

Strategiplan 2020-2030

Kristiansand Havn
- Norges mest moderne havn



**KRISTIANSAND
HAVN**

Innhold

Innledning.....	3
Strategihus.....	4
Visjon, samfunnsoppdrag og våre verdier.....	5
Visjon.....	5
Samfunnsoppdrag	5
Våre verdier	5
Overordnede mål.....	6
1. Økonomisk bærekraftig drift.....	6
2. Effektive og moderne havnetjenester.....	6
3. Miljø og bærekraft.....	8
4. Gods fra vei til sjø	10
Forretningsområder	11
Passasjertransport	11
Ferge	11
Cruise	12
Godstransport	13
Bulk	13
Ro-Ro (ferge og annen RoRo-transport):	14
Nærskipsfart	14
Kystlast.....	14
Feeder	14
Offshore	15
Eiendom.....	16
Fiskeri	17
Realisering, evaluering og rapportering	18
Ordliste:.....	19

Innledning

Det er ingen tvil om at transport er en viktig driver for både lokalt og nasjonalt næringsliv i overskuelig fremtid. Bedriftene trenger materialer, varer må frem, og personer må fraktes til og fra. I Agder er det særlig et stort nettverk av produksjonsbedrifter som har behov for gode transportlinjer til inn- og utland. Et viktig mål for oss har alltid vært å bidra til å bygge opp det regionale næringslivet i flere sektorer. Vi har også en viktig rolle når det gjelder både reiseliv og oppdrag til offshore-næringen. Som havn er vi del av en transportsektor som må ta større ansvar for fremtidens logistikk. Sjøtransporten blir pekt ut som et bidrag til en mer miljøvennlig transportsektor, og det satses både nasjonalt og internasjonalt på å flytte enda mer gods fra vei til sjø og bane frem mot 2030.

Det å ha en retning for arbeidet vårt er derfor viktig de neste årene. Da er det til god hjelp at vi har gjort noen strategiske valg som vi kan rette oss etter. Samtidig opererer vi i en verden som stadig endrer seg vi vet ikke hva fremtiden bringer av ny teknologi og nye muligheter. Derfor er den nye strategien vår et levende dokument, som vil bli revidert med jevne mellomrom.

I 2020 har vi gjennomført en grundig strategiprosess og dette dokumentet er et resultat vi er stolte av. Vi startet med å gjennomføre en rekke analyser, både internt i organisasjonen, gjennom samtaler med ansatte og havnestyre, og eksternt med spørreundersøkelser og samtaler med brukere, kunder og partnere. Strategien bygger også på ulike analyser som er gjort blant kunder og brukere de siste to årene, blant annet omdømmeundersøkelse, GAP-analyse og ringvirkningsanalyse. Vår nye visjon, verdier og mål er så jobbet frem i et samarbeid mellom alle ansatte og havnestyret. Ledergruppa har sammen med en ansattrepresentant og en prosjektleder fungert som styringsgruppe og drivkraft i prosjektet.

I tillegg til å ha en viktig rolle i regionalt næringsliv, har Kristiansand havn også en synlig posisjon og rolle i Kristiansand by og Lindesnes kommune. Vi har både arealer som ligger på attraktive og synlige områder, og vi har et samfunnsoppdrag som mange viser interesse for. Det å drive med noe som befolkningen er interesserte i, er givende og skjerpende for oss. Vi tar samfunnsoppdraget vårt på alvor, og er opptatt av å være gode partnere og naboer for.

Miljøfokusert vårt er stort, noe det allerede har vært i mange år. I denne strategien vil vi være enda tøffere, og har satt oss mål om å bli Norges mest moderne havn, og en ledende miljøhavn som bidrar til omstilling i maritim bransje. Vi forplikter oss til en rekke tiltak, som vi mener skal hjelpe oss med å komme dit. Landstrøm for ulike skipstyper har allerede satt oss på kartet som en fremoverlent havn. Men vi gir oss ikke med det. Vi vet ikke hvilken teknologi som kommer til å være gjeldende for å oppnå nullutslipp om noen år, og er ydmyke på at vi ikke har løsningen for klimaendringene i dag. Derfor er vi opptatt av å stadig utvikle oss, slik at vi kan holde frem med å tilby de mest moderne løsningene, delta i innovasjon, og bidra til å drive transportsektoren fremover.

For å få til dette, er vi helt avhengige av de mange dyktige hodene vi har i våre ansatte, og gjennom strategiprosessen har vi i enda større grad sett at vi sitter på mye verdifull kompetanse. Gjennom mot, åpenhet og samarbeid skal vi nå samfunnsmålene våre.

