

BUDSJETT 2015 & HANDLINGSPROGRAM 2016 - 2018



11.11.2014

HAVNEDIREKTØRENS INNLEDNING

Kristiansand havn har igjennom hele 2014 aktivt arbeidet med å avklare forutsetninger for driften. Analyser gjennomført i forbindelse med Havneplanen viser at framtidsutsiktene, både i det mellomlange, og langsiktige perspektiv mot 2065 er en havn i kraftig vekst.

Endringer innenfor mange felt gjør at vi går inn i en periode hvor flere forutsetninger forandres. I et overordnet perspektiv er det knyttet spenning og usikkerhet til endringer og tilpasninger som følger av det nye Svoveldirektivet som setter begrensninger på bruk av tungolje i våre farvann gjennom strengere krav til utslipp.



Vi forventer likevel at container- og annen type gods får en liten økning i volum. Cruise vil derimot som meldt i andre tertialrapport for 2014 reduseres etter rekordåret i 2014. I slutten av økonomiplanperioden forventes det igjen normal årlig vekst av cruiseanløp. Alt i alt er budsjettet for 2015 offensivt og gjenspeiler i stor grad næringslivet i regionen som kan vise til gode tall og sterk vekst.

Den største utgiftsposten i budsjettet og i økonomiplanperioden er etableringen av ny flerbrukskai på Lagmannsholmen. Dagens containerskip blir stadig større og krever mer dybde ved kai. En ny flerbrukskai vil kunne ta imot langt større skip enn vi kan med dagens kaifront på Lagmannsholmen. Et annet viktig argument for å bygge ny flerbrukskai er at den vil ivareta bystyrets bestemmelser om å beholde cruisetrafikken i sentrum av Kristiansand. Med andre ord, og som navnet tilsier, så vil flerbrukskaien være et viktig bidrag for å oppnå våre mål både innenfor cruise- og containersegmentet.

Innenfor fergesegmentet forventer vi en stabilisering sammenlignet med tidligere år. Vårt hovedfokus vil være å maksimere effektene av investeringen som ble gjort i 2014 for å bedre terminallogistikken. I tillegg vil 2015 bære preg av arbeidet med den nye terminalløsningen som følger av ny E-39.

Vi merker oss at strategien og målene som ble vedtatt av Havnestyret innen OSP-segmentet og som Havneplanen bygger på, har gitt gode merinntekter både på kai og overliggende last. Aktivitetene gir også store positive ringvirkninger for næringslivet i regionen i forbindelse med reparasjoner, eller klassing av rigg og skip.

Havnas eiendomsportefølje er under kraftig reduksjon. Tapte leieinntekter som følge av salg av Kanalbyen, planlagt salg av Rutebilstasjonen med tilstøtende områder, og andre mindre eiendommer resulterer i en vesentlig reduksjon av de årlige driftsinntektene. Strategiområdet fremover vil være preget av å utvikle eiendoms masse i det nye havneområdet i Kongsgård for å kompensere for de tapte inntektene. Dette skal samtidig stimulere og underbygge egen havneaktivitet.

I 2015 vil Kristiansand Havn fortsette sin offensive tilnærming, og jobbe hardt for å nå målene vi har satt under hvert enkelt strategiområde.



Halvard Aglen, Havnedirektør. Kristiansand Havn KF

STRATEGIOMRÅDENE

1. Fergeterminal

Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende fergehavner i Norge

Vi forventer at volumene på fergeterminalen vil gå opp mot slutten av året, og det bærer budsjettet for 2015 preg av. Budsjettet for passasjerinntektene for 2015 er på tilsvarende volum som i 2014 – dette til tross for en forventet reduksjon på 42 % innen cruiseanløp. Konkurransen fra Fjordline og deres ruter fra Stavanger og Langesund påvirker også helt klart konkurransesituasjonen.

Administrasjonen har arbeidet med å etablere nye fergeforbindelser til både Storbritannia og Sverige, men slik det ser ut nå vil ikke dette falle på plass i løpet av 2015. De nye reglene på bunkers, og lave priser på flybilletter gjør at det er vanskelig å få del i dette markedssegmentet. Det gjør at vi må være ekstra årvåkne og tilstede der rederiene diskuterer alternative muligheter.

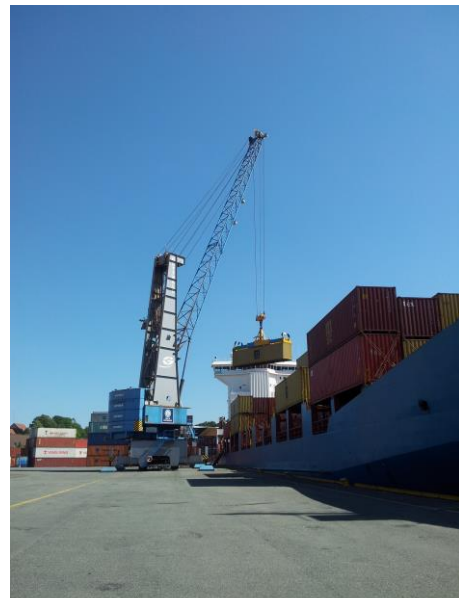
2. Containerterminal

Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge

I 2012 var det en vekst på omkring 10 % på containerterminalen, og veksten fortsatte med ytterligere 10 % i 2013. Det har derimot vært en vanskelig start på 2014 med en nedgang på over 7 %. Mye av det tapte ser likevel ut til å bli tatt tilbake i løpet av slutten av året. Derfor velger vi å opprettholde en offensiv holdning, og budsjetterer med et høyt aktivitetsnivå.

Vi forventer en moderat økning på import, og et noe større volum på eksport. Glencore og Voss vann er sterke bidragsyttere til vårt totale volum på eksportgodset. Importlasten fra Østen forventes å gi en svak økning fra 2014.

