

An aerial photograph of the Ålesund harbor in Norway. The harbor is filled with several large ferries and cargo ships. In the background, a large, snow-covered mountain rises above the town of Ålesund. The water is dark blue, and the sky is a clear, pale blue. The foreground shows a dark blue diagonal overlay that contains the text.

RINGVIRKNINGSANALYSE AV AKTIVITET VED ÅLESUND HAVN

05.12.2024

BDO Consulting
Samfunns- og forretningsutvikling



Innhold

Sammendrag	3
1. Innledning	5
2. Om Ålesund havn	9
3. Ringvirkninger	15
4. Relatert næringsvirksomhet i regionen	26
5. Vedlegg	29

Sammendrag

Ålesund havn er et sentralt knutepunkt på Mørekysten, og en viktig tilrettelegger for aktivitet, sysselsetting og økonomisk verdiskaping. Aktiviteten i havna bidrar til verdier for lokalsamfunnet, gjennom blant annet gods- og passasjertrafikk til og fra regionen og gjennom tilreisende turister og fiskefartøy som bidrar til vare- og tjenestekjøp fra lokale reiselivs- og tjenestenæringer.

På oppdrag for Ålesundregionens Havnevesen IKS har BDO gjennomført en kartlegging og analyse av økonomiske ringvirkninger fra aktivitet som kan knyttes til Ålesund havn. Vi har kartlagt aktivitet fra cruise- og Kyrstruteanløp, samt logistikk- og fiskerirelatert (herunder ankomne fiskefartøy og fiskeforedling) aktivitet ved havna. I tillegg synliggjøres Havnevesenets egen økonomiske aktivitet.

For å kartlegge forbruket til cruiseturister som kommer til regionen, har vi gjennomført en forbruksundersøkelse rettet mot tilreisende ved havna. Hensikten ved dette har vært å sikre gode og stedsrelevante grunnlagsdata, da særegne forhold som liggetid og attraksjonsomfang påvirker cruiseturisters forbruk i enkelthavner.

Analysene våre er gjennomført for aktivitet i 2023. I analysen har vi ikke tatt stilling til at, og i hvilken grad, ressursene som produserer den økonomiske aktiviteten kunne hatt alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

Oppsummert viser våre analyser at den kartlagte aktiviteten i Ålesund havn kan knyttes til **omsetning på 9,4 milliarder kroner** i 2023. Den klart største delen av dette kan knyttes til aktivitet innen fiskeri, og særlig større aktører innen fiskeforedling som opererer i tilknytning til havna. Den kartlagte aktiviteten i våre analyser kan samlet sett knyttes til

- **verdiskaping på 2,3 milliarder kroner, og**
- **1 226 sysselsatte.**

I tillegg til at den økonomiske aktiviteten skaper verdiskaping og sysselsetting for havnerelaterte aktører og lokalt reiseliv, bidrar den til ringvirkningseffekter for underleverandører i verdikjeden. Vi estimerer at samlede effekter, inkludert verdikjedeeffekten, utgjør

- **verdiskaping på 7 milliarder kroner, og**
- **6 840 sysselsatte.**

Den økonomiske aktiviteten kan videre sees i tilknytning til offentlig og privat konsum (induserte virkninger), gjennom lønns- og skatteinntekter. Vi estimerer at omfanget av dette inkluderer

- **privat konsum på 2 195 millioner kroner, og**
- **offentlige skatteinntekter på 1 864 millioner kroner.**

Sammenlignet med kostnader for utvalgte offentlige goder, tilsvarer de estimerte offentlige skatteeffektene i 2023 om lag 2 900 sykepleierårsverk, eller 10 100 barnehageplasser.

Oversiktstabellen på neste side synliggjør økonomisk aktivitet, i form av omsetning, verdiskaping og sysselsetting, for de kartlagte aktørene i analysen.



Oppsummering av kartlagte virkninger

Kartlagte aktiviteter knyttet til Ålesund havn		Verdiskaping	Sysselsetting
 Ålesundregionens Havnevesen IKS	Omsetning: 116 MNOK	Direkte effekt: 71 MNOK	15 sysselsatte
 Cruise	Omsetning: 425 MNOK	Direkte effekt: 221 MNOK	336 sysselsatte
 Kystruten	Omsetning: 12 MNOK	Direkte effekt: 7 MNOK	12 sysselsatte
 Logistikk	Omsetning: 287 MNOK	Direkte effekt: 137 MNOK	142 sysselsatte
 Fiskeri	Omsetning: 8 601 MNOK	Direkte effekt: 1 865 MNOK	721 sysselsatte
 Øvrige næringer i verdikjeden		Effekter i verdikjeden (nasjonalt): 4 671 MNOK	5 614 sysselsatte
		Totalt: 6 971 MNOK	6 840 sysselsatte

Tabell 1: Samlede økonomiske ringvirkninger for de kartlagte aktørene og aktivitetene, inkludert omsetning, verdiskaping og sysselsatte.
Kilde: BDOs analyser. Se metodebeskrivelse for beskrivelse av datagrunnlag.



1. Innledning



1.1 Bakgrunn og mandat

På oppdrag for Ålesundregionens Havnevesen IKS (ÅRH) har BDO AS (BDO) kartlagt og analysert samfunns effekten, i form av ringvirkninger, av cruise-, Kustrute-, og godsaktivitet ved Ålesund, samt av havneselskapets egen økonomiske aktivitet. I analysen har vi kartlagt og synliggjort samfunnsmessige konsekvenser i form av:

- Omsetning
- Verdiskaping
- Sysselsetting
- Privat konsum
- Skatteinntekter

Analysen er begrenset til å vurdere ringvirkningene av nåsituasjonen i 2023 - en statusanalyse.

Parallelt med arbeidet med ringvirkningsanalysen har BDO også gjennomført en GAP-analyse av strukturer, tjenester og funksjoner ved havna.

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

Flere ringvirkningsanalyser av cruiseaktivitet i norske havner baserer seg på nasjonale forbruksundersøkelser. Disse undersøkelsene er ikke nødvendigvis representative for cruiseturister i Ålesund, da særegne forhold ved regionen og enkelthavner kan påvirke cruiseturisters forbruk. Av denne grunn har en del av oppdragets mandat vært å gjennomføre en egen forbruksundersøkelse av cruiseturisters forbruk i Ålesund, for å sikre for å sikre gode og stedsrelevante grunnlagsdata.

1.2 Metode og avgrensninger

Metode

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

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

Utover de ovennevnte kildene har vi gjennomført en forbruksundersøkelse i havna rettet mot tilreisende cruiseturister. I undersøkelsen, som ble gjennomført fysisk ved Ålesund havn, har vi samlet inn forbruksinformasjon for 188 tilreisende fra 4 ulike anløp. Innhentet forbruksdata, og påfølgende analyser, er rimelighetsvurdert opp mot tidligere kartlegginger, herunder BDOs egen cruiseundersøkelse for Molde og Romsdal havn i 2024, Innovasjon Norges Cruiseundersøkelse (2019) og TØIs gjennomgang av en rekke cruiseundersøkelser (2019).

Videre er det (i hovedsak i tilknytning til den parallelt gjennomførte GAP-analysen av havna) gjennomført spørreundersøkelse mot, og intervjuer av aktører tilknyttet havna, herunder nærings- og organisasjonsaktører innen transport, fiskeri og reiseliv. Disse informasjonskanalene er også til dels benyttet for å innhente berikende, kvalitativ informasjon om ulike forhold ved havna.

Resultatene synliggjøres i 2023-kroner.

Avgrensninger

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

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

Analysen er gjennomført for utvalgte aktører og aktivitet. Øvrig aktivitet i havnene, herunder for eksempel annen passasjertrafikk, og produksjonsindustri utenom slakting og frysing av fisk som sender sine varer sjøveien, er ikke inkludert i vår analyse. Resultatene må leses som et estimat av havnenes vesentligste aktører, og kan ikke tolkes som en fullstendig beregning av havnenes økonomiske aktivitet.

Det er et betydelig miljø innen marin og maritim kompetanse og utvikling i Ålesund og omliggende områder. Et eksempel er Norsk Maritimt Kompetansesenter, ved NTNU Ålesund. Det kan være rimelig å anta at tilstedeværelsen av, og aktivitetsomfanget knyttet til Ålesund havn bidrar positivt til dette. Slike kompetanse- og klyngeeffekter er imidlertid ikke inkludert i vår analyse.

Se vedlegget for en nærmere beskrivelse av metode og overordnede forutsetninger.

Nærmere om BDOs avgrensning av næringsaktører tilknyttet havna

Defineringen av selskaper som kan regnes som relatert til Ålesund havn er en viktig forutsetning for analysen. Et eksempel her er fiskefartøys egen omsetning og verdiskapning, som i utgangspunktet ikke behøver å knyttes til en enkelthavn.

I vår analyse har det vært nødvendig å avgrense aktører innen gods- og logistikk, samt fiskeforedling (frysing og slaktning av fisk). I dette ligger et sentralt prinsipielt spørsmål rundt i hvilken grad næringsaktiviteten er avhengig av havnen og havnevesenet for å opprettholde sin aktivitet. Selskapsenheter inkludert i analysen er valgt basert på vurdering av følgende forhold:

- Selskapsenheter lokalisert på, eller i tett tilknytning til havneområder under Ålesund havn.
- Selskaper som har oppgitt via dialog eller spørreundersøkelse at havna er viktig for deres virksomhet.
- Dialog med, og innspill fra havnevesenet om selskapers tilknytning til havnen.

Det er omfattende næringsaktivitet innen både fiskeri og gods- og logistiktjenester i Ålesundregionen, og utover aktørene vi har begrenset analysen til, er det omfattende øvrig økonomisk aktivitet i området havnevesenet forvalter. Selv om denne øvrige aktiviteten ikke nødvendigvis kan tilskrives den offentlige havna, er både havnas tilstedeværelse og havnevesenets tilrettelegging faktorer som indirekte påvirker næringsforholdene i regionen rundt.

Samtidig er det også flere selskaper som er utelukket, som potensielt har stor tilknytning til den offentlige havnen, utover aktørene vi har avgrenset analysen til

Derfor har vi valgt å synliggjøre en mer overordnet næringsanalyse i kapittel 4, som går nærmere inn på næringsgrupper lokalisert i Ålesundregionen:

1. fiskeri, oppdrett og øvrig fiskerelatert næring
2. Sjøfart, gods og logistikk relatert næring

Se vedlegget for i oversikt over definisjon av inkluderte næringer i kategoriene ovenfor, samt inkluderte selskaper i Ålesundregionen innen fiskeforedling og logistikkaktører.

