

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38 - Vippetangen
Møtedato: 27.05.2025
Tid: Kl. 13:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

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

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	20/25	Økonomirapportering 1. kvartal 2025	-
ST	21/25	Overføring av fjorårets mindreforbruk	-
ST	22/25	Budsjett 2026 og økonomiplan 2026 - 2029	§ 14 1. ledd
ST	23/25	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvL. § 13 1. ledd nr. 1
ST	24/25	Områdesikring - Sjursøya	§ 21
ST	25/25	Vurdering av erstatningskrav	§ 14 1. ledd

ST	26/25	BP3 Kneppeskjær øst	§ 24 3. ledd 1. punktum
ST	27/25	Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 1. kvartal 2025	-
ST	28/25	Vurdering av evt. konsekvenser av økte toll- og handelshindringer for Oslo havn	-
ST	29/25	Oppfølging internrevisjon og internrevisjonsplan for Oslo Havn høsten 2025	-
ST	30/25	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	-
FS		Havnestyrets egentid med havnedirektør	-
FS		Havnestyrets egentid	-

Oslo, 23. mai 2025

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
20/25	Havnestyret	27.05.2025

Arkivsak: 25/135 - 3

Saksbehandler: Tore Beitveit / seksjonssjef

Økonomirapportering 1. kvartal 2025

Sammendrag:

Økonomisk rapportering for kommunale foretak ivaretas gjennom byrådets kvartalsrapport til bystyret. Oslo Havn KF har i den forbindelse utarbeidet kvartalsrapport per 31. mars 2025.

Saksfremstilling:

1. Oslo Havns kvartalsrapport fremlegges for havnestyret til orientering.
2. Det vises for øvrig til presentasjon av foretakets økonomiske situasjon under havnedirektørens orientering i havnestyremøtet 3. april 2025.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

3. Havnestyret tar økonomirapport for 1. kvartal 2025 til orientering.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

John Erling Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

20.05.2025

20.05.2025 HAV 1. kvartal 2025

20.05.2025 HAV kvartalsrapport drift

20.05.2025 HAV kvartalsrapport investering

20.05.2025 Kvartalsrapport 2025 Vedlegg



Oslo

Oslo Havn KF

Økonomisk rapportering

1. kvartal 2025

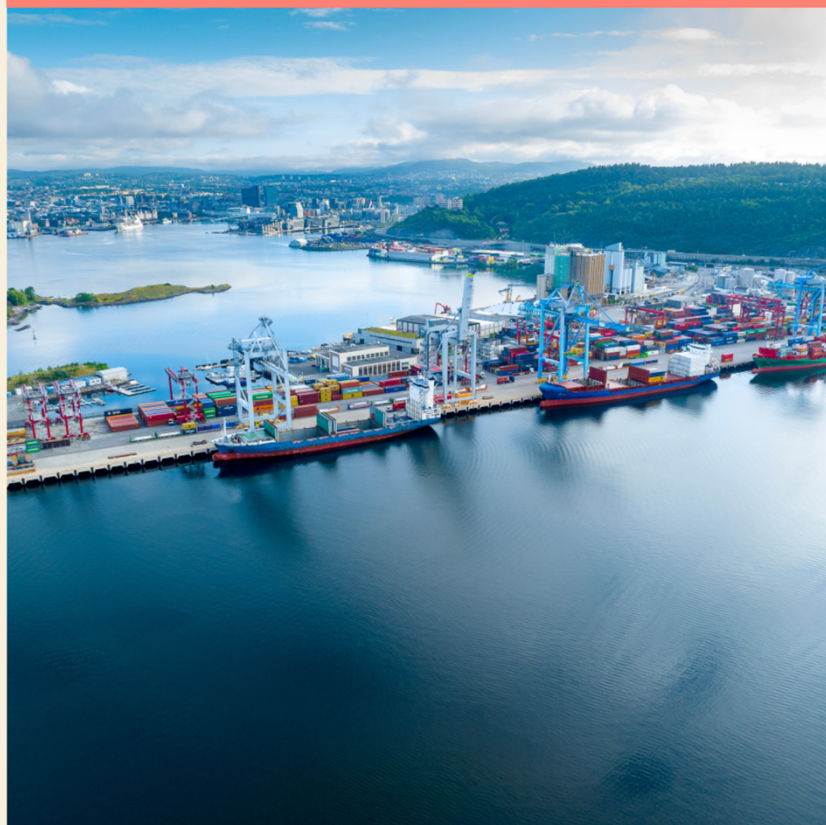
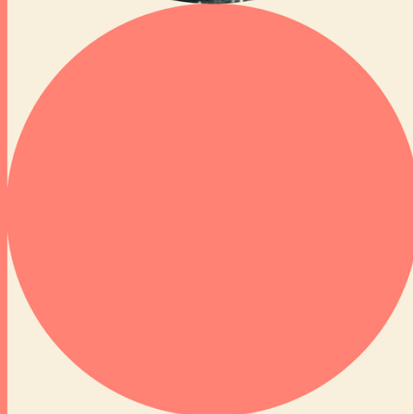