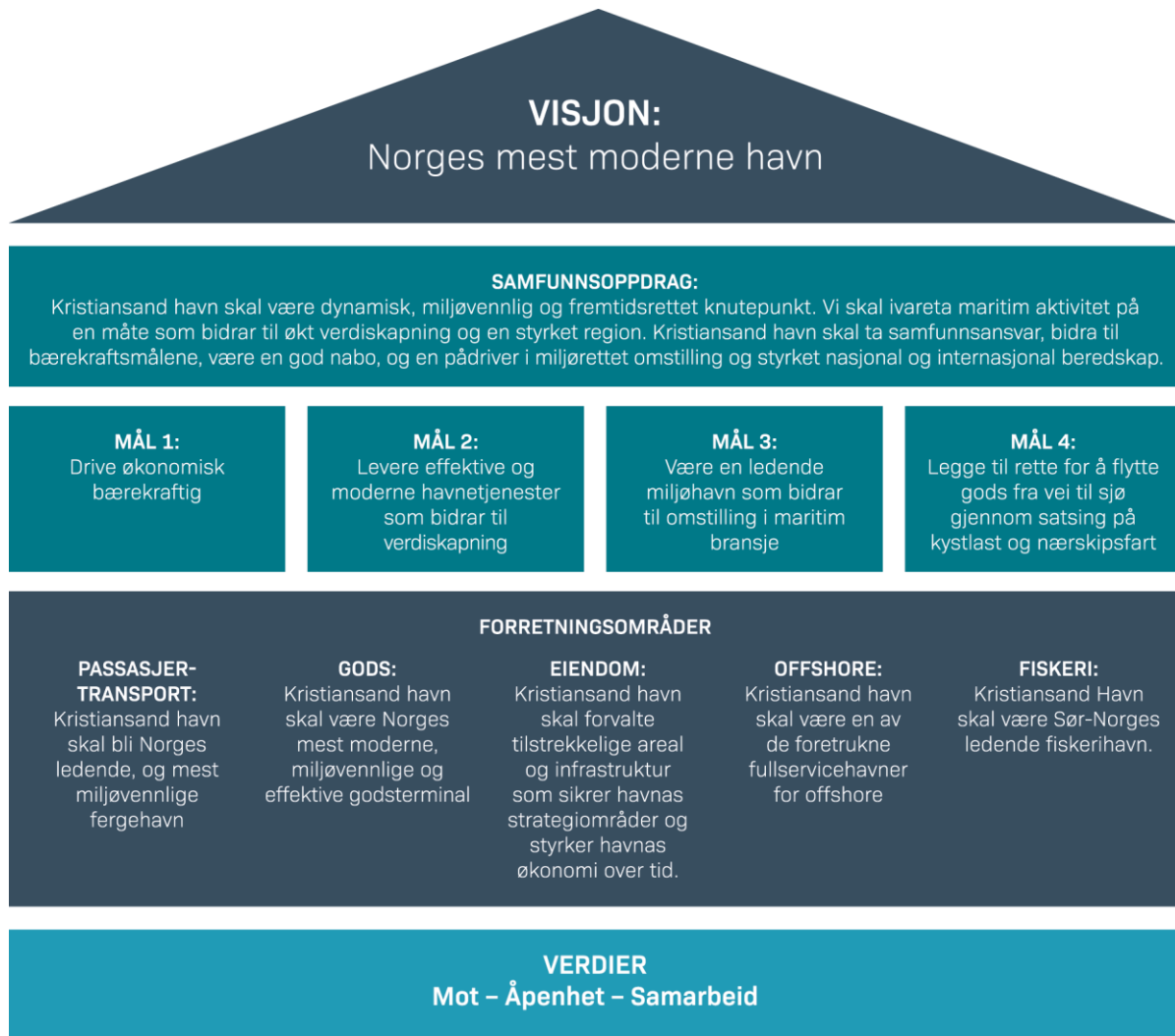
Som alltid er vi klare for neste trekk.

Havnedirektør

Halvard Aglen



Strategihus



Visjon, samfunnsoppdrag og våre verdier

Visjon

Norges mest moderne havn.

Samfunnsoppdrag

Kristiansand havn er en offentlig havn, eid av Kristiansand og Lindesnes kommune, som et interkommunalt selskap. Vi er en havn som har betydning både for regionen vår og for de nasjonale transportårene.

Samfunnsoppdraget vårt bygger på nasjonale mål, retningslinjer og lover for havner som fremkommer blant annet i Nasjonal havnestrategi, Norske havners strategi og Lov om havner og farvann. Samfunnsoppdraget skal bidra til å klargjøre hvilken rolle vi ønsker å ta i samfunnet vi er en del av.

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

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

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

På bakgrunn av dette har vi formulert vårt samfunnsoppdrag slik:

Kristiansand havn skal være et dynamisk, miljøvennlig og fremtidsrettet knutepunkt. Vi skal ivareta maritim aktivitet på en måte som bidrar til økt verdiskapning og en styrket region. Kristiansand havn skal ta samfunnsansvar, bidra til bærekraftsmålene, være en god nabo, og en pådriver i miljørettet omstilling og styrket nasjonal og internasjonal beredskap.

Våre verdier

Vi har mange dyktige ansatte i Kristiansand havn, og sammen har vi kommet frem til at de følgende verdiene representerer det vi ønsker å stå for. Med disse verdiene som en rettesnor, vil vi gjøre en best mulig jobb for å oppfylle samfunnsansvaret vårt og nå målene vi har satt oss. Verdiene skal styre oss i valgene vi tar på veien mot å bli Norges mest moderne havn.

Samarbeid – Vi samarbeider med næringslivet, byen og hverandre.

Åpenhet – Vi er en åpen, tilgjengelig, ansvarlig og profesjonell partner, som leverer riktige tjenester av høy kvalitet

Mot - Vi går nye veier, satser og er nytenkende

Overordnede mål

Vi har satt oss fire overordnede mål, som favner om hele organisasjonen vår.

Kristiansand havn skal:

1. Drive økonomisk bærekraftig.
2. Leverer effektive og moderne havnetjenester som bidrar til verdiskapning.
3. Være en ledende miljøhavn som bidrar til omstilling i maritim bransje.
4. Legge til rette for å flytte varetransport fra vei til sjø gjennom satsning på kystlast og nærskipsfart.

1. Økonomisk bærekraftig drift

Kristiansand havn skal drive økonomisk bærekraftig.

De offentlige havnene i Norge er selvfinansierte, og vi mottar ikke offentlige bevilgninger, utover tilskuddsordninger vi søker på. Driften vår er dermed finansiert av at kundene våre betaler for ulike tjenester og avgifter eller leier eiendom.

Det er viktig for oss at våre kunder får best mulig tjenester og at vi kan stille med infrastruktur som tilfredsstiller deres behov. Samtidig er vi til for næringslivet og ønsker å ha et konkurransedyktig prisnivå, som gjør at våre kunder kan operere i regionen. Økonomien vår må derfor speile begge disse behovene.

