

ÅRSRAPPORT 2017

SJØVEIEN ER MILJØVEIEN



OSLO HAVN
PORT OF OSLO

OSLO HAVN I BYENS HJERTE

Oslo havn skal vokse, samtidig som miljøutslippene skal ned. Havna er pulsen for befolkningen og næringslivet.

Oslo Havn KF har ambisiøse vekstmål. I havneplanen (2013 – 2030) er målet 40 % flere passasjerer og 50 % mer gods. Jeg tok fatt som havnedirektør 15. august 2017 – svært klar for de oppgavene, mulighetene og utfordringene det er å lede Norges største havn. Jeg er glad for å jobbe sammen med dyktige og engasjerte ansatte og havneaktører. Oslo Havn KF har fått til mye under tidligere ledelse ved Anne Sigrid Hamran og Bernt Stilluf Karlsen, og gjort en god jobb for å realisere Fjordbyen. Mine erfaringer fra Bodø havn i grensesnittet mellom politikk, forvaltning og forretning, og fra internasjonale rederier vil komme godt med for et fornyet fokus på havnedrift og utvikling.

Sjøveien er miljøveien. Sjøtransport kan mer enn halvere klimagassutslippene sammenlignet med veitransport. Ett containerskip til Oslo fjerner 400 lastebiler på veien – og 10 km kø.

For Oslo Havn KF er det viktig at vi er en sentral del av byens klimasatsing. Mer gods sjøveien er helt avgjørende for at havna skal nå målet om 85 prosent klimagassreduksjon innen 2030.

En moderne, miljøvennlig og effektiv havn er derfor et nødvendig miljøtiltak. Dette forplikter og utfordrer oss. Hver dag jobber vi for å redusere utslipp og holde havna og sjøområdet rent. Sammen med aktørene i havna sørger vi for miljøvennlig og effektiv frakt av gods sjøveien til Oslo og østlandsområdet.

Oslo havn bidrar med arbeid og inntekt til Oslo og nærliggende kommuner. En ringvirkningsanalyse viser at 83 virksomheter relatert til Oslo havn omsetter for om lag seks milliarder kroner og sysselsetter 3000 mennesker. Havnerelaterte arbeidsplasser i Oslo og omegn utgjør med andre ord like mange mennesker som IKEA har stillinger i Norge.

Som kommunalt foretak legger vi til rette for at havna gir næringslivet og forbrukerne tilgang til effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Fra Oslo havn når varene halve Norge på under tre timer. En veldreven havn gjør norsk industri mer konkurranse-dyktig og skaper tryggere arbeidsplasser.

Mange av havnas mål nås gjennom våre kunders suksess. Oslo Havn KF ønsker å være proaktiv, og skape vekst i sjøtransporten ved utvikling av tjenester i samarbeid med kundene.



Teknologi og innovasjon er svært viktig for å nå våre ambisiøse vekst- og miljømål. Oslo havn ligger langt fremme når det gjelder digitalisering. Vi utvikler og er raske til å ta i bruk ny teknologi.

Oslo havn har de siste årene opplevd god vekst i gods- og passasjertrafikk. Byen skal også settes på kartet som en attraktiv cruisedestinasjon. Oslo skal ikke bli den største cruisedestinasjonen, men den beste til å tiltrekke seg de nyeste og mest miljø-effektive cruiseskipene. Det er viktig at gods- og passasjertrafikken fungerer godt sammen med folkelivet på havnepromenaden. For Oslo som by er det viktig at havna er for alle.

Havnedirektør
Ingvar. M. Mathisen

INNHold

Oslo Havn – porten til Norge	Side 4
Mål 1: Mer transport på sjø	6
Mål 2: Effektiv og veldrevet havn	8
Mål 3: 50% mer gods	10
Mål 4: 40% mer passasjerer	12
Mål 5: Miljøvennlig havn og sjøtransport	14
Mål 6: Bidra til Oslo som attraktiv by	16
Statistikk 2017	18
Havnelangs	20
Kunst i havna	22
Sjøveien er miljøveien	24
Møt havnas reperatører	26
Styreleders beretning	28
Sammenligning av budsjett og regnskap	30

Denne årsrapporten for Oslo Havn for 2017 er en forenklet og bearbeidet versjon av årsberetningen til Oslo kommune. Småsakene er hentet fra oslohavn.no

REDAKSJONEN
Oslo Havn:
Havnedirektør Ingvar M. Mathisen
Kommunikasjonssjef Siv Ellen Omland
Kommunikasjonsrådgiver Trude Thingelstad

Tove Bø Laundal, WergelandApenes
Design: Gunhild Sandstad, WergelandApenes
Foto på forsiden: Markus Peek

OSLO HAVN – PORTEN TIL NORGE

Oslo Havn arbeider målbevisst med å oppfylle krav og forventninger som er beskrevet i havneplanen, med spesielt fokus på å øke mengden gods og antall passasjerer som kommer sjøveien. Vi legger til rette for moderne og effektiv godshåndtering som sikrer nødvendige vareleveranser til en stadig voksende befolkning.

I tillegg fokuseres det på gjennomføringen av Fjordbyvedtaket med utbygging av Sydhavna som effektiv godshavn og utviklingen av Bjørvika, Tjuvholmen og etter hvert Filipstad og Vippetangen som byutviklingsområder.

Utgjør tre av Norges stamnetthavner

Oslo Havn, med terminalene Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen, er definert som 3 av 32 stamnetthavner i Norge. Stamnetthavnene er knyttet opp mot stamleden som går fra Svinesund og opp mot grensen til Russland. Stamnetthavnene skal ha gode tilknytningsveier til havnene, samt sikre og effektive farleder. Infrastrukturen rundt større terminaler er viktig for å få gods distribuert på en effektiv måte. Dette er et statlig ansvar.

Funksjonsfordeling på havna

Oslo kommune har fattet vedtak om at de tunge godshavn-funksjonene skal effektiviseres og lokaliseres til Sydhavna. Vippetangen og Hjortnes skal være terminaler for utlandsfergene, og passasjertrafikk skal lokaliseres til sentrum og vest. I Bjørvika og på Filipstad skal havneaktivitetene erstattes med annen byutvikling, og etter hvert skal det også komme mer byutvikling på Vippetangen.

Sjøtransport fremfor veitransport

«Oslo havneplan 2030», er et strategisk dokument som skal være en del av kommuneplanen for Oslo. Grunnpilarene i planen er økning av godstransport med 50 prosent og økning av antall passasjerer med 40 prosent frem til 2030, for å møte befolkningsveksten i regionen med sjøtransport fremfor veitransport.

OSLO HAVNEPLAN 2013 - 2030 HAR SEKS OVERORDNEDE MÅL:

1. Mer transport på sjø
2. Effektiv og veldrevet havn
3. 50 prosent mer gods
4. 40 prosent flere passasjerer
5. Miljøvennlig havn og sjøtransport
6. Bidra til Oslo som attraktiv by

MÅL 1

MER TRANSPORT PÅ SJØ

På nasjonalt nivå er det økt fokus på det overordnede målet om mer gods på bane og sjø. Havneorganisasjonene har aktivt bidratt i dette arbeidet gjennom utredninger og høringer. Våren 2017 ble det innført en statlig incentivordning som gir bidrag til rederier som gjennomfører tiltak som fører til overføring av gods fra vei til sjø.

I stortingsmelding 33 Om Nasjonal Transportplan (2018-2029), vedtatt juni 2017, er flere tilskuddsordninger for overføring av gods for å styrke sjøtransporten, en tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner og tilskudd til havnesamarbeid innarbeidet:

Oslo Havn driver aktivt markedsarbeid for økt bruk av sjøtransport sammen med aktuelle utenlandske havner. Godsstrømmer kartlegges og dialog med relevante speditører/vareiere og rederier om godsoverføring gjennomføres kontinuerlig.

Det arbeides også aktivt med både statlige transportetater og Oslo kommune om tilknytninger til transportnett. Kystverket har de siste to årene oppgradert farleden inn til Oslo havn.

Mer miljøvennlig

Sjøtransport er vesentlig mer miljøvennlig enn veitransport. Trafikk på sjø mer enn halverer klimagassutslippene i forhold til transport på vei. I tillegg fører veitransport til betydelig høyere nivåer av lokal luftforurensning og støy i tett befolkede strøk. Mer godstransport på sjøen sparer samfunnet for kostnader til utbygging av veinettet.

Utnyttet kapasitet

Sjøveien har en stor utnyttet kapasitet til å ta den forventede veksten i godsimporten til Oslo-området. Ved at veksten i godsimporten tas med sjøtransport fremfor veitransport, vil samfunnet kunne redusere kostnadene til utbygging av hovedveinettet. En godsmengde på 200.000 lasteenheter (TEUs) inn og ut av Oslo Havn sparer eksempelvis cirka 140.000 trailere og vogntog på innfartsveiene inn og ut av Oslo. Det er derfor viktig å sikre god kapasitet i Oslo Havn. Med arealene som er tilgjengelige fremover tilrettelegger Oslo Havn for å ta imot mer gods enn i dag. I Sydhavna har Oslo og nærområdene fått en moderne godshavn som gir næringslivet og forbrukerne tilgang til effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Oslo Havn



Foto: Marte Garmann

har en viktig strategisk beliggenhet, som porten til hovedstaden og til Norge. Herfra kan halvparten av Norges befolkning nås med varer innen tre timer. Havna ligger nær forbrukerne. Det betyr redusert kjørelengde når godset fraktes videre på vei og jernbane.

