

Samfunnsøkonomisk analyse av tiltak i Kjøllefjord fiskerihavn

Simen Pedersen og Petter Lindgren

VISTA ANALYSE AS



Dokumentdetaljer

| | |
|-------------------------|--|
| Vista Analyse AS | Rapportnummer 2015/31 |
| Rapporttittel | Samfunnsøkonomisk analyse av tiltak i Kjøllefjord fiskerihavn |
| ISBN | 978-82-8126-227-0 |
| Forfattere | Simen Pedersen og Petter Lindgren |
| Dato for ferdigstilling | 18. januar 2016 |
| Prosjektleder | Simen Pedersen |
| Kvalitetssikrer | Kristin Magnussen |
| Oppdragsgiver | Kystverket |
| Tilgjengelighet | Offentlig |
| Publisert | 18. januar 2016 |
| Forsidefoto | Christoffer Robin Jensen |
| Nøkkelord | Nytte-kostnadsanalyse, KVIRK, fiskerihavn og offentlig investering |

Forord

Vista Analyse har på oppdrag fra Kystverket avd. Troms og Finnmark utarbeidet en forenklet samfunnsøkonomisk analyse av forbedring av Kjøllefjord fiskerihavn. Analysen er gjennomført innenfor Rammeavtale mellom Kystverket og Vista Analyse AS om 'Utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser'.

Arnt Edmund Ofstad, Cato Solberg og Øystein Linnestad har vært Kystverkets kontaktpersoner, og kommet med innspill og oppklarende informasjon i utredningsarbeidet. I prosjektet er det gjennomført befaring til Kjøllefjord med deltakelse fra flere lokale aktører og vi har også hatt kontakt med flere av disse og andre aktører i etterkant av befaringen.

Vi takker vår oppdragsgiver og lokale kontakter for alle bidrag og et god samarbeid.

18 januar 2016

Simen Pedersen

Prosjektleder

Vista Analyse AS

Innhold

| | |
|--|----|
| Dokumentdetaljer | 1 |
| Forord | 2 |
| Innhold | 3 |
| Sammendrag | 7 |
| 1 Prosjektark | 8 |
| 2 Bakgrunn | 9 |
| 2.1 Plan- og influensområde | 10 |
| 2.2 Interessenter og beskrivelse av tiltaksområdet | 10 |
| 2.3 Utløsende behov | 13 |
| 2.4 Mål | 15 |
| 3 Alternativer | 17 |
| 3.1 Referansealternativet | 17 |
| 3.2 Tiltaksalternativet | 18 |
| 4 Metode | 20 |
| 4.1 Kort om samfunnsøkonomisk analyse | 20 |
| 4.2 Kystverkets virkningsmodell for mindre tiltak (KVIRK) | 20 |
| 4.3 Prissatte og ikke-prissatte virkninger | 21 |
| 4.4 Beregningsforutsetninger | 21 |
| 5 Trafikkdata | 23 |
| 6 Prissatte nyttevirkninger | 24 |
| 6.1 Reduserte reisekostnader ved økt tilgang til flere kaier | 24 |
| 6.2 Reduserte reisekostnader for fartøy til havna | 27 |
| 6.3 Redusert ventetid for fartøy | 27 |
| 6.4 Nye næringsarealer | 30 |
| 6.5 Økt produktivitet for enkeltbedrifter | 31 |
| 6.6 Restverdi | 36 |

| | | |
|------|--|----|
| 7 | Prissatte kostnadsvirkninger | 37 |
| 7.1 | Kystverkets investeringskostnader | 38 |
| 7.2 | Kystverkets vedlikeholds- og re-investeringskostnader | 38 |
| 7.3 | Private eller offentlige investeringer som utløses av tiltaket | 38 |
| 7.4 | Skattefinansieringskostnaden | 39 |
| 8 | Ikke-prissatte virkninger | 40 |
| 8.1 | Verdi av endret ulykkesrisiko | 40 |
| 8.2 | Fiske og akvakultur | 40 |
| 8.3 | Rekreasjon og friluftsliv/turisme | 40 |
| 8.4 | Kulturminner (kulturell arv) | 40 |
| 8.5 | Naturmiljø, inkludert marint biologisk mangfold..... | 41 |
| 8.6 | Forurensede sedimenter og annen forurensing..... | 41 |
| 8.7 | Landskap/estetiske tjenester | 41 |
| 9 | Omtale av virkninger som ikke vurderes i KVIRK..... | 42 |
| 9.1 | Trafikale virkninger | 42 |
| 9.2 | Stordriftsfordeler hos bedrifter i Kjøllefjord | 42 |
| 10 | Samfunnsøkonomisk vurdering..... | 43 |
| 10.1 | Prissatte virkninger | 43 |
| 10.2 | Ikke-prissatte virkninger | 44 |
| 10.3 | Virkninger som ikke vurderes i KVIRK..... | 45 |
| 10.4 | Samlet vurdering av samfunnsøkonomiske virkninger | 45 |
| 11 | Følsomhetsanalyser | 46 |
| 11.1 | Kalkulasjonsrenten..... | 46 |
| 11.2 | Reallønnsvekst | 47 |
| 11.3 | Levetid | 47 |
| 11.4 | Investeringskostnader | 48 |
| 11.5 | Trafikkvolum..... | 49 |

| | | |
|------|---|----|
| 11.6 | Prisendring på levendelagring av fisk..... | 49 |
| 12 | Samlet vurdering..... | 51 |
| 12.1 | Måloppnåelse..... | 51 |
| 12.2 | Samfunnsøkonomisk lønnsomhet..... | 52 |
| 12.3 | Fordelingsvirkninger..... | 52 |
| 12.4 | Betydning for lokalsamfunnet (lokale ringvirkninger)..... | 53 |
| | Referanser..... | 54 |
| | Vedlegg 1 - Konsulterte..... | 55 |

Tabeller:

| | | |
|-------------|--|----|
| Tabell 4.1 | Beregningsforutsetninger i analysen*..... | 22 |
| Tabell 10.1 | Prissatte samfunnsøkonomiske virkninger av å gjennomføre tiltaket i Kjøllefjord fiskerihavn, nåverdi (i 2022) i millioner 2016-kroner..... | 44 |
| Tabell 10.2 | Vurderinger av ikke-prissatte virkninger..... | 44 |
| Tabell 12.1 | Vurdering av måloppnåelse..... | 51 |

Figurer:

| | | |
|------------|--|----|
| Figur 2.1 | Oversiktskart over tiltaksområdet i Kjøllefjord fiskerihavn..... | 10 |
| Figur 2.2 | Kart over Kjøllefjord fiskerihavn og næringslivet i havna*..... | 11 |
| Figur 2.3 | Kart over gjennomførte og igangsatte prosjekter i sørlige del av havna..... | 14 |
| Figur 3.1 | Kart over Kjøllefjord havn, med illustrasjon av deltiltakene..... | 18 |
| Figur 5.1 | Antall anløp til fiskerihavna for ulike fartøyskategorier i løpet av 2013, samt gjennomsnittlig bruttotonnasje*..... | 23 |
| Figur 6.1 | Antall timer i 2014 med vind fra vest..... | 28 |
| Figur 6.2 | Sammenligning av værdata for 2014 med perioden 1957-2013..... | 28 |
| Figur 10.1 | Prissatte samfunnsøkonomisk nytte og kostnad av tiltaket, nåverdi (i 2022) i millioner 2016-kroner..... | 43 |
| Figur 11.1 | Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulike kalkulasjonsrenter, i millioner 2016-kroner..... | 46 |

| | | |
|------------|---|----|
| Figur 11.2 | Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulik reallønnsvekst, i millioner 2016-kroner..... | 47 |
| Figur 11-3 | Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulik levetid, i millioner 2016-kroner | 48 |
| Figur 11.4 | Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved lavere og høyere investeringskostnader, i millioner 2016-kroner | 48 |
| Figur 11.5 | Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved lavere og høyere trafikkvolum, i millioner 2016-kroner | 49 |
| Figur 11.6 | Oversikt over hvordan prisøkning per kilo for levendelagret torsk påvirker den totale nyttegevinsten av tiltaket, nåverdi (2022), i millioner 2016-kroner | 50 |

Sammendrag

Forlengelse av eksisterende molo, bygging av ny molo og utdyping av havnebasenget i Kjøllefjord fiskerihavn er beregnet til å gi en positiv prissatt netto nytte for samfunnet på cirka 25 millioner kroner med de forutsetninger som er lagt til grunn. Utfallet er helt avhengig av at det faktisk etableres et anlegg for levendelagring av fisk, og svært følsomt for hvilken pris fiskere og fiskemottak vil oppnå på fersk fisk som lagres fra sesongen til utenfor sesongen ved å ta i bruk et levendelagringsanlegg. Nyttens av tiltaket tilfaller i all hovedsak fiskemottakene i havna, hjemlig fiskeflåte og nye fiskefartøy som vil kunne benytte havna som følge av tiltaket.

Nåverdien av samlet prissatt nytte er cirka 291 millioner kroner. Den prissatte nytten er knyttet til reduserte reisekostnader ved økt tilgang til nye liggekaier i det nye havnebassenget, redusert ventetid for lossing av fangst ved det ene mottaket, verdi av nye næringsarealer, produktivitetsgevinster for bedrifter i havna og restverdi. Havna vil kunne trekke til seg fiskefartøy som i dag fisker i nærheten av Kjøllefjord, men som på grunn av plassmangel ikke leverer til eller ligger i Kjøllefjord. Moloen i nord vil skjerme det ene fiskemottaket og slik redusere forekomsten av venting på grunn av dårlig vær. En del næringsareal vil bli mer verdifullt ved at kaianleggene kan tas i bruk på en bedre måte etter at tiltaket er realisert.

Når det gjelder produktivitetsgevinster for bedriftene, er etablering av levendelagringsanlegg den virkningen som gir størst nytte. Denne virkningen står for omtrent 65 prosent av totalverdien av nyttevirkningene. Ut fra tilgjengelig informasjon, anser vi det som sannsynlig at et slikt levendelagringsanlegg vil bli etablert dersom tiltaket realiseres, og tiltakets samfunnsøkonomiske lønnsomhet er helt avhengig av at levendefiskanlegget faktisk blir en realitet. Vi har benyttet en prisøkning på 3,5 kroner. Ved å teste følsomheten for produktivitetsgevinsten av å kunne etablere levendelagringsanlegg fant vi at en pris på omkring 3,0 kroner medfører at tiltaket er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Konklusjonen er derfor svært følsom for redusert prisøkning ved levendelagring av torsk. Andre sentrale produktivitetsvirkninger er reduserte skader på fiskefartøy, reduserte skader på kaianlegget til fiskemottaket, reduserte skader på andre kaianlegg og bygninger langs nordlige del av havna, økt regularitet i leveransene av fisk, samt redusert ventetid for fiskemottaket. Virkninger for ulykkesrisiko antas å være liten, men positiv.

De viktigste prissatte kostnadselementene er investeringskostnaden og den tilhørende skattefinansieringskostnaden. I tillegg er det beregnet investeringer i levendelagringsanlegg, betongkai og flytebryggeplasser. Nåverdien av samlede kostnader er cirka 266 millioner kroner.

I et samfunnsøkonomisk og distriktpolitisk perspektiv bør man ha en god forståelse av fiskerihavnstrukturen i området før man vurderer enkelttiltak. Investeringer av denne typen kan bidra til at andre gjennomførte investeringer mister eller får redusert nytte.

I tillegg til de samfunnsøkonomiske virkningene kan tiltaket ha ringvirkninger for lokalsamfunnet. Vår vurdering er at tiltaket legger til rette for at Kjøllefjord kan utvikle seg til en mer robust fiskerihavn med basis i et sterkt fiskerimiljø.

1 Prosjektark

Prosjektarket oppsummerer resultatene fra vurderingen av molo og utdyping i Kjøllefjord fiskerihavn. Beregningsforutsetningene som ligger til grunn for hovedalternativet er dokumentert i avsnitt 4.4.

| Tiltakets navn: | Molo og utdyping i Kjøllefjord havn | | | | | | | | | |
|---|--|---|----------|------------------|------------------------------------|-------|----------------------------------|-------|--|------|
| Hva er deltiltakene og hvilke mål skal oppfylles? | Hovedformålet med tiltaket i Kjøllefjord havn er å skjerme havna og legge til rette for anløp av større fartøy. Målet oppnås ved å bygge to moloer og utdype indre havn. | | | | | | | | | |
| Hva koster tiltaket for Kystverket? Kommentarer til investeringskostnader | Investeringskostnader 187,6 mill. kroner før år 2022. Vedlikehold- og reinvesteringskostnader 9,6 mill. kroner ila. 40 år. Nåverdien av det samlede offentlige finansieringsbehovet er lik 133,8 mill. kroner Investeringskostnadene oppgis uten merverdiavgift. | | | | | | | | | |
| Planstatus: | Reguleringsplan er under utarbeidelse. | | | | | | | | | |
| Hovedkonklusjon: | Tiltaket gir en prissatt netto nytte på samfunnet på 24,6 mill. kroner med en analysperiode på 40 år. | | | | | | | | | |
| Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader versus prissatt nytte | <table border="1"> <caption>Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader versus prissatt nytte</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Millioner kroner</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Samfunnsøkonomisk prissatt kostnad</td> <td>266,0</td> </tr> <tr> <td>Samfunnsøkonomisk prissatt nytte</td> <td>290,6</td> </tr> <tr> <td>Netto samfunnsøkonomisk prissatt nytte</td> <td>24,6</td> </tr> </tbody> </table> | | Kategori | Millioner kroner | Samfunnsøkonomisk prissatt kostnad | 266,0 | Samfunnsøkonomisk prissatt nytte | 290,6 | Netto samfunnsøkonomisk prissatt nytte | 24,6 |
| Kategori | Millioner kroner | | | | | | | | | |
| Samfunnsøkonomisk prissatt kostnad | 266,0 | | | | | | | | | |
| Samfunnsøkonomisk prissatt nytte | 290,6 | | | | | | | | | |
| Netto samfunnsøkonomisk prissatt nytte | 24,6 | | | | | | | | | |
| Prissatte virkninger (i millioner kroner) | <p>Nyttevirkninger fiskerihavn</p> <p>Reduserte reisekostnader ved økt tilgang til flere nød- og liggekaier 44,3</p> <p>Reduserte reisekostnader for trafikk til havnen 0,0</p> <p>Redusert ventetid for fartøyer 5,6</p> <p>Nye næringsarealer 3,9</p> <p>Økt produktivitet for enkeltbedrifter 179,3</p> <p>Restverdi 57,5</p> <p>Brutto samfunnsøkonomisk prissatt nytte 290,6</p> <p>Samfunnsøkonomiske kostnader</p> <p>Investeringskostnad 199,0</p> <p>Vedlikeholdskostnad 8,4</p> <p>Reinvesteringskostnad 1,2</p> <p>Kostnad ved nye kaianlegg 16,9</p> <p>Kostnad ved nye lageranlegg 0,0</p> <p>Kostnad ved å realisere næringsarealet 13,7</p> <p>Skattefinansieringskostnad 26,8</p> <p>Brutto samfunnsøkonomisk prissatt kostnad 266,0</p> <p>Netto samfunnsøkonomisk prissatt nytte 24,6</p> | <i>i mill. 2016-kroner</i> | | | | | | | | |
| Ikke-prissatte virkninger | <p>Ikke-prissatte virkninger</p> <p>Verdi av endret ulykkesrisiko (Fiske) og akvakultur 0,0</p> <p>Rekreasjon og friluftsliv/turisme 0,0</p> <p>Kulturminner (kulturell arv) 0,0</p> <p>Naturmiljø, inkl. marint biologisk mangfold 0,0</p> <p>Forurensede sedimenter og annen forurensing 0,0</p> <p>Landskap/estetiske tjenester 0,0</p> | <i>Vurdering av analytiker</i> | | | | | | | | |
| Resultat av følsomhetsanalyse | <p>Hovedalternativ</p> <p>Kalkulasjonsrente lik 3 prosent 0,18 24,6</p> <p>Kalkulasjonsrente lik 5 prosent 0,86 104,1</p> <p>Realinntektsvekst lik 0,3 prosent -0,21 -30,1</p> <p>Realinntektsvekst lik 2,3 prosent 0,16 21,3</p> <p>Levetid 40 år 0,22 29,9</p> <p>Levetid 100 år -0,25 -32,8</p> <p>Investeringskostnad - 25 prosent 0,19 25,7</p> <p>Investeringskostnad + 25 prosent 1,00 84,3</p> <p>Trafikkvolum +10 prosent -0,19 -35,1</p> <p>Trafikkvolum -10 prosent 0,24 30,9</p> | <p><i>NNB (Netto nytte per budsjettkrone)</i> <i>Netto nytte i mill. 2016-kroner</i></p> | | | | | | | | |
| KVIRK v1.06 | | | | | | | | | | |

2 Bakgrunn

Kystverket har gjennomført en forstudie av etablering av molo og utdyping av Kjøllefjord havn (Kystverket, 2015). Fiskerihavna ligger på Nordkyn i Lebesby kommune i Finnmark. Kjøllefjord har cirka 1 000 innbyggere, og bebyggelsen er naturlig konsentrert rundt havneområdet. Næringslivet i havna består av fiske, fiskeindustri og fiskerirelatert serviceindustri. Lebesby kommune har også en betydelig oppdrettsnæring, men denne virksomheten er ikke lokalisert i tilknytning til fiskerihavna. I tillegg er Kjøllefjord havn tilrettelagt for fisketurisme, med flere overnattingsmuligheter og tilbud om båt- og fiskeopplevelser.

Kjøllefjord er knyttet til E6 via RV888 og RV98. Hurtigruta er daglig innom Kjøllefjord havn. Det er 33 kilometer til Mehamn flyplass (kortbanenettet) og 330 kilometer til Kirkenes flyplass (daglige avganger til Oslo).

Kjøllefjord har opplevd en økning i fiskeflåten, opp fra 60 fartøy i 2007 til 82 registrerte fartøy i 2014 (Kystverket, 2015). Fiskerikonsernet Norway Seafoods AS har fiskemottak i Kjøllefjord havn. Det legger til rette for stor trafikk av lokal fiskeflåte og et stort antall fremmedflåte under vinter- og vårfisaket. Kjøllefjord tiltrekker seg også fremmedflåte i forbindelse med linefisket på høsten. Mottaket tar imot hvitfisk, og produksjonen er i hovedsak saltfisk, fersk filet og ferskpakking. Norway Seafoods har også en stor produksjon av kongekrabbe og er i gang med satsing på snekrabbe. I tillegg etablerer fiskerikonsernene Nergård AS og Polar Seafood AS i samarbeid fiskeindustrivirksomhet i Kjøllefjord for å dekke Øst-Finnmark. Det vil altså være to konkurrerende fiskemottak i Kjøllefjord i løpet av 2016. Nergård og Polar Seafood vil fokusere på ferskfisk, men også på produksjon og innfrysing av kongekrabbe.

Øvrige brukere i havna er oppdrettsselskapet SalMar, servicebedriften Bjørn Ovesen AS og Kjøllefjord Skipsekspedisjon AS. Firmaet Stein Kåre Røvik AS inngår nå en avtale om å etablere ny drift med slippen i Kjøllefjord. Selskapet vil også satse på mekanisk verksted. Frakteskip leverer og henter gods ved Norway Seafoods' fiskemottak. I tillegg huser Kjøllefjord havn det historiske Foldalbruket med overnattingsvirksomhet og museum. Foldalbruket er vernet av Riksantikvaren og restaurert for omkring 12 millioner kroner i de senere år.

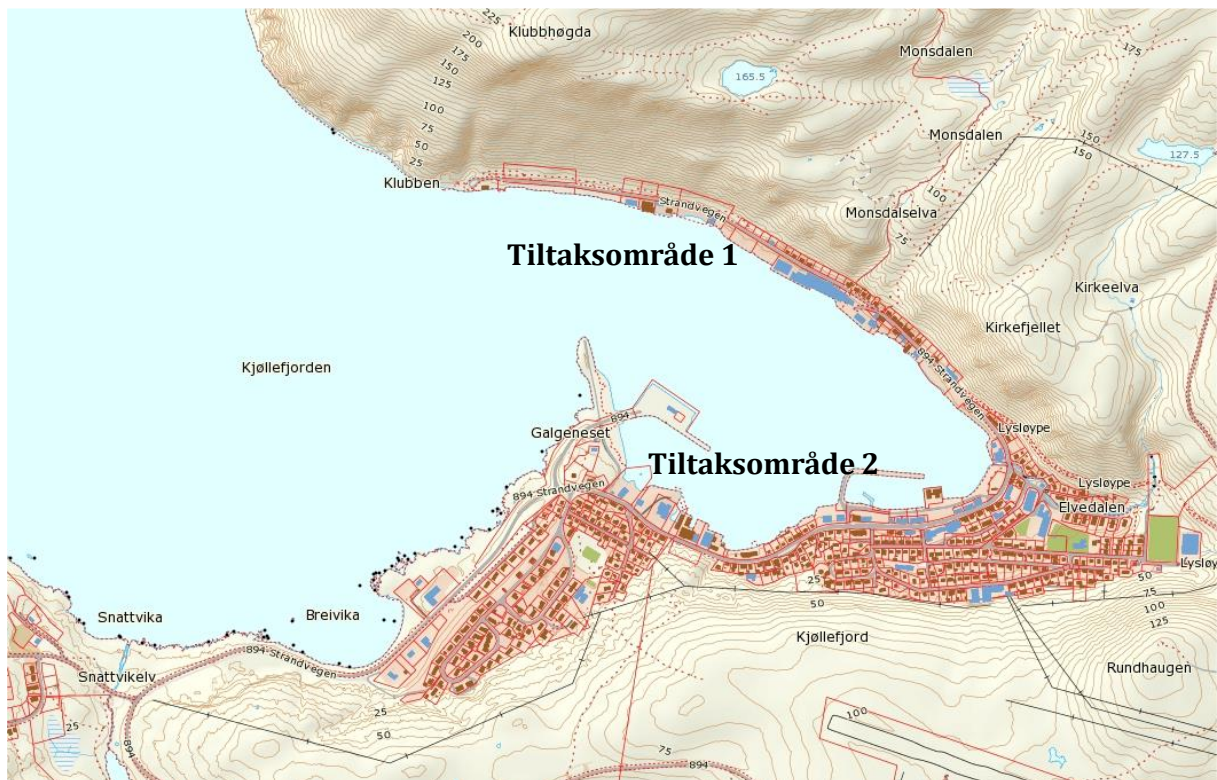
Kommunen har utført betydelige investeringer i havna de senere år for å skjerme mer av havna og oppgradere mulighetene for fiskeri- og fiskemottaksvirksomheten. Utbygging av molo er kombinert med utvidelse av havneareal. Flere av investeringene har blitt supplert med statlige midler. Til sammen har det blitt investert for omkring 80 millioner kroner siden 2002. Mens den sørlige delen av havna er godt skjermet, er den nordlige delen svært utsatt for drag og dårlig vær.