Vi har lave priser på kran i Kristiansand, men vi opprettholder inntjeningen med mye krankjøring. Antall anløp har i de siste årene blitt noe redusert, men skipene blir til gjengjeld større og krankjøringen mer konsentrert. Dette medfører høyere effektivitet, bedre produktivitet, og større inntjening. Til tross for dette øker vi budsjettet og prisene for å kunne forsvare investeringene til innkjøp av ny kran på omkring 30 millioner NOK. Den nye kranen vil også være spesialtilpasset for å håndtere større containerskip på den planlagte nye kaien syd på Lagmannsholmen.



3. Bulk-/Stykkgodsterminal

Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulkgoods og prosjektgoods

3.1 Bulk

Bulkaktiviteten i Kristiansand Havn hadde en god start i 2014 med blant annet et større prosjekt til Avfallsbrenneriet. Gjennomføringen viste seg riktignok å bli vanskelig, og prosjektet har per dags dato en midlertidig stopp. Det arbeides derimot med flere andre spennende prosjekter, og som vil kunne gi utslag i aktivitetsnivået i 2015.

3.2 Stykkgoods

Aktiviteten innenfor stykkgoodssegmentet fikk en kraftig reduksjon da Fædrelandsvennen papirlager ble flyttet til Sandnes og trykkeriet i Kristiansand ble lagt ned. Det var likevel en liten økning på 1,3 % i 2014. I tillegg har Norlines gått til innkjøp av nye båter, og vi har forhåpninger om at det vil resultere i en ytterligere liten økning i aktiviteten.



4. Offshore-/Supplyterminal - OSP

Kristiansand Havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP)

I 2013 var det oppstart av et større offshoreprosjekt. Kristiansand Havn gikk offensivt ut i markedet, men opplevde motstand da stadig flere rigger og boreskip klasseres i utlandet. Vi opprettholdt likevel trykket for å oppnå økning i aktiviteten i Kristiansand, og det har vi også lyktes med.

Veksten på OSP fortsetter, og budsjettet er lagt opp i samsvar med styrets strategiplan. Godset på kaifront vil gi gode inntekter, samtidig som vi må erkjenne at vi merker konkurransen fra omkringliggende havner stadig sterkere. Ombyggingsprosjekter og riggbesøk er svært viktige, og vi har sett at anløpene ofte gir store merinntekter i form av utradisjonelle inntekter utover kai- og anløpsavgifter.

Utstyr fra NODE-bedriftene var noe forsinket i 2013, og vil nå komme i siste del av 2014 og videre utover 2015. En del av lasten vil ankomme Kristiansand Havn, men de lave prisene fra Arendal er vanskelig å konkurrere mot. Det er likevel klare og positive signaler fra NOV om at Kristiansand vil få mesteparten av lasten som skal skipes ut fra Sørlandet i årene fremover. Den nye kaien i Kongsgård har forbedret kapasiteten og konkurransesituasjonen. Det foreligger allerede forespørsler om langstidsligge for supplyfartøy fra desember 2014 og ut mot april 2015. Det planlegges også med investering av testpullert innenfor havneområdet.



5. Cruiseterminal

Kristiansand Havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen



Forventet anløpsliste for cruise i 2015 viser at trenden er færre anløp, men større skip. I 2014 opplevde vi et år som knuste alle tidligere rekorder, og endte i totalt 77 anløp.

Forventet anløp i 2015 er 45, som er en nedgang på 42 prosent fra 2014. Det må likevel nevnes at utsiktene for antall passasjerer ser noe bedre ut, da skipene som kommer til Kristiansand er større. I 2015 forventer vi 80.500 passasjerer, som er en nedgang på 33 prosent fra 2014.

Mye av nedgangen kan forklares med usikkerheten rundt de nye reglene for tungolje i SECA¹-området som slår inn fra 2015². Flere rederier har meldt at de vil anløpe nord for Ålesund hvor de nye reglene foreløpig ikke slår inn.

Vi forventer at nedgangen er forbigående, og arbeider videre for ytterligere vekst i henhold til strategiplanen.

6. Eiendomsforvaltning

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

Leieinntektene forutsetter opp mot 100 prosent utleiedekning av havnelager også i 2015. Av de samlede leieinntekter utgjør parkering vel 20 prosent.

Netto leieinntekter vil falle betydelig i 2015 som følge av at kommunen etter all sannsynlighet overtar Rutebilstasjonen og omliggende områder. I tillegg reduseres leieinntekter på Silokaia og leieinntekter på Siloen og Shell bortfaller. I sum tilsvarer dette reduserte leieinntekter på omkring 6,1 mill.

I handlingsplanperioden planlegges videre utbygging av lager som erstatning for Silokaia og satsing på OSP i Kongsgård. Havna vil ikke få tilgang til arealet pukkverket skal flytte fra før 01.01.2016.

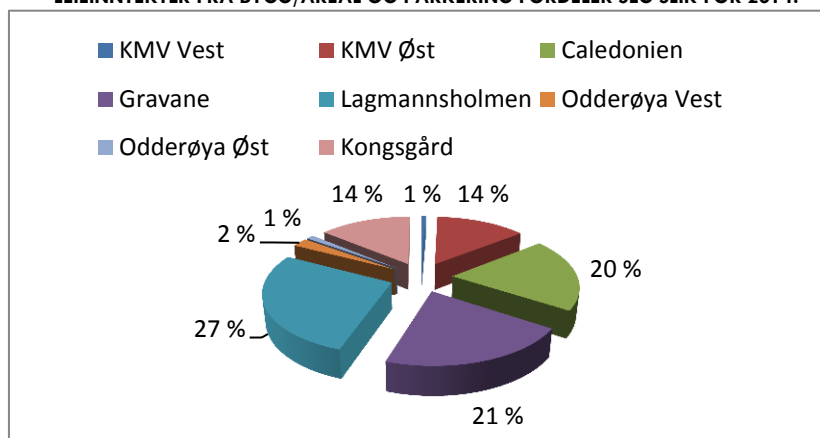
Økt leie som følge av investeringer i 2015 er ikke medtatt på grunn av ferdigstilling nær årsskifte.