Foto: Bo Mathisen, Tove Lauluten, Hans Kristian Riise

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	2
Økonomisk rapportering	3
Drift	3
Oslo Havns økonomiske situasjon pr. 31.3.2025	3
Avvik mellom regulert årsbudsjett og regnskapsprognose for året.....	3
Tiltak	4
Investering.....	5
Hjortnes/Filipstad.....	5
Pipervika, Revier og Vippetangen	6
Sydhavna.....	7
Resultatindikatorer	9

Innledning

Oslo Havn KF (heretter Oslo Havn) er et kommunalt foretak under Byrådsavdeling for kultur og næring (KON). Vedtektene er vedtatt av bystyret

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

Oslo Havn sin visjon er å være verdens mest effektive og miljøvennlige byhavn.

Oslo Havn er underlagt havne- og farvannsloven, som sier at kommunen skal holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessige adskilt fra kommunens øvrige virksomhet. Havnens kapital består av alle havnas eiendeler, eiendommer og kapital. Den er opparbeidet over lang tid gjennom brukerfinansiering, og skal bidra til at målene for havna oppnås.

Finansiering

Oslo Havn finansieres ikke av skattebetalerne. Virksomheten mottar ingen form for tilskudd til drift og investeringer, men finansieres i sin helhet gjennom løpende brukerbetalinger. I tillegg er utbytte fra byutvikling gjennom Hav Eiendom AS en viktig finansieringskilde for utvikling av havneinfrastrukturen. For 2025 er Hav Eiendom AS forventet å vedta utbetaling av utbytte på kr. 150 mill.

Økonomisk rapportering

Drift

Beløp i 1000 kr						
Kvartalsrapport drift 2025	Opprinnelig budsjett 2025	Periodisert budsjett tom 202503	Regnskap tom 202503	Regulert budsjett 2025	Årsprognose 2025	Avvik 2025
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-3 930	-982	983	-3 930	-3 930	0
Salgs- og leieinntekter	-462 369	-115 546	-104 063	-462 369	-462 369	0
Sum driftsinntekter	-466 299	-116 528	-103 079	-466 299	-466 299	0
Lønnsutgifter	96 876	26 739	26 157	96 876	98 632	-1 756
Sosiale utgifter	49 578	9 040	9 131	49 578	49 578	0
Kjøp av varer og tjenester	185 505	46 358	48 163	185 505	202 505	-17 000
Overføringer og tilskudd til andre	12 887	87	332	12 887	12 887	0
Avskrivninger	64 000	0	0	64 000	64 000	0
Sum driftsutgifter	408 846	82 224	83 784	408 846	427 602	-18 756
Brutto driftsresultat	-57 453	-34 304	-19 296	-57 453	-38 697	-18 756
Renteinntekter	-23 287	-5 819	-8 249	-23 287	-32 800	9 513
Renteutgifter	0	0	8	0	0	0
Konserninterne renteutgifter	100	25	26	100	100	0
Konserninterne avdrag på lån	1 000	250	250	1 000	1 000	0
Netto finansutgifter	-22 187	-5 545	-7 965	-22 187	-31 700	9 513
Motpost avskrivninger	-64 000	0	0	-64 000	-64 000	0
Netto driftsresultat	-143 640	-39 848	-27 261	-143 640	-134 397	-9 243
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:						0
Overføring til investering	423 050	0	0	423 050	423 050	0
Bruk av disposisjonsfond	-279 410	0	0	-279 410	-279 410	0
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	143 640	0	0	143 640	143 640	0
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)	0	-39 848	-27 261	0	9 243	-9 243

