mai til september 2019 var det totalt 3.6 millioner turister på dagsbesøk i norske havner.

Kristiansand har vært en favorisert cruisehavn på ruten mellom Oslo og Bergen i mange år, og har et etablert og kjent navn i cruiseindustrien. I løpet av det siste tiåret har deres stilling som den foretrekkende havnen utviklet seg positivt. I 2010 hadde havnen 19 anløp, og i 2019 passerte 53 cruise havnen. I figur seks er det illustrert den indekserte utviklingen av cruiseanløp i Norge totalt og i Kristiansand Havn.

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



Som illustrert i figur 6 har det vært en mer positiv utvikling i perioden for Kristiansand havn, sammenlignet med havner i Norge generelt. Ifølge Innovasjon Norge, brukte hver passasjer i gjennomsnitt 510 kr hver på restauranter, museer, turer osv. I 2019 ankom det totalt 88.000 passasjerer til havnen, hvilket dermed indikerer at cruisepassasjerene totalt la igjen ca. 45 millioner kroner til de lokale virksomhetene.

I 2020 sesongen hadde Kristiansand havn planlagt 74 cruiseanløp, men på grunn av den pågående Corona-pandemien vil det sannsynligvis ikke ankomme noen skip i havnen denne sesongen.

I det sentrale havneområdet, deler de to fergeselskapene Fjordline og Color Line fergeterminal. Hvert år håndterer fergene ca. 1,2 millioner passasjerer, 332.000 biler og 404.000 tonn av roro gods. Den høye trafikken av fergedriften gjør at Kristiansand havn i dag er den nest største fergekaien i Norge.

Begge fergeselskapene har flere daglige avganger fra Kristiansand til Hirtshals i Danmark. Den raskeste overgangen mellom Kristiansand og Hirtshals blir gjennomført på 2 timer og 15 minutter, hvilket også skaper gode muligheter for transport av fersk mat som laks.

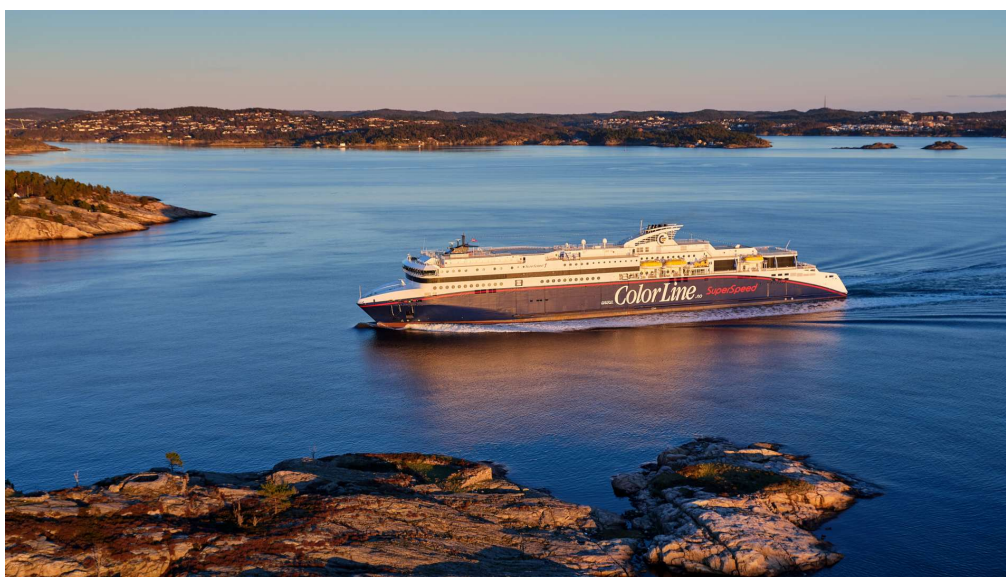
Den raske kryssningen mellom Norge og Danmark er derfor også viktig for den høye eksporten av fersk sjømat og andre produkter fra Norge til fastlands-Europa.



Color Line er Norges største rederi innen person- og godstrafikk. De har to daglige avganger mellom Kristiansand og Hirtshals gjennom hele året, og er dermed en stor bidragsyter til et høyt aktivitetsnivå i havnen, hvilket igjen også skaper økning i turisme og forretningsdrift. Samtidig, er Color Line også avhengig av at Kristiansand havn kan operere på rute for å kunne drifte skipene.



