



Oslo

Oslo Havn KF

Årsberetning 2019

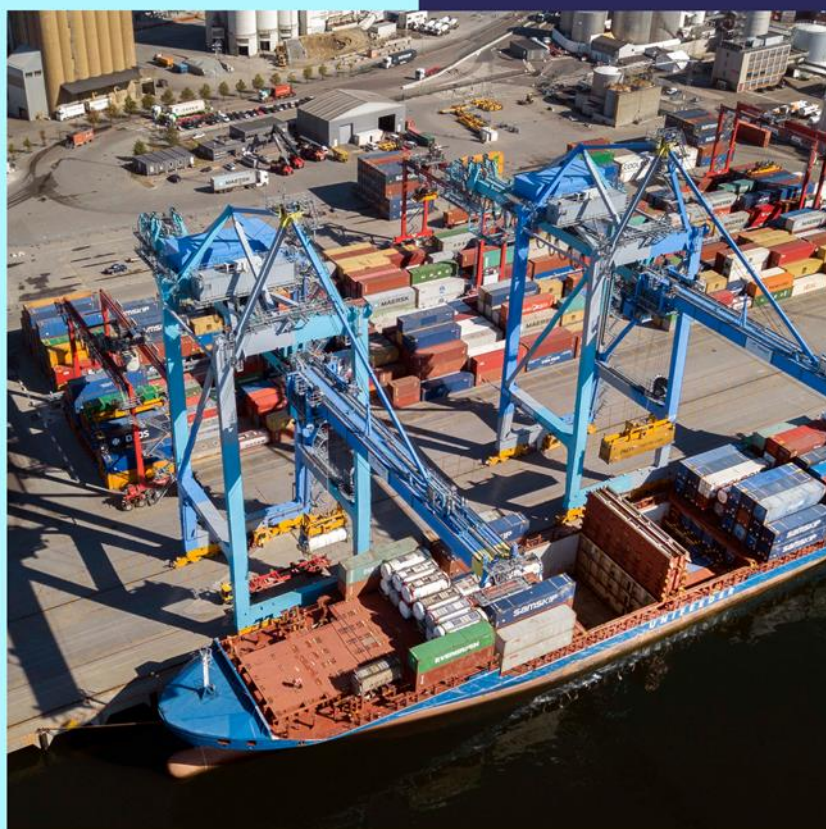


Foto: Espen Braana

Innhold

1	STYRETS BERETNING	3
2	ANSVARsomRÅDE	5
3	MÅLOPPNÅELSE, RESULTATER OG RISIKOVURDERINGER.....	6
3.1	Situasjonsbeskrivelse.....	6
3.2	Mål, tiltak og resultatindikatorer	7
	Mål 1 - Mer transport på sjø	7
	Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	9
	Mål 3 - Miljøvennlig havn og sjøtransport	10
	Mål 4 - Bidra til Oslo som attraktiv by.....	10
3.3	Risikostyring og internkontroll	11
4	SAMMENLIGNING AV BUDSJETT OG REGNSKAP	12
4.1	Driftsregnskap	12
4.2	Investeringsregnskap	14
4.3	Balanseregnskap	17
4.4	Noter i regnskapet	18
5	SÆRSKILT RAPPORTERING	31
5.1	Tiltak for å bedre service overfor kunder og brukere	31
5.2	Saksbehandlingstid	31
5.3	Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse	31
5.4	Universell utforming.....	32
5.5	Tiltak/aktiviteter i tråd med Oslo kommunes folkehelseplan	32
5.6	Likestillingstiltak rettet mot byens innbyggere.....	32
5.7	Rapportering innen HR-området og helse, miljø og sikkerhet (HMS)	33
5.8	Bruk av konsulenter	35
6	MILJØ- OG KLIMARAPPORT 2019	36
7	OPPFØLGING AV VERBALVEDTAK OG FLERTALLSMERKNADER.....	40
7.1	Utkvittering av bystyrets merknader og verbalvedtak	40
7.2	Merknader fra kommunerevisjon og kontrollutvalget	44

1 STYRETS BERETNING

Strategiplan for 2019-2034 ble vedtatt i havnestyret i mars 2019 og er styrende for aktivitetene i Oslo Havn. Oslo Havns formål «er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte». Strategiplanen følger opp de retningsmålene Bystyret har satt for havnen gjennom vedtektene, nullutslippsplanen for Oslo Havn og byrådserklæringen 2019-23. Strategiplanen setter fire overordnede mål for havnevirkksomheten;

- 1) mer transport på sjø,
- 2) effektiv og veldrevet havn,
- 3) miljøvennlig havn og sjøtransport, samt
- 4) å bidra til Oslo som attraktiv by.

Sjøveien er miljøveien - mer energieffektiv enn alle andre transportformer. Derfor jobber Oslo Havn målrettet for at gods og passasjerer i størst mulig grad tar sjøveien til Oslo. Oslo Havn er Norges største offentlige havn og halve Norges befolkning bor innenfor tre timers kjøring fra havnen. Oslo Havn har en viktig samfunnsrolle for miljøvennlig transport av forbruksvarer og bygningsmaterialer til en by og region i vekst. Havnens bynære beliggenhet forplikter oss til å være ekstremt arealeffektive. Havnen må derfor videreutvikles og omstruktureres for å kunne håndtere videre vekst på mindre areal fremover, og det må investeres betydelige beløp for å øke kapasiteten og tilrettelegge for at videre vekst i vareimporten kommer sjøveien til Oslo området. I 2019 ser vi spesielt god vekst i container trafikken mens det i tonn totalt er omtrent samme godsmengde som i 2018. Økte volumer for gods og passasjerer som kommer til Oslo sjøveien er høyt prioritert av styret.

Oslo Havn skal drives økonomisk effektivt etter beste miljøpraksis og uten sosial dumping. Styret og administrasjonen jobber derfor for å styrke de kommersielle aspektene av havnevirkksomheten, og legge til rette for en langsiktig og solid havneøkonomi. Oslo kommune stiller også klare krav til gode rutiner for internkontroll og at foretakene har et bevisst forhold til risikostyring. I den forbindelse gjennomførte Kommunerevisjonen i 2019 en omfattende forvaltningsrevisjon i Oslo Havn. Det er styrets oppgave og ansvar å sørge for at foretaket er organisert på forsvarlig måte, og styret følger tett opp anbefalingene fra Kommunerevisjonen.

Oslo var i 2019 Europas miljøhovedstad. Bystyret har også ytterligere skjerpet miljømålene gjennom byrådserklæringen. Her er noen av de viktigste aktivitetene Oslo Havn utførte i miljøåret for å realisere nullutslippshavn ambisjonen:

- **Landstrøm for utenlandsfergene** - I januar ble landstrømanlegget på Vippetangen åpnet.
- **Landstrøm til godsskip** - Enova-støtte til nytt anlegg for å kutte utslipp fra sementskip som skal stå ferdig i 2020. Anlegget reduserer årlig CO2 utslipp med opptil 2100 tonn.
- **Miljøbåt** - Oslo Havn bygger en elektrisk miljøbåt som blir den første av sitt slag i verden.
- **Konseptutredning for Sydhavna som nullutslippshavn** - kartlegging av energibehov, estimere kostnader og finne innovative nullutslippsløsninger for Sydhavna med støtte fra Enova.
- **ZERO samarbeid** - I juni inngikk vi en samarbeidsavtale med miljøorganisasjonen ZERO som skal bidra som sparringspartner i arbeidet med å gjøre Oslo Havn utslippsfri.
- **Bellona samarbeid** - signerte i august strategisk miljøsam arbeid med Miljøstiftelsen Bellona som vil bidra med å spre lærdom fra Oslo internasjonalt, og i arbeidet med å gjøre Oslo Havn utslippsfri.
- **Tilskudd til grønn omstilling** - gitt tilskudd til tiltak som bidrar til utslippsreduksjon for å fremskynde det grønne skiftet hos kunder.
- **Greenport** - I oktober var Oslo Havn vertskap for konferansen «GreenPort Cruise & Congress 2019» som samlet ledende aktører fra havner, cruiseselskaper og rederier fra tre verdensdeler for å diskutere hvordan cruise- og shippingbransjen og havnene kan bli utslippsfrie.

- **Karbonfangst** - signerte avtale med Fortum Oslo Varme AS i oktober om etablering av mellomlager på Sydhavna for flytende CO2 fra energigjenvinningsanlegget på Klemetsrud før det sendes videre for permanent lagring under havbunnen. Avtalen er et steg videre for realiseringen av Oslos CO2-fangstprosjekt.

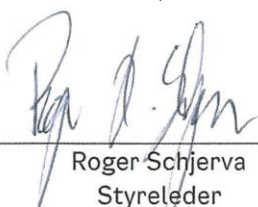
Styret legger stor vekt på at Oslo Havn skal bidra til Oslo som attraktiv by, og i 2019 er det gjennomført flere store prosjekter til glede for Oslos befolkning. Spesielt vil vi trekke frem rehabiliteringen av Akershusutstikkeren som ble gjenåpnet i januar 2020, den nye aktivitetsparken på Ormsund, Bekkelagsbadet, som åpnet i mai, og Gastenparken som åpnet i september.

Oslo havnestyre har i 2019 hatt følgende sammensetning:

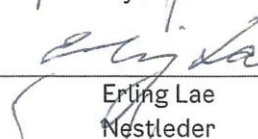
- Roger Schjerva - styreleder
- Erling Lae - nestleder
- Merete Agerbak-Jensen
- Geir Rognlien Elgvin
- Tom Haugvad
- Silje Kjosbakken
- Signe Horn
- Lars Birger Salvesen (med Bjørn Jarle Røberg-Larsen som personlig vara)
- Kenneth Gromsrud - ansattes representant
- Ola Laskemoen - ansattes representant

Havnestyret har i 2019 avholdt 10 møter hvor totalt 71 saker har vært behandlet. I tillegg er det gjennomført ett styreseminar.

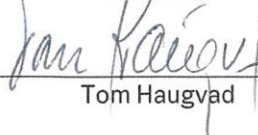
Styret i Oslo Havn KF,
Oslo den 13. februar, 2020



Roger Schjerva
Styreleder



Erling Lae
Nestleder



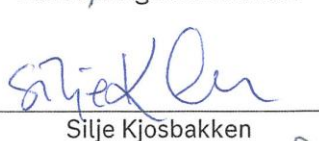
Tom Haugvad



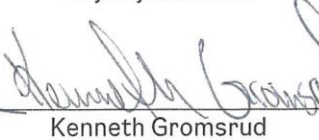
Lars Birger Salvesen



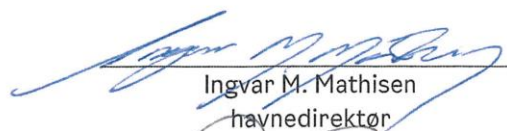
Merete Agerbak-Jensen



Silje Kjosbakken



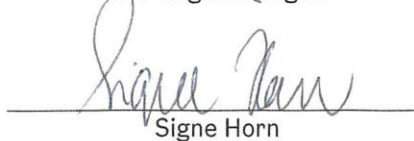
Kenneth Gromsrud



Ingvar M. Mathisen
havnedirektør



Geir Rognlien Elgvin



Signe Horn



Ola Laskemoen

2 ANSVARSOMRÅDE

Oslo kommune har organisert havnevirksomheten som et kommunalt foretak (KF) under byrådsavdeling for Næring og Eierskap (NOE). Oslo Havn KF er ansvarlig for driften av havnen, og har ansvar for myndighetsutøvelsen i kommunens sjøområder etter havne- og farvannsloven. Formålet er fastsatt i vedtekter for Oslo Havn KF, vedtatt av bystyret. Oslo Havn KF driver derfor en mangfoldig virksomhet og må balansere offentlige forvaltningsoppgaver på den ene siden og en havnevirksomhet som skal finansiere virksomheten på en andre.

Foretakets formål er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

Oslo Havn KF har ansvar for at internasjonale krav til havnesikkerhet for godkjente havner og havneavsnitt overholdes.

De økonomiske forutsetningene for havnevirksomheten er gitt gjennom Havne- og farvannsloven, som blant annet fastsetter at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler og at havnekapitalen skal benyttes til drift, vedlikehold og utvikling av havnen. I 2019 ble det vedtatt i Stortinget en ny Havne- og farvannslov som er i effekt fra 01.01.2020. Utgangspunktet for arbeid med ny havnelov var at bestemmelsene om havnekapital skulle utformes slik at de la til rette for markedsorienterte havner, og for at havnekapitalen og havnevirksomheten kunne forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte. De kommunale eierne kan med visse begrensninger ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten. Utbytte kan imidlertid bare besluttes av byrådet etter forslag fra havnestyret.

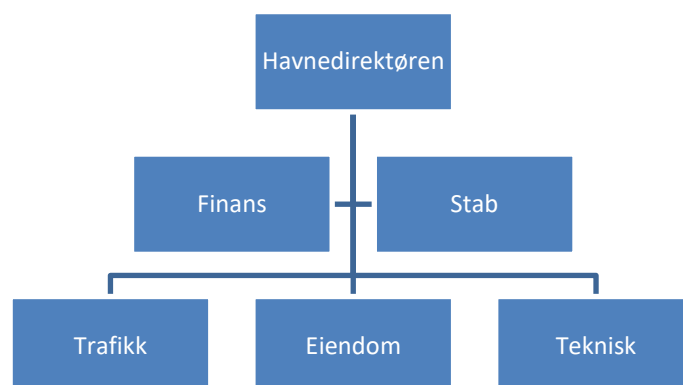
Organisasjon/bemanning

Oslo Havn KF hadde 95 faste stillinger, hvorav 2 ansatte på deltid pr. 31.12.2019. I tillegg benytter havnevakten seg av noen tilkallingsressurser og det har vært ansatt sommervikarer i teknisk avdeling, slik at utførte årsverk samlet ble 101,7 i 2019.

	01.01.2019	01.01.2020	Endring
Ansatte	109	107	-2
Årsverk	95,9	101,7	5,8

Organisasjonskart Oslo Havn KF

Organisasjonskartet ble endret i 2019 ved at avdeling Finans ble opprettet og seksjon Økonomi og IT ble overført fra stabsavdelingen til den nyopprettede finansavdelingen. I tillegg har det vært gjennomført en intern omorganisering innen trafikkavdelingen.



3 MÅLOPPNÅELSE, RESULTATER OG RISIKOVURDERINGER

3.1 Situasjonsbeskrivelse

Oslo Havn er definert som stamnetthavn i Nasjonal transportplan, med terminalene Sydhavna, Vippetangen og Hjortnes. Havnen har en sentral rolle som tilrettelegger for gode miljøløsninger, både for havnedriften og for byen. Hovedarealene til Oslo Havn kan deles i Byhavna og Sydhavna. Byhavna omfatter de bynære områdene fra Hjortnes til Alnaelvens utløp inklusiv områdene i Bjørvika som forvaltes av HAV Eiendom AS; Bispevika, Lohavn og Grønlia.

Det andre geografiske området er Sydhavna som omfatter områdene fra Kongshavn til og med Nedre Bekkelaget. Her skal godsvirksomheten samles.

Byrådet utarbeidet i 2018 handlingsplanen Oslo havn som nullutslippshavn. Målet er at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling. I 2016 utgjorde klimagassutslippene fra havnen 4 prosent av de samlede klimagassutslippene i Oslo. I handlingsplanen er det foreslått 17 tiltak som skal bidra til at 85 prosent av disse utslippene kan reduseres innen 2030. Samtidig som det arbeides for å øke sjøtransporten til og fra Oslo som et miljøtiltak, arbeides det også for at sjøtransporten og havnevirksomheten skal bli mer miljøvennlig. Videreutvikling av en ny, moderne og arealeffektiv havn er et viktig ledd i arbeidet med å overføre mer av godstrafikken fra vei til sjø.

Oslo Havn startet i 2019 en konseptutredning for nullutslippsløsninger i Sydhavna sammen med Hafslund-ECO. Konseptutredningen skal være ferdig i april 2020 og har som mål å kartlegge behovene, vurdere mulige løsninger, og belyse fordeler og ulemper med ulike teknologi og løsninger som kan gjøre havnen utslippsfri med pålitelige, langsiktige og kostnadseffektive løsninger. Det skal fastsettes hovedprinsipper for videre utbygging og forslag til prioriteringer basert på best miljøeffekt pr investerte krone.