Importhavn

Oslo Havn er først og fremst en importhavn med hovedvekt på forbruksvarer for landet, regionen og byen. I containerne, lagerskurene, tankene og siloene i havna håndteres et mangfold av forbruksartikler, byggevarer og drivstoff – varer som befolkningen etterspør og har behov for.

Oslo er navet i Norges godstransportnett

Omlandet til Oslo Havn er det desidert tettest befolkede området i Norge. Omtrent 1/4 av landets befolkning bor i Osloregionen. Med denne sentrale beliggenheten kan Oslo Havn ha et godsgrunnlag som gjør hyppige skipsanløp mulig. Det kan gjøre sjøtransport til Norge til et mer attraktivt alternativ. Det er kort avstand mellom Sydhavna og Alnabru der samlasterne DB Schenker, Tollpost Globe og Bring har sine godsterminaler. Dette skaper en helt unik situasjon for rasjonell og miljøvennlig varetransport til store deler av Sør-Norge. Slik utgjør Oslo Havn sammen med Alnabruterminalene det viktigste knutepunktet for godstransporten i Norge og representerer et kostnadseffektivt transportalternativ.

GRUNNPILARENE I
«OSLO HAVNEPLAN 2030»
ER ØKNING AV GODSMENGDER PÅ

50%

OG ØKNING AV ANTALL PASSASJERER
PÅ 40% FREM TIL 2030



Foto: Bo Mathisen

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 vi kan effektivisere arealbruken og fokusere fremtidig virksomhet iht. Fjordbyplanen. Samtidig som volumet har vokst og endret seg de sist årene, har vi også fraflyttet, avviklet, tilpasset og effektivisert havnevirksomhet til et mindre areal.

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.

Havn for fremtiden

Havnearealet og kaimeter reduseres ettersom byutviklingen av Oslos sjøside skrider frem. Større skip, ny teknologi for godshåndtering, digital kommunikasjon og hjelpemidler vil gi nye måter å organisere havnearbeidet på, men stiller også nye krav til havna. Fremtidig arealer for havnedrift er blant annet definert gjennom Fjordbyplanen som ble vedtatt fra 2008. Havnedriften i Oslo blir jevnlig utfordret. For at havna skal kunne fylle sin rolle, er det avgjørende at havnearealene reserveres for havnedrift.

Tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i alle deler av infrastrukturen er en forutsetning for at Oslo Havn skal være en effektiv omlastningsterminal. Farleder, kaier, lasteutstyr, mottak/håndtering i bygg og tanker, og transportveiene på landsiden må tilfredsstille kundenes krav. Rask gjennomstrømning av gods er en forutsetning for god kapasitet.

Havnekapitalen utgjøres av alle havnas eiendeler, eiendommer og kapital. Havnelovgivningen fastsetter at havnekapitalen skal benyttes til havneformål. Kapitalen er bygget opp over tid av havnebrukerne, og skal brukes til å drive og utvikle havna. Havna mottar ingen form for tilskudd til drift og investeringer, og finansieres dermed i sin helhet gjennom brukerbetalingen og avkastning på havnekapitalen.

Havneinvesteringer finansieres av byutvikling

Kapital realisert gjennom salg av havnearealer til byutvikling

benyttes til å finansiere de store investeringene som er nødvendig for å lage en moderne og effektiv havn. Frem mot 2030 vil inntekter fra eiendomssalg utgjøre rammen for finansiering av investeringene. Salgsinntektene fra eiendommene som byutvikles vil dermed gå med til de planlagte investeringene. Oslo Havn må til enhver tid ha et drifts- og investeringsnivå som er tilpasset tilgjengelige midler. På sikt må vi komme over i en situasjon der nye investeringer finansieres gjennom overskuddet fra driften (havnevirksomhet og utleie av havnekapitalens eiendommer). Når områder byutvikles, mister vi betydelige leieinntekter. For å sikre nødvendig avkastning på havnekapitalen, vil Oslo Havn derfor beholde noen av eiendommene i byutviklingsområdene.

OSLOHAVN.NO

SAMMEN MOT SOSIAL DUMPING

14.10.17 Oslo Havn og Byrådet i Oslo står sammen i arbeidet mot sosial dumping. Med ønske om en god og åpen dialog inviterte byrådsleder Raymond Johansen og byråd for næring og eierskap Geir Lippestad, aktører tilknyttet havnevirksomheten til dialogmøte fredag 13. oktober.

- Byrådet jobber aktivt for å forhindre sosial dumping. Formålet med møtet er å forebygge sosial dumping i Oslo Havn, sa Raymond Johansen.

Geir Lippestad viste til påstander om sosial dumping i havna. Sjøfolk skal ha utført losse- og laste arbeid og ILO konvensjon 137 skal være brutt.

- Jeg ber om at vi sammen melder fra ved mistanke om sosial dumping. Vi ønsker et seriøst arbeidsliv, og forventer at alle aktører i havna ønsker det samme. Derfor må vi ha en god og åpen dialog om hvordan vi kan forhindre sosial dumping.

Klare forventninger

De fleste aktørene i havna er leietakere eller kunder av Oslo Havn KF.

- Leietakere som ikke følger lover og regler kan risikere å miste leiekontrakten sin. Vi forventer at aktører i havna ikke bruker sjøfolk til losse- og lastearbeid uten avtale med Sjømannsforbundet. Ved mistanke om sosial dumping, oppfordrer vi alle til å melde fra til Sjøfartsdirektoratet, sa Roger Schjerva, styreformann i Oslo Havn KF.

Han poengterte at styret i Oslo Havn KF har vedtatt at ILO konvensjon 137 skal følges, men at det finnes rom for ulike tolkninger av konvensjonen. Det er statens oppgave å redegjøre for hvordan konvensjonen skal implementeres i Norge.

ILO konvensjon 137 omhandler hvordan losse- og lasteoppgaver i havnene skal organiseres. Havnearbeiderne er ikke ansatt i Oslo Havn KF, men har sitt eget bemanningsbyrå.

Den Internasjonale Transportarbeiderkomiteens koordinasjonskomite i Norge vedtok mandag 16. oktober å erklære Oslo Havn for bekvemmelighetshavn. Til dette sier styreformann Roger Schjerva i Oslo Havn KF at det er totalt urimelig, ettersom Oslo Havn og Oslo kommune bruker de virkemidler de rår over for å motvirke sosial dumping.



Byrådsleder Raymond Johansen og havnestyrets leder Roger Schjerva under møtet med aktørene i Oslo Havn. Foto: Siv Ellen Omland

Blant de mest trafikkerte farvann

Farleden inn til Oslo er blant de mest trafikkerte i norske farvann. I tillegg er det en omfattende lokaltrafikk med Nesoddfergen, øyferger og sightseeing/ charterbåter. Oslo Havn har ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde og arbeider for å redusere risikoen for skipsulykker og bidra til effektiv trafikkavvikling. Oslo trafikksentral er en døgnbemannet havnevakt som styrer trafikken i Oslo kommunes sjøområde. Horten sjøtrafikkssentral (Horten Vessel Traffic Service) har ansvaret for trafikkstyring av den statlige farleden fra Færder inn til Oslo.

TAR GREP MOT SOSIAL DUMPING

6.10.17 Oslo Havn jobber aktivt for å forhindre sosial dumping i havna.

- Operatører som ikke retter seg etter gjeldende lover og regler risikerer å ikke få fornyet leiekontrakt, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Skal følge lover og regler

En representant fra Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF) har rapportert at det er benyttet båtmannskap ved lossing av et båtanløp i Oslo Havn. Mannskapet skal ikke ha fått betalt for arbeidet. Det kan være et brudd på gjeldende regelverk og klassifiseres i tilfelle som sosial dumping.

- Hvis det stemmer at mannskap ikke blir kompensert for arbeid, anser vi det som svært alvorlig. Oslo Havn forutsetter i sine avtaler med operatører og leietakere at gjeldende lover og regler følges. Det har operatøren av dette båtanløpet fått klar beskjed om. Oslo Havn har også bedt om svar fra rederiet om hvilke tiltak det vil iverksette for å unngå manglende kompensering av arbeid ved fremtidige anløp. Samtidig vurderer Oslo Havn fortløpende leieavtalene. Ved mistanke vil Oslo Havn aktivt innhente nødvendig informasjon, og ta nødvendige grep for å forhindre sosial dumping i fremtiden. Det gjør vi uavhengig av hva ITFs koordineringskomite velger å gjøre, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Vil ha ordnede forhold

Oslo Havn er ikke part, og tar ikke del i losse- og lastearbeidet i havna.

- Men Oslo Havn har formidlet til alle berørte parter som opererer i havna at sosial dumping ikke skal forekomme.

Vi oppfordrer alle til å melde om brudd på gjeldende regelverk direkte til Sjøfartdirektoratet, som er ansvarlig myndighetsorgan, sier havnedirektøren.

Oslo Havn ønsker også en dialog med Sjøfartsdirektoratet om Oslo Havns rolle, og hva direktoratet foretar seg. Oslo Havn har avholdt møter med ITF for å avstemme Oslo Havns rolle.



Havnedirektør Ingvar M. Mathisen. Foto: Tine Poppe



Foto: Yilport

MÅL 3

50 PROSENT MER GODS

Siden 2013 har det vært en godsvekst i Oslo Havn på 6,2 prosent. Det aller meste av dette kommer fra tørrbulksegmentet. Fra 2016 til 2017 har det imidlertid vært en nedgang på 1,1 prosent i total godsomsetning.

