

RINGVIRKNINGSANALYSE AV DRAMMEN HAVN

Rapport om økonomisk aktivitet, verdiskaping og ringvirkninger ved Drammen Havn

November 2025






BDO Consulting
Samfunns- og forretningsutvikling



Innhold

<u>Sammendrag</u>	3
<u>Innledning</u>	5
<u>Aktiviteten ved havna</u>	8
<u>Ringvirkninger</u>	14
<u>Fremtidsutsikter</u>	23
<u>Vedlegg</u>	25

Oppsummering av kartlagte virkninger

Kartlagte aktiviteter knyttet til Drammen Havn		Verdiskaping	Årsverk
DIREKTE EFFEKT	 Drammen Havn AS Omsetning: 91MNOK	46 MNOK	17 årsverk
	 Bil Omsetning: 2 749 MNOK	513 MNOK	447 årsverk
	 Logistikk Omsetning: 322 MNOK	91 MNOK	95 årsverk
	 Annen næring Omsetning: 1 930 MNOK	340 MNOK	293 årsverk
INNDIREKTE EFFEKT	 Øvrige næringer i verdikjeden	1 189 MNOK	1 097 årsverk
TOTALT		2 179 MNOK	1 948 årsverk

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

Direkte effekt - verdiskaping for tilknyttede aktører

Økonomisk aktivitet fra direkte involverte aktører, herunder omsetning, verdiskaping og sysselsetting som tilfaller regionale næringer.

Indirekte effekt - virkninger i verdikjeden

Ringvirkningseffekter i verdikjeden basert på involverte aktørers kjøp av varer og tjenester fra sine underleverandører. Andelen som tilfaller henholdsvis nasjonalt og regionalt næringsliv vil her variere.



1. Innledning



1.1 Bakgrunn og mandat

På oppdrag for Drammen Havn AS har BDO AS (BDO) gjennomført en ringvirkningsanalyse av den samlede aktiviteten ved Drammen Havn.

Hensikten med oppdraget har vært å fremskaffe et oppdatert kunnskapsgrunnlag om den økonomiske betydningen av havna for Drammensregionen. Dette gjøres ved å synliggjøre hvordan eventuelle økonomiske effekter forplanter seg i regionen som følge av aktiviteten ved havna.

I vår analyse har vi kartlagt og analysert de økonomiske ringvirkningene av aktiviteten til havneselskapet samt tilknyttede aktører, gruppert i kategoriene bil, logistikk og annen næringsaktivitet. Analysen synliggjør økonomiske ringvirkninger i form av:

- Omsetning
- Verdiskaping
- Sysselsetting
- Privat konsum
- Skatteinntekter

Analysen er begrenset til å vurdere ringvirkningene av nåsituasjonen basert på regnskapstall fra 2024 og må betraktes som en statusanalyse. Analysen inkluderer flere aktører utover selve havneselskapet. Dette er aktører som opererer på eller i tilknytning til havna, og som har aktivitet i Drammensområdet som kan tilskrives havna.

I tillegg til de samlede ringvirkningene av havna, vil analysen fremheve ringvirkningene knyttet til de ulike aktørgruppene. Det vil også synliggjøres hvilke næringer som får de største ringvirkningene som følge av aktiviteten ved havna og hvilke ringvirkninger som tilfaller Drammensregionen, definert som eierkommunene Drammen, Lier og Asker samt de nærliggende kommunene Øvre Eiker og Holmestrand.

1.2 Metode og avgrensninger - Ringvirkningsanalyse

Metode for ringvirkningsanalyse

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

I vår analyse av økonomiske ringvirkninger inkluderes direkte, indirekte og induerte virkninger. Vi har sammenstilt data og informasjon fra en rekke kilder, blant annet offentlige regnskapsdata (via Enhets- og Foretaksregisteret), Statistisk sentralbyrå, Drammen Havn og tilknyttede aktører. Innhenting av informasjon fra tilknyttede aktører er gjort gjennom en spørreundersøkelse og flere intervjuer.

Resultatene synliggjøres i 2024-kroner.

Avgrensninger

Samfunnseffektene kartlagt i denne analysen er bruttovirkninger. I analysen har vi ikke tatt stilling til om, og i hvilken grad, ressursene som produserer den økonomiske aktiviteten har alternativt anvendelse i andre aktiviteter. Ringvirkningsanalyser legger derfor til grunn at økonomien har tilstrekkelig ledige ressurser, som gjør det mulig å absorbere ny aktivitet uten at annen virksomhet fortrenses. I realiteten må

derfor resultatene i en ringvirkningsanalyse forstås som understøtting og opprettholdelse av økonomisk aktivitet mer enn nyskaping. På lokalt og regionalt nivå kan imidlertid nettoeffektene være betydelige hvis verdiskaping og sysselsetting flyttes til nye geografiske områder selv om total nasjonal produksjon ikke skulle endres.

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

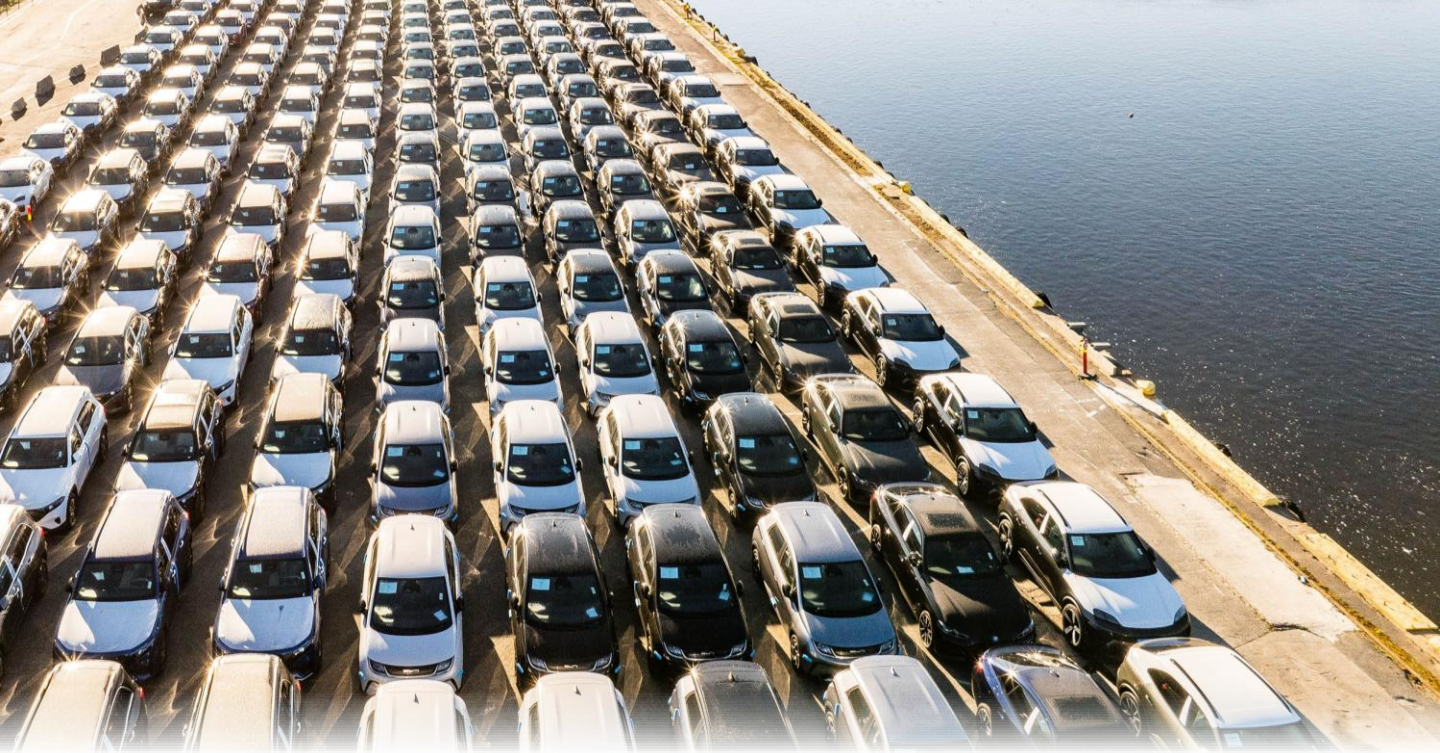
Analysen er gjennomført for aktører innen gruppene bil, logistikk og annen næringsaktivitet som har aktivitet i Drammensregionen som kan tilskrives havna. Aktivitet på havneområdet som ikke er avhengig av havna er ikke inkludert i analysen. Resultatene må leses som et estimat av havnas økonomiske aktivitet, herunder havneselskapet og tilknyttede aktører, og kan ikke tolkes som en beregning av kun havneselskapets økonomiske aktivitet. Se vedlegget for en nærmere beskrivelse av metode og overordnede forutsetninger.