Sentrale definisjoner innen ringvirkningsanalyse:

- **Omsetning (produksjon):** Samlede inntekter.
- **Verdiskaping:** Omsetning fratrukket produktinnsats. Dette målet på verdiskaping kalles bruttoprodukt.
- **Sysselsetting:** Antall sysselsatte.
- **Direkte virkninger:** Havneaktørers og regionalt næringslivs egen økonomiske aktivitet, omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Herunder aktivitet som genereres av tilreisende cruiseturisters konsum i regionen.
- **Indirekte virkninger (virkninger i verdikjeden):** Virkninger for underleverandører i flere ledd, grunnet vare- og tjenestekjøp som genereres av aktivitet via havnen.
- **Induserte virkninger (konsumvirkninger):** Virkninger for privat og offentlig konsum, gjennom lønns- og skatteinntekter.
- **Katalytiske virkninger:** Øvrige virkninger, som for eksempel klyngeeffekter, kunnskapsdeling og innovasjon. Denne typen virkninger er ikke inkludert i analysen.
- **Brutto vs. netto virkninger:** Verdiskapingseffekten som synliggjøres i denne analysen er av typen vi kaller bruttoeffekter, som ikke hensyntar den alternative anvendelsen som de aktuelle ressursene kunne gitt.



2. Om Ålesund havn



2.1 Overordnet om Ålesund havn

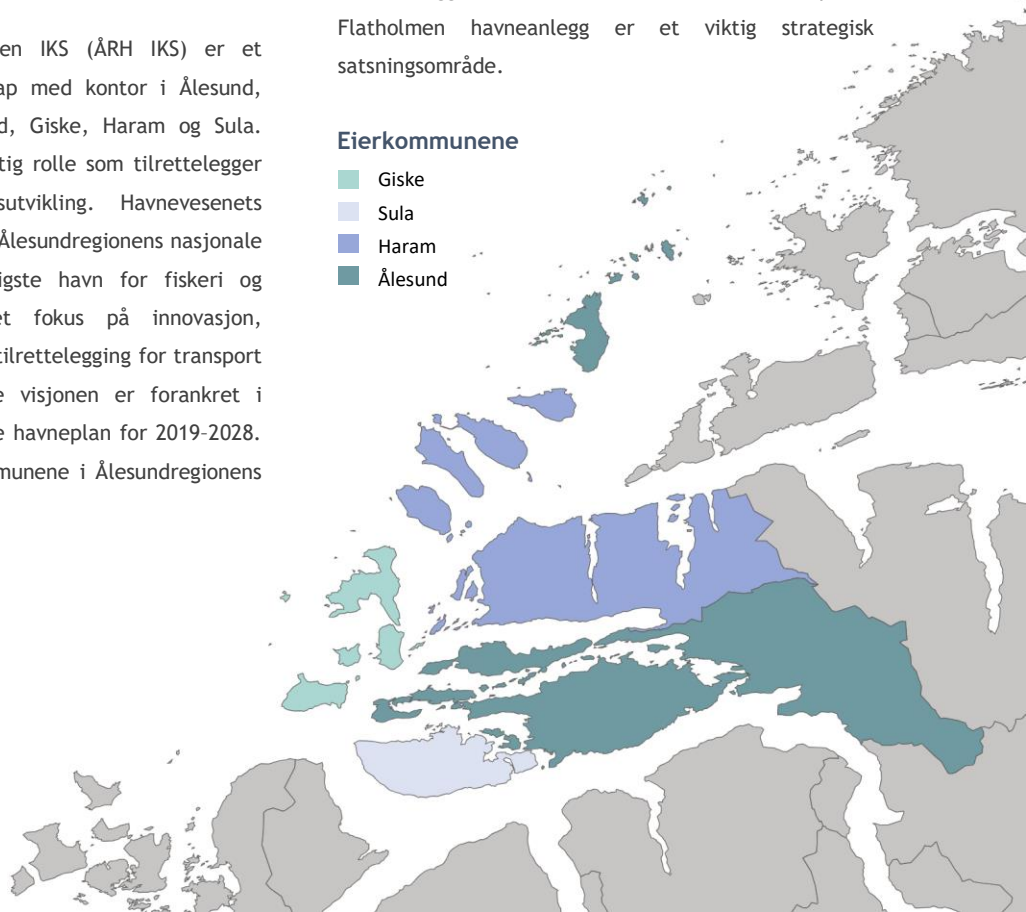
Ålesund havn, med kaiområdene driftet av Ålesundregionens Havnevesen IKS, er et sentralt knutepunkt for cruise- og Kystrutetrafikk, gods- og transportnæring, samt for fiskeriaktivitet.

Ålesundregionens Havnevesen IKS (ÅRH IKS) er et interkommunalt havneselskap med kontor i Ålesund, eid av kommunene Ålesund, Giske, Haram og Sula. Havnevesenet spiller en viktig rolle som tilrettelegger for logistikk og næringsutvikling. Havnevesenets strategiske visjon er å sikre Ålesundregionens nasjonale slagkraft som Norges viktigste havn for fiskeri og maritim industri, med et fokus på innovasjon, miljøvennlighet og effektiv tilrettelegging for transport og næringsutvikling. Denne visjonen er forankret i Ålesundregionens strategiske havneplan for 2019-2028. Kartet under viser eierkommunene i Ålesundregionens Havnevesen IKS.

Benevningen Ålesund havn inkluderer de offentlige havneområdene i eierkommunene Ålesund, Haram, Giske og Sula. Størst aktivitet er tilknyttet kaiene og havneanleggene lokalisert i Ålesund, der eksempelvis Flatholmen havneanlegg er et viktig strategisk satsningsområde.

Eierkommunene

- Giske
- Sula
- Haram
- Ålesund



2.2 Nøkkeltall for aktører i analysen

Kai- og næringsområdene områdene tilhørende Ålesundregionens Havnevesen IKS har høy aktivitet, som bidrar til betydelig verdiskaping, sysselsetting og regionale ringvirkninger. Nedenfor følger en oversikt over de mest sentrale aktørene og aktivitetene som ligger til grunn for videre analyse.

Ålesundregionens Havnevesen IKS

I 2023 omsatte Ålesundregionens Havnevesen IKS for nærmere 116 millioner kroner og hadde 15 ansatte ved utgangen av året. Inntektskildene består i hovedsak av farvannsavgifter, kaivederlag, leieinntekter og andre vederlag. Foruten forvaltning og drift av havneanlegg driver havnevesenet også med utleie av bygg, tomter, arealer og parkeringsplasser, samt salg av tjenester og noe administrativ bistand til annen havnevirksomhet.

De største kostnadspostene for foretaket er lønn og sosiale kostnader, avskrivninger og driftsutgifter. Samtidig har Ålesundregionens Havnevesen IKS gjennomført omfattende investeringer, hovedsakelig rettet mot utvikling av havneinfrastrukturen. I 2023 ble det investert cirka 116 millioner kroner, primært knyttet til ferdigstillingen av kaiene på Flatholmen og videre utbygging av andre fasiliteter.

Havnevesenet forvalter kaier og eiendommer i kommunene Ålesund, Giske, Haram og Sula. Den samlede aktiviteten i kaiområdene er høy - i 2023 ble det registrert 9 989 anløp. Dette utgjorde en økning fra året før. Se Figur 1 for fordeling av anløp etter type fartøy.

Ålesundregionens Havnevesen IKS



9 989
Anløp totalt

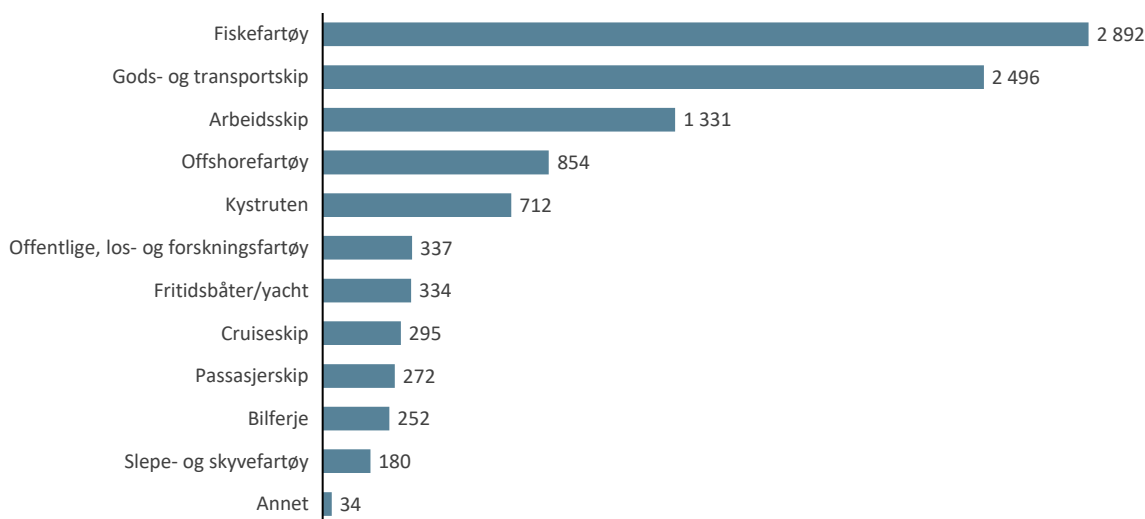


15
Ansatte



116 MNOK
Omsetning

Anløp i 2023



Figur 1: Antall anløp ved Ålesund havn i 2023, etter type fartøy Kilde: ÅRH IKS.

Cruise

Ålesund var Norges største cruisehavn målt i antall passasjerer i 2023, etterfulgt av Bergen og Stavanger. Med rundt 300 cruiseanløp og over 655 000 cruiseturister, opplevde havna en betydelig økning fra året før, noe som hovedsakelig skyldtes opphevelsen av COVID-19-restriksjoner som fortsatt påvirket trafikken i 2022. Det forventes en moderat vekst også i 2024, basert på foreløpige prognoser.

Ålesund har etablert seg som et attraktivt reisemål for internasjonale cruiseskip, og den tilhørende aktiviteten er en viktig bidragsyter til næringslivet i Ålesundregionen. Fokus på å forlenge cruisesesongen har gitt gode resultater, og Ålesund tar nå imot cruiseanløp året rundt, med særlig sterk vekst i vinter- og skuldersesongene.

Ålesundregionens Havnevesen IKS jobber aktivt for å fremme det grønne maritime skiftet, både for sjøfarten generelt og for brukere av havneanleggene spesielt. Det er etablert landstrømanlegg ved flere kaier, og fra 2022 ble det innført miljørabatt og påslag på kaivederlag for å oppfordre cruiseskip til å bruke renere drivstoff og redusere utslipp av synlig røyk. Havna ønsker særlig å bidra for å etterleve innholdet i FNs bærekraftsmål, med særlig vekt på mål nummer 14 - livet under vann.

Kystruten

Ålesund er en viktig destinasjon for Kystruten, som driftes av Havila Kystruten og Hurtigruten, med henholdsvis fire og syv fartøy i flåten. Fram til august 2023 opererte Havila med kun to av sine fire fartøy, mens Hurtigruten sto for majoriteten av anløpene i Ålesund. Det ankom 712 anløp i Ålesund i 2023, hvorav om lag 70 prosent (498 anløp) var skip fra Hurtigruten.