Det er utenriksfergene som bidrar med den største andelen av klimagassutslippene fra havnevirksomheten i Oslo. Oslo Havn åpnet i 2019 landstrømanlegg på Vippetangen for skipene til Stena Line og DFDS. Begge rederiene bygger om sine skip for å benytte landstrøm i Oslo. Color Line har siden 2011 benyttet landstrøm for sine skip.

Oslo er blant de norske cruisehavnene som er blitt enige om felles miljøkrav som stilles til cruisenæringen med sikte på å redusere de miljømessige konsekvenser av cruisetrafikken.

Virksomheten i havnen må ses i sammenheng med havne- og byutvikling. Etter hvert som havnearealer fristilles og avgis til annen anvendelse reduseres foretakets leieinntekter. For å kunne opprettholde de nødvendige investeringene for å utvikle og modernisere Oslo Havn forutsettes det at salg av byutviklingseiendommer finansierer denne omstruktureringen. Inntektsreduksjon vil skje gradvis utover i økonomiplanperioden, og finansieringen av investeringene vil i økende grad måtte skje ved uttak fra datterselskapet HAV Eiendom AS.

Havnestyret besluttet i 2019 strategiplan for Oslo Havn for perioden 2019 – 2034.

	2015	2016	2017	2018	2019	Endring siste år
Godsomsetning totalt (1000 tonn)	5 774	6 052	5 988	6 144	6 104	-0,7 %
Våtbulk	1 925	1 950	1 906	2 034	2 031	-0,1 %
Tørrbulk	1 628	1 795	1 822	1 774	1 638	-7,7 %
Stykkgoods totalt	2 221	2 308	2 261	2 337	2 435	4,2 %
<i>Containere LO/LO</i>	1 269	1 210	1 281	1 369	1 478	8,0 %
<i>Gods med bil- og passasjerferger</i>	620	655	608	604	614	1,7 %
<i>Annet stykkgoods</i>	332	443	372	364	343	-5,7 %
Containere LO/LO (1000 TEU)	195	207	208	238	259	8,7 %
Kjøretøy import/eksport (1000 stk)	60	58	61	55	53	-3,8 %
Utenrikspassasjerer totalt (i 1000)	2 525	2 499	2 563	2 548	2 579	1,2 %
Utenriks bil- og passasjerferger	2 327	2 328	2 366	2 361	2 345	-0,7 %
Cruise	198	171	197	187	234	25,1 %
Innenrikspassasjerer (i 1000)	4 076	3 954	3 930	4 367	4 139	-5,2 %
Passasjerer totalt (i 1000)	6 601	6 453	6 493	6 915	6 718	-2,8 %
Anløp						
Antall anløp av laste- og passasjerskip	2 805	3 013	3 045	3 149	3 399	7,9 %
Samlet bruttotonnasje (mill. BT)	65,7	66,5	67,8	63,9	67,6	5,8 %
Gjennomsnitt fartøystørrelse (BT)	23	22	22	20	20	

Tabell: Nøkkeltall for tjenesteproduksjon

HAV Eiendom AS

HAV Eiendom AS ble stiftet 7.4.2003. Selskapet er et heleid datterselskap av Oslo Havn KF og har som formål å forestå byutvikling av havnens eiendommer i Bjørvikaområdet og derigjennom bidra til finansiering av ny havn. Det vises forøvrig til egen årsberetning for Hav Eiendom AS.

3.2 Mål, tiltak og resultatindikatorer

Strategiplan for 2019-2034 ble vedtatt i havnestyret i mars 2019 og er styrende for aktivitetene i Oslo Havn.

Strategiplanen setter fire overordnede mål for havnevirksomheten;

1. mer transport på sjø,
2. effektiv og veldrevet havn,
3. miljøvennlig havn og sjøtransport, samt
4. å bidra til Oslo som attraktiv by.

Mål 1 - Mer transport på sjø

• Styrke sjøtransportens rammebetingelser

På nasjonalt nivå er fokuset på det overordnede målet videreført om mer gods på sjø og bane. Oslo Havn KF arbeider for dette målet gjennom havneorganisasjoner, samarbeid med andre havner og med rederier og vareeiere, gjennom tilrettelegging av nye/forbedrede terminaltilbud i havnen, og gjennom egeninitierte prosjekter. Tilskuddsordninger som tilbys gjennom Enova, Kystverket, Klimasats, o.l. brukes, men også betydelig egeninnsats i form av arbeidstimer og penger.

I 2019 har Oslo Havn videreført arbeidet med utvikling av shortsea-kvalitet i containersegmentet, spesielt rettet mot det sørøstlige Østersjøområdet (de baltiske land, Russland og Polen), samtidig har foretaket fulgt opp utviklingen i tidligere prosjekter som har vært innrettet mot import av frukt og grønnsaker fra sørvest Europa og mot annen europalast fra Tyskland og vestover. Containerstatistikken viser svært sterke resultater for europalast.

Oslo Havn har også bidratt til å sette fokus på innenriks tørrbulkvolumer for å synliggjøre betydningen av spesielt mineraltransporter. Dette har mye å si for beskjeftigelsen av nærskipfartsflåten i Norge, og potensialet for overføring av tørrbulkvolum i konkurranse med også korte vegtransporter. Dette har bl.a. bidratt til at massetransport og sjøtransport er tatt inn i fag- og kunnskapsgrunnlaget for Oslo kommunes klimastrategi.

Det er gjennom året også blitt arbeidet aktivt med både statlige transportetater og Oslo kommune om tilknytninger til transportnettet og for næringslivets tilgang til effektive industrielle terminalløsninger for sjøtransport.

• 50 prosent mer gods

Resultatindikator	Resultat 2017	Resultat 2018	Måltall 2019	Resultat 2019	Avvik 2019
Utvikling containere	0,90 %	14,20 %	2,70 %	8,70 %	6,00 %
Utvikling godsmengde totalt	-1,00 %	2,60 %	2,70 %	-0,70 %	-3,40 %

I løpet av siste 10 år har det vært en godsvekst i Oslo havn på 15 prosent til i overkant av 6,1 mill. tonn i 2019. Det aller meste av denne veksten kommer fra tørrbulksegmentet men også containersegmentet har hatt en god utvikling etter 2015 med ny operatør av containerterminalen. Veksten i 2019 var på 8 prosent, en økning på 21.000 TEU til ca. 259.000 TEU totalt. Så godt som all vekst i containersegmentet er last med opphav/destinasjon i Europa, som er i direkte konkurranse med vegtransport og kan betraktes som overført fra veg til sjø.

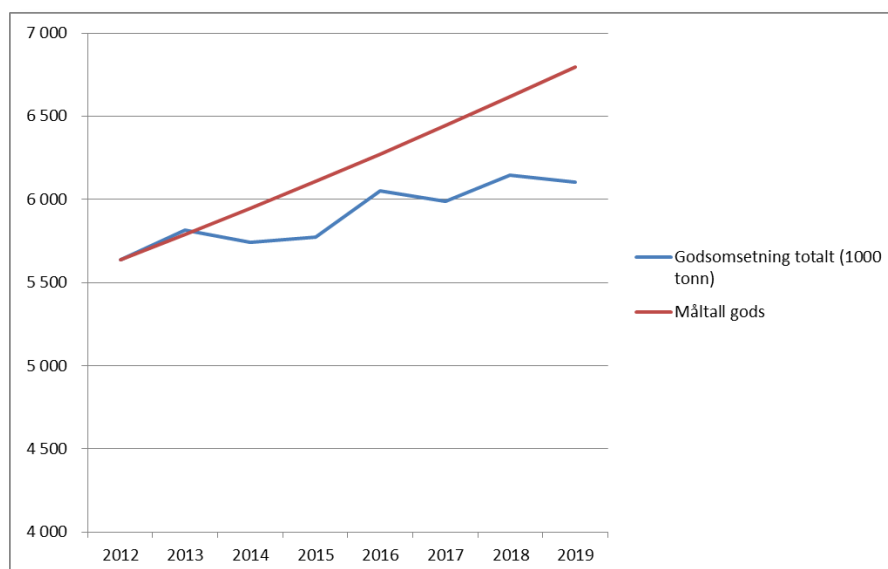


Diagram: godsutvikling siden 2013 i forhold til måltall godstransport 50 % økning innen 2030.

Våtbulk består i hovedsak av petroleumsprodukter som kommer inn til Sydhavna. Oljepris og lagerbeholdninger er avgjørende for hvor mye produkt som kjøpes, mottas og lagres. Transportbehov og utviklingen i flytrafikken har betydning for hvor mye drivstoff som tas inn over Oslo havn. I 2019 var volumet stabilt fra året før.

Tørrbulksegmentet hadde en nedgang på 7,7 prosent fra fjoråret. Det er naturlig store svingninger i volum tilknyttet byggeaktivitet alt hvilken fase byggeprosjektene er i. Kostnader knyttet til vegtransport (også relativt korte transporter) har økt vesentlig, noe som har bidratt til å øke havnens attraktivitet. Nye varestrømmer knyttet til byggeaktivitet (spesielt gjenvinning) søker sjøtransport for tilgang til markeder for gjenvinning. Variasjon i kornbehovet, store eller mindre avlinger, behov for gjødning og behov for veisaltning har også påvirket transportbehovet. Endringer i krav til kvalitet i ballastpukk (for sporveg og jernbane) fører til at dette volumet i større grad kommer inn over havnen da det ikke finnes tilsvarende kvaliteter i konkurransedyktig avstand på Østlandet.

Stykkgoods (containergods, fergegoods og import av biler) har økt med 4,2 prosent. Spesielt containervirksomheten har hatt en fin utvikling med en vekst fra fjoråret på nesten 9 prosent (etter en vekst på over 14 prosent i 2018), der så godt som all vekst er i varer med opphav/destinasjon i Europa som har en direkte konkurranseflate med vegtransport. Utviklingen for fergegoods har også vært positiv med introduksjon av ny dedikert ro-ro kapasitet til/fra Kiel.

• 40 prosent mer passasjerer

Resultatindikator	Resultat 2017	Resultat 2018	Måltall 2019	Resultat 2019	Avvik 2019
Økning utenlandspassasjerer totalt	2,60 %	-0,60 %	2,20 %	1,10 %	-1,10 %
Økning innenlandspassasjerer totalt	-0,60 %	11,10 %	2,20 %	-5,20 %	-7,40 %

Utenriksfergene og cruise har totalt sett hatt en svak oppgang i passasjerer, hovedsakelig på grunn av oppgang i antall cruiseskip/passasjerer til Oslo. Det forventes ytterligere økning i cruise segmentet i 2020 med 144 anmeldte anløp mot 123 anløp i 2019.

Etter flytting av øybåt-terminalen i 2018, samt en svært god sommer som medførte stor passasjervekst i lokaltrafikken, ble det i 2019 en svak nedgang i antall passasjerer som følge av midlertidig flytting av øybåt-terminalen for å legge til rette for landstrøm til fergerne, samt en mindre bra sommer.

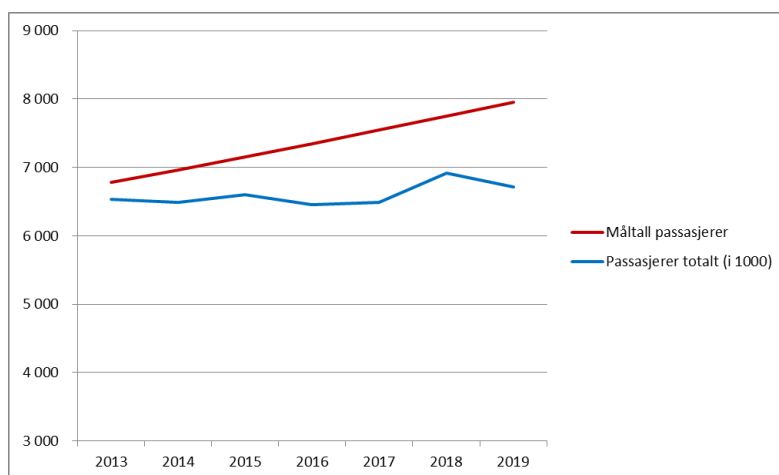


Diagram: passasjerutvikling siden 2013 i forhold til måltall passasjerøkning 40 % økning innen 2030.

Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn

Organisasjonen Oslo Havn tilpasses løpende til dagens utfordringer og fremtidig virksomhet med tanke på størrelse, tjenestetilbud og kompetanse. Det drives havnevirksomhet på områder som skal byutvikles, men det gjøres også løpende vurderinger av hvordan havnen kan arealeffektiviseres slik at virksomheten fokuseres der fremtidig virksomhet skal foregå i henhold til Fjordbyplanen. Samtidig som godsmengden vokser og endrer seg i perioden, har Oslo Havn også fraflyttet, avviklet og tilpasset havnevirksomhet til et mindre areal, slik at arealeffektiviteten har blitt bedret.

Forvaltningen av havnekapitalen gir økonomisk handlingsrom for tilrettelegging og modernisering av havnens tilbud og infrastruktur. Det vil fremover fortsatt være behov for betydelige reinvesteringer og tungt vedlikehold.

Mål 3 - Miljøvennlig havn og sjøtransport

Sjøveien er miljøveien. Det viktigste Oslo Havn gjør er å redusere klimautslipp ved å tilrettelegge for at mer gods kan flyttes fra vei til sjø. Oslo Havn har en miljøpolicy som inkluderer byens ambisjon om nullutslipp i 2030. For skip og havn i Oslo er målet å redusere 85 prosent av totale klimautslipp innen 2030.

Oslo Havn er en pådriver for og tar i bruk framtidens utslippsfrie løsninger, samtidig som foretaket i samarbeid med kunder legger til rette for og bygger ut framtidens infrastruktur for både skip og landtransport. Oslo Havn går selv foran og er en pådriver i miljøarbeidet.

Målene for Oslo Havns miljøarbeid:

- Oslo Havns miljøarbeid skal være kunnskap- og faktabasert.
- Oslo Havn skal vektlegge resultatorienterte løsninger med høy miljøeffekt.
- Oslo Havns miljøtiltak skal være markedsbaserte, fremtidsrettede og teknologidrevne.

Oslo Havns miljøtiltak 2019 omfatter bl.a:

- Ansettelse av ny prosjektleder for å gjennomføre konseptredning og videre utbygging av «Sydhavna som nullutslippshavn»
- Inngått intensjonsavtale med Hafslund ECO ny energi om mulig samarbeid
- Inngått avtale med Zero og Bellona som sparringspartnere for å bli en utslippsfri havn
- Deltatt på og arrangert flere konferanser for å dele kunnskap om handlingsplan for nullutslipp i Miljøhovedstadsåret 2019, og frontet to miljøambassadører fra havnen
- Vertskap for Green Port Cruise and Congress, deltatt på Zero-konferansen og mottatt utallige delegasjoner fra andre havnebyer
- Har etablert ladeinfrastruktur på Rådhusbryggen til elektriske Nesoddferger
- Har tatt landstrømløsning i bruk til utenriksfergene på Vippetangen

Det var for 2019 satt av kr. 3 mill. i tilskudd for å motivere kunder i havnen til å gjennomføre miljøtiltak som gir energibesparelser og tiltak som reduserer lokal luftforurensning og klimagassutslipp. I 2019 har Bring Warehouse mottatt kr. 1,6 mill. med nytt utstyr vil Bring i 2020 spare 35.000 liter diesel og slik redusere 93 tonn CO2 per år.

Mål 4 - Bidra til Oslo som attraktiv by

Fjordbyvedtaket og Fjordbyplanen danner rammen for utviklingen av sjøfronten i Oslo. Gjennom flytting, omstrukturering og effektivisering av havnevirkksomheten legges det til rette for at sentrale havneområder kan byutvikles.

Oslo Havn er opptatt av et godt samspill mellom havn og by og bidrar sterkt til bedre tilgjengelighet til fjorden og utvikle attraksjoner til glede for byens befolkning. Følgende tiltak for byen ble åpnet:

- Aktivitetsparken Bekkelagsbadet ved Ormsund. Dette har på kort tid blitt en populær badeplass.
- Gastenparken ved Oslo Havns administrasjonsbygg på Akershusstranda.
- Arealer for publikum på Filipstad i tilknytning til Skur 13 ble utvidet. Her ble også den lysende skulpturen Oslotrete satt opp.

