

Ringvirkningsanalyse – Kristiansand Havn KF



Utført for Kristiansand Havn KF av GEMBA Seafood Consulting A/S

Mars 2014

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon	3
2	Mål.....	4
3	Metode	5
4	Kristiansand Havn KF	7
5	Næringsstrukturen i Kristiansand Havn	8
6	Ringvirkningseffekt for Kristiansand Havn	13
7	Profilert basert på bedrifter i havnen	16
8	Konklusjon	18
	Appendix 1: description of methodology	19
	1. Economic Impact Assessment of ports	19
	2. Multiplier effect.....	20
	3. Methodology – company delimitation	21

1 Introduksjon

Aktivitetene i Kristiansand Havn KF har betydelig innvirkning på den økonomiske aktiviteten i nærområdet. Hovedfunnene fra analysen vedrører aktivitet som kan tilskrives Knutepunkt Sørlandet, selv om havnen også har direkte forbindelser til andre deler av Norge. Flere bedrifter utenfor regioner også avhengige av infrastrukturen til Kristiansand Havn. I tillegg indikerer den høye pendlerandelen til Kristiansand kommune¹ at arbeidsmobiliteten er høy i og rundt Kristiansandregionen.

Kristiansand Havn ønsker å presentere og fremheve presise målinger som følge av havnens aktivitet og dens effekt på regionen.

Analysen baserer seg på en modell utviklet av Danske Havne, som utreder havners økonomiske makt i lokalsamfunnet. Metoden har siden 2007 blitt benyttet i mer enn 20 danske havner, samt to havner i Norge. Metoden er også anbefalt av Norsk Havneforening som nylig har gjort rammeavtale som gjør det mulig for andre havner å benytte seg av denne metoden.

Beregningene i denne analysen er utført av GEMBA Seafood Consulting A/S i samarbeid med Syddansk Universitet (SDU) ved førsteamanuensis Henning S. Jørgensen.

Hvorfor gjøre ringvirkningsanalyser i havneområder?

Fordi

...havner er et viktig nav for næringslivets utvikling og vekst:

- *Havner er bindeleddet mellom land og er følgelig et viktig næringsknutepunkt*
- *Havner er møteplass for flere sammenkoblede aktiviteter og kompetanser*
- *Havner tiltrekker seg investeringer og økonomisk aktivitet*

...havner er bindeleddet mellom markeder på andre siden av havet, byen og de omliggende områdene

- *Havner samler sysselsetting, inntekt og verdiskapning*
- *Havner danner grunnlaget for utvikling av infrastruktur*

...havner har en sentral rolle i samfunnsutviklingen som helhet

- *Havner er sentral i byutvikling.*
- *Havner er sentral i den regionale utviklingen. Blant annet utbygning iav infrastruktur påvirkes i stor grad av havneområdets beliggenhet og aktivitet.*

¹www.ssb.no: Tabell: 03333: Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, inn- og utpendling og kjønn (K)

2 Mål

Målet med analysen er å synliggjøre sysselsettingen og de økonomiske aktivitetene relatert til Kristiansand Havn.

Analysen gir et bilde av:

- næringslivet i havnen,
- betydningen havnen har for næringslivet i kommunen, regionen og landet for øvrig,
- havnens styrker.

I tillegg vil analysen tydeliggjøre verdiskapningen laget av bedrifter på havnen, som er avhengig av havnen eller som har sterke forbindelser til havnevirksomheten. Resultatene av analysen kan brukes til å styrke havnens profil som en tilrettelegger for virksomheter i Kristiansand og regionen for øvrig.

Denne analysen gir relevant informasjon med tanke på videreutvikling av havnevirksomheten. Resultatene bidrar også til å øke bevisstheten om de økonomiske virkningene havnevirksomhetene har i omlandet og regionen.

Viktige definisjoner i analysen:

Direkte aktiviteter: Direkte aktiviteter er de aktivitetene som finner sted i selskaper som er avhengige av havnen. Dette er enten fordi de er plassert på havnen eller fordi de har en betydelig mengde trafikk inn og ut av havnen, for eksempel gjennom kjøp, salg og befraktning av varer gjennom/over havneområdet. Det er disse selskapene som utgjør listen over aktører som brukes til å lage denne analysen gjennom spørsmål og intervjuer.

Indirekte aktiviteter: Etter at data fra de direkte aktivitetene er vurdert kan tallene for deres virkning på andre produksjonssektorer (med tilknytning til direkte utført virksomhet) beregnes. Dette er indirekte aktiviteter. Dette omfatter levering av varer og tjenester til selskaper som er en del av den direkte havnevirksomheten. I tillegg inkluderes aktiviteter fra entreprenører og underleverandører fra det lokale og regionale området. Modellen tar hensyn til at ikke alle varer og tjenester kan leveres fra bedrifter i regionen.

Avledete aktiviteter: Aktivitetene beregnes etter antakelsen om at deler av inntektene som skapes gjennom direkte og indirekte virksomhet brukes til andre aktiviteter i regionen. Når denne inntekten blir brukt til å kjøpe regionalt produserte forbruksvarer og tjenester, skaper dette ekstra inntekter i regionen. Disse avledete aktivitetene fører til økt forbruk og således økt fortjeneste i regionen som igjen benyttes til å kjøpe lokale konsumvarer og tjenester.

3 Metode

GEMBA Seafood Consulting A/S har i samarbeid med Kristiansand Havn samlet inn data fra selskaper som ligger på havnen og er tett tilknyttet den.

Dette omfatter:

- Selskaper som er plassert på havnens områder (leier/eier)
- Selskaper som ligger i umiddelbar nærhet av havneområdet og har sterk tilknytning til havnen
- Selskaper som ikke er i umiddelbar nærhet til havnen, men som likevel er avhengig av tjenestene havnen leverer