Gjennom store deler av året har Ålesund havn 2-3 daglige anløp fordelt på nord- og sørgående ruter, med variasjoner avhengig av sesong. De fleste skipene ligger til kai i korte tidsrom, vanligvis mellom 15 minutter og 2 timer, mens ett daglig anløp fra Hurtigruten i nordgående rute i vintermånedene har en betydelig lengre oppholdstid på rundt 10 timer.

Kystruten spiller en viktig rolle i å styrke den regionale økonomien og tilrettelegge for turisme og handel. Både Hurtigruten og Havila Kystruten tilbyr flere utflukter og aktivitetsspakker passasjerene kan delta på i regionen, hvor turistene legger igjen penger hos blant annet guideselskap og lokale serverings- og reiselivsaktører. Flere av de tilbudte utfluktene innebærer at turistene går i land i en havn og om bord i neste, slik at de får mulighet til å delta på utfluktene til tross for at båtene ligger til kai i en så kort tidsperiode i regionen.

Ålesund havn hadde i 2023



295
Cruiseanløp



655 000
Cruiseturister



712
Kystruteanløp

Gods og logistikk

Ålesund havn er et viktig knutepunkt for gods og logistikk med en strategisk beliggenhet som betjener både nasjonale og internasjonale transportbehov. Havna håndterer en betydelig mengde gods årlig og mottok i 2023 2 496 godsanløp. Til sammen ble det lasset og losset nærmere 1,7 millioner tonn. Se Figur 2 for fordeling av gods- og transportanløp etter type fartøy og Figur 3 for fordeling av loset og lasset gods etter type.

Ålesund kan med sin moderne godshavn betjene alle typer last og fartøy og er åpen for lasting og lossing døgnet rundt. Den offentlige havna inkluderer om lag 4 000 meter kai, container- og stykkgodshavn. Ålesundregionens Havnevesen IKS ÅRH har de siste årene gjort store investeringer i infrastruktur ved

Flatholmen havneanlegg som nå står klart med stort containerdepot, eget fryselager, kjølelager og tørrlager. I september 2024 åpnet ny terminal, som er et resultat av samarbeidet mellom Tyrholm & Farstad og havne-vesenet.

I våre analyser av økonomisk aktivitet tilknyttet havna tar utgangspunkt i lokale logistikkoperatørers aktivitet. Se vedlegg (kapittel 5) for oversikt over inkluderte aktører. I tillegg til å estimere økonomisk aktivitet og ringvirkninger fra logistikkaktører knyttet til havna, synliggjør vi i kapittel 4.2 samlet estimert verdiskapning og sysselsetting innen sjøtransport, gods- og logistikkrelaterte næringer i Ålesundregionen Ålesund, Haram, Giske og Sula. Dette kan imidlertid ikke utelukkende knyttes til den offentlige havna i Ålesund, og er ikke regnet med i selve ringvirkningsanalysen.

Ålesund havn hadde i 2023



2 496
Godsanløp

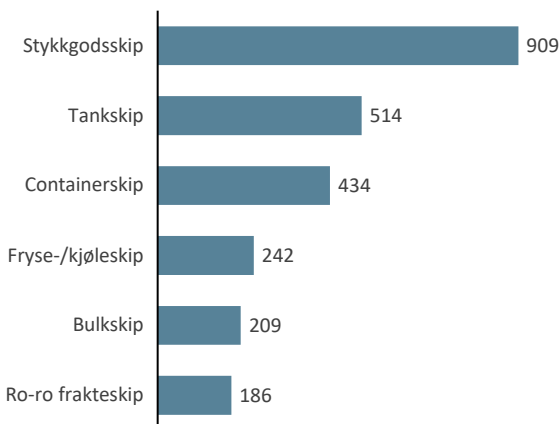


1 137 152 tonn
Losset gods



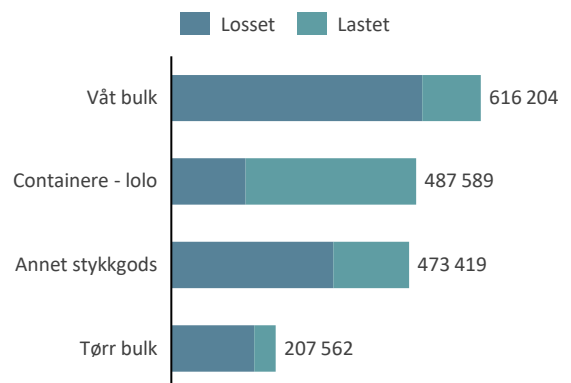
650 423 tonn
Lastet gods

Gods- og transportanløp i Ålesund havn i 2023



Figur 2: Grafen viser antall anløp i 2023 etter type fartøy. Kilde: ÅRH IKS

Losset og lasset gods i Ålesund havn etter type



Figur 3: Grafen viser losset og lasset gods i antall tonn ved Ålesund havn i 2023 etter type. Kilde: ÅRH IKS

Fiskeri og fiskeforedling

Ålesund havn er en av Norges største fiskerihavner, og hadde over 2 800 anløp fra fiskefartøy i 2023. De vanligste fiskesortene som landes i Ålesund er makrell, torsk og sei. I 2023 ble det landet 323 165 tonn fisk i regionen, med en estimert verdi på 5,2 milliarder (Fiskeridirektoratet). Fisken fraktes videre til foredlingsaktører i, eller utenfor regionen.

Mesteparten av landet fisk i Ålesund kommer fra større, havgående fiskefartøy. Disse er svært mobile, og befinner seg til sjøs store deler av sesongen, eksempelvis i Nordsjøen og Barentshavet. Det er særlig i høstmånedene at anløp fra disse fartøyene øker i frekvens. Se Figur 4 for oversikt over fiskefartøy i Ålesund havn.

Fiskefartøyene som ankommer havna skaper lokale økonomisk aktivitet gjennom sine kjøp av varer og tjenester. Mange av de besøkende fartøyene stammer fra utenfor regionen - i snitt kom 46 prosent av landet

fisk i Ålesund, Giske og Sula i 2023 fra fiskefartøyer med opprinnelsessted fra utenfor Møre og Romsdal.

En annen kilde til økonomisk aktivitet knyttet til fiskeri er lokale aktører innen fiskeforedling, herunder frysing og slakting av fisk, og produksjon av eksempelvis fiskeolje. Aktiviteten består av terminaler som mottar landet fisk, og bearbeider og videresender denne. Det er flere store aktører på dette feltet som har havna som en viktig tilrettelegger. I vedlegget opplyser vi nærmere om hvilke aktører innen fiskeforedling som inngår i analysen.

I tillegg til å estimere økonomisk aktivitet og ringvirkninger fra besøkende fiskefartøy og utvalgte aktører innen fiskeforedling, synliggjør vi i kapittel 4.1 samlet estimert verdiskapning og sysselsetting i fiskeri- og fiskerelaterte næringer i Ålesund, Haram, Giske og Sula. Dette kan imidlertid ikke utelukkende knyttes til den offentlige havna i Ålesund, og er ikke regnet med i selve ringvirkningsanalysen.

Ålesund havn hadde i 2023



2 892
Anløp fra fiskefartøy

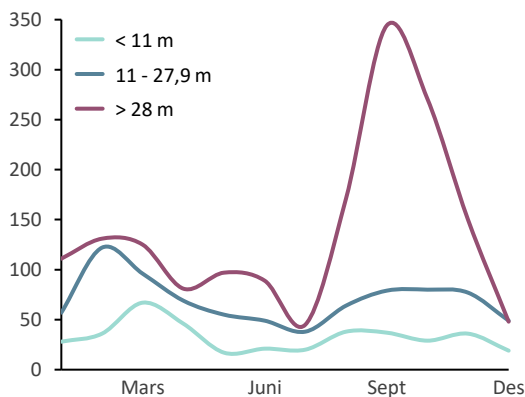


323 165
Tonn landet fisk



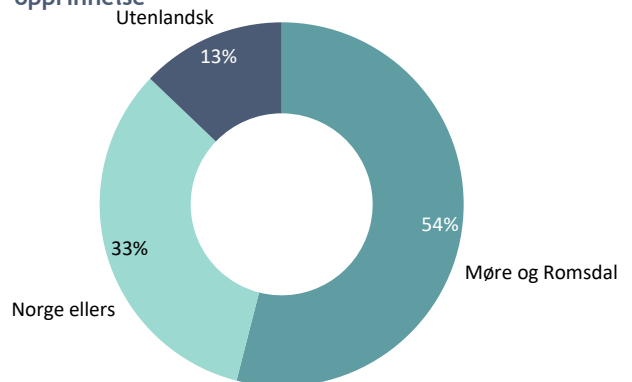
5 200 MNOK
Verdi av landet fisk

Fiskefartøy i Ålesund havn



Figur 4: Grafen viser anløp fiskefartøy i Ålesund havn gjennom 2023 etter størrelse på fartøy. Kilde: ÅRH IKS

Landet fisk etter fartøyets registrerte opprinnelse

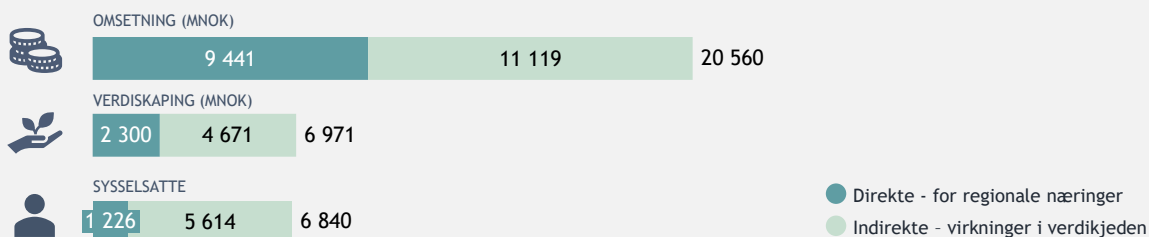


Figur 5: Diagrammet viser fordeling av landet tonn fisk i Ålesund, Giske og Sula i 2023, etter fartøyets registrerte opprinnelse. Kilde: ÅRH IKS



3. Ringvirkninger

3.1 Samlet verdiskaping og sysselsetting



Figur 6: Samlet (direkte og indirekte) verdiskaping og sysselsetting fra kartlagt aktivitet i Ålesund havn i 2023. Kilde: BDOs analyser

Våre analyser viser at aktivitet ved Ålesund havn gjennom Ålesundregionens Havnevesen IKS, cruise, Kystruten, logistikkaktører og fiskeri bidro med nærmere 21 milliarder kroner i omsetning og 7 milliarder kroner i verdiskaping i 2023. Videre bidrar aktiviteten ved Ålesund havn til 6 840 sysselsatte totalt. På de neste sidene presenteres verdiskaping fra de ulike aktørene i detalj.

Tabell 2 viser de tre næringene, målt i samlet verdiskaping, som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved Ålesund havn. Samlet verdiskaping er summen av direkte verdiskaping for regionale næringer og virkninger i verdikjeden. Varehandel og tjenesteyting påvirkes mest, etterfulgt av jord, skog, jakt og fiskeri og energi og industri. Disse tre næringene dekker 78 prosent av sum verdiskaping, mens de øvrige næringene står for øvrig andel på 22 prosent tilsvarende 1 510 MNOK.