Kjøllefjord havn er under utvikling. Aktørene mener at nye tiltak er nødvendige for at havna skal bli bedre skjermet mot tøff sjø og med mer havneareal som kan benyttes også av større skip. Det er også knapt med ledig næringsareal grunnet topografien i Kjøllefjord. Bakgrunnen for Kystverkets forprosjekt for havna er ønsket om å utdype og utvide tilgangen til skjermet kaianlegg i den sørlige delen av havna samt skjerming av den nordlige delen av havna.

2.1 Plan- og influensområde

Figur 2.1 gir en oversikt over tiltaksområdet og de aktuelle deltiltakene som skal vurderes i fiskerihavna. Som det framgår av figuren, innebærer Kystverkets tiltak to tiltaksområder: i nordlige del av havna (tiltaksområde 1) og i sørlige del av havna (tiltaksområde 2). Tiltaksområde 1 består av å etablere en molo, mens i tiltaksområde 2 planlegges en utvidelse av eksisterende molo, samt utdyping av havnebassenget. Deltiltakene er nærmere beskrevet i avsnitt 3.2.

Figur 2.1 Oversiktskart over tiltaksområdet i Kjøllefjord fiskerihavn



Kilde: Kystinfo, bearbeidet av Vista Analyse AS.

2.2 Interessenter og beskrivelse av tiltaksområdet

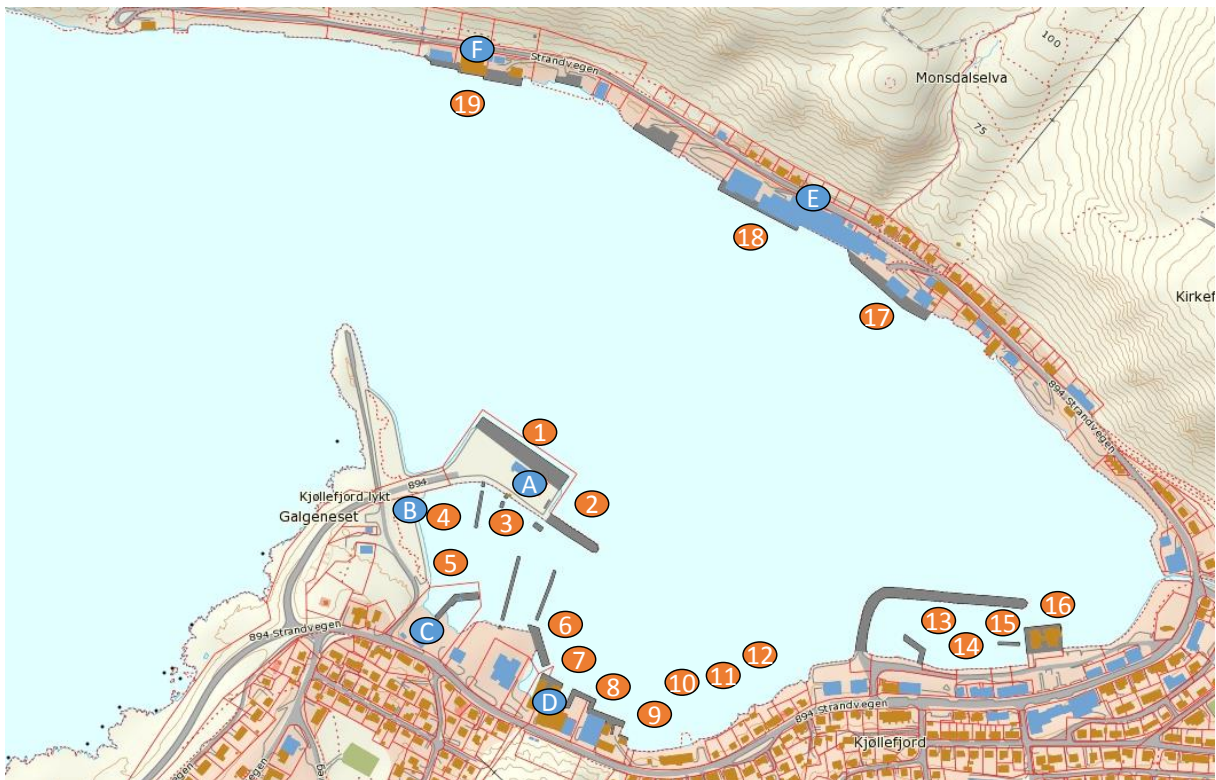
Tiltaket i Kjøllefjord har et potensial for å generere både positive og negative virkninger for de næringsaktørene som er lokalisert i havna. I utgangspunktet vil alle aktørene i havna bli berørt av tiltaket. I det følgende beskriver vi kort de viktigste virksomhetene som kan tenkes å bli påvirket. I kapittel 6, 7 og 8 kommer vi tilbake til hvordan tiltaket vil påvirke hver av interessentene. For kart over næringslivet i Kjøllefjord havn, se Figur 2.2.

Kjøllefjord har en geografisk gunstig beliggenhet, med flere store fiskefelt i umiddelbar nærhet. Sesongen for torskefiske er hovedsakelig fra januar til mai. I tillegg er det linefiske etter hyse på sommeren og høsten, og fiske etter kongekrabbe på høsten.

Kommunen har, delvis i samarbeid med Kystverket, investert betydelig i utvikling av havna. Nå er sørlige havn delvis skjermet og mudret. Nye aktører er på vei inn i havna. Det er derfor potensial for havna til å vokse, både på foredlingsiden, og med hensyn til antall fiskere i hjemme- og fremmedflåte.

Figur 2.2 Kart over Kjøllefjord fiskerihavn og næringslivet i havna*

- | | | | | | |
|----|------------------------|----|---------------------|---|------------------------------|
| 1 | Industrikai | 11 | Flytebrygge | A | Kjøllefjord Skipsekspedisjon |
| 2 | Bunkringskai | 12 | Flytebrygge | B | Nergård/Polar Seafood |
| 3 | Hellebrygga | 13 | Nissenkai | C | Slippen |
| 4 | Fiskerikai (konstr.) | 14 | Flytebrygge | D | Hustadområdet |
| 5 | Slippkai | 15 | Flytebrygge | E | Norway Seafoods |
| 6 | Almenningskai | 16 | Trekai | F | Foldalbruket |
| 7 | Hustad - eignerbu | 17 | Dampskipskai | | |
| 8 | Hustad - tidl. mottak | 18 | Norway Seafoods kai | | |
| 9 | Hustad - tidl. salteri | 19 | Foldalkai | | |
| 10 | Flytebrygge | | | | |



*Kartet gir ikke et fullstendig bilde av næringslivet i Kjøllefjord fiskerihavn, men viser de bedriftene som står sentralt i denne analysen. Kilde: Kystinfo, bearbejdet av Vista Analyse.

Norway Seafoods AS

Norway Seafoods er et sjømatelskap med virksomhet i Norge og Danmark. Konsernets primære forretningsområder er foredling av torskefisk og annen høykvalitets sjømat. Hovedmarkedet for Norway Seafoods' produkter er Europa, med Skandinavia og Frankrike som viktige markeder. Selskapet leverer også produkter til USA. Selskapet har 11 foredlingsanlegg: 8 i Norge og 3 i Danmark. Hovedkontoret til selskapet er i Oslo.

I Kjøllefjord har Norway Seafoods et mottaks- og produksjonsanlegg på nordsiden av havna. Anlegget ble bygget på 70-tallet med mottak, filethall, kjøll-, og frys- og lagerarealer. Siste byggetrinn var nytt salteri i 1998. Norway Seafoods' avdeling i Kjøllefjord mottar årlig omkring 4 000 tonn råstoff og sysselsetter om lag 25 personer. I 2015 skal det produseres filet, saltfisk, ferskfisk, kongekrabbe og snekrabb og sysselsettingen forventes å øke med cirka 5 personer. Budsjettert kvantum i 2015 er på 4 500 tonn, inkludert krabbe og en omsetning på omkring 90 millioner kroner.

Nergård AS

Nergård AS er, i samarbeid med Polar Seafood Group, i en etableringsprosess i Kjøllefjord. Etableringen i Kjøllefjord er en del av en satsing for å kunne levere fersk fisk hele året. Dette oppnås ved å ha anlegg nær alle viktige fiskefelt, levering fra ferskfisktrålere og levendelagre fisk. Kjøllefjord er Nergårds første lokalitet i Øst-Finnmark. Nergård utførte en grundig prosess for å finne optimal lokalisering for nytt anlegg. Kjøllefjord var konkurransedyktig på grunn av analyser av kystflåten, flåtestruktur og nærhet til fiskefelt, men også fordi Kjøllefjord kommune er offensiv og på grunn av at det fantes kun én eksisterende kjøper i Kjøllefjord. Nergård har erfaring med at flere aktører på kjøpsiden genererer mer fisk og bedre servicetjenester. Nergård vil fokusere på produksjon av ferskfisk, bruk av alle restråstoffer, og produksjon og innfrysing av kongekrabbe. De vil også bygge industrisanlegget slik at det er mulig for turister å få omvisning på anlegget.

Nergård har fiskeforedlingsanlegg i Lofoten, Bø i Vesterålen, flere anlegg på Senja og Hasvik/Breivikbotn. Konsernet eier fem trålere med tilhørende kvoterettigheter. I tillegg har selskapet eierinteresser i en del kystfartøy. Nergård har også salgsorganisasjon for både pelagisk, konvensjonelle produkter samt eget salgsselskap for fersk hvitfisk. Konsernets hovedkontor er i Tromsø.

Polar Seafood Group

Polar Seafood Group er sammen med Nergård AS i etableringsfasen for en fiskeforedlingsfabrikk i Kjøllefjord. Polar Seafood Group er et dansk konsern med totale inntekter på omkring 2,8 milliarder danske kroner (2014). Konsernet er i en sterk finansiell posisjon og har de siste fem årene et gjennomsnittlig driftsresultat på omkring 200 millioner danske kroner per år. Konsernet ble etablert i 1984 og har omkring 1 000 ansatte.

Kjøllefjord Skipsekspedisjon AS

Kjøllefjord Skipsekspedisjon AS er agent for Norlines, og frakter derfor gods hovedsakelig med Hurtigruta og Norlines' godsbåter. Selskapet har bunkringsanlegg i havna og selger diesel og oljeprodukter til fiskeflåten. De utfører havnerelaterte oppgaver: loggfører båter, strømsalg og utarbeider fakturagrunnlag for brukerne av havna. Skipsekspedisjonen tilbyr også transporttjenester på land. Kjøllefjord Skipsekspedisjon har 4,5 ansatte og omsetter for omkring 6 millioner kroner per år.

Stein Kåre Røvik AS

Stein Kåre Røvik AS er en maskinentreprenør som i dag driver med transport, brøyting og graving. Selskapet ønsker å få i gang drift ved slippen i Kjøllefjord og inngår i disse dager en leieavtale med Nordkappregionen havn IKS. I dag er ikke slippen i Kjøllefjord i drift. Nordkappregionen havn er eier av slippen. Stein Kåre Røvik AS skal satse på slipp- og vedlikeholdstjenester til fiskeflåten og mekanisk verksted. Selskapet utvider antall ansatte og er nå 4 ansatte.

Bjørn Ovesen AS

Bjørn Ovesen AS driver maritime service. Det innebærer blant annet dykking, reparasjons- og vedlikeholdsoppdrag på fartøy, kaier, industribygg og oppdrettsanlegg. Bjørn Ovesen AS er 1 fast ansatt, men selskapet har et nettverk på omkring fem personer som benyttes i varierende grad i ulike prosjekter.

Stiftelsen Foldal

Stiftelsen Foldal er ansvarlig for å restaurere og bevare Foldalbruket. Foldalbruket er et nedlagt fiskebruk med tradisjoner tilbake til begynnelsen av 1900-tallet. Der har det vært fiskemottak med tørrfisk- og saltfiskproduksjon, trandamperi, utleierrorbuer for tilreisende fiskere, samt ekspedisjonskai med hurtigruteanløp (fram til 1959). Restaureringen av Foldalbruket startet i 1993g i 1994 ble bruket fredet av Riksantikvaren. I dag tilbyr Foldalbruket overnatting og utleie av lokaler. Det er etablert et museum ved anlegget. Dette omfatter fire bygninger og forteller historien om Foldalbruket og Kjøllefjord. I tillegg fortelles Finnmarks historie og utvikling fra vikingtiden og fram til i dag. Kjøllefjord Kystlag drifter prosjektet Foldalbruket Kystkultursenter.

Kaianlegg

Kjøllefjord fiskerihavn består av en rekke kai- og bryggeanlegg. Nedenfor beskriver vi kort disse anleggene:

- 1) Industrikai: kai i betong for Hurtigruta, 120 meter lang, 8,5 meter dybde.
- 2) Bunkringskai: tilknyttet Kjøllefjord Skipsekspedisjon, flytebrygge, 10 meter lang.
- 3) Hellebrygga: flytebrygge, 10 meter lang.
- 4) Fiskerikai: ferdig juni 2015, i betong, 50 meter lang, 7 meter dybde.
- 5) Slippkai: i betong, 20 meter lang, 0-3 meter dybde.
- 6) Almenningskai: i tre, 43 meter lang, 3-4 meter dybde.
- 7) Hustad – eignerbu: i tre, 40 meter lang, 2-2,5 meter dybde.
- 8) Hustad – tidligere mottak: i tre, 30 meter lang, 4,5 meter dybde.
- 9) Hustad – tidligere salteri: i tre, 30 meter lang, 3 meter dybde.
- 10) Flytebrygge: 68 meter lang, 130 meter pir.
- 11) Flytebrygge: 80 meter lang, 33 båser.
- 12) Flytebrygge: ny i 2016.
- 13) Nissenkai: i tre, 55 meter lang, 2-4 meter dybde.
- 14) Flytebrygge: 36 meter lang, 12 båser.
- 15) Flytebrygge: 25 meter lang, 50 meter pir.
- 16) Trekai: 60 meter lang, 2-3,5 meter dybde.
- 17) Dampskipskai: i betong, 105 meter lang, 11 meter dybde.
- 18) Norway Seafoods' kai: i betong, 100 meter lang, 8-10 meter dybde.
- 19) Foldalkai: i tre, 45+30 meter lang, 8-10 meter dybde.

Kaianleggene i Kjøllefjord bidrar til å danne et betydelig havnebasseng for fiskeflåten, for transportselskaper og oppdrettsindustrien.

2.3 Utløsende behov

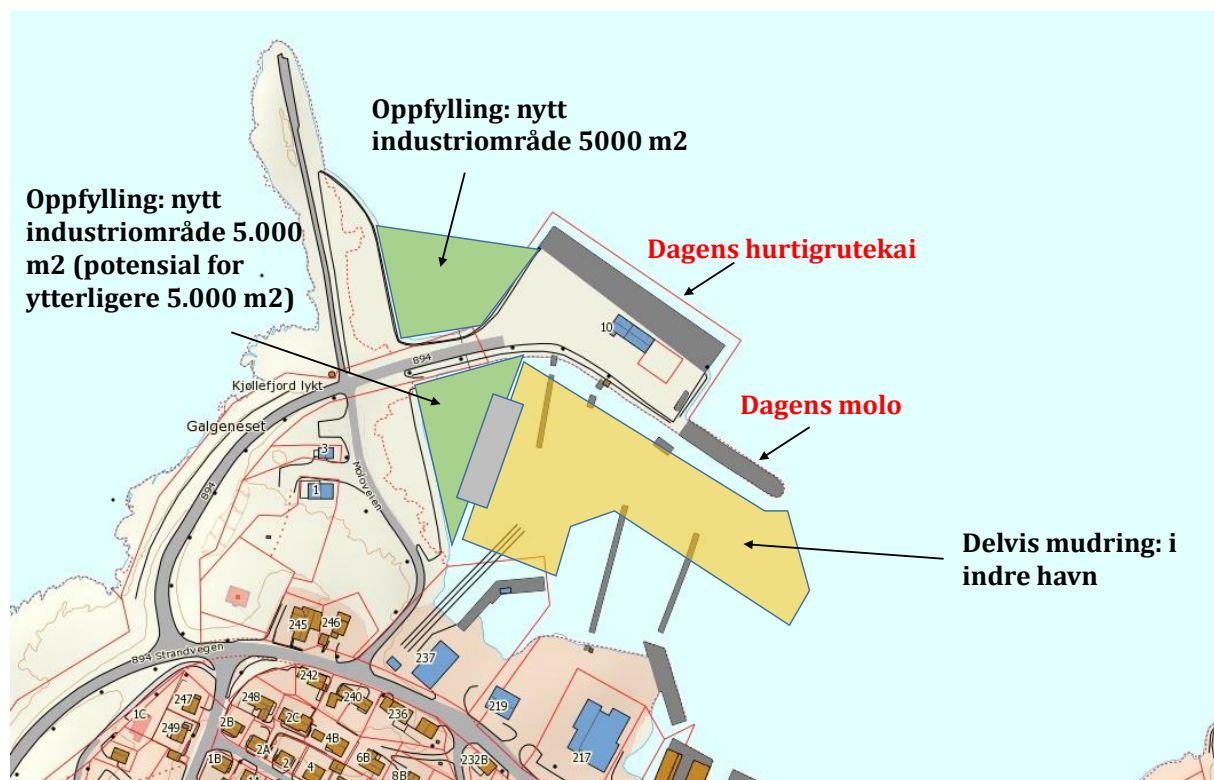
Lebesby kommune har sammen med Kystverket region Troms og Finnmark gjennomført investeringer for omkring 80 millioner kroner de seneste årene. Figur 2.3 viser gjennomførte og igangsatte prosjekter.

Lebesby kommune etablerte i 2002 dekningsverk på hovedmoloens østside for å skjerme deler av havna fra sjø og vind. Det ble samtidig dannet et cirka 5 000 m² havneområde innenfor denne moloen. Der er det i dag flere flytebrygger med plass til om lag 50 mindre skip. Dette er det best beskyttede området i havna, og er derfor også attraktivt for fiskerirelatert industri. Nergård og Polar Seafood har etablert seg innerst i denne delen av havna (se Figur 2.2).

På grunn av utfordringer på nordsiden av havna, med små arealer, urolig havn, skredfare og ustabil grunn, ble det i 2006 anlagt ny trafikkkai på sørsiden av havna, og det ble samtidig opparbeidet omkring 5 000 m² industriarealer i samme område.

I perioden 2012-2015 ble det planlagt og omsøkt etablering av et nytt industriområde, med ny 50 meters fiskerikai i betong på innsiden av molo Q. Fiskerikaien ble ferdigstilt i juni 2015. Det er også innvilget post 60-midler¹ til delvis utdyping innenfor molo Q. Dette arbeidet vil være ferdig i løpet av juli 2015. Valget av dette området til nytt industriområde er gjort ut fra en totalvurdering der en ser for seg at etablering av fylling og bygging av kai blir rimeligere enn om en skulle gå for en løsning på utsiden av indre molo (ved trafikkaia). I tillegg vurderes også de maritime forholdene som bedre på innsiden enn på yttersiden, spesielt for den minste flåten.

Figur 2.3 Kart over gjennomførte og igangsatte prosjekter i sørlige del av havna



*Rød skrift: **havneinfo**. Svart skrift: utførte og igangsatte prosjekter. Kilde: Kystinfo, bearbeidet av Vista Analyse, Lebesby kommune og Kystverket (2015)

¹Tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak (post 60).

Kjøllefjord har fortsatt forbedringspotensial for å framstå som en moderne og framtidrettet havn. Nordsiden av havna er spesielt utsatt for drag og bølger. De dårlige forholdene på havnas nordside har vært et tema gjennom årtier. Sjøen tærer på alle kaianlegg på nordsiden gjennom utvasking av fundamentene til kaiene. I tillegg er det vanskelig for fiskefartøy å levere til Norway Seafoods' foredlingsanlegg under krevende sjøforhold. Alle fartøy blir påvirket av krevende forhold, men spesielt gjelder det mindre fiskefartøy som er ekstra sårbare for tøft vær. Også større trålere opplever problemer med levering ved kaianlegget i dårlig vær. Skipene velger da å levere andre steder. Det er også lite liggeareal for større kystfartøy i havna i påvente av bedre vær. Sjøforholdene på nordsiden har blitt simulert i modelltankforsøk hos SINTEF (Kystverket, 2015). Konklusjonene fra forsøkene er at det må anlegges en molo på nordsiden av fjorden for å oppnå tilfredsstillende rolighet. Dette vil redusere bølger og drag ved kaiene og hindre utvasking i området.