Tabellen under viser de ulike områdenes andel av totale leieinntekter:

¹ Området hvor det stilles krav til redusert SO_x utslipp, den såkalte SECA(Sulphur Emission Control Area)-sonen er: Hele Østersjøen samt Nordsjøen syd for 62 ° N breddegrad og øst for 4 ° W lengdegrad og begrenset sydover til den Engelske Kanal.

² Medfører at innen 1. januar 2015 skal utslipp av SO_x fra alle skip i Nordsjøen og Østersjøen reduseres ved at svovelinnholdet i skipets drivstoff skal være lavere enn 0,1 %.

LEIEINTEKTER FRA BYGG/AREAL OG PARKERING FORDELER SEG SLIK FOR 2014:



Kommunens overtakelse av Rutebilstasjonsområdet og redusert leie fra Silokaia gir store endringer områdene imellom sammenlignet med tidligere år. Brutto vil leieinntektene utgjøre omkring 26 prosent av totale inntekter i 2015. Dette er en reduksjon på omkring 32 prosent fra 2014. Av totalinntektene i 2015 vil omkring 14 prosent komme fra aktiviteter som ikke er havnerett.

BUDSJETT 2015 & HANDLINGSPLAN FOR 2015 - 2017

DRIFTSINTEKTER

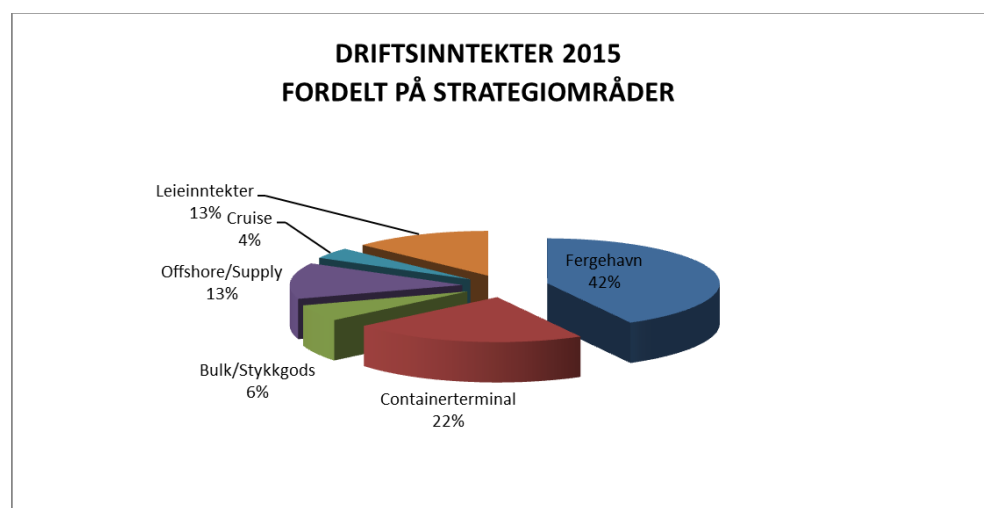
Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn KF er budsjettet med 95,3 mill. kr for 2015. Dette er en reduksjon på 1 % i forhold til revidert budsjett 2014. Hovedårsaken til lavere inntekter er reduksjon i leieinntektene. Endringene kommenteres under hvert strategiområde.

Med vår geografiske beliggenhet og nærhet til bane og europavei har vi mange fordeler. Vi har likevel stor konkurranse fra bl.a. havnene rundt Oslofjorden og Risavika i Stavanger.

Havnedirektøren har valgt å holde prisene på kai og anløpsavgift uendret for 2015.

Prisene de siste årene har blitt justert etter investeringsbehov i Kristiansand Havn som kai 36, utfylling av dokka og utbedringer på fergeterminalen. Endringene i prisene er gjennomgått i eget dokument; Prislister og havneavgifter 2015.

Fordeler vi driftsinntektene på våre seks strategiområder får vi følgende fordeling:

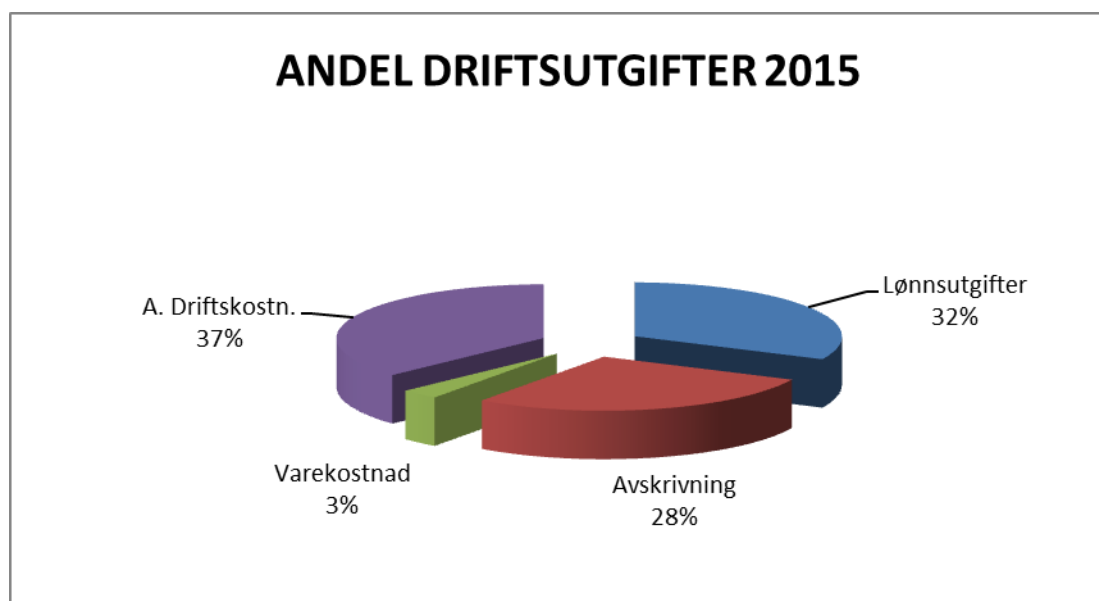


Figuren viser at samlet sett genererer fergehavn og containerterminalen i overkant av 60 % av havnas totale inntekter. Anslaget baserer seg på fordelingen fra 2. tertialrapport 2014 og er justert for endringene i 2015. Det er viktig å minne om at en stor del av leieinntektene er fordelt utover de ulike strategiområdene.