Tabell 3 viser hvordan effekten på verdiskaping fordeler seg mellom de ulike aktørene. Det er fiskeri som står for den største delen av beregnet verdiskaping hvor størst andel er direkte verdiskaping gjennom regionale næringer.

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved Ålesund havn

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	2 270 MNOK
Jord, skog, jakt og fiskeri	1 824 MNOK
Energi og industri	1 367 MNOK
Sum øvrige næringer	1 510 MNOK

Tabell 2: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved havna, målt i total verdiskaping (sum av direkte verdiskaping og virkninger i verdikjeden). Kilde: BDOs analyser

Samlet verdiskapningseffekt (direkte og i verdikjeden, fordelt på aktører i analysen)

	ÅRH IKS	Cruise	Kystruten	Logistikk	Fiskeri
Verdiskaping	94	358	10	166	6 343
Direkte	71	221	7	137	1 865
Indirekte	23	137	4	29	4 478

Tabell 3: Effekt på verdiskaping (oppgett i MNOK) som følger av aktørenes aktivitet ved Ålesund havn. Kilde: BDOs analyser

3.2 Ålesundregionens Havnevesen IKS

Ålesundregionens Havnevesen IKS er en viktig tilrettelegger for økonomisk aktivitet, verdiskaping og sysselsetting i Ålesundområdet. I tillegg til å legge til rette for andre aktørers aktivitet bidro selskapets aktivitet og kjøp av varer og tjenester fra leverandører i 2023 til omsetning (produksjon) i samfunnet for 116 millioner kroner.

I 2023 sysselsatte ÅRH 15 personer og aktiviteten deres bidro til verdiskaping for regionale næringer (direkte verdiskaping) på om lag 71 millioner kroner. Denne etterspørselen bidro videre med 23 millioner kroner i verdiskaping og 23 sysselsatte for underliggende næringer i verdikjeden (indirekte ringvirkninger).

Tabell 4 viser næringene hvor aktiviteten i ÅRH påvirker verdiskaping i størst grad. Effekten for transport og reiseliv er særlig høy og står for 77 prosent av den totale verdiskapingen.

Som vist i figur 7 har den økonomiske aktiviteten for ÅRH IKS økt de siste årene. Den direkte verdiskapingen har økt fra 37 til 71 millioner kroner. Vareinnsats, i form av kjøp av varer og tjenester fra andre leverandører, som legger grunnlaget for verdiskaping i verdikjeden, har også økt fra 14 millioner kroner til 28 millioner kroner.



71 MNOK

Verdiskaping i havneselskapet



23 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



15

Sysselsatte i havneselskapet



23

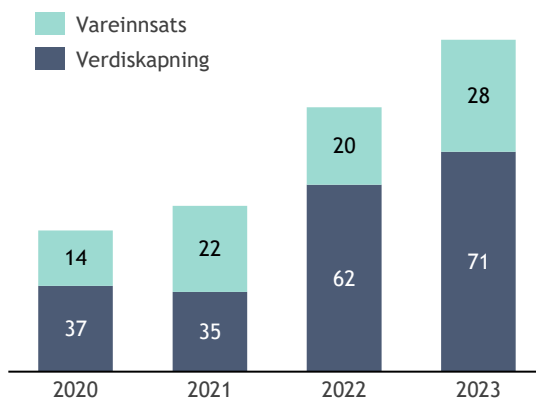
Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til ÅRH IKS

Næring	Verdiskaping
Transport og reiseliv	72 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	8 MNOK
Energi og industri	5 MNOK
Øvrige næringer	9 MNOK

Tabell 4: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Ålesundregionens Havnevesen IKS, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

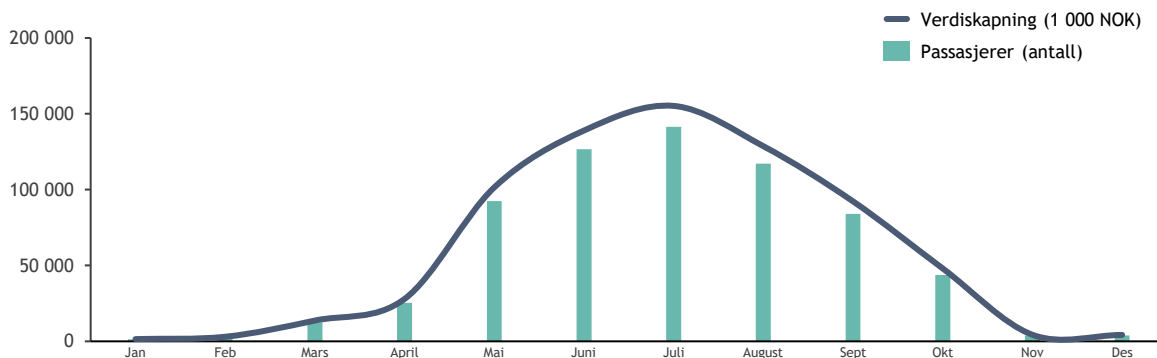
Havnevesenets verdiskaping og vare- og tjenestekjøp (MNOK)



Figur 7: Søylen viser vareinnsats og verdiskaping (i MNOK) for Ålesundregionens Havnevesen IKS. Kilde: BDOs analyser

3.1.3 Cruiseaktivitet

Verdiskaping fra cruiseaktivitet fordelt per måned



Figur 8: Verdiskaping fra cruiseaktivitet (i MNOK) totalt for Ålesund havn i 2023. Kilder: ÅRH IKS, BDOs analyser

Vi estimerer at tilreisende cruiseturister i Ålesund hadde et samlet forbruk på om lag 425 millioner kroner i regionen i 2023. Dette forbruket bidro til rundt 221 millioner kroner i verdiskaping og 336 sysselsatte for regionale næringer, i hovedsak innen reiseliv.

Figur 8 ovenfor viser beregnet verdiskaping fra cruiseturistenes kjøp per måned. Vi ser en tydelig sesong-trend, der sommermånedene er særlig viktige for næringen. 59 prosent av cruisepassasjerene ankom i månedene juni til august.

Omsetningen cruiseturistene genererer for lokal reiselivsnæring bidrar til ringvirkninger i verdikjeden, ved at næringen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører. Våre analyser viser at denne etterspørselen bidro til verdiskaping på rundt 137 millioner kroner og om lag 137 sysselsatte i verdikjeden.

Tabell 5 viser de næringene som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten knyttet til cruise. Varehandel og tjenesteyting skiller seg ut og står for 62 prosent av total verdiskaping.



221 MNOK

Verdiskaping for regionale næringer



336

Sysselsatte for lokale næringer



137 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



137

Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet i cruisevirksomhet i Ålesundregionen

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	221 MNOK
Transport og reiseliv	50 MNOK
Energi og industri	28 MNOK
Øvrige næringer	59 MNOK

Tabell 5: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved havna i Ålesund, målt i samlet verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

Forbruk fra tilreisende cruiseturister

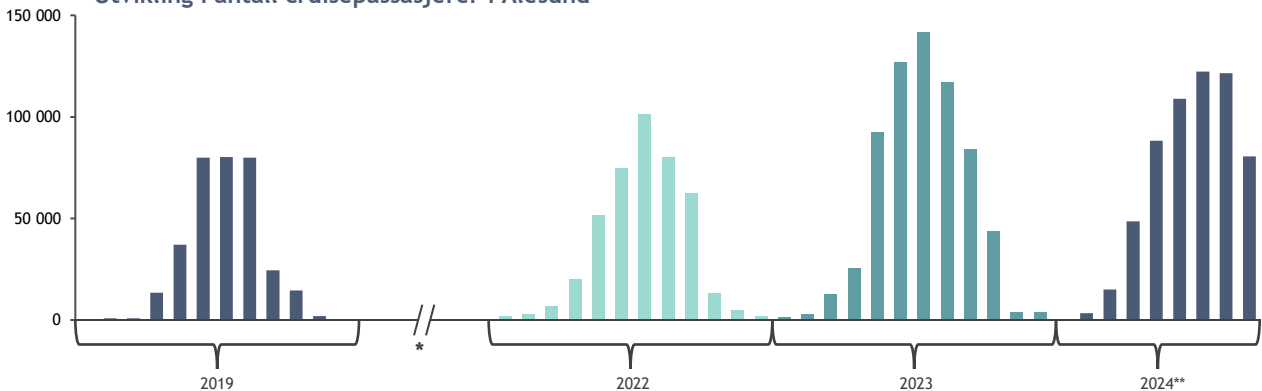
Kartlagt gjennomsnittlig fordeling av de tilreisende cruiseturistenes konsum synliggjøres i figuren til høyre. Av den gjennomførte forbruksundersøkelsen mot tilreisende cruiseturister estimerer vi et gjennomsnittlig forbruk på 682 kroner per passasjer (i 2023-kroner).

Den gjennomførte forbruksundersøkelsen mot tilreisende indikerer at kjøp av varer og tjenester utgjør en stor del av turistenes forbruk i Ålesund. Videre resultatene fra undersøkelsen at turister som oppholder seg i havna lenger, i større grad benytter serveringssteder og aktiviteter oftere enn de som oppholder seg kortere tid i havn.

Cruiseaktivitet før og etter covid-19

Figur 10 viser utviklingen i antall tilreisende cruise-passasjerer i Ålesund fra 2019 til september 2024. Av utviklingen kan vi særlig utlede to ting. For det første har cruiseaktiviteten i Ålesund vokst i omfang, etter pandemi-årene 2020 og 2021. (disse årene synliggjøres ikke i grafen under, men samlet antall tilreisende var om lag 24 tusen passasjerer for de to årene). For det andre ser vi tegn til en reduksjon i antall tilreisende i den travleste tiden på året, og en større grad av «utjevning» av passasjertrykket.

Utvikling i antall cruisepassasjerer i Ålesund

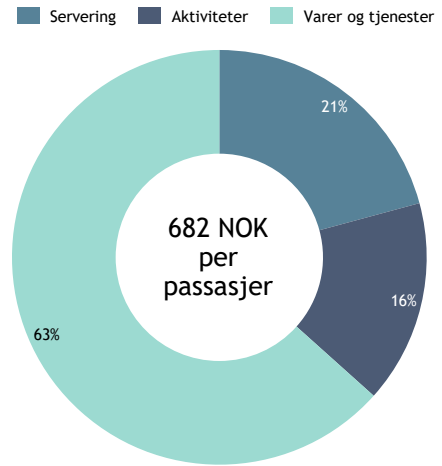


Figur 10: Fordeling av passasjer anløp fra cruiseskip per måned fordelt på år i Ålesund Havn. Kilde: Anløpsstatistikk.

* 2020 og 2021 er ikke fremstilt i figuren grunnet disse var særpreget av COVID-19 situasjonen. Totalt antall passasjerer for årene var 3 424 og 20 734.