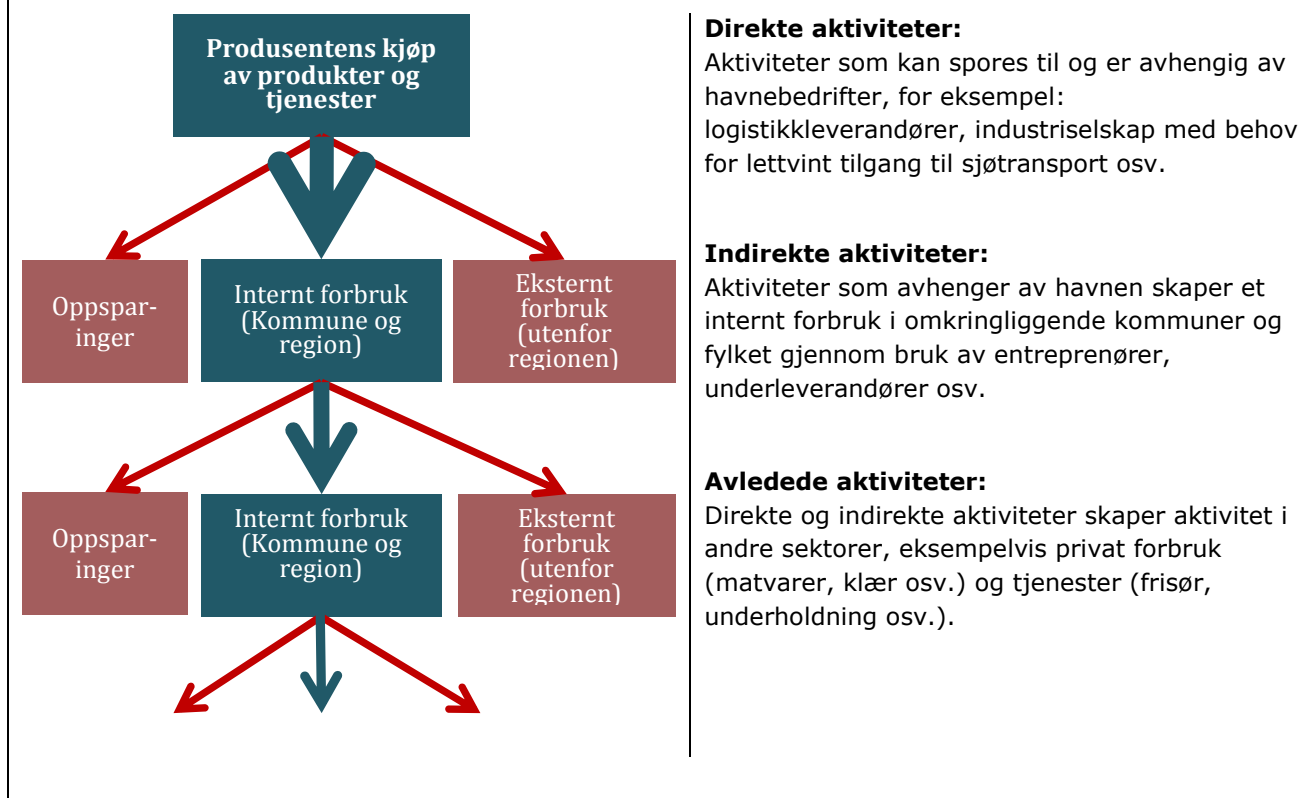
Modellen baserer seg på en vitenskapelig og objektiv vurdering av de direkte, indirekte og avledete økonomiske virkningene av havnens aktivitet. Modellen muliggjør en måling av havnens sysselsettingsstruktur og økonomiske betydning for omlandet, dvs. kommunen og fylket/regionen. Analysen gir dermed et øyeblikksbilde av havnens økonomiske betydning.

Modellen tar utgangspunkt i næringsaktivitet som direkte tilskrives havnevirkksomheten. En bedrift vil typisk kunne ha deler av sin virksomhet direkte knyttet til aktiviteter på havnen og virksomhet uten tilknytning til havnevirkksomhet. I slike tilfeller er det kun den delen som knytter seg til havneaktivitetene som er tatt med i vurderingen. De direkte aktivitetene har følgelig videre økonomiske virkninger i omlandet i form av indirekte og avledete aktiviteter.

Det er selskapenes bransjekoder som danner grunnlaget for vurderingen av de indirekte og avledete aktivitetene. Enkelte bedrifter, særlig produksjonsselskaper, har en høyere andel intern handel i regionen, noe som har større innvirkning på aktivitetene i omlandet.

Metoden, samt inntektsflyt fra direkte til indirekte og avledete aktiviteter, vises i figur 1.

Figur 1: Fremstilling av sammenhengen mellom direkte, indirekte og avledet aktivitet



Figur 1 viser hvordan en produsents forbruk benyttes (multiplikatorvirkningen). En del av forbruket anvendes til kjøp av ytelser og produkter innenfor regionen (internt forbruk). Den resterende del anvendes enten som avsetning (oppsparing), eller brukes til kjøp av ytelser og produkter utenfor regionen (eksternt forbruk). Dette forbruket gjentar seg for virksomhetene i neste ledd, og så videre. En ytterligere beskrivelse av metoden finnes i vedlegg - appendix 1.

Analysen kombinerer tre metode- og analysenivåer:

- Skrivebordsforskning om Kristiansand Havn
- Datainnsamling og beregninger som er basis for den økonomiske analysen og havnens innvirkning på omlandet
- Intervjuer med aktuelle bedrifter på havneområdet som danner grunnlaget for bedriftsprofilene i Kristiansand Havn

Analysen bruker data fra 94 selskaper. Videre ble det foretatt 10 intervjuer med bedrifter og aktører med betydelig innvirkning på aktivitetene i Kristiansand Havn.

Analysen tar i bruk data om selskapenes omsetning og antall ansatte i 2012. Resultatet blir en statuspresentasjon av havnens nåværende profil, og dens betydning for næringslivet i og omkring havnen.

4 Kristiansand Havn KF

Kristiansand Havn er en av Norges syv utpekte havner. Det innebærer at havnen er et viktig intermodalt knutepunkt for nasjonal- og internasjonal gods- og passasjertransport.

Med sin geografiske plassering på sørspissen av Norge, har Kristiansand Havn en naturlig nærhet til det internasjonale markedet, og særlig til de Europeiske transportkorridorene (TEN-T). Kristiansand Havn har fast, direkte linjeforbindelse med mer enn 15 havner verden over.

Kristiansand Havn er fordelt på 16 kaiområder og driver fem ulike terminaltyper:

- Ferjeterminal
- Containerterminal
- Cruiseterminal
- Offshore-/supply terminal (OSP)
- Bulk-/stykkgoods/prosjektterminal

Tabell 1 viser en oversikt over aktivitetene ved de ulike terminalene i 2012.

Terminal	Anløp	Måling
Ferje	949	1,32 millioner passasjerer og 500 000 tonn gods
Container	279	44 464 TEU (total – inn/ut)
Cruise	51	66 000 passasjerer
Offshore-/supply	10	NODE klyngens nettverk
Bulk/gods		230 000 metriske tonn

Tabell 1: Terminaler og aktiviteter i 2012

Sammen med inntekter fra arealutleie utgjør de fem strategifeltene inntektsområdene for Kristiansand Havn. Terminaldriften, samt den fordelaktige beliggenheten som møtested mellom sjø, jernbane og vei, utgjør en viktig forutsetning for Kristiansand Havns aktiviteter og fremtidige potensiale.

Ferje- og containeraktivitetene i Kristiansand Havn har stor betydning for det regionale næringslivet, men havnen er også en betydelig partner for næringsaktører utenfor regionen. Kristiansand Havn er et sentralt logistikknutepunkt for import, eksport og nasjonal transport.