Sentrale definisjoner innen ringvirkningsanalyse:

- **Omsetning (produksjon):** Samlede inntekter.
- **Verdiskaping:** Omsetning fratrukket produktinnsats. Dette målet på verdiskaping kalles bruttoprodukt.
- **Sysselsetting:** Antall sysselsatte.
- **Årsverk:** Arbeid som en arbeidstaker i full stilling kan utføre i løpet av ett år.
- **Direkte virkninger:** Havneaktørers og regionalt næringslivs egen økonomiske aktivitet, omsetning, verdiskaping og sysselsetting.
- **Indirekte virkninger (virkninger i verdikjeden):** Ringvirkningseffekter i verdikjeden basert på regionale aktørers kjøp av varer og tjenester fra sine underleverandører.
- **Induserte virkninger (konsumvirkninger):** Virkninger for privat og offentlig konsum, gjennom lønns- og skatteinntekter.
- **Katalytiske virkninger:** Øvrige virkninger, som for eksempel klyngeeffekter, kunnskapsdeling og innovasjon. Denne typen virkninger er ikke inkludert i analysen.
- **Brutto vs. netto virkninger:** Verdiskapingseffekten som synliggjøres i denne analysen er av typen vi kaller bruttoeffekter, som ikke hensyntar den alternative anvendelsen som de aktuelle ressursene kunne gitt.



2. Aktiviteten ved havna



2.1 Om Drammen Havn

Drammen Havn er et sentralt logistikk- og transportknutepunkt på Østlandet, med intermodale forbindelser mellom sjø, vei og jernbane. Plasseringen ved utløpet av Drammenselva gir kort avstand til både Oslofjorden og det sentrale Østlandsområdet, med et kundegrunnlag på over to millioner mennesker innenfor en radius på ti mil. Gjennom sin drift og utvikling av havneinfrastruktur bidrar Drammen havn til effektive løsninger for transport og logistikk, og er en viktig tilrettelegger for næringsaktivitet i regionen.

Siden bilimporten startet i 1964 har Drammen Havn vokst til Norges største bilhavn og om lag 75 prosent av alle biler som importeres til Norge, ankommer via Drammen. I tillegg til biler håndterer havna bulklast, prosjektlast og containergods.

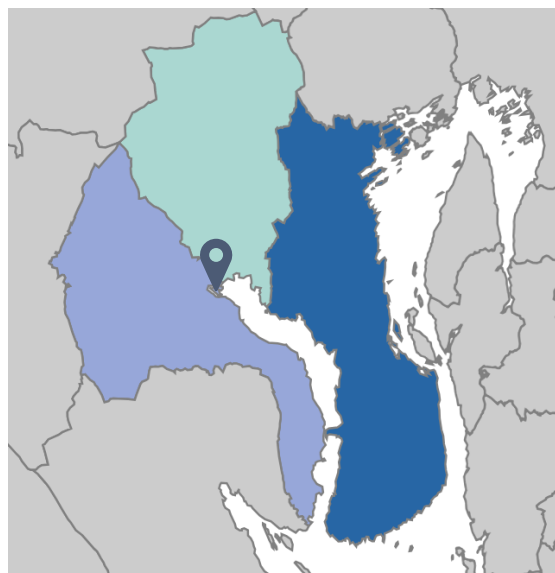
Havna eies av Drammen (64 prosent eierandel), Lier (18 prosent eierandel) og Asker kommune (18 prosent eierandel), og de siste tiårene har havneområdet vokst betydelig og dekker nå om lag 450 mål med planer for videre utvidelse.

I 2021 vedtok Drammen Havn en ny strategiplan for årene 2021-2040 med mål om å fortsatt være Norges ledende bilhavn samtidig som man er en ledende havn på bærekraft. Dette innebærer utslippsfrie operasjoner

innen 2030 og et mål om at minimum 50 prosent av gods fraktes på skinner innen 2030, på strekninger med godstog.

Eierkommuner

- Drammen
- Lier
- Asker



Figur 2: Fremstilling av Drammen Havns eierkommuner. Drammen Havn markert med markør.

2.2 Nøkkeltall for aktører i analysen

Havneområdet tilhørende Drammen Havn preges av høy aktivitet, med bidrag til betydelig verdiskaping, sysselsetting og regionale ringvirkninger. Nedenfor følger en oversikt over de mest sentrale aktørgruppene og aktivitetene som ligger til grunn for videre analyse.

Drammen Havn AS

I 2024 omsatte Drammen Havn AS for nærmere 91 millioner kroner og hadde 18 ansatte ved utgangen av året. Inntektene stammer i hovedsak fra kai- og varevederlag, kranleie, og utleie av areal, lager og kontorlokaler. Av den totale omsetningen var 44 prosent knyttet til bilimport.

De største kostnadene er lønn og sosiale utgifter, avskrivninger og driftskostnader. Samtidig har

Drammen Havn gjennomført betydelige investeringer for videre utvikling av havnas arealer, nærmere 60 millioner kroner i 2024. Dette har primært gått til nye veisystemer og ny hovedvakt som er tatt i bruk i tredje kvartal 2025, samt oppgradering av vann- og avløpssystemet.

Drammen Havn økte importen av bil med ti prosent fra 2023 til 2024. Havna økte også container- og bulktrafikk med henholdsvis fire og åtte prosent. Figur 3 viser at Drammen Havn mottok flest bilskip i 2024, etterfulgt av lasteskip. Til sammen var det 436 anløp gjennom året til Drammen Havn As sine kaier. Havna er døgnåpen, slik at skip kan laste/losse 24/7.

Drammen Havn AS



436
Anløp totalt

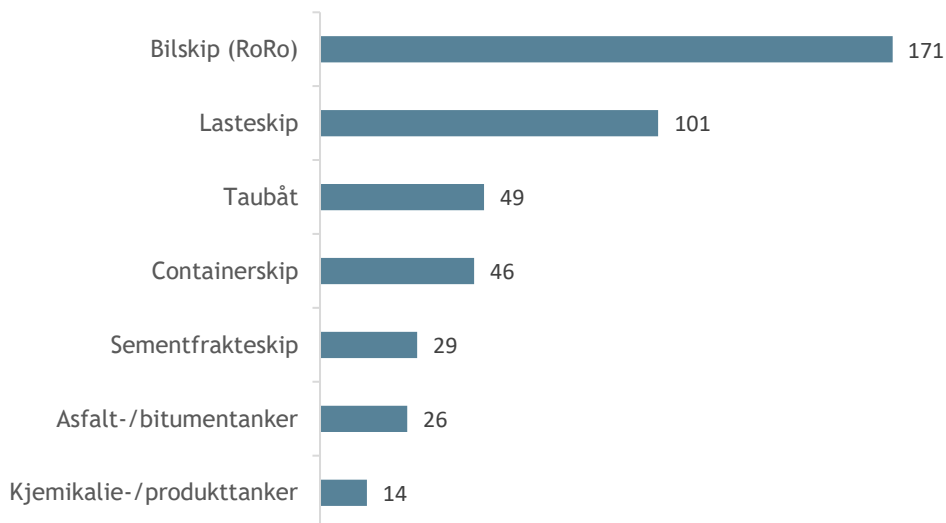


18
Ansatte



91 MNOK
Omsetning

Anløp i 2024



Figur 3: Anløp i 2024 etter type fartøy. Kilde: Kystdatahuset.

Bilaktører

I 2024 håndterte Drammen havn om lag 116 500 importerte personbiler. Som landets største bilhavn er den et sentralt knutepunkt for bilimport, og flere store aktører har sin virksomhet lokalisert på eller nær havna, blant annet Møller Logistikk, RSA AS, Tesla Motors Norway AS, Toyota Norge AS og Birger N. Haug.

I tillegg til bilimport omfatter bilaktiviteten ved Drammen Havn flere type næringsaktiviteter: klargjøring og terminaltjenester, transport og bilrelatert logistikk, bilombygging og spesialtilpasning, samt handel med reservedeler og engroshandel.

Innenfor disse aktivitetene er det flere store aktører som bidrar til den økonomiske aktiviteten ved havna, og derfor er inkludert i vår analyse som sentrale aktører. Blant disse er Axess Logistics AS og Norsk Biltransport AS, som er de to største aktørene innen biltransport og bilrelatert logistikk i Norge.