** Inneholder kun anløpsstatistikk for året tre første kvartaler.

Fordeling av kartlagt forbruk fra tilreisende



Figur 9: Fordeling av kartlagt forbruk fra tilreisende cruiseturister i Ålesund havn. Kilde: BDOs kartlegging og analyser

2023 var for øvrig det første året der Ålesund hadde cruiseturister i alle årets måneder.

Vi får opplyst at utjevningen har vært bevisst fra havnevesenet og reiselivsaktørers side, med hensikt å redusere trykket i de travleste tidene, som medfører risiko for opphopning, kapasitetsproblemer og dårlige erfaringer blant de tilreisende.

3.1.4 Kystruten

I 2023 deltok om lag 9 000 Kystrutepassasjerer på utflukter i Ålesundregionen. De mest populære utfluktene i området inkluderer turer til Hjørundfjorden og Alnes fyr, samt ulike former for by ekskursionsjoner i Ålesund by, herunder byvandring og kajakkleie. Flere av utfluktene inkluderer måltider og inngang til severdigheter.

Samlet estimerer vi at lokale næringers inntekter fra Kystrutepassasjerer var om lag 12,3 millioner kroner i 2023. Kjøpene genererte en verdiskaping på om lag 6,6 millioner kroner og 12 sysselsatte for regionale næringer. Denne etterspørselen bidro videre til verdiskaping på om lag 4 millioner og 4 sysselsatte i verdikjeden.

I våre beregninger har vi inkludert anslag for inntekter til lokale reiselivsagenter og guider, som gjennomfører en stor del av utfluktene på oppdrag for Kystruteaktørene. I tillegg har vi hensyntatt Hurtigrutens

nordgående anløp i vintersesongen, da skipene oppholder seg i Ålesund like lenge som typiske cruiseskip (ca. 10 timer). Gitt en forutsetning om at passasjerforbruket i land har samme karakteristika som typiske cruisepassasjerer (ekskludert utgifter til utflukter), estimerer vi at passasjerene i disse anløpene legger igjen om lag 8,5 millioner kroner i omsetning for lokale næringer.

Den lokale reiselivsnæringens kjøp av varer og tjenester fra underleverandører bidrar til ytterligere økonomiske ringvirkninger. Vi estimerer omfanget av dette til å være 4 millioner kroner og 4 sysselsatte i verdikjeden.

Tabell 6 viser at varehandel og tjenesteyting, transport og reiseliv, samt energi og industri er næringene som påvirkes i størst grad av den økonomiske aktiviteten fra Kystruten i Ålesundregionen.



7 MNOK

Verdiskaping for regionale næringer



12

Sysselsatte for lokale næringer



4 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



4

Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet via Kystruteanløp i Ålesund

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	5 MNOK
Transport og reiseliv	3 MNOK
Energi og industri	1 MNOK
Sum øvrige næringer	2 MNOK

Tabell 6: Næringene som, målt i verdiskaping, påvirkes mest av Kystruteaktivitet på havna i Ålesund. Kilde: BDOs analyser

3.1.5 Logistikk

Beregnete verdiskapnings- og ringvirkningseffekter fra logistikkaktivitet ved Ålesund havn tar utgangspunkt i lokale logistikkaktørens egen økonomiske aktivitet, og deres kjøp av varer og tjenester fra underleverandører.

Vi estimerer at de kartlagte aktørene knyttet til havna hadde en samlet lokal omsetning på om lag 236 millioner kroner, og 142 sysselsatte. Aktiviteten genererte en verdiskapning på 137 millioner kroner i 2023.

I tillegg til den lokale økonomiske aktiviteten hos logistikkaktørene, kan aktørenes kjøp av varer og tjenester knyttes til ytterligere 29 millioner kroner i verdiskapning og 29 sysselsatte i verdikjeden.

Vi bemerker at den økonomiske aktiviteten i verdikjeden er ekskludert kjøp fra egen næring, for å hensynta risiko for dobbelttelling av verdiskapningseffekt.



137 MNOK

Verdiskapning for regionale næringer



142

Sysselsatte for lokale næringer



29 MNOK

Verdiskapning i verdikjeden



29

Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske logistikkaktivitet på havnene i Ålesundregionen

Næring	Verdiskapning
Transport og reiseliv	139 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	10 MNOK
Energi og industri	6 MNOK
Øvrige næringer	11 MNOK

Tabell 7: Næringene som, målt i verdiskapning, påvirkes mest av logistikkaktiviteten i Ålesund havn. Kilde: BDOs analyser



3.1.6 Fiskeri og fiskeforedling

Beregnet omsetning og verdiskaping fra fiskerirelatert aktivitet tar utgangspunkt i kjøp av varer og tjenester fra fiskefartøyene som anløper Ålesund havn, og økonomisk aktivitet for lokale foredlingsaktører (herunder slakting og frysing av fisk).

Vi estimerer en samlet lokal omsetning på 8,6 milliarder kroner i 2023 gjennom fiskeri og fiskeforedling som kan sees i sammenheng med havnen. Av dette kom 2 milliarder kroner fra besøkende fiskefartøys kjøp fra lokale tjenestenæringer. 6,6 milliarder kroner bestod av foredlingsaktørers egen omsetning.

Verdiskapningen for henholdsvis fiskefartøyenes leverandører og foredlingsaktørene estimeres til 1,9 milliarder kroner samlet. Videre anslår vi at denne aktiviteten bidro til 721 sysselsatte lokalt.

Økonomiske ringvirkninger i verdikjeden genereres av produktinnsatsen til lokale leverandører til fiskefartøy, samt fiskeforedlingsaktørenes egne kjøp av varer og tjenester. Vi estimerer at samlet ringvirkningseffekt utgjør 4,5 milliarder kroner i verdiskaping og 5 422 sysselsatte.



Figur 11: Illustrasjon av næringsaktivitet i Ålesund gjennom fiske og oppdrett, bearbeiding av fisk og andre støttenæringer til fisk, samt andre støttenæringer til fisk og øvrig næringsvirksomhet. Kilde: BDO

Tabell 8 viser de tre hovednæringene med høyest estimert verdiskaping som kan knyttes til havneaktiviteten. Samlet estimert verdiskaping og sysselsetting i fiskeri og tjenestenæring til fisk i Ålesundregionen synliggjøres i kapittel 4.1.



1 865 MNOK

Verdiskaping for regionale næringer



4 478 MNOK

Verdiskaping i verdikjeden



721

Sysselsatte for lokale næringer



5 422

Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet fra fiskeri og fiskeforedling via Ålesund havn

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	2 027 MNOK
Jord, skog, jakt og fiskeri	1 820 MNOK
Energi og industri	1 327 MNOK
Øvrige næringer	1 169 MNOK

Tabell 8: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten knyttet til fisker og fiskeforedling ved havna i Ålesund, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

Nærmere om forbruk fra besøkende fiskefartøy

Av de 2 900 anløpene fra fiskefartøy i Ålesund havn i 2023, var nærmere 1 700 anløp tilhørende større, havgående fiskefartøy. Disse er ofte lenge ute til sjøs når de er i drift, og har omfattende utgifter til blant annet agn, proviant, drivstoff og vedlikehold når de anløper havn. Basert på data fra Fiskeridirektoratet, samt intervjuer med aktører innen havfiske, estimerer vi at den direkte omsetningen for vare- og tjenesteleverandører til besøkende fiskefartøy var 2 milliarder kroner i 2023.

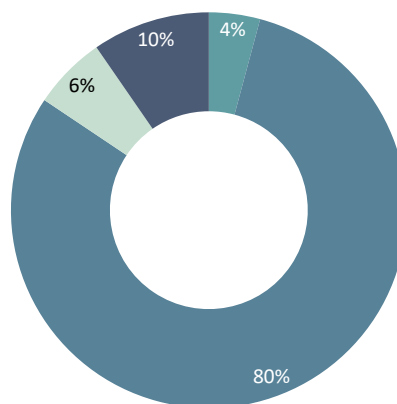
Vi estimerer at forbruket fra besøkende fiskefartøy i havn utgjorde 2 milliarder kroner i 2023. Den største andelen av dette var imidlertid knyttet til bunkring, der leverandører typisk sett har et lavt omfang av sysselsatte i forhold til total produksjon, sammenlignet med eksempelvis detaljhandel.

Nærmere om aktivitet innen fiskeforedling

Produksjonen og verdiskapningen i foredlingsnæringen følger av aktiviteten av fiskebåtene, som lander fisk i Ålesund og bidrar til lokal aktivitet. I tillegg brukes havnas strukturer og kaianlegg i utstrakt omfang for videre frakt av foredlet fisk. De kartlagte aktørene innen fiskeforedling knyttet til Ålesund havn hadde en omsetning på om lag 6,6 milliarder kroner i 2023, og 489 sysselsatte lokalt. Fiskeforedling er en næring der produktinnsats normalt sett utgjør en høy andel av total produksjon sammenlignet med mange næringer. Vare- og tjenestekjøp utgjør om lag 90 prosent av samlet produksjon i de kartlagte aktørene. Produktinnsatsen går i stor grad til fiskerinæringen, samt produksjon av næringsmidler, eksempelvis salt (SINTEF, 2019).

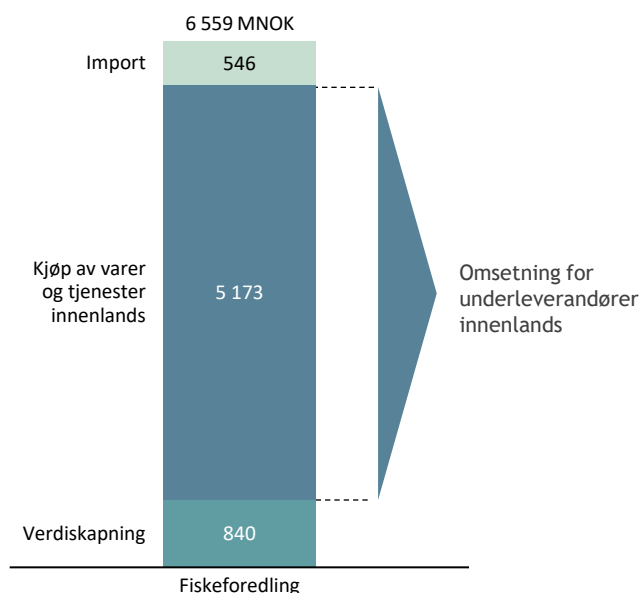
Fordeling av fiskefartøyenes estimerte forbruk

■ Proviant ■ Agn, is, salt og emballasje
■ Drivstoff ■ Vedlikehold fartøy og redskap



Figur 12: Fordeling av fiskefartøyenes estimerte forbruk. Kilde: ÅRH IKS, Fiskeridirektoratet og BDOs analyser.

Estimert fordeling av verdiskapning, produktinnsats og import innen fiskeforedling knyttet til havna



Figur 13: Estimert fordeling av verdiskapning, produktinnsats og import innen fiskeforedling knyttet til havn i Ålesund. Beløp i MNOK. Kilde: Enhets- og foretaksregisteret og BDOs analyser.