DRIFTSUTGIFTER

I budsjettet for 2015 har vi tatt høyde for en økning i totale driftsutgifter på 1,5 mill. kr i forhold til revidert budsjett 2014. Dette utgjør en økning i underkant av 2 %. Totale driftsutgifter for havna er budsjettet med 79,2 mill. kr.

De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått nedenunder. Figuren under viser hvordan driftsutgiftene fordeler seg.



Lønnsutgifter:

Regulativ lønn øker med 2,5 % fra budsjett 2014 – 2015. Det er kun tatt høyde for lønnsøkning og ingen endringer i bemanningen. Det er totalt 26 ansatte i havna.

I 2007 vedtok havnestyret å stimulere til å beholde våre seniorer lengst mulig ved å innføre en årgangssum på kr. 27.000 etter fylte 62 år. I dag er 15 % av våre ansatte over 62 år og det er ingen som har valgt å ta ut AFP de siste tre årene. Seniorene innehar en viktig kompetanse og representerer kontinuitet i organisasjonen. Dette er også i pakt med avtalen om inkluderende arbeidsliv hvor et av målene er å øke avgangsalder. Vi har valgt å videreføre avtalen.

Gjennomsnittsalderen på arbeidstakere i Kristiansand Havn er 55 år. Ved nyrekruttering bør det prioriteres å få ned gjennomsnittsalderen og å øke kvinneandelen.

For 2015 er det budsjettet med arbeidsgivers andel til pensjon på 15,5 %. I tillegg er det satt av til reguleringspremien som skal dekke opp veksten i lønnsytelsene. Totalt er det budsjettet med 3,5 mill. kr for 2015. Dette er anbefalt av Kristiansand Kommunale Pensjonskasse (KKP). Kristiansand havn må påberegne større utgifter til pensjon i årene som kommer.

Avskrivning:

Avskrivning av investeringer følger regnskapsloven. Dette medfører at avskrivningene kommer tidligere i gang enn hvis de avskrives etter kommuneloven. I følge regnskapsloven § 5-3 skal anleggsmidlene som har en begrenset økonomisk levetid avskrives etter en fornuftig avskrivningsplan. Økonomisk levetid betyr den perioden det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å beholde driftsmiddelet fremfor å avhende det eller bytte det ut med et nytt. Kaiene våre avskrives som følge av dette over 60 år. Silokaia er som eksempel avskrevet for flere år siden, men er fortsatt i bruk mer enn 80 år etter den ble bygd. I 2014 har vi budsjettert med avskrivninger på 22 mill. kr.

Varekostnad:

Varekostnader, vann, strøm med mer må sees sammen med inntekter fra videresalg.

Andre driftskostnader:

Andre driftskostnader økes med 2 % for 2015 i forhold til 2014. Det er likevel store variasjoner innen de ulike kontogruppene. En del av postene er lavere enn tidligere, mens andre er høyere.

Vedlikehold er fortsatt et høyt prioritert område for havnedirektøren og for 2014 er det satt av 5,9 mill. kr., i hele planperioden 24,8 mill.

I 2015 prioriterer vi fasademaling av terminalbygget, oppussing/utbedringer av fasade Vestre Strandgate 19B, skifte av vinduer på Bymisjonen, oppussing av fellesarealer på Fiskebasaren, kjøkken og tregulv på Krutthuset og kai 21 skal få nye fendere. Vi fortsetter å prioritere asfaltering. Vi øker vedlikeholdsbudsjettet til kran med 650.000 kr noe som henger sammen med innkjøp av ny kran.

Det er videre foreslått satsinger på energireducerende tiltak i neste tre årene. Følges planen kan det alt etter type bygg og anlegg forventes kostnadsreduksjoner på omkring 20 prosent i forhold til 2013-nivå.

Arbeidet med Havneplanen fortsetter i 2015. Det er satt av 250.000 kr til å slutføre prosjektet. Vi holder på med en økonomi gjennomgang hvor det utarbeides analyser som vurderer investeringsbehov og investeringsevne.

Havneplanen holder fremdriften for de områdene som inngår i selve Havneplanen (det østlige havneavsnittet). For det vestlige (ferge og flerbrukskai på Lagmannsholmen) kjøres det formelle prosesser. Disse tar noe lengre tid, og vi må som følge av dette gjøres en viss tilpasning i fremdrift for havneplanen, slik at også økonomivurderingen for disse kan implementeres i en helhetlig vurdering for havnen som sådan. Planarbeidet punktvis så langt:

- Planprogrammet ble vedtatt i Bystyret 09.04.2014.
- Vi har avholdt temamøter for alle strategiområdene.
- Ulike utredninger:
 - Ringvirkningsanalysen
 - Gjennomgang av statistikk og fremskriving av denne til prognoser for dimensjoneringsperioden.
 - Dimensjonering av kaifronter, arealer m.m. for de enkelte strategiområdene.
 - Gjennomgang av arealstrategi.
 - Gjennomgang av eksisterende geoteknikk
 - Kartlegging av potensielle eiendommer som kan frigis (til byutvikling)

Pågående arbeider:

- Trafikkberegninger
- Støyvurderinger
- Økonomi, herunder kostnadsestimeringer og finansiering.

I 2015 øker vi markedsføringsbudsjettet med 12,5 %. Vi ønsker videre å utvikle kommunikasjonsstrategien vår og vurderer å arrangere en havnekonferanse. Vi vil også delta på messer innenfor offshore, cruise, containere og logistikk generelt.

