

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippentangen
Møtedato: 31.01.2024
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	
FS		Avgradering av saker	
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	
FS		Habilitet	
ST	01/24	Hav Eiendom - handlingsplan 2024	§ 23 4. ledd
ST	02/24	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvL. § 13 1. ledd nr. 1
ST	03/24	Gods-, passasjer og inntektsutvikling 2023	-
ST	04/24	Fisketorget - Juridisk handlingsrom for HAV i festekontrakt	§ 14 1. ledd

ST
FS

05/24

Havnedirektørens orientering
Eventuelt

§ 14 1. ledd

Oslo, 25. januar 2024

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
03/24	Havnestyret	31.01.2024

Arkivsak: 22/95 - 10
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Gods-, passasjer og inntektsutvikling 2023

Saken gjelder:

I 2023 ble det losset/lastet 5,32 mill. tonn gods i Oslo havn mot 5,89 mill. tonn i 2022. Det er en reduksjon på 9,7 %. 2,18 mill. utenrikspassasjerer reiste med utenriksferger og cruiseskip i 2023 (utenriksferge: 1,82 mill., cruiseskip ca. 0,36 mill.), mot 1,89 mill. utenrikspassasjerer i 2022 (utenriksferge 1,62 mill., cruiseskip ca. 0,27 mill.). Det er en økning på 15,3 %. Utenriksfergene hadde en passasjervekst på 12,3 %, mens cruiseskip hadde en passasjervekst på 33,3 %. Lokal rutegående passasjertrafikk økte til ca. 4,2 mill. passasjerer i 2023 fra ca. 3,8 mill. i 2022. Det er en økning på 10,5 %. Samlet passasjerøkning var på 690.000 passasjerer, en økning fra 2022 på 13,5 %. Innenriks-/utenrikspassasjerer stod for hhv. 62 og 38 % av økningen. Driftsinntektene (vederlag og leieinntekter) i 2023 er ca. kr. 446 mill. mot ca. kr. 409 mill. i 2022. Det er en økning i driftsinntekter på kr. 37 mill., eller 9,0 %.

	2023 (mill.)	2022 (mill.)	%
Gods	5,32	5,89	-9,7
Utenrikspassasjerer	2,18	1,89	15,3
Innenrikspassasjerer	4,2	3,8	10,5
Passasjerer samlet	6,38	5,69	13,5
Salgs- og leieinntekter	441	409	7,8

Strategiplan 2022-2040 definerer syv forretningsområder. Her er en kort situasjonsbeskrivelse:

1. Containertrafikk: Containersegmentet har hatt en sterkt positiv utvikling over lang tid, og nådde sin foreløpige topp i 2022 med 299.213 TEU. Mot slutten av 2022 endret bildet seg markant i negativ retning. Utviklingen fortsatte i hele 2023 og container volumet endte på 243.089 TEU, en reduksjon på 18,7 %. I containerlast var reduksjonen på 222.000 tonn (13,7 %), fra 1,61 mill. tonn til 1,39 mill. tonn. Selv om det var reduksjon av alle typer containerlast, er reduksjonen relativt størst for last i 45'-containere (-104.000 tonn).
2. Personbiler og nyttekjøretøy: Det ble lastet/losset 45.363 biler (110.968 tonn) i 2023, mot 57.139 biler (134.620 tonn) i 2022, en reduksjon på 20,6 %. 83 % av bilene kom over kai i Sydhavna, mens 17 % kom over Filipstad eller Hjortnes. Det ble losset om lag like mange biler over Filipstad i 2023 som i 2022. Mens det ble losset vesentlig færre biler over Hjortnes i 2023, ble det lastet (eksportert) ca. 830 biler mer enn i 2022. Nedgangen i bilimport begynte først i august/september-23 og gjelder hele det norske bilmarkedet. 2022 og 2023 fram t.o.m. andre kvartal var imidlertid svært sterke år med vesentlig høyere bilimport enn i perioden 2019-2023.
3. Annet stykkgoods (inkl. fergegoods): Annet stykkgoods inkl. fergegoods stod for 532.087 tonn i 2023, mot 613.833 tonn i 2022, en reduksjon på 13,3 %. Av dette stod fergene for 416.122 tonn i 2023 mot 507.029 tonn i 2022, en reduksjon på 17,9 %. Reduksjonen er størst for traller uten trekkvogn, noe som i hovedsak er knyttet til bortfall av Color Carrier, men reduksjonen fordeles på Tyskland og Danmark, og på traller med og uten trekkvogn. Annet stykkgoods utenom fergene lå stabilt på ca. 105.000 tonn. Det var imidlertid vekst i RDF fra UK/Irland (avfallsbasert brensel) som forbrennes på Klemetsrud fra 40 – 68.000 tonn. Det betyr en tilsvarende reduksjon av annet stykkgoods fra andre aktører. RDF stod i 2023 for ca. 65 % av annet stykkgoods (utenom fergene) mot 35-40 % i 2022.
4. Tørrbulk: Tørrbulk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk, og det ble omlastet 1,55 mill. tonn i 2023 mot 1,71 mill. tonn i 2022. Det er en reduksjon på 9,1 %. Det ble omlastet 133.500 tonn landbruksprodukter i 2023 mot 115.800 tonn i 2022, en vekst på 15,2 %. Veksten er import av korn over Vippetangen som følge av en dårlig kornhøst i Norge. Jern- og stålprodukter hadde små endringer, og endte på 128.000 tonn i 2023 mot 130.000 tonn i 2022. Annen tørrbulk stod for 1,29 mill. tonn i 2023 mot 1,47 mill. tonn i 2022 (-178.000 tonn, -12,1 %). Nedgangen skyldes reduserte volum av sement og betongtilslag (-125.000 tonn), samt redusert utskipning av alunskifer til Langøya (-104.000 tonn), mens det var en økning i vegsalt på ca. 70.000 tonn og i tre/kork på 14.000 tonn.