Det er også svært begrenset skjermet plass for skip i Kjøllefjord. Moloen fra 2002 på sørsiden av havna bidrar til et meget godt liggeområde for flåten. Men det er behov for å utvide denne moloen for å skape et større, rolig havnebasseng.

I tillegg er dybden i det sørlige, skjermede havnebassenget begrensende for hva slags type skip som kan ligge i havna og levere til det kommende anlegget til Nergård og Polar Seafood. Kjøllefjord havn er i gang med et arbeid med å utdype dette havnebassenget, ved hjelp av post 60-midler. Det er imidlertid behov for ytterligere utdyping av bassenget. En slik utdyping vil bidra til at Kjøllefjord kunne tatt i mot råstoff fra større kystfartøy og store trålere. I dag kan det leveres på trafikkaia som ligger utenfor moloen. Men det er begrenset mottakskapasitet der, og dette området er i likhet med nordsiden av havna utsatt for drag og bølger.

2.4 Mål

Regjeringens overordnede mål for transportsystemet er: «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

Det er videre fastsatt tre hovedmål som beskriver hva som er transportsystemets primære funksjon (framkommelighet) og hvilke hensyn som skal tas ved utviklingen av dette (trafikksikkerhet, universell utforming (integreres i hovedmålet om framkommelighet), klima og miljø):

- *Framkommelighet*: Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- *Transportsikkerhet*: Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- *Klima og miljø*: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

For hvert hovedmål er det etappemål som uttrykker mål for planperioden.

Relevante etappemål for framkommelighet:

- Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig
- Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet
- Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til sjø og bane

Relevante etappemål for transportsikkerhet:

- Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransport

- Unngå ulykker med akutt forurensning

Etappemål for klima og miljø:

- Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- Begrense tapet av naturmangfold

Kystverket, avd. Troms og Finnmark, har formulert følgende mål for tiltaket (Kystverket, 2015):

«Hovedmålsettingen er å bedre og utvide liggeforhold og servicetilbud til fiskeflåten og fiskeindustrien, samt legge til rette for etablering av ny fiskeindustri.»

Målene oppnås ved skjerming av havneområdene i Kjøllefjord samt utdyping av havneområdet sør i Kjøllefjord havn.

3 Alternativer

I den samfunnsøkonomiske analysen vurderer vi hvorvidt det lønner seg for samfunnet å gjennomføre tiltaket i Kjøllefjord fiskerihavn. Tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis vi kan sannsynliggjøre at netto nytten av å gjennomføre tiltaket (tiltaksalternativet) er større enn netto nytten av at tiltaket ikke gjennomføres (referansealternativet).

Når man fyller inn data i KVIRK, skal man vurdere tiltaksalternativets virkning på hver enkelt nytte- og kostnadsvirkning. Utgangspunktet er at virkningen skal vurderes ut fra referansealternativet. Når man vurderer virkningen av en nytte- eller kostnadsvirkning ut fra referansealternativet, kan det oppstå fire situasjoner:

- A. Tiltaket kan bidra til økt nytte for én eller flere aktører
- B. Tiltaket kan bidra til redusert nytte for én eller flere aktører
- C. Tiltaket kan bidra til økte kostnader for én eller flere aktører
- D. Tiltaket kan bidra til reduserte kostnader for én eller flere aktører

Situasjon A og D innebærer at tiltaksalternativet bidrar til økt nytte eller reduserte kostnader (gevinster for samfunnet), mens situasjon B og C innebærer ulemper eller økte kostnader (tap for samfunnet). I en KVIRK-analyse legges det opp til at alle relevante nytte- og kostnadskomponenter skal vurderes på denne måten. Ved å summere opp alle gevinster og trekke fra alle tap som utløses av tiltaksalternativet, har man beregnet den samlede netto nyttevirkningen av å gjennomføre tiltaket.

Ikke alle virkningene av tiltaket lar seg prissette ved hjelp av KVIRK. KVIRK legger til rette for en kvalitativ vurdering av flere av disse virkningene. Dette er virkninger på ulykkesrisiko, landskap, miljø, forurensning mv. Noen virkninger er (foreløpig) ikke inkludert i KVIRK. Disse sistnevnte virkningene er systematisert og omtalt slik at de sammen med de prissatte og ikke-prissatte virkningene gjør det mulig for beslutningstaker å sannsynliggjøre om tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke.

3.1 Referansealternativet

Referansealternativet er situasjonen i dag og ventet utvikling framover, *uten* tiltaket, som tiltaksalternativet skal vurderes ut fra. Næringslivet i fiskerihavna er beskrevet i avsnitt 2.2 og anløp (trafikkdata) gjennomgås i kapittel 5. Kystverket har utviklet prognoser for skipstrafikk. KVIRK ivaretar prognosene ved at nyttevirkninger som avhenger av antall fartøy og fartøysammensetning korrigeres i tråd med prognosene. Metodikken er dokumentert i Pedersen og Magnussen (2015).

I KVIRK vurderes effekten av hver nytte- og kostnadsvirkning sammenlignet med referansealternativet. Det innebærer at man ved vurdering av hver nytte- og kostnadskomponent tar stilling til hva som ville skjedd hvis tiltaket ikke ble gjennomført. Denne rapporten skal dokumentere alle vurderinger som er gjort. Ved å lese disse vurderingene får man en detaljert beskrivelse av hvordan situasjonen i havna er i dag og ventes å være i framtiden uten tiltaket, med andre ord, referansealternativet.

Ifølge Finansdepartementet (2010) skal referansealternativet inneholde de vedlikeholdsinvesteringer og oppgraderinger som er nødvendige for at alternativet skal være reelt. I vurderingen av Kystverkets vedlikeholds- og reinvesteringskostnader, avsnitt 7.2,

gis en vurdering av disse kostnadene. Beskrivelsen av referansealternativet skal også inkludere en beskrivelse av andre vedtatte investeringer i influensområdet.

Det er planer om å etablere 10 flytebryggeplasser i Kjøllefjord havn uavhengig av tiltaket. Disse plassene vil trekke til seg fiskefartøy fra omkringliggende områder innenfor kommunens grenser. Det er i dag 31 fiskefartøy, som er registrert i kommunen, men som ikke benytter seg av Kjøllefjord havn som liggehavn. Dette skyldes først og fremst mangel på liggeplasser i Kjøllefjord. Utover dette er alle videre utviklingsplaner basert på iverksettelse av tiltaksplanene.

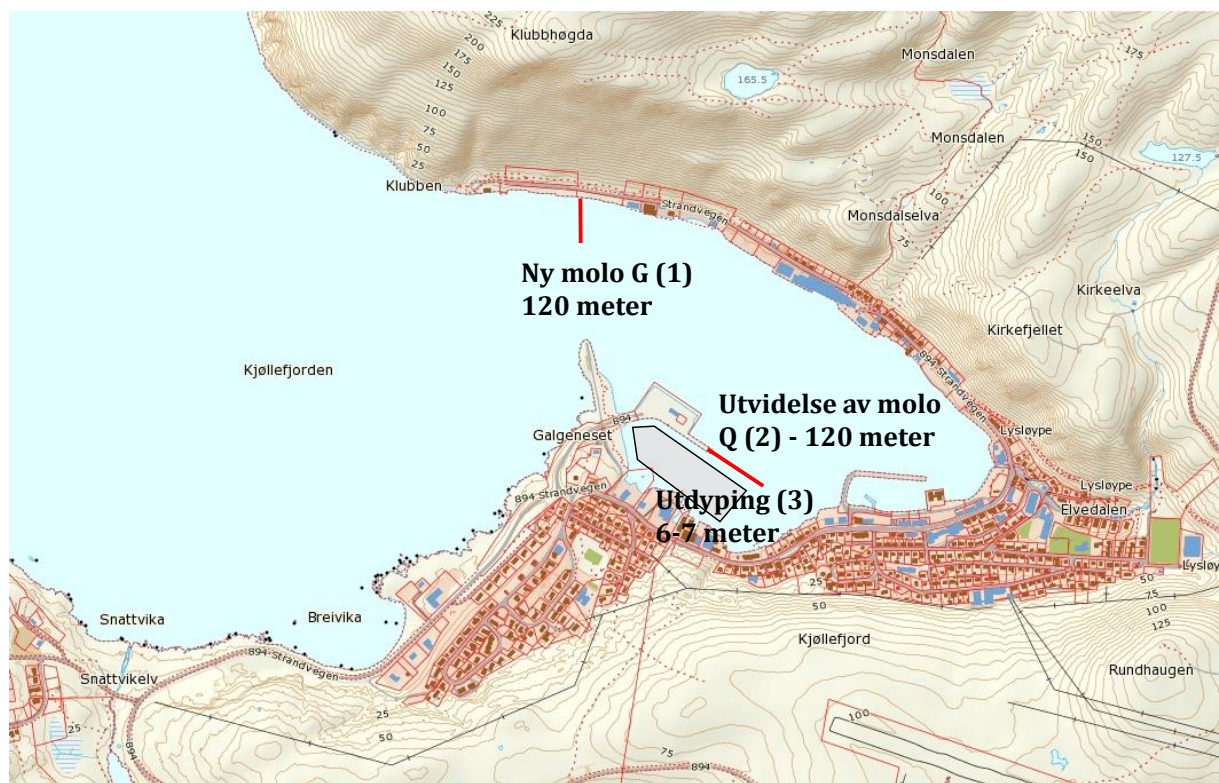
3.2 Tiltaksalternativet

Tiltaket består av 3 deltiltak (se Figur 3.1). Deltiltakene er:

- Deltiltak 1 – Bygging av ny molo (G) på 120 meter på nordsiden av havna
- Deltiltak 2 – Utvidelse av molo (Q) med 120 meter på sørsiden av havna
- Deltiltak 3 – Utdyping av skjermet havnebasseng på sørsiden av havna

I det følgende gis en detaljert beskrivelse av deltiltakene og kart over influensområdene.

Figur 3.1 Kart over Kjøllefjord havn, med illustrasjon av deltiltakene



*Kilde: Kystinfo, bearbejdet av Vista Analyse AS med bakgrunn i Kystverket (2015).

En ny molo, G, på nordsiden av Kjøllefjord havn (deltiltak 1) vil bidra til å skjerme den delen av havna som er mest utsatt for drag og bølger. Det vil gi mindre bølger i det nordlige havnebassenget og bedre liggeforholdene ved fiskeforedlingsanlegget til Norway Seafoods AS. Det vil også redusere utvaskingen som skjer langs de nordlige kaiene, spesielt ved Foldalbruket og kaianlegget til Norway Seafoods.

En utvidelse av den eksisterende, sørlige moloen, Q, (deltiltak 2) vil bidra til å øke havnebassengarealet i den skjermede delen av havnebassenget i Kjøllefjord. Det vil gi gode liggeforhold for flere fartøy. En roligere havn forventes å gjøre Kjøllefjord mer attraktiv for fremmedflåten. Dette nye havnebassengarealet vil spesielt være egnet for mindre fiskefartøy.

Deltiltak 3 er å utdype havnebassenget i den skjermede delen av sørlig havn (se Figur 3.1). Deltiltaket vil bidra til at større kystfiskefartøy og trålere kan levere fangst til det kommende anlegget til Nergård og Polar Seafood. Nergård/Polar Seafood satser også på levering av fersk fisk, et produkt som oppnår meget gode priser på det internasjonale markedet. Økt dybde utvider mulighetene i det skjermede, sørlige havnebassenget, noe som er positivt for flåten.

Utbygging av ny molo (Q), utvidelse av molo (G) og utdyping av sørlige havnebasseng vil gi økt bruk av havna og dermed kunne bidra til økt verdiskaping fra fiske og fiskeindustri i kommunen. Kommunen er svært fiskeriavhengig. Tiltaket vil således hente ut mer av potensialet til Kjøllefjordsamfunnet.

Tiltaket kan utløse investeringer fra kommunens side. I følge kommunen vil utvidelse av sørlige molo (deltiltak 2) sammen med utdyping av sørlige havnebasseng (deltiltak 3) føre til etablering av flytebrygger til den mindre fiskeflåten og fiskeriservicekaier for å imøtekomme fiskeflåtens behov for service og vedlikehold fra landbasert virksomhet. Flytebryggene i det sørlige havnebassenget har idag kapasitet på cirka 50 plasser. Det er allerede planlagt 10 nye plasser. Disse er en del av referansealternativet. Molo G (deltiltak 1) vil bidra til at området innenfor moloen blir roligere. Der er det potensial for både å bygge kaianlegg for større fiskefartøy og etablere levendelagringsanlegg for torsk. Tiltaket vil derfor føre til investeringer i flere flytebryggeplasser for mindre fiskefartøy, kaianlegg for større kystfiskefartøy og levendelagringsanlegg for torsk.

4 Metode

4.1 Kort om samfunnsøkonomisk analyse

Offentlige ressurser er knappe. Det er konkurranse om de tilgjengelige midlene til ulike gode formål. Det er derfor viktig at prioriteringene mellom ulike formål, enten de foretas på administrativt eller politisk plan, er velbegrunnede og gjennomtenkte. For å kunne foreta en fornuftig prioritering, må konsekvensene av alternative tiltak være undersøkt og godt dokumentert.

Hovedformålet med en samfunnsøkonomisk analyse er å klarlegge, synliggjøre og systematisere konsekvensene av tiltak og reformer før beslutninger fattes. Slike konsekvenser omfatter blant annet kostnader som belastes offentlige budsjetter og inntekts- og kostnadsendringer for private husholdninger og privat næringsliv, i tillegg til virkninger for miljø, helse og sikkerhet.

Samfunnsøkonomiske analyser er en måte å systematisere informasjon på. Bruk av en enkel og systematisk metode gjør det lettere å sammenlikne konsekvenser av ulike tiltak. De viktigste forutsetningene for eventuell rangering mellom ulike alternativer bør i størst mulig grad synliggjøres.

I Kystverket er nyttekostnadsanalyser (NKA) den mest brukte metoden for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av investeringstiltak. En NKA bygger på en beregning av prissatt nytte og kostnader av tiltak sammenlignet med situasjonen hvis tiltak ikke gjennomføres (referansealternativet). Den beregnede prissatte nettoytten suppleres med en vurdering i form av verbal beskrivelse og eventuelt kvantifisering og/eller bruk av fysiske indikatorer for ikke-prissatte virkninger.

Dersom den prissatte nytten overstiger kostnadene, og det ikke er vesentlige negative ikke-prissatte virkninger, vurderes et tiltak å være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Der det er alternative måter å gjennomføre tiltaket på, bør det gjennomføres analyser for hvert av de aktuelle alternativene.

I en samfunnsøkonomisk analyse benytter man nåverdimetoden til å beregne lønnsomheten av tiltaket som blir vurdert. Det vil si at man beregner nåverdien (dagens verdi) av framtidige nytte- og kostnadsstrømmer som utløses av tiltaket. Nåverdien beregnes med utgangspunkt i valgt analyseperiode og kalkulasjonsrente. Analyseperioden angir i denne sammenheng det antall år som inkluderes i beregning av nåverdien. Kalkulasjonsrenten er det årlige avkastningskravet til tiltaket.

Vi viser til Pedersen og Magnussen (2015) for en mer omfattende beskrivelse av samfunnsøkonomisk vurdering av mindre tiltak i Kystverket.

4.2 Kystverkets virkningsmodell for mindre tiltak (KVIRK)

Forenklete samfunnsøkonomiske analyser innenfor Kystverkets virkningsområde skal gjennomføres ved hjelp av Kystverkets virkningsmodell for mindre tiltak (KVIRK). KVIRK v1.06, modellversjon som benyttes til å vurdere dette tiltaket, er dokumentert i Pedersen og Magnussen (2015). Modellen er utviklet i henhold til DFØ og Kystverkets veiledere i samfunnsøkonomiske analyser (DFØ, 2014; Kystverket, 2007), og KVIRK v1.06 legger til grunn beregningsforutsetningene anbefalt av i Finansdepartementets rundskriv om

prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser (Finansdepartementet, 2014). Levetiden av tiltaket er satt lik 75 år, i tråd med anbefaling fra Vennemo (2011). Denne versjonen av KVIRK har implementert nye tids- og distanse-avhengige kalkulasjonspriser for fiskefartøy, utarbeidet av Pedersen (2014). Dette er en forskjell fra tidligere versjoner.

4.3 Prissatte og ikke-prissatte virkninger

Som nevnt over, kan en del kostnads- og nyttevirksomheter prissettes, mens andre er vanskeligere å finne prisen på. I KVIRK v1.06 inngår følgende henholdsvis prissatte og ikke prissatte virkninger:

KVIRK legger til rette for prissetting av følgende fem nyttevirksomheter for fiskerihavn-prosjekter:

- Reduserte reisekostnader ved økt tilgang til flere ligge- og nødkaier
- Reduserte reisekostnader for trafikk til havna
- Redusert ventetid for fartøy
- Nye næringsarealer
- Økt produktivitet for enkeltbedrifter

De *prissatte samfunnsøkonomiske kostnadene* av et mindre tiltak er lik summen av følgende kostnadselementer:

- Kystverkets investeringskostnad
- Kystverkets vedlikeholdskostnader
- Kystverkets re-investeringskostnader
- Private eller offentlige investeringer som utløses av tiltaket
- Skattefinansieringskostnad

For de virkningene vi ikke har funnet det faglig forsvarlig å prissette i KVIRK v1.06, er modellrammeverket tilpasset å vurdere syv *ikke-prissatte virkninger*. Disse er:

1. Endret ulykkesrisiko
2. Virkninger for fiske og akvakultur
3. Virkninger for rekreasjon og friluftsliv/turisme
4. Virkninger for kulturminner (kulturell arv)
5. Virkninger for naturmiljø, inkl. marint biologisk mangfold
6. Virkninger for forurensede sedimenter og annen forurensing
7. Virkninger for landskap/estetiske tjenester

Vår vurdering av disse prissatte og ikke-prissatte nytte- og kostnadsvirkningene for det aktuelle tiltaket er dokumentert i kapittel 6, 7 og 8.

4.4 Beregningsforutsetninger

Her oppgis de overordnede beregningsforutsetninger for analysen, se tabell 4.1. Det vises til Håndbok og dokumentasjon av KVIRK v1.06 (Pedersen og Magnussen, 2015) for ytterligere presisering av forutsetninger.

Tabell 4.1 Beregningsforutsetninger i analysen*

| Parameter | Forutsetning |
|---|---|
| Kalkulasjonsrente** | 4 prosent kalkulasjonsrente for de første 40 årene etter 2012, 3 prosent fra og med år 41 til og med år 75 og 2 prosent etter det |
| Sammenstillingsår | 2022 |
| Kroneverdi | 2016 |
| Analyseperiode | 40 år |
| Levetid | 75 år |
| Realprisvekst per år: | |
| ▪ Kostnader | 0 |
| ▪ Nyttevirkninger som innebærer spart tid | 1,3 |
| ▪ Øvrige nyttevirkninger | 0 |

* Begrunnelse for valg av beregningsforutsetningene er gjengitt i Pedersen og Magnussen (2015).

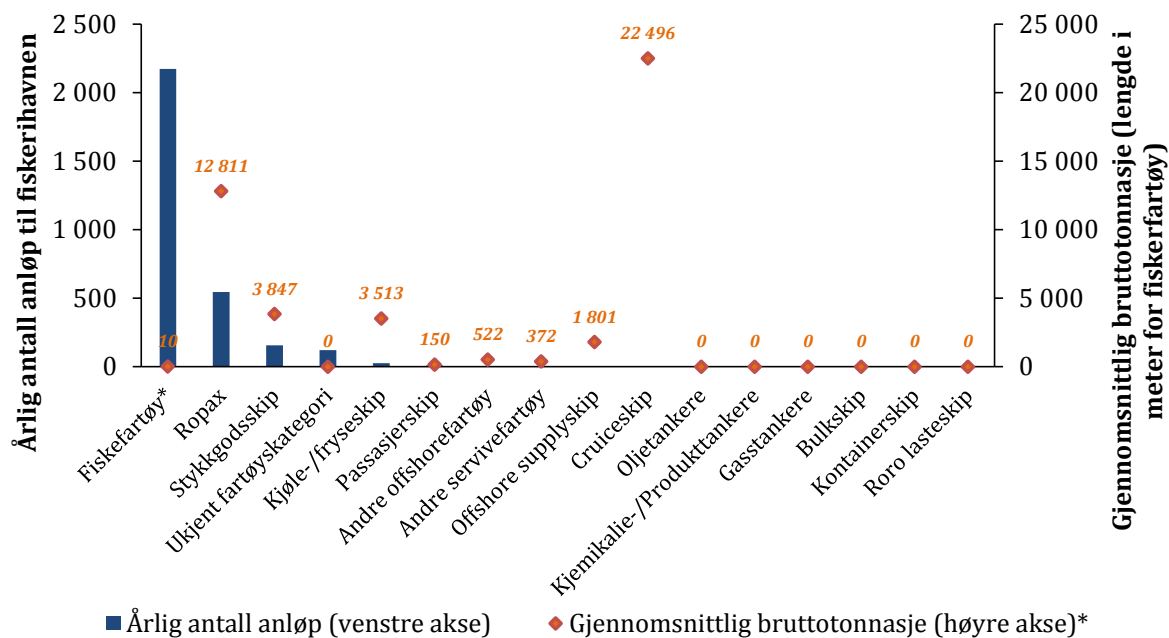
** Se definisjon i avsnitt 11.1.

5 Trafikkdata

Ifølge AIS-statistikk, komplettert med sluttседdelstatistikk fra Fiskeridirektoratet for fiskefartøy, ble det i løpet av 2014 gjennomført 3 039 anløp til Kjøllefjord fiskerihavn.² Det tilsvarer cirka 8,3 anløp per døgn.