Oslo Havns økonomiske situasjon pr. 31.3.2025

Virksomhetens økonomiske situasjon fremstår som stabil. På inntektssiden har det i de siste årene vært jobbet aktivt for å øke inntektene, og eventuelle avvik mellom periodisert budsjett og regnskap skyldes utfaktureringsforsinkelser og periodisering. Lønn og sosiale utgifter følger budsjettet. Det er noe behov for ressurser til kjøp av varer og tjenester, spesielt knyttet snørydding og vedlikehold av bygg. Videre har høyere rentenivå og forsinkelser i investeringstakten resultert i høyere renteinntekter enn forventet.

Totalt sett vil de økte behovene på kostnadssiden måtte dekkes av innsparinger på andre områder.

Avvik mellom regulert årsbudsjett og regnskapsprognose for året.

Lønnsutgifter

Prognosen overstiger årsbudsjettet med kr 1,6 mill. Dette skyldes at budsjettet manglet 1,5 stillinger, hvorav én stilling var utelatt i budsjettgrunnlaget. I tillegg har det blitt ansatt en person i et halvt års engasjement for prosjekt landstrøm.

Kjøp av varer og tjenester

Prognose er på kr. 17 mill. høyere enn årsbudsjett.

Det er meldt om økt behov for midler til drift og vedlikehold av havneanlegg, kaier, bygg og arealer. Økt behov til snørydding på kr. 10,0 mill. Skur og bygg har et økt behov på kr. 6,0 mill. Kjøp av bistand til anskaffelser kr. 1,0 mill.

Renteinntekter

Prognose er kr. 9,5 mill. høyere enn budsjettet.

Avvik mellom årsbudsjett og prognose er økte renter kombinert med forsinkelser i investeringstakten.

Tiltak

Prognosearbeidet har avdekket at virksomheten har flere områder hvor det er endrede forutsetninger enn hva som var saken når årets budsjett ble utarbeidet.

Det vil på bakgrunn av dette bli gjennomgått hva som skal innarbeides i en budsjettjusteringssak for å løse de endrede behovene og for å oppnå budsjettbalanse.

Investering

	Beløp i 1000 kr				
	Opprinnelig budsjett 2025	Regulert budsjett 2025	Regnskap tom 202503	Årsprognose 2025	Avvik 2025
Kvartalsrapport investering 2025					
Investeringer i varige driftsmidler	573 050	573 050	24 420	306 000	267 050
Sum investeringsutgifter	573 050	573 050	24 420	306 000	267 050
Utdeling fra selskaper	-150 000	-150 000	0	-150 000	0
Sum investeringsinntekter	-150 000	-150 000	0	-150 000	0
Overføring fra drift	-423 050	-423 050	0	-423 050	0
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	-423 050	-423 050	0	-423 050	0
Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)	0	0	24 420	-267 050	267 050

Hittil i år er det medgått kr. 24,4 mill. av et regulert årsbudsjett på kr. 573,1 mill. Det presiseres at «medgått» forstås med bokførte fakturaer i økonomisystemet. Dette beløpet kan for noen prosjekter være mindre enn hva som faktisk er tilført prosjektene og en slik differanse vil eventuelt utgjøre innestående hos entreprenør, entreprenørenes etterslep med fakturering og eventuelle uavklarte forhold.