Inntekter fra de ulike forretningsområdene og investeringer for å styrke disse er viktige for å opprettholde en sunn og bærekraftig økonomi.

Viktige drivere:

- Effektive terminaler for gods og passasjertransport
- Balansert volumøkning for alle forretningsområder
- Investeringer som bidrar til bedre og mer markedsriktige tjenester

2. Effektive og moderne havnetjenester

Kristiansand havn skal levere effektive og moderne havnetjenester som bidrar til verdiskapning.

Et aktivt og sterkt næringsliv i sør, trenger tilgang til effektiv infrastruktur. Havna er en vesentlig del av infrastrukturen, og knytter regionen til nasjonale og internasjonale fraktruter. Faktisk er mange av de største industribedriftene plassert i regionen nettopp på grunn av tilgangen på en havn med internasjonale ruter. I GAP-analysen fra 2020 vurderer kundene våre havnas tjenester som viktige for bedriften sin, og de er avhengige av mange av våre tjenester. Analysen viser at vi jobber godt med mange av våre tjenester, men at det også er rom for forbedring på flere av dem, særlig på arealtilgang og kaikapasitet. Vi må derfor jobbe for å sikre at vi har nok areal til å imøtekomme kundene våre.

Det har alltid vært viktig for Kristiansand havn å styrke næringslivet. Et styrket næringsliv gir gevinst til hele lokalsamfunnet gjennom attraktive arbeidsplasser og god tilgang på varer. Ringvirkningsanalysen fra 2020 viser at den samlede sysselsettingseffekten fra Kristiansand havn i 2019, var på 9 611 årsverk i direkte og indirekte arbeidsplasser i regionen.

Omsetningene fra Kristiansand havn og de tilknyttede bedriftene i regionen utgjorde i 2019 rett i underkant av 23 milliarder kroner.

For å drive en effektiv og miljøvennlig havn må vi være en moderne havn som kan tilpasse oss til behovene til kundene våre, etter hvert som de endrer seg. Omsetningstallene våre, fornøyde kunder og ringvirkninger i regionen, forteller oss om vi lykkes med dette.

Viktige drivere:

- Helse, miljø og sikkerhet prioriteres høyt i våre tjenester for ansatte og for brukere.
- Investeringer som bygger opp under tjenestene kundene har behov for.
- Tilbud av konkurransedyktige priser på eiendomsleie og tjenester
- Styrking av områder som bidrar til ringvirkninger for regionen, som cruise, offshore, gods.
- God drift av eiendomsporteføljen, og sikre at vi har arealer til å drive på best mulig måte.
- Sunne avkastningskrav til investert kapital
- Risikovurdering som en del av den daglige forvaltningen også økonomisk
- Kristiansand havn i lederrollen for å styrke havnesamarbeidet på Agder

3. Miljø og bærekraft

Kristiansand havn skal være en ledende miljøhavn som bidrar til omstilling i maritim bransje.

Kristiansand kommune har som mål å redusere klimagassutslippene med 80 % i forhold til 2015. Både nasjonalt og regionalt er det mål om å redusere klimagassutslippene med minst 50 % innen 2030, sammenlignet med 1990. EU har erklært at de skal ha 55 % klimakutt innen 2030. For å nå disse målene er det helt avgjørende at alle bransjer deltar. Kristiansand havn skal samarbeide med aktører som jobber med CO2-fangst og lagring i Kristiansandsregionen. Det er også store ambisjoner for den maritime bransjen. I regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart heter det blant annet at Norge skal halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske, og at Norge skal ha utslippsfrie havner der det er mulig, innen 2030. Også prosjektet Electric Region Agder har som visjon å elektrifisere regionen, et arbeid vi vil bidra til.

I GAP-analysen som ble gjennomført sommeren 2020, kom det frem at våre kunder mener Kristiansand havn jobber godt med miljøspørsmål, og særlig landstrømstilgangen ble trukket frem. Samtidig som de sier at dette på nåværende tidspunkt ikke er det viktigste for dem, kommenterer flere av intervjuobjektene at miljøprestasjon kan bli avgjørende for hvilken havn de velger i nærmeste fremtid. Det er derfor viktig for oss at vi fortsetter å investere i en mer miljøvennlig havn for å sikre at vi oppnår konkurransefortrinn og har en relevant rolle i bransjen i fremtiden.

Miljø og bærekraft er et satsningsområde for oss, og vi har derfor løftet dette som et viktig mål for hele organisasjonens arbeid. Vi har en rekke konkrete tiltak som vi skal gjennomføre de neste årene. Samtidig har vi allerede kommet et stykke på vei med utbygging av grønn infrastruktur, vi har tilgang på fornybar energi, og ikke minst har vi engasjerte medarbeidere som ønsker å bidra. Å øke sjøtransporten fremfor veitransporten er et miljøtiltak i seg selv, i tillegg skal vår håndtering og våre tilbud til skipene til å gjøre sjøtransporten enda mer bærekraftig. At vi tar imot flere skip vil føre til at vi tar imot mer søppel, og leverer mer vann og strøm. Det er derfor viktigere å se på hvordan vi håndterer dette, enn hvor store mengder det er. Dette gjelder også for utslipp fra skipstrafikken, i en overgangsperiode frem til alle skip kan gå på utslippsfrie energikilder.

I den daglige driften vår har vi mange aspekter som faller inn under de 17 bærekraftsmålene. Det er spesielt 4 bærekraftsmål som er svært relevante for havnas virksomhet og som derfor vil vies særlig mye fokus fremover.