Figur 5.1 viser anløp for ulike fartøyskategorier i løpet av 2013 og deres gjennomsnittlige bruttotonnasje. Figuren viser at 2 174 anløp ble gjennomført av fiskefartøy, 10 av passasjerskip, mens andre servicefartøy sto for fire anløp. Ropaxfartøy hadde 545 anløp, og stod dermed for nest flest anløp til Kjøllefjord havn. Fiskefartøyene hadde i gjennomsnitt en lengde på 10 meter, mens gjennomsnittlig bruttotonnasje for passasjerskip og andre servicefartøy var lik henholdsvis 150 og 372.

Figur 5.1 Antall anløp til fiskerihavna for ulike fartøyskategorier i løpet av 2013, samt gjennomsnittlig bruttotonnasje*



KVIRK 2015

*Størrelsen på fiskefartøyene er målt i lengde (meter), mens alle andre fartøyskategorier er målt i bruttotonnasje. Kilde: AIS og KVIRK v1.06

² For å få et riktig bilde slettet vi alle fiskefartøyene i AIS-statistikken og la til alle registrerte landinger i havna.

6 Prissatte nyttevirkninger

KVIRK v1.06, dokumentert i Pedersen og Magnussen (2015), legger til rette for prissetting av fem nyttevirkninger, se avsnitt 4.3. Disse prissatte nyttevirkningene behandles i dette kapitlet. Under nyttevirkning 6.5 «Produktivitetsvirkninger» blir det redegjort for seks underkategorier. Ikke alle prissatte nyttevirkninger lar seg vurdere i KVIRK. Disse virkningene gjennomgås i kapittel 9.

6.1 Reduserte reisekostnader ved økt tilgang til flere kaier

Utvidelse av molo Q vil bidra til et større havnebasseng i sørlig, skjermet havn. Samtidig mener både lokale aktører og Kystverket at det er rom for økt kaikapasitet i den skjermede havna i nord (bak molo G). Der vil det være plass til både nye liggekaier og levendelagringsanlegg. Hvis tiltaket blir realisert, planlegger aktørene å tilrettelegge for mindre fartøy i sørlige havn (bak molo Q) og større fartøy i nordlige havn (bak molo G).

Med større skjermet område i sørlige havn og skjerming i nordlige havn, vil Kjøllefjord havn kunne tilby sikre og rolige liggeforhold for en større flåte enn i dag. Lokale aktører framhever kombinasjonen av å ha to mottaksanlegg og tiltaket med utdyping og skjerming som viktig for den framtidige utviklingen av Kjøllefjord havn. Med tiltaket vil havna både kunne trekke til seg nye helårsfartøy og fiskefartøy som ønsker å benytte seg av havna i perioder av året.

Ifølge havnesjefen har Kjøllefjord havn en målsetting om å doble kapasiteten for liggeplasser, opp fra omkring 50 til 100 hvis tiltaket blir realisert. Det er allerede planer om å utvide med 10 plasser. Det er altså potensiale for å øke antall liggeplasser med 40 liggeplasser i den skjermede, sørlige delen av havna i forhold til referansealternativet.

Hvorvidt dette er en realistisk økning, er vanskelig å vite før tiltaket er gjennomført og etterspørselen blir avdekket. Vi vet imidlertid at kapasiteten for liggeplasser ved Kjøllefjord er fullt utnyttet i dag. Når en havn er helt full, er det sannsynlig at det er udekket etterspørsel etter å benytte havna. Det er i dag 53 fartøy som hører hjemme i Kjøllefjord fiskerihavn. 31 ekstra fartøy hører til i Lebesby kommune, men holder til i Dyfjord, Veidnes og Lebesby havner. Ifølge lokale aktører vil det være svært aktuelt for flere av disse å flytte til Kjøllefjord, fordi havna vil ha godt mottakstilbud, kort vei til fiskefeltet og skjermede liggeplasser. I tillegg til kommunens egen flåte vil derfor Kjøllefjord kunne tiltrekke seg en fremmedflåte av mindre fiskefartøy.

Etterspørselen etter liggeplasser vil altså komme fra mindre fiskefartøy av typen som allerede benytter Kjøllefjord. Men med utvidet skjermet og utdypet havnebasseng kan også større fiskefartøy benytte sørlige del av havna. I dag er det begrenset leveringskapasitet på Norway Seafoods' mottaksanlegg og begrenset med kaiplass. Men med Nergård/Polar Seafoods nye fiskemottak vil Kjøllefjord bli mer attraktiv for større fartøy i det mottakskapasiteten økes betraktelig. Dypere havnebasseng er således en betingelse for at større fiskefartøy kan begynne å benytte den sørlige delen av havna. Hvis tiltaket blir realisert, planlegger Nergård/Polar Seafood å tilby foredling av fisk fra den større kystflåten.

Utviklingen i fiskeflåten går i retning av større og lengre fiskefartøy. Å øke dybden fra 6 til 7 meter muliggjør at fullastede større fiskefartøy kan ta i bruk leveringsmulighetene ved Nergård/Polar Seafood. Fiskefeltet 'Reian' er omkring 10-12 nautiske mil fra Kjøllefjord

og er benyttet mye av fartøy med lengde på 21 meter til 29 meter i perioden januar til mars, i juni, samt på høsten. I dag leverer disse fartøyene i andre havner, men med skjerming av mottakene og utdyping i sørlige del av havna, vil Kjøllefjord bli en nær og attraktiv havn for disse fartøyene. Disse større fartøyene vil levere to dager i uka de ukene de befinner seg i nærheten av Kjøllefjord. I tillegg planlegger Nergård å tiltrekke seg fartøy over 28 meter lengde. Disse fisker også i dag i Kjøllefjordområdet i deler av fiskesesongene. Vi diskuterer videre nedenfor det estimerte antall anløp til Kjøllefjord for denne flåten.

Nye moloer og utdyping av sørlige havn kan derfor utløse etterspørsel etter anløp til Kjøllefjord havn fra fire forskjellige fiskefartøygrupper. Om dette skjer avhenger av:

- Lokalisering av fiskefelter (som varierer fra år til år)
- Utviklingen i størrelsen på aktuelle fiskefartøy i løpet av analyseperioden
- Utviklingen i kvaliteten på og kapasiteten ved andre fiskerihavner i området (Nord-Troms og Finnmark)

Disse tre faktorene er usikre, noe som gjør virkningen av tiltaket i Kjøllefjord havn vanskelig å anslå presist. Det er imidlertid rimelig å anta at tiltaket vil bidra til at antall anløp til Kjøllefjord havn vil øke, også fra den større kystgående flåten. På grunn av usikkerheten i anslagene, benyttes det konservative anslag for økt bruk av kaianlegg.

Sammen med aktørene har vi lagt til grunn at det er sannsynlig at ti av 31 fartøy i kommunen uten liggeplass i Kjøllefjord vil bli helårsbrukere av havna hvis tiltaket blir realisert. Disse vil det være rom for i referansealternativet, i og med at kommunen allerede planlegger ti flere liggeplasser. Samtidig er det sannsynlig at enda fem fartøy fra områdene omkring Kjøllefjord vil benytte seg av havna i de mest intensive fiskesesongene. Dette gjelder fire måneder på vinteren og våren, samt en måned på sommeren og høsten. Det er anslått at fiskefartøy av denne typen fisker og anløper havna fem dager i uka. Disse fem fiskefartøyene er antatt å være på størrelse med gjennomsnittslengden til allerede eksisterende fiskeflåte, nemlig ti meter lange og vil sannsynligvis fiske alle ukedager. Gevinsten for disse er redusert tids- og drivstoffbruk som følge av at de unngår å reise til og fra Lebesby, Dyfjord og Veidnes hver dag de fisker. Fra Kjøllefjord er det 22 kilometer til Dyfjord, 60 kilometer til Lebesby og 47 kilometer til Veidnes. Gjennomsnittlig vil derfor disse fartøyene spare omkring 40 kilometer hver vei. Vårt anslag for årlig gevinst av større skjermet areal i sørlige havn til bruk av mindre fartøy fra andre steder i Lebesby kommune tilsvarer i overkant av 400 000 2016-kroner per år. Samtidig vil kommunen måtte investere i flytebryggeplasser. Kostnadene for disse plassene er presentert i kapittel 7. Den samlede diskonterte samfunnsøkonomiske gevinsten av at disse fiskefartøyene kan begynne å benytte Kjøllefjord havn 5 måneder i året, er verdsatt til 9,0 millioner 2016-kroner.

I tillegg til fartøy som allerede er en del av hjemmeflåten i Lebesby kommune, er det sannsynlig at noen mindre fartøy fra andre havner vil bli brukere av Kjøllefjord havn i perioder av året. Spesielt i torskesesongen mener aktørene at Kjøllefjord er veldig attraktivt for andre fiskefartøy. I det Kjøllefjord kan tilby nye liggeplasser i skjermet, sørlige havn og to fiskeforedlingsanlegg som kjøper fangst, anslår aktørene at 15-20 fartøy vil begynne å benytte Kjøllefjord havn i torskesesongen. Disse anslagene er preget av usikkerhet, i den forstand at vi ikke har presis kunnskap om etterspørselen. Vi kjenner heller ikke til hvordan etterspørselen vil endre seg over tid. Men det er rimelig å inkludere

virkingen, om enn med et konservativt anslag. Vi anslår derfor at ti mindre fiskefartøy, med lengde lik gjennomsnittslengden til hjemmefiskeflåten i Kjøllefjord, vil benytte havna i åtte uker i året. Siden de ikke nødvendigvis oppholder seg i Kjøllefjordområdet samtidig legger vi til grunn at Kjøllefjord havn må utvide med syv liggeplasser for å ha et godt tilbud til disse fartøyene gjennom året. Disse fartøyene vil sannsynligvis være aktive med fiske hver ukedag i de ukene de er i Kjøllefjord. Alternative havner for disse fartøyene er Honningsvåg eller Mehamn, som ligger henholdsvis 60 og 55 kilometer unna. Fra fiskefeltet og til alternative havner antar vi en gjennomsnittsavstand på 35 kilometer. Tiltaket gir en årlig gevinst for denne fartøysgruppen på 282 000 kroner. Kostnadene diskuteres, som nevnt ovenfor, i kapittel 7. Til sammen blir den diskonterte samfunnsøkonomiske gevinsten for større skjermet havnebasseng for den mindre fremmedfiskeflåten 5,9 millioner kroner.

Utdyping av sørlige, skjermede havn kan føre til at større kystgående fartøy vil velge å levere til Kjøllefjord når de fisker i nærheten av fiskefeltene utenfor Kjøllefjord. Nergård/Polar Seafood har god kjennskap til denne fiskeflåten. I følge Nergård/Polar fisker potensielt omkring 80 større fiskefartøy (mellom 21 og 28 meter lange) i nærheten av Kjøllefjord i løpet av et år. Kommunen har vært i kontakt med flere potensielle brukere av havna på over 21 meter. De bekrefter at Kjøllefjord framstår som veldig attraktiv, med større skjermet areal, utdyping av sørlige havn og to framtidsrettete fiskemottak. Vi anslår at i gjennomsnitt vil ti større, kystgående skip bruke havna. Denne flåten antas å ville ha gjennomsnittslengden til de 80 potensielle brukerne, 25,4 meter lange, og er anslått å benytte Kjøllefjord havn i seks uker av året. For den større kystflåten antar vi at de benytter havna to dager i uka den tiden de er i Kjøllefjordområdet. Det tilsvarer 12 anløp i året per fartøy. Gevinsten for samfunnet av at disse fartøyene kan begynne å levere i Kjøllefjord er at fartøyene slipper å levere andre steder og således sparer transportkostnader. Alternative havner for denne flåten er Mehamn og Honningsvåg. Disse fartøyene sparer som annen fremmedfiskeflåte omtrent 35 kilometer hver vei på å levere fangst og ligge i Kjøllefjord havn. Selv om vi har anslått antall fartøy til ti stykker, vil ikke alle sammen være i Kjøllefjord havn samtidig. Vi anslår at Kjøllefjord trenger fire kai plasser for disse fartøyene. Tiltaket utløser derfor investeringer på kaianlegg på nordsiden av havna, som diskutert i kapittel 7. Den samlede diskonterte gevinsten av at utdyping av sørlige havnebasseng og skjerming av nordlige del av havna for større kystflåte er beregnet til 19,3 millioner 2016-kroner.

I tillegg til kystflåten på 21-28 meter lengde, satser Nergård på å trekke til seg enda større fartøy. Nergård argumenterer også for at enda større fiskefartøy, med gjennomsnittslengde på 35 meter, er aktuelle for å levere fersk fisk, sløyd fisk og notsei. Nergård har vist til at omtrent 60 navngitte fiskefartøy over 28 meter lengde er potensielle fartøy. I følge Nergård vil denne flåten anløpe Kjøllefjord omtrent 20 ganger i løpet av et år. Fordi denne flåten også vil levere annen fisk, er det rimelig å anta fire slike fartøy med fem turer hver seg til Kjøllefjord som et fornuftig anslag. Siden det er såpass få anløp av disse fartøyene holder det med én liggekai for fiskefartøy på over 28 meter lengde. Kostnadene for denne kaiplassen er diskutert i kapittel 7. Den samlede samfunnsøkonomiske gevinsten som tiltakene utløser ved at store fiskefartøy over 28 meter lengde får mulighet til å benytte mottaket til Nergård og liggeplass i Kjøllefjord er beregnet til 10,1 millioner 2016-kroner.

Med tiltaket vil Kjøllefjord havn bli en interessant fremmedhavn for fire fartøysgrupper: mindre fiskefartøy som allerede hører hjemme andre steder i Lebesby kommune, mindre

fartøy fra andre havner, fiskefartøy med 21-28 meters lengde og fiskefartøy over 28 meters lengde. Den totale årlige samfunnsøkonomiske gevinsten av reduserte reisekostnader ved økt tilgang til et fiskemottak med dypt nok havnebasseng og liggeplasser i Kjøllefjord havn er anslått til 44,3 millioner 2016-kroner.

Investeringer i farled og havner kan ha en samfunnsøkonomisk virkning i form av at det resulterer i redusert reisekostnader for brukerne av havna. Skjermingen av havnene ved hjelp av moloer kan ha en slik virkning, ved at innfart og utfart både reduserer bruken av drivstoff og tar noe kortere tid når det er tøff sjø i området. Samtidig vil man ved utvidelse av molo i sørlige havn øke distansen noe for å komme seg ut av havna. Ingen av disse virkningene er store. Det konkluderes med at tiltaket ikke har en signifikant virkning på reduserte reisekostnader til og fra havna.

6.2 Reduserte reisekostnader for fartøy til havna

I KVIRK v1.06 kan man prissette verdien av redusere reisekostnader for trafikk til havna. For at denne virkningen skal være relevant å trekke inn i vurderingen, må det sannsynliggjøres at tiltaket har en signifikant virkning på reisetid- og/eller distansekostnaden for fartøyene (som bruker havna i dag) for å komme seg inn i fiskerihavna. Det vil ha en liten positiv virkning at moloene skjerner for tøff sjø, i den forstand at fartøy som er innenfor moloen vil bruke noe mindre tid på innfart og utfart. På den annen side vil innfarts- og utfartsbanen bli noe lengre som følge av moloene. Det er uansett slik at moloen vil ha små virkninger for reisekostnadene. Vår vurdering er at virkningen er ubetydelig, og vi har derfor ikke regnet på den.

6.3 Redusert ventetid for fartøy

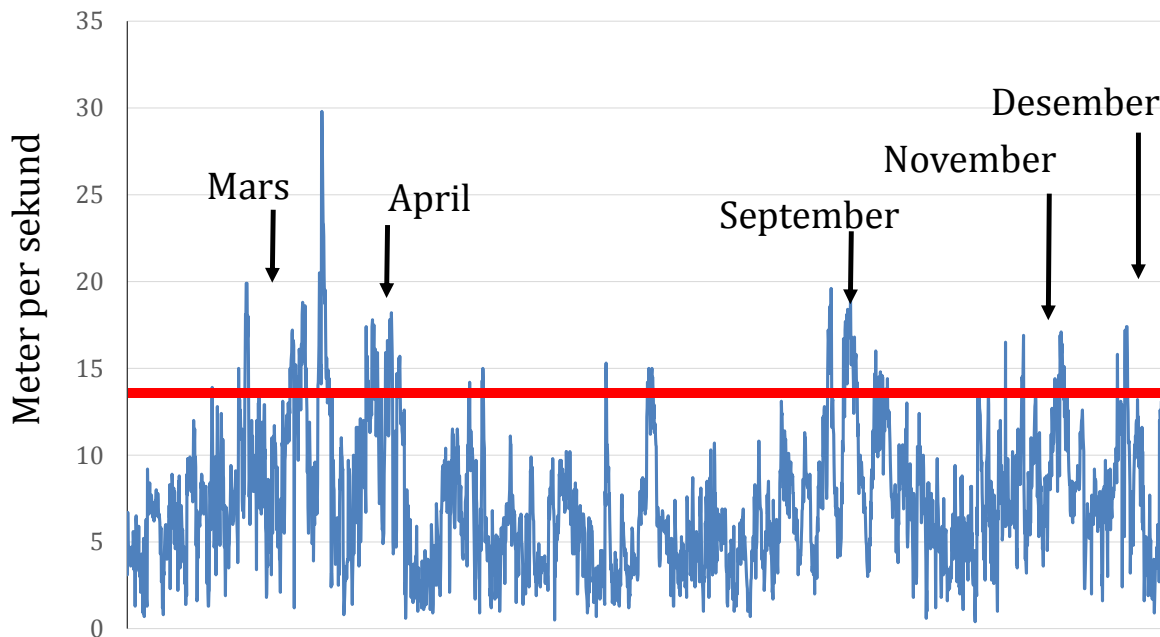
Mottakskaien til Norway Seafoods på nordsiden av Kjøllefjord havn er utsatt for krevende sjø- og bølgeforhold. I visse perioder er det såpass tøft vær at fartøy ikke kan levere ved fiskemottaket. Fartøyene må da vente i havna på bedre vær slik at de kan levere fangsten. Dette har en kostnad for fiskerne i form av at arbeidskraft og kapital blir uutnyttet i venteperioden. Noen større fartøy er også nødt til å reise til en alternativ havn hvis Kjøllefjord mangler liggeplasser mens de potensielt skulle ventet på bedre vær i havna. Dette gjelder spesielt i torskesesongen fra januar til mai. I dette avsnittet diskuteres kun virkningen på ventetid, i og med at verdien av flere liggeplasser allerede er diskutert i avsnitt 6.1.

Norway Seafoods' fiskemottak i Kjøllefjord er utsatt for vind og bølger fra vest. Aktørene har anslått at fiskerne opplever venting i gjennomsnitt ti dager per år. Fiskerne må da vente til neste morgen med å levere fangsten. For å verifisere anslagene, har vi hentet ut værstatistikk fra meteorologisk institutt. Vi har benyttet nærmeste målestasjon, som er Slettnes i Gamvik kommune. Vindstyrken ble oppgitt i meter per sekund ti meter over havet, og er omregnet til Beaufort skala. Vi har kun tatt hensyn til vind fra vest.³ Det er nemlig spesielt ved pålandsvind at bølgene blir såpass kraftige at fiskerne må vente med å levere fisk. Figur 6.1 viser vindstyrken hver time med vind fra vest i Kjøllefjord i 2014. Figuren illustrerer at de sterke vindforholdene opptrer mest om våren, i begynnelsen av høsten og på slutten av året. Det er 170 timer i året med stiv kuling fra vest. Disse

³ Vest er her definert som spennet fra sørvest (225°) til nordvest (315°). Nord er definert som (360°) og øst som (90°).

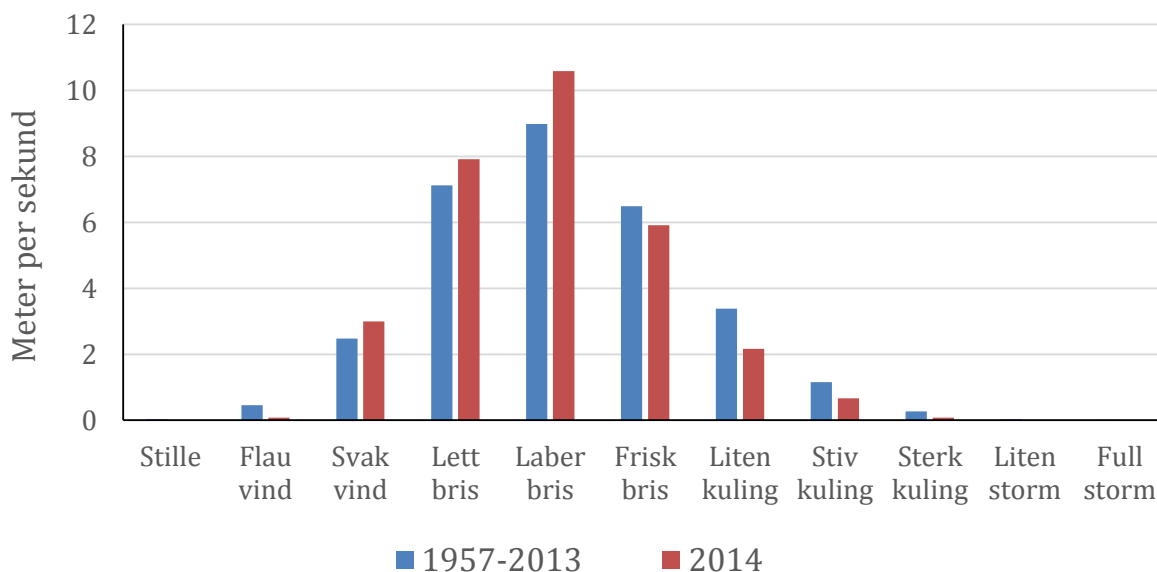
krevende værforholdene er fordelt på 40 ulike dager, spesielt i mars, april og september. Disse månedene har over 70 prosent av forekomstene av stiv kuling, og disse månedene er viktige fiskesesonger utenfor Kjøllefjord. I Figur 6.2 presenteres en sammenligning av værdata for 2014 med perioden 1957 til 2013. Figuren viser at omfanget av dårlig vær er høyere gjennomsnittlig enn i 2014. Ved å ta utgangspunkt i værdata fra 2014 baseres beregningene på et konservativt anslag av dårlig vær.