Kristiansand Havn KF bidrar med 2,2 millioner kroner til Tall Ships Races 2015. Videre tas det ikke havneavgifter av seilskuter som besøker havnen i perioden. Dette var oppe som egen sak i havnestyret 23.04.2014

Finansposter:

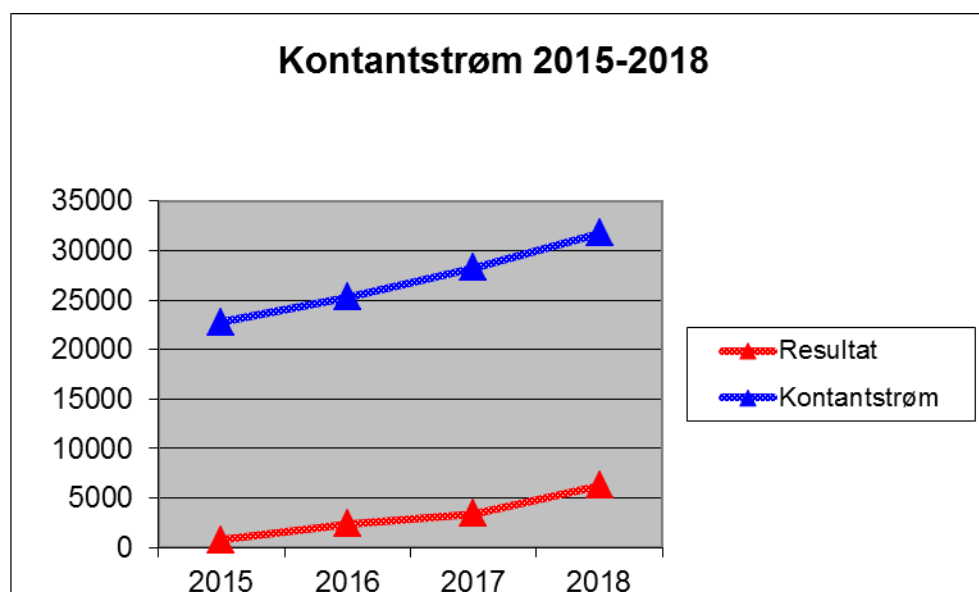
Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2015 er det beregnet at renteutgiftene vil være ca. 16,0 mill. kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 3,1 %. Norges Bank besluttet i rentemøte i oktober å holde styringsrenten uendret på 1,5 %. Inflasjonen og veksten i norsk økonomi utvikler seg som forventet og derfor endres ikke styringsrenta. Samtidig har utviklingen ute og fallet i oljeprisen økt usikkerheten om norsk økonomi.

I planperioden øker finanskostnadene fra omkring 16 mill. kr. i 2015 til en topp i 2017 med omlag 19,2 mill. kr før den igjen reduseres som følge av at den langsiktige gjelden reduseres. Det er forutsatt at renten er 3,3 % i perioden 2016-2018. Kristiansand Havn er sårbare for renteøkninger. Vi har per i dag bundet omkring 25 % av låneporteføljen og ved inngåelse av nye lån vurderes det å binde en større andel.

DRIFTSRESULTAT:

Budsjettet ordinært resultat for 2015 er positivt med 0,75 mill. kr. Korrigerer vi for avskrivninger har vi en positiv kontantstrøm på 22,75 mill. kr. Den kontantstrømmen bedriften selv genererer gjennom driften er et uttrykk for Kristiansand Havn KF sin selvfinansieringsevne. Uten tilstrekkelig kontantstrøm over tid vil ikke Kristiansand Havn KF ha mulighet til å avdra sine lån eller ha finansiell evne til å foreta nye investeringer. I hele perioden vil Kristiansand Havn KF ha positivt resultat og en positiv kontantstrøm.

Figuren under viser resultat og kontantstrømmen (driftsresultat + avskrivninger) i perioden 2015 – 2018:



LÅNEOPPTAK:

I 2015 skal vi foreta investeringer for en samlet sum av 90,27 mill. kr. som finansieres ved låneopptak og innbetalinger fra Kanalbyen AS/salg av eiendom. Når det gjelder opptak av lån til investeringer skiller havna mellom investeringer i:

- **ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk bæreevne**
- **investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade**
- **nyinvesteringer som styrker økonomisk bæreevne**

Det er tunge investeringer i ny havneinfrastruktur, utfylling og kaier, hvor inntektene ikke dekker årlige kapitalkostnader som er hovedutfordringen for havnas økonomi.

Tabellen under viser hele perioden:

	2015	2016	2017	2018
Sum investeringer	90 270 000	113 500 000	55 800 000	3 500 000
Salg av eiendom	-25 000 000	-50 000 000	-50 000 000	
Forventet låneopptak	65 270 000	63 500 000	5 800 000	3 500 000
Betaling av avdrag	18 860 000	20 077 000	20 977 000	21 500 000
Lånegjeld pr. 31.12	537 000 000	588 000 000	574 000 000	502 000 000

Havnas låneopptak ved utgangen av 2014 er beregnet til å bli omkring 489 mill. kr. Inkluderes neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna omkring 537 mill. kr i lånegjeld ved utgangen av 2015. Dette er en betydelig lånebelastning for havna og utsetter oss for stor renterisiko. Det er likevel riktig å påpeke at en stor del av lånegjelden skyldes investeringer som øker inntektene våre.

INVESTERINGSBUDSJETT FOR 2014 MED HANDLINGSPLAN FOR 2015 – 2017

Av totale investeringer på 90,27 mill. kr vil 73,1 mill. kr eller over 80 % av investeringene styrke havnas økonomiske bæreevne. Ved utarbeidelse av budsjettet har vi fått hjelp av Deloitte til å beregne om foreslåtte investeringer kan finansieres ved hjelp av 100 % lånefinansiering og uten uttak av midler fra utvikling av Silokaia/salg av eiendom. Selv om havnestyret foreløpig ikke har konkludert med dette er det viktig for oss å vurdere ulike scenarier. Konklusjonen til Deloitte er at dette kan la seg gjøre. De har utviklet en analyse som konkluderer med at havna vil ha positiv likviditet i hele perioden.