3.6 Privat konsum

Aktiviteten i Ålesund havn bidrar til privat konsum på 2 385 millioner kroner

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

Vi estimerer at aktiviteten i Ålesund havn resulterte i totalt 2 277 millioner kroner i disponibel inntekt i 2023. Med en gjennomsnittlig sparerate på 3,6 prosent (SSB), gir dette en anslått effekt på 2 195 millioner kroner i privat konsum.

Tabell 10 viser beregnet økt privat konsum som følger av Ålesund Havn IKS, cruise, Kystruten, logistikk og fiskeri. Effekten som følge av fiskeri er betydelig størst og bidrar til 1 935 MNOK av totalt privat konsum på 2 195 MNOK.

Tabell 9 presenteres de tre næringene der beregnet effekt på privat konsum som følge av økonomisk aktivitet i havnene er størst. Transport og reiseliv er den næringen som påvirkes mest av privat konsum som følge av aktivitet på havnene etterfulgt av varehandel og tjenestestyting og teknologi og innovasjon.

Næringer som påvirkes mest av privat konsum som følge av aktivitet på havnene i Ålesundregionen

Næring	Privat konsum
Transport og reiseliv	944 MNOK
Varehandel og tjenestestyting	416 MNOK
Teknologi og innovasjon	285 MNOK
Sum øvrige næringer	551 MNOK

Tabell 9: Næringene som, målt i beregnet effekt på konsum, påvirkes mest av økonomisk aktivitet i havna i Ålesund. Kilde: BDOs analyser

Effekt på privat konsum fra de ulike aktørene

	ÅRH IKS	Cruise	Kystruten	Logistikk	Fiskeri
Privat konsum	20	156	5	79	1 935

Tabell 10: Effekt på privat konsum (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Ålesund havn. Kilde: BDOs analyser



3.7 Skatteinntekter og offentlig konsum

1 864 millioner kroner i skatteinntekter kan knyttes til aktiviteten ved Ålesund havn.

Sett i forhold til kostnaden av offentlige goder utgjør dette like mye som:



2 900
Sykepleiere



10 100
Barnehageplasser



2 900
Grunnskolelærere

Verdiskaping fra økonomisk aktivitet ved Ålesund havn gir skatteinntekter til stat og kommune. Offentlige skatteinntekter fra virksomheter og lønnstakere som følge av økonomisk aktivitet med ringvirkninger i Ålesundsregionen er beregnet til totalt 1 864 millioner kroner. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum av varer og tjenester, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Skatteinntektene fra økonomisk aktivitet ved Ålesund

havn er av tilsvarende størrelse som kostnadene til om lag 2 900 sykepleiere, 10 100 barnehageplasser eller 2 900 grunnskolelærere.

Tabell 11 viser fordelingen mellom de ulike aktørenes effekt på skatteinntekter og offentlig konsum. Fiskeri er den aktøren som har størst effekt på skatteinntekter og offentlig konsum og bidrar med totalt 1 686 MNOK.

Effekt på offentlige inntekter knyttet til økonomisk aktivitet fra de kartlagte aktørene

	ÅRH IKS	Cruise	Kystruten	Logistikk	Fiskeri
Offentlige inntekter	15	111	3	47	1 686

Tabell 11: Effekt på skatteinntekter (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Ålesund havn. Kilde: BDOs analyser





4. Relatert næringsvirksomhet i regionen

4.1 Fiskeri og fiskeforedling i regionen

Fiskeri og fiskeforedling har lang historie og tradisjoner langs norskekysten og i Møre og Romsdal, og fiskerirelaterte næringer bidrar til betydelig verdiskapning og sysselsetting i Ålesundregionen. Vi har hentet ut og kombinert regnskapsdata for norske foretak med data fra Enhetsregisteret, som sammen gir oss en oversikt over omfang av næringsvirksomhet i Ålesundregionen.

Den synliggjorde aktiviteten i fiskerirelaterte næringer regnes ikke inn i de samlede resultatene i ringvirkningsanalysen av Ålesund havn, av to grunner. For det første er det mye aktivitet i området som ikke er direkte tilknyttet Ålesund havn og områdene administrert av havnevesenet. Eksempelvis er det omfattende aktivitet innen oppdrettsnæring i regionen. Dette er ikke sett i sammenheng med Ålesund havn i analysene. For det andre overlapper aktiviteten delvis med den estimerte aktiviteten i analysene av havna i kapittel 3 (vi bemerker at fiskefartøys forbruk i havn, for eksempel kjøp av drivstoff, ikke inngår i en rent fiskerelatert næring i oversikten på denne siden).

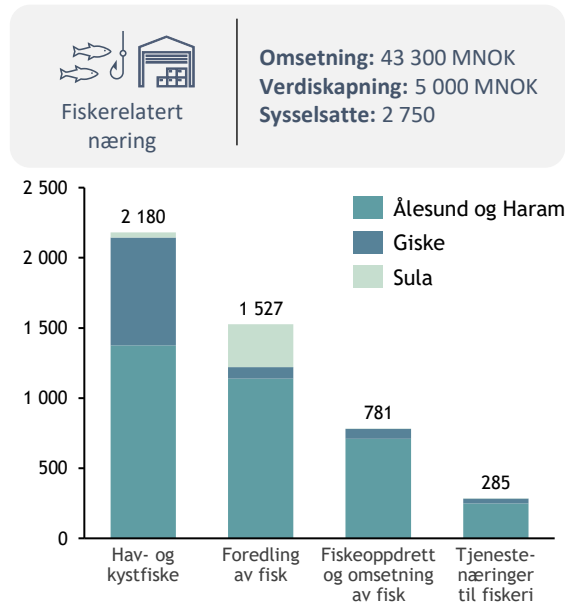
Vi estimerer at lokal verdiskapning i fiskeri, fiskeforedling, fiskeoppdrett og tilhørende tjenestene næringer til sammen utgjorde nærmere 5 milliarder kroner i 2023. Omfanget av total omsetning er svært høyt i forhold til verdiskapning, dette er særlig grunnet aktører innen fiskeoppdrett og -foredling, som har en høy andel vare- og tjenestekjøp i forhold til omsetning.

Store aktører innen hav- og kystfiske inkluderer blant annet Ramoen AS, Bluewild og Aker Biomarine. Innen fiskeforedling har blant annet Hofseth og Brødrene Sperre høy lokal aktivitet og sysselsetting.

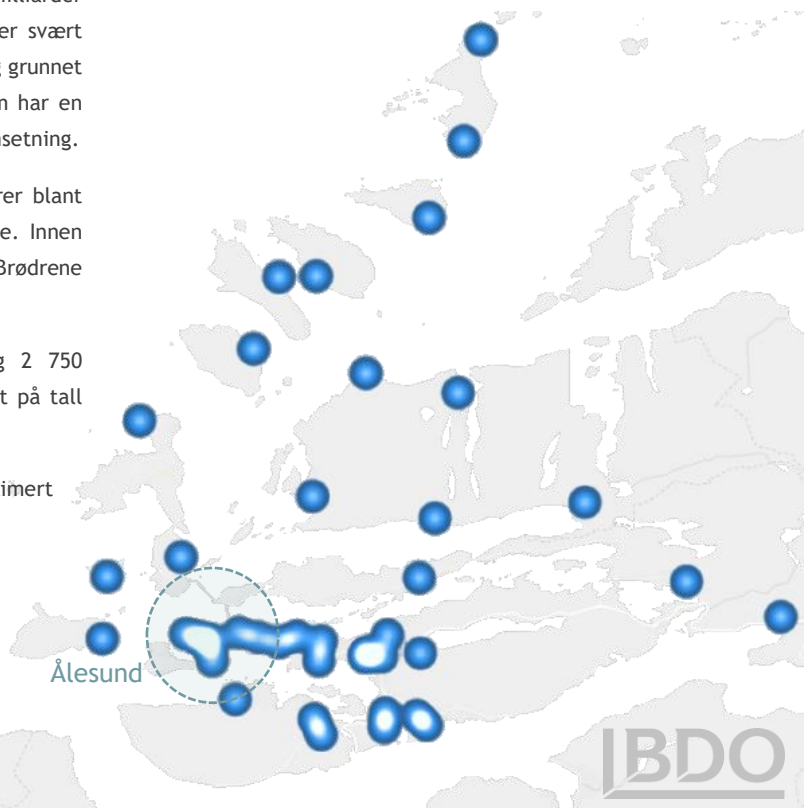
Vi estimerer at det i regionen er om lag 2 750 sysselsatte i de synliggjorte næringene, basert på tall fra Enhetsregisteret og Fiskermanntallet.

Kartvisualiseringen under viser omfanget av estimert verdiskapning innen fiskeri, fiskeforedling og tjenestene næringer til fisk, fordelt geografisk på postkoder.

Økonomisk aktivitet i fiskerelaterte næringer totalt i Ålesundregionen



Figur 14: Omsetning, verdiskapning og sysselsetting knyttet til fiskerelaterte næringer Ålesundregionen i 2023. Søylediagrammet viser verdiskapning i MNOK, fordelt på kommuner i regionen. Kilde: Enhets- og foretaksregisteret, BDOs analyser.



4.2 Sjøtransport, gods og logistikk i regionen

En rekke aktører innen sjøtransport, gods og logistikk holder til og driver sin virksomhet i Ålesundregionen. I likhet med fiskerelatert næring i kapittel 4.1, regnes ikke den totale aktiviteten i gods- og logistikkrelaterte næringer inn i de samlede resultatene i ringvirkingsanalysen. Dette er fordi mye av næringsaktiviteten i regionen ikke er direkte tilknyttet Ålesund havn og områdene administrert av havnevesenet. I tillegg overlapper aktiviteten med den estimerte aktiviteten for logistikkaktører vurdert som relevante å se i sammenheng med havna, som beskrevet i kapittel 3.

Vi estimerer at lokal verdiskaping i næringene sjøtransport og logistikk, tjenester tilknyttet sjøtransport, bygging av skip og båter, reparasjon og vedlikehold av skip og båter og engroshandel med drivstoff og brensel til sammen utgjorde nærmere 4,8 milliarder kroner i 2023.

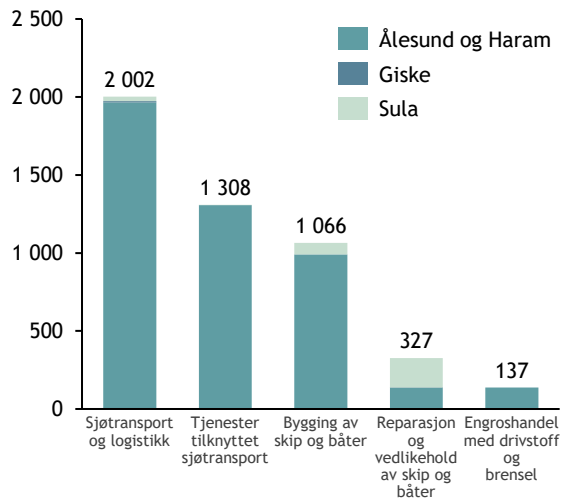
Størstedelen av verdiskapningen i de tre næringene kan knyttes til Ålesund (inkludert Haram) kommune. Aktiviteten i Ålesund utgjør om lag 90 prosent av totalen i regionen.