3.3 Risikostyring og internkontroll

Prinsippene for å lykkes med god virksomhetsstyring er blant annet fundamentert i en helhetlig tilnærming til styring, ledelse og kontroll slik at oppsatte mål nåes. HAV har derfor definert en overordnet styringsprosess med ulike ansvar og oppgaver for de ulike nivåene i organisasjonsstrukturen.

Virksomheten jobber med utgangspunkt i den overordnede styringsprosessen med en årlig planprosess hvor alle ansatte er involvert. Dette arbeidet resulterer konkret i en årsplan med mål og krav som er definert både på organisasjons- og individnivå. Denne følges opp mellom nærmeste leder og den enkelte ansatte gjennom en årlig mål- og utviklingssamtale og videre dialog gjennom hele året. Etiske utfordringer er også ett av flere faste tema i den årlige mål- og utviklingssamtaler.

HAV benytter styrings- og kvalitetssystemet EQS for å gjøre tilgjengelig og følge opp lover, regler, prosedyrer, rutiner og verktøy for den daglige driften for alle ansatte. Systemet er gjort tilgjengelig gjennom mobile løsninger. Formålet med systemet er at det skal gi ledelsen og alle ansatte et verktøy for daglig arbeid med internkontroll, dokumentasjon på at gjeldende lov- og rammekrav følges i virksomheten og en varslingskanal for avvik og hendelser. I EQS fremgår det også hvilke prosedyrer og rutiner med tilhørende verktøy og skjema som skal benyttes i ulike arbeidsprosesser innenfor en rekke fagområder.

For å bidra til en helhetlig virksomhetsstyring hvor internkontroll og risikostyring blir benyttet som viktige verktøy for ledelsen i enda sterkere grad, har HAV utformet en ny funksjon som fagsjef compliance med ansvarsområdet innenfor 2. linje kontroll. Rekruttering til stillingen er i prosess. Virksomheten har også definert instruks for internrevisjon på 3. linjes kontrollnivå. Anskaffelsesprosess for inngåelse av en ny rammeavtale med aktuell leverandør er under utarbeidelse.

Virksomheten har i løpet av året gjennomført internkontrolltiltak innenfor miljø, informasjonssikkerhet, HMS og håndtering av regelverket ved bevertning og kurs.

Avdelinger i HAV gjennomfører og organiserer selv risikovurdering årlig og ved behov.

4 SAMMENLIGNING AV BUDSJETT OG REGNSKAP

4.1 Driftsregnskap

Alle tall i tusen kroner

	I	II	III	IV	V
	Regnskap 2019	Dok. 3 2019*	Regulert bud. 2019	Regnskap 2018	Avvik 2019 (III-I)
Brukerbetalinger	0	0	0	0	0
Andre salgs- og leieinntekter	-331 242	-322 553	-322 553	-312 296	8 689
Overføringer med krav til motytelse	-8 986	-8 162	-8 162	-10 211	824
Rammetilskudd	0	0	0	0	0
Andre statlige overføringer	-2 182	0	0	-800	2 182
Andre overføringer	-59	-30	-30	-117	29
Inntekts- og formueskatt	0	0	0	0	0
Eiendomsskatt	0	0	0	0	0
Andre direkte og indirekte skatter	0	0	0	0	0
Sum driftsinntekter	-342 469	-330 745	-330 745	-323 425	11 724
Lønnsutgifter	76 461	72 835	72 835	68 558	-3 626
Sosiale utgifter	39 935	43 909	43 909	33 284	3 974
Kjøp av varer og tjenester som inngår i kommunens tjenesteproduksjon	91 837	92 196	92 196	76 379	359
Kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon	8 594	8 765	8 765	7 772	171
Overføringer	9 392	11 235	11 235	13 669	1 843
Avskrivninger	57 529	75 000	75 000	57 133	17 471
Fordelte utgifter	0	0	0	-784	0
Sum driftsutgifter	283 747	303 940	303 940	256 011	20 193
Brutto driftsresultat	-58 721	-26 805	-26 805	-67 414	31 916
Renteinntekter og utbytte	-6 292	-1 993	-1 993	-4 191	4 299
Gevinst finansielle instrumenter (omløpsmidler)	0	0	0	0	0
Mottatte avdrag på utlån	0	0	0	0	0
Sum eksterne finansinntekter	-6 292	-1 993	-1 993	-4 191	4 299
Renteutgifter og låneomkostninger	249	510	510	323	261
Tap finansielle instrumenter (omløpsmidler)	0	0	0	0	0
Avdrag på lån	1 000	1 000	1 000	1 000	0
Utlån	0	0	0	0	0
Sum eksterne finansutgifter	1 249	1 510	1 510	1 323	261
Resultat eksterne finanstransaksjoner	-5 044	-483	-483	-2 868	4 561
Motpost avskrivninger	-57 529	-75 000	-75 000	-57 133	-17 471
Netto driftsresultat *	-121 295	-102 288	-102 288	-127 415	19 007
Bruk av tidligere års regnskapsmessige overskudd	-82 717	0	-82 717	-313 269	0
Bruk av disposisjonsfond	0	0	0	0	0
Bruk av bundne fond	0	0	0	0	0
Sum bruk av avsetninger	-82 717	0	-82 717	-313 269	0
Overført til investeringsregnskapet	46 358	102 288	102 288	44 646	55 930
Avsetning til dekning av tidligere års regnskapsmessige merforbruk	0	0	0	0	0
Avsatt til disposisjonsfond	82 717	0	82 717	313 269	0
Avsatt til bundne fond	0	0	0	0	0
Sum avsetninger	129 075	102 288	185 005	357 915	55 930
Regnskapsmessig merforbruk/mindreforbruk	-74 937	0	0	-82 769	74 937

Overordnede kommentarer

Driftsregnskapet viser et netto driftsresultat på kr. 121,3 mill. (etter motpost avskrivninger), som er et positivt avvik på kr 19 mill. mot budsjett. Avviket mot budsjettet ligger både på inntekts- og kostnadssiden, henholdsvis kr. 11,7 mill. i høyere driftsinntekter enn budsjettet og kr. 20,1 mill. lavere driftsutgifter enn budsjettet. I tillegg er avskrivninger lavere enn budsjettet som følge av prinsippendring.

Årets mindreforbruk etter overføring til investeringsregnskapet, kr. 74,9 mill., vil bli foreslått overført til disposisjonsfond og inngå i finansieringen av fremtidige investeringsprosjekter.

Kommentarer til driftsinntekter

I kategorien trafikkinntekter har økningen i containertrafikken mer enn oppveiet reduksjonen innenfor varegruppen stykkogods. Spesielt har den gode utviklingen i containertrafikken bidratt til at Oslo Havn har oppnådd bedre driftsinntekter enn budsjettet. Veksten var på 8 prosent, en økning på 21.000 TEU til ca. 259.000 TEU totalt. Så godt som all vekst i containersegmentet er last med opphav/destinasjon i Europa.

Innenfor kategorien leieinntekter fra eiendom har utleieavtaler av fast eiendom blitt reforhandlet med positivt resultat for Oslo Havn.

Innenfor cruisesegmentet økte bruttoinntekten til kr. 13,7 mill, som er en økning fra kr. 8,7 mill. året før. Økningen i bruttoinntekter på 57,5 prosent i forhold til 2018 kom som følge av at antall anløp økte til 123 (fra 98) og at skipene i tillegg i gjennomsnitt var større med flere passasjerer.

Kommentarer til driftsutgifter

Lønnsutgifter er kr. 3,6 mill. over budsjett og kr. 7,9 mill. over fjorårets lønnskostnader. Avviket mot budsjett skyldes at det har blitt opprettet stillinger som ikke var budsjettet, samt at det har vært overlapping når avtroppende ledere har blitt erstattet. Den ytterligere økningen i forhold til fjoråret skyldes at vakante stillinger ble bemannet.

Kjøp av varer og tjenester har økt med kr. 15 mill. og gjenspeiler et høyere aktivitetsnivå gjennom hele året. Kostnadsbruken er i samsvar med budsjett. Planlagte satsinger som programmet for strategisk virksomhetsstyring, oppdatering av strategiske dokumenter som ny havneplan og prosjektarbeider i forbindelse med digitaliseringsstrategien har vært gjennomført i tråd med planer. Kostnadsbruken gjenspeiler også økt satsning på vedlikehold av kaier og havneanlegg.

Avskrivningssatser ble endret med virkning fra og med 2018 for å komme i samsvar med kommunalt regelverk. På budsjetteringstidspunktet var ennå ikke nye avskrivningssatser rekalkulert og den budsjetterte kostnaden bygget derfor på et grovt estimat, noe som medfører et vesentlig avvik når reelle avskrivninger ble kalkulert i forbindelse med regnskapsavslutningen.

Kommentarer til finansinntekter og -utgifter

For finanspostene er renteinntekter av bankinnskudd kr. 4,3 mill. høyere enn justert budsjett.

Årsavslutningsdisposisjoner

Det er budsjettet med kr. 102 mill. overført fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet. Ettersom det er mottatt større utbytte fra HAV Eiendom AS enn det som er behov for av midler i investeringsregnskapet, blir det ikke ført mer enn kr. 46,4 mill. fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet siden det er budsjettet med avsetninger på kr. 63,5 mill. til ubundne investeringsfond.

Etter dette blir regnskapsmessig mindreforbruk i driftsregnskapet kr. 74,9 mill., som foreslås overføres til disposisjonsfond.

I årets regnskap føres tidligere års (2018) regnskapsmessige overskudd til disposisjonsfond, kr. 82,8 mill. i tråd med bystyrevedtak.

4.2 Investeringsregnskap

Alle tall i tusen kroner

Artsgrupper	I Regnskap 2019	II Dok. 3 2019	III Regulert bud. 2019	IV Regnskap 2018	V Avvik 2019 (III-I)
Salg av driftsmidler og fast eiendom					
Andre salgsinntekter	-105			-1 155	105
Overføringer med krav til motytelse					
Kompensasjon for merverdiavgift					
Statlige overføringer	-4 636			-3 248	4 636
Andre overføringer					
Renteinntekter og utbytte	-134 000	-134 000	-134 000	-17 300	
Sum inntekter	-138 741	-134 000	-134 000	-21 703	4 741
Lønnsutgifter				81	
Sosiale utgifter					
Kjøp av varer og tjenester som inngår i kommunens tjenesteproduksjon	121 561	172 750	172 750	100 867	51 189
Kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon				392	
Overføringer				3	
Renteutgifter og omkostninger					
Fordelte utgifter					
Sum utgifter	121 561	172 750	172 750	101 343	51 189
Avdrag på lån					
Utlån					
Kjøp av aksjer og andeler				10	
Dekning av tidligere års udekket					
Avsatt til ubundne investeringsfond	63 538	63 538	63 538	52	
Avsatt til bundne investeringsfond					
Sum finansieringstransaksjoner	63 538	63 538	63 538	62	0
Finansieringsbehov	46 358	102 288	102 288	79 702	55 930
Bruk av lån					
Salg av aksjer og andeler					
Mottatte avdrag på utlån					
Overført fra driftsregnskapet	-46 358	-102 288	-102 288	-44 646	-55 930
Bruk av tidligere års udisponert				-52	
Bruk av disposisjonsfond					
Bruk av bundne driftsfond					
Bruk av ubundne investeringsfond				-33 704	
Bruk av bundne investeringsfond				-1 300	
Sum finansiering	-46 358	-102 288	-102 288	-79 702	-55 930
Udekket/udisponert	0	0	0	0	0

I henhold til kommunale regnskapsforskrifter er alle bevilgninger til investeringsprosjekter ettårige, og det foretas ingen automatisk overføring av ubenyttede investeringsmidler til neste regnskapsår.

Investeringer er i samsvar med budsjettet finansiert gjennom uttak av utbytte fra HAV Eiendom AS på kr. 134 mill. I tillegg overføres kr. 46,4 mill. driftsregnskapet og det er mottatt kr. 4,6 mill. fra Enova i støtte til landstrømanlegget på Vippetangen. Kr. 63,5 mill. blir avsatt i ubundet investeringsfond. Det er ikke foretatt låneopptak.

Investeringsregnskapet viser at Oslo Havn gjennomførte investeringer i anleggsmidler på totalt kr. 121,6 mill., som er 51,2 mill. lavere enn budsjettet. Avviket fra budsjett skyldes i hovedsak at investeringskostnader har blitt forskjøvet til kommende år, som tabellen og kommentarene nedenfor viser.

	1. Periodiseringsavvik , men innenfor vedtatt ramme	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser ihht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
Mål 1 - Mer transport på sjø	0	0	0	0	0
Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	0	199	14 716	19 000	33 915
Mål 3 - 50% mer gods	-73	0	9 536	0	9 463
Mål 4 - 40% mer passasjerer	0	0	19 573	2 750	22 323
Mål 5: Miljøvennlig havn og sjøtransport	-15 451	0	11 033	0	-4 418
Mål 6: Bidra Oslo som attraktiv by	-1 304	-629	-5 024	1 500	-5 457
Sum	- 16 828	-429	49 834	23 250	55 827

Tabell: avviksforklaring investeringer 2019 (før evt. inntekter, som Enova)

Kommentarer til avvik i de ulike prosjektgruppene for investeringsregnskapet:

Budsjettet for 2019 og økonomiplanen for perioden 2018 – 2021 har prioriteringer i samsvar med strategiplanen for 2013 - 2030, og som understøtter de opprinnelige 6 målene. Investeringsbudsjettet er satt opp og det er bevilget penger etter disse 6 opprinnelige målene, selv om ny strategiplan vedtatt i 2019 har medført endringer i antall strategiske mål og innholdet i dem.

Mål 1 – Mer transport på sjø

Ingen prosjekt å rapportere om.

Mål 2 – Effektiv og veldrevet havn:

Innenfor prosjektgruppe Mål 2 var det budsjettert med et finansieringsbehov på kr. 119,5 mill. og det ble regnskapsført et forbruk på kr. 70,1 mill. Avvikene skyldes i hovedsak at kostnadene for ny elektrisk miljøbåt som skal benyttes til oppsamling av flytende søppel i havnebassenget først kommer i 1. kvartal 2020. Kontraktssummen for miljøbåten er kr. 23 mill. Båten bygges av Grovfjord Mek. Verksted. Leveranse av ny fortøyningsflåte med kostnadsramme på kr. 10 mill. er også skjøvet til 1. kvartal 2020.

Akershusutstikkeren, hjemmehavnen til blant annet fullriggeren Christian Radich, er gjenåpnet. Rehabiliteringen har gitt Oslo en solid kai som er dimensjonert for å vare i minst hundre år. Prosjektet kostet totalt kr. 90 mill., hvorav kr. 57,5 mill. i 2019. Kostnadsrammen ble økt med kr. 20 mill. fra opprinnelig estimat siden prosjektet ble mer omfattende enn først antatt som følge av forurensede grunnforhold, dårlig betongfundament og at nabokaaien måtte sikres.

Mål 3 - 50 prosent mer gods:

Justert budsjett innenfor mål 3 var kr. 16,8 mill. og var i hovedsak knyttet til restrukturering av bulkterminalen og nytt lossepunkt for Norcem. Dette arbeidet er noe utsatt på grunn av tekniske avklaringer, men vil bli gjennomført i 2020.

Innenfor mål 3 har det i hovedsak vært jobbet med forberedelser knyttet til utvidelsen av containerterminalens arealer (stack 3.1) lengst ute på Sjursøya hvor det skal utfylles og gjøres klart for montering av nye kraner.

Utvidelsen av Yilports administrasjonsbygg blir mer omfattende enn opprinnelig tenkt på grunn av krav fra PBE, som krav til adskilte garderober, heis m.m. Dette har medført at oppstart først av prosjektet med kostnadsramme kr. 38,5 mill. skjer i 2020.

Mål 4 – 40 prosent mer passasjerer

Prosjektering av nytt toppdekke på Søndre Akershuskai har startet opp og vil bli gjennomført i 2020. Rehabilitering av bryggene på Nakholmen og Lindøya er utsatt fordi Ruter først valgte ny operatør for øyboatene rett før årsskiftet. Det er antatt at arbeidene får oppstart i 2020/2021.

Mål 5 – Miljøvennlig havn og sjøtransport

Det er brukt kr. 20,5 mill. på en investering for Ruter for elektrifisering av Nesoddbåtene på Rådhusbrygge 4. Det er igangsatt landstrømsprosjekt for Norcem/Celsa og utredning av nullutslipp i Sydhavna. Prosjektene løper videre i 2020.