Ved gjennomgang av de ulike investeringsprosjektene har vi markert prosjektene (med grått) som øker havnas økonomiske bæreevne.

Flerbrukskai/cruisekai,

	2015	2016	2017	2018
Flerbrukskai/cruisekai	25 000 000	50 000 000	50 000 000	

Bystyret har i april 2013 bedt Kristiansand Havn utrede lokalisering av cruisehavn i sentrum. Etter en lang og omfattende prosess har havna landet på å anbefale bygging av ny flerbrukskai for cruise- og containerskip utenfor Lagmannsholmen. Det er vurdert flere alternativer; Shellkai, Kolsdalsbukta, Østrehavn og Kongsgård.

Kaien er forutsatt bygget i det området som skal fylles opp med steinmasser fra Glencore og kommunen, og vil dermed sikre rasfarlig områder. Den potensielle byutviklingsverdien av en ny flerbrukskai gir en utvidelse av dagens havneareal på 10 000m². Den estimerte verdien av opparbeidet areal er en tomtepris i størrelsesorden 30-50 millioner avhengig av om du legger en kvadratmeterpris på 3000,- eller 5000,- til grunn.

Ved å bygge kaia og bakenforliggende områder vil altså havnas verdier øke med mellom 30-50 mill. kr som senere kan byutvikles.

De siste årene har størrelsen og dybden økt på containerskipene og cruiseskipene. Nåværende dybde ved kaifront er kritisk for større skip. Den nye flerbrukskaien vil få en seilingsdybde ved kaifront på 15m, i dag har vi 9m ved kai 9. I tillegg er nåværende kailengde kun 188m mens den nye kaien vil få en kailengde på 250m som dimensjoneres for cruise -og containerskip med lengde på henholdsvis 330 og 250m Loa. Dette tilsvarer cruiseskip med 3200 passasjerer og containerskip med ca. 3000 TEU.

Bygging av flerbrukskaien åpner også opp for muligheten for nye containerlinjer for rederier med større skip.

For 2014 vil cruise alene gi havna en nettoinntekt på 4 mill. kr. Klarer vi ikke å ta imot cruiseskip etter 2017 vil resultatet vårt reduseres tilsvarende. Flerbrukskaia er beregnet til 125 mill. kr og gitt at havna kan låne penger til 3,2 % rente eller lavere ($(4\ 000\ 000/125\ 000\ 000)/100=3,2$) vil investeringen stå seg alene.

Tar vi hensyn til verdøkningen på Lagmannsholmen vil fortsatt investeringen være lønnsom selv om inntektene på cruise halveres ($(2\ 000\ 000/(125\ 000\ 000-40\ 000\ 000))/100=2,3$).

Modellen sier mest om tilgjengelig likviditet og avkastning etter renteutgifter, og hensyn tar ikke avskrivninger og tilbakebetaling av avdrag.

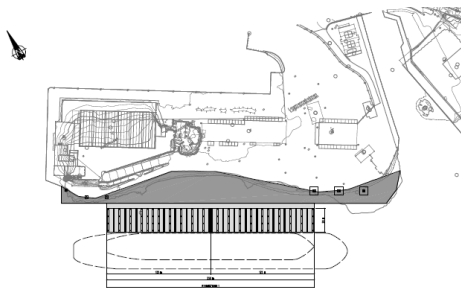
Kaiarbeidene kan tidligst settes i gang våren 2016 avhengig av de geotekniske forholdene i det oppfylte området.

Kostnadene til fase 1 er som allerede nevnt anslått til 125 mill. kr. basert på tilsvarende kaikonstruksjoner i Kongsgård. Det er planlagt fortøyningsanordninger inne på land som et tillegg til pullertene på kaien. Anbudene vil vise om budsjettet må justeres,

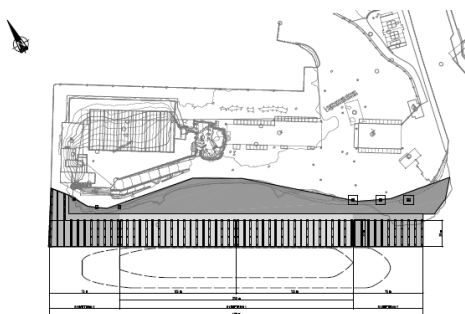
Fase 2 vil være utvidelse av fase 1 med forlengelse på 75m på hver side med en total lengde på 400m.

Havna har ikke foreslått å gjennomføre fase 2 i handlingsplanperioden.

Fase 1



Fase 2



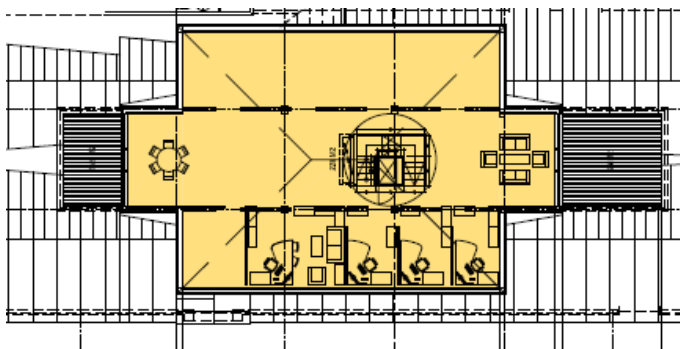
Påbygging Fiskebrygga

	2015	2016	2017	2018
Påbygging fiskebrygga	6 000 000			

Norwegian Royal Salmon AS (NRS) leier i 2. etg. på Fiskebasaren. NRS har behov for større leieareal. Havna og NRS har sammen utarbeidet en mulighetsstudie, utført av arkitekt Løvdahl, for å se på løsninger for utvidelse av leieareal i en ny 3 etg. Anbefalt løsning på 228 m² er vist på skissen nedenfor. Prosjektet er beregnet til 6. mill.