Nr. 9: Industri, innovasjon og infrastruktur,
 Nr. 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn
 Nr. 13: Stoppe klimaendringene
 Nr. 14: Livet i havet

9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR



Som infrastrukturleverandør for skipstrafikken og en sentral aktør i byen har vi ansvar for å bidra til moderne og god infrastruktur for både skipstrafikk og omgivelser. Vi deltar i forskningsprosjekter og er gjerne fremst i rekka for å teste nye løsninger.

Vi skal:

- utvikle og fornye infrastruktur samt ta i bruk ny teknologi. Vi skal ferdigstille all utslippsfri infrastruktur innen 2030 og tilby klimanøytrale energialternativ til skip og landtransport. Bidra til standardisering av landstrøm.
- investere i effektiv forvaltning av energiresurser i samarbeid med lokalt el-nettselskap og investere i utslippsreduksjoner i samarbeid med kunder
- ha fokus på måling av vår innsats. Energi, støy og utslippsovervåkende system skal benyttes og vi skal føre miljø-/klimaregnskap for alle aktiviteter.
- planlegge og iverksette tiltak systematisk med rett kompetanse, og dokumentere resultater. Vi skal sette i drift alle overvåkingssystem innen 2030
- tilknytte tilstrekkelige ressurser med rett kompetanse og styrke kunnskapsgrunnlaget for å ta de beste avgjørelser for miljøet

11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN



Vi bidrar til at byen vår har en sterk havn og et næringsliv med flere arbeidsplasser. I tillegg til at vi bidrar med å finne gode løsninger for å heve byens infrastruktur til et moderne og bærekraftig nivå.

Vi skal:

- gjennomføre energireduserende tiltak innen 2030 og redusere avfall, vannforbruk, støy, støv og unngå sjenerende lukt, skadelige utslipp og drivhusgasser til ytre miljø.
- implementere støydempende teknologi for aktivitet på kaikant.
- bygge nullutslipps-nybygg som tar hensyn til gode materialvalg og gjenvinning,
- ta sosialt ansvar gjennom deltakelse i utslippsreducerende prosjekt
- stille miljøkrav som en naturlig del av alle innkjøp, og velge energi-, utslipp- og støyoptimale løsninger i innkjøpsprosesser
- ha nabohensyn som en del av daglig drift - sektorens offentlige støykrav skal tilfredsstilles, og vi skal bruke anerkjente miljøstandarder

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE



Vi har klima som en viktig del av vår agenda, og gjør en rekke endringer for å sikre at vi og skipsnæringen tar vår del av arbeidet emd å stanse klimaendringene.

Vi skal:

- bli en nullutslippshavn innen 2030?
- ta i bruk utslippsreducerende virkemidler overfor brukere og styre skipstrafikken for optimal utnyttelse av el-teknisk infrastruktur til landstrøm og lading
- foreta godshåndtering med utslippsfritt utstyr
- prioriterte økonomiske midler til utslippsreducerende og miljøforbedrende tiltak og gi økt ressursbruk på miljø-satsing aksept i alle sammenhenger
- påvirke bransjen vi jobber i til å gjøre gode miljøvalg. Blant annet ved bruk av virkemidler som differensiert havneavgift etter Environmental Port Index og Environmental Ship Index
- prioritere miljøforbedrende, energi- og utslippsreducerende tiltak
- jobbe for klimanøytralitet og minimalt økologisk fotavtrykk lokalt og globalt.

14 LIVET I HAVET



Vi forvalter mye av byens sjølinje, og har høyt fokus på å hindre utslipp til sjøen fra havnevirksomhet.

Vi skal:

- delta med søppelrydding i sjøområdene og spre informasjon om marin forsøpling.
- sikre gode og trygge systemer for mottak av spillvann og utslipp fra fartøyer, og gode ordninger for mottak og gjenvinning av avfall. I tillegg skal vi jobbe sammen med andre for å redusere miljønegative utslipp til vann og sjø.
- sikre fremdeles god beredskap for oppryddning av eventuelle utslipp som en del av den nasjonale oljevernberedskapen.
- sikre at investeringer på kaikanter er trygge for nærmiljøet og fundert på gode prinsipper for bærekraftig bruk av havområdene.
- legge til rette for at større og mindre fiskefartøyer har tilgang til gode havnetjenester og dermed tilgang til de marine ressurser.
- legge til rette for at regionen kan bruke den unike offshore-kompetansen til å delta i initiativene for blå vekst og bærekraftig bruk av de norske havområdene.

4. Gods fra vei til sjø

Kristiansand havn skal legge til rette for å flytte varetransport fra vei til sjø gjennom satsning på kystlast og nærskipfart.

I Nasjonal transportplan (NTP) og regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart har regjeringen satt mål for å styrke sjøtransporten og flytte godstransport bort fra vei og over på sjø. Ambisjonen er at 30 % av godset som fraktes over 300 km skal flyttes fra veg til sjø og bane innen 2030. Dette mener de kan redusere transportsektorens klimagassutslipp med omtrent 1,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2021-2030.

«Sjøtransport er transportformen som gir lavest kostnader for samfunnet. Samfunnets samlede kostnader ved godstransport vil kunne gå ned som følge av en styrket sjøtransport»

Nasjonale Transportplan (NTP) 2018-2029

For å bidra til det nasjonale målet, må vi som havn og del av infrastrukturen bidra til at sjøtransporten kan øke i omfang. Det er særlig innenfor segmentene kystlast og nærskipfart at det er stort potensiale for å flytte gods. Kystlasta er transport av varer langs norskekysten, som i dag i stor grad blir fraktet langs veiene i Norge. Nærskipfart er skip som kommer med gods fra land i Europa. Alternativt kommer godset fra disse landene over svenskegrensa med lastebil. For Kristiansand havn blir det derfor særlig viktig å legge til rette for økt transport i disse segmentene.