Andre sentrale aktører med aktivitet tilknyttet havna inkluderer blant annet:

- Bauda Klargjøringssenter AS: spesialisert på klargjøring av nye biler
- Toyota Logistics Services Norway AS: ansvarlig for lager og distribusjon av bildeler knyttet til Toyota
- Motorships AS: håndterer lossing av bilbåter
- Arctic Trucks Norge AS: ombygging og spesialtilpasning av kjøretøy
- Motor Part AS og Erling Sande AS: engroshandel og import av reservedeler
- RøhneSelmer: bilanlegg på Lierstranda

Denne omfattende aktiviteten skaper betydelige ringvirkninger i form av verdiskaping, sysselsetting og etterspørsel etter tjenester i tilknyttede næringer, både lokalt og nasjonalt.

Drammen havn hadde i 2024



116 641
Importerte biler

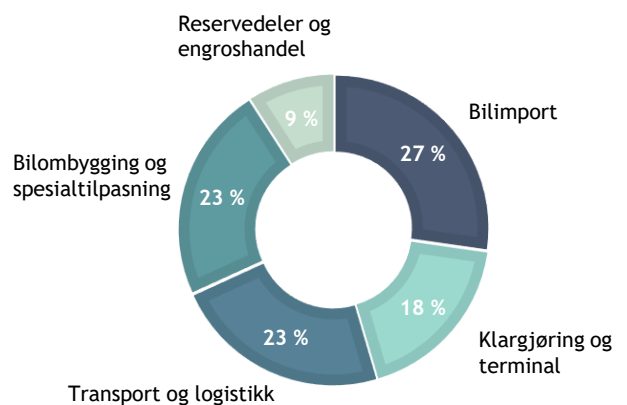


94% elbiler
i 2024



13 biler i timen
Hele døgnet, hele året

Figur 4 viser fordelingen av kjerneaktiviteten til bilaktørene ved havna. Det er flest aktører som bedriver import av biler, i overkant av en fjerdedel av aktørene. Det er også en del aktører som driver med ombygging og tilpasning av biler samt sørger for transport og logistiktjenester for de ankomne bilene i tilknytning til havna. Nesten en av fem aktører klargjør biler og yter terminaltjenester, mens en av ti driver engroshandel.



Figur 4: Bilaktører ved havna. Kilde: BDOs analyser

Logistikkaktører

Drammen havn er et sentralt knutepunkt for gods og logistikk med en strategisk beliggenhet som kobler sjø, vei og jernbane, og betjener både nasjonale og internasjonale transportbehov. Havna håndterer et bredt spekter av last og opererer innen fem hovedsegmenter: rullende last (RoRo), tørrbulk, våtbulk, containere og prosjektlast. Med døgnåpen drift og moderne fasiliteter tilbyr havna RoRo-kaier, container- og stykkgodsområder, bulklaster og lagerkapasitet, samt tjenester som terminaloperasjon, produksjonshåndtering og togtransport.

I 2024 økte godsvolumene i flere segmenter sammenlignet med 2023, som vist i Figur 5. Containertrafikken nådde 6 129 TEU, mens bulkvolumet steg til 389 761 tonn. Drammen havn investerer kontinuerlig i infrastruktur og grønn teknologi, inkludert landstrøm på alle kaier, elektrifisering av maskinparken og miljørabatter for skip, for å sikre en mer bærekraftig fremtid.

Annen næringsaktivitet

Drammen havn er ikke bare et knutepunkt for bilimport og logistikk, men også en viktig base for en rekke industribedrifter og råvareaktører. Havna håndterer store volumer av tørrbulk og våtbulk, som blant annet omfatter korn fra Felleskjøpet, stein og pukk fra Franzefoss, adblue fra Yara, trepellets fra Moelven, bitumen fra Nynas, sement fra Unicon samt andre materialer til bygg- og anleggssektoren. Disse aktørene benytter havnas kaier, lagerkapasitet og terminaltjenester for å sikre effektiv import og distribusjon til det norske markedet.

Havna tilbyr tjenester som produksjonshåndtering, lagring og terminaloperasjon, og den strategiske beliggenheten gir enkel tilgang til både sjøtransport og videre distribusjon via vei og jernbane. Denne virksomheten skaper betydelige ringvirkninger i regionen, med arbeidsplasser og verdiskaping i tilknyttede næringer.

Drammen havn hadde i 2024



389 761 tonn
Bulkvarer lastet



6 129 TEU
Containere lastet



Økt godsvolum
I alle segmentene

Fordeling av last på hovedsegmenter



Figur 5: Fordeling av last på hovedsegmentene ved havna (målt i tonn) for årene 2023 og 2024. Kilde: BDOs analyser.

Tømmerterminalen

Tømmerterminalen på Lierstranda, drevet av Drammensregionens Virkesterminaler AS (DVT), er Norges største tømmerterminal og et sentralt knutepunkt for skog- og treindustrien på Østlandet. Selskapet eies av aktørene Viken Skog, Nortømmer, Glommen Mjøsen Skog og SB Skog, alle med 25 prosent eierskap hver.

All transport av tømmer til terminalen skjer med lastebil. Når tømmeret ankommer, losses det av DVTs eget entreprenørselskap og legges inn i et logistisk system for sortering og lagring. Utskiping skjer med båt fra terminalens eget kaianlegg, som har kapasitet til å håndtere to skip samtidig. Hvert skip har et snittvolum på mellom 5 000 og 6 000 kubikkmeter. Årlig håndteres det om lag 740 000 kubikkmeter tømmer og flis på terminalen, hvorav drøye 40 000 kubikkmeter er flis og resten er rundvirke.

Tømmeret som håndteres på terminalen kommer i all hovedsak fra Buskerud, men også fra Innlandet og Akershus. Videre fra terminalen skal tømmeret til utlandet, blant annet til Tyskland og Baltikum for å videreforedles til sagbruksindustri, og til Sverige der tømmeret benyttes til produksjon av bygningsmaterialer.

Det sysselsettes om lag 18 årsverk tilknyttet terminalens virksomhet, i tillegg til at det ansettes folk

lenger ut i tømmerets verdikjede. Blant annet brukes et eksternt selskap for lastning av båter, der 14 ansatte går på skift. Samlet sett representerer terminalen derfor en viktig kilde til lokal og regional sysselsetting.

Tømmerterminalen har liten operativ tilknytning til Drammen Havn, selv om havnas isbrytertjenester bidrar til å sikre god fremkommelighet i fjorden. DVT driver sitt eget, selvstendige kaianlegg og organiserer selv anløp av båter.

Terminalen ligger på et område som er planlagt utviklet som del av Fjordbyen Lier og Drammen. DVTs nåværende leiekontrakt varer til 2028 og det pågår vurderinger av alternative fremtidige lokasjoner. På tross av at leiekontrakten utgår i 2028, kan terminalen få forlenget driftsperiode på Lierstranda dersom oppstarten av Fjordby-utbyggingen drar ut i tid.

Samlet sett fremstår tømmerterminalen på Lierstranda som en av de viktigste knutepunktene for tømmerlogistikk i Norge og dens aktivitet bidrar til verdiskaping i Drammensregionen og på Østlandet.

Tømmerterminalen hadde i 2024 om lag



740 000 kubikkmeter tømmer totalt



18 årsverk

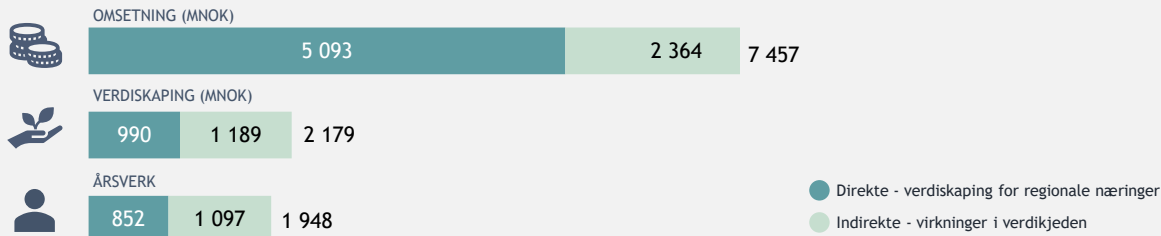


Snittvolum mellom 5000 og 6000 kubikkmeter per skip



3. Ringvirkninger

3.1 Samlet verdiskaping og sysselsetting



Våre beregninger viser at aktiviteten tilknyttet Drammen Havn bidrar til å opprettholde til sammen 7 457 millioner kroner i omsetning og 2 179 millioner kroner i verdiskaping i 2024. Videre sysselsettes det opp mot 2 000 årsverk gjennom aktiviteten ved havna og deres leverandørkjede. De indirekte virkningene for verdiskaping og årsverk er noe større enn de direkte virkningene, som i stor grad skyldes at næringsaktørene ved havna har store kjøp av varer og tjenester og har dermed store indirekte virkninger som vist i Figur 6. Bilaktører ved havna står for den største direkte verdiskapningen med over en halv milliard kroner.