Nedgang i våtbulk

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. I tillegg vil relativt varme vintre, transportbehov, utviklingen

i alternative drivstoff, o.l. ha betydning for mottaksmengden. Utviklingen i flytrafikken har videre betydning for hvor mye flydrivstoff som tas inn over Oslo Havn. Våtbulk har gjennom hele strategiperioden hatt en svak nedgang, også gjennom 2017 hvor det er en nedgang på 2.2 prosent fra 2016.

Oppgang i tørrbulk

Økningen i tørrbulkprodukter har vært på 39 prosent gjennom strategiperioden. I 2017 har det vært en oppgang på 1,3 prosent fra fjoråret. Veksten kommer hovedsakelig av stor byggeaktivitet i Oslo-regionen og at entreprenørene arbeider for å redusere sine utslipp fra byggeaktiviteten ved å overføre transporter fra vei til sjø. Variasjon i kornbehovet, store eller mindre avlinger, behov for gjødning og behov for veisalting har også påvirket transportbehovet.

Svak nedgang i stykkgoods

Stykkgoods (containergods, fergegods og import av biler) har

samlet sett en svak nedgang. I 2017 har det vært en nedgang på 2 prosent sammenlignet med 2016. Containervirksomheten har dog hatt en fin utvikling i 2016 og 2017 ettersom eksportvolumene for containerlast øker og europalast i container har en svært god utvikling (overføring fra vei til sjø). For fergegods er utviklingen svakere, men det har vært en positiv utvikling i passasjerbiler som reduserer kapasiteten for gods. Importen av nye biler er stabilt høy.

I tråd med Havneplanen planlegger Oslo Havn for en vesentlig vekst i godstransporten. Veksten vil i hovedsak komme i form av stykkgoods i store enheter (containere/semitrailere).

Globale endringsprosesser påvirker

Norges godstransport er internasjonalt orientert og preges av de store politiske og økonomiske endringsprosessene ute i verden. Det har gjennom en rekke år vært stor økning i verdens samhandel, særlig mellom Asia og Europa. Veksten i gods-

OSLOHAVN.NO

NY LINJE MELLOM OSLO OG STORBRITANNIA

20.8.17 DFDS har startet ukentlig direkte container- og bulkroute fra Immingham til Oslo. Første anløp var tirsdag 15. august 2017 på nordre Sjurøya med båten Lysvik Seaways.

Dobler kapasiteten

- Vi øker kapasiteten til Oslo, og på denne ruten ser vi for oss å årlig frakte omkring 100.000 tonn med gods sjøveien til Oslo. Ut fra Oslo venter vi at det vil fraktes 20.000 tonn som skal videre til England. En stor del av den type gods som vi venter på denne ruten hadde ellers gått på landeveien – slik at det er et miljø-aspekt her også, sier direktør for shipping og logistikk, Kasper Svenningsen.

DFDS dobler kapasiteten på sine container- og bulkrouter mellom Norge (Oslofjorden) og Storbritannia. I tillegg til den nye direkteruten til Oslo, vil DFDS starte to ukentlige anløp til og fra Immingham og Zeebrugge til Fredrikstad. Denne frakten gikk tidligere til Moss.

Avfall til gjenvinning

Det er i hovedsak sortert og emballert avfall, såkalt RDF som skal til gjen-vinningsanlegget på Klemetsrud som nå fraktes sjøveien til Oslo, i tillegg til containere. Avfallet er innpakket og tildekket, og vil kort mellomlagres under tak før det raskt sendes videre med lastebil for å bli omgjort til miljøvennlig fjernvarme og strøm til Oslos befolkning. På sikt er det planlagt at dette vil ankomme Kneppeskjær, når en har fått etablert et telt her.

- Vi ønsker den nye linjen velkommen, og her har alle parter jobbet godt sammen for å få de nødvendige fasiliteter på plass til denne typen gods som byen trenger. Denne lasten har også tidligere kommet til Oslo, men vi er glade for at frakten er tilbake i Oslo – med kort transportvei til der det skal brukes, sier trafikkdirektør Einar Marthinussen.

FLERE CONTAINERE SJØVEIEN TIL OSLO

7.11.17 Containertrafikken øker til Oslo, og tar markedsandeler fra veitransporten. Flere varer fraktes den miljøeffektive sjøveien til Oslo. Veksten kommer i Europa- og nærskipstrafikken, som er den lasten som konkurrerer mest med lastebilene. Vi ser også en gledelig økning i eksportcontainere, uttaler trafikkdirektør Einar Marthinussen til Shortsea Shipping.

mengdene som fraktes på sjø mellom kontinentene, har vokst sterkt som følge av dette. Fraktkostnadene har samtidig sunket 70-80 prosent de siste 30 årene, bl.a. med containeriseringen av stykkgoods og stadig større skip. Det har gjort det mulig å selge lavt prisede forbruksvarer i Norge fra fjerntliggende produsentland. Oslo Havn har derfor over tid hatt betydelig vekst i containertrafikken.

Forberedt på godsvekst

Oslo Havn følger internasjonal utvikling innen logistikk. Gjennom effektivisering av havnedriften og økt kapasitet for mottak av stykkgoods og bulklast, vil havna sørge for å være i posisjon til å ta en potensielt betydelig godsvekst frem mot 2030. Oslo Havn vil ta en mer aktiv rolle overfor transportører og vareiere for å få bedre oversikt over godsstrømmene og utvikle konkurransedyktige transportalternativer over Oslo Havn. Selv om Oslo Havn først og fremst er en importhavn så arbeider vi for å bedre retningsbalansen gjennom økt eksport.



Foto: pxhere.com

MÅL 4

40 PROSENT MER PASSASJERER

Utenrikstrafikken, er den delen av passasjertrafikken som har størst betydning for Oslo Havn inntekter, 2017 har vært et godt år med vekst både i fergepassasjerer og cruisepassasjerer. Utenriksfergene og cruise har totalt sett hatt en økning på 2,6 prosent i 2017 sammenlignet med fjoråret. Lokalfarger og annen rutegående lokaltrafikk har også økt, mens tur- og charterbåter har gått ned. Disse er svært sesong- og væravhengige.

Norges største by, relativt mindre cruisedestinasjon
Norges klart største cruisedestinasjon er Bergen, mens Oslo siden vårt rekordår i 2011 har falt til fra andreplass til sjetteplass i 2017, målt i antall passasjerer. I toppåret 2011 hadde Oslo 311.000 cruisepassasjerer, men det falt til 170.000 i 2016. I 2017 hadde Bergen ca. 534.000 passasjerer, mens Oslo oppnådde ca. 198.000.

Det at Oslo har redusert antall cruisepassasjerer, mens større cruisedestinasjoner i Norge har hatt sterk vekst, gir oss en mulighet til å oppnå en bærekraftig vekst ved å tiltrekke oss de nyeste og mest miljøeffektive cruiseskipene. Oslo Havn og VisitOSLO har inngått en partnerskap om å finansiere en prosjektlederstilling Cruise for å arbeide for å gjøre hovedstaden til en større cruisedestinasjon i Norge. Det arbeides målrettet mot cruiserederier, cruiseagenter og cruisepressen for å bidra til å oppnå dette målet, og vi har bidratt til å få etablert Oslo Cruise Partners for å fremme samarbeidet mellom Visit Oslo, Oslo Havn, attraksjoner, servicetilbydere etc. i Oslo regionen. En økning i cruisetrafikken til Oslo vil gi store ringvirkninger for reise- og næringslivet i byen. En undersøkelse som Innovasjon Norge har gjort på cruiseturisters forbruk, viste at de i gjennom-

snitt brukte 860 kroner per person per ilandstigning. For Oslo representerer derfor årets cirka 200.000 passasjerer rundt 172 millioner kroner i inntekter for Oslo-regionen. I tillegg til cruiseturistenes eget forbruk kommer inntekter til Oslo Havn, Kystverket (losing) og øvrige servicetilbydere.

Norges største havn for utenlandsferger
Det er tre fergelinjer til kontinentet med daglige forbindelser til Kiel, København og Frederikshavn. Terminalene er lokalisert slik at biltrafikken kan ledes rett inn på hovedveinettet. Det gir minst mulig trafikk- og miljøbelastning i Oslo sentrum. Passasjertrafikken øker noe, men det er store sesongvariasjoner gjennom året. I høysesongen fra juni til august har fergene fullt belegg av passasjerer og biler. Høst- og vintermånedene, med unntak av høytider og ferieavvikling, har tradisjonelt færre passasjerer. En større vekst i passasjerer for utenlandsfergene vil kreve ny linjer og/eller større skip som er attraktiv i markedet.

Lokal transportvei
Passasjertrafikken med lokalfergene er en viktig del av rutenettet i byområdet med totalt 3, 8 millioner passasjerer i året. Ruters forbindelse til Nesodden er Norges nest største samband for kollektivtrafikk med 2,6 millioner passasjerer i året. I tillegg betjenes øyene i fjorden med lokalfarger slik at de kan være en viktig del av byens rekreasjonsområder. Sjøen har kapasitet til mye større lokalfargetrafikk. Det er planlagt nye anløpssteder for lokalfarger i de nye bydelene som nå bygges sentralt i Oslo. Det vil legge til rette for mer persontransport på sjøen og binde Fjordbyen sammen. Charterbåtene har enten kaiplass i havnen eller bruker den til av- og påstigning. Båtene bidrar til Oslos identitet som havneby og sommerby. Charterbåtvirksomheten drives med mange ulike typer fartøyer, deriblant veteranbåter. Båtplassene i Piper-vika er de mest attraktive med lett adkomst og god kontakt til byen og annen kommunikasjon på landsiden. Bryggene her er også populære for av- og påstigning for de båtene som ikke har sin faste kaiplass her.