Et lasteskip av god størrelse kan fjerne minst 300 vogntog fra veiene.



Forretningsområder

I tillegg til de fire hovedmålene for organisasjonen, har vi satt oss spesifikke mål for hvert forretningsområde. Disse målene skal bidra til å oppnå de overordnede målene.

Forretningsområdene våre er:

1. Passasjertransport, som består av ferge og cruise,
2. Godstransport, som består av bulk, Ro-Ro, nærskipslast, feeder og kystlast,
3. Offshore
4. Eiendom
5. Fiskeri

Passasjertransport

Kristiansand havn har passasjertransport i to segmenter, på fergene og cruiseskip, og binder regionen sammen med resten av kontinentet for både turister og andre reisende. På den måten er vi et knutepunkt for folk.

Skip for passasjertransport er i stadig endring for å gjøre driften mer effektiv og miljøvennlig. De neste årene skal Kristiansand havn legge til rette for omstilling til alternative drivstoff innenfor begge segmentene.

Mål 2030:

Kristiansand havn skal være ledende innen bærekraftig passasjertransport.

Ferge

Fergene til Danmark er en tradisjonelt viktig del av driften vår, og en viktig ferdselsåre for regionen. Faktisk er Kristiansand havn en del av Europavei 39 som fortsetter på andre siden av fergeleiet i Hirtshals. Fergetrafikken er også en av de største inntektskildene våre, med rundt 30 % av den årlige inntekten, og dermed vesentlig for å drive en økonomisk bærekraftig organisasjon. Det er også viktig for oss å legge til rette for lavest mulig utslipp fra fergeterminalen. I dag har vi landstrøm tilgjengelig, og vi vil også jobbe for å få på plass alternative og mer miljøvennlige energikilder.

Vi har i dag to fergeselskaper som begge har ruter til Hirtshals. I fremtiden kan det blir aktuelt med flere selskaper og flere destinasjoner, de følgende målene må i så fall revideres. Målene under er også avhengig av en politisk avklaring på plan for ny fergeterminal og erstatning som følge av E39-inngrep.

Mål 2030

Kristiansand havn skal være Norges ledende og mest miljøvennlige fergehavn.

Kristiansand havn skal:

- jobbe aktivt for å øke antall fergedestinasjoner fra Kristiansand.
- få på plass digital og moderne terminalstyring, Smart Port
- utvikle ny forretningsmodell for å oppnå best mulig utnyttelse av terminalen, og for å kunne tilby anløpstider, basert på kvalitetskriteriene:
 - o Fleksibilitet for fartsplaner
 - o Lastetid for skipene, og for å ta biler fortløpende om bord.

- Seilingsdestinasjoner
- Volum
- Miljø
- bygge kompetanse på digitalisering og kapasitet til prosjektstyring. Jobbe med kunnskapsdeling med andre fergehavner, for eksempel Larvik, Oslo, Hirtshals og Tallin.
- formalisere samarbeidet med Agder energi på miljø
- få på plass miljøvennlig infrastruktur.
 - Tilby land- og ladestrøm, i tillegg til alternativt drivstoff.
 - Systemer for bedre effektivitet og arealutnyttelse
- innføre miljøprising
- målrette markedsarbeidet mot fergerederier og styrke samarbeidet med turistnæringen

Cruise

De siste årene har vi opplevd en vekst i cruisetrafikken til Kristiansand, noe som bidrar med ringvirkninger og inntekter til en stor del av næringslivet i regionen. Ifølge cruiseundersøkelsen 2019 brukte cruiseturister estimert 44,9 millioner kroner i land i Kristiansand. Kristiansand er den cruisedestinasjonen der flest turister (75 %) bruker penger på shopping og mat på destinasjonen. Vi ønsker å bli en snu-havn, som betyr at passasjerer starter eller avslutter cruisereisen hos oss. Dette vil innebære flere hotelldøgn, restaurantbesøk og mer transport til og fra Kristiansand, og vil dermed føre til enda større ringvirkninger for lokalt og regionalt næringsliv. Cruise er også i dag viktig for hele regionen, med aktiviteter som ligger en busstur unna kaia. Med mer tid i Kristiansand vil turister kunne se enda mer av regionen, og det vil kunne bli mer aktivitet i et større område.

Vi har en moderne og god cruiseterminal med tilgang til landstrøm. Vi ønsker i størst mulig grad å utnytte denne terminalen gjennom hele cruisesesongen, og vil derfor heller satse på utnyttelse av den, enn flere skip om gangen. På den måten sprer vi også belastningen på cruise- og turist-tjenester og byen utover.

En del av veksten i cruisetrafikk kan nok tilskrives oppmerksomheten vi har fått for å tilby Europas største og Norges eneste landstrømsanlegg for cruise. Vi ønsker å jobbe videre med å bidra til at cruisenæringen kan bli mer bærekraftig, gjennom å påvirke til gode miljøvalg. Vi vet ikke hva som skjer med cruisenæringen i Norge i fremtiden, men vi mener at vår rolle er å tilby de gode løsningene og de riktige virkemidlene, for at vi sammen kan ta skritt mot en mer bærekraftig næring. Derfor var vi i 2020 med å starte opp med differensiert havneavgift til cruiseskipene basert på Environmental Port Index (EPI), som gir rabatt etter hvor god miljøprestasjon skipene har mens de ligger til kai.

Mål 2030:

Kristiansand havn skal være Norges mest bærekraftige cruisehavn.