Tabell 2 viser de tre næringene, målt i verdiskaping, som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved Drammen Havn. Varehandel og tjenesteyting samt energi og industri påvirkes relativt mye. Innen varehandel og tjenesteyting er det særlig agentur- og

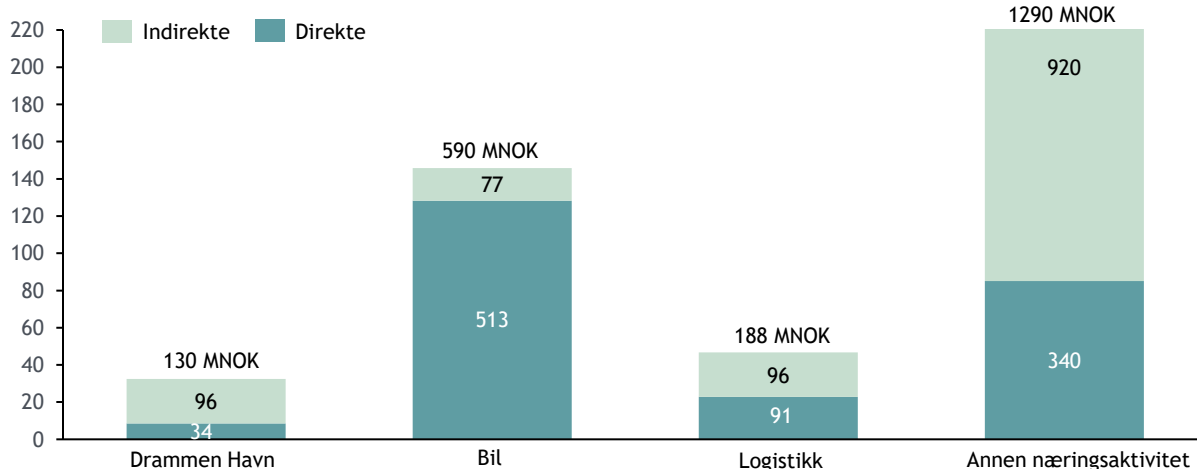
engroshandel, detaljhandel og juridisk og administrativ rådgivning hvor det skapes størst verdier. Innen energi og industri nyter bergverksdrift, produksjon av papir og papirvarer, avløps- og renovasjonsvirksomhet godt av verdiskapningen ved havna. Det tilfaller også betydelige verdier til næringsgruppen elektrisitet-, gass- og varmtvannsforsyning fra aktiviteten til aktørene ved havna

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved Drammen Havn

Næring	Verdiskaping
Varehandel og tjenesteyting	669 MNOK
Energi og industri	645 MNOK
Transport og reiseliv	435 MNOK
Sum øvrige næringer	418 MNOK

Tabell 2: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten ved Drammen Havn, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser

Effekt på verdiskaping fra de ulike aktørene



Figur 6: Effekt på verdiskaping (oppgitt i MNOK) som følger av aktørenes aktivitet ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser

3.1.1 Drammen Havn AS

Drammen havn hadde i 2024 en omsetning knyttet til havneselskapet (direkte omsetning) på nesten 91 millioner kroner, og en omsetning knyttet til ringvirkningene av havneselskapet (indirekte omsetning) på 203 millioner kroner.

Den direkte verdiskapningen i havneselskapet ligger på 46 millioner kroner og ga sysselsetting av 17 årsverk. Kjøpene av varer og tjenester fra selskapet bidro til indirekte verdiskaping i leverandørkjeden på 96 millioner kroner og understøttet 95 årsverk.

Tabell 3 viser hvilke næringer som i størst grad påvirkes av den økonomiske aktiviteten ved Drammen havn. Spesielt utmerker transportbransjen seg, da de utgjør 36 prosent av den totale indirekte verdiskapingen. Her er det spesielt lagring og andre tjenester tilknyttet

transport som får den klart største effekten av den økonomiske aktiviteten knyttet til Drammen havn. Videre tilfaller 31 millioner kroner varehandel og tjenesteyting, mens bygg, bolig- og eiendom opplever verdiskaping på 22 millioner kroner.

Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Drammen Havn

Næring	Verdiskaping
Transport	51 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	31 MNOK
Bygg, bolig- og eiendom	22 MNOK
Sum øvrige næringer	37 MNOK

Tabell 3: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten til Drammen Havn, målt i verdiskaping. Kilde: BDOs analyser



46 MNOK
Verdiskaping i havneselskapet



96 MNOK
Verdiskaping i verdikjeden



17
Årsverk i havneselskapet

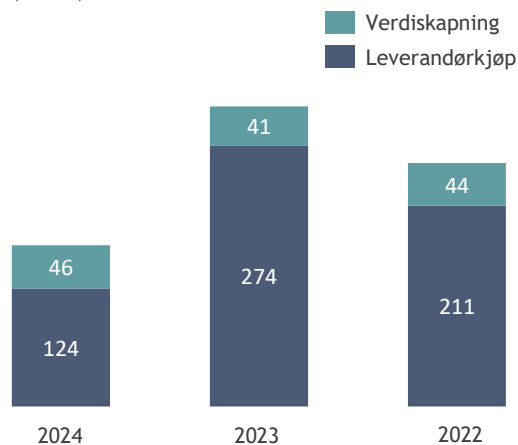


95
Årsverk i verdikjeden

Økt verdiskaping og store leverandørkjøp

Søylene fremstilt i Figur 7 viser en betydelig økonomisk aktivitet for Drammen Havn AS de siste årene. Den direkte verdiskapningen i selskapet, bestående av driftsresultat og lønnskostnader, er opp fem millioner kroner fra 2023 til 2024. Selskapet har betydelige kjøp av varer og tjenester fra sine leverandører de tre siste årene, særlig i 2022 og 2023. Leverandørkjøpene i 2024, som legger grunnlaget for verdiskaping i verdikjeden, ligger på 124 millioner kroner.

Selskapets verdiskaping og vare- og tjenestekjøp (MNOK)



Figur 7: Søylene viser leverandørkjøp og verdiskaping (i MNOK) for Drammen Havn AS. Kilde: BDOs analyser

3.1.2 Bilaktører

Bilaktørene er den gruppen aktører som har tyngst tilstedeværelse på havna med estimert omsetning lik 2,7 milliarder kroner knyttet til aktiviteten ved Drammen Havn. Aktiviteten til bilaktørene er beregnet til å gi direkte verdiskapning på 513 millioner kroner. Dette er verdiskapning som skjer hos bilaktørene, som også direkte opprettholder 447 årsverk i regionen. Den havnerelaterte aktiviteten hos bilaktørene bidrar til økonomiske ringvirkninger gjennom kjøp av varer og tjenester fra leverandørkjeden. Samlet, vil 77 millioner kroner tilfalle disse leverandørene og ringvirkningene understøtter 70 indirekte årsverk. Det betyr at for hver hundrede krone i verdiskapning som oppstår direkte hos bilaktørene, vil det tilfalle 15 kroner i verdiskapning hos leverandørkjeden. På samme måte beregnes det at dersom bilaktørene ved havna direkte ansetter 100 årsverk, vil det indirekte understøtte 16 årsverk gjennom leverandørkjeden.

Bilaktørene ved havna bruker en lavere andel av omsetningen sin på leverandørkjøp enn andre næringsaktører slik at de indirekte virkningene er relativt lave i forhold til direkte virkninger sammenlignet med næringsaktørene. Til sammen kjøpte bilaktørene varer og tjenester for 95 millioner kroner knyttet til sin virksomhet ved havna.

Tabell 4 viser at verdiskapningen i størst grad tilfaller varehandel og tjenesteyting, med 290 millioner kroner, der agentur- og engroshandel unntatt motorvogn har en betydelig andel. Videre tilfaller 214 millioner kroner i verdiskapning transportnæringen, noe som er større enn verdiskapningen i de resterende næringene til sammen. Her utgjør land- og rørtransport en stor andel av verdiskapningen med totalt 190 millioner kroner i verdiskapning. Totalt tilfaller 86 prosent av verdiskapningen de to største næringene, varehandel og tjenesteyting og transport.



513 MNOK
Verdiskapning for bilaktørene



447
Årsverk for bilaktørene



77 MNOK
Verdiskapning i verdikjeden



70
Årsverk i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet fra bilaktører tilknyttet Drammen Havn

Næring	Verdiskapning
Varehandel og tjenesteyting	290 MNOK
Transport	214 MNOK
Bygg, bolig og eiendom	49 MNOK
Øvrige næringer	36 MNOK

Tabell 4: Næringene som, målt i verdiskapning, påvirkes mest av økonomisk aktivitet til bilaktørene ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser

3.1.3 Logistikkaktører

Logistikkaktører tilknyttet Drammen Havn leverer i hovedsak tjenester innen lagring og andre transportrelaterte tjenester. Den totale verdiskapningen som følger av deres aktivitet er beregnet til 188 millioner kroner der om lag halvparten er direkte verdiskapning og halvparten er indirekte gjennom leverandørkjeden. Med andre ord vil det for hver krone i verdiskapning ved logistikkaktørene tilknyttet havna tilfalle en krone i verdiskapning til bedrifter i leverandørleddet. Dette skyldes en forholdsvis høy andel av vare- og tjenestekjøp i 2024, som lå på om lag 38 prosenten av omsetningen.