Figur 6.1 Antall timer i 2014 med vind fra vest



Kilde: Metereologisk institutt.

Figur 6.2 Sammenligning av værdata for 2014 med perioden 1957-2013



I lys av omfanget av krevende vindforhold fra vest, vurderer vi aktørens anslag på ti dager i året med venting på bedre vær før lossing hos Norway Seafoods som rimelig. Over

70 prosent av det krevende været opptrer i de viktigste sesongene i Kjøllefjord. Aktørene anslår videre at omkring ti fartøy må vente med lossing til neste dag med for dårlig værforhold. I Kjøllefjord er det i dag i gjennomsnitt seks fiskefartøy som anløper havna per døgn. Dette tallet er høyere i fiskesesongene og lavere utenfor sesongene. At den høye forekomsten av stiv kuling finner sted i sesongene for fiske, taler for at antall båter som må vente per ventedag, er høyere enn seks. Samtidig vet vi at stiv kuling kan medføre at mindre fiskefartøy velger å ligge til kai i stedet for å fiske under krevende vær- og sjøforhold. Det taler for et lavere anslag. For å unngå å overestimere antall fartøy som venter, tar vi derfor utgangspunkt i åtte fartøy om dagen, noe høyere enn snittanløpet av fiskebåter til Kjøllefjord.

Hvor lenge må hvert fartøy vente ved for krevende forhold ved Norway Seafoods' mottaksanlegg? I værstatistikken for 2014 viser det seg at én dag har kun én time med stiv kuling, mens en annen dag har 17 timer med stiv kuling. I tillegg har flesteparten av dagene med stiv kuling også timer med sterk kuling. De mindre fiskefartøyene returnerer ofte for å levere fangsten på ettermiddagen. Ved dårlig vær ved anløp til Kjøllefjord kan altså fartøyet måtte vente en del tid før det er trygt nok å losse fangsten. I følge lokale aktører er det da vanlig å måtte vente til dagen etter før fartøyet får levert. I så fall er ventetiden 12 timer. Hva er kostnaden for fiskerne av dette? Det er rimelig å anta at fiskerne må sove gjennom natta uavhengig av om de venter eller får losset fisken ved Norway Seafoods' fiskemottak. Det gir liten mening å regne alternativkostnader i den perioden man sover, i og med at dette må gjøres uavhengig av været. De resterende seks timene representerer en kostnad for samfunnet i form av at fiskerne må utføre arbeid på et senere tidspunkt enn da de hadde planlagt å få arbeidet utført. Hvis vi antar at fiskerne sover 6 timer i snitt de dagene de venter på lossing vil altså det samfunnsøkonomiske tapet av venting være knyttet til alternativbruken til de resterende seks timene. At vi tar utgangspunkt i gjennomsnittlig ventetid impliserer at vi antar at fiskerne i noen tilfeller får både sovet og utført meningsfylt alternativt arbeid, mens fiskerne i andre tilfeller kanskje må være våkne hele natten for å passe på fartøy og utstyr. Forholdene ved Norway Seafoods' anlegg vil bli bedre med skjerming fra molo G, men ikke nødvendigvis medføre at det er mulig å levere ved mottaket i all slags vær. Vi setter sjablongmessig reduksjonen i venting til 80 prosent av situasjonene fartøy venter i dag. Det betyr at det er forventet at det vil inntreffe venting ved Norway Seafoods' mottak 8 dager i året. Fartøyene som venter er en blanding av mindre fartøy og større kystfartøy. Siden de minste fartøyene uansett ikke fisker i slikt vær, vil gjennomsnittlengden på fartøy som venter være noe høyere enn gjennomsnittslengden på flåten som leverer i Kjøllefjord. Vi setter derfor lengden lik 15 meter. Det årlige tapet av at 8 fartøy venter 8 dager i året er omtrent 100 000 kroner per år. Den samlede, diskonterte samfunnsøkonomiske gevinsten er beregnet til 2,8 millioner 2016-kroner.

Lokale aktører har redegjort for at levering om morgenen, grunnet venting fra kvelden før, vil medføre at fiskerne mister muligheten til å fiske hele den påfølgende dagen. For å ha tid til å komme seg ut til fiskefeltet og tilbake igjen må man ut tidlig om morgenen, Lossing om morgenen forhindrer slik planlagt aktivitet. Dette er helt klart ergerlig for fiskeren og det representerer en kostnad for fiskeren å bli forhindret fra planlagt fiske. Hvis fiskeren ikke har gode alternativer til å fiske når han/hun blir forhindret fra å fiske følgende dag, som for eksempel forefallende arbeid eller mulighet til å ta fri, vil dette innebære ekstra venting. Hvis halvparten av de som må vente følgende dag ikke har slike gode alternativer til ventingen, vil skjerming av Norway Seafoods' anlegg bety at fire fartøy må vente ytterligere 12 timer åtte ganger i året. Her forutsetter vi altså at for disse

fire fartøyene ville fiskerne fisket disse 12 timene. Den beregnede årlige kostnaden av venting påfølgende dag er omtrent 100 000 kroner per år. Det gir en samlet diskontert samfunnsøkonomisk gevinst på 2,8 millioner 2016-kroner.

Når fiskerne blir forhindret fra å fiske den påfølgende dagen, påløper det også en mindre kostnad i form av at fiskeren mister fangsten den dagen. Fiskeren er dog begrenset av sin årlige kvote. Gitt at fiskeren er i stand til å fiske sin kvote senere samme år, betyr venting påfølgende dag at fangsten og inntekten som følger med den blir forskjøvet i tid. Det er imidlertid mange faktorer som påvirker fangsten til fiskerne. Ventetid spiller nok en mindre rolle i dette. Vi prissetter derfor ikke denne virkningen. Det er også mulig at fiskerne ikke rekker å fiske opp kvotene sine. Men at dette skyldes ene og alene noe ventetid ved Norway Seafoods' anlegg er lite sannsynlig. I noen tilfeller opereres det med en totalkvote for hele fiskeflåten. Også i slike tilfeller foreligger det ingen samfunnsøkonomiske tap av at en individuell fisker ikke får fisket opp sin egen kvote, som følge av at totalkvoten er fisket opp. Fisken befinner seg i begrenset tid i de lokale fiskefeltene. Venting kan derfor medføre at fiskerne ikke får fisket opp kvoten sin på grunn av venting. Sannsynligheten for at venting ved Norway Seafoods' anlegg reduserer det samfunnsøkonomiske optimale uttaket av fisk i Barentshavet er veldig liten. Vi har derfor heller ikke prissett denne virkningen.

Den samlede nyttegevinsten av å venting ved Norway Seafoods' anlegg er samlet sett beregnet til 5,6 millioner kroner.

6.4 Nye næringsarealer

Det har blitt etablert omkring 10 000 m² med nytt næringsareal i Kjøllefjord havn de seneste årene (se Figur 2.3). Som følge av tiltaket blir det mulighet for å øke bruksnyttens av eksisterende areal. Dette gir en samfunnsøkonomisk gevinst.

På nordsiden av havna er det et område med potensielt næringsareal, mellom Foldalbruket og Norway Seafoods. Dette er et område på 1 200 m² som vil bli mer attraktivt å ta i bruk når man anlegger skjermet kaianlegg for større fartøy der. Verdien av dette arealet er i dag ikke så høyt, men over null. Vi reduserer arealverdien sjablongmessig til 70 prosent av hva dette arealet hadde vært verdt hvis det ble etablert nytt næringsareal på 1 200 m². Denne verdien er anslått til 1,1 millioner 2016-kroner.

I indre, sørlige havn vil tiltaket utløse en endring i eksisterende flytebryggestruktur. Flytebryggene som ligger der det skal utdypes til 7 meter, vil bli flyttet. Dette gir god manøvreringsplass for større fiskefartøy som skal levere til Nergård/Polar Seafood foredlingsanlegg. Her er det areal på land som i dag benyttes til blant annet parkeringsplasser. Disse parkeringsplassene kan flyttes til ledig areal inne på land. Da får man frigjort areal på land nær havna som kan bli benyttet til service, bøteri, lager og bygganlegg. Slik kan man utvide næringsarealet til bruk for fiskeflåten i nærheten av fartøyene. I følge lokale aktører er dette arealet i dag på omkring 1 500 m², men med muligheter for å fylle ut med 1 000 m² ekstra. Vi tar her i betraktning eksisterende areal. Verdien av dette arealet er anslått til, på linje med arealet diskutert overfor, 70 prosent av hva dette arealet hadde vært verdt hvis det ble etablert nytt næringsareal på 1 500 m². Verdien av dette arealet er anslått til 1,4 millioner 2016-kroner.

I forbindelse med byggingen av molo G vil det bli tatt ut løsmasser i nærheten av havna i Kjøllefjord. Omtrent 464 000 m³ løsmasser vil bli benyttet. Det tilsvarer omtrent 250 000

m³ fast fjell som må sprenges ut. Området det vil bli hentet stein fra er i dag omtrent 20 meter høyt. Det betyr at et område på cirka 130 ganger 100 meter, altså omkring 13 000 m², vil bli frigjort til næringsområde i Kjøllefjord. Dette området er verdsatt til omkring 1,5 millioner kroner.

Til sammen er verdien av økt nytte av eksisterende næringsareal anslått til 3,9 millioner 2016-kroner.

6.5 Økt produktivitet for enkeltbedrifter

Bygging av molo (G), utvidelse av molo (Q), samt utdyping av sørlige del av havna vil kunne øke produktiviteten til fiskemottakene og fiskefartøyene som er lokalisert i havna. Basert på samtaler med lokale informanter og egne vurderinger har vi identifisert følgende seks produktivetsgevinster:

1. Prisøkning som følge av levendelagring av torsk
2. Prisøkning som følge av økt regularitet ved Nergård/Polar Seafoods mottaksanlegg
3. Reduserte skader på kaianlegg og bygninger ved Foldalbruket
4. Reduserte skader på kaianlegget til Norway Seafoods
5. Reduserte skader på fiskefartøy som lossere ved Norway Seafoods
6. Redusert ventetid for Norway Seafoods

I det følgende gjennomgås våre vurderinger av de seks produktivetsvirkningene.

Produktivetsvirkning 1 – Prisøkning som følge av levendelagring av torsk

Bygging av molo (G) på nordsiden av havna skaper rolige forhold på innsiden av moloen. Her har aktørene uttalt et mål om å etablere et fiskeanlegg for levendelagring av torsk. I dag finnes det ikke noe areal i Kjøllefjord havn tilgjengelig til slik lagringsaktivitet. Fiskemottakene uttrykker stor interesse for å investere i et slikt anlegg hvis moloen blir en realitet og kommunen har uttalt at det er villig til å regulere området til slik levendelagring.

Levendelagring utgjør et betydelig økonomisk potensial for både Kjøllefjord og Norge som helhet. Nærings- og fiskeridepartementet har utgitt et strategidokument med sikte på å øke bruken av levendelagring langs Norgeskysten, men spesielt i Finnmark (NFD, 2014). Strategidokumentet er omtalt i Boks 6.1. Hva er den samfunnsøkonomiske verdien av slike levendelagringsmuligheter av torsk? Et levendelagringsanlegg har i dag lov til å lagre levende torsk i opptil 12 uker. Dette gir muligheter til å selge fersk torsk, som er fisket i en periode med høyt tilbud av torsk, i en periode med mindre tilbud. Fisket av torsk i Barentshavet er generelt preget av høyt tilbud i fiskesesongen og mindre tilbud utenfor sesongen. Prisen følger også i hovedsak tilbudet av torsk. Lagring gjør med andre ord at fiskerne og mottakene kan få bedre pris på produktet sitt.

Hvis den samlede kapasiteten til levendelagring øker i Norge totalt sett, vil Norge kunne eksportere jevnere mengde torsk gjennom året. Det vil sannsynligvis øke prisen på torsk i fiskesesongene og samtidig redusere prisen noe utenfor sesongene. Men siden fisken i dag i hovedsak eksporteres i sesongene, vil altså gjennomsnittsprisen på torsk samlet sett kunne øke betydelig. Det har stor betydning for lokalsamfunn og verdiene av Norges fiskeressurser. Norge vil også framover satse på forskning og innovasjon innenfor levendelagring av hvit fisk, noe som kan øke maksimumstiden fisk kan lagres og kvaliteten

på ferske fiskeprodukter. I et slikt perspektiv har det liten negativ betydning for Kjøllefjord om andre havner i Nord-Norge også satser på levendelagring. En slik utvikling mot mer levendelagring vil snarere kunne komme aktørene i Kjøllefjord til gode, ved at norsk hvitfisk kan leveres og markedsføres gjennom hele året.

Levendelagring av torsk gir muligheter for fiskeindustrien i Kjøllefjord til å øke sin leveringsdyktighet og bedre regulariteten i utnyttelsen av fiskemottakene. Denne virkningen er omtalt i produktivitetsvirkning 2. Her omtales kun virkninger av levendelagring på produktprisen.

Boks 6.1 Oppsummering av Nærings- og fiskeridepartementets «Strategi for levendelagring av fisk»

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) publiserte i juni 2014 et strategidokument om levendelagring av fisk (NFD, 2014). Bakgrunnen var at torskefisket i Nord-Norge har en «markant sesongprofil hvor mesteparten av råstoffet fra kystflåten landes fra nyåret og frem til påske» (NFD, 2014: 2). Samtidig blir torsk solgt til 'godt betalende markeder', og eksporten er avhengig av stabile helårlige leveranser (NFD, 2014: 2). Bedre fordeling av fiskeproduksjonen sikrer også mer stabile, helårlige arbeidsplasser. Det er derfor et behov for å styrke kapasiteten til å fordele fangsten utover året. Levendelagring av fangst fra hovedsesongen er et av virkemidlene for at Norge kan tilby fersk fisk gjennom hele året.

Det sesongpregete fisket bidrar til at det er store prisvariasjoner på ferske fiskeprodukter. Eksportverdien av Norges fiskeressurser vil øke med bedre fordeling av fiskeproduksjonen. Vista Analyse mener samtidig at levendelagring kan redusere enhetskostnaden ved at kapital og arbeidskraft blir mer optimalt utnyttet. Det er altså store samfunnsøkonomiske verdier som kan bli realisert ved at Norge tilbyr fiskeproduktene jevnere fordelt over året enn det gjøres i dag.

I 2014 var det 12 mottaksanlegg i Nordland, Troms og Finnmark. For optimal utnyttelse av fiskeressursene, bør anleggene plasseres etter torskens vandringsmønster. Nærings- og fiskeridepartementet ser spesielt for seg å øke kapasiteten i Finnmarksregionen.

I 2014 økte man kvotebonusen for fisk levert til levendeanlegg fra 20 prosent til 50 prosent. I følge Nærings- og fiskeridepartementets strategidokument er dette en midlertidig praksis med et 3-årsperspektiv.

Selv om privat finansiering av levendelagringsanlegg vil spille en sentral rolle i utviklingen av å fordele ferske fiskeprodukter utover året, kan aktører søke om finansiell støtte gjennom de tradisjonelle programmene til Innovasjon Norge. Norge vil også satse mer på forskning og innovasjon for å realisere det samfunnsøkonomiske gevinstpotensialet i levendelagring.

Kilde: NFD (2014)

I samtaler med aktørene i Kjøllefjord har vi fått vite at et slikt levendelagringsanlegg vil kunne ha potensial til å lagre omkring 3 000 tonn levende torsk i løpet av et år. Det gjør det mulig å selge fersk fisk i en periode hvor det er mindre tilgang til torsk fra havet. Ved å vente med å behandle fisken til man er inne i en markedsperiode med mindre tilgang til fersk torsk, kan man selge den ferske torsken til en bedre pris. Fiskeindustrien i Kjøllefjord anslår 3-4 kroner økt pris per kg på torsk som levendelagres. Gitt prisvariasjonen over året representerer en slik prisøkning ved levendelagring et fornuftig anslag. At Norge satser på innovasjon og forskning innenfor dette feltet og at levendelagring sannsynligvis vil øke den totale eksportverdien av torsk sannsynliggjør

dette prisanslaget. Vi bruker her middelanslaget, nemlig 3,5 kroner per kilo. Foredlet fisk utgjør omkring 2/3-deler av bruttofangsten. Det betyr at totalt 3 000 tonn levende torsk utgjør omtrent 2 000 tonn ferskfiskprodukter.

Samtidig må det investeres i et levendelagringsanlegg. Denne kostnaden er diskutert i kapittel 7. Brutto gevinst av levendelagringsanlegget er derfor en årlig kontantstrøm på 7 millioner kroner. Den diskonterte samfunnsøkonomiske gevinsten av levendelagringsanlegg innenfor moloen, er verdsatt til 147,7 millioner 2016-kroner.

Konklusjonen for den samfunnsøkonomiske analysen av tiltaket i Kjøllefjord fiskerihavn er følsom for prisøkningen og volumet av torsk som levendelagres. Vi utfører derfor en følsomhetsanalyse av beregningsanslagene for prisøkning i avsnitt 11.6.

Produktivitetsvirkning 2 – Prisøkning som følge av økt regularitet ved Nergård/Polar Seafoods mottaksanlegg

Aktørene argumenterer for at tiltaket vil bidra til økt regularitet i forsyningen av fisk til Nergård/Polars mottaksanlegg. Grunnen er at utdyping og utvidelse av skjermet havnebasseng i sørlige del av havna muliggjør at større fartøy kan levere til mottaket. Samtidig vil molo Gs skjerming av havnebassenget i nord lede til etablering av levendelagringsanlegg og kaiplass til større fartøy. I dette avsnittet prissetter vi, ved hjelp av Nergård/Polars budsjett for første hele år med drift, verdien av økt regularitet. Siden det er usikkerhet knyttet til dette budsjettet, legger vi til grunn 50 prosent av anslagene deres i våre beregninger.

Med levendelagring i nord vil fangsten kunne fordeles bedre gjennom året. Det betyr større regularitet i levering til markedet. At Nergård/Polar kan ta imot større fartøy vil også ha påvirkning på regulariteten. Dette har en samfunnsøkonomisk verdi i form av at Nergård/Polar kan selge fisken til en høyere gjennomsnittspris. Grunnen til at større fiskefartøy vil øke deres tilbudsregularitet, er at fisket i årets to siste kvartaler ofte foregår lenger ut enn i første halvår. Det er spesielt større fartøy som kan gå langt nok ut for å fiske. Hvis slike større, langtgående fartøy benytter Nergård/Polars anlegg, vil mottaksmengden i siste halvår øke. Nergård antar at hvis konsernet er i stand til å tilby markedet fersk fisk gjennom hele året, vil et realistisk anslag være at råstoffprisen øker med 1-3 kroner per råstoffkilo.

Virkingen av å øke regulariteten av fisketilbudet gjennom hele året fra Nergård og Polar Seafoods fiskemottak i Kjøllefjord vil altså kunne ha innflytelse på produksjonen andre steder. Men den samme virkingen vil økt regularitet ved andre mottak ha for produksjonen av ferskfisk ved mottaket i Kjøllefjord, selv uten god regularitet i Kjøllefjord. Ifølge aktørene er fisket jevnere i Øst-Finnmark enn ved de andre mottakene til konsernene lenger vest og sør. Det betyr at Kjøllefjord har et potensial til å bidra positivt til konsernenes ønske om å levere fisk hele året. Her tar vi imidlertid kun med virkingen på prisen for produksjonen i Kjøllefjord, fordi det er betydelig usikkerhet om hvordan produksjonen i Kjøllefjord vil påvirke prisene andre mottak får på sine leveranser av ferskfisk. Nergård har anslått produksjonen av fisk til 5 000 råstofftonn. Dette anslaget er basert på at det leveres fisk hele året, også utenfor sesongene. Et slikt helårlig bidrag kommer spesielt fra større fartøy. For at større fartøy skal kunne benytte Nergård/Polar Seafoods anlegg, kreves utdyping av sørlige havn og liggeplasser i nordlige havn. Det er ikke gitt at denne produksjonen fra Kjøllefjord vil føre til at konsernene får god nok regularitet til å hente ut hele den foreslåtte prisøkningen. Samtidig har vi allerede

inkludert gevinsten av å flytte produksjon fra fiskesesongene til utenfor sesongene ved hjelp av levendelagring. Hvis Nergård/Polar Seafood benytter seg av halvparten av levendelagringspotensialet - 1 500 tonn - vil altså prisøkningen som følge av økt regularitet gjelde 3 500 tonn. På grunn av usikkerheten knyttet til prisøkning, legger vi oss derfor på et meget konservativt anslag, nemlig 0,4 kroner per råstoffkilo. Til forskjell fra prispremium knyttet til levendelagring representerer den Det gir en økt kontantstrøm på 1,4 millioner kroner. Vi diskuterte ovenfor at på grunn av usikkerheten i anslagene i budsjettet til Nergård vil vi bruke kun 50 prosent av denne verdien. Det gir en samlet samfunnsøkonomisk gevinst av Kystverkets tiltak på økt regularitet for Nergård/Polar Seafoods mottaksanlegg på 14,8 millioner 2016-kroner.