PASSASJERER, BILER OG GODS MED UTENRIKSFERGER I 2016 OG 2017

	2017	2016	ENDRING	ENDRING I %
Passasjerer utenriksferger (l.t. 71, 72)	2 366 745	2 328 245	38 500	1,7
Passasjerbiler utenriksferger (l.t. 52)	182 075	173 637	8 438	4,9
Gods utenriksferger (1000 tonn) (f.t. 26)	608	655	-48	-7,3

PASSASJERER MED CRUIESKIP I 2016 OG 2017

	2017	2016	ENDRING	ENDRING I %
Passasjerer cruiseskip (l.t. 73, 74)	197 886	171 635	26 251	15,3

MÅL 5

MILJØVENNLIG HAVN OG SJØTRANSPORT

Oslo Havn arbeider kontinuerlig med landstrømtilbudet, spesielt rettet mot fergene, og det er etablert avløpsmottak for kloakk og gråvann. Terminal for LNG/miljøvennlig drivstoff med bunkringsmuligheter og tiltak for nullutslippsløsninger på skip i lokal trafikk (El- og hydrogen) er under utredning. Det samme gjelder for elektrifiserte traseer (Oslo Havn – Alnabru/Klemetsrud) og tungtransport med hydrogen som drivstoff.

Det er utarbeidet en klimastrategi for Oslo Havn som er vedtatt i havnestyret i 2017. Miljørabattordninger og rutiner for overvåking av utslipp til luft og vann er innført.

Havna er miljøtiltak i seg selv

Oslo Havn er et miljø- og klimatiltak i seg selv ved at gods og passasjerer på en miljøvennlig måte bringes helt inn til det tettest befolkede området i Norge. For eksempel vil transport av en container med trailer fra Rotterdam slippe ut 17 ganger mer CO2 enn om den blir fraktet med båt. (Kilde: Oslo havneplan 2013-2030). Selv om sjøtransporten er mer miljøvennlig enn veitransport, må det kontinuerlig arbeides for å redusere miljøkostnadene ved havnedrift og transport på sjø.

Oslo Havn arbeider derfor hele tiden med å forbedre seg på miljøområdet og utarbeider miljøplaner for alle nye prosjekter. Oslo Havn KF er ISO 14001-sertifisert. Lokalt er miljøutfordringene knyttet til luftforurensning og støy, mens det nasjonalt og globalt er viktig å arbeide for å redusere utslipp av klimagasser.

Reduksjon av klimagasser

Reduksjon av klimagassutslipp er et satsingsområde for Oslo Havn. Oslo Havn har effektivisert virksomheten betraktelig, og redusert klimagassutslippene med nær 50 % siden 1990. Vi har el-biler og fornyer våre båter til elektrisk drift. Vi setter miljø- og klimakrav i egne anskaffelser, og effektiviserer energibruken i egne bygg og arealer. Pågående prosjekter med utbygging av landstrøm vil gi vesentlig mindre utslipp når skip ligger til kai.

Håndtering av avfall

Havna må håndtere avfall både fra egen virksomhet og fra skipene som leverer avfall når de legger til kai. Oslo Havn har en intern



avfallsplan basert på prinsippet om å forebygge at avfall oppstår, bidra til økt ombruk og sørge for kildesortering og gjenvinning. Spesialavfall mellomlagres og leveres til godkjent mottak. Dette gjelder også avfallet som mottas fra skip som kommer til havn.

Reduserer støy

Havnevirksomheten i Sydhavna medfører støy som kan oppleves sjenerende for dem som bor nærmest. Støyen måles jevnlig og informasjon er åpent tilgjengelig på nettet. Oslo Havn har vært en pådriver både i egen virksomhet og overfor operatører og rederier for å innføre støyreducerende tiltak. Samling av containervirksomheten på Sjursøya har flyttet støyende virksomhet bort fra de mest utsatte områdene, men det må forventes at folk som bor tett på havna vil kunne oppleve støy også i fremtiden.

Fjorden renere enn på 100 år

Gjennom prosjektet Ren Oslofjord, hvor forurensede sedimenter har blitt fjernet i havnebassenget, har Oslo Havn bidratt til at Oslofjorden er renere enn på 100 år. Utslipp fra industri, avrenning fra byen og dumping av avfall gjennom hele 1900-tallet førte til konsentrasjon av miljøgifter på sjøbunnen i indre Oslofjord. Prosjektet har prioritert sedimenter som er utsatt for oppvirling, samt spredning fra skipstrafikk og annen virksomhet. Havneaktivitetene påvirker strandsonen gjennom utbygging og økt trafikk. Det er derfor viktig å ha gode miljøplaner og velge tiltak som bidrar til god vannkvalitet.

OSLOHAVN.NO

PREMIERER MILJØEFFEKTIVE SKIP

17.10.17 De største cruisehavnene i Norge ble i oktober 2017 enige om en modell, Environmental Port Index (EPI), for å beregne skipenes miljøpåvirkning i cruisehavnene.

Oslo Havn jobber videre med å koble miljøpåvirkningen til pris i havnene. På bakgrunn av dette kan vi gi økonomisk fordeler til de mest miljøeffektive skipene når de ligger til kai.

Mange havner bruker i dag Environmental Ship Index (ESI) for å gi miljørabatter, men vi ser at det er få skip som er ESI registrert og derfor får vi ikke den ønskede effekten. Bergen Havn har derfor tatt initiativ og invitert de største cruisehavnene i Norge til å finne en modell for bedre miljøvekting.

Deltakere i prosjektet er Bergen og Omland havnevesen (BOH), Stavanger-regionen Havn, Oslo Havn, Aurland Hamnevesen, Stranda Hamnevesen, Ålesundregionens Havnevesen, Trondheim Havn, Destinasjon Eidfjord, Cruise Destinasjon Hardangerfjord, Tromsø Havn, Molde og Romsdal Havn, Norske Havner, Innovasjon Norge og Kystverket.

- Havnene skrev under en samarbeidsavtale i juni 2017, nå har vi hatt det andre nettverksmøte og er enig om veien videre. Nå i høst skal vi jobbe videre sammen med DNV GL for å se hvordan modellen virker i praksis, sier prosjektansvarlig Even Husby i Bergen og Omland havnevesen (BOH).

Ett av målene er at dette skal tilrettelegge for større åpenhet rundt cruisenæringen og det de faktisk gjør for å redusere sine utslipp.

- Jeg er svært fornøyd med at så mange aktører er enige om en modell for å beregne skipsanløpenes miljøpåvirkning. Håpet er at modellen bidrar til at rederiene blir mer miljøbevisste. Oslo Havn vil øke cruisetrafikken til byen, og ønsker besøk av de mest moderne og miljøvennlige skipene. Mange cruiseskip har i dag svært gode renseanlegg. Men som en av tre havner i Norge, har Oslo også et godt tilbud til cruiseskip uten de beste renseanleggene. Nå kan de pumpe avløpsvann direkte inn i det kommunale avløpssystemet. Dette er et resultat av et meget godt samarbeid med Oslo kommunes Vann- og avløpsetat. Det er moderne, effektivt og miljøvennlig», sier Ingvar M. Mathisen, direktør i Oslo Havn KF. Han er også styreleder i Cruise Norway.

ROSER OSLO HAVNS MILJØARBEID

6.10.17 Fornyert sertifikat for god miljøledelse viser at Oslo Havn holder høy miljøstandard.

Virksomheten har fått fornyet godkjenning etter miljøstandarden ISO 14001:2004.

- Vi har gjennomgått alle deler av virksomheten for å redusere utslipp til luft og vann. Vi holder havna ren og ryddig. Vi sørger for miljøvennlig og effektiv frakt av gods sjøveien til Oslo og Østlandsområdet, fremfor mindre klimavennlig veitransport. For meg er det viktig at havna er en sentral del av byens klimasatsing og det grønne skiftet, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Oslo Havn KF ble 27. og 28. september 2017 godkjent uten avvik av Teknologisk Institutt, og miljøsertifisert etter 14001:2004 standarden. Havna har også lagt grunnlaget for å bli oppgradert etter den nye standarden 14001:2015.

På vei til ny standard

Revisjonen av Oslo Havns drift, rutiner og styringssystemer viser høy miljøstandard. Miljøarbeidet ledes på en helhetlig måte, og er en naturlig del av virksomhetens øvrige strategi.

- Det betyr at Oslo Havn også er på vei til å bli sertifisert til den nye ISO 14001:2015 standarden, som en de første av norske havner. Suksessfaktoren er at miljøarbeidet er forankret i ledelsen og at vi jobber godt med operatørene i havna, sier Heidi Neilson.

Berømmes for miljøfokus

Revisjonen berømmer havna for en rekke miljøtiltak, blant annet planer om etablering av landstrøm til ferger, og avløpsløsning for cruiseskip. Revisjonen roser også Oslo Havn for sitt arbeid for å redusere utslipp til luft, vann og grunn, samt å redusere havnas påvirkning på naboer. Revisor var imponert over hvordan Oslo Havns klimastrategi formidler at vi hver dag kutter klimagassutslipp når vi sørger for at gods kommer sjøveien. Oslo Havn har en god miljøpolitikk, og arbeider aktivt med kundene og operatørene med planlegging og gjennomføring av havneaktivitetene.

Oslo Havn var første miljøsertifiserte havn i Norge, og har vært ISO 14001-sertifisert siden 2001.