Mål 6 – Bidra til Oslo som attraktiv havn:

Oslo Havn åpnet flere nye parker i løpet av året. Gastenparken utenfor Skur 38 ble realisert som en del av satsingen på Havnepromenaden og åpnet sommeren 2019. Gastenparken er tilgjengelig for alle i Oslo og er tilrettelagt for både barn og voksne.

Trettenparken ved Skur 13 ved Filipstad ble åpnet i desember. Her ble den 14 meter høye kunstinstallasjonen «Oslo Treet» med 125.000 programmerbare LED-lamper avduket.

Bekkelagsbadet ved Ormsund like ved Sydhavna ble delvis åpnet våren 2019. Dette ble umiddelbart et populært samlingssted gjennom sommeren.

Rehabilitering av skurene 28, 29 og 34 er utsatt etter Havnestyrets vedtak om først å bygge ny Nordre Akershuskai. Arbeidene med skurene er derfor satt på vent inntil utredninger og forprosjekt av kaier og skur ferdigstilles.

4.3 Balanseregnskap

Alle tall i tusen kroner

	2019	2018	Endring
EIENDELER			
Anleggsmidler	4 837 784	4 958 237	-120 453
Faste eiendommer og anlegg	2 281 576	1 715 424	
Utstyr, maskiner og transportmidler	323 918	886 230	
Utlån			
Konserninterne langsiktige fordringer			
Aksjer og andeler	1 701 987	1 835 987	
Pensjonsmidler	530 303	520 596	
Omløpsmidler	607 434	449 866	157 568
Kortsiktige fordringer	35 366	40 878	
Konserninterne kortsiktige fordringer			
Premieavvik	108 508	95 632	
Aksjer og andeler			
Sertifikater			
Obligasjoner			
Derivater			
Kasse, postgiro, bankinnskudd	463 560	313 356	
SUM EIENDELER	5 445 218	5 408 103	37 115
EGENKAPITAL			
Egenkapital	-4 909 607	-4 888 045	-21 562
Disposisjonsfond	-404 958	-322 240	
Bundne driftsfond	-25	-25	
Ubundne investeringsfond	-63 826	-288	
Bundne investeringsfond	-6 129	-6 129	
Regnskapsmessig mindreforbruk	-74 988	-82 717	
Regnskapsmessig merforbruk			
Udisponert i investeringsregnskapet		-52	
Udekket i investeringsregnskapet			
Kapitalkonto	-4 363 588	-4 480 501	
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (drift)	3 907	3 907	
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (inv)			
GJELD			
Langsiktig gjeld	-474 196	-477 737	3 541
Pensjonsforpliktelser	-457 930	-456 308	-1 622
Ihenderhaverobligasjonslån	0	0	0
Sertifikatlån	0	0	0
Andre lån	0	0	0
Konsernintern langsiktig gjeld	-16 266	-21 429	5 163
Kortsiktig gjeld	-61 416	-42 313	-19 103
Kassekredittlån	0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	-52 188	-60 681	8 493
Konsernintern kortsiktig gjeld	-9 228	18 368	-27 596
Derivater	0	0	0
Premieavvik	0	0	0
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	-5 445 219	-5 408 095	-37 124
MEMORIAKONTI			
Memoriakonti	0	0	0
Ubrukte lånemidler	0	0	0
Ubrukte konserninterne lånemidler	0	0	0
Andre memoriakonti	56 584	56 584	0
Motkonto for memoriakontiene	-56 584	-56 584	0

Endring i anleggsmidler skyldes tilførte aktiva gjennom investeringsprosjektene med fradrag for avskrivninger og nedskrevet verdi av aksjer i HAV Eiendom AS grunnet uttak av utbytte på kr 134 mill.

Økning i omløpsmidler skyldes i hovedsak økning av bankinnskudd.

Langsiktig gjeld består av konsernintern gjeld, pensjonsgjeld og mellomværende med bykassen. Kortsiktig gjeld består av leverandør inklusiv forhåndsposteringer.

4.4 Noter i regnskapet

Note 1 - Endring i arbeidskapital

Endring arbeidskapitalbalanseregnskapet

	Regnskap 2019	Regnskap 2018	Endring
Om løpsmidler			
Kortsiktige fordringer	35 366	40 878	-5 511
Aksjer og andeler	1 701 987	1 835 987	-134 000
Obligasjoner og sertifikater	-	-	0
Kasse, postgiro bankinnskudd	463 560	313 356	150 204
Premieavvik	108 508	95 623	12 885
Sum endring om løpsmidler	2 309 422	2 285 844	23 577
Kortsiktig gjeld			0
Kortsiktig gjeld	61 415	42 312	19 103
Endring arbeidskapital	2 248 007	2 243 532	4 475

Endring arbeidskapitalbevilgningsregnskapet

	Regnskap 2019
Anskaffelse av midler	
Inntekter driftsdel (kontoklasse 1)	342 469
Inntekter investeringsdel (kontoklasse 0)	4 742
Innbetalinger eksterne finanstransaksjoner	6 292
Sum anskaffelse av midler	353 503
Anvendelse av midler	
Utgifter driftsdel (kontoklasse 1)	226 218
Utgifter investeringsdel (kontoklasse 0)	121 561
Utbetalinger eksterne finanstransaksjoner	1 249
Sum anvendelse av midler	349 028
Anskaffelse - anvendelse av midler	4 475
Endring ubrukte lånemidler	
Endring arbeidskapital	4 475

Note 2 – Pensjonsforpliktelser

Pensjonskostnad	2018	2019
Årets opptjening	9 776 308	10 361 165
Rentekostnad	22 302 123	22 384 257
Forventet avkastning	-27 114 507	-27 388 700
Netto pensjonskostnad	4 963 923	5 356 722
Sum amortisert premieavvik	14 975 017	17 504 425
Administrasjonskostnad	2 151 310	2 433 525
Samlet kostnad (inkl. administrasjon)	22 090 251	25 294 672
Premieavvik	2018	2019
Innbetaling	27 205 986	36 587 800
Administrasjonskostnad	-2 151 310	-2 433 525
Netto pensjonskostnad	-4 963 923	-5 356 722
Premieavvik	20 090 753	28 797 553
Pensjonsforpliktelse (estimat)	31.12.2018	31.12.2019
Brutto påløpt forpliktelse	456 308 040	457 930 452
Pensjonsmidler	520 596 349	530 303 260
Netto forpliktelse før arb.avgift	-64 288 310	-72 372 807
NÆRMERE SPESIFIKASJONER		
Spesifikasjon av brutto pensjonsforpliktelse UB - estimat	2018	2019
Brutto pensjonsforpliktelse IB 1.1 - estimat i fjor	466 123 315	456 308 040
Årets opptjening	9 776 308	10 361 165
Rentekostnad	22 302 123	22 384 257
Utbetaling	-24 073 067	-24 277 896
Amortisering estimatavvik - forpliktelse	-17 820 639	-6 845 114
Brutto pensjonsforpliktelse UB 31.12 - estimat full amortisering	456 308 040	457 930 452
Spesifikasjon av brutto pensjonsmidler UB - estimat	2018	2019
Brutto pensjonsmidler IB 1.1 - estimat i fjor	475 070 288	520 596 349
Innbetaling	27 205 986	36 587 800
Administrasjon	-2 151 310	-2 433 525
Utbetalinger	-24 073 067	-24 277 896
Forventet avkastning	27 114 507	27 388 700
Amortisering estimatavvik - midler	17 429 945	-27 558 169
Brutto pensjonsmidler UB 31.12 - estimat full amortisering	520 596 349	530 303 260
Amortisering av premieavvik	2018	2019
Beregnet premieavvik året før	12 320 687	20 090 753
Amortisering av fjorårets premieavvik	1 760 098	2 870 108
Amortisering av premieavvik fra tidligere år	13 214 919	14 634 317
Sum amortisert premieavvik til føring	14 975 017	17 504 425
Amortisering fra tidligere år som utløper	340 700	407 100
Spesifikasjon av estimatavvik	2018	2019
Faktisk forpliktelse	448 302 676	449 462 926
Estimert forpliktelse	-466 123 315	-456 308 040
Estimatavvik forpliktelse IB 1.1	-17 820 639	-6 845 114
Amortisert avvik i år	-17 820 639	-6 845 114
Gj.st samlet avvik forpliktelse UB 31.12	0	0
Estimerte pensjonsmidler	475 070 288	520 596 349
Faktiske pensjonsmidler	-492 500 233	-493 038 180
Estimatavvik midler IB 1.1	-17 429 945	27 558 169
Amortisert avvik i år	-17 429 945	27 558 169
Gj.st samlet avvik midler UB 31.12	0	0

Føring av estimatavvik	2018	2019
Brutto estimatavvik	-35 250 584	20 713 056
Amortisert premieavvik i år	-14 975 017	-17 504 425
Netto balanseført estimatavvik	-50 225 601	3 208 631
Avstemming	2018	2019
Balanseført netto forpliktelse IB 1.1	-8 946 973	-64 288 310
Netto pensjonskostnad	4 963 923	5 356 722
Administrasjonskostnad	2 151 310	2 433 525
Amortisert premieavvik i år	14 975 017	17 504 425
Forfalt premie (inkl. administrasjon)	-27 205 986	-36 587 800
Netto balanseført estimatavvik i år	-50 225 601	3 208 631
Balanseført netto forpliktelse UB 31.12	-64 288 310	-72 372 807
Medlemsstatus	01.01.2018	01.01.2019
Antall aktive	94	97
Antall oppsatte	219	222
Antall pensjoner	233	229
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	615 120	627 204
Økonomiske forutsetninger og annet	2018	2019
Avkastning på pensjonsmidler	5,50 %	5,50 %
Diskonteringsrente	5,00 %	5,00 %
Årlig lønnsvekst	3,96 %	3,96 %
Årlig G-regulering	3,96 %	3,96 %
Amortiseringsfaktor	7	7

Årets pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift er 28,9 mill.

Akkumulert premieavvik i balansen er 108,5 mill. inkl. arbeidsgiveravgift. Premieavvik 2001-2010 er amortisert over 15 år. Premieavvik fra 2011-2013 er amortisert over 10 år. Fra og med 2014 blir det amortisert over 7 år. Dette er pensjonskostnader som blir utgiftsført årlig. Årets utgiftsførte premieavvik inkludert arbeidsgiveravgift fra tidligere år er 19,9 mill.

Note 3 - Varige driftsmidler (anleggsmidler)

Fra Anleggsmodul År 2019

		Beløp i hele 1000				
Oslo kommune						
Anleggsmidler 2019						
Oslo Havn KF (B4)						

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	28 775	24 388	697 477	924 156	465 618	1 448 703	3 589 118
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-22 525	-18 191	-737 045	-108	-265 368	0	-1 043 236
Tilgang i regnskapsåret	696	4 443	834	65 761	4 850	44 975	121 559
Avgang i regnskapsåret	0	-259	-4 158	0	0	0	-4 417
Avskrivninger i regnskapsåret	-2 698	-1 908	-22 604	-22 482	-7 837	0	-57 529
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger							
Bokført verdi 31.12	4 248	8 473	-65 497	967 328	197 263	1 493 678	2 605 494
Økonomisk levetid	5 år	10 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Fra Hovedbok År 2019

		Beløp i hele 1000				
Oslo kommune						
Anleggsmidler 2019						
Oslo Havn KF (B4)						

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	94 575	24 388	697 477	924 156	465 618	1 448 703	3 654 918
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-88 325	-18 191	-364 762	-372 390	-265 368	0	-1 109 036
Tilgang i regnskapsåret	696	4 443	834	65 761	4 850	44 975	121 559
Avgang i regnskapsåret	0	-259	-4 158	0	0	0	-4 417
Avskrivninger i regnskapsåret	-2 698	-1 908	-18 193	-26 893	-7 837	0	-57 529
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger							
Bokført verdi 31.12	4 248	8 473	311 197	590 635	197 263	1 493 678	2 605 494
Økonomisk levetid	5 år	10 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Avvik mellom hovedbok og anleggsmodul:

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	65 800	0	0	0	0	0	65 800
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-65 800	0	372 282	-372 282	0	0	-65 800
Tilgang i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0
Avgang i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivninger i regnskapsåret	0	0	4 411	-4 411	0	0	0
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Bokført verdi 31.12	0	0	376 693	-376 693	0	0	0

Bokført på ugyldige konti:

Konto	201900	201901-201913
2249902 Aktiva, transportmidler, 8/10 år	0	0
2249911 Akk.avskr., transportmidler 8/10 år	0	0

I 2018 oppdaterte Oslo Havn KF sine avskrivningsrater slik at det benyttes samme avskrivningssatser som i resten av Oslo Kommune. Kaier som avskrives over 40 år vil i 2019 endre avskrivningsgruppe fra gruppe 3 til gruppe 4.

	Avskrivning tidligere		Avskrivning f.o.m 2018	
	År	Perioder	År	Perioder
Inventar og utstyr	5	60	5	60
Kjøretøy	8	96	10	120
Båter	15	180	20	240
Kraner	15	180	20	240
Arealer	Avskrives ikke			
Bygg	25	300	50	600
Kaier	30	360	40	480

Anleggsmiddel-gruppe	Avskrivnings-plan	Eiendeler	Anleggsgruppe i Agresso
Gruppe 1	5 år	EDB-utstyr, kontormaskiner og lignende	05
Gruppe 2	10 år	Anleggsmaskiner, maskiner, inventar og utstyr, verktøy og transportmidler og lignende	10
Gruppe 3	20 år	Brannbiler, parkeringsplasser, trafikklys, tekniske anlegg (VAR), renseanlegg, pumpestasjoner, forbrenningsanlegg og lignende	20 / 21
Gruppe 4	40 år	Boliger, skoler, barnehager, idrettshaller, veier og ledningsnett og lignende	40
Gruppe 5	50 år	Forretningsbygg, lagerbygg, administrasjonsbygg, sykehjem og andre institusjoner, kulturbygg, brannstasjoner og lignende	50
Tomt/grunn	Avskrives ikke	Tomter og grunn	T1

Avvik mellom hovedbok og anleggsmodul skyldes:

Avvik i gruppe 1 skyldes at anlegg som var ferdige nedskrevet ved en misforståelse ikke ble overført ved overgang til ny anleggsmodul.

Avvik mellom gruppe 3 og 4 skyldes at kaier er flyttet fra gruppe 3 til gruppe 4 på grunn av endring i avskrivningstid i 2018.

Dette vil bli korrigert i 2020.