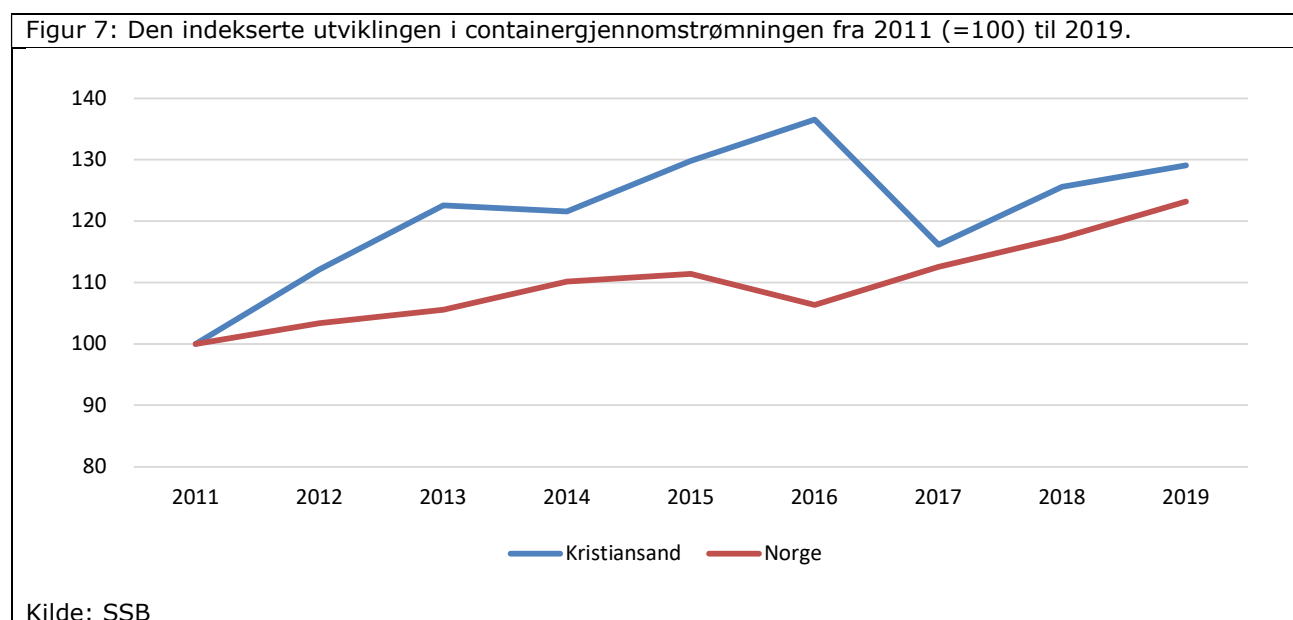
Fjordline har katamaranskip som går to ganger om dagen fra Kristiansand havn med tidsforløp på 2 timer og 15 minutter, og har plass til over 670 passasjerer ved hver avgang. De skaper derfor en enkel måte for passasjerer å forlytte seg mellom Norge og Danmark både i forbindelser med forretning og ferie. Den enkle sjøovergangen hadde ikke heller vært mulig å opprettholde uten Kristiansand havn.



4.2 Forretningsstruktur – Varer, containerhåndtering og logistikk

I tillegg til godstransport gjennom fergeterminalen, håndteres det også en stor mengde containergods på containerterminalen i det sentrale havneområdet. Gjennom de siste årene har Kristiansand havn hatt en jevn økning i containerhavnaktiviteten, og i 2019 håndterte de ca. 51.300 TEU hvorav 37.150 er utgående og 14.150 er inngående. Dette indikerer at det er en region som har en betydelig større eksport enn import.

Figur 7 viser den indekserte utviklingen i containergjennomstrømmingen (TEU) fra 2011 (=100) til 2019.



Som det fremkommer i figuren, har det vært en generell økende trend i TEU-utviklingen, og den følger den totale gjennomsnittlige utviklingen på de norske havnene.

En stor andel av containervarene, for hovedsakelig eksport, men også import er basert på mineralproduksjonen i regionen. Lokale speditører og transportører flytter varer til og fra produksjonsanleggene til import- og eksportterminalene.

Flere shipping rederier benytter seg av Kristiansand havn og sikrer et godt rutenett til de store europeiske globale eksporthavnene som Rotterdam, Hamburg, Antwerpen og London.