Videre er det beregnet at logistikkaktørene direkte sysselsetter 95 årsverk og at 86 årsverk understøttes i leverandørkjeden gjennom aktivitet fra vare- og tjenestekjøpene til logistikkaktørene.

Tabell 5 viser at transport og reiseliv er den næringen som i størst grad opplever verdiskapning som følge av logistikkaktivitet ved havna, lik 105 millioner kroner. Dette utgjør mer enn halvparten av den totale verdiskapningen understøttet av denne gruppen. Videre nyter varehandel og tjenesteyting og energi og industri godt av logistikkaktiviteten ved havna og mottar henholdsvis 32 og 21 millioner kroner i verdiskapning.



91 MNOK
Verdiskapning for logistikkaktørene



95
Sysselsatte for logistikkaktørene



96 MNOK
Verdiskapning i verdikjeden



86
Sysselsatte i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av aktiviteten til logistikkaktører ved Drammen havn

Næring	Verdiskapning
Transport og reiseliv	105 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	32 MNOK
Energi og industri	21 MNOK
Sum øvrige næringer	30 MNOK

Tabell 5: Næringene som, målt i verdiskapning, påvirkes mest av logistikkaktiviteten på Drammen havn. Kilde: BDOs analyser



3.1.4 Andre næringsaktører

Det er flere aktører som leverer viktige tjenester og bidrar til den økonomiske aktiviteten ved Drammen havn utenom aktører tilknyttet bil eller logistikk. Disse aktørene er gruppert som andre næringsaktører og har en tung tilstedeværelse på havna med om lag 1,9 milliarder kroner i beregnet omsetning. Aktiviteten hos disse aktørene gir en direkte verdiskapning på 340 millioner kroner. Dette er verdiskapning som oppstår hos aktørene og er direkte knyttet til aktiviteten ved havna. Aktiviteten bidrar til å understøtte 293 årsverk i disse bedriftene.

Gjennom kjøp av varer og tjenester fra sine leverandører, bidrar næringsaktørene til indirekte verdiskapning på 920 millioner kroner. Det betyr at for hver krone i verdiskapning hos disse aktørene, vil det tilfalle 2,71 kroner i verdiskapning til leverandørkjeden. Aktiviteten som skjer i leverandørkjeden opprettholder 846 årsverk.

Næringsaktørene har forholdsvis høye kjøp av varer og tjenester knyttet til sin aktivitet ved Drammen Havn, lik 1,2 milliarder kroner. Dette utgjør 60 prosent av deres omsetning. Aktørene kjøper først og fremst tjenester fra bedrifter innen avløps- og renovasjonsvirksomhet, produksjon av papir og papirvarer og agentur- og engroshandel (unntatt med motorvogner).

Tabell 6 viser at det er energi- og industribransjen som i størst grad vil oppleve verdiskapning som følge av aktiviteten til næringsaktørene ved havna. Denne er beregnet til 585 millioner kroner og utgjør nesten halvparten av den totale verdiskapningen. Varehandel og tjenesteyting opplever også betydelig verdiskapning på 316 millioner kroner. Verdiskapningen i resterende næringer utgjør om lag 359 millioner kroner, hvorav 113 millioner kroner tilfaller bygg, bolig og eiendom.



340 MNOK
Verdiskapning for næringsaktørene



293
Årsverk for næringsaktørene



920 MNOK
Verdiskapning i verdikjeden



846
Årsverk i verdikjeden

Næringer som påvirkes mest av økonomisk aktivitet fra andre næringsaktører

Næring	Verdiskapning
Energi og industri	585 MNOK
Varehandel og tjenesteyting	316 MNOK
Bygg, bolig og eiendom	113 MNOK
Øvrige næringer	245 MNOK

Tabell 6: Næringer som påvirkes mest av den økonomiske aktiviteten fra andre sentrale aktører ved Drammen havn, målt i samlet verdiskapning. Kilde: BDOs analyser.

3.2 Privat konsum

Aktiviteten ved Drammen Havn genererer privat konsum på 690 millioner kroner

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

Vi estimerer at aktiviteten ved havna i Drammen bidro til totalt 741 millioner kroner i disponibel inntekt i 2024. Med en gjennomsnittlig sparerate på 4 prosent (SSB), gir dette en anslått effekt på 690 millioner kroner i privat konsum. Konsumet oppstår direkte ved aktørene tilknyttet havna og indirekte gjennom aktørenes leverandørkjede.

Figur 8 viser beregnet økt privat konsum som følger av Drammen Havn AS, bilaktører, logistikkaktører og andre næringsaktører tilknyttet havna. Konsumet som følger av andre næringsaktører er klart størst og bidrar til 374 millioner kroner, hvilket utgjør over halvparten av det totale konsumet. Bilaktørene medfører derimot det største direkte konsumet fra sin aktivitet.

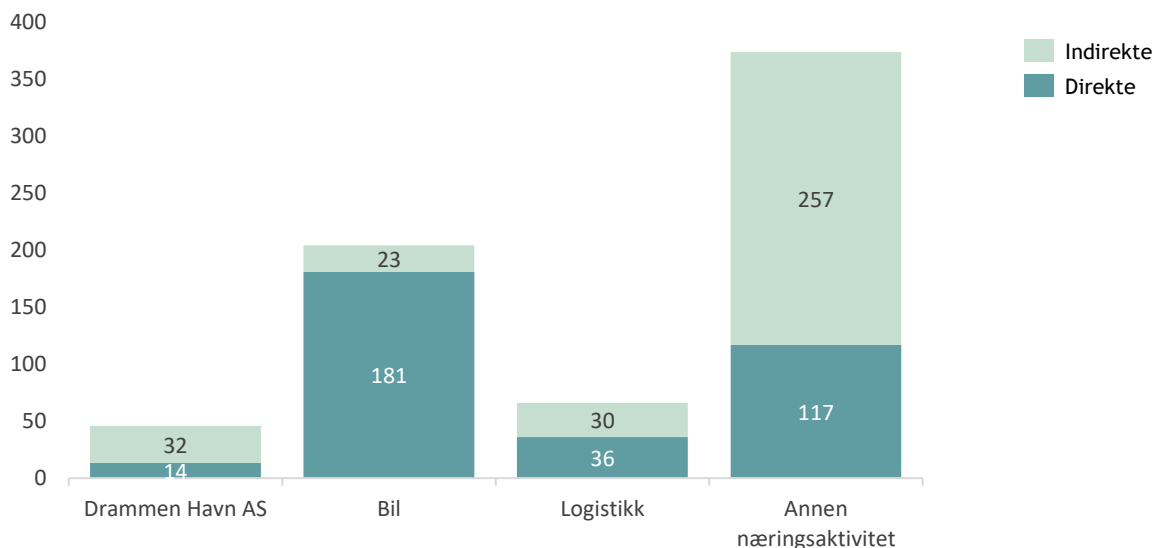
Tabell 7 presenterer de fire næringene med størst beregnet effekt på privat konsum som følge av økonomisk aktivitet knyttet til havna. Det konsumeres 260 millioner kroner innenfor varehandel og tjenesteyting, som er nærmere 38 prosent av totalt konsum. Transport og reiseliv samt bygg, bolig og eiendom nyter også godt av privat konsum som følge av aktiviteten ved Drammen havn.

Næringer som påvirkes mest av privat konsum som følge av aktiviteten ved Drammen havn

Næring	Privat konsum
Varehandel og tjenesteyting	260 MNOK
Transport og reiseliv	175 MNOK
Bygg, bolig og eiendom	156 MNOK
Sum øvrige næringer	99 MNOK

Tabell 7: Næringene som, målt i beregnet effekt på konsum, påvirkes mest av aktivitet ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser.

Effekt på privat konsum fra de ulike aktørene ved havna



Figur 8: Effekt på privat konsum (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser.

3.3 Skatteinntekter og offentlig konsum

454 millioner kroner i skatteinntekter kan knyttes til den økonomiske aktiviteten fra Drammen Havn.