Foto: Morten Knudsen

MÅL 6

BIDRA TIL OSLO SOM ATTRAKTIV BY

Det pågår reguleringsarbeid for utviklingen av Vippetangen-området og det er en prosess på gang når det gjelder publikumsrettet maritim virksomhet i Byhavnen og da særlig i Pipervika-området.

Rådhusbrygge 2 ble rehabilitert i 2017, og det er etablert landingsplass for skyttelbåt mellom Kongebrygga (Color Line) og Rådhusbryggene. Oslo Havn lager en park som skal fungere som en buffer mellom havna og nabolaget på Ormsund som er planlagt ferdigstilt i løpet av 2018. Det arbeides med å utvide arealer for publikum på Filipstad i tilknytning til Skur 13, og bygninger langs Akershusstranda rehabiliteres.

Byutviklingsprosjektet Fjordbyen

Fjordbyen er navnet på prosjektet hvor Oslo kommune

gjennom omstrukturering av havnevirksomheten legger til rette for byutvikling av sentrale havneområder.

Som grunneier i sentrale byutviklingsområder har Oslo Havn en viktig rolle. Vi må sørge for utvikling av eiendommene på en mest mulig tjenlig måte både for havna og byen som helhet. Oslo Havn ivaratar sin rolle i byutviklingsprosjektene enten direkte eller vårt heleide eiendomselskap HAV Eiendom AS. Denne strategien vil videreføres for å ta ansvar for byutvikling med høy kvalitet i våre områder og samtidig ta vare på havnekapitalen.

Havna – en attraktiv del av byen

Strengt krav til god estetikk, moderne arkitektur og miljøhensyn stilles både ved nyanlegg og ved vedlikehold av eksisterende anlegg. Oslo Havn ønsker å utvikle havna til å være en attraktiv del av byen som innbyggerne kan være stolte av. Det er utarbeidet estetiske veiledere for både Sydhavna og Vippetangen. Det er også utarbeidet designhåndbøker for byutviklingsområdene Bjørvika og Filipstad. I tillegg foreligger det en grøntplan for Oslo havn. Oslo Havn har også laget en handlingsplan for universell utforming av publikumsarealer og nybygg/ombygging av bygningsmasse innenfor havnas ansvarsområde.

En levende havnepromenade

Sjøfronten i Byhavna er et ettertraktet sted for fritidsaktiviteter og kulturarrangementer som kan trekke mye publikum. Det er her passasjerer kommer i land fra cruiseskip, utenlandsferger og lokaltrafikk. Det er ved sjøkanten man kan nyte Fjordbyens kvaliteter med kulturelle aktiviteter, restaurantbesøk og sjøaktiviteter. Oslo Havn er med på å utvikle havnepromenaden til glede for byens befolkning.

Uten havn – ingen by

Å formidle havnas betydning er viktig for Oslo Havn, spesielt siden virksomheten ligger så tett på byen. I mer enn 1000 år har Oslo vært en sjøfartsby med havna som en viktig del av byens identitet. Gode havneforhold var grunnlaget for utviklingen av byen innerst i Oslofjorden. Inntil ganske nylig var havna fylt med verftsindustri og andre aktiviteter som ikke finnes lenger. Havna rommer ennå mange maritime elementer som er verdt å ta vare på. Oslo Havn vil fortsette arbeidet med å formidle historien og gjøre den synlig. Så langt som mulig skal det finnes plass til minnesmerker og monumenter for personer og hendelser med tydelig forbindelse til havna og sjøen. Oslo Havn vil også i fremtiden støtte opp under aktiviteter knyttet til bevaring av kulturfartøy.

OSLOHAVN.NO



Foto: Visit Oslo

OSLO HAVN VIL STØTTE MARITIM KULTUR OG AKTIVITET

7.12.17 Oslo Havn søker aktører i havna som kan bidra til en levende byhavn med et mangfold av maritim kultur og aktivitet i bynære områder.

Oslo Havn har satt av 300 000 kr, og ønsker å inngå avtale med fem aktører som har aktiviteter som er fremadskuende, undervisningsrettet og havnerelatert. Økonomisk støtte kan innvilges til institusjoner, organisasjoner, foreninger og i forbindelse med tiltak, formål og prosjekter som kan skape et levende byrom med et mangfold av maritim kultur og aktivitet. Fra 2018 til 2022 er barn, ungdom og maritim kultur prioritert gruppe.

Aktørene må:

- ha fast tilholdssted i havna
- bidra til å skape et maritimt miljø og drive sjørettet virksomhet
- bidra på Oslo Havns årlige arrangement «Havnelangs»

Det er også forventet at:

- Partneren skal bidra inn i omdømmebyggingen av Oslo Havn
- Partneren skal legge til rette for aktiviteter som bidrar til mangfold av maritim kultur og aktivitet i bynære områder.

Avtalene gjelder for et år av gangen, og kan forlenges etter ny søknad. Utlysning av partneravtalene skjer på Oslo Havns nettsider med fastsatt søknadsfrist. Alle partneravtaler publiseres på nettsidene til Oslo Havn KF, www.oslohavn.no etter inngåelse.

OSLO HAVN I FINALE OM HAVNEPRIS

19.10.17 Oslo Havn var nær ved å vinne en europeisk havnepris for sitt arbeid med havnepromenaden.

Goudaloupe stakk av med prisen som ble delt ut av den europeiske havneorganisasjonen, ESPO 8. november. Oslo var i finalen i godt selskap med prosjekter fra Antwerpen, Brest, Guadeloupe og Venezia. Årets tema for konkurransen var havners engasjement og involvering i kunst og kultur.

- Oslo Havn er stolte og entusiastiske i å ta del i arbeidet med å utvikle havnepromenaden. Vi tar vare på havnehistorien og ønsker å bidra til nyutvikling. Havna er en del av byens hjerte, og den ni kilometer lange havnepromenaden er blitt en spennende del av byen som både byens befolkning og turistene setter pris på, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.



Havnedirektør Ingvar M. Mathisen, eindomsdirektør Åsa Nes og prosjektleder, Erlend Pehrson.

STATISTIKK 2017

GODSOMSETNINGEN (1000 TONN)

	2017	2016	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Vätbulk	1 906	1 950	-43	-2,2
Tørrbulk	1 822	1 797	24	1,3
Stykkgoods	2 261	2 308	-47	-2,0
I alt	5 988	6 055	-66	-1,1

GODSOMSETNINGEN FORDELT PÅ IMPORT, EKSPORT OG INNENRIKS (1000 TONN)

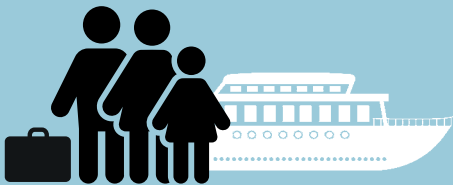
	2017	2016	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Containere Lo/Lo (l.t. 31-34)	1 281	1 210	71	5,9
Ro/Ro-enheter (l.t. 41-69)	696	741	-45	-6,1
Herav utenriksferger (f.t. 26)	608	655	-48	-7,3
Annet stykkgoods (l.t. 91-99)	284	355	-72	-20,2
I alt	2 261	2 306	-46	-2,0

CONTAINERTRAFIKKEN (TEU)

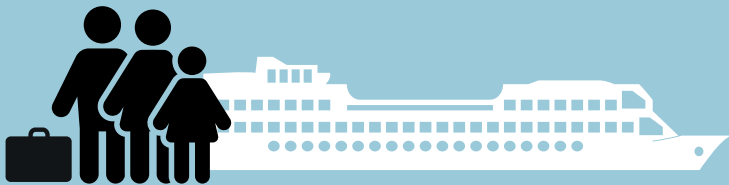
	2017	2016	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Antall TEU m/last	135 744	131 400	4 344	3,3
Antall TEU u/last	72 634	75 133	-2 499	-3,3
I alt	208 378	206 533	1 846	0,9
Gods (1000T):	1 281	1 210	71	5,9

IMPORT AV BILER OVER OSLO HAVN INKL. NYTTEKJØRETØYER

	2017	2016	ENDRING ANTALL TONN	ENDRING I %
Anttall biler (l.t. 54)	60 708	58 434	2 274	3,9
Antall tonn (1000 tonn)	117	112	6	5,1



2 366 745 PASSASJERER MED UTENRIKSFERGER I 2017



197 886 PASSASJERER MED CRUISESKIP I 2017

PASSASJERER, BILER OG GODS MED UTENRIKSFERGER I 2016 OG 2017

	2017	2016	ENDRING	ENDRING I %
Passasjerer utenriksferger (l.t. 71, 72)	2 366 745	2 328 245	38 500	1,7
Passasjerbiler utenriksferger (l.t. 52)	182 075	173 637	8 438	4,9
Gods utenriksferger (1000 tonn) (f.t. 26)	608	655	-48	-7,3

PASSASJERER MED CRUISESKIP I 2016 OG 2017

	2017	2016	ENDRING	ENDRING I %
Passasjerer cruiseskip (l.t. 73, 74)	197 886	171 635	26 251	15,3

ANLØP AV UTVALGTE SKIPSTYPER

Skipstype (f.t. kode)	2017		2016		ENDRING I %	
	Antall	BT (1000)	Antall	BT (1000)	Antall	BT
Tankskip (15, 17, 51)	203	1 808	210	1 952	-3,3 %	-7,4 %
Tørrbulkskip (14)	205	738	217	715	-5,5 %	3,1 %
Containerskip Lo/Lo (16)	520	4 885	458	4 196	13,5 %	16,4 %
Bilskip (55)	85	1 022	88	1 020	-3,4 %	0,2 %
Andre lasteskip (11, 12, 13, 54)	904	1 310	935	1 432	-3,3 %	-8,5 %
Utenriksferger (26)	1 026	50 559	1 024	50 654	0,2 %	-0,2 %
Cruiseskip (21)	102	7 523	81	6 581	25,9 %	14,3 %
I alt	3 045	67 845	3 013	66 551	1,1 %	1,9 %



3 045 SKIP ANLØP OSLO HAVN I 2017



HAVNELANGS

Illustrasjon: Sandra Blikås

Havnelangs ble i 2017 arrangert for sjette gang. Oslo Havn inviterte byens befolkning til å besøke havna og havnepromenaden fra Filipstad i vest til Losætra i øst.