Note 4 - Aksjer og andeler (anleggsmidler)

I hele tusen kroner

Selskap	Balanseført verdi	Markedsverdi	Eierandel
Hav Eiendom As	1.701.977	4.271.500	100%
Visit Oslo	10	10	

Note 5 - Salg av finansielle anleggsmidler

Ikke aktuell

Note 6 – Langsiktig gjeld og avdrag på lån

Tekst	2019	2018	I hele tusen kroner
			Gjenværende løpetid
Underdekning Oslo Pensjonsforsikring	8.266	12.429	2 år
Lånefondet	8.000	9.000	10 år

Beregning av minste tillatte låneavdrag 2019

	Oslo Havn KF
Lån i lånefondet 01.01	9 000
Annen ekstern lånegjeld	0
A Sum lånegjeld 01.01	9 000
Sum fast eiendom og anlegg 01.01	2 200 720
Herav tomter	1 448 703
Sum Inventar og utstyr 01.01	345 162
B Sum anleggsmidler	1 097 179
C Sum avskrivninger	57 529
Minste tillatte avdrag (A*C/B)	472
Betalte avdrag:	
Avdrag til lånefondet	1 000
Avdrag på annen ekstern lånegjeld	0
Sum betalte avdrag	1 000
Over- / underdekning (-) betalt avdrag	528
Gjennomsnittlig restlevetid anleggsmidler	19,07

Note 7 – Renter – sikring

Ikke aktuell

Note 8 – Garantiansvar

Ikke aktuell

Note 9 – Andre vesentlige forpliktelser

Ikke aktuell

Note 10 – Finansielle eiendeler og forpliktelser vurdert til virkelig verdi herunder MFO

Ikke aktuell

Note 11 – Avsetninger og bruk av avsetninger

		I hele tusen kroner	
Alle fond	Kostra – art	Regnskap 2019	Regnskap 2018
Avsetningertilfond	Sum (Ø30:560)+580	221 192	396 090
Bruk av avsetninger	Sum (Ø30:960)	-82 717	-348 325
Tilavsetning senere år	980	-	-
Netto avsetninger		138 475	47 765

Disposisjonsfond, avsetninger og bruk av avsetninger

Disposisjonsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2019	Regnskap 2018
B 0101	2 56	322 240	10 271
Avsetninger driftsregnskapet	540	82 717	313 269
Bruk av avsetninger driftsregnskapet	940 (Ø30)	-	-1 300
UB 31.12	2 56	404 957	322 240

Bundet driftsfond, avsetninger og bruk av avsetninger

Bundet driftsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2019	Regnskap 2018
B 0101	2 51	25	25
Avsetninger	550	-	-
Bruk av avsetninger	950	-	-
UB 31.12	2 51	25	25

Ubundet investeringsfond, avsetninger og bruk av avsetninger

Ubundet investeringsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2019	Regnskap 2018
B 0101	2 53	288	33 940
Avsetninger	548	63 538	52
Bruk av avsetninger	948 (Ø30)	-	-33 704
UB 31.12	2 53	63 826	288

Bundet investeringsfond, (Ren Oslofjord og Filipstadbru), avsetninger og bruk av avsetninger

Bundet investeringsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2019	Regnskap 2018
B 0101	2 55	6 130	6 130
Avsetninger	550	-	-
Bruk av avsetninger	950 (Ø59)	-	-
UB 31.12.	2 55	6 130	6 130

Note 12 – Strykninger

Det er ikke gjennomført strykninger eller korrigeringer ved avslutning av regnskapet

Note 13 – Opplysninger om egenkapitalkonti

Spesifikasjon over regnskapsmessig merforbruk		
		I hele tusen kroner
Regnskapsmessig merforbruk	Budsjett 2019	Regnskap 2019
Tidligere opparbeidet merforbruk	-	-
Årets avsetning til inndekking	-	-
Totalt merforbruk til inndekking	-	-
Spesifikasjon over regnskapsmessig indreforbruk		
		I hele tusen kroner
Regnskapsmessig indreforbruk	Budsjett 2019	Regnskap 2019
Tidligere opparbeidet	-	82 717
Årets disponering	82 717	-
Nytt indreforbruk i regnskapsåret	-	74 988
Spesifikasjon over udekket i investeringsregnskapet		
		I hele tusen kroner
Udekket	Budsjett 2019	Regnskap 2019
Tidligere opparbeidet udekket	-	-
Årets avsetning til inndekking	-	-
Nytt udekket i regnskapsåret	-	-
Spesifikasjon over udisponert i investeringsregnskapet		
		I hele tusen kroner
Udisponert	Budsjett 2019	Regnskap 2019
Tidligere opparbeidet udisponert	-	52
Årets disponering	-	52
Nytt udisponert i regnskapsåret	-	-

Note 14 – Kapitalkonto**Spesifikasjon av kapitalkonto**

	Tall i kroner og øre
Økning i formue (kreditposter i året)	Beløp
IB - Saldo pr. 01.01.2019 *	-4 424 728 010
Aktivering av fast eiendom og anlegg	-115 586 120,00
Aktivering av utstyr, maskiner og transportmidler	-5 972 737,94
Kjøp av aksjer og andeler	0,00
Oppskrivning av aksjer og andeler	0,00
Utlån	0,00
Avdrag på eksterne lån	-5 163 329,00
Endring pensjonsmidler	-9 706 910,46
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsmidler	0,00
Estimatavvik pensjonsmidler	0,00
Sum pr. 31.12.19	-4 561 157 107,00

Redusert formue (debitposter i året)	Beløp
Salg av fast eiendom og anlegg	0,00
Av- og nedskrivning av fast eiendom og anlegg	34 730 030,00
Salg av utstyr, maskiner og transportmidler	4 417 401,21
Av- og nedskrivning av utstyr, maskiner og transportmidler	22 799 228,47
Salg av aksjer og andeler	0,00
Nedskrivning av aksjer og andeler	134 000 000,00
Avdrag på utlån (mottatte avdrag)	0,00
Avskrivning sosiale utlån	0,00
Avskrivning andre utlån	0,00
Bruk av midler fra eksterne lån	0,00
Endring pensjonsforpliktelser	1 622 412,97
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsforpliktelse	0,00
Estimatavvik pensjonsforpliktelser	0,00
Finansiering av investeringsregnskapet	0,00
UB - Saldo pr. 31.12.19	4 363 588 034,35
Sum pr. 31.12.19	4 561 157 107,00

Kontrollsum: 0,00

* IB saldo pr. 1.1.2019 er korrigerert for 55,7 mill. Dette er tilbakeføring av dobbeltaktiverte anleggsmidler fra tidligere år. Korrigeringen er ført i periode 201900.

Note 15 – Investeringsoversikt**15.1 Større pågående investeringsprosjekter**

Prosjektnummer	Prosjekt	Kostnadsramme	Budsjett 2019	Regnskap pr.31.12.2019	Avvik budsjett 2019/regnskap 2019
	Udisponert	-	-	-	-
	Mål 1: Mer transport på sjø	0	0	0	0
81701100	Rådhusbrygge 2 - skur	8 000	-	318	-318
81701200	Rådhusbrygge 3 - inkl. skur	11 000	1 000	28	972
81501000	Akershusutstikkeren, Oppgradering kaikonstruksjon	90 000	40 000	57 478	-17 478
81502000	Havnevei, havnespor, tilrettelegging Yilport	95 500	1 000	801	199
81801400	Nordre Akershuskai - rehab. kai under skur 29	10 000	4 500	33	4 467
81901600	Rehabilitering skur 38	86 000	3 000	2 517	483
81701800	Utstikker II, rehabilitering av rampe øst	-	5 000	-	5 000
81800200	Katodisk beskyttelse av kaier - R	-	-	1 828	-1 828
81800300	Oppgradering kaier - R	-	-	1 283	-1 283
81800600	Omstruktureringsplan - R inkl. Joh. Johanson	-	-	95	-95
81701500	Ekeberganlegget/ Fjellhallene fase 1	60 000	10 000	-	10 000
81801500	Oppgradering-fendring Ormsund	8 000	4 000	-	4 000
81601500	Flytende materiell - flåteplan - prosjektering	22 000	12 000	35	11 965
81802000	Nytt lossepunkt Norcem	18 000	-	35	-35
81901000	Rullende materiell - R	-	-	4 713	-4 713
81901200	Yokohamafendere + gangvei	-	-	995	-995
81801600	Ny fortøyningsflåte	15 000	5 000	-	5 000
81900900	Kamera, Kavringen	158	-	158	-158
81900700	Avutstyr til møterom 15HAV19	-	-	268	-268
	Udisponert	-	19 000	-	19 000
	Mål 2: Effektiv og veldreven havn	423 658	104 500	70 584	33 916
81500300	Rehab. S. Kongshavnkai (trinn 1) Tilrettelegging bulkl	-	2 000	-	2 000
81401500	Restrukturering bulkterminalen	-	1 000	-	1 000
81601700	Sydhavna - Master Plan	3 500	-	1 439	-1 439
81601400	Sydhavna - Utbygging buffersonen Sjursøya	79 000	6 000	1 904	4 096
81801900	Yilport, utvidelse av admin. Bygg	18 500	6 000	1 401	4 599
81900800	Busbar + Antisway	12 000	-	1 721	-1 721
81300200	Restrukturering Ormsund til Kneppeskjær	200 000	1 000	-	1 000
81901300	Arealopparbeidelse for stack 3.1, inkl. fylling i bassen	-	-	73	-73
81901100	3 RTG-kraner med tilhørende infrastruktur	60 000	-	-	-
	Udisponert	-	-	-	-
	Mål 3: 50% mer gods	373 000	16 000	6 537	9 463
81701300	Søndre Akershuskai - rehabilitering av kaidekket	25 000	15 000	427	14 573
81701600	Nakholmen brygge (Ruter)	-	5 000	-	5 000
	Udisponert	-	2 750	-	2 750
	Mål 4: 40% mer passasjerer	25 000	22 750	427	22 323
81701400	Landstrøm Vippetangen	13 700	-	-2 594	2 594
81801800	Landstrøm Sydhavna inkl. Norcem, Celsa	20 000	4 000	452	3 548
81900500	Mudring Unicon/Cemex	-	5 000	108	4 892
81900600	Rådhusbrygge 4 - Skur - Ruter Nettstasjon	21 000	5 000	20 451	-15 451
	Udisponert	-	-	-	-
	Mål 5: Miljøvennlig havn og sjøtransport	54 700	14 000	18 418	4 418
80700500	Byutvikling Hjortnes - Filipstad	66 000	2 500	1 372	1 128
81201600	Vippetangen - Planarbeid	18 000	2 500	1 361	1 139
81301000	Havnepromenade (inkl. Trettenparken)	9 000	2 000	3 950	-1 950
81801200	Hellelegging Rådhusplassen vest	5 000	4 500	7	4 493
81300600	Akershustrand (inkl. Gasten)	33 000	500	5 882	-5 382
81601300	Sydhavna - Buffersone Ormsund 1-4	31 500	-	6 443	-6 443
81900300	Nordre Akershuskai - ny kai	-	-	728	-728
81601800	Oppgradering Bekkelagstunet	1 500	-	629	-629
81801300	Skur 34 - Rehabilitering	21 000	500	9	491
81300400	Planarbeid Bekkelagseiendommene	-	1 500	-	1 500
81601200	Byhavna Oppgradering sk. 29 (tidl. også skur 28)	21 000	-	577	-577
	Udisponert	-	1 500	-	1 500
	Mål 6: Bidra Oslo som attraktiv by	206 000	15 500	20 957	5 457
	Totalt	1 082 358	172 750	116 923	55 827

15.2 Opplysning om vesentlige overføringer mottatt til finansiering av investeringer

Det er i 2019 mottatt 4,5 millioner i støtte fra Enova i forbindelse med landstrømanlegget på Vippetangen.

15.3

	1. Periodiseringsavvik, men innenfor vedtatt ramme	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser ihht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
Mål 1 - Mer transport på sjø	0	0	0	0	0
Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	0	199	14 716	19 000	33 915
Mål 3 - 50% mer gods	-73	0	9 536	0	9 463
Mål 4 - 40% mer passasjerer	0	0	19 573	2 750	22 323
Mål 5: Miljøvennlig havn og sjøtransport	-15 451	0	11 033	0	-4 418
Mål 6: Bidra Oslo som attraktiv by	-1 304	-629	-5 024	1 500	-5 457
Sum	-16 828	-429	49 834	23 250	55 827

Note 16 – Selvkost

Ikke aktuelt for foretakene

Note 17 – Usikre forpliktelser og hendelser etter balansedagen

Det er ingen kjente usikre forpliktelser eller hendelser etter balansedagen som vil påvirke regnskapet.

Note 18 – Spesifikasjon av uvanlige og vesentlige poster og transaksjoner

Det har blitt foretatt uttak av Hav Eiendom AS på 134 mill. i 2019.

Note 19 – Virkning av endring av regnskapsprinsipper, regnskapsestimater og korrigering av tidligere års feil.

Ikke aktuelt

Note 20 – Eiendeler, gjeld og EK - overdratt til KF ved etablering/mottatt fra KF ved avvikling

Ikke aktuelt

Note 21 – Mellomværende med KF

Ikke aktuelt

Note 22 – Overføringer til / fra §27 samarbeid

Ikke aktuelt

Note 23 – Oversikt over fordeling av inntekter og utgifter på egen kommune, interkommunale selskaper og andre

I hele tusen kroner				
Oversikt over foretakets utgifter og fordelingen av disse	Totalt	Fordelt på:		
		Egen kommune	Interkomm. selskaper	Andre
Kjøp av varer og tjenester	221 992	8 616	0	213 376
Overføringer	13 735	5 305	0	8 430
Renteutgifter og låneomkostninger	249	249	0	0
Avdrag på lån	1 000	1000	0	0
Sum	236 976	15 170	0	221 806

I hele tusen kroner				
Oversikt over foretakets inntekter og fordelingen av disse	Totalt	Fordelt på:		
		Egen kommune	Interkomm. selskaper	Andre
Andre salgs- og leieinntekter	-339 478	-8 130	0	-331 348
Overføringer med krav til motytelse	-855	-855	0	0
Overføringer uten krav til motytelse	-6 817	0	0	-6 817
Renteinntekter	-6 233	-59	0	-6 174
Sum	-353 384	-9 045	0	-344 339

Note 24 – Tap på utlån og forskutteringer

Ikke aktuelt

Note 25 – Skatteutgifter

Ikke aktuelt

Note 26 – Regnskapsoppstilling for skoler med maritime og offshorerelaterte sikkerhetskurs

Ikke aktuelt

Note 27 – Regnskapsoppstillinger for tannhelsetjenesten

Ikke aktuelt

Note 28 – Regnskapsoppstillinger for avfallsvirksomheten

Ikke aktuelt

Note 29 – Tap og avsetning til tap

Oslo Havn KF bruker Kemnerkontoret til å følge opp våre fordringer. Vi følger som regel kemnerens anbefaling til tapsføring i de tilfeller fordringer ikke har latt seg kreve inn. Som grunnlag til avsetning til tap benyttes aldersfordelt saldo.

			i hele 1 000 kr
		2019	2018
	Faktisk tap konstantert på fordringer	1 580	350
-	Tap på fordringer tatt på forskudd ifjor	-	-
=	Mertap på fordringer som resultatføres	1 580	350
+	Forventet tap på fordringer	-	-
=	Samlet resultatført tap på fordringer	1 580	350

Note 30 – Dokumentasjon av balansen

Handling	Hovedreferanse	Ja, Nei, Ikke aktuell	Evt. merknader
Dokumentasjon av balansen			
Foreligger det dokumentasjon av alle balanseposter med mindre de er ubetydelige?	BL § 11, 1. ledd	Ja	
Dokumentasjon av bankinnskudd, lånegjeld, kontanter og lignende			
Inneholder dokumentasjonen av bankinnskudd og lånegjeld oppgaver fra finansinstitusjoner over mellomværende	BF § 6-2, 1. ledd BF § 6-2, 2. ledd	Ja	
Er kontantbeholdning opptelt ved årets slutt		Ikke aktuell	
Er opptelling dokumentert med hvem som har foretatt opptellingen og på hvilket tidspunkt?		Ikke aktuell	
Dokumentasjon av avsetninger, nedskrivninger mv.			
Omfatter dokumentasjon av poster som er verdsatt etter vurdering minst opplysninger om beregningsmetode og de forutsetninger som beregningen bygger på?	BF § 6-4	Ja	

Note 31 – Kontroll av innberetningspliktige ytelser

Foretaket har ikke mottatt noen avvik i forbindelse med avstemming av innberetningspliktige ytelser i 2019 fra UKE Team regnskapsrapportering.

Note 32 – Behandling av merverdiavgift og merverdiavgiftskompensasjon

Kontroll	«Ja/Nei»	Hvis «Ja»	Kommentar
Forekommer det utleie av eiendommer og arealer	Ja	Foreligger det en oversikt over disse utleiearealene	Ja, oppdatert sent 2019.
Har virksomheten økonomisk aktivitet som kan være i konkurranse med andre som ikke er kompensasjonsberettiget	Nei	Foreligger det en oversikt over denne økonomiske aktiviteten	Virksomheten er ikke kompensasjonsberettiget, men fradragsberettiget
Kreves det forholdsmessig kompensasjon/fradrag for merverdiavgift	Ja	Foreligger det en ajourført dokumentasjon og oversikt over fordelingsnøklerne som benyttes	Delvis

Note 33- Belastning av investeringsprosjekter med andel av administrative utgifter

Ikke aktuelt

Note 34 – Byggelånsrenter

Ikke aktuelt

5 SÆRSKILT RAPPORTERING

5.1 Tiltak for å bedre service overfor kunder og brukere

Oslo Havn KF har utarbeidet og vedtatt digitaliseringsstrategi for 2018 – 2021. Virksomhetens digitale strategi uttrykker mål og hensikt med å digitalisere tjenester både for kundene og i interne prosesser. Den identifiserer muligheter og peker på utfordringer som må løses. Oslo Havns digitale målbilde er: «Oslo Havn KF er smart med kompetente ressurser som sammen utnytter digital teknologi til å levere moderne og etterspurte tjenester effektivt til våre kunder og øvrige interessenter».