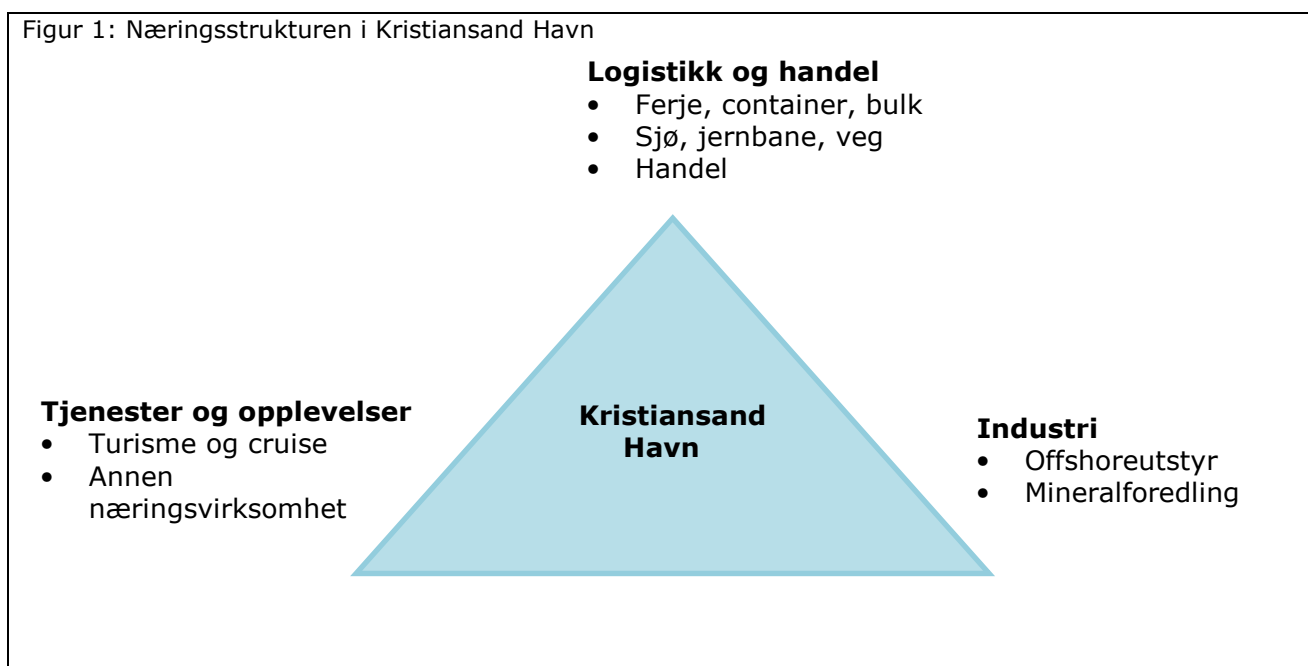
5 Næringsstrukturen i Kristiansand Havn

GEMBA har valgt å dele næringsstrukturen i Kristiansand Havn inn i tre segmenter:

1. Logistikk og handel
2. Industri – mineraler, offshore-konstruksjoner- tilsvarende.
3. Tjenester, opplevelser og annen næringsvirksomhet

De tre segmentene er ofte tett sammenkoblet og utvikles ofte i samspill med hverandre. Industri og bedrifter innen handel i og rundt havneområdet er avhengig av en velutviklet og velfungerende logistikksektor. Mindre serviceaktører knyttes til havneområdet ved at de yter tjenester og jobber tett på bedriftene i og rundt havnen.

Figur 1 viser næringsstrukturen i Kristiansand Havn.



Logistikk og handel

Som den sørligste havnen i Norge har Kristiansand fordelene av å være nærmest det europeiske markedet, og således også noen av de største containerhavnene i verden. Ferjeforbindelsen til Hirtshals i Danmark sørger for en stor strøm av trailergods gjennom Kristiansand Havn. Nærheten til disse utenlandsmarkedene gir Kristiansand en konkurransefordel sammenlignet med andre havner i Norge.

Flere av selskapene i Kristiansandsområdet er avhengig av havnen. Aktører i logistikkbransjen sender gods i stor skala over lengre avstander, og behøver de kvalitetssterke fasilitetene og tjenestene som Kristiansand Havn tilbyr.

Tabell 2 viser utvikling i ferjagodstransport (ro/ro) i metriske tonn (MT) fra 2006 til 2012. I denne tidsperioden har det vært en økning på 28 % (110 739 MT). Til tross for finanskrisen og tre år med nedgang, kan Kristiansand Havn vise til solid utvikling med en vekst i ferjagodstransport på 3,53 % for 2012.

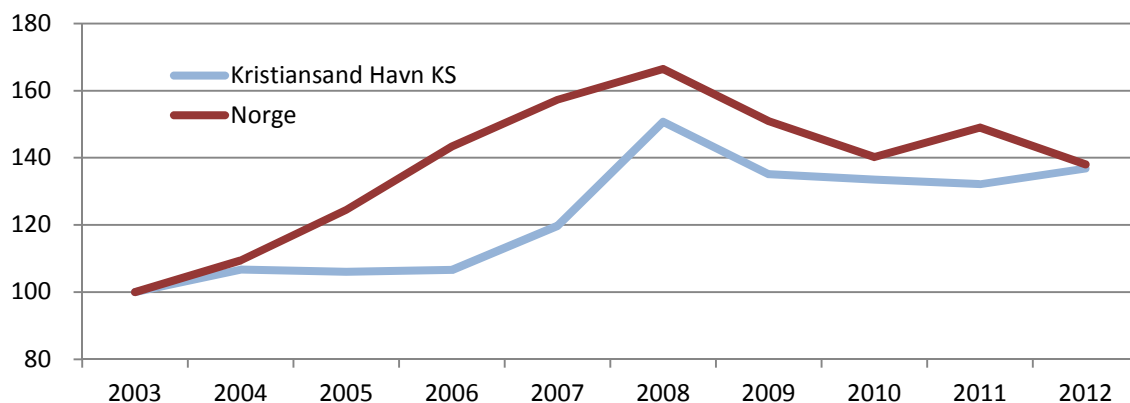
Tabell 2: Utvikling (metriske tonn) og årlig vekst (%) i ferjagodstransport fra 2006 til 2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kristiansand Havn	390 986	439 071	552 760	495 518	489 687	484 615	501 725
Årlig vekst (%)	0,52	12,30	25,89	-10,36	-1,18	-1,04	3,53

Kilde SSB, tabell 04277.

Figur 2 viser utviklingen (2003=100) i ro/ro godstransport ved Kristiansand Havn og i Norge som helhet i perioden 2003 til 2012.

Figur 2: Utviklingen (2003 = 100) i ro/ro godstransport i Kristiansand Havn og Norge

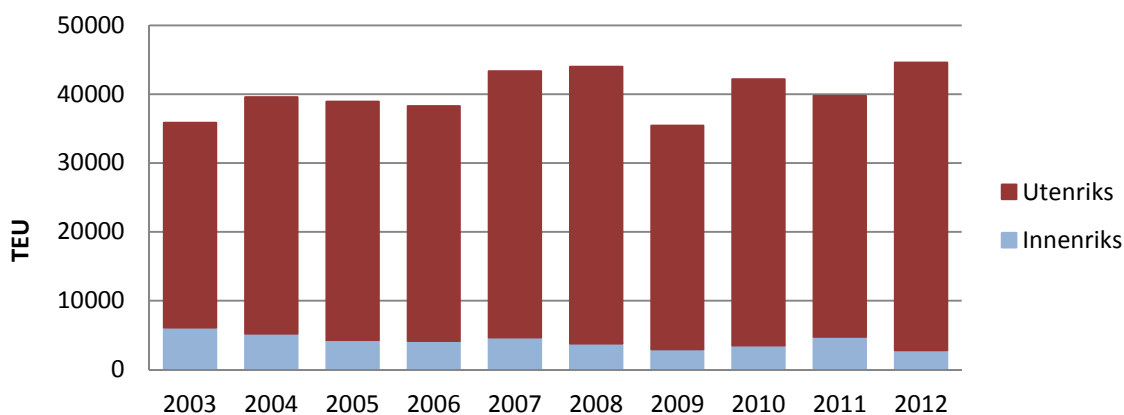


Kilde SSB, tabell 04277.