To bedrifter driver containerterminalene og er dermed en viktig kobling mellom produksjonsselskapene, rederiene og import- og eksportmarkedene.



KRISTIANSAND
HAVN KF

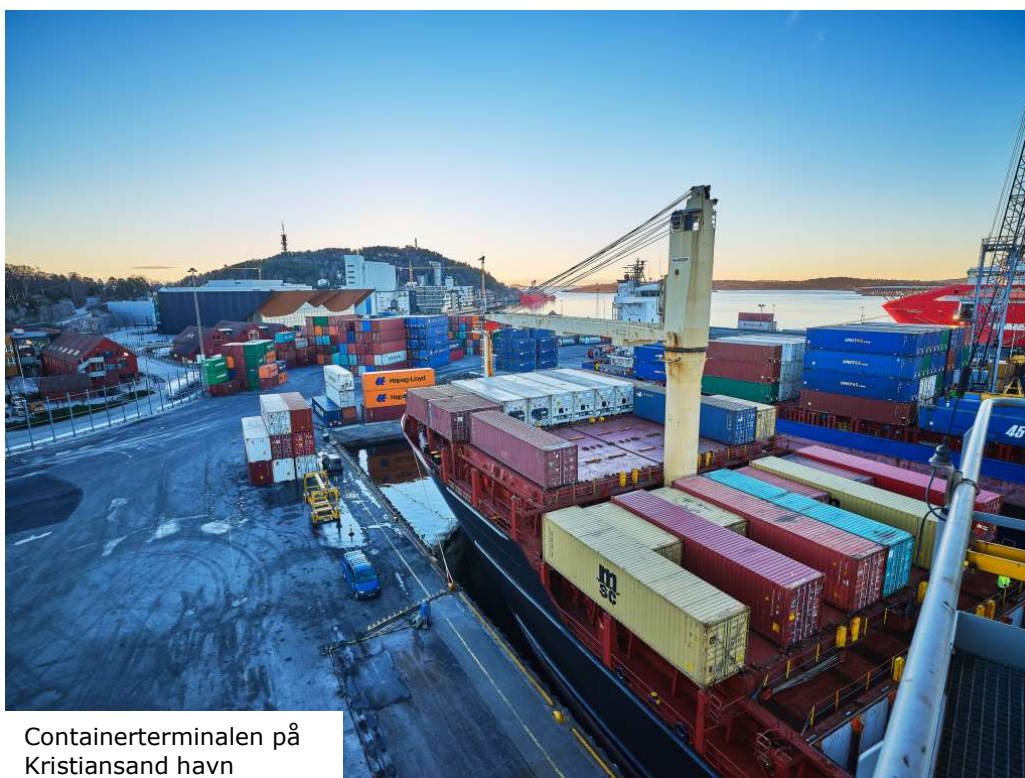


logistikkpartnere. I Kristiansand havn ligger Greencarrier ved Gravene sentrale havneområde og sikrer håndtering av containere.

Greencarrier er en speditør som tilbyr globale godstjenester, men har deres hovedfokus på Nord-Europa. Bedriften har vært lenge i havnen, hvilket sammen med deres globale rekkevidde gjør at de foretrekkes av mange



I Kristiansandhavn er Seafront den ledende havneoperatøren, stevedore og speditør. Seafront tilbyr lager for alle typer last på paller, containere og prosjektlaster på havnene. Dermed håndterer de store mengder forbruksvarer på havnen. De er den største containerbehandleren ved havnen og losser, stabler, flytter og laster fartøyene som kaller havnen. Seafront har en lang tradisjon ved havnen og har gode forbindelser til de store produksjonsselskapene i havnen eller i regionen rundt havnen



Containerterminalen på
Kristiansand havn

4.3 Forretningsstruktur – Offshore suppleringsservice

Kristiansand har en god strategisk beliggenhet og havnen har utviklet seg til å bli en etablert offshore suppleringshavn som har i dag tiltrukket seg flere av verdens største offshore forsyningsselskaper. Dette kommer av at havnen har sentral beliggenhet og enkel tilgang både via fly og sjøtransport. De tekniske avanserte offshore forsyningstjenestene har skapt stor eksport etterspørsel, da en stor andel av det utviklede utstyret brukes over hele verden.

Tilstedeværelsen av offshore suppleringsselskaper og den strategiske beliggenheten til havnen har ikke bare tiltrukket utstyrsprodusenter. Det blir også fraktet store rigger og jack-ups til havnen for vedlikehold, service og andre prosjekter. I 2019 var det totalt 1.444 liggedøgn fra skipene, hvilket var en økning på 25% sammenlignet med 2018.