Store aktører innen sjøtransport og logistikk inkluderer blant annet Sølvtrans og Tyrholm & Farstad. Innen bygging og reparasjon av skip er særlig Vardgruppen en stor aktør med mange sysselsatte.

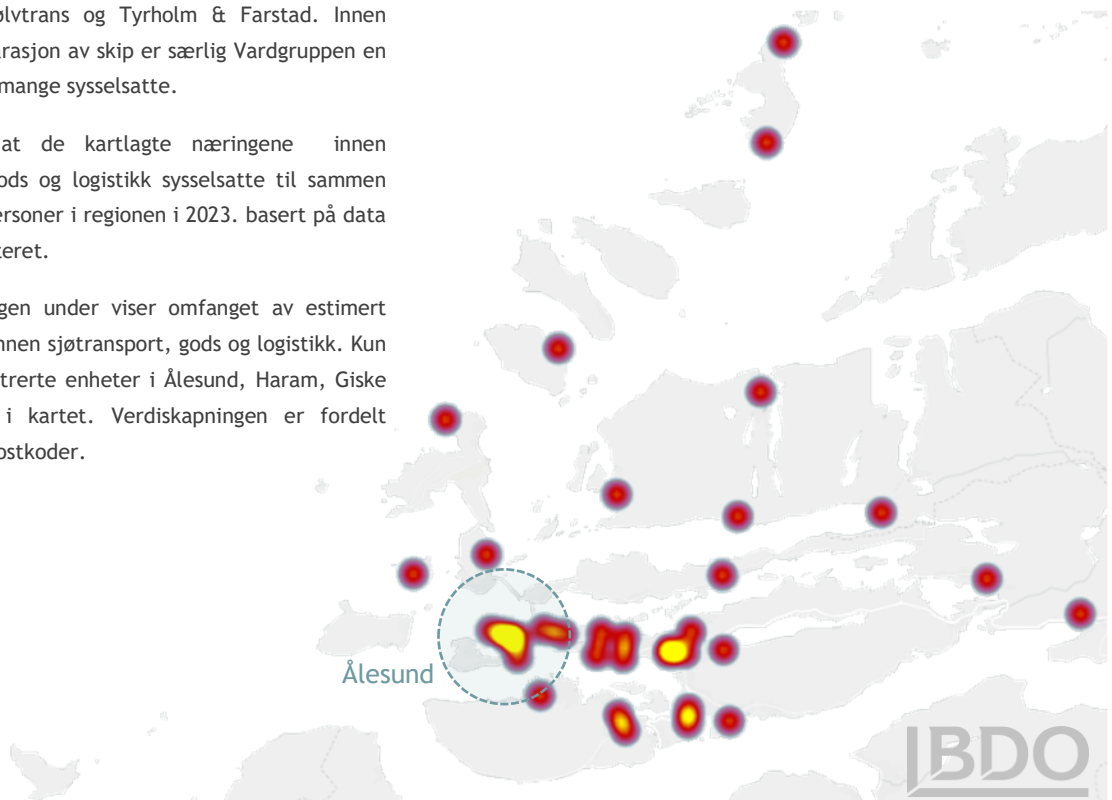
Vi estimerer at de kartlagte næringene innen sjøtransport, gods og logistikk sysselsatte til sammen om lag 3 000 personer i regionen i 2023. basert på data fra Enhetsregisteret.

Kartvisualiseringen under viser omfanget av estimert verdiskapning innen sjøtransport, gods og logistikk. Kun aktivitet i registrerte enheter i Ålesund, Haram, Giske og Sula vises i kartet. Verdiskapningen er fordelt geografisk på postkoder.

Verdiskaping i sjøtransport-, gods- og logistikkrelaterte næringer i Ålesundregionen



Figur 15: Omsetning, verdiskaping og sysselsetting knyttet til sjøtransport og logistikk i Ålesundregionen i 2023. Søylediagrammet viser verdiskaping i MNOK, fordelt på kommuner. Kilde: Enhets- og foretaksregisteret, BDOs analyser.





5. Vedlegg

5.1 Metode og overordnede forutsetninger

Ringvirkningsanalyser

I en ringvirkningsanalyse (analyse av samfunnseffekter) beregnes omfanget av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien for en virksomhet, næringsklynge, prosjekt eller en annen aktør, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene som aktiviteten medfører. Det er to overordnede typer ringvirkningsanalyser:

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

Både drift, vedlikehold og investeringer gir ringvirkninger, men på ulike måter. Ringvirkningene av drift (og til dels vedlikehold) kan sees på som relativt stabile over tid. Ringvirkningene av investeringer er i større grad tidsavgrenset til perioden investeringen foregår.

Som nevnt innledningsvis er oppdraget gjennomført innenfor en begrenset tidsperiode og tar utgangspunkt i regnskapstall og havneaktivitet fra 2023, og forbruksundersøkelse gjennomført høsten 2024. Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte, vesentlige aktører og aktivitet i havna og de samlede beregningene må leses som estimat for havnas vesentligste aktivitet.

Ringvirkningsanalysen av Ålesund havn

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

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

økonomiske aktiviteten har alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

For å gjøre rimelig anslag for verdiskapingen som kan «tilskrives» havna, har vi avgrenset driverne av ringvirkninger fra havna til fire sentrale aktører:

- Ålesundregionens Havnevesen IKS: drifter havneområdet for besøkende fartøy og tilrettelegger for aktører som er avhengige av havna.
- Cruiseturister: konsum fra tilreisende cruiseturister som besøker Ålesund.
- Logistikk: inkluderer aktivitet fra godsspeditor på havna og tjenester til sikkerhet og fortøyning.
- Fiskeri og fiskeforedling: inkluderer aktivitet via kjøp fra fiskefartøy og aktører innen fiskeforedling.
- Kystrutepassasjerer: konsum fra passasjerer på Hurtigrutens og Havilas skip.

Direkte virkninger av aktiviteten i Ålesund havn

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

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

- For Ålesundregionens Havnevesen IKS: Leverandørregister og regnskapsinformasjon om kjøp av varer og tjenester, kombinert med informasjon fra Brønnøysundregisteret.
- For cruiseturister: Forbruksundersøkelse rettet mot ankomne tilreisende, gjennomført fysisk for 4 anløp i Ålesund. Se også eget avsnitt for ytterligere beskrivelse av metode og vurderinger.
- For Kystuterepassasjerer: Informasjon fra havnevesenet om anløp og aktivitet på havn, informasjon fra Kystuterederiene om besøkende passasjerer på utflukter, samt tidligere kartlegginger av omsetning og forbruk knyttet til utflukter i Møre og Romsdal.
- For gods og logistikk: Informasjon fra Enhets- og Foretaksregisteret for aktører lokalisert ved Ålesund havn, og vurdert som tilknyttet til havnens virksomhet. Se kapittel 1.2 for nærmere beskrivelse av kriterier for avgrensning av aktører.
- For fiskeri (fiskefartøy og fiskeforedlingsaktivitet): Informasjon fra Lønnsomhetsrapport for fiskeflåten 2022 (Fiskeridirektoratet) og Nasjonal betydning av sjømatnæringen (SINTEF, 2019 og 2022). I tillegg, informasjon fra Enhets- og Foretaksregisteret for aktører lokalisert ved Ålesund havn, og vurdert som tilknyttet til havnens virksomhet. Se kapittel 1.2 for nærmere beskrivelse av kriterier for avgrensning av aktører.

Indirekte virkninger for underleverandører

Produksjon og verdiskaping som skapes gjennom de direkte virkningene krever varer og tjenester (produktinnsats), som etterspørres fra andre aktører (underleverandører). Denne etterspørselen gir opphav til mer verdiskaping hos underleverandører. Dette

beskrives mer i detalj under metodebeskrivelse av kryssløpsanalyse (vedlegg 5.2).

Ringvirkningsmodellen som benyttes for beregning av indirekte virkninger tar utgangspunkt i SSB nasjonalregnskapets kryssløp. Kryssløpet beskriver produktstrømmene i økonomien og hvordan norske næringer etterspør varer og tjenester av hverandre. Ved hjelp av kryssløpet utledes faste koeffisienter for leveranser av varer og tjenester mellom næringer. Dette benyttes videre til å estimere produksjon, verdiskaping, sysselsetting og skatt som følge av aktiviteten ved havna. Modellen er benyttet for å beregne indirekte virkninger av den kartlagte økonomiske aktiviteten som skjer via Ålesund havn.

Induserte virkninger på privat og offentlig konsum

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

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

- Privat konsum estimeres som disponible lønnsinntekter, som havnas økonomiske aktivitet genererer, minus spareraten. I beregningene benytter vi tidligere beregnet direkte og indirekte verdiskaping og data og statistikk fra Skatteetaten og SSB.
- Offentlig konsum estimeres som beregnede skatteinntekter av havnas aktivitet. Dette inkluderer skatteinntekter av selskaps overskudd, arbeidstakeres lønnsinntekter og arbeidsgiveravgift. Beregning av forholdet mellom omfang av offentlige inntekter og kostnad av utvalgte offentlige goder er basert på data fra SSB.

Katalytiske virkninger

Prosjektet avgrenses til å inkludere økonomiske ringvirkninger som kan beregnes ved hjelp av økonomiske data. Katalytiske virkninger er følgelig ikke hensyntatt.

Nærmere om kartlegging av cruiseturisters forbruk

I forbindelse med estimering av cruiseturisters forbruk i Ålesundregionen har vi gjennomført en fysisk forbruksundersøkelse ved Ålesund havn. Undersøkelsen ble gjennomført av BDO-ressurser i perioden september-oktober 2024. I undersøkelsen ble det samlet inn forbruksinformasjon for 188 tilreisende fra 4 anløp. Informasjon fra undersøkelsen er sett opp mot og rimelighetsvurdert mot tidligere kartlegginger, herunder tidligere kartlegginger av BDO, Innovasjon Norges Cruiseundersøkelse (2019) og TØIs gjennomgang av en rekke cruiseundersøkelser (2019).

Antall tilreisende i Ålesund er korrigert for estimert andel av passasjerer som går i land. Dette er basert på resultater fra Cruiseundersøkelsen 2019 (Innovasjon Norge), som fant at cruisepassasjerer i gjennomsnitt var i land i 96 prosent av havnene. 3 av de 4 viktigste grunnene til å tilreisende ikke gikk i havn, handlet om ikke-stedsspesifikke årsaker (vær, helse og form). Vi benyttet 0,96 som justeringsfaktor, og vurderer det som rimelig å anta at den reelle faktoren ikke er lavere enn dette.

Respondentutvalget er godt fordelt mellom passasjerene med hensyn til oppgitt tid brukt i land. De besøkte anløpene lå også i land i tilsvarende lengde som cruiseanløp pleier å ligge i Ålesund.