Underveis kunne publikum oppleve mange aktiviteter og bli bedre kjent med livet langs sjøkanten i Oslo. På 34 ulike poster med over 40 ulike aktører var det båter av mange slag, fra Elias, politibåten og Christian Radich til piratshow, og mulighet for å teste kajaker ved Sørenga. I tillegg bød havna på arkitekturvandring og publikum kunne se et gatekunstverk bli til. Konseptet fra tidligere år med rebusløp for publikum ble videreført. Ca 6000 mennesker løste oppgaver og lærte mer om hele spekteret av havnas virksomheter, fra asfaltverket på Filipstad til Fiskeriministerens dåp av nytt fartøy hos Ung Norge i Lohavn.

Sammen med Oslo Havn bidro havnekunder og aktører til å skape en engasjerende og lærerik dag for byens befolkning.



Foto: pxhere.com



Foto: Oslo Havn

KUNST I HAVNA

Hva med en kunstreise i havna? Se oversikt over kunst mellom Filipstad og Kongshavn som Oslo Havn har vært med å bekoste, eller som vi har bidratt til på annet vis.



- 1 Graffitikunst av Mikael Noguchi er lokalisert på den ene langsiden til skur 34.
- 2 "Salt" er et nomadisk kunstprosjekt plassert ved Langkaia i Bjørvika i Oslo - med utsikt mot operaen. Prosjektet består av fire trekonstruksjoner inspirert av tradisjonelle norske fiskehesjer.
- 3 Containerkunstverket «Kubikk» av Michael Johansson markerer inngangen til Oslo og Godshavna i Sydhavna.
- 4 Livbøyen på Akershusstranda lyser opp i mørket og er et stilig skue på kveldstid.
- 5 Den London-baserte kunstneren Amandeep Singh, eller Inkquisitive som han er bedre kjent som har malt sitt største verk noensinne på mat- og kulturstedet Vippra, ytterst på Vippetangen. Verket ble laget til den årlige Turbandagen, med en egen Oslo-turban. Oslo Havn har bidratt i finansieringen.
- 6 «Gorilla» er laget av den norske stensilkunstneren Hama Woods.
- 7 Pushwagners kunstverk er spesiallaget for skur 13 og er et samarbeid med Fineart.

Foto: Oslo Havn





SJØVEIEN ER MILJØVEIEN

Oslo Havns miljøtiltak 2017:

- etablert og oppgradert kloakkmottak for cruise og charterbåter, mer strøm til charterbåter i Byhavna
- overvåker vannkvalitet og rydder søppel i sjøen
- elektrifisering av lokalferger og HAVs arbeidsbåt, samarbeid med havnekunder
- ta i bruk ny teknologi
- ressurseffektiv drift som reduserer avfall og energibruk
- estetikk og god arkitektur i hele havna

- anskaffet landstrøm til utenlandsferger på Vippetangen.

Standard økonomioppfølging gjennom året (1. kvartal, 2. tertial, årsberetning) inkluderer rapportering på status for gjennomføring av tiltak i klimabudsjett 2017.

Tiltak iverksettes både i egen drift og på bynivå. Rapporteringen er knyttet opp mot Byrådets mål nr. 1: Klimagassutslipp skal halveres innen 2020 sammenlignet med 1990-nivå.

Sjøveien er i dag den mest energieffektive måten å frakte store godsmengder over større avstander

CO₂ utslipp i gram pr. kilometer transport av 1 tonn varer:



TILTAK I KLIMABUDSJETT 2017

TILTAK	RESULTATINIKATOR	MÅLTALL 2017	STATUS ÅRSBERETNING
Utfasing av gjenstående oljefyrer i kommunale bygg	Antall bygg med oljefyr, både eide og leide	3	3
Energieffektivisering - og klimatiltak i kommunale bygg	[kWh/m²]	ikke målsatt	
Innkjøpskrav nullutslipps TT-tjenester og annen persontransport	Innkjøpskrav etablert [ja/nei]	ikke målsatt	ja
Innkjøpskrav nullutslipps tjenestebiler	Innkjøpskrav etablert [ja/nei]	ikke målsatt	ja
Innkjøpskrav for grønne anleggsmaskiner	Innkjøpskrav etablert [ja/nei]	ikke målsatt	ja
Omlegging til grønn anleggsdrift	Antall fossilfrie byggeplasser av totalt antall byggeplasser	ikke målsatt	1
HAVS KLIMASTRATEGI 2016 - 2030			
Antall tonn gods sjøveien via Oslo Havn		6 000 000 tonn	5,998 tonn
Antall tonn CO2 redusert når gods kommer på sjøen (40 kg CO2 per tonn gods)		240 000 tonn	239.920 tonn
Antall tonn CO2 fra HAVs drift	Tallene har vi ikke for 2017. Dette er status 2016	400 tonn	
Antall tonn CO2 fra transport og havnedrift i hele Oslo Havn	Tallene har vi ikke for 2017. Dette er status 2016	8 000 tonn	
Antall tonn CO2 fra Oslo Havn inkl. skip ved land	Tallene har vi ikke for 2017. Dette er status 2016	25 000 tonn	
Antall tonn CO2 fra Oslo Havn inkl. skip seiling fra Steilene	Skal Oslo kommunes grense gjelde blir utslippene mindre	50 000 tonn	

MØT HAVNAS KAIREPERATØRER

I Oslo Havn er det 10 kilometer kai som må vedlikeholdes. Møt dem som hver dag sørger for at kaiene i havna er sikre og i god stand.

Det er ikke få kaimeter fagarbeiderne Bjørn Arild Hansen og Leif Kvam har fikset på i sine 30 år i Oslo Havn. De har mer enn nok å gjøre med så mange kilometer kai som skal holdes i stand. Siden oktober i 2016 har de nærmest bodd på tømmermannspram 31 som har ligget utenfor kornsiloen. Herfra har de reparert den verneverdige blokkmurskaia på Vippetangen. De to fagarbeiderne har jobbet sammen i over 30 år, og trives godt i lag. Vi er nesten som et gammelt ektepar å regne, forteller de med et smil. Bjørn Arild og Leif er fagutdannet som jernbindere og har hatt en variert arbeidshverdag i havna. Med alt fra kaibygging til oppussing, muring og maling av skur og bygninger. Jobben har endret seg i takt med utviklingen av havna – før var det flere som jobbet med å lage nye kaier. Nå er vi færre og mer overalt. De siste årene har det blitt mer kaivedlikehold.

Vedlikeholder verneverdige kaier

Blokkmurskaiene med sine fint tilhogde granittblokker er noe av det mest karakteristiske i Oslo Havn. De står på byantikvarens gule liste. Kaiene gir et flott inntrykk, og slike kaier finnes flere steder langs havnepromenaden på Filipstad, Tjuvholmen, Vippetangen og i Bjørvika. Blokkmurskaiene på Vippetangen og Utstikker 3 ble påbegynt i 1899. De er de eldste av denne typen i Oslo Havn. Vippetangen har en spennende historie fra middelalderens festningsverk via emigrasjonstidens Amerika-båter til 1900-tallets industrihavn. Historien kan leses i både kaier og bygg.

Blokkmurskaiene repareres ved at gammel mørtel pigges ut og fjernes, og ny betong legges inn. Vann, både fra regn og is har over år vasket bort den gamle mørtelen. Målet er en tettest mulig kai. – Herdingen er viktig forteller de to, slik at steinene holder seg på plass. Det er et møysommelig arbeid som kan være slitsomt for både armer og rygg. Men alt skal være i orden med kaiene når vi er ferdige, sier de to.

Kaier av mange slag

– Vi har mange ulike typer kaier i ulik alder i Oslo Havn.

Det er et kontinuerlig behov for vedlikehold av kaifronter og kaidekker. Kaiene er laget i tre, stein eller betong, forteller ansvarlig for kaivedlikeholdet, Hege Berg Thurmann. – Vi jobber også med å reparere og bytte defekte fendere på kaiene. Det er også viktig å sikre at det til en hver tid er strøm og vann tilgjengelig for båtene som legger til.

– Vi har mange ulike kaikonstruksjoner i havna. Vi deler dem gjerne inn i massive eller åpne kaier. En massiv kai kan f.eks være laget i betong eller i blokkmur som på Vippetangen. Vi har åpne kaier der kaia bæres av peler/pilarer i stål, tre eller betong. De ulike kaitypene har ulike utfordringer. Generelt kan vi si at jo eldre kaien er, jo mer utfordrende er vedlikeholdet. Mye av vedlikeholdet gjøres av havnas egne fagarbeidere som kjenner havna godt. De er dyktige og fleksible og jobber med mye forskjellig, men mest med kaifront, kaikant og fendring. Bjørn Arild og Leif, Egon og Milan kaller jeg for kaienes «dreamteam», sier Hege med et smil.