Offshore gass- og oljebransjen har hatt store svingninger de siste årene. Disse svingningene i etterspørselen gjør at noen av de Kristiansand-baserte bedriftene har gjort betydeligere reduksjoner i bemanningen. Dette får igjen virkninger på sysselsettingen hos underleverandører i regionen.



National Oilwell Varco er et multinasjonalt selskap og en ledende global leverandør av utstyr og komponenter for olje- og gassindustrien. Bedriften har en virksomhet på mer enn 600 steder over seks kontinenter. I Norge er deres hovedkontor lokalisert i Kristiansand. Produksjon av kraner, vinsjer, boretårn etc. blir ofte sendt ut fra Kristiansand havn av lokale logistikselskaper. Til tross for en stor reduksjon i aktivitetene etter nedgangen i offshoreindustrien i 2015, er NOV fortsatt det største selskapet i Kristiansand havn.



OneCo er et norsk industrikonsern med sin kjernevirksomhet innen elektro, automatisering og telekom. I Kristiansand har OneCo en forretningsenhet med fokus på den maritime næringen. Dette inkluderer et team av elektromekanikk som betjener fartøyer i havn og hvor det er behov, og en tørrdokk for større reparasjons- og vedlikeholdsoperasjoner. Selv om OneCo sin Kristiansand-avdeling har stor kunnskap og tradisjon for å jobbe med fartøyer i offshoreindustrien, har de endret fokus hvilket inkluderer et bredere maritimt fokus.

4.4 Forretningsstruktur – Mineralbehandling

Kristiansand sin region har en lang historie med store mineralforedlingsbedrifter som krever store mengder importmateriale og eksportkapasitet av produserte produkter. Kristiansand havn og logistikkbedriftene i området er derfor avgjørende for produktiviteten til disse foredlingsbedriftene.

Store tekniske produksjonsbedrifter, som de i Kristiansand, har store innvirkninger på jobbtilbudet i området. Økningen i jobbtilbud er ikke bare begrenset til egen produksjon, men skaper også etterspørsel etter datterselskaper som kan levere tjenester til produksjonen.

En av hovedårsakene til at produksjonsselskapene ligger i regionen er på grunn av etterspørselen etter stabil og høy kraftsupplering. Mineralproduksjonen er derfor ikke lokalisert på grunn av naturlig tilstedeværelse av mineraler, men trenger deres produksjon fraktet gjennom bulkskip fra hele verden.

NIKKELVERK A GLENCORE COMPANY

Glencore Nikkeverk er en av verdens største arbeidsplasser og en sentral komponent ved havnen i Kristiansand. Glencore Nikkelverk produserer høy kvalitet og ren nikkel, kobolt, kobber og svovelsyre. Deres produkter blir blant annet brukt i bygningsmateriell, sølvtøy og elektronisk utstyr. Glencore Nikkelverk mottar deres nikkel matte for rensing fra gruver rundt i verden og omkring 90.000 tonn rent nikkel produseres og sendes hovedsakelig til produksjonsselskaper i Kina og Japan.

Elkem

Elkem er blant verdens ledende selskaper innen produksjon av metaller og materialer. De består av fire ulike forretningsområder: silikoner, silikonmaterialer, støperiprodukter og karbon. I Kristiansand er forretningsområdet sentrert rundt karbonprodukter til ferrolegeringsindustrien. Alt av foredlingsmateriell blir sendt til fabrikk med skip, og forklarer også Kristiansand havn med skip. Elkem er derfor avhengig av havninfrastruktur og underbedrifter i nærområdet.



Elkem sitt anlegg i Fiska havneområde

5 Økonomiske virkninger av havneaktivitetene i Kristiansand

Analysen dokumenterer de samfunnsøkonomiske virkningene i forhold til sysselsettingen, omsetning, verdiproduksjon og skatteproduksjonen fra selskapene i Kristiansand havneklynge. I det følgende vil resultatene for havnestrukturen bli presentert. Etterfulgt av en sammenligning med den økonomiske virkningsanalysen som ble gjort i 2015.

Tabell 2 illustrer at 6.007 årsverk er direkte sysselsatt og 2.403 årsverk er indirekte sysselsatt gjennom aktiviteter i Kristiansand havneklynge i 2019. De induserte virkningene av havneaktivitetene utgjør totalt 1.201 årsverk. Dette gir en samlet sysselsettingseffekt på hele 9.611 årsverk.