Produktivitetvirkning 3 – Reduserte skader på kaianlegg og bygninger ved Foldalbruket

I dag er Foldalbruket svært utsatt for sjø og bølger fra vest. Den planlagte moloen (G) er lokalisert i nærhet til Foldalbruket. Skjermingen av Foldalbruket vil bedre sjøforholdene rundt kaia betydelig. Problemene Foldalbruket opplever i dag med utvasking og ødeleggelser på fundamentet til kaia vil derfor bli redusert betraktelig med molo G.

Foldalbruket har noen store setningsskader langs bygget. Dette skyldes bølger og drag over tid. Utvasking under kaia og i bygningsfundamentet ødelegger også bygningsmassen. Foldalbruket har i samarbeid med kommunen anslått at investeringskostnadene knyttet til å reparere disse skadene er omkring 3-3,5 millioner kroner. Dette er investeringskostnader som må gjøres omtrent hvert tiende år. Vi anslår investeringene som må gjøres hvert tiende år til 3 millioner kroner. I tillegg påløper det omtrent 250 000 kroner hvert år i vedlikeholdskostnader for å reparere kai og fundamenter. Det er videre anslått at disse investerings- og vedlikeholdskostnadene blir kraftig redusert av skjerming av Foldalbrukets kaianlegg.

På grunn av Riksantikvarens fredning av Foldalbruket kan man ikke bygge ny kai hvis det skulle være nødvendig på grunn av storm og ødeleggelser. Fredete anlegg utbedres etter andre prinsipper. Man har kun lov til å reparere de spesifikke områdene som er ødelagt. Dette er langt mer kostbart enn å bygge en ny kai på ordinært vis.

Det har ikke lyktes Vista Analyse å få tak i dokumenter som klargjør de historiske kostnadene knyttet til å reparere og vedlikeholde kaianlegg og bygningsmasse. På grunn av usikkerheten knyttet til kostnadsanslagene fra Foldalbruket og kommunen og usikkerheten knyttet til reduksjonen i ødeleggelsene av sjø- og bølgeforholdene av skjermingen anslår vi at kostnadene reduseres med 70 prosent.⁴

Riksantikvaren finansierer mye av vedlikeholdet og reparasjonene ved kaianlegget og bygningene ved Foldalbruket. I tillegg søkes det midler fra Kulturdepartementet for å dekke resten av kostnadene. Det er altså kun offentlige midler som dekker vedlikehold og reparasjoner ved Foldalbruket.

⁴ Siden KVIRK kun tillater årlige kontantstrømmer må vi den tiårige investeringskostnaden til en årlig kontantstrøm.

Den samlede diskonterte samfunnsøkonomiske gevinsten av å redusere skadene på Foldalbrukets kaianlegg og bygningsmasse utgjør 7,7 millioner 2016-kroner.

Produktivitetsevirkning 4 – Reduserte skader på kaianlegget til Norway Seafoods og kommunens kaianlegg

I likhet med Foldalbruket er Norway Seafoods' kaianlegg og kommunens kaianlegg på nordsiden av Kjøllefjord havn utsatt for krevende sjø og bølger fra vest. I tillegg opplever Norway Seafoods skader på bygningsmasse av sjø og bølger. Molo G vil redusere skadene på kaianleggene på nordsiden av Kjøllefjord havn. Kaianlegget til Norway Seafoods befinner seg imidlertid lenger unna moloen, og er derfor mindre skjermet enn Foldalbruket. Moloen vil likevel gi langt bedre skjerming fra de krevende sjøforholdene enn i dag. I 2013 ble kommunens kai reparert for 1,1 millioner kroner som følge av stormflo i 2012. I tillegg måtte bygg rives på grunn av setningsskader og masse fjernes for omtrent 300 000 kroner. Med dagens situasjon anslår Norway Seafoods de årlige kostnadene til vedlikehold av kaianlegget til 300 000 kroner. Kommunens kaianlegg vil i så fall også redusere kostnadene tilsvarende. Norway Seafoods eier også tilsvarende kaianlegg i det sørlige, skjermede havneområdet. Der anslås kostnadene knyttet til vedlikehold av en tilsvarende kai til omkring 30 000 kroner årlig, altså rundt 10 prosent av vedlikeholdskostnadene ved kaianlegget i nord. Ved bygging av molo G vil Norway Seafoods' kaianlegg bli mer skjermet fra de tuffe sjøforholdene, men likevel være noe utsatt for drag og bølger ved skikkelig dårlig vær (Kystverket, 2015).

Vista Analyse har ikke mottatt dokumentasjon som viser de faktiske, historiske kostnadene knyttet til reparasjoner ved Norway Seafoods' kaianlegg og kommunens kaianlegg. På grunn av usikkerheten i reduksjon av skader ved en eventuell skjerming og usikkerhet knyttet til faktiske historiske kostnader, anslår vi at skadeomfanget reduseres med 25 prosent. Dette anslaget bidrar til en reduksjon i årlige vedlikeholdskostnader på 150 000 2015-kroner. Den diskonterte samfunnsøkonomiske nettogevinsten av reduserte skader på mottakskaien til Norway Seafoods grunnet molo G er verdsatt til 3,2 millioner 2016-kroner.

Produktivitetsevirkning 5 – Reduserte skader på fiskefartøy som lossere ved Norway Seafoods

Sjø- og bølgeforholdene ved Norway Seafoods' kaianlegg bidrar også til skader på fiskefartøy som skal losse fangst ved Norway Seafoods. Hvor stort omfang skadene har, og i hvilken grad skadeomfanget blir redusert av en (delvis) skjerming av Norway Seafoods' fiskemottak, er svært usikkert.

En typisk skade på fiskefartøy er knyttet til at gelenderet rives løs når fartøyet ligger til kai. En annen typisk skade er at fortøyningspunkt slites av. Begge disse skadene koster det omkring 10 000 kroner å få reparert. Aktørene anslår omfanget av skadene til å gjelde 30-50 fartøy i året. Fiskerne er dekket av forsikringer, men ofte er taket på egenandelen mellom 10 til 20 000 kroner. Derfor blir et fåtall av skadene rapportert til forsikringselskapene.

Molo G vil skjerme Norway Seafoods' fiskekai, men ikke like komplett som ved Foldalbruket. Det vil altså fortsatt være potensial for perioder med såpass krevende bølge- og sjøforhold at det oppstår skader på fartøy som lossere fangsten ved Norway Seafoods. Under slike forhold er det samtidig veldig krevende forhold på sjøen. Mindre fiskefartøy vil da velge å bli værende i kaia. Større fartøy tåler bølgene bedre enn små

fartøy. Det er derfor sannsynlig at skadene blir redusert med opp mot 75 prosent av dagens skadeomfang.

Vi velger her å forholde oss til det midtre anslaget av aktørenes anslag, nemlig 30 skader á 10 000 2015-kroner i året. Usikkerheten i forutsetningene taler for konservative anslag. På linje med diskusjonen av produktivitetsgevinst 4, taler usikkerheten i forutsetningene at vi reduserer antatt skadeomfang med 50 prosent. Det utgjør 150 000 2015-kroner i året. Den diskonterte samfunnsøkonomiske nettogevinsten av reduserte skader på fiskefartøy som leverer på mottakskaien til Norway Seafoods, er verdsatt til 3,2 millioner 2016-kroner.

Produktivitetsvirkning 6 – Redusert ventetid for Norway Seafoods

I avsnitt 6.3 ble det redegjort for hvilke gevinster fiskerne vil oppnå med skjerming av Norway Seafoods' anlegg. Her diskuterer vi verdien av virkningen for Norway Seafoods av at kaia blir skjermet. Verdien er i hovedsak at det blir færre dager hvor fiskerne må vente med å losse fangsten, og derfor færre dager uten aktivitet ved Norway Seafoods.

Vi anslo i avsnitt 6.3 at av ti gjennomsnittlige ventedager vil det kun være to dager med venting etter (delvis) skjerming. Virkningen er spesielt viktig for reduksjon av ubenyttet arbeidskraft. De er 12 ansatte til daglig på salteriet. Ved dårlig vær og ingen lossing permitteres disse personene. I følge Norway Seafoods har bedriften da en kostnad på omkring 1 000 kroner per person per dag. Dette utgjør 12 000 kroner per dag med venting. Årlig kan vi anslå denne verdien til 96 000 kroner. Siden dette gjelder arbeidstid, påløper en årlig reallønnsvekst på 1,3 prosent (se kapittel 4). Når det gjelder kapitalen, vil den i stedet bli benyttet senere på året, i og med at fiskerne som oftest er i stand til å fiske opp kvoten sin noen dager senere enn uten venting. Den samlede samfunnsøkonomiske gevinsten av å skjerme Norway Seafoods' anlegg og dermed redusere uutnyttet arbeidskraft, er anslått til 2,7 millioner 2016-kroner.

Samlede produktivitetsgevinster

Basert på gjennomgang og og prissetting av de seks produktivitetsvirkningene ovenfor, finner vi at produktivitetsgevinsten utgjør 8,6 millioner kroner i året, noe som utgjør 179,3 millioner kroner diskontert over analyseperioden på 40 år.

6.6 Restverdi

Siden levetiden til tiltaket er satt til 75 år, vil de samme nyttevirkningene påløpe fra år 41 til 75. Den neddiskonterte verdien av denne nytten, kalt restverdi, er beregnet til 57,5 millioner kroner.

7 Prissatte kostnadsvirkninger

Prinsipielt beregnes de samfunnsøkonomiske kostnadene av et offentlig investerings-tiltak ved å summere verdien av alle endringer i ressursbruk som følger av tiltaket. Endringene i ressursbruk verdsettes ved hjelp av kalkulasjonspriser.

Finansdepartementet (2014) sier følgende om hvilke kalkulasjonspriser som skal brukes i samfunnsøkonomiske analyser:

"I de tilfeller der det offentlige i liten grad konkurrerer med privat virksomhet, benyttes følgende kalkulasjonspriser for innsatsfaktorene:

- *Arbeidskraft: Brutto reallønn, dvs. lønn inklusiv skatt, arbeidsgiveravgift og sosiale kostnader.*
- *Vareinnsats: Pris eksklusiv toll og merverdiavgift, men inklusiv avgifter som er begrunnet med korreksjon for eksterne virkninger."*

Punktet om vareinnsats innebærer blant annet at vareinnsats skal vurderes til priser uten merverdiavgift, siden merverdiavgiften ikke har til hensikt å korrigere for eksterne virkninger.

Ytterligere en samfunnsøkonomisk kostnad er knyttet til at tiltaket finansieres gjennom generelle skatter, den såkalte skattefinansieringskostnaden.⁵ Denne kostnaden skiller seg fra de andre kostnadene. Finansdepartementet (2014) presenterer den slik:

"Skattefinansieringskostnaden er den marginale kostnaden ved å hente inn en ekstra skattekrone. Skattekostnaden settes til 20 øre per krone. Denne skal benyttes av alle sektorer. Grunnlaget for beregning av skattekostnaden vil være tiltakets nettovirkning for offentlige budsjetter, dvs. det offentlige finansieringsbehovet."

De kostnadene som står igjen som viktige i den samfunnsøkonomiske vurderingen av tiltak i fiskerihavna, berører Kystverkets og kommunens:

- investeringer i utdyping, moloer og merking
- kostnader ved investeringer, drift og re-investeringer i kommunale og private kaianlegg og næringsarealer.

Et hvert teknisk inngrep av den typen som vurderes her, vil ha virkninger på landskap, miljø og friluftsliv. Den samfunnsøkonomiske kostnaden ved slike virkninger er i prinsippet folks betalingsvillighet for å unngå dem (eventuelt den kompensasjon de må ha for å akseptere dem). Denne kostnaden kan man anslå for større virkninger ved bruk av etablerte økonomiske verdsettingsmetoder. KVIRK v1.06 (se Pedersen og Magnussen, 2015) behandler disse virkningene som ikke-prissatte virkninger. Disse virkningene er vurdert i kapittel 9.

⁵ Også kalt skattekostnaden.

7.1 Kystverkets investeringskostnader

Den samfunnsøkonomiske investeringskostnaden er verdien av ressursbruken knyttet til å gjennomføre tiltaket. Som nevnt i tiltaksbeskrivelsen, se avsnitt 3.2, innebærer tiltaket 3 deltiltak.

Kystverket forventer at den samlede investeringskostnaden av å gjennomføre tiltaket er 191,3 millioner 2016-kroner eksklusive merverdiavgift.

Vårt mandat innebærer at sammenstillingsåret skal være 2022 og at investeringskostnaden forventes å påløpe i 2021. Den oppdiskonterte investeringskostnaden eksklusive merverdiavgift fra 2021 til 2022, med 4 prosent kalkulasjonsrente, er lik 199,0 millioner 2016-kroner.

7.2 Kystverkets vedlikeholds- og re-investeringskostnader

Moloene og utdypingen vil ha en vedlikeholdskostnad på 10 prosent av investeringskostnaden. Slik vedlikeholdskostnad antas å påløpe hvert 25. år. Vedlikeholdskostnader for merking av moloene utgjør 7,5 prosent av investeringskostnaden. Slikt vedlikehold er nødvendig hvert 5. år.

Merkene må erstattes hvert 15. år. Det betyr at investeringskostnaden på 1,4 millioner kroner eksklusive merverdiavgift påløper hvert 15. år. I de årene merkene byttes ut, vil det ikke påløpe vedlikeholdskostnader. Det er beregnet at moloene har en levetid på over 75 år. Det er dermed ikke tatt hensyn til re-investeringsbehov for moloene i denne analysen.

Til sammen utgjør vedlikeholdskostnadene og reinvesteringskostnadene 9,6 millioner 2016-kroner.

7.3 Private eller offentlige investeringer som utløses av tiltaket

Tiltaket vil utløse både offentlige og private investeringer. Når det gjelder de offentlige investeringene, vil tiltaket føre til at kommunen investerer i nye flytebrygger i sørlige del av havna. Havnefogden i Nordkappregionen havn IKS mener det vil være behov for 50 nye liggeplasser. Det er allerede planlagt 10 nye plasser uavhengig av Kystverkets tiltak. Netto antall nye liggeplasser er derfor potensielt 40 som følge av tiltaket. Vi har operert med mer konservative anslag enn hva lokale aktører opererer med. I avsnitt 6.1 anslo vi behovet for nye flytebryggeplasser til 12 fartøy (5 fartøy fra områdene rundt Kjøllefjord og 7 fra fremmedflåten). Ved hjelp av havnefogden har vi anslått kostnaden for hver plass til 80 000 kroner. Det tilsvarer 960 000 2015-kroner.

Samtidig vil det være behov for 5 kai plasser til større fartøy, det vil si fartøy mellom 21 og 28 meter lange (gjennomsnittlig 25 meter) og fiskefartøy over 28 meter (gjennomsnittlig 35 meter lange). For disse fartøyene er det behov for å anlegge betongkai. På nordsiden av havna er det allerede noe kaianlegg. Kommunen har undersøkt kostnaden av å etablere en fullstendig betongkai der. Kostnadsanslaget utgjør 15 millioner kroner. Kommunen vil søke post 60-midler for flytebryggeplassene og betongkai plasseren. Hvis en slik søknad blir godkjent, vil staten finansiere 50 prosent. Kommunen vil dernest gjennom brukerbetaling dekke inn sin andel. Vi legger til grunn at kommunen vil få godkjent søknaden om post 60-midler.

Det er også nødvendig med investeringer for å etablere levendelagringsanlegg på nordsiden av havna. Aktørene har estimert kostnaden for dette anlegget til åtte millioner kroner. Anlegget har omkring 20 års levetid, og det må derfor re-investeres åtte millioner kroner hvert 20. år. Det finnes muligheter for å søke støtte fra offentlige instanser, spesielt fra Innovasjon Norge, for å etablere slike anlegg. Det er usikkert hvorvidt Innovasjon Norge vil bidra til investeringskostnaden til levendelagringsanlegg i Kjøllefjord. Fiskemottakene i Kjøllefjord er uansett svært interessert i dette anlegget. Det legges derfor til grunn at private aktører vil finansiere levendelagringsanlegget. Neddiskontert verdi på investeringene som foretas i forbindelse med etablering og reinvestering av levendelagringsanlegg er beregnet til 13,7 millioner 2016-kroner.

7.4 Skattefinansieringskostnaden

Skattefinansieringskostnaden er ifølge Finansdepartementet (2014) lik 20 prosent av prosjektets virkning på offentlig finansieringsbehov. Det offentlige finansieringsbehovet er i dette tilfelle kostnader som finansieres over statlige og kommunale budsjetter.

Det samlede offentlige finansieringsbehovet knyttet til tiltakene ved Kjøllefjord fiskerihavn er beregnet til en nåverdi på 217,1 millioner 2016-kroner, hvilket gir en skattefinansieringskostnad på 26,8 millioner 2016-kroner.

8 Ikke-prissatte virkninger

I dette kapittelet vil vi vurdere de ikke-prissatte virkningene (kapittel 8.1-8.7). En del av de ikke-prissatte virkningene er vurdert til ikke å være relevante for tiltaket. For disse gis en kort begrunnelse for dette.

8.1 Verdi av endret ulykkesrisiko

Tiltaket i Kjøllefjord har virkning på reduserte skader ved kaianlegget i nord. Dette er diskutert i avsnitt 6.5. Der inkluderte vi kun skader på fartøy og kaianlegg. Det er klart at fiskere og ansatte hos Norway Seafoods er utsatt for ulykkesrisiko ved lossing av fangst ved mottaksanlegg. Aktørene oppfatter ulykkesrisikoen som betydelig ved krevende værforhold. Denne virkningen er ikke prissatt i avsnitt 6.5. Ved å skjerme kaianleggene i nord vil denne ulykkesrisikoen reduseres.

Når det gjelder å redusere ulykkesrisikoen til sjøs, er det ingen av deltiltakene som utføres for å sikre anløpet til havna. Det er heller ikke særlig stor ulykkesrisiko i innfarten til havna i dag. Det er mulig at utdypingen i skjermet, sørlige havn vil bidra til færre grunnstøtinger. Denne virkningen er imidlertid ikke antatt å være betydelig. Bygging av molo i nord og forlenging av molo i sør kan ha negativ innvirkning på ulykkesrisikoen, men denne virkningen er heller ikke anslått til betydelig. Samlet ikke-prissatt virkning for endret ulykkesrisiko er satt til liten positiv (+).

8.2 Fiske og akvakultur

SalMar har anlegg i Lebesby kommune, men ikke i umiddelbar nærhet til Kjøllefjord. Anleggene vil derfor ikke påvirkes negativt av tiltaket i Kjøllefjord havn. SalMar benytter dog havna, og tiltaket kan ha en positiv virkning for oppdrettsnæringen i og med at den skjermede delen av havna blir større. Denne virkningen er imidlertid ikke stor. I tillegg har tiltaket stor virkning for fiskere og fiskeindustri. Men disse virkningene er allerede diskutert under de prissatte virkningene. Samlet ikke-prissatt konsekvens for fiske og akvakultur settes til null (0).

8.3 Rekreasjon og friluftsliv/turisme

Tiltaket anses ikke å påvirke friluftslivet under anleggsperioden eller etter byggingen av moloer og utdyping av havnebasseng. Turismen i Kjøllefjord er sterkt knyttet til anløpet av Hurtigruta. I dag står tre statuer av kystkvinner ytterst på eksisterende molo. Disse er opplyst når det er mørkt. Samtidig er Foldalbruket med dets museum og framvisning av historiske gjenstander godt besøkt av turister. Det er ikke grunn til å anta at tiltaket har negativ innvirkning på turismen. Snarere tvert i mot, med mer aktivitet i havna, inkludert en del større fartøy, og med levendelagring av torsk i nord, kan Kjøllefjord bli en mer spennende havn for turister. Men virkningen er ikke anslått til å være særlig stor. Vi vurderer samlet ikke-prissatt konsekvens for rekreasjon og friluftsliv/turisme til ubetydelig (0).

8.4 Kulturminner (kulturell arv)

Kjøllefjord havn huser Foldalbruket. Foldalbruket er et nedlagt fiskebruk med tradisjoner tilbake til begynnelsen av 1900-tallet. Bruket er fredet av Riksantikvaren. I dag tilbyr Foldalbruket overnatting og utleie av lokaler. Verdien av å skjerme Foldalbruket er hensyntatt i avsnitt 6.5. Utover reduksjon av skader på Foldalbrukets kaianlegg og

bygninger vil ikke tiltaket ha noen virkning. Vi konkluderer derfor med at virkningen på kulturminner i Kjøllefjord utover skjerming av Foldalbruket er ubetydelig (0).

8.5 Naturmiljø, inkludert marint biologisk mangfold

Kjøllefjord er utbygd med industri og infrastruktur. Kystverket konkluderer i forprosjektrapporten med at «områdene er ikke å betrakte som viktige naturområder (Kystverket, 2015). Området er tidligere registrert som viktig beiteområde for andefugl på vinterstid. Ut fra dagens kunnskap, vurderes virkningen av tiltaket på naturmiljøet til ubetydelig (0). Det må imidlertid sies at dette temaet og flere av de andre ikke-prissatte miljøtemaene ikke er grundig utredet i forbindelse med forprosjektet, og det må tas forbehold om at grundigere undersøkelser senere, kan nyansere vurderingen av disse temaene.

8.6 Forurensede sedimenter og annen forurensing

Kystverket har utført miljøtekniske undersøkelser av sjøbunnen i utdypingsområdet og molotraseene. En miljøteknisk analyse involverer å analysere sjøbunnen for tungmetaller. Analyseresultatene viser at miljøtilstanden i overflatesedimentene er fra god eller tilsvarende bakgrunnsnivå for alle stoffene unntatt TBT (for forklaring, se Boks 8.1). Konsentrasjonen av TBT overskrider tilstandsklasse II (god) i tre av fem prøvestasjoner i utdypingsområdet, og i en av tre vest for traseen for molo G. Resultatene er likevel klart lavere enn tiltaksgrensa på 35 mikrogram/kilo satt av Miljødirektoratet. Kommunen utdyper i dag deler av det sørlige, skjermede bassenget. Resultater fra denne utdypingen vil ikke foreligge før arbeidene er ferdig.