Gjennom offentlig konsum kan dette gi opphav til



709
Sykepleiere



2459
Barnehageplasser

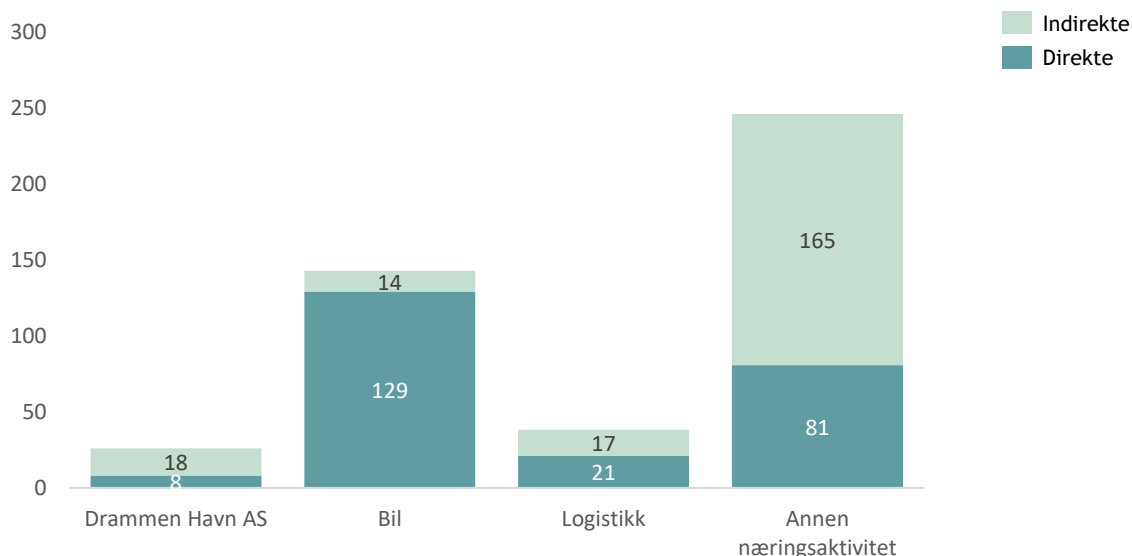


706
Grunnskolelærere

Verdiskaping fra økonomisk aktivitet ved havna i Drammen gir skatteinntekter til stat og kommune. Offentlige skatteinntekter fra virksomheter og lønnstakere ved aktørene tilknyttet havna og deres leverandørkjede beregnes til totalt 454 millioner kroner. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum av varer og tjenester, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Skatteinntektene som følge av økonomisk aktivitet ved Drammen havn kan eksempelvis bidra til å opprettholde 709 sykepleiere, 2459 barnehageplasser eller 706 grunnskolelærere.

Figur 9 illustrerer fordelingen mellom de ulike aktørenes effekt på skatteinntekter og offentlig konsum. Aktører som bedriver annen næringsvirksomhet tilknyttet havna er den aktørgruppen som har størst effekt på skatteinntekter og offentlig konsum, med totalt 246 millioner kroner. Dette skyldes de indirekte virkningene gjennom leverandørkjeden. Når det gjelder direkte skatteinntekter og offentlig konsum, er det bilaktørene ved havna som bidrar i størst grad med 129 millioner kroner.

Effekt på skatteinntekter og offentlig konsum fra de ulike aktørene



Figur 9: Effekt på skatteinntekter (oppgitt i MNOK) som følger av de ulike aktørenes aktivitet ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser.

3.4 Effekter for Drammensregionen

Aktiviteten tilknyttet Drammen havn bidrar til verdiskapning på 900 millioner kroner og opprettholder 824 årsverk i Drammensregionen.

Aktiviteten tilknyttet havna i Drammen vil medføre direkte og indirekte virkninger lokalt, regionalt og nasjonalt. Analysen definerer Drammensregionen som Drammen, Lier, Asker, Øvre Eiker og Holmestrand kommune. Den økonomiske aktiviteten til aktørene ved havna gir en beregnet direkte omsetning på 3 403 millioner kroner i Drammensregionen og en direkte verdiskapning på 704 millioner kroner. Denne aktiviteten bidrar til å direkte sysselsette 643 årsverk i regionen. Aktørenes virksomhet ved havna får videre effekter gjennom leverandører i verdikjeden som holder til i Drammensregionen. Indirekte verdiskapning i regionen er beregnet til 196 millioner kroner, med tilhørende sysselsetting av 181 årsverk.

Figur 10 viser at Drammen er den kommunen med størst verdiskapning som følge av aktiviteten ved havna, med totalt 350 millioner kroner der nesten én av tre millioner oppstår i verdikjeden. De to andre eierkommunene, Lier og Asker, opplever verdiskapning, lik henholdsvis 21 og 10 millioner kroner.

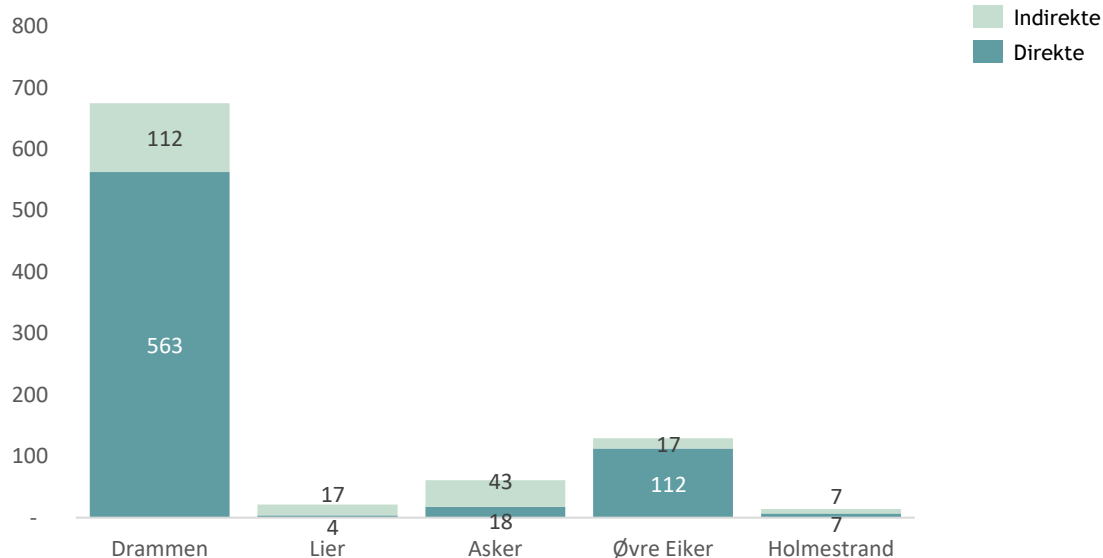
Tabell 8 viser at havneaktiviteten opprettholder 660 årsverk lokalt i Drammen kommune, hvorav 103 er indirekte årsverk fra verdikjeden. I Lier understøtter aktiviteten ved havna 25 årsverk, mens det i Asker kommune understøttes 64 årsverk, der 43 av disse er indirekte årsverk.