Flytende arbeidsplass

Tømmermannspram 31 er en flytende arbeidsplattform med kran og er den siste av sin type igjen i havna. Her er det arbeidsrom med alt slags verktøy, oppholds- og spiserom, dusj og wc. Til og med et tørkerom er det plass til. Her har Leif og Bjørn Arild alt av utstyr de trenger, fra skjærebrenner, luftkompressor og sementblander. De to trives med jobben på prammen. Noen dager er det varmt i været og solen skinner, og en kan ikke ha et finere arbeidsted. Andre dager er det ikke fullt så idyllisk, med is og kulde og sno langs kaiene. Da er det godt å kunne «tine» seg opp inne på prammen, mellom arbeidssøktene.

Sikkerhet og estetikk

Kaiene skal ikke bare være sikre og fungere som de skal. Det er også viktig at kaia beholder sitt estetiske uttrykk. Blokkmurskaiene er fine i seg selv, men andre steder settes det opp fendere i tre – såkalte, treskjørt eller trepanel som består av ferdig kutta plank fra verkstedet på Sjursøya. Leif og Bjørn Arild sjekker også at kaifrontlister og leiderne, som henger for hver 50 meter langs kaia er i orden. Leiderne (redningsstiger laget av kjetting) lages i Oslo Havn og er viktige for sikkerheten i havna. Det blir stadig mer folkeliv på den ni kilometer lange havne-



Tømmermannspram 31 til kai utenfor kornsiloen på Vippetangen. Herfra repareres kaiene.



Hele arbeidslaget. Bjørn Arild Hansen og Leif Kvam (fra høyre) sammen med Egon Jensen og Milan Miletic på tømmermannspram 31.

promenaden, og kaiene må både være sikre og fine å se på. Om ikke lenge blir det nytt liv her på Vippetangen. Til våren starter Vippa en ny mat- og kulturmøteplass i det gamle havneskuret ved siden av kornsiloen. Da skal de to arbeidskarene være



Ansvar for mange meter kai. Som kaivedlikeholdsansvarlig i havna har Hege Berg Thurmann 10 km kai å holde styr på.

ferdige med jobben slik at folk skal kunne kose seg på en trygg og nyoppusset kai på Vippetangen.

Tekst og foto: Trude Thingelstad. Publisert på web 15.03.2017



Bjørn Arild borrar ut den gamle mørtelen på den verneverdige blokkmurskaia i granitt på Vippetangen.

STYRELEDERS BERETNING

Foto: Klaus Sandvik

Landet og byens politiske myndigheter har ambisiøse mål for å skifte godstransport fra vei til sjø og bane. Som Norges største offentlige havn er Oslo Havn en vesentlig aktør for å kunne nå disse målsettingene. Halve Norges befolkning ligger innenfor tre timers kjøring fra Oslo Havn. Dette er et ansvar Oslo Havns styre er svært bevisst.

Oslo er en av Europas raskest voksende byer. Dette medfører både en økning i etterspørselen etter forbruksvarer og bygningsmaterialer. Oslo Havn arbeider for at mest mulig av godset blir transport den miljøvennlige sjøveien. Havna ligger midt i byen dit gods og passasjerer skal. Beliggenheten forplikter oss til å være ekstremt arealeffektive.

Oslo kommune har skjerpet sine miljømål. I tillegg til at havna skal ta en større del av transportarbeidet slik at lastebiltransporten kan reduseres, må vi holde vår egen virksomhet i tråd med Oslo kommunes miljømål. Derfor har vi iverksatt en rekke miljøtiltak:

- Oslo Havn reduserer egne klimautslipp på land ved å fase ut fossilt, kjøpe inn elektriske kjøretøy, bygge mer ladeinfrastruktur, reduserer bilparkering og utvider havnepromenaden for gående og syklist.
- Ruters pilot på elbuss på Vippetangen og planer for framtidens elektriske lokalfjerger gjøres i samråd med Oslo Havn.
- På sjøen planlegger Oslo Havn ny nullutslippsarbeidsbåt, og dialogen med rederier gir resultater. Ny landstrømløsning

for utenriksferger vil bli brukt og tilrettelegger for byens nullutslippsvisjon, samtidig som nye forprosjekt er i gang.

- Overvåking viser at dypvannsdeponiet er stabilt, støysvake kraner og bevisste operatører gir færre naboklager,
- Oslo Havn har stoppet fremmedarten som sprer seg ukontrollert i andre europeiske havner.
- Ny miljøstandard, ISO 14001, blir faset inn og forankres i hele Oslo Havns virksomhet fra innkjøp, plan og utbygging, drift og vedlikehold. ISO 14001-sertifiseringen skal legge grunnlaget for at Oslo Havn reduserer sin belastning på miljøet. Samtidig legger den til rette for en bærekraftig vekst og økt lønnsomhet.
- Oslo Havn har arbeidet med å opprette et miljøtilskudd for operatører i havna som raskere kan gå over til nullutslipps-teknologi ved hjelp av investeringsstøtte. Ordningen trer i kraft i 2018.

Etter 15 begivenhetsrike år i stillingen sluttet Anne Sigrild Hamran som havnedirektør i Oslo Havn i mars 2017. Oslo Havnestyre vedtok i junimøtet å ansette Ingvar M. Mathisen som ny havnedirektør. Mathisen, som kom fra samme stilling i Bodø Havn, tiltrådte stillingen medio august.

I 2017 startet arbeidet med utvikling eller revidering av Oslo Havns overordnede planer - strategiplan, masterplan for Sydhavna, ny eierstrategi for Oslo Havns eiendomsselskap HAV Eiendom AS

og ny klimastrategi. Noe av arbeidet er slutført 2017, mens det resterende planlegges ferdigstilles i løpet av første halvår i 2018.

Vår eier Oslo kommune forventer at Oslo Havn drives økonomisk effektivt og at denne driften skjer bl.a. etter beste miljøpraksis og uten sosial dumping. Byrådet i Oslo og Oslo Havn står sammen i arbeidet mot sosial dumping. Vi forventer at aktører i havna ikke bruker sjøfolk til losse- og lastearbeid uten avtale med Sjømannsforbundet/ITF. Ved mistanke om sosial dumping, oppfordrer vi alle til å melde fra til Sjøfartsdirektoratet. Leietakere som ikke følger lover og regler kan risikere å miste leiekontrakten sin.

Vår eier stiller videre klare krav til gode rutiner for internkontroll og at foretakene har et bevisst forhold til risikostyring. Det er styrets oppgave og ansvar å sørge for at foretaket er organisert på forsvarlig måte. På forespørsel fra eier gjennomførte Oslo Havn i desember en gjennomgang og vurderte arbeidet med internkontrollrutiner med fokus på forebygging av korrupsjon og misligheter, risikostyring og andre forhold som er nødvendig for å ivareta kommunens og foretakets interesser.

Vår eierstrategi for datterselskapet HAV Eiendom ble revidert i 2017. Selskapet skal nå legge større vekt på å beholde eienommene og utvikle dem selv, og i mindre grad videreselge. Havnestyret legger også opp til at HAV Eiendom vil få ansvaret for eiendomsforvaltningen på Filipstad.

I 2018 vil Oslo Havn utvikle Norges viktigste havn videre mot ytterligere vekst mht. gods og passasjerer – for sjøveien er miljøveien.

Oslo Havnestyre har i 2017 hatt følgende sammensetning:

- Schjerva, Roger - styreleder
- Lae, Erling - nestleder
- Agerbak-Jensen, Merete
- Elgvin, Geir Rognlien
- Gromsrud, Kenneth
- Haugvad, Tom
- Kjosbakken, Silje
- Laskemoen, Ola
- Salvesen, Lars Birger (med Røberg-Larsen, Bjørn Jarle som personlig vara)
- Singsaas, Hilde (til juni 2017)

Havnestyret har i 2017 avholdt 8 møter hvor totalt 81 saker har vært behandlet. I tillegg er det gjennomført 3 styreseminarer.

Roger Schjerva
Styreleder
Oslo Havn KF



Foto: Bård Gudim

SAMMENLIGNING AV BUDSJETT OG REGNSKAP

DRIFTSREGNSKAP OSLO HAVN KF 2017

DRIFT	REGNSKAP 2017	REGNSKAP 2016
Trafikkinntekter	-133 043	-131 171
Leieinntekter	-160 648	-145 900
Andre inntekter	-8 580	-14 400
Overføringer med krav til motytelse	-12 492	-10 091
Overføringer uten krav til motytelse	-291	-553
Sum driftsinntekter	-315 055	-302 115
Lønnsutgifter	66 766	68 275
Sosiale utgifter	35 292	36 256
Kjøp av varer og tjenester som inngår i kommunens tjenesteproduksjon	64 425	60 909
Kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon	7 259	5 882
Overføringer	8 673	8 643
Avskrivninger	80 359	78 748
Fordelte utgifter	-1 754	-1 913
Sum driftsutgifter	261 019	256 799
Brutto driftsresultat	-54 035	-45 315
Renteinntekter og utbytte	-3 781	-1 878
Sum eksterne finansinntekter	-3 781	-1 878
Renteutgifter og låneomkostninger	364	494
Avdrag på lån	1 000	1 000
Sum eksterne finansutgifter	1 364	1 494
Resultat eksterne finanstransaksjoner	-2 417	-384
Motpost avskrivninger	-80 359	-78 748
Netto driftsresultat	-136 811	-124 447
Bruk av disposisjonsfond	0	0
Bruk av bundne fond	0	0
Sum bruk av avsetninger	0	0
Overført til investeringsregnskapet	21 145	0
Sum avsetninger		
Netto avsetning		
Regnskapsmessig merforbruk/mindreforbruk	-115 666	-124 447

Overordnede kommentarer

Overordnet viser regnskapet at driften er stabil sammenlignet med foregående år. Netto driftsresultat har økt som følge av større økning i driftsinntektene (4,3 prosent økning) enn for driftskostnadene (1,6 prosent økning).