Figur 2 viser at Kristiansand fra 2003 til 2012 ligger bak den nasjonale utviklingen i ro/ro-transport. I 2012 derimot, øker Kristiansand sin godstransport, mens det nasjonale gjennomsnittet synker.

Figur 3 avbilder utviklingen innen TEU i Kristiansand Havn. Her ser man en oppgang i containerhåndtering med 2012 som et rekordår med ca. 45 000 TEU.

Figur 3: Utvikling innen TEU i Kristiansand Havn fra 2003 til 2012



Kilde SSB, tabell 03648

Figur 3 antyder i tillegg en nedgang i innenrikshåndtering av containertrafikk, noe som indikerer en økt internasjonal logistikkvirksomhet.

Industri

Industri er en viktig sektor for Kristiansand Havn. Tilgangen til godt etablert infrastruktur gjør at flere større selskaper benytter seg av havnefasilitetene til å sende og motta gods.

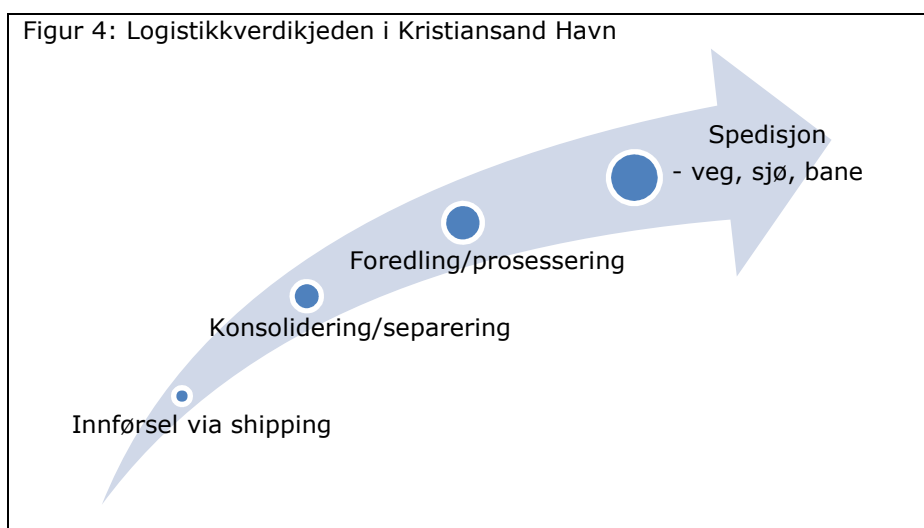
Som følge av dette er det vokst frem flere industriklynger i regionen. Tungindustri og bedrifter tilknyttet råvareproduksjon og foredling bruker havnen og dens tjenester aktivt.

Norge er en stor leverandør innen offshoreutstyr. Kristiansand og omegn står helt sentralt i den nasjonale produksjon og eksport av disse avanserte produktene. Sektoren står for en vesentlig del av sysselsettingen i regionen. Gods fra disse industrianleggene blir ledet gjennom Kristiansand Havn.

Klyngenettverket NODE er etablert av 63 selskaper, noe som forsterker industriklyngen på Sørlandet. Nettverkets mål er å styrke regionens posisjon innen global offshoreindustri.

Mange av selskapene er deltakere i globale produksjonsnettverk. Bedrifter i Kristiansandsområdet samarbeider jevnlig med bedrifter i andre deler av verden. Dette gjør det mulig for bedrifter i Kristiansand å spesialisere sin virksomhet og fokusere på sine komparative fortrinn. Kristiansand Havn er viktig i samspillet mellom lokale og regionale bedrifter og er i dens forlengelse et betydningsfull ledd til nettverket på det globale nivå.

Figur 4 er en oversikt over industriaktivitetenes verdikjede i Kristiansand Havn. Stegene i figuren blir for det meste utført av havnebaserte selskaper, som igjen sikrer at en stor del av verdikjeden forblir i nærområdet.



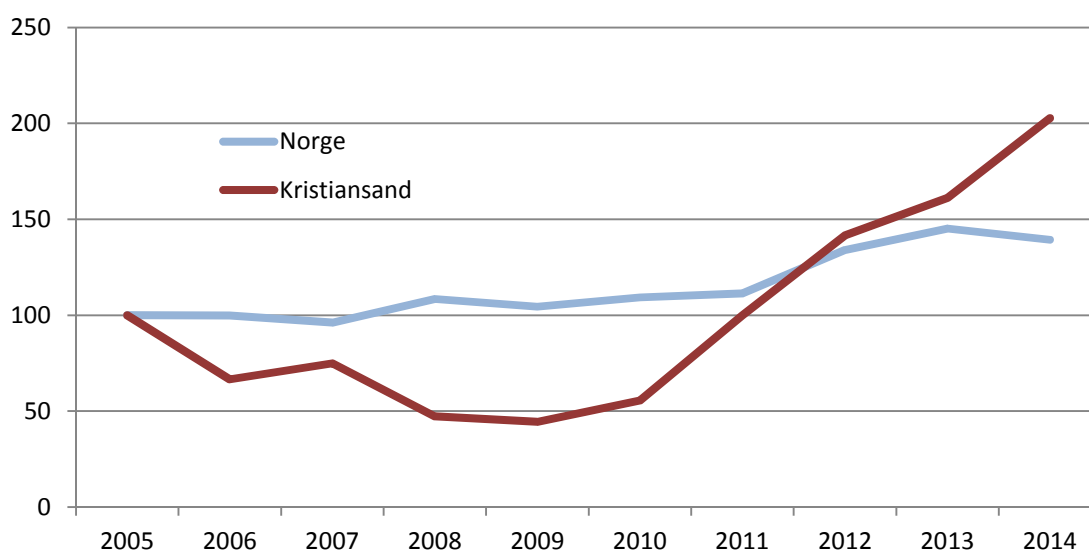
Tjenester og opplevelser

Cruisenæringen i Kristiansand er en voksende sektor som bidrar til inntekt og merkevarebygging for byen og omlandet. Norge har i en lengre periode hatt en stabil økning i antall cruiseanløp og er en populær cruisedestinasjon. Virkningene av dette merkes også i Kristiansand. De siste årene har det vært en betydelig vekst i antall cruiseanløp til byen. Videre vekst i cruiseanløp gir muligheter for Kristiansandsregionen. Cruisepassasjerer bidrar til lokaløkonomien gjennom forbruk av turistaktiviteter, restaurantbesøk og shopping i byen².

I 2012 ankom 51 cruiseskip med til sammen 66,000 passasjerer Kristiansand³. Denne rekorden ble slått det følgende året med 58 cruiseanløp og ca. 100 000 passasjerer⁴. Anslagene for 2014 viser en økning til 80 cruiseanløp og ca. 130 000 passasjerer.

Fra 2012 til 2013 var det en stigning på 6 % cruiseanløp til norske havner. Prognoser tyder derimot på en nedgang i 2014. I så måte viser vekst i cruiseanløp og passasjertall i Kristiansand-regionens attraktivitet. Figur 5 beskriver utviklingen (2005=100) i cruiseanløp i Norge og Kristiansand fra 2005 og 2013 (samt anslag for 2014).