Effekter på årsverk i Drammensregionen som følge av aktiviteten ved Drammen havn

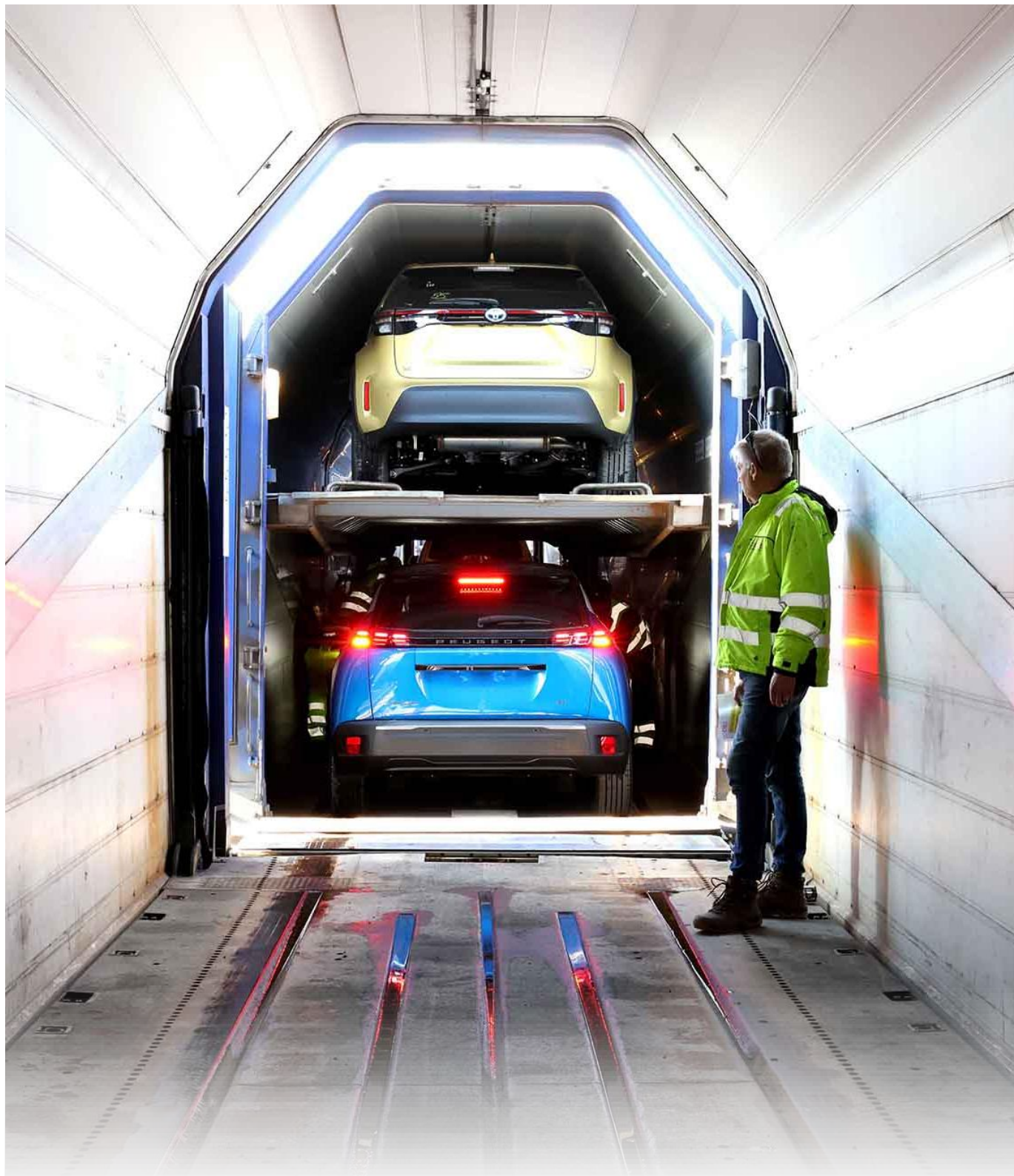
Kommune	Årsverk
Drammen	660 årsverk
Lier	25 årsverk
Asker	64 årsverk
Øvre Eiker	62 årsverk
Holmestrand	13 årsverk

Tabell 8: Effekten på årsverk i Drammensregionen som følge av aktiviteten ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser.

Effekt på verdiskapning i kommunene i Drammensregionen



Figur 10: Effekt på verdiskapning (oppgitt i MNOK) som følge av aktivitet ved Drammen havn. Kilde: BDOs analyser.



4. Fremtidsutsikter

4.1 Havna ruster seg for grønn vekst og økt bilimport

Visjon og strategisk posisjon

Visjonen for Drammen havn er å være «Pulsåra for norsk bilimport og næringslivet i regionen». Havna har en unik strategisk posisjon i markedet, med en geografisk beliggenhet som gir kort vei til store markeder og en intermodal infrastruktur som knytter sammen sjø, vei og jernbane. Denne posisjonen gjør havna til et effektivt knutepunkt for gods og bilimport.

Intermodalitet og miljø

Flytting av transport fra vei til bane og sjø er et sentralt klimatiltak i Klimakur 2030, og Drammen havn spiller en nøkkelrolle i denne omstillingen. Jernbane og skipsfart har et vesentlig lavere utslipp per tonnkilometer, henholdsvis rundt 90 prosent og 60 prosent lavere enn vei. Nasjonal transportplan har som mål å overføre 30 prosent av godstransport på vei over 300 km til sjø og bane innen 2030, og videre 50 prosent innen 2050. Dette samsvarer med EUs White Paper om fremtidig transportpolitikk, som understreker behovet for multimodale fraktkorridorer som en bærekraftig løsning for fremtidig godstransport.

Drammen havns unike infrastruktur som knytter sjø og bane sammen, kombinert med nylig vedtatte reguleringsplaner for Holmen, gjør havna godt rustet til å bidra til denne omstillingen. Flere aktører vi har intervjuet fremhever havnas proaktive arbeid med å øke bruken av jernbane og støtte initiativer som bidrar til mer miljøvennlige transportløsninger.

Mål og investeringer

Frem mot 2030 skal havna håndtere betydelig vekst og samtidig oppnå netto nullutslipp. Havna har et tydelig mål om å kunne håndtere over 150 000 biler årlig innen 2030, i tillegg til å styrke kapasiteten for container, bulk og stykkgoods. For å nå disse målene investeres det i grønn teknologi, elektrifisering av maskinparken, bruk av fornybart drivstoff og landstrøm på alle kaier.

Bilbransjen viser tegn til oppsving, med 23,5 prosent flere nybilregistreringer hittil i 2025 sammenlignet med samme periode i fjor, etter flere år med nedgang. Elbilandelen er nå over 94 prosent, og bruktbilmarkedet har hatt en vekst på 9,4 prosent fra 2023 til 2024. Denne utviklingen indikerer økt aktivitet i bilimporten, noe som gjør Drammen havns kapasitetsløft og grønne satsing enda mer relevant.

Ny milepæl - Møllers importanlegg på Drammen havn

I oktober 2025 åpnet Harald A. Møller AS sitt nye bilimportanlegg på Drammen havn, et av Europas mest moderne anlegg for bilhåndtering. Bygget er på 41 500 m² fordelt på sju etasjer, med kapasitet til å håndtere over 40 000 biler årlig og plass til 1 150 biler samtidig. Anlegget er utviklet for maksimal effektivitet med minimal intern transport og har et sterkt miljøfokus, blant annet med 1 900 solcellepaneler som bidrar til grønn drift.

Dette anlegget ruster Drammen havn for sterk vekst de neste årene og gjør havna enda mer attraktiv for bilimportører. Møller planlegger at rundt 20 prosent av bilene i oppstartsfasen skal håndteres her, med ambisjon om å øke andelen betydelig.

Nytt klargjøringscenter i 2027

Mot slutten av 2027 åpner Wallenius Wilhelmsen og Bertel O. Steen et nytt bilklargjøringscenter ved Drammen havn, med kapasitet til å klargjøre rundt 45 000 biler årlig. Senteret vil tilby komplette tjenester og effektiv produksjonsplanlegging. Anlegget styrker havnas posisjon som Norges ledende bilimporthavn og som et sentralt knutepunkt for distribusjon videre inn i landet.

Drammen Havn har en målsetting om å øke antall biler gjennom havna



116 641
Importerte biler 2024



150 000
Importerte biler 2030



5. Vedlegg

5.1 Metode og overordnede forutsetninger

Mer om ringvirkningsanalyser

En ringvirkningsanalyse beregner omfanget av økonomisk aktivitet og bidrag til økonomien for en næring, en virksomhet, et prosjekt eller en annen aktør, både som følge av egen aktivitet og de økonomiske ringvirkningene som aktiviteten medfører. Det finnes to typer ringvirkningsanalyser:

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

Både drift, vedlikehold og investeringer gir ringvirkninger, men på ulike måte. Ringvirkningene av drift (og til dels vedlikehold) er relativt stabile over år og gir økt sysselsetting. Ringvirkningene av investeringer er mer tidsavgrenset til perioden investeringen foregår.

Som nevnt innledningsvis er oppdraget gjennomført innenfor en begrenset tidsperiode og tar utgangspunkt i regnskapstall og havneaktivitet fra 2024. Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte aktører hvis aktivitet i Drammensregionen kan tilskrives Drammen Havn. De samlede beregningene må derfor leses som et estimat for aktiviteten av havneklyngen ved Drammen Havn.

Ringvirkningsanalysen av Drammen havn

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

I analysen har vi ikke tatt stilling til hvilken grad den økonomiske aktiviteten fortrenger annen verdiskaping og sysselsetting, til tross for at ressursene, for eksempel de sysselsatte, har alternativ anvendelse i andre aktiviteter.

For å gjøre rimelig anslag for verdiskapingen som kan tilskrives havnen, har vi avgrenset driverne av ringvirkninger fra havnen til følgende sentrale

verdiskapingskanaler:

- Drammen Havn AS: Drifter havneområdet for besøkende fartøy og tilrettelegger for aktører som enten tilbyr sine tjenester på havna eller på annen måte er avhengige av havna.
- Bilaktører: Aktivitet fra aktører innen bilbransjen som opererer på havneområdet eller i tilknytning til havna.
- Logistikkaktører: Aktivitet fra aktører innen logistikkbransjen som opererer på havneområdet eller i tilknytning til havna. Aktører som bedriver logistikk utelukkende for biler er inkludert i gruppen bilaktører. For aktører som bedriver logistikk for både bil og annet gods, har vi valgt å fordele aktiviteten deres mellom de to aktørgruppene der vi har mottatt informasjon om aktiviteten fra aktørene.
- Andre næringsaktører: Aktivitet fra andre næringsaktører som opererer på havneområdet eller i tilknytning til havna.