5.2 Saksbehandlingstid

Oslo Havn KF har interne regler om saksbehandlingstid i tråd med vedtatt instruks om svarfrister for henvendelse fra publikum. Disse innebærer endelig svar på henvendelser i kurante saker innen 2 uker og midlertidig svar i saker hvor ytterligere opplysninger må innhentes før endelig svar kan gis eller saker som ever en mer omfattende saksbehandling. Oslo Havn KF har rutine for restanselister som følges opp.

5.3 Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse

Områder fra handlingsplanen	Ja/nei
Har virksomheten utarbeidet handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse?	Nei
Er det utarbeidet konkrete tiltak på handlingsplanens satsingsområder? 1)	Nei
Tiltak gjennomført i 2019	Ingen

5.4 Universell utforming

Problemstilling	Ja/nei	Kommentarer
Har virksomheten utarbeidet handlingsplan for universell utforming?	Nei	
Er tiltak i handlingsplanen		
a) Behovsvurdert	Nei	
b) Kostnadsberegnet	Nei	
Har virksomhetene gjennomført opplæring/deltatt på kurs i krav til universell utforming?	Nei	
Er det søkt om tilskudd til evt. tiltak i handlingsplanen?	Nei	
Ved JA i spørsmålet over: Kommenter fra hvilken/hvilke tilskuddsordning det i såfall er søkt om tilskudd		

Oslo Havn KF hadde en handlingsplan mht. Universell utforming som vi lot gå ut i 2016. Oslo Havn KF er grunneier og gårdeier på en rekke eiendommer i havneområdet og hensyntar krav om universell utforming i alle nye prosjekter og med tilrettelegging for alle på Havnepromenaden med basis i Plan og bygningsloven og veilederen «Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven». I 2019 etablerte Oslo Havn KF to parker, Gastenparken og Bekkelagsbadet, som begge er tilrettelagt med universell utforming. Videre har universell utforming vært sentralt mht. utvikling av digitale løsninger og grafiske produkter Q-park er leverandør av parkeringstjenester og de sørger for at det tilbys riktig antall handikapp-plasser. Oslo Havn KF vil også ha fokus på Universell utforming i fremtiden.

5.5 Tiltak/aktiviteter i tråd med Oslo kommunes folkehelseplan

Oslo Havn KF er ikke eksplisitt nevnt i Oslo kommunes «Folkehelseplan for Oslo 2017-2020» som ansvarlig for noen av tiltakene i denne. Videre så ser det ut til at Oslo Havn KF heller ikke implisitt er inkludert i denne planen som «samarbeidspartner» til de ansvarlige for de forskjellige tiltakene. Dette fordi når «foretakene» nevnes som så synes forklaringen av tiltakene å være tilpasset et eller flere av byggforetakene. Vi vil be Oslo kommune å ha en dialog med oss i forkant av revideringen av Folkehelseplanen slik at vår rolle blir klarere definert i den neste versjonen av denne.

Når det er sagt, så har Oslo Havn KF over år bidratt på flere områder med tiltak som bygger opp om hovedmålet for folkehelsearbeidet i Oslo, som er: «Innbyggerne opplever god helse og trivsel, uavhengig av hvem de er og hvor de bor i Oslo.»

Oslo Havn KF arbeider aktivt med utvikling av Havnepromenaden i Oslo som i sin helhet (9 km.) gir mulighet for rekreasjon og bevegelse for alle grupper i befolkningen, så vel som for tilreisende. Promenaden gir rom også for særskilt fysisk aktivitet, og det pekes da på Trettenparken og Skur 13 på Filipstad hvor det er gratis treningsapparater og skating for barn og unge. Videre har Oslo Havn KF nevnes i 2019 bygget Bekkelagsbadet, med tilrettelegging for fysisk aktivitet med ballbinge, sandvolleyball, bading og parkour og Gastenparken ved Skur 38 med lekeapparater for barn.

5.6 Likestillingstiltak rettet mot byens innbyggere

Oslo Havn KF leverer primært ikke tjenester rettet generelt mot kommunens innbyggere, slik at flere av krav og tiltak som andre kommunale avdelinger, bydeler og etater gjennomfører er ikke like relevant gjennomført av oss. Vi har derimot et mål for 2020 å gjennomgå skjemaet under for å identifisere områder hvor Oslo Havn kan engasjere seg i, med det mål å få flere «ja» kryss og færre «nei» kryss ved neste års rapportering.

Skjema 5.6 - Diskriminering

		Ja	Nei
Har virksomheten innarbeidet mål og tiltak for likeverdige tjenester i overordnede strategiske planer?			x
Har virksomheten gjort OXLO-guiden kjent for sine ansatte, og tatt opp mangfold og likeverdige tjenester internt - på seminar o.l.?			x
Har virksomheten benyttet brukerundersøkelser, og konsultert organisasjoner som representerer minoriteter?			x
Hvis ja, gjelder dette (mulig å sette flere kryss)	Etniske minoriteter		
	Lesbiske, homofile, bifile og transpersoner		
	Mennesker med funksjonsnedsettelse		
Har virksomheten benyttet OXLO, bilder og andre symboler for mangfold i kommunikasjon med brukere?			x
Har virksomheten benyttet tilstandsanalyse for å kartlegge behov for tilrettelagte tjenestetilbud?			x
Hvis ja, gjelder tilretteleggingen (mulig å sette flere kryss)	Informasjonstiltak (oversettelse, tolk, o.l.)		
	Samarbeid med frivillige for å nå brukergrupper		
	Tilpasninger til brukernes tro og livssyn		
	Likeverdige muligheter til kommunale tilskudd		
Har virksomheten deltatt som mentor for flerkulturelle studenter i OXLO-mentorordning?			x
Har virksomheten gitt anerkjennelse til personer eller organisasjoner som bidrar positivt til byens mangfold?			x
Har virksomheten utviklet måter å tilrettelegge tjenester som har vært vellykket (eksempler på beste praksis)			x

Likestilling- og mangfoldspolitikk for Oslo Havn:

- Ved nyrekruttering har Oslo Havn oppfordret til mangfold i stillingsannonser.
- Hatt fokus på å tilsette personer fra det underrepresenterte kjønn.

5.7 Rapportering innen HR-området og helse, miljø og sikkerhet (HMS)

5.6.1 Likestilling og mangfold i arbeidsgiverrollen

Tilstandsanalyse	Ja	Nei	Hvis nei, hvorfor ikke?
Har virksomheten i løpet av 2019 undersøkt om det finnes risiko for diskriminering eller andre hindre for likestilling?*		x	

Ved nyrekruttering har Oslo Havn oppfordret til mangfold i stillingsannonser og har hatt fokus på å tilsette personer fra det underrepresenterte kjønn.

Oslo Havn vil fremover ha et særskilt fokus på arbeidet med likestilling- og mangfold. Arbeidet skal være godt forankret i ledergruppen. Oslo Havn vil også fremme likestilling og mangfold i gjennom Norske Havner.

5.6.2 Likestilling og mangfold

Likestillings- og mangfoldstiltak*	Bakgrunn/tilstand	Mål for tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Status på rapporterings-tidspunktet

Oslo Havn jobber aktivt for å fremme likestilling i rekrutteringsprosesser. Ledergruppen hadde 43 % kvinnerepresentasjon i 2019.

5.6.3 Heltidskultur

Totalt antall fast ansatte i virksomheten	Antall ansatte på heltid		Antall ansatte på deltid	
95	93		2	
	Heltid		Deltid	
Kjønn	M %	K%	M %	K%
2019	77 %	23 %	50 %	50 %
2018	76 %	24 %	60 %	40 %

5.6.4 HMS

MÅL	Ja	Nei	Hvis nei, kommentarer
Er det fastsatt oppdaterte mål på HMS-området?	x		
På hvilke lovområder er det fastsatt HMS-mål:			
arbeidsmiljø	x		
brannsikkerhet	x		
el-sikkerhet	x		
produktkontroll			ikke relevant
ytre miljø	x		
Med utgangspunkt i målformuleringene, er det utarbeidet tiltaksplaner/handlingsplaner?	x		
Er handlingsplaner/tiltaksplaner innpasset i de årlige budsjetter og økonomiplaner?	x		
REVISJON			
Er det gjennomført internt tilsyn (systemrevisjon) i egen virksomhet for å sikre at HMS-systemet fungerer som forutsatt? (jfr. HMS forskriften § 5 nr. 8 og byrådets HMS instruks del 3)	x		
ARBEIDSTID			
Har virksomheten rutiner som fanger opp nye og endrede krav i arbeidstidsbestemmelsene? (Se Rundskriv 24/2013)	x		
SKADERAPPORTERING - HMS i HR-systemet			
Har virksomheten rutiner for å sikre registrering av skader, vold og trussler i HMS-modulen i HR-systemet?	x		
Har virksomheten rutiner for å sikre varsling av dødsulykker og alvorlige ulykker til Arbeidstilsynet og nærmeste politimyndighet?	x		
TRAKASSERING			
Har virksomheten rutiner for å forebygge og håndtere trakassering, inkludert seksuell trakassering?	x		

5.6.5 Sykefravær

Sykefravær i %	Resultat 2018	Mål 2019	Resultat 2019	Endring i %-poeng 2018-2019
Menn	5,1	6	4,1	-1
Kvinner	3,3	6	2,8	-0,5
Totalt	4,6	6	3,8	-0,8

5.8 Bruk av konsulenter

Konsulentbruk i driftsregnskapet

Har virksomheten utarbeidet en strategi for bruk av konsulenter?		Ja		X
		Nei		

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
Kategori av kjøp / Type konsulenttjeneste	2018	2019	2018	2019
Prosjektering				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,33	1,80
Byggeledelse				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,09	0,07
Kvalitet og kontroll				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,88	3,65
IT				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,17		1,60	1,06
Organisasjon og organisasjonsutvikling				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			2,62	1,41
HMS				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,05		0,15	0,36
Andre konsulenttjenester				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,98		4,82	4,79

Konsulentbruk i investeringsregnskapet

Har virksomheten utarbeidet en strategi for bruk av konsulenter?		Ja		X
		Nei		

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
Kategori av kjøp / Type konsulenttjeneste	2018	2019	2018	2019
Prosjektering				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,63		10,41	9,38
Byggeledelse				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,63		2,16	0,17
Kvalitet og kontroll				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,11	0,14
IT				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
Organisasjon og organisasjonsutvikling				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
HMS				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
Andre konsulenttjenester				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,6		7,68	3,87

Oslo Havn bruker i hovedsak konsulenter på oppdrag hvor det er nødvendig med spiss-kompetanse på ulike fagområder, spesielt innen ingeniør- og arkitekttjenester. Oslo Havn har rammeavtaler på kjøp av slike konsulenttjenester.

6 MILJØ- OG KLIMARAPPORT 2019

Oslo Havn KF (HAV) har jobbet systematisk med å få ned egne utslipp. Oslo Havn faser ut fossilt og har investert i elektriske løsninger. Utslipp fra båter og biler i Oslo Havn er redusert fra 230 tonn i 2015 til 2 tonn i 2019, uten at aktiviteten er redusert. Det viser at vekst er mulig uten at utslippene øker. Dette skyldes engasjerte ansatte som vil gå foran og prøver nye ting. Ansatte i HAV har god grunn til å være stolte av det vi får til sammen.

Oslo Havn er ikke bare et KF. Vi tar ansvar, er proaktive, og samarbeider med mange om å nå målet om 85 prosent reduksjon av klimautslipp i 2030. Tilskuddsordningen og godt samarbeid bidrar til at kunder faser inn elektriske løsninger raskere, og nytt utstyr med høy risiko blir prøvd ut i havnen.

I 2019 har Oslo Havn vurdert det som kan elektrifiseres i Sydhavna og behovet for ny infrastruktur. Nullutslippshavnen vil kreve store investeringer. Elektrifisering av transport til nullutslippsbyggeplass, utslippsfri inn- og utseiling, og landstrøm til ulike typer skip er kartlagt. Økt sjøtransport til Oslo havn kan på kort sikt øke kommunens klimaregnskap, men sammen med utslippsfrie løsninger for veitransport kan moderne havnebyer bidra til store reduksjoner i transportsektoren.

Rapportering på tiltak i Klimabudsjett 2019:

TABELL A							
Tiltak fra tabell 2.2a og 2.2b i klimabudsjett 2019	Resultatindikator	Måltall 2019	Status 1.kvartal	Status 2.tertial	Status pr. 31.12.19	Årsak til avvik	Avbøtende tiltak
1: Utfasing av oljefyring i kommunale bygg - statlig forbud fra 1.1.2020.	Antall eide eller leide bygg som benytter fyringsolje eller -parafin til oppvarmingsformål pr. 31.12.19	2			2		Bruker biofyringsolje pga kort levetid
8: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens lette kjøretøypark	Andel nullutslippskjøretøy og kjøretøy som går på bærekraftig biodrivstoff av total kjøretøypark under 3,5 tonn	Faser inn elektrisk				Vurderer kjøpe første el-lastebil i 2020	Lette kjøretøy og stor varebil er elektrisk. Kun en bensinbil igjen.
11: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens tunge kjøretøypark	Andel nullutslippskjøretøy og kjøretøy som går på bærekraftig biodrivstoff av total kjøretøypark over 3,5 tonn	Alle					Bruker kun HVO 100 til eget og anskaffet anleggsmaskiner
13: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens maskinpark	Andel nullutslippsmaskiner og maskiner som bruker bærekraftig biodrivstoff av total maskinpark	Alle					Bruker kun HVO 100 til lastebiler og båter
14: Etablering av landstrøm - utenlandsferger	Antall skip klart for å ta i bruk landstrøm. I løpet av 2020 vil alle fem utenlandsfergene bruke landstrøm i Oslo havn.	2/3 ferger			2/3 ferger		Stena og DFDS bruker landstrøm i 2019. DFDS Crown klargjøres i 2020
14: Etablering av landstrøm - Sydhavna	Landstrøm løsning klargjøres for tørrbulkskip i Sydhavna (selvossere)	1 under planlegging			1 planlegges		Kravspesifikasjon laget i 2019, anbud og bygging i 2020
[Sett inn flere linjer ved behov]							

TABELL B	
Tiltak fra tabell 2.3 i klimabudsjett 2019	Status pr. 31.12.19
Flytting av gods fra vei til sjø reduserer årlig globale klimautslipp	Kombinasjonen lavutslipp på sjø og nullutslipp på land vil redusere utslipp i transportsektoren. 6 104 000 tonn gods ble fraktet sjøveien til Oslo i 2019. Det gir en årlig CO ₂ reduksjon på 244.000 tonn CO ₂ . Baseline for nullutslippsplanen (2017) viste totalt årlig utlipp på 55.000 tonn CO ₂ , 4 prosent av Oslo kommunes utslipp. Totalen inkluderer inn- og utseiling fra Steilene, landligge, aktivitet og transport i havna. Foreløpig funn i konseptutredning viser at landstrøm til alle skip i Sydhavna vil koste minst 100 millioner. Skal skipene lade bobbles effektbehovet på kaia. Dette øker driftskostnadene. Alternative drivstoff og energiløsninger blir vurdert.