Ved å utdype sørlige havnebasseng vil det fjernes TBT fra havbunnen. Det er positivt for Kjøllefjord. Samtidig er ikke konsentrasjonen av forurensede sedimenter stor. Det er også usikkerhet knyttet til om bruken av muddermassene i molobyggingen kan lede til at disse massene spres. Vi vurderer samlet ikke-prissatt konsekvens for fjerning av forurensende sedimenter og annen forurensing som ikke-signifikant (0).

Boks 8.1 Om TBT

Organiske tinnforbindelser (TBT) er generelt veldig giftige både for mange marine organismer og varmblodige pattedyr. Tidligere ble forbindelsen TBT brukt i stort omfang i bunnstoff til skip og båter. TBT er svært giftig for mange marine organismer, selv ved veldig lave konsentrasjoner. For mennesker regnes TBT-forurenset sediment ikke som spesielt farlig. Konsentrasjonene av TBT vi normalt utsettes for når vi spiser sjømat, er for lave til å ha en helsemessig betydning.

8.7 Landskap/estetiske tjenester

Tiltaket vil ha konsekvenser for landskapet i Kjøllefjord havn. Spesielt gjelder det utvidelse av molo i sør og bygging av ny molo i nord. Innenfor molo i nord vil det etableres levendelagringsanlegg og nytt kaianlegg. Samtidig vil flytebryggeplassene i sør bli flere og plasseringen vil endres noe. Landskapet på land vil muligens bli påvirket, avhengig av hva man vil benytte løsmassene fra utdypingen til. Sannsynligvis vil dette brukes til å lage nye næringsarealer i havna. Disse endringene vil ha betydning for det estetiske uttrykket i Kjøllefjord. Ulike grupper kan vurdere disse endringene ulikt, men totalt sett vurderer vi det slik at tiltaket ikke vil gi betydelig endring av landskapsuttrykket i Kjøllefjord. Vi vurderer derfor samlet virkning for landskap og estetiske tjenester til ubetydelig (0).

9 Omtale av virkninger som ikke vurderes i KVIRK

Denne samfunnsøkonomiske analysen er en forenklet analyse i den forstand at virkninger som ikke er inkludert i KVIRK v1.06 i utgangspunktet ikke inkluderes i analysen. Vi har likevel valgt å omtale disse virkningene. Beslutningstaker vil dermed ha mulighet til å vurdere om de nytte- og kostnadsvirkningene som ikke er inkludert i KVIRK v1.06 trekker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i den ene eller andre retningen.

I løpet av prosjektet har vi identifisert følgende nytte- og kostnadsvirkninger som ikke er inkludert i KVIRK v1.06:

- Trafikale virkninger
- Stordriftsfordeler hos bedrifter i Kjøllefjord

I det følgende gir vi en kort beskrivelse av hver av virkningene.

9.1 Trafikale virkninger

KVIRK v1.06 inkluderer ikke vurderinger av trafikale virkninger som:

- **Nyskapt- og overført trafikk.** Fiskerihavntiltaket kan bidra til flere fartøy til sjøs uten at det blir mindre transport på land og/eller flere fartøy til sjøs ved at det blir mindre transport på land. Nyskapt og overført trafikk er en samfunnsøkonomisk gevinst dersom trafikken samlet sett blir mer kostnadseffektiv eller miljøvennlig.
- **Mer last per skip og større skip.** Fiskerihavntiltaket kan bidra til at fartøy som benytter seg av havna eller farleden kan ha større last og/eller fartøystørrelsen kan øke over tid. Den samfunnsøkonomiske verdien av slik tilpasning er at realkapitalen blir bedre utnyttet, samt at logistikken langs kysten generelt blir forbedret. Siden modellrammeverket ivaretar Kystverkets forventninger om framtidig fartøysutvikling, handler denne virkningen kun om diskrete endringer i fartøystørrelsen som blir utløst av tiltaket.
- **Redusert drivstoffbruk ved mindre bølger.** En ny eller utvidet molo kan bidra til mindre drivstofforbruk for fartøyene som skal ut av fiskerihavna. Mindre tung sjø, spesielt for fartøy med retning ut av havna som kjører motstrøms, kan redusere drivstofforbruket.

9.2 Stordriftsfordeler hos bedrifter i Kjøllefjord

Begge fiskemottakene i Kjøllefjord – Norway Seafoods og Nergård/Polar Seafood vil kunne utnytte arbeidskraft og kapital på en bedre måte når antall brukere av mottakene og fiskeleveransene øker. På den annen side vil økte leveranser til Kjøllefjord redusere leveranser til andre mottak. Det betyr at stordriftsfordelene i Kjøllefjordmottakene kan bli oppveid av reduksjon i stordriftsfordeler ved fiskemottak i alternative havner. Vi har ikke grunnlag for å si om nettovirkningen på stordriftsfordelen på fiskemottakene er positiv, negativ eller ikke-eksisterende for Norge som helhet.

Den samme konklusjonen gjelder for Kjøllefjord Skipsekspedisjon. Med økt bruk av Kjøllefjord havn, vil Kjøllefjord Skipsekspedisjon øke sin omsetning, og med det potensielt utnytte arbeidskraft og kapital på en bedre måte. Det er altså mulig at Skipsekspedisjonen vil dra nytte av stordriftsfordeler i sitt servicetilbud til fiskeflåten. Men også her vil økt omsetning kunne bidra med reduksjon i stordriftsfordeler ved liknende virksomheter i andre havner.

10 Samfunnsøkonomisk vurdering

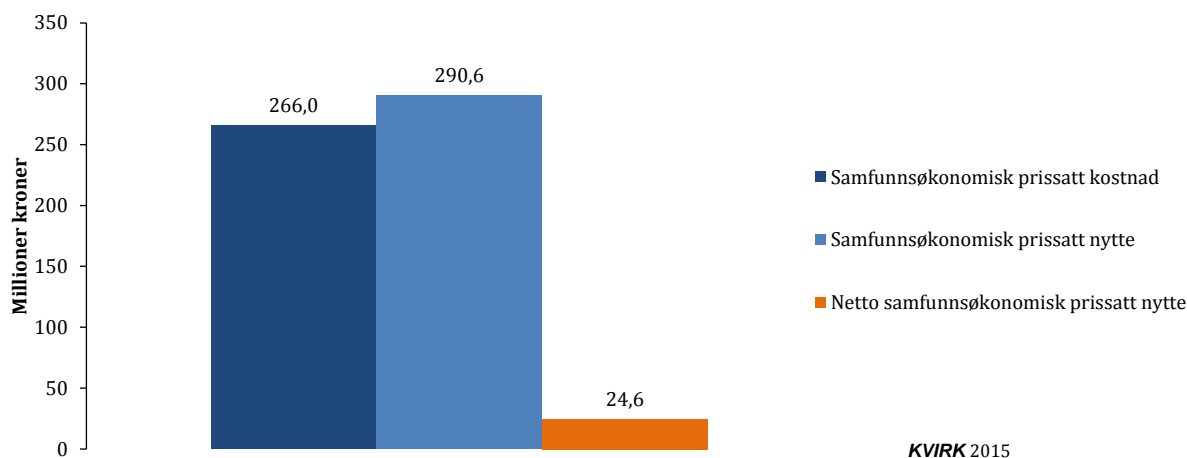
I det følgende oppsummeres alle samfunnsøkonomiske virkninger som er vurdert og omtalt i analysen. I avsnitt 10.1 gjennomgås de prissatte virkningene og i avsnitt 10.2 de ikke-prissatte. Dette er en forenklet analyse, der vi har benyttet KVIRK til å vurdere nytte- og kostnadsvirkningene. Relevante virkninger som ikke er inkludert i KVIRK v1.06 er oppsummert i avsnitt 10.3. I avsnitt 10.4 synliggjør vi hvilken størrelse de ikke-prissatte virkningene må ha for at tiltaket totalt sett skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Til slutt gir vi en samlet vurdering av tiltaket.

10.1 Prissatte virkninger

Nåverdien av tallfestede, forventede samfunnsøkonomiske kostnader av tiltaket i Kjøllefjord fiskerihavn er beregnet til 266,0 millioner kroner. Nåverdien av tallfestet forventet samfunnsøkonomisk nytte er beregnet til 290,6 millioner kroner. Differansen mellom kostnader og tallfestet nytte forventes dermed å være 24,6 millioner kroner, det vil si at tiltaket har en positiv prissatt netto nytte. Tallene er neddiskontert til 2022 og måles i 2016-kroner.

Figur 10.1 viser samfunnsøkonomisk kostnad, nytte og nettonytte for alle prissatte virkninger.

Figur 10.1 Prissatte samfunnsøkonomisk nytte og kostnad av tiltaket, nåverdi (i 2022) i millioner 2016-kroner



Kilde: KVIRK v1.06

Tabell 10.1 gir en oversikt over de ulike virkningene som er prissatt og deres størrelse. Som vi ser fra tabellen, har vi prissatt fire kostnadskomponenter og fem nyttevirkinger. Den samfunnsøkonomiske analysen av Kystverkets investering i fiskerihavna bygger på noen sentrale forutsetninger. I denne sammenheng er det nyttig å undersøke om resultatene er robuste for partielle endringer i disse forutsetningene. Resultater fra følsomhetsanalysen er rapportert i kapittel 11.

Tabell 10.1 Prissatte samfunnsøkonomiske virkninger av å gjennomføre tiltaket i Kjøllefjord fiskerihavn, nåverdi (i 2022) i millioner 2016-kroner

| Samfunnsøkonomiske kostnader | Millioner kroner |
|---|------------------|
| Kystverkets investeringskostnader | 199,0 |
| Vedlikeholds- og reinvesteringskostnader | 9,6 |
| Private eller offentlige investeringer som utløses av tiltaket | 30,6 |
| Skattefinansieringskostnad | 26,8 |
| Samfunnsøkonomisk nytte | Millioner kroner |
| Reduserte reisekostnader ved økt tilgang til flere ligge- og nødkaier | 44,3 |
| Reduserte reisekostnader for trafikk til havna | 0,0 |
| Redusert ventetid for fartøy | 5,6 |
| Nye næringsarealer | 3,9 |
| Økt produktivitet for enkeltbedrifter | 179,3 |
| Restverdi | 57,5 |

Kilde: KVIRK v1.06

10.2 Ikke-prissatte virkninger

I tabell 10.2 gis en oppsummering av de ikke-prissatte virkningene og vurderingen av disse.

Tabell 10.2 Vurderinger av ikke-prissatte virkninger

| Ikke-prissatte virkninger | Vurdering* |
|--|------------|
| Verdi av endret ulykkesrisiko | + |
| (Fiske) og akvakultur | 0 |
| Rekreasjon og friluftsliv/turisme | 0 |
| Kulturminner (kulturell arv) | 0 |
| Naturmiljø, inkl. marint biologisk mangfold | 0 |
| Forurensede sedimenter og annen forurensning | 0 |
| Landskap/estetiske tjenester | 0 |

*Definisjon av vurderingen av ikke-prissatte virkninger fra meget stor positiv konsekvens (++++) til meget stor negativ konsekvens (----), 0 angir at virkningen er vurdert til ikke å være signifikant forskjellig fra null.

10.3 Virkninger som ikke vurderes i KVIRK

Dette er en forenklet analyse i den forstand at vi har benyttet KVIRK V1.06 til å prissette og vurdere nytte- og kostnadsvirkningene som ventes å oppstå som følge av tiltaket. Noen relevante virkninger er ikke inkludert i KVIRK v1.06, men er omtalt i analysen. Disse er:

- Trafikale virkninger
- Stordriftsfordeler hos bedrifter i Kjøllefjord

10.4 Samlet vurdering av samfunnsøkonomiske virkninger

Etablering av 2 moloer og utdyping av havnebassenget i Kjøllefjord havn gir en positiv prissatt netto nytte for samfunnet på 24,6 millioner kroner.

Nåverdien av samlet prissatt nytte er 290,6 millioner kroner. Den prissatte nytten er knyttet til redusert reisekostnader ved økt tilgang til nye liggekaier i det nye havnebassenget, redusert ventetid for lossing av fangst ved det ene mottaket, verdi av nye næringsarealer og produktivitetsgevinster for bedrifter i havna, samt restverdi. Havna vil trekke til seg fiskefartøy som i dag fisker i nærheten, men som på grunn av plassmangel ikke leverer til og ligger i Kjøllefjord. Moloen i nord vil skjerme mottaket til Norway Seafoods og slik redusere forekomsten av venting på grunn av dårlig vær. En del næringsareal vil få økt nytte ved at kaianleggene kan bli tatt i bruk på en forbedret måte etter at tiltaket er realisert. Når det gjelder produktivitetsgevinster til bedriftene er etablering av levendelagringsanlegg den klart største virkingen. Konklusjonen om at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt avhenger av at det etableres levendelagringsanlegg og verdien av dette. I avsnitt 11.6 analyseres derfor følsomheten i forutsetningene av denne produktivitetsgevinsten. Reduserte skader på fiskefartøy, reduserte skader på Norway Seafoods' fiskemottak, økt regularitet i leveransene av fisk og redusert ventetid for Norway Seafoods, er også sentrale nyttegevinster. Disse gevinstene er dog ikke i seg selv nok til at de prissatte gevinstene (utenom levendelagring) er større enn de prissatte kostnadene.

Virkninger for ulykkesrisiko antas som liten, men positiv, fordi tiltaket reduserer ulykkesrisikoen for fiskere og personell under lossing av fangst ved mottaket til Norwegian Seafoods. Andre ikke-prissatte virkninger - fiske og akvakultur, rekreasjon og turisme, naturmiljø, fjerning av forurensede sedimenter, samt landskap/estetiske tjenester antas å være ubetydelige.

De viktigste prissatte kostnadselementene er investeringskostnaden, kostnaden av å etablere nye kaianlegg og den tilhørende skattefinansieringskostnaden, samt kostnader ved etablering av levendelagringsanlegg for torsk. Nåverdien av samlede kostnader er 266,0 millioner kroner.

11 Følsomhetsanalyser

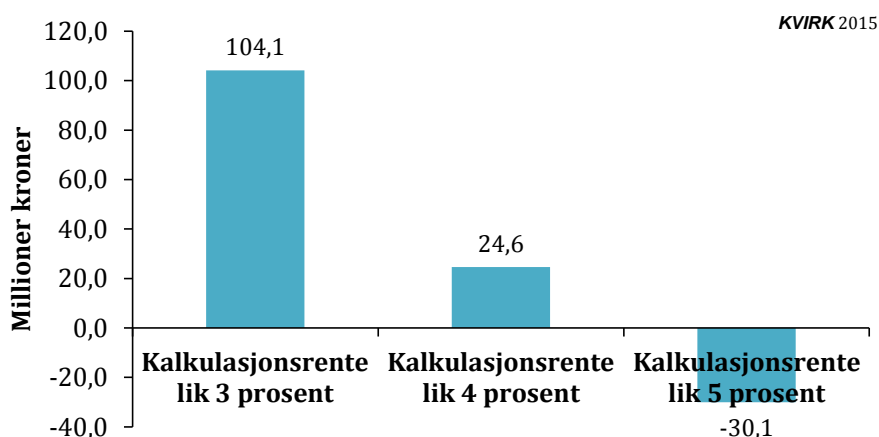
Den samfunnsøkonomiske analysen av Kystverkets investering i fiskerihavna bygger på noen få sentrale forutsetninger. Det er derfor nyttig å undersøke om resultatene er robuste for partielle endringer i disse forutsetningene. De forutsetningene vi har analysert med hensyn til følsomhet er kalkulasjonsrenten, realinntektsveksten, analyseperioden, investeringskostnadene og trafikkvolum. Resultatene fra disse følsomhetsanalysene er gjengitt under.

11.1 Kalkulasjonsrenten

Nytte- og kostnadsvirkningene av et tiltak inntreffer sjelden på samme tidspunkt. For å kunne sammenlikne nytte- og kostnadsvirkninger som påløper på ulike tidspunkt, benyttes en beregningsmetode som kalles nåverdimetoden. Alle framtidige kostnader og gevinster neddiskonteres ved en kalkulasjonsrente, slik at alle størrelsene uttrykkes i dagens verdi (nåverdien). Utgangspunktet for neddiskonteringen er at inntekter og kostnader som påløper nå, har større verdi enn inntekter og kostnader som påløper i framtiden. Jo lenger fram i tid kostnader og gevinster påløper, dess lavere nåverdi vil kostnader og gevinster ha, gitt at disse har en vekst i reelle verdier som er mindre enn kalkulasjonsrenten. Kalkulasjonsrenten skal reflektere hva det ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv koster å binde opp kapital i langsiktig anvendelse.

I vårt hovedalternativ har vi brukt en kalkulasjonsrente på 4 prosent, som tilsvarende den risikofrie kalkulasjonsrenten (2 prosent) justert med et «normalt» risikopåslag for samferdselsinvesteringer. I tråd med anbefalingen i NOU 2012:16 (Hagen-utvalget) reduseres denne til 3 prosent fra og med 2053 til og med 2067, og er satt lik 2 prosent etter dette. For å illustrere betydningen av endret risikovurdering har vi også gjennomført beregninger med en kalkulasjonsrente som systematisk er 1 prosentpoeng lavere og 1 prosentpoeng høyere enn diskonteringsrenten i hovedalternativet, angitt som 3 prosent og 5 prosent i Figur 11.1.

Figur 11.1 Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulike kalkulasjonsrenter, i millioner 2016-kroner



Kilde: KVIRK v1.06

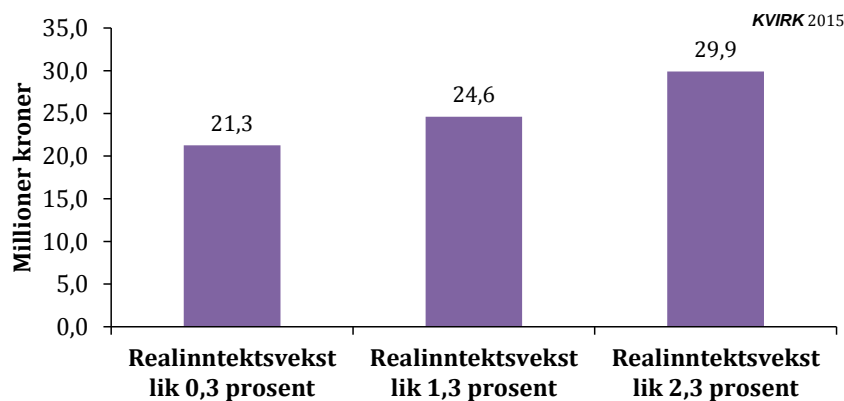
Med kalkulasjonsrente som systematisk er 1 prosentpoeng lavere enn i hovedalternativet endres netto nytte av tiltakene fra 24,6 millioner til 104,1 millioner kroner. Siden kostnadene kommer tidlig og nyttevirkningene sent i prosjektets levetid, vil lavere rente

innebære at nåverdien av nytten øker mer enn nåverdien av kostnadene. Med en rente som systematisk er 1 prosentpoeng høyere enn i hovedalternativet endres netto nytte fra pluss 24,6 til minus 30,1 millioner kroner. Endret kalkulasjonsrente har altså stor betydning for netto nåverdi av tiltaket. Figur 11.1 viser at hvorvidt tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ei, er sensitivt overfor høyere kalkulasjonsrente.

11.2 Reallønnsvekst

I tråd med Hagen-utvalgets anbefaling (NOU, 2012:16) bør verdien av spart arbeidstid prisjusteres med forventet vekst i BNP per innbygger. I hovedalternativet har vi realprisjustert alle nyttevirksomheter som innebærer spart tid med en forventet vekst i realinntekt på 1,3 prosent per år. For å vurdere betydningen av denne forutsetningen, har vi beregnet følsomheten av reallønnsveksten, gjennom et lavt alternativ med 0,3 prosents vekst per år og et høyt alternativ med 2,3 prosent per år. Endret reallønnsvekst har betydning for tiltakets nettonytte. Grunnen er at verdien av spart ventetid for fiskefartøy og spart ventetid for Norway Seafoods' fiskemottak blir påvirket av forventet lønnsvekst. Virkningen av å endre forutsetningene for forventet reallønnsvekst illustreres i Figur 11.2. Figuren viser at tiltaket er robust overfor endret reallønnsvekst. Med kun 0,3 prosent reallønnsvekst endres prissatt nettonytte fra 24,6 til 21,3 millioner 2016-kroner.