Figur 5: Utvikling (2005=100) i cruiseanløp i Kristiansand og Norge fra 2005 til 2013 (samt anslag for 2014)



Kilde: Cruise-Norway

² http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/rapp_200932/rapp_200932.pdf

³ <http://www.visitkrs.no/no/Toppmeny/Bransje/Bransjenyheter/Cruiseanlop-Kristiansand-2012/>

⁴ <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3862>

6 Ringvirkningseffekt for Kristiansand Havn

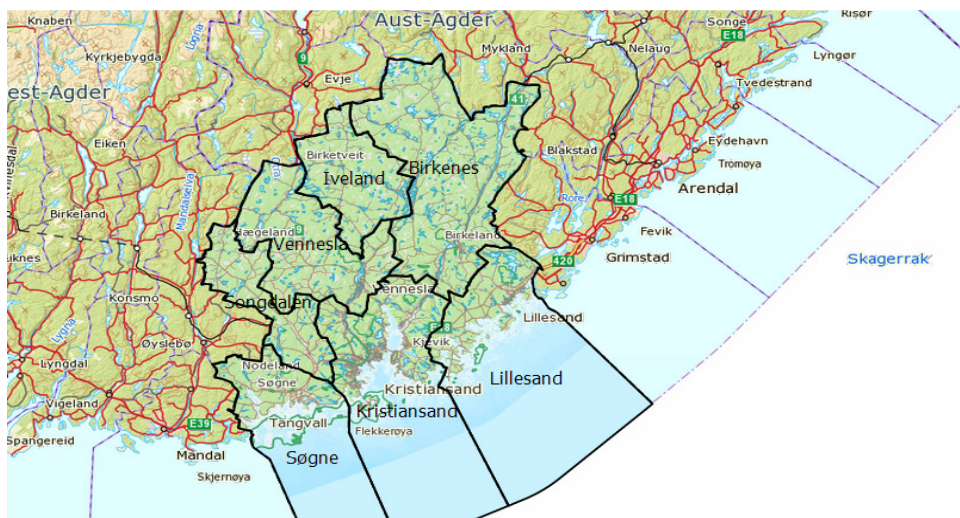
Analysen viser hvordan Kristiansand Havn direkte og indirekte bidrar til sysselsetting og produksjonsverdi for de regionale næringsvirksomhetene. Samtidig viser den samlet personinntekt for ansatte, som er knyttet til de havnerelaterte delene av disse virksomhetene, og hvordan dette igjen gir skattemessige inntekter for kommunene.

De større selskapene i havneklyngen tiltrekker arbeidstakere fra nabokommuner. Kommunene som størstedelen av aktivitetene kan spores tilbake til, er de syv kommunene som utgjør Knutepunkt Sørlandet.

- Lillesand
- Birkenes
- Kristiansand
- Vennesla
- Songdalen
- Søgne
- Iveland

Figur 6 viser kart over "Knutepunkt Sørlandet".

Figur 6: De syv kommunene som utgjør regionen "Knutepunkt Sørlandet"



Data i tabellene nedenfor gir et inntrykk av havnerelatert aktivitet innenfor Knutepunkt Sørlandet. Grunnet sin store transportaktivitet (ferje- og containertrafikk) har havnen også virkninger videre utover i Norge.

Tabell 1 viser at det i 2012 var 7 117 fulltids sysselsatte direkte involvert gjennom aktivitetene i Kristiansand Havn. På samme tid var det 3 278 fulltids sysselsatte som var indirekte involvert. Den avledede effekten i relasjon til samfunnet var 1 724 fulltids sysselsatte.

Som helhet er sysselsettingseffekten i Kristiansavn Havn beregnet til 12 119 fulltids sysselsatte.

Tabell 1: Fulltids sysselsatte tilknyttet aktivitetene i Kristiansand Havn i 2012.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	7 117		7 117
Indirekte	3 278		3 278
Avledete		1 724	1 724
Total	10 395	1 724	12 119

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Den totale sysselsettingen for Knutepunkt Sørlandet utgjorde i 2012 ca. 65 800⁵, noe som tilsvarer ca. 53 300 fulltids sysselsatte⁶. Dette betyr at Kristiansand Havn utgjorde en sysselsettingseffekt på 12 119 fulltids sysselsatte, som svarer til ca. 23 % av den totale sysselsettingen i "Knutepunkt Sørlandet".

Det understrekes at det også forekommer jobbpendling til Kristiansand fra kommuner utenfor knutepunktkommunene. De 23 % er derfor kun et anslag av den totale havnerelaterte arbeidsstokken.

Tabell 2 viser at den samlede produksjonsverdien av bedriftsaktiviteter i Kristiansand Havn var på 31 148 millioner NOK i 2012. Datamaterialet dekker en direkte verdi på 21 849 millioner NOK, 6 802 millioner NOK i indirekte verdi, samt en avledet verdi på 2 496 millioner NOK.

Tabell 2: Produksjonsverdi i Kristiansand Havn for 2012, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	21 849		21 849
Indirekte	6 802		6 802
Avledete		2 496	2 496
Total	28 652	2 496	31 148

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Tabell 3 viser at den totale inntekten fra havneaktivitetene er på 10 207 millioner NOK. Direkte verdi utgjør 6 517 millioner NOK, indirekte verdi er på 2 532 millioner NOK, mens den avledete inntekten er 1 221 millioner NOK.

⁵ Basert på SSB tabell: 08536: Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, kjønn og næring

⁶ Basert på SSB tabell: 09167: Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, kjønn og avtalt/vanlig arbeidstid pr. uke

Tabell 3: Inntekt for 2012 fra Kristiansand Havn, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	6 517		6 517
Indirekte	2 532		2 532
Avledete		1 221	1 221
Total	9 049	1 221	10 270

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Aktivitetene i Kristiansand Havn har innvirkning på kommunens skatteinntekt. Tabell 4 viser at det i 2012 ble skattet 756 millioner NOK av den økonomiske virksomheten Kristiansand Havn genererer. Indirekte skatt utgjør 331 millioner NOK, mens avledet skatt er på 174 millioner NOK. Den totale skatteinntekten er således 1 261 millioner NOK.

Tabell 4: Skatteinntekt for 2012 fra Kristiansand Havn, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	756		756
Indirekte	331		331
Avledete		174	174
Total	1 087	174	1,261

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Den totale skatten på inntekt og formue fra de syv kommunene i Knutepunkt Sørlandet var i 2012 på ca. 2,8 milliarder NOK⁷. Med andre ord kan 45 % av den totale skattemengden på 1 261 millioner NOK i de syv kommunene tilskrives bedrifter med havnerelaterte aktiviteter. Det understrekes at skatteeffekten på 45 % *tilsvarer* den totale inntekts- og formueskatten. Deler av inntektsskatten kan gå til sysselsatte utenfor Knutepunkt Sørlandet.

⁷ Basert på SSB tabell: 04949: Økonomisk oversikt, driftsregnskap, konsern - komm

7 Profiler basert på bedrifter i havnen

Tilgjengeligheten til etablert infrastruktur anses av havnebedriftene som havnens største styrke. Tilgang til sjø, jernbane og veg er en av hovedårsakene til at selskaper velger å benytte seg av Kristiansand Havn.

Flere selskaper innen gods er lokalisert på Kristiansand Havn og mange er knyttet opp mot, og samarbeider tett med lokale bedrifter innen handel og produksjon. I 2012 håndterte godsselskapene i Kristiansand Havn totalt 44 000 TEU. Nedenfor beskrives noen av de største aktørene.