Status handlingsplan for nullutslippshavn	9.1.1 HAV bruker ESI.
Konseptutredningen fullføres i 2020 og viser bl.a framtidig ladebehov for elektrifisere sjø- og landtransport i tråd med 85 prosent reduksjon i 2030.	9.1.2 HAV deltar i Grønt Skipstartsprogram. I 2020 gjennomføres pilot med Color Fantasy som case for å vurdere amoniakk som drivstoff.
	9.1.3 HAV vil delta i revideringen av handlingsplanen når ev eier tar initiativ til en prosess.
	9.2.1 Landstrøm utenriksfergene er fullført. 4/5 utenlandsferger bruker landstrøm i 2019. DFDS Crown bygges om i 2020. HAV setter opp kran.
	9.2.2 Samarbeid med andre cruisehavner. HAV tar i bruk EPI i 2020.
	9.3.1 Flytte mer gods fra vei til sjø. I 2018 og 2019 kom 6,1 millioner tonn gods sjøveien til Oslo. Det utgjorde 244.000 tonn spart CO ₂ -utslipp.
	9.3.2 HAV bruker ESI.
	9.3.2 Elektrifisering av Nesoddfærgene. Etter påske 2020 er alle tre fergene elektrifisert. HAV eier anlegget på Rådhusbrygge 4.
	9.3.3 Utslippsfri hurtigbåt. I 2020 deltar HAV i samarbeid med Ruter om mulig bruk av hydrogen som drivstoff til framtidig hurtigbåt.
	9.3.4 Utslippsfri øybatjeneste. I 2020 deltar HAV i samarbeid med Ruter om oppgradering av kaier på øyene.
	9.3.5 Nullutslipppløsninger for utenriksfergene med virkning fra 2025. Rederiene jobber med flere mulige løsninger, men batteri virker for dyrt.
	9.3.6 Miljødifferensiering av havneavgifter. I 2019 fikk HAV en oversikt på havneavgifter nasjonalt som tyder på lave satser hos de fleste.
	9.3.7 Endre havne- og farvannsloven. HAV tar til etterretning at Oslo kommune vurderer utbytte fra havnekapitalen som er viktig for havnens utvikling.
	9.3.8 Pilotering autonome skip. HAV kjenner ikke til noen piloter for autonome løsninger men følger med på løsninger som testes i Trondheim.
	9.3.9 Utslippsfri håndtering av last i Oslo havn. Kunder tar i bruk elektrisk utstyr med tilskudd fra HAV. El. reachstacker testes i 2021
	9.3.10 Utslippsfri veitransport til og fra Oslo havn. Ingen tunge lastebiler tilgjengelig. HAV vil søke Klimasats om hurtiglader i Sydhavna.
	9.3.11 Bonus for skip med redusert fart. KLI og HAV deltar i arbeid for å kartlegge mulighetene i 2020.
	9.3.12 Tilrettelegging for å dekke skips behov til kai. HAV følger med på forskning og erfarer at rederier tester mulige løsninger.

Energibruk i bygg som brukes av kommunale virksomheter i 2019

Rapporteringen omfatter energibruk til oppvarming, ventilasjon, belysning o.l. i bygg som virksomheten disponerer. For å unngå dobbeltrapportering, skal den som betaler for og bruker energien rapportere inn energibruken. Energibruk i bygg som leies ut av virksomheten skal ikke rapporteres. I leide bygg hvor energikostnadene inngår i husleien, må tall på energibruk innhentes fra utleier. Oppvarmet areal er areal med romtemperatur over 15 grader celsius. Nasjonalt forbud mot bruk av fossil fyringsolje og parafin til oppvarmingsformål trer i kraft fra 1.1.2020.

Energikilde	Enhet		[kWh/år]	[kg CO ₂ -ekv/år]
Olje, parafin (Sigurd)	[liter/år]	3 567	35 313	9 393
Elektrisitet	[kWh/år]		0	0
Fjernvarme	[kWh/år]		0	0
Biofyringsolje (Sigurd)	[liter/år]	781	7 029	11
Pellets eller annen fast biobrensel	[kWh/år]		0	0
Gass (naturgass)	[Sm ³ /år]		0	0
Biogass	[Nm ³ /år]		0	0
Total	[kWh/år]		42 342	9 404
Oppvarmet areal	[m ² areal > 15°C]			
Spesifikk energibruk	[kWh/m²/år]			

Hva slags tiltak er gjennomført eller skal gjennomføres i virksomheten for å redusere energibruk i bygg?

I 2019 har Oslo Havn KF gått igjennom dokumentasjon på samtlige oljetanker på vår grunn i samråd med våre kunder. To kunder, der levetiden i bygget er kort, har konvertert til biofyring. En kunde vurderer varmepumpe, en annen biogass til produksjon. På en kald vinter har HAV brukt ca. 5.000 liter fyringsolje som gir 13 tonn CO₂. I 2020 brukes kun biofyringsoljetil oppvarming, som i følge tabellen under gir ingen utslipp. I 2020 vil HAV jobbe mer konkret med energiledelse i bygg og få bed re oversikt på lading til egne kjøretøy.

Annen energibruk i 2019

Annen energibruk er energibruk relatert til virksomhetens tjenesteproduksjon som ikke går til oppvarming og drift av bygninger. Dette kan for eksempel være energibruk til vannrenseanlegg, pumpestasjoner, parkeringsautomater, tining av graver, ladestasjoner for elbil, produksjon av kunstis og lignende. Fyll inn de ulike tjenestene/prosessen og hvor mye energi virksomheten har kjøpt til de ulike. Utvid tabellen ved behov.

Tjeneste/prosess	Olje [liter/år]	Elektrisitet [kWh/år]	Bensin [liter/år]	Diesel [liter/år]	Biofyringsolje [liter/år]	Pellets eller annen fast biobrensel [kWh/år]	Biogass [Nm ³ /år]	Gass (naturgass) [Sm ³ /år]	Utslipp [kg CO ₂ -ekv/år]
3700 Areal/Uteområde		1 108 082							0,0
6300 Bygg og Skur (Skur 38 og 84)		1 473 394							0,0
2000 Kai/Bygge (var nok et avgrenset området med i 2017 tall)		1 106 020							0,0
Ekeberg fjellanlegg og bygg (Kongshavn 28+30)	3 567	23 262			781				9 393,3
Fyr og lykter (faset inn solceller på fyrene og Kystverket overtatt)		13 210							0,0
Containerterminal Sjursøya 9									0,0
6300 tot. Øvrige bygg og skur HAV målere		2 968 415							0,0
Sum	3 567	6 691 383	0	0	781	0	0	0	9 393,3

Hva slags tiltak er gjennomført eller skal gjennomføres i virksomheten for å redusere annen energibruk?

Oslo Havn KF har i konseptutredning for "Sydhavna som nullutslippshavn" vurdert dagens kapasiteter og tilgjengelig energieffekt med framtidig behov for å redusere 85 prosent av havnens utslipp i 2030. Inkludert elektrifisering av all aktivitet på terminalene, landstrøm til alle skip og noen spesifikke transportbehov. Foreløpig funn viser at trafoene har totalt nok kapasitet, men kanskje ikke på rett sted til rett tid eller fyllspenning. Trafoer må byttes og anlegg må oppgraderes. Det er ikke nok kapasitet for å tilby framtidig lading og for lite biogass for å tilby skip.

Utslipp fra transportkjøretøy i 2019

Rapporteringen omfatter virksomhetens egne og leasede transportkjøretøy. Transportkjøretøy er kjøretøy som hovedsakelig brukes til transport av personer eller gjenstander. Utslipp fra båter og andre typer maskiner og kjøretøy rapporteres lenger ned. Kjøretøy under 3,5 tonn regnes som lette kjøretøy og kjøretøy over 3,5 tonn regnes som tunge kjøretøy.

	2019	
	Lette (under 3,5 t)	Tunge (over 3,5 t)
Antall bensin- og dieslbiler (1 bensin igjen i HAV)	1	0
Antall biler med ladbar hybrid	0	0
Antall biler med biodrivstoff	6	5
Antall el-biler (tre til leveres i 2020 og vurderer elektrisk lastebil)	13	0
Antall hydrogenbiler	0	0
Totalt antall transportkjøretøy virksomheten eier eller leaser	20	5

Antall el-sykler	2
------------------	---

Energibærer	Enhet [-]	Årlig drivstofforbruk [-]	Årlig klima-utslipp fra drivstoff	Antall kjørte kilometer [km/år]	CO ₂ -utslipp per kjørte km [g CO ₂ -ekv/km]
			[kg CO ₂ -ekv/år]		
Diesel	[liter/år]		0		
Bensin	[liter/år]	614	1 376		
Elektrisitet (elbil)	[kWh/år]		0		
Hydrogen	[liter/år]		0		
Biogass	[Nm ³ /år]		0		
Bioetanol E85 85% etanol & 15 % bensin	[liter/år]		0		
Biodiesel - B30 30% biodiesel & 70% diesel	[liter/år]		0		
Biodiesel - B100 100% biodiesel	[liter/år]	59 691	821		
Sum	-		2 197	0	-

Hva slags tiltak er gjennomført eller skal gjennomføres i virksomheten for å redusere CO₂-utslipp fra virksomhetens kjøretøy?

Oslo Havn KF faser inn elektriske kjøretøy som er tilgjengelig i markedet og bytter ut fossile løsninger fortløpende. HAV har redusert fossilt drivstoff og dertil utslipp fra 232 tonn CO₂ i 2015 (102 tonn i 2018) til 2 tonn i 2019 ved å bruke HVO 100 på biler og båter som ikke er elektrifisert. Målet er oppnådd med 13 elbiler i 2019 (1 i 2015), og utfasing av fossil diesel (ca. 50.000 l/år) erstattet med HVO 100. I 2020 venter vi tre elbiler til, og vurderer å kjøpe en elektrisk lastebil. Ny elektrisk arbeidsbåt Pelikan II skal testes på vannet i april 2020.

Utslipp fra anleggsmaskiner i 2019

Rapporteringen omfatter utslipp som følger av drift av maskiner som ikke er transportkjøretøy. Det kan for eksempel være båter, gravemaskiner, skogsmaskiner, golfbiler, brøytebiler, traktorer eller annet. Det kan også være stasjonære maskiner som ismaskiner, knuseverk osv. som bruker drivstoff. Stasjonære maskiner som bruker elektrisitet skal rapporteres i tabellen for Annen energibruk. I tabellen skal det fylles inn hvor mye drivstoff som er kjøpt inn til anleggsmaskiner. Spesifiser på type maskin i den grad det er mulig.

Type maskin	Elektrisitet [kWh/år]	Diesel [liter/år]	Bensin [liter/år]	Biodiesel B100 [liter/år]	Utslipp [kg CO ₂ -ekv/år]
Anlegg og driftsmaskiner i HAV - HVO 100				23 175	319
Båter i HAV (Pelikan, Hauk og Falk) - bygger ny elbåt i 2019 HVO 100				36 516	502
					0
					0
[Legg til flere linjer ved behov]					0
Sum	0	0	0	59 691	821

Eventuelle kommentarer til bruk av anleggsmaskiner i 2019

Oslo Havn KF stiller krav om fossilfri byggeplass i anbudskonkurranser. Flertallet av leverandører løser dette ved å tilby HVO 100. HAV har likevel erfart at noen leverandører ikke fyller biodrivstoff, selv om dette var en premis i anbudet. HAV har innført en økonomisk sanksjon om det i månedlig oppfølging avde kkes at kravet brytes. Forbruket i tabellen ovenfor er kun knyttet til HAVs egne anleggsmaskiner som brukes til drift- og vedlikeholdssoppgaver. HAVs eget utstyr benytter HVO 100, inntil eventuelle utslippsfrie løsninger er tilgjengelig i markedet. HAV vurderer å søke Klimasatsstøtte for hurtigladere.

Miljøsertifisering

Det er et mål at alle virksomheter i Oslo kommune skal være miljøsertifisert. Virksomhetene skal fylle ut antall godkjente og gjenstående miljøsertifiseringer. "Antall sertifiserbare tjenestesteder som gjenstår å sertifisere" skal ikke inkludere tjenestesteder som ikke kan sertifiseres. Summen av de tre radene som skal fylles inn skal til sammen bli totalt antall tjenestesteder.

Antall tjenestesteder som har gyldig sertifikat i rapporteringsåret	2
Antall sertifiserbare tjenestesteder som gjenstår å sertifisere	2
Antall tjenestesteder som ikke kan sertifiseres pga manglende godkjenning etter Forskrift om miljørettet helsevern i skoler og barnehager	
Totalt antall tjenestesteder	4
Andel sertifiserte av totalt antall tjenestesteder i virksomheten	50 %

Hva slags sertifisering har virksomheten valgt? For eksempel ISO 14001, EMAS eller Miljøfyrtårn.

Oslo Havn KF er miljøsertifisert ISO 14001 og har i 2019 sørget for å bli godkjent etter ny standard fra 2015. Ekstern revisor legger vekt på at virksomheten har integrert miljøhensyn i driften, og at miljø og bærekraft er en del av virksomhetsstrategien. HAV ble sertifisert uten avvik i 2019. Vi har et stort engasjement for å bli nullutslippshavn, og samarbeider tete med våre kunder.

Hva slags tiltak er gjennomført eller skal gjennomføres i virksomheten for at alle tjenestesteder blir miljøsertifisert?

I 2019 fikk våre to tjenestesteder (Skur 38 og 84) også tildelt sølv for å være en godt tilpasset og sykkelvennlig arbeidsplass. Det er fortsatt rom for at flere benytter sykkel, gang og kollektivt til jobb og flere kan vurdere natttog som løsning til tjenestereiser når det er mulig.

Forbruk og anskaffelser

	2019
Antall tjenestesteder som har en kantine eller serveringssted	2
Antall tjenestesteder som har minst én kjøttfri dag i uken?	2
Antall tjenestesteder som serverer økologisk mat?	2
Antall tjenestesteder med matservering som har innført tiltak for å redusere matsvinn	2
Antall tjenestesteder med matservering som har starten arbeidet med utfasing av unødvendig engangsplast	2
Antall tjenestesteder uten matservering som har startet arbeidet med å fase ut bruken av unødvendig engangsplast	2
Inngår økologisk mat i virksomhetens lokale tiltaksplan for anskaffelser eller tilsvarende styringsdokument? (ja/nei)	nei

Kildesortering av avfall

	Antall tjenestesteder
Kildesorterer ikke avfall?*	0
Kildesorterer plast?	2
Kildesorterer matavfall?	2
Kildesorterer papp og papir?	2
Kildesorterer glass og metall?	2
Kildesorterer elektrisk og elektronisk avfall?	2
Har rutiner for håndtering av farlig avfall?	1
Leverer gjenstander til ombruk? Retrade	2
Antall tjenestesteder med avtale for avfallsinnhenting som ivaretar kildesortering av minimum avfallstypene papp/papir, glass/metall, elektrisk/elektronisk avfall og farlig avfall	2
Antall tjenestesteder med avtale for avfallsinnhenting som ivaretar kildesortering plast og matavfall	2

*Kildesortering defineres som at minst én type avfall (for eksempel papir, plast eller matavfall) sorteres ut av restavfallet.

7 OPPFØLGING AV VERBALVEDTAK OG FLERTALLSMERKNADER

7.1 Utkvittering av bystyrets merknader og verbalvedtak

Samferdsel- og miljøkomiteen vedtok i forbindelse med budsjett for 2019 følgende flertallsmerknad for oppfølging av Oslo Havn KF med rapportering av status til byrådsavdelingen i forbindelse med tertialrapportering og årsberetning.

«Komiteens medlemmer fra A, MDG, SV og R opptatt av at Oslo kommune må legge til rette for at mer gods transporteres på bane og til sjøs og at man dermed får redusert tungtrafikk på vei til og gjennom Oslo.

Oslo Havn bør prioritere å bruke krefter på å være en god og ryddig godshavn foran arbeidet med å være en attraktiv cruisehavn. Cruiseturisme er en sterkt forurensende næring, mens mer gods på sjø kan bidra til å redusere klimagassutslipp fra transport.

Disse medlemmer ønsker at Oslo Havn jobber offensivt for å få økt godsmengden over havnen. Disse medlemmer mener det bør vurderes en strategi for at mer av godstrafikken som kommer inn til Oslo havn fraktes direkte på bane til Alnabruterminalen for omlasting.

Disse medlemmene forventer at Oslo Havn prioriterer arbeidet mot sosial dumping høyt. Disse medlemmer vil understreke at ILO-konvensjon 137 skal følges opp, slik også styret i Oslo havn har besluttet. Disse medlemmer viser også til gjentatte varsler om at mannskap på skip som ligger til havn utfører losse- og lastearbeid, og forventer at Oslo Havn tar tak i dette».

Vi vil i det videre redegjøre for status i vårt arbeid innenfor hvert av områdene komitéen tar opp i sitt vedtak.

Mer transport på sjø og (bane)

Oslo Havn KF arbeider hver dag for å legge til rette for effektiv sjøtransport og søke å bidra til å redusere tungtrafikk på vei til og gjennom Oslo.

Dette reflekteres både i foretakets formål;

«...å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte»

og i foretakets mål 1;

«mer transport på sjø».

Målsettingen innebærer innsats både for å styrke sjøtransportens rammebetingelser og legge til rette for økt bruk av sjøveien for transport av gods og passasjerer.

Cruise, miljø og prioritering

Når det gjelder å prioritere det å være en god og ryddig godshavn foran arbeidet med å være en attraktiv cruisehavn, vil vi slå fast at det ikke er uklarhet omkring dette internt i Oslo Havn.