Investeringene kategoriseres i prosjektporteføljer etter geografi. Prognose for 2025 etter 1. kvartal er satt til kr. 306,0 mill. Differansen mellom regulert budsjett og oppdatert prognose forklares i forskyvinger i tidsplanen på investeringsprosjekter til neste år.

Samtlige investeringsprosjekter er gjennomgått og prognose for inneværende år er satt basert på situasjonen på rapporteringstidspunktet.

Kategorisering av brutto investeringsavvik					Beløp i 1000 kr
	Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	Uforutsigbare avsetninger	SUM
Hjortnes-Filipstad	51 400				51 400
Pipervika-Revier-Vippetangen	40 700				40 700
Sydhavna	179 950		-5 500		174 450
Hele Havna inkl. sjøområdet og øybryggene	500				500
SUM	272 550	-	-5 500	-	267 050

Hjortnes/Filipstad

Områdeplan for Filipstad ble vedtatt av bystyret den 24. juni 2020. Hensikten med planen er å legge til rette for byutvikling av eksisterende havnearealer, unntatt arealer som fortsatt skal benyttes til fergeterminal på Hjortnes. Det er igangsatt arbeid med detaljregulering av det første delfeltet, Hans Jægers kvartal. Det pågår utbyggingsavtaleforhandlinger mellom Oslo kommune og grunneierne. Til nå er det brukt cirka kr. 60,9 mill. på planarbeidet for Filipstad.

Landstrøm til cruise på Filipstad

Per 1. kvartal 2025 er prognosen kr. 5 mill. Manglende avklaring av nettkapasitet hos Statnett har ført til utsatt oppstart. Nødvendig nettkapasitet er nå bekreftet. Utlysning av tilbudskonkurranse har frist i 2.kvartal. Usikkerhet knyttet til leveringskapasitet i markedet gjør at det tas høyde for at årets budsjett på kr. 57,0 mill. nå har en prognose på kr. 5 mill. slik at majoriteten av årets budsjetterte kostnader først vil komme i 2026.

Pipervika, Revier og Vippetangen

Landstrøm til cruiseskip på Revierkaia

I mai 2024 ble anlegget for landstrøm til cruiseskip på Revierkaia tatt i bruk. Målet er at alle cruiseanløp på Revierkaia skal benytte landstrømanlegget innen 2026.

Opprinnelig planlagt skallbygg for strømforsyning og kabelhåndteringsutstyr kommer ikke til utførelse grunnet usikkerhet knyttet til finansiering. 10 ladepunkter for busser og tyngre kjøretøyer er ferdig etablert.

Den opprinnelige kostnadsrammen var kr. 81,8 mill., men kr. 4,95 mill. av disse midlene ble våren 2024 omdisponert til landstrøm for containerskip. Dette har muliggjort innkjøp av en mobil landstrømmodul som kan brukes på alle kaiene i havna. Det gjenstår kun mindre arbeider med sikring av strømforsyningen til trafoenheten og disse slutføres innen sommeren.

HAV har fått tilsagn om støtte på 27,5 millioner kroner fra Enova for landstrømanlegget med en oppgitt P85 for prosjektet på 81,8 mill. Reduksjon i faktisk sluttkostnad vil kunne medføre i redusert støtte. Prognosen viser nå at prosjektets totale kostnad vil være kr. 67,0 mill.

Vippetangkaia rehabilitering

Oppstartsmøte er i slutten av april. Prosjektet har blitt utsatt i tid grunnet manglende ressurser. Opprinnelig budsjett 2025 er kr. 50,0 mill. mens årets prognose nå er kr. 1,2 mill.

Ny utenriksfergeterminal

Det planlegges for ny terminalløsning for utenriksfergene. Videre planarbeid er stanset i påvente av en politisk avklaring om hvor utenriksfergene skal lokaliseres.