	Logistikkoperatøren Nor Lines fokuserer i hovedsak på den norske markedet, samt havner i Nord-Europa. Fokuset på det norske markedet gjør Nor Lines til den største nasjonale aktøren innen cargo i Kristiansand Havn. Bedriften har et godt utviklet nasjonalt nettverk med flere enn 40 havner i Norge.
	Som en av de største containerspeditører, har merkevaren Kuehne + Nagel en kapasitet og hyppighet som muliggjør godsfrakt til hele verden. Kristiansand Havn er et selvfølgelig valg for deres operasjoner i Norge.
	Seafront Group er den største logistikkoperatøren i Kristiansand Havn. Deres aktiviteter er firedelt: logistikk, container, befraktning samt havnetjenester og eiendomsmegling. Hovedvekten av containerimporten er fra Asia (Kina og Taiwan) og kortdistanse fra Storbritannia. I tillegg har Seafront Group ca. 40 lastebiler som gir dem evnen til å frakte containerne til sluttbrukerne i det sørlige Norge.
	Nærheten til det europeiske markedet gjør Kristiansand Havn ideell for et godsselskap som Schenker. I Kristiansand transporterer Schenker containere og cargo via veg, sjø, luft og bane, og utnytter således alle transportkanaler. Med 2000 kontorer i 139 land er Schenker en foretrukket samarbeidspartner for mange bedrifter. I 2012 håndterte Schenker 2 500 TEU gjennom kaianleggene i Kristiansand Havn.
	Scandinavian Shipping ble i 2013 en part av Green Carrier og ble med dette en del av en stor logistikkgruppe. Hovedfokuset er rettet mot Skandinavia og Baltikum og Green Carrier har dermed et fortrinn på dette området med deres aktiviteter i Kristiansand Havn.
	Color Line frakter mer enn 1 million passasjerer og 35 000 lastebiler årlig på ruten mellom Hirtshals (Danmark) og Kristiansand. Med to daglige avganger fra Kristiansand og Hirtshals, samt en reisetid på 3 timer og 15 minutter, har Color Line stort potensiale for ytterligere transport av turister, gods og forretningsreisende mellom Danmark og Norge.

En effektiv logistikkstruktur er forutsetningen for et selskap involvert i handel. Netthandelen.no innehar en velutviklet logistikk og tilknytning til infrastruktur inn og ut av Kristiansand Havn.



Netthandelen.no er Norges største internetbutikk og tilbyr alt fra klær, kjøkkenutstyr, elektronikk og verktøy. Netthandelen.no sitt store lagerlokale på havnen mottar årlig over 2000 TEU varer som selges og distribueres videre til kunder. Bedriften samarbeider tett med lokale logistikkfirmaer og fremhever havnens beliggenhet, fasiliteter og gode forretningsmiljø som hovedårsakene til deres tilstedeværelse på havnen. Netthandelen.no har vunnet flere priser og er rangert som en av de viktigste internetbutikkene i Norge.

Glencore Nikkelverk har direkte tilstedeværelse på Kristiansand Havn og er en av de store industribedriftene i området. Selskapet foredler metall av høy kvalitet til bruk i en rekke produkter på verdensbasis. Glencore Nikkelverk eksporterer og importerer gjennom Kristiansand Havn og sørger for jevn aktivitet i kaiområdet.



Glencore Nikkelverk er en av de største sysselsetterne i Kristiansand Havn og er følgelig en sentral aktør i havnen. Nikkelverk produserer høykvalitetsnikkel, samt kobolt, kobber og svovelsyre. Produktene blir blant annet til bygningmateriale, sølvtøy og elektronisk utstyr. Det flernasjonale selskapet Glencore overtok Nikkelverk i 2013 og har åpnet for tilgang av nikkel fra gruver verden over. Nikkelverk mottar nesten 200 000 MT nikkel i året, noe som resulterer i at nærmere 90 000 MT ren nikkel kan eksporteres til produksjonsselskaper i land som Kina og Japan.

Kristiansand Havn er også en vesentlig aktør innen oljeindustrien. National Oilwell Varco har sitt hovedkontor i Kristiansand og tilbyr en rekke tjenester landet rundt. Selskapets struktur og solide nettverk sikrer at de beholder lederrollen i deres sektor av markedet.



National Oilwell er en flernasjonal produsent av drillingutstyr til oljenæringen.

Prosjektstyring, produksjon og administrasjon ledes fra hovedkontoret i Kristiansand. Med rundt 2 500 ansatte er dette den største private arbeidsplassen på Sørlandet. Kraner, vinsjer, boretårn etc. skipes fra havnen med hjelp av lokale logistikkselskaper. Beliggenheten og godt forretningsmiljø er hovedgrunnene for bedriftens plassering i Kristiansand.

8 Konklusjon

Med grunnlag i resultatene fra den økonomiske ringvirkningsanalysen kan det konkluderes med at Kristiansand Havn og omland i 2012 hadde en sysselsettingseffekt på 12 119 fulltids sysselsatte. Total produksjonsverdi er beregnet til 31 148 millioner NOK og inntekter beregnes til 10 270 millioner NOK. Den overordnede skatteeffekten fra aktivitetene i Kristiansand Havn er regnes til 1 261 millioner NOK.

Tabell 1: Fulltids sysselsatte tilknyttet aktivitetene i Kristiansand Havn i 2012.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	7 117		7 117
Indirekte	3 278		3 278
Avledete		1 724	1 724
Total	10 395	1 724	12 119

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Tabell 2: Produksjonsverdi i Kristiansand Havn for 2012, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	21 849		21 849
Indirekte	6 802		6 802
Avledete		2 496	2 496
Total	28 652	2 496	31 148

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Tabell 3: Inntekt for 2012 fra Kristiansand Havn, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	6 517		6 517
Indirekte	2 532		2 532
Avledete		1 221	1 221
Total	9 049	1 221	10 270

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Tabell 4: Skatteinntekt for 2012 fra Kristiansand Havn, i millioner NOK.

	Havneaktiviteter	Husholdningsforbruk	Total
Direkte	756		756
Indirekte	331		331
Avledete		174	174
Total	1 087	174	1 261

Kilde: SDU/GEMBA Seafood Consulting

Appendix 1: description of methodology

Economic Impact Assessment of ports

The methodology is based on a scientific approach and is developed from the Economic Impact Assessment (EIA) instrument. EIA is applied in different connections to measure the impacts of a certain activity. EIAs are therefore used in various connections, among others, the assessment of economic impacts of a biofuel plant⁸, tourism activities⁹, in relation to major sport events like the UCI Road World Championship¹⁰, and the hosting of soccer World Cup¹¹.

The EIA-methodology was first used towards measurement of the impact of ports in the Netherlands and was in 2005-2006 customized to a Danish context by the University of Southern Denmark¹².

The objective of the methodology is to assess the ports impact based on four interrelated parameters.

- Employment measured in full time equivalents (FTE)
- Production value (revenue)
- Value added (income generation)
- Tax generation (personal and company taxation)

In collaboration with University of Southern Denmark, GEMBA has used the methodology in 20 different Danish ports and in some ports the methodology has been used twice.

In 2013 the analysis has been customized to Norwegian economic structures and conditions and used on the Port of Drammen and the Port of Bodø in May 2013. The methodology will be customized and applied to German ports during 2014.