I 2018 reiste totalt 7,1 millioner passasjerer sjøveien over Oslo Havn hvorav 188.000 var cruisepassasjerer, dvs. 2,6 prosent, som gjør Oslo til den sjette største cruisehavnen i Norge. Den suverent største veksten i antall passasjerer forventes å komme for lokale- og interkommunale ferger ved

forbedret kollektivtilbud sjøveien, samt for den internasjonale fergetrafikken, og ikke innenfor cruisesegmentet.

Etter at Samferdsel- og miljøkomiteen vedtok sin flertallsmerknad har Oslo Havn gjennomgått ansvar og roller knyttet til cruisevirksomheten i Oslo Havn. Gjennomgangen resulterte i at en ressurs som tidligere arbeidet hovedsakelig med cruise, nå er dedikert utelukkende til å drive forretningsutvikling innenfor godssegmentet. Videre har dette resultert i at alle operative oppgaver knyttet til cruise er overført til linjen (Havneoppsynet) og håndteres på linje med den øvrige havnevirksomheten. VisitOslo leder arbeidet opp mot det regionale reise- og næringsliv, også med hensyn til cruise.

Oslo Havn har videre bidratt aktivt i vår eier, Byråd(er) NOE, initiativ overfor andre cruisehavner i Norge og Skandinavia med tanke på å stille felles sterke miljøkrav cruisebransjen – et initiativ som ledet til en avtale underskrevet av 15 cruisekommuner med en 14 tiltaksliste ment å bidra til å gi bedre luft for innbyggerne i de store byene. I tillegg er målet å redusere lokale miljøskader, samt minske cruisenæringens utslipp.

Cruiseskip og cruiseturisme har de senere år fått mye oppmerksomhet når det gjelder miljøpåvirkning. Selv om det er mange andre skipssegmenter som forurensar mer i Oslo, så Oslo Havn har iverksatt og planlegger en rekke tiltak for å redusere denne, herunder mulighet for levering av avløpsvann, krav til sortering av avfall, endringer i prisstruktur, innføring av en egen indeks for utslipp ved landligge (EPI) som og arbeider for å oppfylle tiltakene i ovenfor nevnte avtale initiert og underskrevet av vår eier – herunder landstrøm for cruise.

Godsoverføring

Oslo Havn er offensive i sin innsats for å øke godsmengdene over havnen og har de siste årene gjennomført en rekke prosjekter og initiativer hvor målet har vært å flytte transport fra vei til sjø.

I 2017 startet vi opp prosjektet «Cool Oslo Shortsea» sammen med Norges Frukt- og Grønnsaksgrossisters Forbund, Interfrukt, COOP og BAMA for å se på mulighetene for økt bruk av sjøtransport på import av fersk frukt og grønnsaker fra Europa.

Prosjektet synliggjorde et betydelig overføringspotensial av gods fra veg til sjø. Hele 50 prosent av totalt 20.000 transporter fra sørvest Europa ble vurdert som overførbart, under forutsetning av at kvaliteten i sjøproduktet tilfredsstilte kvalitetskravene i hele forsyningskjeden. BAMA tok føringen, og har sammen med rederier og logistikkaktører på land, havner og terminaler, bidratt til å overføre ca. 2.000 transporter allerede etter ett år.

Prosjektet ble i 2018 utvidet til å se på mulighetene for å få planter og blomster, frysevarer, drikkevarer som alkohol og juice, farmasøytiske produkter, samlastet gods og fisk over på sjøen fra BeNeLux- landene.

I 2019 var det potensialet for flere sjøtransporter til og fra Østersjøområdet (Russland, de baltiske landene og Polen) som var i fokus. Her er de store møbelkjedene allerede en driver for overføring av transporter fra vei til sjø, og prosjektet er nå aktivt ute og presenterer mulighetene for andre varegrupper/vareeiere. Høsten 2019 planlegges det blant annet deltagelse i Baltic Transport Forum i Kaliningrad med aktører fra Russland, de baltiske land og Hviterussland, med vareeierforum i Estland (i samarbeid med Enterprise Estonia og Norges ambassade i Estland) og i Latvia (i samarbeid med det latvisk-norske handelskammer, Innovation Latvia, Latvias ambassade i Norge og Norges ambassade i Latvia).

Innsatsen har, i kombinasjon med strukturelle forhold som sjåførmangel i Europa, veipricing, fremvekst av egne shortsea rederier/linjer, bidratt til en betydelig vekst over containerterminalen i Oslo. I perioden fra 2017 til 2018 har vi erfart en volumøkning på 14prosent og i 2019 har volumene vokst ytterligere ca 9 prosent. Oslo har de siste to årene fått totalt syv nye containerlinjer med ukentlige forbindelser til Immingham, Moerdijk, Rotterdam, Vlissingen, Lübeck, Klaipeda, og Gdynia.

Veksten i godsvolumene som kommer sjøveien fra Europa forventes å fortsette i årene som kommer. Andelen gods over containerterminalen som har opprinnelse eller destinasjon Europa er økende og utgjør i 2019 over 40 prosent av volumet.

Videre har Oslo Havn lagt til rette for at Color Line i har kunnet etablere en ny Ro/Ro service med tre avganger pr. uke mellom Oslo og Kiel. Ruten har en kapasitet som har potensial til å avlaste veitransport med inntil 17.500 vogntog i hver retning.

Oslo Havn arbeider også med flere mindre prosjekter med tanke på enten å beholde kortreiste godsvolumer på sjøen og/eller finne nye volumer som egner seg for sjøtransport. Et slikt eksempel er prosjektet «Bønder for sjøtransport» som fokuserer på å finne identifisere varestrømmer som egner seg for overføring til sjø. Her er et konkret eksempel transport av soya fra Denofa sin fabrikk i Fredrikstad som tidligere ble fraktet med bil til Strand Unikorns silo på Sjursøya. Dette volumet fraktes nå med båt til Oslo og bidrar til redusert veitransport på strekningen Fredrikstad-Oslo.

Tilsvarende arbeider Oslo Havn sammen med Skanska for å etablere en terminal for massegjenvinning for å unngå at rene masser fraktes ut av Oslo og dermed redusere behovet for inntransport av rene masser.

Videre er det i dag ca. 1,8 mill. tonn tørrbulkprodukter (sement, tilslag til asfalt- og betongproduksjon) som i dag fraktes sjøveien til Oslo. Vår målsetting er å legge best mulig til rette for at dette kan fortsette å skje i Oslo havn og dermed sikre at disse volumene fortsatt kan fraktes sjøveien til Oslo.

Jernbane

Oslo Havn har gjennomført et prosjekt, «Intermodal Oslo», der vi sammen med CargoNet og Yilport (operatør av containerterminalen) har søkt å avklare hva som skal til for å ta jernbanen i bruk for overføring av gods fra Oslo havn til godsterminalen på Alnabru.

Prosjektet vurderte fire ulike konsepter:

1. En regulær mateløsning på tog mellom Sydhavna og Alnabru
2. En regulær mateløsning på tog mellom Sydhavna og Alnabru med et lite depot/terminal der
3. Industri/prosjekttog fra Sydhavna direkte til regionale terminaler og industrispor
4. Hel-tog direkte til regionale terminaler

Prosjektet foretok en overordnet vurdering av konseptene sett i lys av tilgjengelige godsvolumer og kommersielle forhold. Prosjektet besluttet å videreføre konsept A og B og det ble utarbeidet operasjonelle løsninger og kommersielle vurderinger av disse to konseptene.

De operasjonelle løsningene viser klart at det er mulig å etablere et slikt togtilbud og at det vil ha en tilstrekkelig kapasitet til å understøtte de estimerte volumene. Samlet sett vil en slik løsning ha et potensiale for å overføre 10-20 prosent av dagens volumer fra vei til bane.

De kommersielle analysene viser at togtilbud ikke umiddelbart vil være prismessig konkurransedyktig med biltransport, selv om differansen vil kunne reduseres og elimineres over tid. For å lykkes med å etablere et slikt tilbud må det etableres en mekanisme for risikoavlastning av en slik etablering inntil et nytt togtilbud kan gi tilstrekkelig lønnsomhet. Videre må det etableres økonomiske støtteordninger som bidrar til å dekke opp for en andel av etablerings- og driftskostnadene gjennom oppstartsperioden.

Uavhengig av prosjektets konklusjoner vil det på kort sikt være vanskelig å få etablert et slikt togtilbud før nærmere 2023-2025. Bakgrunnen for dette er at havnesporet i dag benyttes av toget som frakter flydrivstoff til Gardermoen. Denne aktiviteten lar seg ikke kombinere med en pendel til/fra Alnabru. Oslo havn har påbegynt et arbeid med å få re lokalisert fyllestasjonen for drivstoff toget for å frigjøre denne delen av havnesporet. Dette lar seg tidligst gjennomføre når arbeidene med Follobanen er sluttført i

slutten av 2022. De disponerer i dag det området som er tenkt benyttet til etablering av ny fyllestasjon. Videre er det et sterkt og viktig ønske om å få elektrifisert den del av havnesporet som drivstofftoget skal benytte i fremtiden for å muliggjøre bruk av elektriske istedenfor dieseldrevne lokomotiver.

Arbeid mot sosial dumping – ILO 137

Våren 2017 fikk Oslo Havn kunnskap om at ITF hadde gjennomført inspeksjoner av tre anløp gjeldende to skip hvor det ble rapportert om at sjøfolk ble benyttet til å utføre laste/losseoperasjoner uten dette var regulert i tariffavtale og hvor havnearbeidere var benyttet til lossing.

Disse rapportene dannet bakgrunn for at havnestyret 15/6-2017 vedtok følgende knyttet til arbeidet mot sosial dumping og ILO 137:

1. Oslo havn skal følge ILO-konvensjon 137.
2. Oslo Havn KF mener at partene, NHO LT og NTF, sammen må avklare uenighet om hvordan ILO-konvensjon 137 skal forstås og implementeres i Oslo havn.
3. Oslo Havn KF vil ved kunnskap eller ved mistanke om brudd på gjeldende regelverk, varsle relevante tilsynsmyndigheter, og ved behov ta dette opp med egne kunder og aktører i Oslo havn.
4. Dersom rederier benytter sjøfolk på fartøy med bekvemmelighetsflagg for å utføre losse- og lastearbeid i havnen skjer dette trolig på et lønnsnivå som skaper uønsket konkurranse med norsk arbeidskraft. Havnestyret mener dette kan innebære et brudd på gjeldende regelverk som kan klassifiseres som sosial dumping, og forventer at rederiene unngår en slik praksis.
5. Havnestyret oppfordrer alle med kjennskap til mulige brudd på gjeldende regelverk i hvordan arbeidet skal organiseres til å rapportere dette til Sjøfartsdirektoratet som ansvarlig myndighetsorgan.
6. Havnestyret viser til og støtter NHO LT sitt brev av 6. oktober 2016 der organisasjonen «oppfordrer både NHO LTs medlemmer, og andre aktører i Oslo havn, til å benytte OBF Losse- og Lastekontor.

I vedtaket er det særlig punkt 4 som det har vært sentralt for Oslo Havns administrasjon å følge opp i dialogen med kunder og brukere i Oslo havn.

Det ble på bakgrunn av vedtaket innledet dialog med Oslo Bryggearbeideres forening, partene i arbeidslivet, sjømannsforbundet/ITF, arbeids og sosialdepartementet mfl med tanke på å klargjøre roller og ansvar i arbeidet med ILO 137 og sosial dumping.

I oktober 2017 fikk Oslo Havn KF på nytt informasjon om at det var gjennomført inspeksjon av et av skipene som var blitt kontrollert våren 2017. Ved inspeksjonen ble identifisert et avvik hvor mannskapet kjørte heis ombord uten å motta kompensasjon, noe som var i strid med de inngåtte tariffavtalene.

Som følge av den mottatte rapporten ble det avholdt møte med leietaker, og innledet dialog med Rederi og operatør for det aktuelle anløpet. Oslo Havn ga i svært klare ordelag uttrykk for at dette var en Praksis som måtte opphøre. Det hele endte med at det kort tid etter ble byttet operatør og at det ved etterfølgende anløp ble benyttet egne ansatte og innleide mannskaper fra Maritim Truck og OBF til losse- og lastearbeid.

Oslo Havn har siden høsten 2017 ikke fått rapporter fra ITF om tilsvarende type brudd på tariffavtaler eller ILO 137. I desember 2018 ble det kjent at Transportarbeiderforbundet avsluttet sin boikott containeroperatøren i Oslo havn, Yilport. I januar 2019 ble det kjent at OBF avvikler sitt eget losse- og lastekontor med den begrunnelsen at arbeidsmengden har vært såpass liten at de ikke lenger mener det er forsvarlig å drive videre. Omtrent på samme tid blir det kjent at Seafront Dockers AS tar over OBF's ansatte med virkning fra 1. februar 2019 for å etablere en avdeling i Oslo for å kunne tilby tjenester til aktører i Oslo havn som har behov for kvalifiserte havne og terminalarbeidere.

Oslo Havn opplever at aktørene i Oslo havn er kjent med hvilke forventninger som stilles knyttet til etterlevelse av inngåtte tariffavtaler og bestemmelsene i ILO 137. ITF har fortsatt valgt å opprettholde Oslo havns status som «Port of Convenience» og Oslo Havn har dialog med ITF og Fellesforbundet med tanke på å avklare bakgrunn for dette.

7.2 Merknader fra kommunerevisjon og kontrollutvalget

Kommunerevisjonen foretok i 2019 en forvaltningsrevisjon av Oslo Havn KF (HAV) med vekt på økonomisk internkontroll.

Undersøkelsen viser at HAV hadde etablert rutiner og praksis som på flere områder kunne bidra til tilfredsstillende virksomhetsstyring på økonomiområdet. KRV peker på at HAV hadde i hovedsak etablert internkontrollrutiner og rolledeling i behandling av inntekter, anskaffelser, reiseregninger og behandling av habilitetsspørsmål. Foretaket hadde også kommunisert det etiske regelverket til ansatte.

HAV har utarbeidet en oppfølgingsplan for de manglene og svakhetene som Kommunerevisjonen har påpekt. Oppfølgingsplanen er spesifikk i forhold til iverksatte og planlagte tiltak, med fordeling av ansvar, tidsfrister og status, som det blir rapportert jevnlig på til Havnestyret.

Kommunerevisjonens undersøkelse viste mangler og svakheter på flere viktige områder:

- Det var svakheter ved gjennomføringen og oppfølgingen av annenlinjekontroll og mangler ved etterlevelsen av rutiner og regelverk for anskaffelser.
- Det var svakheter ved risikostyringen knyttet til økonomisk internkontroll.
- Foretaket hadde ikke i tilstrekkelig grad ivaretatt tilgangsstyring og sporbarhet av brukeraktiviteter for systemer som behandlet vesentlige økonomiske transaksjoner.
- Kontrollen med havnedirektørens reiseregninger var ikke tilfredsstillende.

Styret hadde på flere områder fulgt opp foretakets system for økonomisk internkontroll, men hadde et forbedringspotensial når det gjaldt oppfølging av foretakets risikostyring.

KRV hadde i rapporten følgende konkrete anbefalinger til HAV:

- sørge for skriftlig dokumentasjon av ansvar og oppgaver ved utarbeidelse av fakturagrunnlaget for utleie og vurdere behovet for internkontrolltiltak ved utfakturering av disse
- iverksette tiltak for å sikre bedre etterlevelse av internkontrollen på anskaffelsesområdet
- iverksette tiltak for å styrke annenlinjekontrollen og oppfølgingen av denne
- iverksette tiltak for å styrke risikostyringen på økonomiområdet
- iverksette tiltak for å sikre at roller og tilganger til systemer som behandler vesentlige økonomiske transaksjoner er klart definert og basert på tjenstlige behov, og sikre nødvendig sporbarhet av brukeraktiviteter i slike systemer

KRV hadde følgende anbefalinger til Havnestyret:

- vurdere tiltak for å bedre ivaretagelsen av påse-ansvaret hva angår Oslo Havn KFs risikostyring på økonomiområdet
- påse at det etableres nødvendig kontroll av havnedirektørens reiseregninger



Oslo

Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum
N-0103 Oslo

Besøksadresse
Akershusstranda 19, Skur 38
E-post: postmottak@oslohavn.no

www.oslohavn.no