5. Våtbulk: 1,73 mill. tonn våtbulk (oljeprodukter og biodrivstoff) ble losset i 2023 mot 1,81 mill. tonn i 2022. Det er en reduksjon på 4,6 %. Mengden bioetanol økte imidlertid fra 107.000 tonn til 199.000 tonn. Det forklares av økte krav til høyere innblanding av biodrivstoff i fossile drivstoff, bl.a. til traktorer og anleggsmaskiner fra 2023.
6. Passasjertrafikk innenriks og utenriks: 2,18 mill. utenrikspassasjerer reiste med utenriksferger og cruiseskip i 2023 (utenriksferge: 1,82 mill., cruiseskip ca. 0,36 mill.), mot 1,89 mill. utenrikspassasjerer i 2022 (utenriksferge 1,62 mill., cruiseskip ca. 0,27 mill.). Det er en økning på 15,3 %. Utenriksfergene hadde en passasjervekst på 12,3 %, mens cruiseskip hadde en passasjervekst på 33,3 %. Color Line og DFDS hadde samlet ca. 74.000 færre passasjerer i 2023 enn i 2019, en reduksjon på 3,9 %. Lokal rutegående passasjertrafikk økte med ca. 400.000 passasjerer til ca. 4,2 mill. passasjerer i 2023 fra 3,8 mill. i 2022. Det er en økning på 10,5 %. Av veksten kom ca. 260.000 (65 %) fra de Norled-opererte rutene. Samlet passasjerøkning var på 760.000 passasjerer, en økning fra 2022 på 13,5 %. Innenriks-/utenrikspassasjerer stod for hhv. 62 % og 38 % av økningen.
7. Eiendom - bygg og utearealer: Utleie av eiendomsporteføljen til havnerettede og ikke-havnerettede formål står generelt for ca. 65 % av driftsinntektene (vederlag og tjenestesalg står for ca. 35 %). Ca. 2/3 av eiendomsinntektene kommer fra utleie til havnerettede formål (leietakere som leier i egenskap av å utføre tjenester som knyttes til skipsanløp og lasting og lossing av gods og passasjerer, hvorav ca. 50 % kommer fra Sydhavna). Eiendomsrelaterte inntekter økte med ca. kr. 31 mill. (+12 %) i 2023 til ca. kr. 288 mill. av totale driftsinntekter på kr. 446 mill. Mange enkeltforhold bidrar til økningen, men en stor andel av økningen i 2023 kommer av økte leieinntekter fra bygg. Dette er et direkte resultat av et systematisk arbeid med å oppdatere kontrakter og forhandle nye markedsbaserte priser. Dette gir utslag i 2023, men vil også ha positive effekt i 2024 og 2025 ettersom kontraktsporteføljen fornyes og får effekt. I 2024 bortfaller imidlertid betydelige leieinntekter fra Fjellhallene, noe som gjør at veksten ikke blir like stor i 2024. Det arbeides imidlertid for å få inn nye leietakere i fjellhallene til høyere leie, noe som kan forventes å gi betydelig økte inntekter fra 2026.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Salgs- og leieinntektene har siden 2020 økt fra ca. 295 mill. kr. til kr. 441 mill. i 2023, en økning på kr 146 mill. (49,5 %). I samme periode har gods- og passasjervolumet blitt redusert, bl.a. som følge av pandemi (2020/2021) og lavkonjunktur (2023). Selv om et nyoppusset Skur 38 har blitt tilført utleieporteføljen, har også eiendomsporteføljen har blitt redusert som følge av avvikling av leieobjekter, parkering og leieforhold på bl.a. Filipstad, Langkaia og Grønlia. Inntektsøkningen fra 2020 til 2023 fordeler seg noenlunde likt på utleie av eiendom og vederlag. Veksten i driftsinntekter, spesielt fra tradisjonell havnerettet virksomhet, gjør Oslo Havn KF mindre sårbare for inntektsreduksjoner ved framtidig bortfall av leieinntekter fra byutviklingsområder.