⁸ Petersan, D.N. (2002): "Estimated Economic Effects for The Nordic Biofuels Ethanol Plant in Ravenna, Nebraska." Economic Development Department. Nebraska Public Power District.

⁹ Zhang Jie & C. R. Rassing. (2000): Impact Studies. AKF

¹⁰ Sport event Denmark & WOCO (2011): The UCI Road World Championships 2011

¹¹ Baade & Matheson (2004): The Quest for the Cup: Assessing the Economic Impact of the World Cup, Regional Studies vol. 38, (4), p 343-354

¹² Nedergaard and Jørgensen (2007): Havnens økonomiske betydning for lokalområdet, Mercator, march p. 42-44

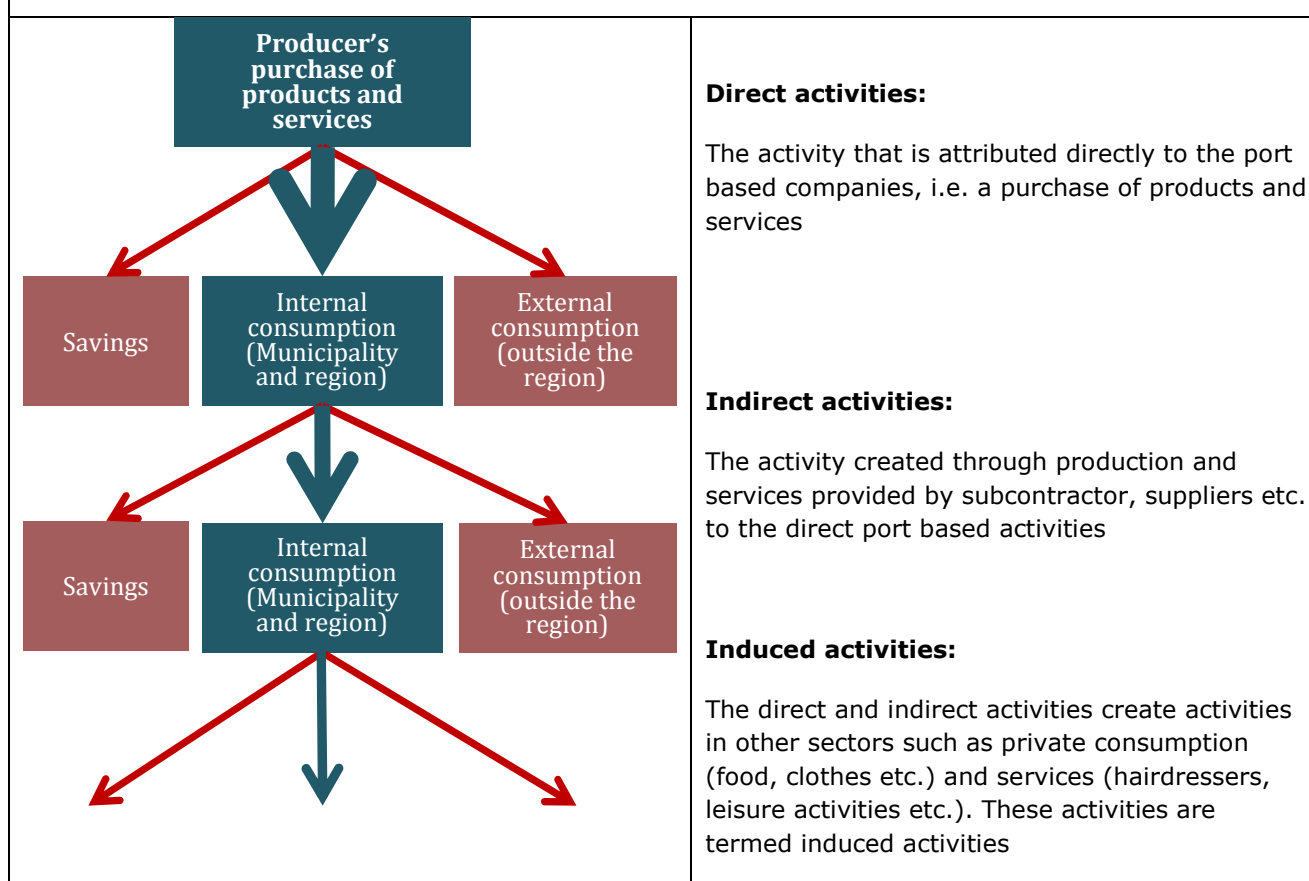
Multiplier effect

The methodology is based on a scientific and objective approach to measure the direct, indirect and induced economic effects of ports in relation to the hinterland i.e. the state/region and/or the municipality in which the port is located.

The methodology is based on the economic theory of multiplier effects where not only the direct spending are measured but also how these spending circulate and are induced in the economic system.

Figure 1 illustrates how a producers monetary spending circulates within the region under measurement, and how moneys are being applied for savings, and external consumption.

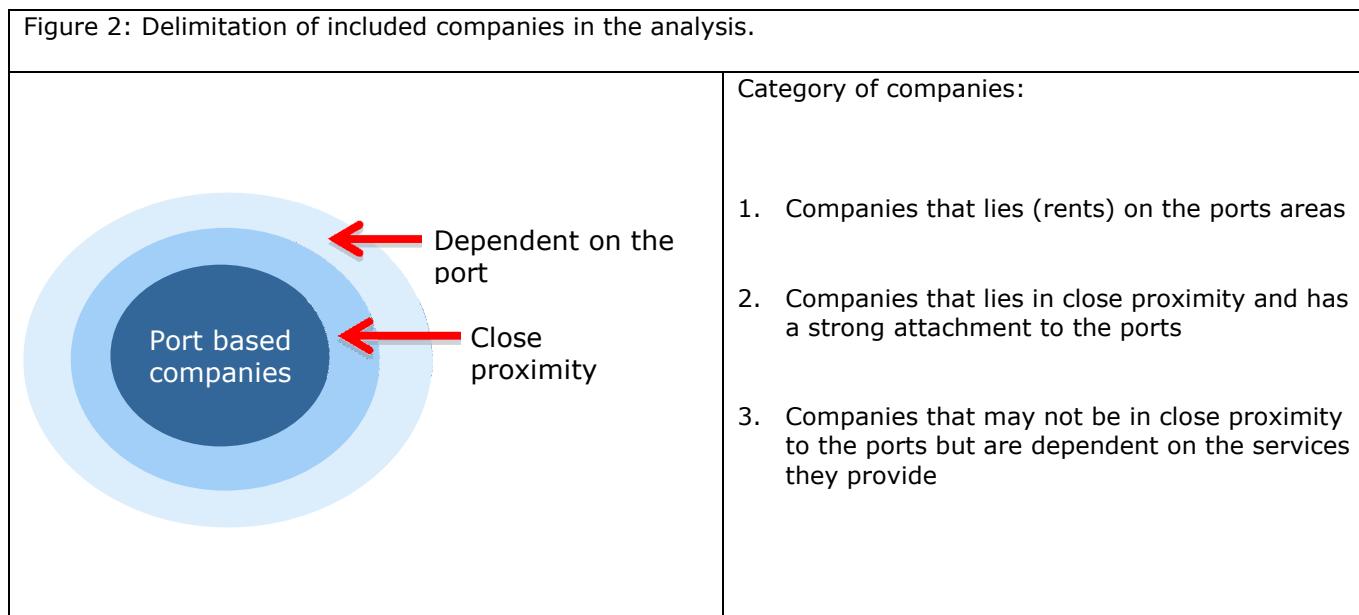
Figure 1: Illustration of the circulation of direct, indirect and induced spending



To create an accurate picture of the ports employment, production value, value added and tax generation the three levels from figure 1, needs to be included in the assessment.