Blir det enighet og tiltaket iverksettes, utarbeides en leieavtale med vanlig avkastning og tilstrekkelig bindingstid.

Planskisse av tiltaket.



Lager - Kongsgård

	2015	2016	2017	2018
Lager – Kongsgård	8 000 000	18 000 000		

Her foreslås endring av vedtatt handlingsplan for 2015. Det foreslås avsetning til lagertelt/infrastruktur samlet i sum areal ca. 2500 m² (oppdelt i enkelt telt tilsvarende kundens behov), som alternativ til permanente lager til erstatning for Silokaia. Foreslått avsetning til permanent lager i 2016 er beholdt for ny vurdering i neste års budsjett og fremdrift på byutvikling av Silokaia. Havnas eget behov vurderes kontinuerlig opp mot mulighetene for å bruke deler av etablerte lager i området. Havna bygger som hovedregel ikke nye permanente lager uten at investeringen gir tilstrekkelig avkastning over avtalt bindende leieperiode de første årene.

Landstrøm, OSP

	2015	2016	2017	2018
Landstrøm, OSP	2 600 000	600 000	600 000	500 000

Kristiansand havn ønsker å tilby landstrøm i første omgang til OSP oppdrag. En ser for seg en mobil løsning i container og kabel på trommel som kan flyttes mellom havneavsnittene for å optimalisere miljøeffekten. Alle havneavsnittene kan i dag tilby 400/690 V 50Hz men landstømmen må omformes til 60Hz. Havnene velger ulikt effektuttak ut fra egne vurderinger.

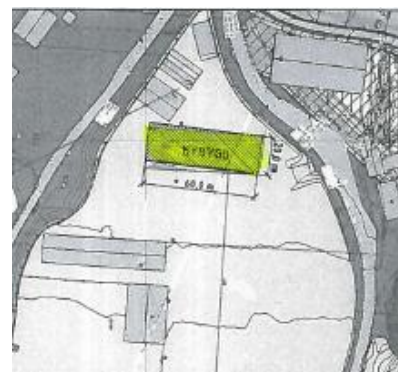
Forstudie utført av Nord-Møre Energiverk (NEAS) for Kristiansund legger til grunn at skipene har behov for effekter på mellom 350 og 500 kW for supply-skip, 50 og 60 Hz. Vanligst på supply skip er 60 Hz.

O&O, nybygg i Kongsgård

	2015	2016	2017	2018
O&O, nybygg i Kongsgård		23 500 000		

Havna og On & Offshore har blitt enige om intensjonsavtale som omhandler etablering av lager/kontorbygg med grunnflate (60m x 20m) på ca. 1200 m², kontorer i 2 etg. ca. 300 m², i Kongsgård, se skisse nedenfor. On & Offshore står ansvarlig for selve byggeprosessen og havna overtar bygget når det er ferdigstilt og klar for utleie. Budsjettforslaget er på skisseprosjektnivå før beskrivelse i anbudsdokument. Innflytting planlegges i Q1 2017.

Foreslåtte bevilgning omhandler ikke endring av infrastruktur i området.



Kystverket, beredskapslager

	2015	2016	2017	2018
Kystverket, beredskapslager		15 000 000		

Kystverket skal etter planen flytte fra lokalene de i dag leier av Kristiansand Ferdig Betong på Silokaia i 2017. Kystverket har signalisert følgende arealbehov:

Størrelse lager: 500-800 m² (veiledende) kondensfritt, støvtett og helst frostfritt.

Størrelse øvrig: 150-200 m² areal for verksted, kontor, oppholdsrom, garderobe og toaletter.

Garderobe for 10 personer (dame og herre). Spiserom for 15 personer, WC, varmt og kaldt vann, dusjanlegg, kontor for 2 personer med datatilgang, isolert verksted på 30 m² med mulighet for oppvarming og mulighet for innkjøring med liten truck.

Forslaget er lagt inn med muligheter for ferdigstilles i 2016. Tiltaket vil ikke bli iverksatt før avtale foreligger. Kalkylen er på skisseprosjekt nivå.

Ny kran

	2015	2016	2017	2018
Ny kran	30 000 000			

For å sikre uønskede kranstopp foreslår administrasjonen innkjøp av ny containerkran innarbeidet i budsjett for 2015. Innkjøp av ny kran skal vurderes i forhold til ny kai på lagmannsholmen samt behovet i havnen generelt. Vi ser for oss å oppgradere HMK 260 som har egenvekt tilpasset kai 20 samt ny kran i byen.

I forbindelse med innkjøp skal ny kranens løfteevne vurderes i forhold til fremtidens behov. (100MT – 140MT) Pris på ny kran er omlag 28 – 29 mill. Inkludert HD container åk (forbehold valutakurs).

I prosjektet vil vi flytte HMK 300 til Kongsgård. Denne kranen har en kapasitet på 100 MT og vil kunne godt fungere som reservekran i Kongsgård frem mot at containere flyttes ut av byen.

Foreslått bevilgning på 30 Mill inkluderer kranflytting, og oppgradering av gammel kran (forbehold valutakurs). Halvparten av investeringen finansieres gjennom økte kranpriser.

Miljøtiltak med energireduksjon, Enova

	2015	2016	2017	2018
Miljøtiltak med energireduksjon, Enova	1 500 000	1 000 000	500 000	

I mai 2014 ble energianalyse utført av Rejers overlevert havna. Analysen omhandler kaibelysning og alle havnas bygg utenom Silokaia. Energianalysen er gjennomført med støtte fra Enova. Støtte fra Enova vurderes ut fra effekten av det enkelte tiltak. Analysen som omhandler også tiltak for det enkelte bygg og er et godt grunnlag for å styrke miljøarbeidet samt gjennomføre tiltak med lønnsom energibesparelse. I første omgang har havna valgt å prioritere tiltak for bygg og avvente utviklingen av produkter for kai belysning.

For å oppnå optimal effekt anbefales et web-basert EOS system (energioppfølgingssystem) i tillegg til rutiner for aktiv oppfølging. Tiltak som gir størst kost/nytte prioriteres.