Tabell 2: Sysselsetting i årsverk relater til forretningsvirksomheten i Kristiansand Havn, 2019.			
	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	6.007		6.007
Indirekte	2.403		2.403
Indusert		1.201	1.201
Totalt	8.410	1.201	9.611
Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting			

Den totale private sysselsettingen i Kristiansand kommune utgjør 24.065 årsverk¹, og ved at Kristiansand havneklynge utgjør 9.611 årsverk indikerer at omtrent 40% av den totale private sysselsettingen kan tilskrives aktivitetene i havneklyngen i Kristiansand. Det er også viktig å understreke at den totale prosenten ikke bare inkluderer ansatte fra Kristiansand kommune, men også pendlere og underleverandører som reiser til havnen for å tilby tjenester eller arbeid.

Tabell 3 viser at den totale omsetningen fra forretningsaktivitetene i Kristiansand havneklynge i 2019 utgjorde 22.847 millioner kroner. Dette dekker en direkte verdi på 16.723 millioner kroner, en indirekte verdi på 4.505 millioner NOK og en indusert verdi på 1.618 millioner NOK.

Tabell 3: Omsetning i millioner kroner i Kristiansand havneklynge, 2019			
	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	16.723		16.723
Indirekte	4.505		4.505
Indusert		1.618	1.618
Totalt	21.229	1.618	22.846
Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting			

Tabell 4 viser at verdiproduksjonen av de havnebaserte aktivitetene er beregnet til totalt 7.845 millioner NOK. Dette skaper videre en direkte verdiproduksjon på 5.446 millioner

¹ SSB table 07979 Sysselsatte per 4. kvartal, etter region, sektor, tid og statistikkvariabel

NOK indirekte verdiproduksjon på 1.802 millioner kroner og en indusert verdiproduksjon på 817 millioner kroner.

Tabell 4: Verdiproduksjon havnebaserte aktiviteter på Kristiansand Havn			
	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	5.226		5.226
Indirekte	1.802		1.802
Induserte		817	817
Totalt	7.028	817	7.845
Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting			

Aktiviteten i havneklyngen i Kristiansand har også en innflytelse på den kommunale skatteproduksjonen. I tabell 5 er dette illustrert ved at totalt ble opprettet 579 millioner NOK i direkte skatter fra de økonomiske aktiviteter i havneklyngen i 2019. I tillegg til en indirekte skatteproduksjon på 219 millioner kroner og en indusert skatteproduksjon på 113 millioner kroner, gir dette en total skatteproduksjon på 911 millioner kroner.

Tabell 5: Skatteproduksjon I millioner kroner fra Kristiansand havneklynge, 2019			
	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	579		579
Indirekte	219		219
Indusert		113	113
Totalt	798	113	911
Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting			

I 2019 ble det skapt 2,6 milliarder kroner i kommunale skatter i Kristiansand kommune². Det vil si at de 911 millioner kronene som Kristiansand sine havneaktiviteter skaper tilsvarer 32% av all skatteproduksjon i kommunen. Det er viktig å understreke at ikke alle de 32% kommer fra Kristiansand kommune, men inkluderer også skatteinntekt i andre kommuner i Agder.



² SSB tabell 12328: Økonomisk oversikt drift, etter region, art, statistikkvariabel og år

6 Utvikling av Kristiansand sin havneklynge fra 2013 til 2019

Resultatene fra ringvirkningsanalysen i 2013 kan sammenlignes med dagens analyse, og med det vurdere utviklingen i havnen gjennom de siste årene.

Tabell 6 sammenligner resultatene i forhold til sysselsetting, omsetning, verdiproduksjon og skatteproduksjon, og viser forskjellene i % i tidsperioden.

Tabell 6: Hovedresultatene fra ringvirkningsanalysen I 2013 og 2019		
	2013	2019
Sysselsetting	12.119	9.611
Omsetning (millioner NOK)	31.148	22.846
Verdiproduksjon (millioner NOK)	10.270	7.845
Skatteproduksjon (millioner NOK)	1.261	911

I tabell 6 blir det vist at alle resultatene har hatt en nedgang i perioden. Nedgangen på totalt ca. 2500 årsverk er viktig å se i henhold til prisnedgangen i olje- og gass industrien. Ettersom Kristiansand havn har en så stor og viktig havneklynge sentrert om denne industrien, er det derav forventet en betydelig nedgang i sosialøkonomien som illustrert.