Kristiansand havn skal:

- prioritere skip som kan ta imot landstrøm og jobbe for nullutslipp ved kailigge innen 2030.
- være en pådriver for strengere miljøkrav nasjonalt og internasjonalt.
- dedikere kai 10 i cruisesesongen
- gjennomføre inntil 1 anløp om dagen, per havnedistrikt

- bruke prisdifferensiering på miljø
- innføre bedre håndteringssystem for landstrømtilkobling
- intensivere markedsføringen av Kristiansand som snu-havn i samarbeid med reiselivet
- fortsette deltakelse i cruisenettverkene: Cruise Sørlandet, Cruise Norway, Cruise Baltic og Cruise Europe.
- delta og drive markedsføring på miljø- og teknologikonferansene.
- formalisere samarbeid med reiselivsnæringen.
- forbedre infrastruktur for mer miljøvennlig drift.
- jobbe videre med land- og ladestrøm, solceller og tilbud av alternative drivstoff.
- stimulere til økte ringvirkninger for lokalt næringsliv.
- Kvalitetssikre opplevelsen for turistene og rederi ved begrensinger på maks tre anløp om dagen

Godstransport

Kristiansand havn har godstransport i flere segmenter, på fergene, ved bulklast, stykkgoods og over containerterminalen. Godstransporten inn og ut av havna er vesentlig for mange av de regionale industribedriftene, og det er viktig for hele regionen at tjenestene våre flyter optimalt.

Et av våre overordnede mål er å legge til rette for å flytte varetransport fra vei til sjø gjennom satsning på kystlast og nærskipfart. Det er i disse to kategoriene det er størst potensiale for å flytte gods. Derfor har vi delt godstransporten inn i kategoriene nærskipfart, feeder og kystlast i tillegg til Ro-Ro og bulk. Dette gjør vi for å synliggjøre hvor godset kommer fra, og dermed kunne rapportere på hvor mye gods vi bidrar til å flytte fra vei til sjø.

Mye av godset kommer over containerterminalen, som gjennom mange år har vært gjenstand for politisk diskusjon i Kristiansand. På tidspunktet strategien vår er arbeidet fram, foreligger det en kommunedelplan som forutsetter at containerterminalen skal flyttes til Kongsgård-Vige. Målene vi har satt oss for godstrafikken er dermed forutsatt at terminalen flyttes, og dermed kan oppgraderes til en moderne og effektiv terminal.

Mål 2030

Kristiansand havn skal være Norges mest moderne, miljøvennlige og effektive godsterminal.

Bulk

Bulklast er last som blir fraktet i løs form i lasterommet på skipet. I Kristiansand har vi tørrbulk og tankbulk.

Kristiansand havn skal:

- arbeide for større arealer, lange sammenhengende kaifronter og fleksible lagerlokaler også utenfor selve havnearealet
- legge til rette for effektiv lasting og lossing mellom skip og kai, og direkte fra skip til skip.
- markedsføre mulighetene direkte mot vareeiere, redere og importører og legge til rette for import/eksport med store skip
- arbeide for et godt og miljøvennlig våtbulktilbud - inkludert et bredt tilbud innenfor drivstoffsegmentet for å ivareta dagens behov og tilrettelegge for fremtidens energikrav.

Ro-Ro (ferge og annen RoRo-transport):

Ro-Ro betyr roll-on-roll-off, og viser til skip som kan ta imot rullende last direkte fra kaikanten. I tillegg til passasjertrafikk, frakter danskefergene mye gods på vogntog, løstraller og noen containere. Det finnes også Ro-Ro-skip som ikke tar passasjerer i tillegg.

Nærskipsfart

Nærskipsfart er skipsfart som frakter gods mellom de nære havnene i Europa.

Kystlast

Kystlast er skipsfart som frakter gods mellom havner i Norge. Som nevnt er kystlasta en viktig brikke for å oppnå målet om godsoverføring fra veg til sjø. Kystlasta vi tar imot i Kristiansand havn består av:

- *Prosjektlast* innenfor byggsegmentene. Dette vurderes som en viktig form for last når man ser på de pågående byggeaktivitetene i regionen de neste 20 årene.
- *Pallegods*.
- Containerisert kystlast, som antas å ha et potensiale i forhold til samlast av pallegods m.m.

Kristiansand havn skal:

- gi forutsigbarhet til operatører.
- arbeide for større arealer, lange sammenhengende kaifronter og fleksible lagerlokaler også utenfor selve havnearealet
- legge til rette for effektiv lasting og lossing mellom skip og kai, og direkte fra skip til skip.
- markedsføre mulighetene direkte mot vareeiere, redere og importører.
- drive effektiv lasthåndtering og fasiliteter for å redusere omløpstiden i havna.

Feeder

- Feeder-anløp er oversjøisk skipsfart som frakter gods til og fra de store godshubene i Europa. Godset kommer dit fra andre verdensdeler og blir fraktet videre på mindre skip. I Kristiansand havn har vi blant annet faste ruter til og fra Århus, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen og Bremerhaven.

Kristiansand havn skal:

- utvikle ny forretningsmodell der terminalen blir satt ut på konkurranse. En operatør som vinner med langtidskontrakt. Havna skal være en krevende eier med ambisiøse kvalitetskrav, som tydelige HMS-krav, miljøkrav i tråd med havnas strategiplan, kvalitetsmål og effektivitetsmål
- sette krav om digital og moderne terminalstyring. Terminal-operativsystem med blant annet «Yard Planning»
- bygge kompetanse på ulike forretningsmodeller for terminaldrift. Jobbe med kunnskapsdeling med andre havner, for eksempel Larvik, Oslo og internasjonale havner.
- formalisere samarbeid med Agder Energi på miljø
- få på plass infrastruktur for mer miljøvennlig drift.
 - Land- og ladestrøm, solceller og tilbud av alternative drivstoff
 - Bedre effektivitet

- innføre miljøprising og stille miljøkrav (støy, luft-, vannutslipp m. m.), og dermed prioritere operatører som kan ligge med landstrøm og benytter miljøvennlig utstyr

Offshore

I den nasjonale havstrategien fremheves det at havbaserte næringer vil være en vesentlig bidragsyter til verdensøkonomien i fremtiden. I Norge og særlig i vår region sitter vi mye god kompetanse innenfor disse næringene. Blå vekst er et begrep som brukes for å vise at havbaserte næringer skal vokse på en bærekraftig måte, slik at vi kan utnytte havets goder, uten å ødelegge dem for fremtiden. Blå vekst er et satsningsområde som er forankra både regionalt i Agder, nasjonalt og internasjonalt.