Methodology – company delimitation

An important step in the analysis is the input based on the companies that have an economic connection (dependence) to the port structure. The analysis therefore takes point of departure in those companies that are a part of the port structure. This implies that the analysis applies information from companies with three different types of relations to the port, as illustrated in figure 2.



From each of the included companies the industry code in the national Accounts is identified. Based on the national accounts input-output matrices the internal trade among the different industry codes is identified. The data from the input-output matrices provides the foundation for calculation of multiplier effects on every industry codes. The industry code based multiplier effects are applied as an estimate of how much trade there is between various sectors. Further the regional/national impact on the multiplier effect is used to accurate the economic picture of the port.

For example a shipyard applies a large amount of suppliers and subcontractors and thereby has a high multiplier effect. On the opposite, an auditor company has few suppliers and subcontractors, if any, and thereby a low multiplier effect.

Ports are often structures with a high level of investments collected at a dense area and many industries located on and in relation to the port. This typically creates a high multiplier effect on the hinterland. This makes the port a relevant structure to investigate with the methodology.

Appendix 2: Følgebrev og spørreskjema

Kontaktpersons navn
Virksomhedsnavn
Adresse
Postnummer, By
N - Norge

November 2013

Kjære Kontaktperson

Kristiansand Havn KF har satt i gang en undersøkelse med det mål å kartlegge havnens bedriftsøkonomiske betydning for Kristiansandregionen.

Formålet med undersøkelsen er å beskrive og synliggjøre de økonomiske, sysselsettingsmessige, og skattemessige effekter Kristiansand Havn gir i lokalsamfunnet, kommunen og regionen. Undersøkelsen vil samtidig sette fokus på Kristiansand Havn som en sentral næringssklynge. Det er vår vurdering at en slik undersøkelse vil kunne medvirke til å skape bedre vilkår for Kristiansand Havns fremtid og dermed også for din bedrift. GEMBA Seafood Consulting gjennomfører undersøkelsen i perioden fra oktober til desember 2013.

I denne sammenheng har vi behov for noen opplysninger om din bedrift, da den har betydning for Kristiansand Havn. Vi ber derfor om din hjelp til denne kartleggingen ved at du fyller ut vedlagte spørreskjema. Ferdig utfylt spørreskjema kan enten sendes til GEMBA Seafood Consulting i den vedlagte svarkonvolutt, mailes til kat@gemba.dk eller på fax nr. +45 4565 5509

Alle opplysninger vil behandles fortrolig og anvendes utelukkende i forbindelse med denne undersøkelsen.

Vi vil gjerne motta ditt svar så raskt som mulig og helst innen **22. november 2013**.

Har du spørsmål til undersøkelsen eller utfyllelsen av spørreskjemaet er du velkommen til å kontakte Kasper Teilmann på telefon: +45 4565 5505.

Resultatet av undersøkelsen vil bli offentliggjort i januar 2013.

På forhånd takk for hjelpen.

Med vennlig hilsen

A blue ink signature of Halvard Aglen, written in a cursive style.

Havnedirektør Kristiansand
Halvard Aglen

Gravane 4,

N-4662 Kristiansand, Norge

A blue ink signature of Jens Henrik Møller, written in a cursive style.

Jens Henrik Møller
GEMBA Seafood Consulting
Bygstubben 4
2950 Vedbæk

DK-Danmark

Analyse av Kristiansand Havns bedriftsøkonomiske betydning

Kristiansand Havn gjennomfører i samarbeid med GEMBA Seafood Consulting i perioden fra oktober til desember 2013 en undersøkelse av Kristiansand Havns bedriftsøkonomiske betydning for sin region. Formålet med analysen er å sette fokus på den økonomiske og sysselsettingsmessige effekt bedriftene som er samlet i eller i nærheten av Kristiansand Havn gir. Din bedrift spiller i denne forbindelse en rolle og vi anmoder derfor om at du hjelper oss gjennom å fylle ut spørreskjemaet nedenfor.

Du kan sende det utfylte spørreskjema i vedlagte svarkonvolutt eller fakse det på: +45 4565 5509. Vi vil gjerne ha ditt svar så raskt som mulig og gjerne innen den 5. desember 2013.

1. Bedriftens hovedaktivitet:

2. Hvordan er bedriftens tilknytning til Kristiansand Havn? (sett gjerne flere kryss)

- ☐ Mottager av varer/produkter fra bedrifter på Kristiansand Havn
☐ Leietaker/eier av bygg ☐ Leverandør til bedrifter på Kristiansand Havn
☐ Transportør av gods til/fra Kristiansand Havn ☐ Avsender/mottaker av gods til/fra Kristiansand Havn
☐ Transportør av passasjerer til/fra Kristiansand Havn ☐ Leverandør af tjenester til Kristiansand Havn
☐ Bruker af havna som importhavn for Norge ☐ Bruker af havna til export til resten av verden
 Annet (spesifiser):

3. Bedriftens antall ansatte omregnet til hele årsverk (hvis bedriften er en del av et konsern inngår den andelen av ansatte som kan henføres til aktivitetene på Kristiansand Havn):

2009: _____ 2010: _____ 2011: _____ 2012: _____ 2013 (forventet): _____

4. Bedriftens omsetning i mill. kr.:

2009: _____ 2010: _____ 2011: _____ 2012: _____ 2013 (forventet): _____

5. Bedriftens omsetning i mill. kr.: henført til aktivitetene på Kristiansand Havn

2009: _____ 2010: _____ 2011: _____ 2012: _____ 2013 (forventet): _____

6. Er din bedrift leverandør eller kunde til andre bedrifter på eller i nærheten av Kristiansand Havn?

☐ Ja ☐ Nei

7. Hvis ja, hvor stor andel av din bedrifts totale omsetning er knyttet til disse andre bedriftene?

☐ 0-20 % ☐ 21-40 % ☐ 41-60 % ☐ 61-80 % ☐ 81-100 %

8. Angi om bedriften har flere aktiviteter enn hovedaktivitet angitt i spm

1: _____

Hvor stor andel av den totale omsetningen er knyttet til disse andre aktivitetene _____ %

9. Hvor stor andel av din bedrifts totale omsetning ligger på Kristiansand Havn: _____ %

10. Hvor mange tonn/CBM/TEU gods håndterer din bedrift årlig? _____ tonn/CBM/TEU (vennligst spesifiser).

Hvordan er dette fordelt på transportform?

Sjø _____ % Tog _____ % Bil _____ % Annet _____ %

11. Hvordan tror du din bedrifts andel sjøtransport av gods vil være om 3 år (sett kryss)

☐ Økende ☐ Som i dag ☐ Minkende

Er det spørsmål til utfyllelsen av skjemaet, kan du henvende deg til Kasper Teilmann, GEMBA Seafood Consulting på telefonnummer: +45 4565 5505