Driftsregnskapet for 2017 viser et regnskapsmessig mindre forbruk i forhold til budsjettet på 115,7 millioner som følge av at:

- inntektssiden er styrket hovedsakelig gjennom refor-handlinger av utleiekontrakter
- driften er effektivisert gjennom optimalisering av organisa-sjonen og forberedning av arbeidsrutiner og prosesser.
- behovet for overføringer til investeringsregnskapet er redusert.

Årets mindreforbruk er avsatt til disposisjonsfond og inngår i planer for finansiering av fremtidige investeringsprosjekter.

Kommentarer til driftsinntekter

Trafikkinntektene økte med 1,4 prosent til 133 millioner i 2017. Økningen i beløp er mindre enn årets prisjustering som følge av redusert godsmengde.

Inntekter fra utleie av arealer ble 13,8 mill. høyere enn budsjet-tert og økningen knyttes til effekten av gjennomførte refor-handlinger av langsiktige avtaler, samt til kortsiktige leieavtaler i forbindelse av utleie av areal. Utbyggingen av Follobanen ved Bane NOR har medført et betydelig aktivitetsnivå i havneområdet, med leie av arealer i forbindelse med rigg og utskipning av masse fra Myggbukta.

Kommentarer til driftsutgifter

Driftsutgiftene i 2017 er 29 mill. høyere enn justert budsjett, og 4,2 mill. høyere enn de faktiske driftsutgiftene i 2016.

I justert budsjett ble overføringene til investeringsregnskapet økt med 43,8 mill. ettersom finansieringsbehovet i invester-ingsregnskapet økte med dette beløpet. Denne overføringen ble teknisk finansiert i driftsbudsjettet ved å redusere en av kostnads-artene under overføringer i driftsutgifter med 43,8 millioner.

Utover denne tekniske justeringen av driftsutgifter, viser de øvrige postene at driften nå er stabilisert på et lavere kostnads-nivå etter gjennomført reorganisering med tilhørende effektiviseringsgevinster. Dette er en effekt som ikke var kjent på budsjetteringstidspunktet og derfor ikke innarbeidet i opprinnelig budsjett.

Lønnsutgifter inkludert sosiale kostnader er 8,4 millioner under budsjett som følge av nedbemanning gjennomført etter budsjetteringstidspunktet. Sammenlignet med 2016 er lønnsutgiftene redusert med 2,4 millioner.

Kjøp av varer og tjenester er 11,1 millioner under budsjett, men likevel 3,5 mill. høyere enn i 2016. Organisasjonen og aktivitetsnivået har nå satt seg etter omorganiseringen i 2016 og produksjonen av ordinære driftstjenester er blitt stabilisert.

Sett bort fra den tekniske justeringen av overføringsutgifter som følge av finansiering av økt finansieringsbehov i det justerte investeringsbudsjettet, er overføringsutgifter 4,6 millioner under budsjett. Avviket skyldes i hovedsak at beløpet på 5 millioner avsatt til havnestyrets disposisjon ikke ble benyttet. Overføringsutgifter omfatter blant annet støttebevilgning til ulike organisasjoner, utbetaling av oppkreivingsgodtgjørelse til havnebrukere som krever inn vare- og bryggevederlag på vegne av Oslo Havn og avdrag på underdekningslån på 4,6 millioner til Oslo kommune i forbindelse med opprettelse av Oslo Pensjons-forsikring.

Fordelte utgifter utgjør 1,8 millioner for 2016 og er 1,5 millioner høyere enn budsjett. Fordelte utgifter er henføring av utførte tjenester fra ansatte i teknisk avdeling til investeringsprosjekter.

Samlet gir dette et positivt brutto driftsresultat inklusiv avskriv-ninger og før finansposter og avsetninger på 54 millioner, som er 6,4 millioner høyere enn justert budsjett.

Kommentarer til finansinntekter og -utgifter

For finanspostene i 2017 er renteinntekter av bankinnskudd 3,3 millioner høyere enn justert budsjett. Resultat av eksterne finanstransaksjoner er 4,4 millioner høyere enn budsjettet.

Årsavslutningsdisposisjoner

Regnskapsmessig mindreforbruk i driftsregnskapet på 115,7 avsettes til disponibelt fond.

Det er budsjettert med en overføring til investeringsregnskapet på 112,6 mill. for å dekke inn merforbruk utover egen-finansiering. Siden det i henhold til retningslinjer ikke skal overføres midler fra drift til investering utover det som er nød-vendig for at investeringsregnskapet skal ha finansiell dekning, reduseres beløpet til 21,1 millioner.

INVESTERINGSREGNSKAP OSLO HAVN KF 2017

INVESTERING	REGNSKAP 2017	REGNSKAP 2016
Investeringer i anleggsmidler	77 471	114 854
Kjøp av aksjer HAV E	0	0
Avsetninger	1 300	15 170
Fordelte utgifter	0	0
Årets finansieringsbehov	78 771	130 024
Inntekter fra salg av anleggsmidler	-300	-22 349
Salg eiendommer til HAV E	0	0
Tilskudd til investeringer	0	0
Uttak HAV E	-40 000	-125 000
Andre inntekter	0	0
Sum ekstern finansiering	-40 300	-147 349
Overført fra driftsregnskapet	-21 145	0
Bruk av tidligere års mindreforbruk	0	0
Bruk av ubundne inv. fond	-17 325	0
Bruk av bundne inv. fond - Ren Oslofj.	0	0
Sum intern finansiering	-38 471	0
Sum finansiering	-78 771	-147 349
Udekket/udisponert	0	-17 325

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

Investeringsregnskapet viser investeringer i anleggsmidler på 78,8 millioner, som er 73,8 millioner lavere enn justert budsjett for 2017. Endringer i justert budsjett er generelt begrunnet i at det var fremkommet nye opplysninger i det enkelte prosjekt etter at det opprinnelige budsjettet ble utarbeidet. En konsekvens av underforbruket er at virksomheten i fremtiden vil ha ekstra fokus på prosjektstyring og løpende rapportering på prosjektnivå. Erfaringsmessig avdekkes det ofte at prosjekter blir mer kompliserte og at det blir nødvendig med flere avklaringer mot eksterne parter enn først antatt, noe som er tidkrevende.

Mindreforbruket består av reelle netto kostnadsøkning på prosjekter totalt 22,8 millioner, og reelle forsinkelser i henhold til vedtatt plan totalt 94,7 millioner.

Investeringer i 2017 er i samsvar med budsjettet finansiert gjennom uttak fra HAV Eiendom AS på 40 mill. I tillegg

overføres 21,1 millioner fra driftsregnskapet og 17,3 millioner brukes av tidligere års mindreforbruk for å sørge for finansiell dekning av investeringsregnskapet. Det er ikke foretatt låneopptak i 2017.

Forklaring til Balanse Oslo Havn 2017 (side 35)

Endring i anleggsmidler skyldes tilførte aktiva gjennom investeringsprosjektene med fradrag for avskrivninger og nedskrevet verdi av HAV Eiendom grunnet uttak av utbytte på 40 millioner.

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.

BALANSE OSLO HAVN KF 2017

	2017	2016
ANLEGGSMIDLER	2 502 797 506	2 509 610 010
Faste eiendommer og anlegg	1 605 278 780	1 595 992 620
Utstyr, maskiner og transportmidler	897 518 726	913 617 390
AKSJER OG ANDELER	2 328 347 657	2 351 663 188
Aksjer og andeler	1 853 277 369	1 893 277 369
Pensjonsmidler	475 070 288	458 385 819
OMLØPSMIDLER	390 517 111	299 764 260
Premieavvik	89 785 974	90 915 368
Kortsiktige fordringer	36 246 922	53 380 224
Kasse, postgiro bankinnskudd	264 484 214	155 468 668
SUM EIENDELER	5 221 662 274	5 161 037 458
EGENKAPITAL	4 698 345 021	4 619 247 436
Kapitalkonto	4 338 565 094	4 359 108 258
Udisponert i investeringsregnskapet	51 858	17 377 106
Regnskapsmessig mindreforbruk	313 268 971	197 602 973
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (drift	-3 907 367	-3 907 367
Disposisjonsfond	10 271 392	10 271 392
Bundne investeringsfond	6 129 764	6 129 764
Ubundne investeringsfond	33 940 413	32 640 413
Bundne driftsfond	24 897	24 897
LANGSIKTIG GJELD	492 580 069	502 164 939
Konsernintern langsiktig gjeld	26 456 754	31 352 462
Pensjonsforpliktelse	466 123 315	470 812 477
Bundne driftsfond	24 897	24 897
KORTSIKTIG GJELD	30 737 184	39 625 082
Annen konsernintern kortsiktig gjeld	-19 090 988	-13 680 732
Annen kortsiktig gjeld	49 828 172	53 305 814
Pensjonsforpliktelse	466 123 315	470 812 477
SUM GJELD	523 317 253	541 790 022
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	5 221 662 274	5 161 037 458
MEMORIAKONTI	0	0
Andre memoriakonti	-50 879 746	-50 879 746
Motkonto for memorakontiene	50 879 746	50 879 746

” I mer enn 1000 år har Oslo vært
en sjøfartsby med havna som en viktig
del av byens identitet”





OSLO HAVN
PORT OF OSLO

www.oslohavn.no