Budsjettmessige forhold:

Det er grunnlag for å forvente økte driftsinntekter også i 2024, dette som følge av at økte leiepriser i kontraktsporteføljen fortsatt får effekt fra 2024, og at dette arbeider fortsetter i 2024 og vil få effekt inn i 2025. Det største kjente unntaket fra dette er fjellhallene som i en periode med oppgradering vil miste inntekt fra utleie i 2024 og 2025 (det må antas at det kan ta tid å få fylt opp fjellhallene med nye leietakere til økte priser). 2023 var også et år med lave godsvolum. Det forventes en viss godsvekst i 2024, noe som i gjennomsnitt vil resultere i en merinntekt fra vederlag på om lag kr. 10 per tonn. Veksttakten i driftsinntekter forventes imidlertid å flate ut, både som følge av at potensialet fra prisøkninger reduseres, og at bortfall av leieinntekter fra eiendom som følge av overdragelse til byutviklingsformål.

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren er meget fornøyd med at salgs- og leieinntektene øker til tross for redusert volum, som viser implementering av gjeldende strategi har blitt utført på en meget god måte av kommersiell avd.

Den økonomiske situasjonen i og utenfor Norge påvirker volum og volumsammensetning i Oslo havn. Etter tredje kvartal lå det an til et totalvolum for 2023 på under 5,2 mill. tonn, som er på nivå med 2009 etter finanskrisen i 2008, og på nivå med 1990-1992 etter bankkrisen. Det ble i overkant av 5,3 mill. tonn, det er likevel over en halv million tonn mindre enn i 2022, og reduksjonen fordelte seg på alle godssegmenter. Vekst i alle passasjersegmenter gjør likevel det vanskelig å trekke entydige konklusjoner annet enn at valutakurs, renteutvikling og geopolitisk uro har mange og uforutsigbare konsekvenser for utviklingen i transportbehov.

Når det er sagt, er det flere grunner til å tro på godsvekst i 2024 selv om de generelle konjunktorene ikke er positive. Delvis fordi betongproduksjonen hos Heidelberg

Materials er gjenopptatt med høyere kapasitet enn før, delvis fordi byggingen av Hammersborgtunnelen innebærer utskipping av alunskifer til Langøya, delvis fordi produksjonen av pellets utenfor Kongsvinger synes å være mer stabil, delvis fordi det ble en dårlig kornhøst i 2023 som innebærer mer import i 2024, delvis fordi flere store lokale byggeprosjekter kommer inn i en fase med behov for byggematerialer (asfalt, betong, sement, jern, etc.). Dersom den økonomiske utviklingen i tillegg endrer seg noe i positiv retning i 2024, kan det bli en høy godsvekst. Lite tyder imidlertid på en slik optimistisk utvikling per i dag. En mer edruelig forventning er at punktene over kan bidra til å hente inn deler av godstapet i 2023.

I motsetning til godsutviklingen, er passasjerutviklingen i Oslo havn positiv. Spesielt utenriks passasjertrafikk genererer inntekt for Oslo Havn. Den konkurrerer om passasjergrunnlag og passasjerenes ferie- og reisebudsjett, og om bedriftenes konferansebudsjett. Hvordan disse påvirkes av den økonomiske situasjonen er usikkert. Det synes imidlertid som cruiseaktiviteten i 2024 vil holde seg på et høyt nivå, og det synes å råde en oppfatning av at utenriksfergene beholder sin attraksjon også i dårligere økonomiske tider. Vi legger derfor til grunn at 2024 ikke vil påvirkes nevneverdig negativt mht. utenriks passasjertrafikk.

Samlet sett forventes det vekst i driftsinntektene fra havnevirksomhet også i 2024, også med moderate til lave forventninger om gods- og passasjervekst, og med bortfall av leieinntekter fra fjellhallene.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
kommersiell direktør