Direkte virkninger av aktiviteten i Drammen havn

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

For beregning av direkte virkninger i ulike næringer har vi tatt utgangspunkt i følgende kilder for verdiskapingskanalene:

- Drammen Havn: Regnskapsinformasjon og oversikt over kjøp av varer og tjenester, kombinert med informasjon fra Brønnøysundregisteret.
- Andre aktører: Informasjon om økonomiske nøkkeltall tilknyttet aktørenes virksomhet på havna eller i tilknytning til havna. Informasjonen er innhentet via spørreundersøkelse og intervjuer med aktørene.

Indirekte virkninger for underleverandører

Produksjon og verdiskaping som skapes gjennom de direkte virkningene krever varer og tjenester (produktinnsats), som etterspørres fra andre aktører (underleverandører). Denne etterspørselen gir opphav til mer verdiskaping hos underleverandører. Dette beskrives mer i detalj under metodebeskrivelse av kryssløpsanalyse (vedlegg 4.2).

Ringvirkningsmodellen som benyttes for beregning av indirekte virkninger tar utgangspunkt i SSB nasjonalregnskapets kryssløp. Kryssløpet beskriver produktstrømmene i økonomien og hvordan norske næringer etterspør varer og tjenester av hverandre. Ved hjelp av kryssløpet utledes faste koeffisienter for leveranser av varer og tjenester mellom næringer.

Dette benyttes videre til å estimere produksjon, verdiskaping, sysselsetting og skatt som følge av aktiviteten ved havnen. Modellen er benyttet for å beregne indirekte virkninger av aktiviteten ved Drammen Havn AS og aktører tilknyttet havna.

Induserte virkninger på privat og offentlig konsum

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

Hvorvidt induserte virkninger skal inkluderes eller ikke, avhenger av det definerte geografiske området man beregner ringvirkninger for, og om man legger til grunn at arbeidskraft har alternativ anvendelse. I dette prosjektet ønsker vi å synliggjøre økonomisk aktivitet og ringvirkninger ved Drammen havn og beregner derfor disse, selv om arbeidskraften i stor grad nok ville hatt alternativ anvendelse og havnas aktivitet kunne vært lokalisert et annet sted i Norge.

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

- Privat konsum estimeres som disponible lønnsinntekter, som havnas økonomiske aktivitet genererer, minus spareraten. I beregningene benytter vi tidligere beregnet direkte og indirekte verdiskaping og data og statistikk fra Skatteetaten og SSB.
- Offentlig konsum estimeres som beregnede skatteinntekter av havnas aktivitet. Dette inkluderer skatteinntekter av selskapsoverskudd, arbeidstakeres lønnsinntekter og arbeidsgiveravgift. Skatteinntektene kan benyttes til offentlig konsum, det vil si varer og tjenester som stat og kommune forbruker for å gjennomføre sine administrative og forvaltningsmessige oppgaver, for eksempel lønn til lærere, barnehageansatte, sykepleiere, etc. Dette illustrert gjennom eksempler på hva disse kan benyttes til.

Katalytiske virkninger

Prosjektet avgrensnes til å inkludere økonomiske ringvirkninger som kan beregnes ved hjelp av økonomiske data. Vi har derfor ikke inkludert katalytiske virkninger i analysen

Lokale og regionale effekter

For å beregne effekter lokalt i kommuner og regionalt, er det utviklet en modul som tar utgangspunkt i hvor mye norske kommuner handler av hverandre. Dette er faste koeffisienter for kjøp av varer og tjenester mellom kommunene gjennom alle leverandørledd i modellen. Modulen ser på hvordan vare- og tjenestekjøpene til aktørene tilknyttet havna forplanter seg geografisk i kommunenorge og estimerer produksjon, verdiskaping og sysselsetting.

5.2 Nærmere om beregning av ringvirkninger

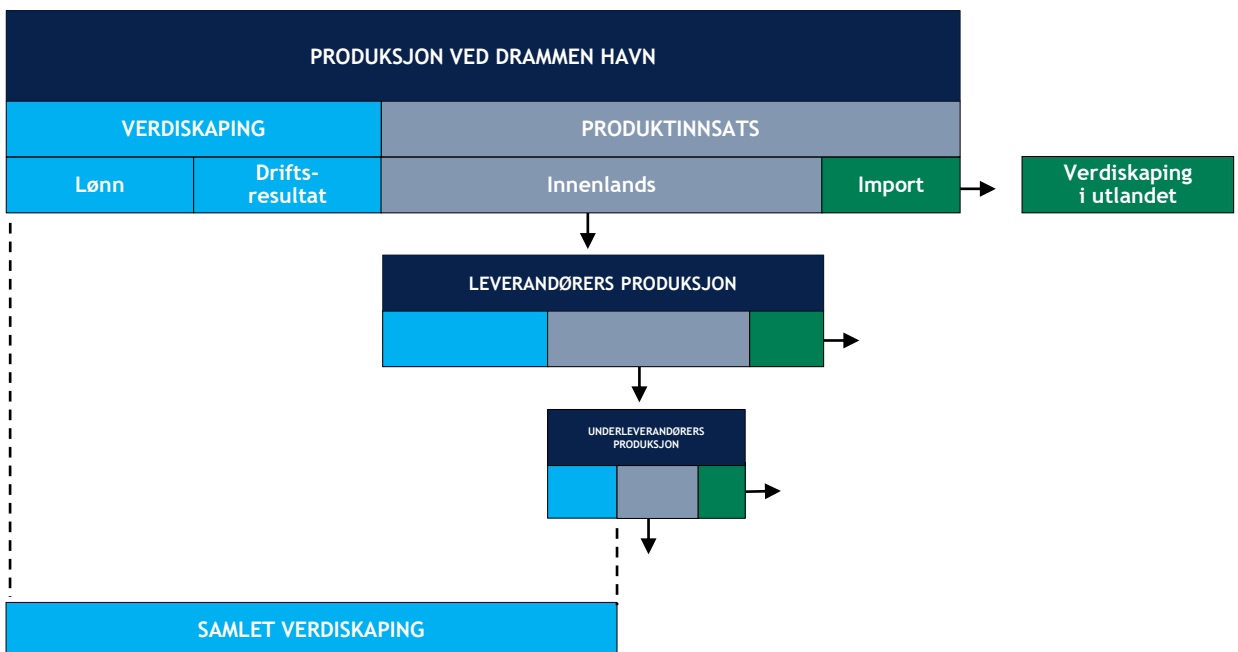
Økonomisk verdiskaping, som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital, står helt sentral i en ringvirkningsanalyse. Verdiskaping defineres her som akkumulert bruttoprodukt, den delen av produksjonen (omsetning) som gjenstår etter at produktinnsats (kjøp av varer og tjenester) er trukket fra, som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

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

verdiskaping i hvert ledd av kryssløpet.

Figur 11 viser en overordnet illustrasjon av sammenhengen mellom produksjon (omsetning), produktinnsats og verdiskaping for Drammen Havn. Videre viser figuren hvordan produktinnsats fra underleverandører skaper produksjon og verdiskaping i flere ledd i økonomien, og hvordan den samlede verdiskapingen beregnes gjennom kryssløpsanalyse.

Visualisering av økonomisk aktivitet, verdiskaping og importlekkasje for underleverandører



Figur 11: Sammenheng mellom produksjon, produktinnsats og verdiskaping for Kristiansand Havn gjennom en kryssløpsmodell

5.3 Kilder

BDO AS. (2025). *Bilbransjeanalysen 2025*. Hentet fra <https://www.bdo.no/nb-no/bransjer/bil/bilanalysen>

Data og statistikk mottatt fra Drammen Havn AS, (herunder regnskap 2020, 2021, 2022, 2023 og 2024, leverandørliste, virksomhetsliste tilknyttet havna, varestatistikk)

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

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

Data lastet ned fra Kystdatahuset: Tall og statistikk. Kystverket. Hentet fra <https://kystdatahuset.no/tallogstatistikk>

Drammen Havn AS (2024). *Årsrapport 2024*. Hentet fra <https://drammenhavn.no/dokumenter/>

Drammen Havn AS (2021). *Strategisk plan for perioden 2021-2040*. <https://drammenhavn.no/dokumenter/>

GEMBA. (2024). *Ringvirkningsanalyse - Drammen havn*.

Intervjuer med bil-, logistikk-, og næringsaktører tilknyttet Drammen Havn.

Spørreundersøkelse mot bil-, logistikk-, og næringsaktører tilknyttet Drammen Havn.



KONTAKT

Øistein Harsem, Partner

M: +47 905 53 294

E: oistein.harsem@bdo.no

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

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