Kristiansand havn har lenge fokusert på å være en havn med gode tjenester for offshorenæringen. Tidligere var begrepet offshore knyttet mest til oljevirkksomhet, men i dag skifter mange fokus mot mer mangfoldige havbaserte næringer. Det er mange bedrifter i regionen som er offshore-tjenestetilbydere, og som drar fordel av at offshorefartøy kommer inn til Kristiansand havn. Området er derfor viktig for oss med tanke på å bidra til vekst for det regionale næringslivet. Det er også nyttig for økonomien til havna å kunne ha inntekt på kaikantene i perioder de ikke er i annen bruk. Offshorefartøy gir oss særlig denne muligheten i vintersesongen.

Gjennomføring av målene i strategien er avhengig av flytting av container-havn. Stabile og langsiktige rammebetingelser fra eierkommunene er en forutsetning for å utnytte potensialet fullt ut.

Mål 2030

Kristiansand Havn skal være en av de foretrukne fullservicehavnene for offshore i Norge.

Kristiansand havn skal:

- bidra til at regionen fortsatt er en verdensledende offshoreregion ved å tilrettelegge for regionens næringsliv og leverandørindustri
- benytte kaifasiliteter i Mandal der det utvikles 53 mål i tilknytning til kaiområde og finnes gode utviklingsmuligheter i fremtiden, til mye av offshore-aktiviteten. Innen kort tid vil veinettverket i regionen være godt utbygd.
- samarbeide med offshorenæringen (GCE NODE)
- investere i utvikling og tilrettelegging av kaier og infrastruktur
- opprettholde fokuset på landstrøm og satsing på alternative energikilder, tilrettelegge for landstrøm og alternative energikilder på nye kaier, med flyttbare landstrømsanlegg. Vi skal også stille krav til miljøvennlig og bærekraftig drift hos operatørene.

Eiendom

En viktig oppgave for oss, er å forvalte landområdene havna ligger i. Mye av verdiene våre ligger i havnas eiendommer, og de er en viktig inntektskilde for oss. Vi investerer i ny og forbedret infrastruktur for sjøtrafikken og leier ut arealer til bedrifter på land. Det er også et inntekstpotensial i den planlagte byutviklingen i sentrum. Kanalbyen er et eksempel på slik byutvikling som er gjennomført. For brukerne våre er tilgang på næringsareal en viktig del av tjenestene vi tilbyr, og våre investeringer på eiendomssiden er dermed viktig for det lokale næringslivet. Det er behov for mer areal, både på kaier og i bakareal, noe som vil bli et viktig fokuspunkt i nær fremtid.

På eiendomssiden arbeider vi mye med miljøtiltak, og vi har lave miljøutslipp i våre anlegg og infrastruktur. Det er også potensiale for å gjøre enda flere miljøtiltak i bygninger og anlegg, og vi jobber med det som en kontinuerlig prosess.

Mål 2030:

Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelig areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid.

Kristiansand havn skal:

- disponere tilstrekkelig areal til havnevirksomhet
- tilby arealer, infrastruktur og bygg som sikrer kundenes behov for videreutvikling og kapasitet til prosjekter.
- ha en effektiv arealutnyttelse og drift.
- være en forutsigbar, langsiktig profesjonell aktør, med forutsigbare økonomiske rammer
- ha et vedlikehold med langsiktig horisont som øker verdier over tid
- garantere for at vi opprettholder vår eiers seriøsitetsbestemmelser.
- utvikle en optimal eiendomsportefølje for kjerneaktivitetene i samarbeid med kunder
- vurdere salg av areal bare opp mot reinvestering som gir større avkastning
- bygge lavutslipps nybygg og tenke på materialvalg, gjenvinning og utslippsregnskap
- benytte fornybar energi og oppgradere tekniske anlegg, energimål
- redusere avfall og lekkasjer innen vann avløp, redusere støy, støv og ha det rent, ryddig, uten sjenerende lukt
- jobbe strategisk med utvikling av havnas bakland for økte synergier til regionens næringsliv.

Fiskeri

Blå vekst er et strategisk viktig område for Kristiansand havn å legge til rette for. Det er beskrevet også i forretningsområdet, offshore. Fiskeri er et forretningsområde som tidligere Mandal havn KF har hatt en betydelig satsing på. Det har vært tett samarbeid med næringen om utviklingen av havneareal. Dette er en utvikling vi ønsker skal fortsette, og forsterke i årene fremover. Vi vil i tiden fremover etterstrebe å tilby fiskerinæringen moderne og effektive havnetjenester slik at næringen får gode rammebetingelser for å utvikle seg videre både i Kristiansand kommune og Lindesnes kommune. Det er sentrale kaiområder både i Kristiansand, Søgne, Båly og Mandal. I strategiplanens handlingsprogram skal de ulike kaistrekkene beskrives, og tiltak skisseres.

Mål 2030:

Kristiansand Havn skal være Sør-Norges ledende fiskerihavn.