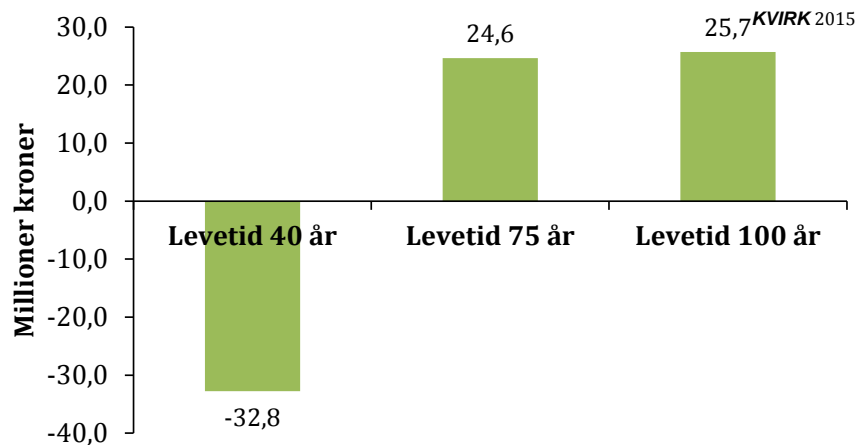
Figur 11.2 Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulike reallønnsvekst, i millioner 2016-kroner



Kilde: KVIRK v1.06

11.3 Levetid

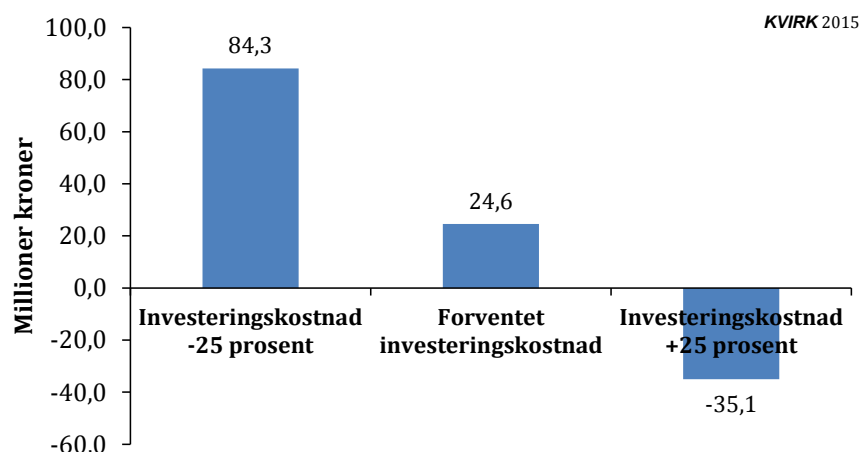
Hvor lenge man regner med at tiltaket gir nytte, det vil si hvilken levetid man bruker, har også betydning for den samfunnsøkonomiske nytten. I tråd med Finansdepartementet (2014) legger vi til grunn en analyseperiode på 40 år. Som anbefalt av Vennemo (2011) er levetiden på prosjektet satt lik 75 år. Det er beregnet en netto restverdi for nytte- og kostnadsvirkninger som påløper mellom 40 og 75 år. Figur 11.3 viser utfallet av at levetiden endres fra 75 år til 40 og 100 år. Redusert levetid til 40 år har stor betydning for netto nåverdi av tiltaket. Ved en slik levetid av tiltaket reduseres nettonytten fra pluss 24,6 millioner kroner til minus 32,8 millioner 2016-kroner. Tiltaket er derfor følsomt for endring i levetid.

Figur 11-3 Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved ulik levetid, i millioner 2016-kroner

Kilde: KVIRK v1.06

11.4 Investeringskostnader

I hovedalternativet har vi benyttet forventede investeringskostnader. Det er ikke gjennomført noen egen usikkerhetsanalyse for disse kostnadene. For å ta hensyn til at det mest sannsynlig er en viss usikkerhet knyttet til investeringskostnadene, har vi gjort en følsomhetsanalyse der kostnadene er henholdsvis 25 prosent lavere og høyere enn forventet verdi, se Figur 11.4. Ettersom kostnadene kommer tidlig i analyseperioden, vil endringer i disse ha stor betydning for prissatt netto nytte av tiltaket. Endrede investeringskostnader har stor betydning for netto nåverdi av tiltaket. Ved 25 prosent høyere investeringskostnader, reduseres forventet nettonytte fra pluss 24,6 millioner kroner til minus 35,1 millioner 2016-kroner.

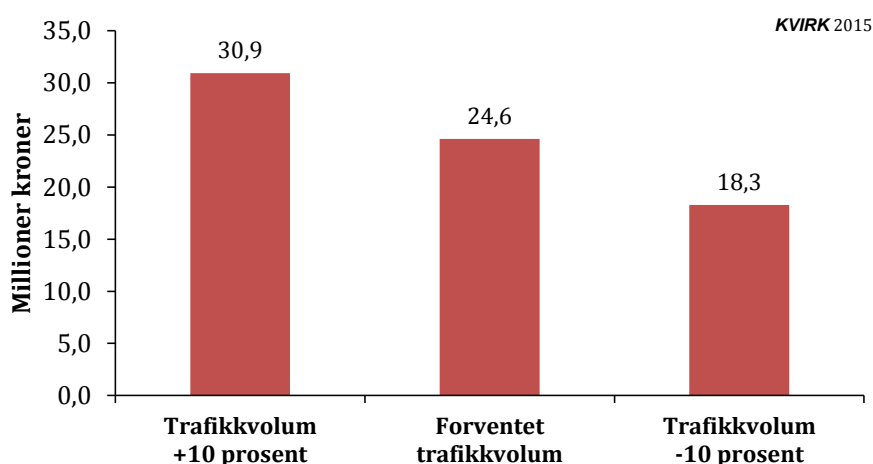
Figur 11.4 Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved lavere og høyere investeringskostnader, i millioner 2016-kroner

Kilde: KVIRK v1.06

11.5 Trafikkvolum

I hovedalternativet har vi lagt til grunn at trafikkvolumet følger Kystverkets prognoser for fartøysutvikling. Det er ikke sikkert at prognosen treffer 100 prosent, og fartøys-trafikken til Kjøllefjord fiskerihavn kan bli høyere eller lavere enn prognosen. For å undersøke om konklusjonen er robust overfor avvik fra forventet trafikkvolum, har vi gjennomført en følsomhetsanalyse med henholdsvis 10 prosent lavere og høyere fartøys-trafikk til havna, se Figur 11.5. Endret trafikkvolum har middels betydning for netto nåverdi av tiltaket.

Figur 11.5 Nåverdi (2022) av prissatt nettonytte ved lavere og høyere trafikkvolum, i millioner 2016-kroner



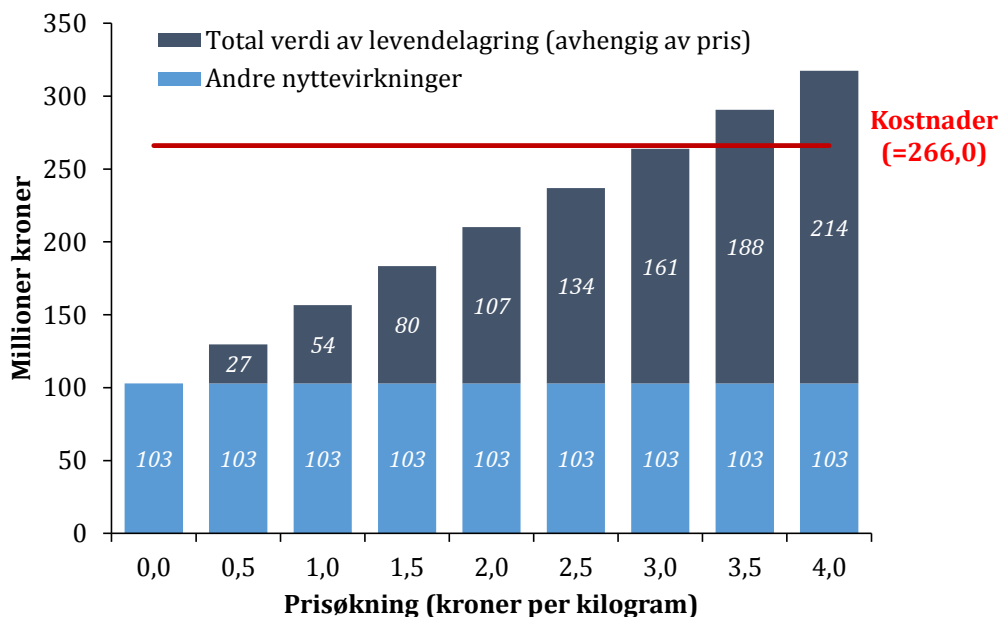
Kilde: KVIRK v1.06

11.6 Prisendring på levendelagring av fisk

I avsnitt 6.5 diskuterte vi verdien av å kunne levendelagre fisk. Verdien er knyttet til å kunne fordele torsk fra fiskesesongene til utenfor sesongene. Fiskere og mottak kan altså øke prisen på fisk ved å selge fersk fisk utenom fiskesesongene. Nergård opererer med et anslag på 3-4 kroner per kilo ferdigprodukt for å kunne lagre fisken i levendelagringsanlegg. Vi valgte å benytte oss av middelanslaget deres, nemlig 3,5 kroner per kilo. Til sammen planlegger Nergård/Polar Seafood og Norway Seafoods å lagre 3 000 kilo råstoff per år. Det gir et volum på ferdigprodukt på omkring 2 000 tonn per år. Dette utgjør en kontantstrøm på 7 millioner kroner per år. Til sammen blir den diskonterte kontantstrømmen lik 184,3 millioner kroner. Det utgjør omkring 65 prosent av de totale samfunnsøkonomiske nyttevirkningene på 290,6 millioner kroner.

I dette avsnittet undersøker vi hvor følsom konklusjonen er for prisøkningen fiskere og fiskemottak får ved å benytte levendelagringsanlegg. I Figur 11.6 vises en illustrasjon over hvordan prisøkning per kilo hodekappet og sløyd fersk torsk påvirker tiltakets totale nyttegevinst. Figuren viser at minimum prisøkning må være rett i overkant av 3 kroner per kilogram ferdigprodukt for at tiltaket skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Figur 11.6 Oversikt over hvordan prisøkning per kilo for levendelagret torsk påvirker den totale nyttegevinsten av tiltaket, nåverdi (2022), i millioner 2016-kroner



Kilde: Vista Analyse

På bakgrunn av følsomhetsanalysen av prisøkningen for levendelagring av fersk torsk konkluderer vi med at tiltaket er svært følsomt for prisøkningen fiskere og fiskemottak kan oppnå ved å kunne fordele fangsten bedre mellom fiskesesonger og utenom sesongene. Det er ikke sikkert at den samfunnsøkonomiske nettonytten (gevinster minus kostnader) vil være hele 24,6 millioner 2016-kroner. Tiltaket tåler kun en liten nedgang i antatt prisøkning. Det er mulig at den samfunnsøkonomiske nytten av de prissatte virkningene blir lavere enn de prissatte kostnadene. Hvis prisøkningen blir for eksempel kun 1,5 krone per kilogram levendelagret sløyet torsk, vil tiltaket være svært ulønnsomt.

12 Samlet vurdering

12.1 Måloppnåelse

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er som nevnt i avsnitt 2.4: «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Det er videre fastsatt tre hovedmål som beskriver hva som er transportsystemets primære funksjon (framkommelighet) og hvilke hensyn som skal tas ved utviklingen av dette (trafikksikkerhet, universell utforming (integreres i hovedmålet om framkommelighet), klima og miljø). For hvert hovedmål er det etappemål som uttrykker mål for planperioden. I **Feil! Fant ikke referanse kilden.** vises en vurdering av åloppnåelse ved tiltaket i Kjøllefjord.

Tabell 12.1 Vurdering av måloppnåelse

| Etappemål | Er målet vurdert? | Har tiltaket betydning for mål? |
|---|--------------------|---------------------------------|
| For framkommelighet | | |
| Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig | Se delkapittel 6.3 | Ja |
| Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet | Se delkapittel 6.1 | Ja |
| Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til sjø og bane | Ikke vurdert | Ikke vurdert |
| For transportsikkerhet | | |
| Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransport | Se delkapittel 8.1 | Ja |
| Unngå ulykker med akutt forurensing | Ikke vurdert | Ikke vurdert |
| For klima og miljø | | |
| Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål | Ikke vurdert | Ikke vurdert |
| Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy | Ikke vurdert | Ikke vurdert |
| Begrense tapet av naturmangfold | Se delkapittel 8.5 | Nei |

Kilde: Vista Analyse

Kystverket, avd. Troms og Finnmark, har formulert følgende mål for tiltaket (Kystverket, 2015):

«Hovedmålsettingen er å bedre og utvide liggeforhold og servicetilbud til fiskeflåten og fiskeindustrien, samt legge til rette for etablering av ny fiskeindustri.»

Ifølge Kystverket (2015) oppnås målene i Kjøllefjord fiskerihavn gjennom:

- Deltiltak 1 – Bygging av ny molo (G) på 120 meter på nordsiden av havna
- Deltiltak 2 – Utvidelse av molo (Q) med 120 meter på sørsiden av havna
- Deltiltak 3 – Utdyping av skjermet havnebasseng på sørsiden av havna

Som vi har beskrevet i de foregående kapitlene, vil tiltaket øke sannsynligheten for at målene blir realisert.

12.2 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt med de forutsetninger som er lagt til grunn. Vi finner ni prissatte virkninger av tiltaket. Verdien av reduserte reisekostnader er vurdert til 44,3 millioner kroner. At fiskefartøy som i dag fisker i fiskefeltene utenfor Kjøllefjord får tilgang til liggeplasser i Kjøllefjord har derfor stor verdi. Disse liggeplassene ble muligjort av mer skjermet havneareal i Kjøllefjord havn. Redusert ventetid for fartøy ble verdsatt til 5,6 millioner kroner. Det er moloen i nord som skjermer mottaket til Norway Seafoods som bidrar med denne virkningen. Sammen med nytt næringsareal som blir etablert ved fjerning av masser til bygging av molo, fører skjerming av havneareal i nord og i sør, til at eksisterende næringsareal vurderes til å oppnå en verdiøkning tilsvarende 3,9 millioner kroner. Når det gjelder prissatte produktivitetsøkning blant fiskere og bedrifter beregnet vi den samfunnsøkonomiske nytten til 179,3 millioner kroner. Produktivitetsgevinstene inkluderer reduserte skader på kaianlegg og bygninger, men også bedre utnyttelse av arbeidskraften ved Norway Seafoods' fiskemottak. I tillegg bidrar økt regularitet ved fiskeproduksjonen til anlegget til Nergård/Polar Seafood med 14,8 millioner kroner. Levendelagring av torsk spiller en svært sentral rolle i konklusjonen av at tiltaket i Kjøllefjord havn er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Denne produktivitetsgevinsten er nemlig beregnet til 184,3 millioner kroner.

Én av de ikke-prissatte virkningene – endret ulykkesrisiko - er svakt positiv. De andre ikke-prissatte virkningene er vurdert til ikke-signifikante. Det er ikke identifisert negative ikke-prissatte virkninger.

Resultatene av analysen er svært avhengig av at det faktisk etableres et anlegg for levendelagret torsk og for endringer i prisøkningen fiskere og mottak oppnår på levendelagret torsk. I analysen er det benyttet en prisøkning på 3,5 kroner per kilogram levendelagret hodekappet og sløyd torsk. Med 3,0 kroner i prispåslag blir tiltaket ulønnsomt når man kun tar i betraktning prissatte nyttegevinster og kostnader. Enda større reduksjon i prisøkningen på levendelagret torsk bidrar til at tiltaket er svært ulønnsomt. Analysen har også testet prosjektets følsomhet for høyere kalkulasjonspris (5 prosent), lavere reallønnsvekst (0,3 prosent), kortere levetid (40 år), redusert trafikkvolum (-10 prosent) og økte investeringskostnader (+25 prosent). Konklusjonen om at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt er robust overfor lavere reallønnsvekst og redusert trafikkvolum, men sensitivt overfor høyere kalkulasjonspris, kortere levetid og økte investeringskostnader.

Konklusjonen er at prosjektet anses som samfunnsøkonomisk lønnsomt, men med et forbehold om at tiltaket er svært avhengig av etablering av anlegg for levendelagring og følsomt for prisøkningen fiskere og mottak oppnår på levendelagret fersk torsk.

12.3 Fordelingsvirkninger

Nytten av tiltaket tilfaller mange aktører, både fiskere og fiskeindustri. Norway Seafoods vil oppleve mindre skader på kaianlegget, færre dager hvor været hindrer levering til mottaket, mindre risiko for ulykker for ansatte og få muligheter til å etablere levendelagringsanlegg. Fiskeanlegget til Nergård/Polar Seafood vil kunne motta flere fiskefartøy, større fartøy og også mulighet til å etablere levendelagringsanlegg sammen med Norway Seafoods. Nergård/Polar Seafood vil som følge av levering fra en større og mer variert fiskeflåte øke sin eksportregularitet og slik øke profitten. Fiskere i Kjøllefjord, andre fiskere i Lebesby kommune og fiskere som allerede fisker i fiskefelt utenfor

Kjøllefjord, men som i dag ikke har tilgang til liggeplassmuligheter i Kjøllefjord vil alle nyte godt av tiltaket. Disse fiskerne vil oppnå reduserte reisekostnader, reduserte skader på fartøy og mindre venting ved Norway Seafoods' mottaksanlegg. De vil muligens også nyte godt av prisøkning på fangst som følge av levendelagringsanlegg for torsk og økt regularitet på leveringene til Nergård/Polar Seafood. Foldalbruket vil nyte godt av reduserte skader.

De prissatte kostnadene for levendelagringsanlegg vil finansieres av Norway Seafoods og Nergård/Polar Seafood. Kaianlegg og flytebryggeplasser vil delvis eller helt bæres av brukerne av liggeplassene (fiskerne) og kommunen. Hvis kaianlegg og flytebryggeplasser har en positiv virkning for fiskeriene vil potensielt deler av kostnaden bæres av storsamfunnet, gjennom direkte bevilgninger fra Kystverket og gjennom skattefinansieringskostnaden.

12.4 Betydning for lokalsamfunnet (lokale ringvirkninger)

Tiltaket vil ha en signifikant virkning på arbeidsplasser og profitabilitet gjennom mer aktivitet i havna. Konkrete ringvirkninger vil være økte og mer stabile leveranser til Kjøllefjords to fiskemottak. At fiskemottakene også kan få mulighet til å etablere levendelagring for torsk vil øke omsetningsverdien og derfor betalingsvilligheten for fangst. Andre konkrete ringvirkninger er mer aktivitet for Kjøllefjords skipsekspedisjon og verkstedsindustri.

Kjøllefjord havn og dets to fiskemottak vil være bedre rustet for framtiden i den forstand at havna kan ta imot flere og større fartøy. Denne egenskapen kan kapitaliseres i økt næringsaktivitet. Samtidig vil den yngre generasjonen få større interesse for mulighetene som ligger i fisket og fiskeindustrien. Sett i sammenheng med aktiviteten i nabohavnene, er det grunn til å tro at tiltaket har potensial til å bidra til lokale ringvirkninger. Som ved andre enkelttiltak er det imidlertid viktig å være klar over at økt aktivitet i en havn som følge av nye tiltak, ofte kan gå på bekostning av aktivitet i andre fiskerihavner i nærområdet. Slik sett burde man ideelt vurdere større områder og flere tiltak i sammenheng for å vurdere samlet resultat for lokalsamfunnene.

Referanser

DFØ (2014): *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*, Direktoratet for økonomistyring.

Finansdepartementet (2010): *Veileder 8 – Nullalternativet*, versjon 1.1, datert 28. april 2010, Finansdepartementet.

Finansdepartementet (2014): *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.*, Rundskriv R-109/2014, Finansdepartementet.

Kystverket (2007): *Veileder i Samfunnsøkonomiske analyser*, Kystverket.

Kystverket (2015): *Forstudie for utbyggingstiltak Kjøllefjord rev1 120615*

NOU (2012:16): *Samfunnsøkonomiske analyser*, Utredning fra et utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 18. februar 2011.

NFD (2014): *Strategi for levendelagring av fisk*, datert 14. juni 2014, Nærings- og fiskeridepartementet.

Pedersen S., H. Wahlquist og K. Ibenholt (2012): *Samfunnsøkonomisk analyse av my molo og utdyping ved Myre fiskerihavn*, Vista-rapport 2012/20, Vista Analyse AS.

Pedersen S. (2014): *Kalkulasjonspriser og enhetskostnader for fiskefartøy*, Vista-rapport 2014/01, Vista Analyse AS.

Pedersen S. og K. Magnussen (2015): *Håndbok – Kystverkets virkningsmodell for mindre tiltak (KVIRK) v1.06*, Vista-rapport 2015/16, Vista Analyse AS.

Perman, R., Y. Ma, J. McGilvray og M. Common (2003): *Natural Resource and Environmental Economics*. 3. versjon. Essex: Pearson Education Limited.

Safetec (2014): *Hovedrapport – Kvalitativ risikoanalyse Sørvær*, ST-10381-6, Safetec.

Vennemo H. (2011): *Levetid og restverdi i samfunnsøkonomisk analyse*, Vista-rapport 2011/35, Vista Analyse AS.

Vedlegg 1 - Konsulterte

| Navn | Bedrift/virksomhet | Tid og sted |
|-----------------------------|-------------------------------------|---|
| Stine Akselsen | Ordfører – Lebesby kommune | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Harald Larssen | Rådmann – Lebesby kommune | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Toril Svendsen | Næringskonsulent – Lebesby kommune | Kjøllefjord, 3. juni 2015, e-postkorr., juni 2015 |
| Hege Johansen | Innleid konsulent – Lebesby kommune | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Leif Gustav Prytz-Olsen | Nordkappregionen Havn IKS | Kjøllefjord, 3. juni 2015, e-postkorr., juni 2015 |
| Odd Birkeland | Lebesby Kjøllefjord KF | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Arild Olsen | Norway Seafoods AS | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Arne Erling Karlsen | Nergård AS | Kjøllefjord, 3. juni 2015, e-postkorr., juni 2015 |
| Bernt Reidar Fredriksen | Kjøllefjord Skipsekspedisjon | Kjøllefjord, 3. juni 2015, e-postkorr., juni 2015 |
| Tor Petter Krogh | Kjøllefjord Fiskarlag | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Bård Rasmussen | Nordkyn Næringsforening | Kjøllefjord, 3. juni 2015 |
| Liv Jorunn Lauritsen Nygård | Foldalbruket | E-postkorr., juni 2015 |

Vista Analyse AS

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk forskning, utredning, evaluering og rådgiving. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder omfatter klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
vista-analyse.no