Innhenting av forbruksdata ble gjennomført i slutten av september og tidlig oktober 2024. Ulike faktorer kan indikere at forbruk per person kan være noe lavere på sommeren, (for eksempel grunnet et større omfang av store, og billigere skip og cruisepakker i ferisesongen), eller at forbruk er høyere (for

eksempel at kortere dager på høsten bidrar til at tilreisende befinner seg i kortere tid på land, og forbruker mindre, enn i sommertiden. Vi har valgt å ikke justere for sesong i forbruksestimatene.

Videre har vi vurdert eventuelt behov for å justere etter nasjonalitet blant respondentene. Basert på informasjon fra tidligere kartlegginger vurderes nasjonalitetene representert i undersøkelsen å være godt spredt med hensyn til gjennomsnittsforkbruk per besøkende. Vi konkluderer med at vårt utvalg med rimelighet kan sies å være representativt, og ikke skjevfordelt med nasjonaliteter forbundet med særlig høyt eller lavt døgnforbruk.

Nærmere om estimering av regional økonomisk aktivitet

Flere foretak har etablert avdelinger i Ålesund, Haram, Giske og Sula, selv om hovedkontoret er lokalisert andre steder. Etersom selskapene ikke rapporterer regnskap på avdelingsnivå, må den økonomiske aktiviteten i de aktuelle kommunene for slike selskap estimeres. Vi har estimert økonomisk aktivitet i Ålesundområdet ut fra regnskapstall på foretaksnivå og antall ansatte på underenhetsnivå i Enhetsregisteret. Foretakets andel av ansatte i Ålesundregionen er brukt som fordelingsnøkkel for regnskapsstørrelser som omsetning og verdiskaping. Under en slik antakelse vil 50 prosent av et selskaps omsetning lokaliseres i Ålesundregionen, dersom 50 prosent av selskapets ansatte arbeider der.

5.2 Nærmere om beregning av ringvirkninger

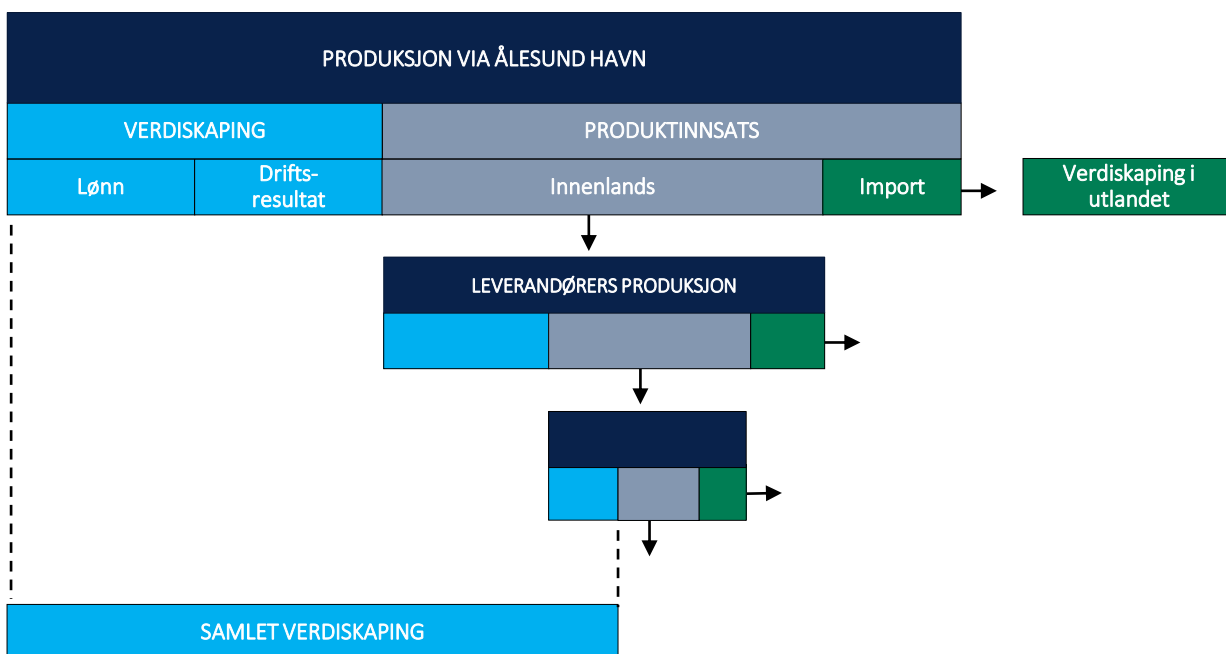
Økonomisk verdiskaping, som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital, står helt sentral i en ringvirkningsanalyse. Verdiskaping defineres her som akkumulert bruttoprodukt, den delen av produksjonen (omsetning) som gjenstår etter at produktinnsats (kjøp av varer og tjenester) er trukket fra, som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

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

og ser derfor bort fra utenlands produksjon og verdiskaping i hvert ledd av kryssløpet.

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

Visualisering av økonomisk aktivitet, verdiskaping og importlekkasje for underleverandører



Figur 16: Sammenheng mellom produksjon, produktinnsats og verdiskaping for underleverandører i verdikjeden (kryssløpet). Kilde: BDO

5.3 Inndeling av næringer

Næringsgruppe	Næring (NACE 5-sifret)
Hav- og kystfiske	Hav- og kystfiske
Foredling av fisk	Produksjon av saltfisk, tørrfisk og klippfisk
	Frysing av fisk, fiskefileter, skalldyr og bløtdyr
	Produksjon av fiskehermetikk
	Slaktning, bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers
Fiskeoppdrett	Produksjon av rå fiskeoljer og fett
	Innrednings- og installasjonsarbeid utført på skip over 100 br. tonn
	Bygging av fritidsbåter
	Produksjon av matfisk og skalldyr i hav- og kystbasert fiskeoppdrett
Tjenestenæringer til fiskeri	Produksjon av yngel og settefisk i hav- og kystbasert fiskeoppdrett
	Tjenester tilknyttet hav- og kystbasert fiskeoppdrett
Sjøtransport og logistikk	Engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr
	Produksjon av tauverk og nett
	Engroshandel med skipsutstyr og fiskeredskap
	Utenriks sjøfart med passasjerer
	Innenlandske kystruter med passasjerer
	Utenriks sjøfart med gods
	Innenriks sjøfart med gods
	Slepebåter
	Lagring
	Lasting og lossing
Tjenester tilknyttet sjøtransport	Spedisjon
	Bygging av havne- og damanlegg
	Drift av havne- og kaianlegg
	Redningstjeneste
	Tjenester tilknyttet sjøtransport ellers
Bygging av skip og båter	Skipsmegling
	Utleie og leasing av sjøtransportmateriell
	Bygging av skip og skrog over 100 br.tonn
	Bygging av skip under 100 br.tonn
Reparasjon og vedlikehold av skip og båter	Produksjon av annet flytende materiell
	Innrednings- og installasjonsarbeid utført på skip over 100 br.tonn
	Bygging av fritidsbåter
Engroshandel med drivstoff og brensel	Engroshandel med drivstoff og brensel

Tabell 12: Gruppering av næringshovedområder. Kilde: SSB, BDOs kategorisering.

5.4 Inkluderte foretak - gods og logistikk

Oversikt over foretak innen gods og logistikk som er vurdert tilknyttet Ålesund havn

Enhetsnavn	Antall ansatte i Ålesund (2023)
Ålesund Havne og Terminaltjeneste AS	47
Tyrholm & Farstad AS	46
Enger Transport Ålesund AS	23
Roar Skarbø Transport AS*	8
Bring Cargo AS avd Ålesund	8
Ålesund Container Transport AS	8
Moldegaard Maritime Logistics AS	2

Tabell 13: Oversikt over foretak innen gods og logistikk som er vurdert tilknyttet Ålesund havn.

* Roar Skarbø Transport AS ble meldt oppløst i enhetsregisteret 10.09.2024. GC Rieber har overtatt bulktransporten til Roar Skarbø Transport AS ved Ålesund havn. Siden regnskapstall er per 31.12.2023 er Roar Skarbø Transport AS inkludert i oversikten.

5.4 Inkluderte foretak - fiskeforedling

Oversikt over foretak innen frysing og slakting av fisk som er vurdert tilknyttet Ålesund havn

Enhetsnavn	Antall ansatte i Ålesund (2023)
Nils Sperre AS	165
Brødrene Sperre AS	160
Epax Norway AS*	75
TripleNine Vedde AS	40
Olav E Fiskerstrand AS	25
Sevrin Tranvåg AS*	24

Tabell 14: Oversikt over foretak innen fiskeforedling som er vurdert tilknyttet Ålesund havn

*Epax Norway og TripleNine Vedde er produsenter av blant annet fiskeolje. Basert på offentlig informasjon, eksempelvis redegjørelse etter Åpenhetsloven og verdikjedeinformasjon, vurderer vi at aktørene ikke står i direkte verdikjedeforbindelse med hverandre.

5.5 Kilder

Data og statistikk mottatt fra Ålesund Havn IKS, (herunder årsregnskap, kunde- og leverandørlistor, anløps- og lastestatistikk, m.m.)

Intervjuer med næringsaktører tilknyttet Ålesund havn

Statistikk, beskrivelser og økonomiske nøkkeltall mottatt fra næringsaktører tilknyttet Ålesund havn

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

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

Ålesundregionens Havnevesen IKS (2023). *Årsberetning og årsregnskap 2023*.

Ålesundregionens Havnevesen IKS (2023). *Årsberetning og årsregnskap 2023*.

Ålesundregionens Havnevesen IKS (2023). *Årsberetning og årsregnskap 2023*.

Ålesundregionens Havnevesen IKS (2023). *Årsberetning og årsregnskap 2023*.

Fiskeridirektoratet (2023) *Lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten 2022*.

Fiskeridirektoratet. *Statistikk om fangstverdi og rundvekt*. Lastet ned fra <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fangst-og-kvoter/Fangst/Fangst-fordelt-paa-landingssted>

Innovasjon Norge og Epinion (2019). *Cruiseturismen i Norge 2019*.

TØI (2019): *Cruiseturisters forbruk i Norge - en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser*

Nofima (2024) - *Verdiskaping og ringvirkninger fra norsk sjømatnæring for 2023*

Richardsen, R., Myhre, M.S., Tyholt, I.L. & Johansen, U. for SINTEF Ocean AS og SINTEF Community (2019, 20. juni). *Nasjonal betydning av sjømatnæringen*.

Richardsen, R., Myhre, M.S., Young, E. & Johansen, U. for SINTEF Ocean AS og SINTEF Community (2022, 8. september). *Nasjonal betydning av sjømatnæringen*.

TripleNine Vedde AS (2023, 15. juni). *TripleNine Veddes's redegjørelse etter åpenhetsloven*



KONTAKT

Øistein Harsem, Partner

M: +47 905 53 294

E: oistein.harsem@bdo.no

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

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