Kristiansand havn skal:

- bidra til å utvikle kaiområdene i tett samspill med fiskerinæringen
- sikre miljøvennlig infrastruktur på kaiavsnittene for en mer bærekraftig drift
- være en bidragsyter for å få mer tilgjengelig råstoff inn til fastlandet i Norge
- legge til rette for å øke ringvirkningene av næringen i regionen
- jobbe for å tilby miljøvennlig drivstoff i havneområdet
- ta en lederrolle for mer samarbeid på tvers av fiskerikommunene på Agder
- sikre et konkurransedyktig prisnivå
- være et talsrør for næringen inn mot sentrale myndigheter gjennom aktiv deltakelse i bransjeorganisasjonen Norske havner

Realisering, evaluering og rapportering

Strategien har mål som gjelder fram mot 2030, men virkeligheten endrer seg raskt og vi ønsker at strategidokumentet skal være et levende og dynamisk dokument som evalueres og vurderes fortløpende. Dette er viktig for at strategien skal bli en integrert del av det daglige arbeidet vårt, og bli tatt hensyn til i det operative arbeidet vårt.

Vi vil derfor lage en handlingsplan som følger opp de ulike målene og forretningsområdene beskrevet i strategien. Denne vil følge de naturlige sjekkpunktene gjennom året ved utarbeidelse av regnskap, budsjett og årsmelding. I tillegg vil vi utvikle et system som måler og rapporterer på klima- og miljømålene våre, og en arealplan som bidrar til effektiv utnyttelse av eiendommer og arealer. Handlingsplanen vil revideres i samråd med Havnestyret hvert år.

Årshjul for oppfølging av strategien:



Behandling og forankring

Strategidokumentet har hatt følgende saksgang:

1. Havnestyret, Kristiansand havn KF, 17.09.20
2. Formannskapet Kristiansand kommune, 07.10.20
3. Bystyret, Kristiansand kommune, 28.10.20 og 18.11.20
4. Havnestyret, Kristiansand havn IKS, 08.04.21^{*1}
5. Havnestyret, Kristiansand havn IKS 08.03.22²

¹ I Havnestyret ble et forretningsområde, nr. 5. fiskeri, lagt til som et resultat av havnesammenslåingen for å gjenspeile havnas aktivitet, og formålsparagrafen til IKSet erstattet formålsparagrafen til Kristiansand havn KF.

² Havnestyret behandlet saken «One Ship Policy – Nye cruiseretningslinjer», og vedtok et tak på ett cruiseanløp om dagen per havnedistrikt. Strategien er oppdatert som følge av det vedtaket.

Ordliste:

Bulk Last som ikke er pakket eller emballert, men fraktes som løs masse; enten flytende (våtbulk) eller i pulverform (tørrbulk). Se også tørrbulk og våtbulk.

Container er en stålkasse som benyttes som transportemballasje (20, 40 eller 45 fot lange og 9 fot brede). Varer som er lastet i standardiserte enheter kan håndteres effektivt med likt utstyr overalt.

Havnevirksomhet Ekspedering av skip som anløper havn for lossing og lasting av gods, og mellomagring av gods for utskipning og videredistribusjon.

Tilrettelegging for ombordstigning og ilandstigning for passasjerer fra ferger og cruisebåter inkludert terminalbygg og oppstillingsplasser for busser. I tillegg omfattes annen industriell virksomhet som bidrar til eller er avhengig av sjøverts transport av gods og passasjerer i vanlig havnevirksomhet.

HUB Oppsamling av varer på ett sted for omlasting.

Infrastruktur Anlegg for alle former for trafikk i samfunnet, bl.a. vei, bane, trafikkareal, kai, energi, telekommunikasjoner, samt vann- og avløpssystem.

Intermodalitet Håndtering av standardiserte containere som er tilpasset flere transportmidler.

ISPS Forkortelse for "The International Ship and Port Facilities Security Code". Regelverk som medfører at skip i internasjonal trafikk skal anløpe en adgangskontrollert terminal.

KPI Key performance indicator. Definerte nøkkeltall til å måle etter. Et kvantifiserbart mål som brukes til å evaluere hvordan virksomheten presterer opp mot sine mål.

Landstrøm Elektrisitetsforsyning fra elektrisitetsnettet på land til skip ved kai. Elektrisiteten erstatter all bruk av forbrenningsmotorer/ aggregater om bord så lenge skipet ligger ved kai. Større skip må ha høyspent landstrøm.

LNG – liquid natural gas

Flytende naturgass

Logistikk Styring av vareflyt gjennom hele eller deler av verdikjeden. Gjelder både produksjon, transport og distribusjon.

Lo/lo (lift on/lift off) Lasting og lossing av containere med kran.

NTP (Nasjonal Transportplan) Samlet strategi- og investeringsplan for alle de nasjonale transportetatene. Planen rulleres hvert 4. år og vedtas av Stortinget.

Offentlig trafikkhavn Kommunalt eid havn åpen for all skipstrafikk og underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser.

Oversjøisk transport Sjøtransport mellom kontinentene.

Pax Passasjerer, gjerne brukt sammen med antallet passasjerer.

Ro/ro (roll on/roll off) Lasting/lossing av enhetslaster som trekkes over rampe mellom skip og kai av egen trekkvogn eller med terminaltraktor.

Stykkgoods Alt gods som ikke er tørr- eller våtbulk. Det kan være stykkgoods i containere, frukt på paller, trematerialer på flak, jernprodukter etc.

TEU (Twenty feet Equivalent Unit) Internasjonal standard måleenhet for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots container tilsvarer to TEUs.

Tørrbulk Gods i løs form som fraktes uemballert i skipets lasterom. Lastes/losses via transportbånd, pater- nosterverk eller i rørsystemer direkte mellom skipets lasterom og lager på land. Eksempler på dette er korn, gjødsel, salt og sement.

Våtbulk Gods i flytende form som fraktes i tanker. Dette omfatter blant annet olje, drivstoff og andre flytende produkter som fraktes uten lastbærer.