På grunn av en lang tradisjon for offshore suppleringstjenester i Kristiansand, har mange underleverandører til de viktigste bedriftene slik som National Oilwell Varco, MHWirth, Cemeron Sense og OneCo vært basert i regionen. Det er derfor naturlig at når de største og mest innflytelsesrike selskapene gjør reduksjoner, må også underleverandørene redusere deretter.

Basert på informasjon om sysselsettingen i ulike sektorer i Vest-Agder sammenlignet med resten av Norge, kan den såkalte lokasjonskvoten beregnes. Kvoten forteller hvorvidt en viss sektor er "sterkere" i fylket sammenlignet med det norske gjennomsnittet.

I sektoren "maskinindustri" som innebærer direkte produksjonsjobber koblet til offshore-forsyningen, er betydelig høyere i Vest-Agder enn den generelle satsen i Norge. Hvilket gjør den sterkere i denne regionen. Sektoren har som tidligere nevnt, imidlertid opplevd en betydelig nedgang, som igjen kan illustrere hvorfor det er en generell reduksjon i havneklyngen i Kristiansand.

7 Konklusjon

Resultatene fra den økonomiske virkningsvurderingen viser at havneklyngen i Kristiansand, sett i forhold til Vest-Agder fylke i 2018 en sysselsettingseffekt på hele 9.611 årsverk. Den totale omsetningen er beregnet til 22.846 millioner kroner og en verdiproduksjon på 7.845 millioner kroner. Den totale skatteeffekten fra aktivitetene er beregnet til 911 millioner kroner.

Tabell 6: Sysselsetting, omsetning, verdiproduksjon og skatteproduksjon I 2018 ved Kristiansand havneklynge.

Sysselsetting	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	6.007		6.007
Indirekte	2.403		2.403
Indusert		1.201	1.201
Totalt	8.410	1.201	9.611

Omsetning Millioner NOK	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	16.723		16.723
Indirekte	4.505		4.505
Indusert		1.618	1.618
Totalt	21.229	1.618	22.846

Verdiproduksjon – Millioner NOK	Havneaktiviter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	5.226		5.226
Indirekte	1.802		1.802
Indusert		817	817
Totalt	7.028	817	7.845

Skatteproduksjon – Millioner NOK	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Totalt
Direkte	579		579
Indirekte	219		219
Indusert		113	113
Totalt	798	113	911

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

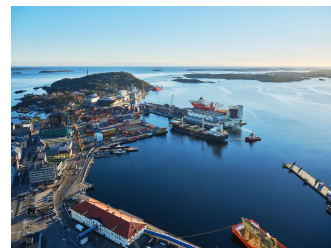
8 VEDLEGG:

ØKONOMISK VIRKNINGSVURDERING AV HAVNER

BESKRIVELSE AV METODE:

I FORM AV:

- SYSSELSETTING
- OMSETNING
- VERDIPRODUKSJON
- SKATTEPRODUKSJON

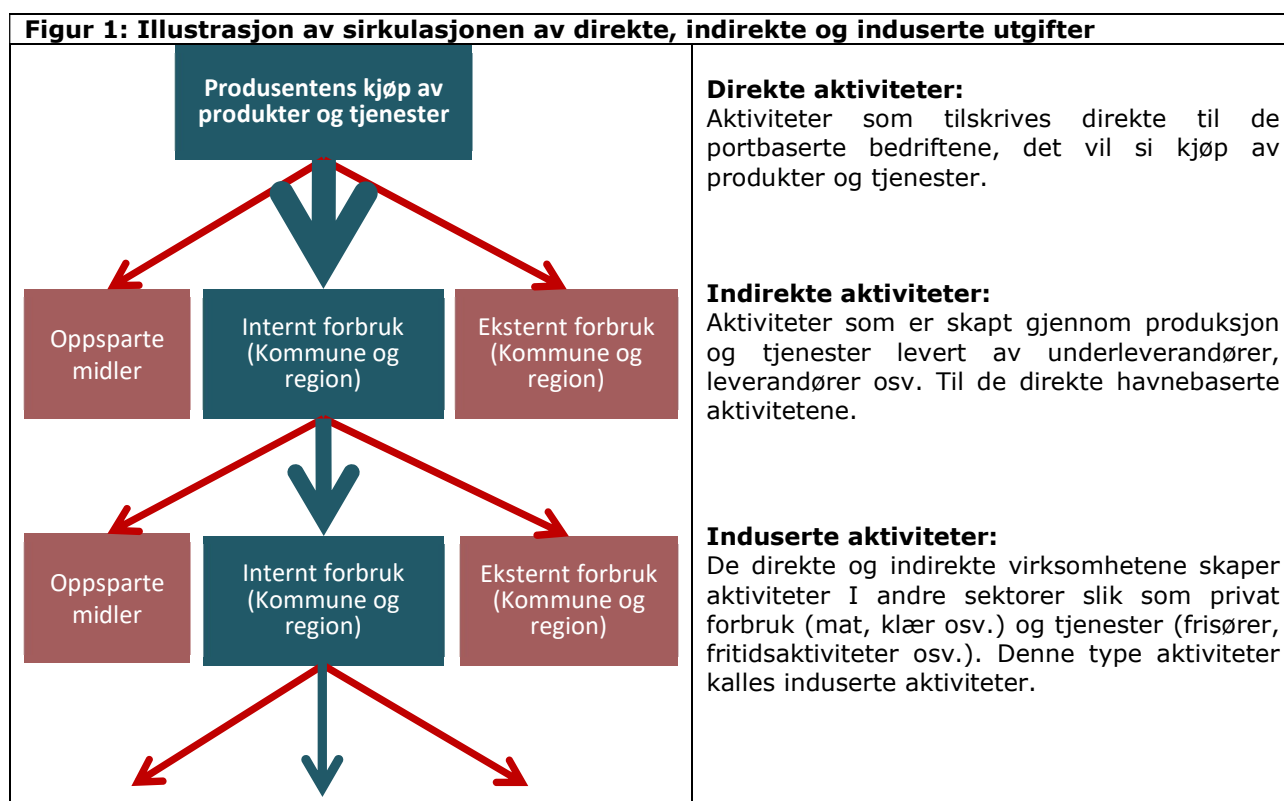


1. Metode – multiplikatoreffekt

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.

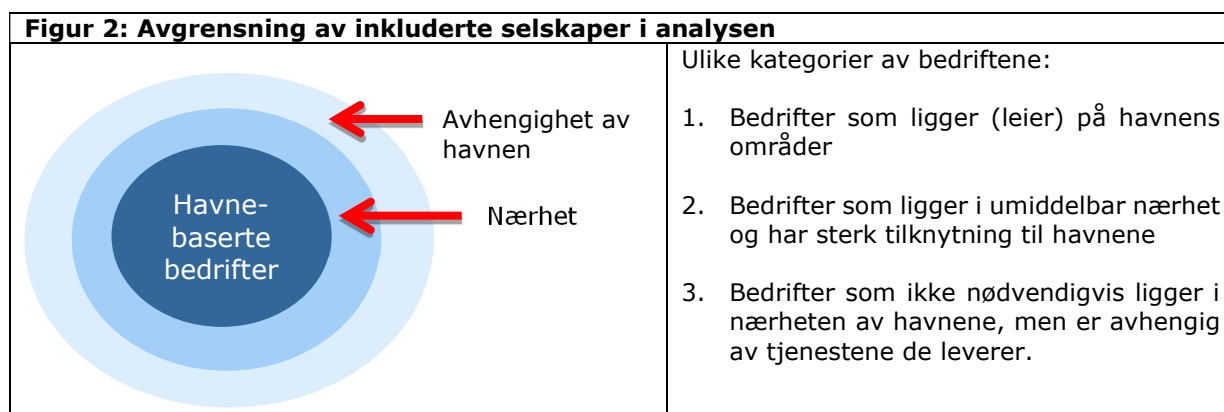
Figur 1 illustrerer hvordan en produsents monetære utgifter sirkulerer i regionen som måles, og hvordan penger er brukt for å spare opp midler, og eksternt forbruk.



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

9 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.

10 Økonomisk virkningsvurdering 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-VM³.

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-Danmark⁴.

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, Karlsund, Ålesund, Flora og Narvik.

³ Baade & Matheson (2004): The Quest for the Cup: Assessing the Economic Impact of the World Cup, Regional Studies vol. 38, (4), p 343-354

⁴ Nedergaard and Jørgensen (2007): Havnenes økonomiske betydning for lokalområdet, Mercator, march p. 42-44