Kartlagt energisparpotensiale for bygg ca. 10 % energireduksjon med foreslåtte bevilgning.

Foreslåtte bevilgning strekker seg over 3 år og utgjør samlet kroner 3,0 mill.

Utfyllingsplan, Lagmannsholmen

	2015	2016	2017	2018
Utfyllingsplan Lagmannsholmen	2 000 000	2 000 000		

Prosjektet har tidligere fått en bevilgning på 10 322 413,-. Det foreslås å bevilge nye 4 000 000,- i perioden 2015-2016 for utarbeidelse av utfyllingsplanen og gjennomføringen av planen. Budsjettet er

basert på levering av steinmasser fra Glencore og Kristiansand kommune. Steinmassene leveres fritt til havna på anvist sted etter planer som er utarbeidet av Multiconsult AS. Det antas at arbeidene som omfatter en arealinnvinning på ca. 10 dekar vil være fullført i løpet av 2016. Kostnadene i budsjettet antas å fordele seg slik:

- Sum konsulenter Multiconsult, Sintef og Sweco kr. 10 550 000,-
- Alternative dumpeplasser kr. 1 000 000,-
- Anleggsutgifter kr. 2 772 413,-

Reguleringsplan Lagmannsholmen

	2015	2016	2017	2018
Reguleringsplan, Lagmannsholmen	6 000 000			

Reguleringsplan, Lagmannsholmen for flerbrukskai på Lagmannsholmen skal implementeres i Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn. Dagens containerhavn på Lagmannsholmen skal for en tidsbegrenset periode (20år) reguleres slik at man kan dekke både containerhavn og cruisehavn og ev. byutviklingsareal. Til dette planarbeidet er det ingen bevilgning. Arbeidet er startet opp og det foreslås en bevilgning på 6 mill. kr.

Fremtidig fergehavn

	2015	2016	2017	2018
Fremtidig fergehavn	1 200 000			

Områdeplan 1097 var opprinnelig en plan som omfattet containerhavn og fergehavn på KMV området. Etter bystyrets vedtak i 2013 bortfaller containerhavna og oppgaven er nå å lage en områdereguleringsplan for en fremtidig fergehavn basert på de dimensjoneringskrav som havnestyret tidligere har vedtatt. Fergehavnsplanen må nå tilpasses den nye bymotorveien som planlegges ved fergehavna. Bymotorveien beslaglegger deler av arealene i fergehavna, men samtidig planlegges det en ny adkomstvei fra bymotorveien til fergehavna.

Der er også en plan på gang som omfatter jernbanens område. Dette gir mulighet for å få et dobbelt godsspor inn i fergehavna. Det vil da være mulig å overføre gods direkte fra ferge til bane. Denne funksjonen vil kreve arealer. En skisserapport vil foreligge i slutten av 2014

Det gjenstår om lag 4,6 mill.kr. på denne kontoen. Det foreslås å bevilge ytterligere 1,2 mill.kr

Tiltak bygg, Lagmannsholmen

	2015	2016	2017	2018
Tiltak bygg, Lagmannsholmen	1 800 000			

Forslaget gjelder tre tiltak. Nytt halvtak til bygg 6203, oppgradering av kontorer bygg 6305, og utskifting av lysarmaturer i første og andre etasje ved Hunsfosslageret.

Gravane utvendig maling

	2015	2016	2017	2018
Gravane, utvendig maling	1 000 000			

Gravane er et mye besøkt populært området hvor havna er en betydelig eier. Området er i stor grad med på å legge lista i forhold til «hvordan det ser ut i havna». Neste år kommer også Tall Ship Races til byen. Det foreslås utvendig maling og mindre istandsetting hvor første prioriteten blir Fiskebrygga, deretter Skagerakfisk sitt bygg, for så Havnekontoret og eventuelt andre bygg før Tall Ship kommer i 2015. Forslaget bygger på innkomne priser i 2013. Det er en betydelig bygningsmasse og beløpet er lavt anslått.

Gravane 4, oppgradering. 1. etasje Havnevakta

	2015	2016	2017	2018
Gravane 4, oppgradering Havnevakta	1 000 000			

Havnekontorets første etasje hvor havnevakta holder til foreslås oppgradert sammen med inngangen. Forslaget omhandler enkel oppussing av eksisterende flater, male vegger, skifte gulvbelegg, møblering og belysning vurderes inne på havnevakta, dør fra havnevakta og inn til spisesalen. I tillegg kommer teknisk utstyr til beredskapsrom.

Kostnad oppgradering foreslås med 1 000 000,-

Vestre havn, utskifting av anoder Hampa kai 1, 1A/B

	2015	2016	2017	2018
Utskifting Anoder	500 000	400 000	1 700 000	

Etter kontroll med dykker er det avdekket betydelig svekket anodebeskyttelse av kaiene i Vestre havn som krever utskifting.

Utskifting av anoder kai 9 og kai 3 kan deles i etapper og det foreslås 0,5 mill. i 2015 og 0,4 mill. i 2016.

For Hampa kai 1, 1A/B. foreslås 1,7 mill. i 2017.

Utstyr drift, prosjekt

	2015	2016	2017	2018
Utstyr drift	670 000			

Havnas maskinpark og utstyr utsettes for tung belastning og slitasje gjennom året. Det foreslås kroner 125 000,- for å fornye redskap som brukes i forbindelse med lasting/lossing, brøyting mm. Først på listen står ny skuffe til hjullaster. Havnens lift er gammel, og utslitt og bør byttes. Liften blir brukt flere ganger i uken av så vel havnen som av våre kunder (utleie) Investeringsbehov lift 550.000 kr. Sum foreslått bevilgning 0,67 mill.

Anlegg avsetning udisponert

	2015	2016	2017	2018
Anlegg avsetning udisponert	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000

Denne postens gjenstående ubrukt ved årets slutt, blir automatisk trukket inn og overføres ikke til disposisjon påfølgende år.