Sydhavna

STS-kran

I containerhavna er den eldste STS-kranen (ship-to-shore) skiftet ut med ny, klimavennlig kran. Den nye kranen ble produsert i Kina og ankom Oslo med skip våren 2023. Opprinnelig kostnadsramme var kr. 101,4 mill. med opprinnelig levering våren 2022. Dagens prognose tilsier en endelig sluttsum på omtrent kr. 86,0 mill. Kranen er overlevert Yilport og i drift, men det gjenstår fremdeles utbedring av noen mindre mangler og årets prognose er kr 5,5 mill. Sluttsummen vil bli avregner mot de kostnadene Oslo Havn har hatt rettet mot garantien.

Perimetersikring – Sydhavna

Prosjektets målsetting er å sikre en hensiktsmessig adgangskontroll for Sydhavna. Prosjektet er delt inn i tre delprosjekter; *Kamera og sensor*, *Felles besøksplattform* og *Areal og infrastruktur*.

Delprosjektet *Kamera og sensor* ble ferdigstilt september 2023. Manglende FDV dokumentasjon gjør at delprosjektet fortsatt ikke er lukket. Kr. 2,0 mill. av totalsum på 15,0 mill. holdes tilbake i påvente av at leverandøren leverer iht. kontraktens bestemmelser.

Gjennomføring av delprosjekt Areal og infrastruktur lå tidligere inne i økonomiplanen for 2025-26. Detaljering og arbeider ble satt i bero i påvente av avklaringer knyttet til utenriksferge-utredningen (UFU) og flytting av fyllestasjon for drivstofftoget. Sistnevnte er nå i konseptfase i regi av Oslo Lufthavn Tankanlegg (OLT). HAV er i tett dialog med OLT om flytting og tilpasning av berørt infrastruktur, og budsjettmidler for delprosjektet Areal og infrastruktur er derfor inntatt i hovedprosjektet Veg og bane Sydhavna.

Veg og bane Sydhavna

Dette prosjektet ble igangsatt høsten 2024

Prognosen for inneværende år er på kr. 10,0 mill. Budsjett for 2025 er på kr. 48,0 mill. Ytterligere midler er tilordnet i økonomiplanperioden 2026-28. Årsaken til at prognosen er vesentlig lavere, er stor usikkerhet knyttet til saksgang rundt ulike myndighetstillatelser og avhengigheter knyttet til planer og tillatelser fra Bane NOR. I 2025 forventes derfor kun forberedende arbeider knyttet til klargjøring av tomt for fyllestasjon, i tillegg til undersøkelser for å avklare om det er behov for støttemur mot Østfoldbanen.

Ekeberganlegget rehabilitering

Anlegget ble bygget i tidsrommet 1952-55 og omfatter ca. 29 000 m² lagerhaller. Anlegget tilfalt Oslo Havn i 2015 og har hatt et betydelig vedlikeholdsetterslep. Prosjektet er organisert som en samspillentreprise. Teknisk ferdigstilling vil være våren 2025. Avtale er inngått med næringsmegler for administrasjon av nye leieforhold. Signaler fra megler angir at fjellhallene vil bidra med en betydelig kontantstrøm til HAV i årene fremover.

Per 1. kvartal er det påløpt kr. 200,0 mill. Prognosen for arbeider i 2025 er kr. 33,0 mill. Dette er kr. 5,0 mill. mer enn angitt P85 som er kr. 227,0 mil. Hovedårsaken til merforbruket er kostnader forbundet med betongrehabilitering, som ligger vesentlig over kalkyle lagt til grunn.

Kneppeskjær øst – nye kaier

Utskiping fra karbonfangstanlegg er planlagt etablert i Oslo. Kneppeskjær øst er valgt som utskipingskai for CO₂-prosjektet (Klemetsrud). Uavhengig av utskiping av CO₂, krever kaia omfattende rehabilitering. Deler av kaia har bruksforbud, og nybygg er derfor vurdert å være mest hensiktsmessig.

Prosjektet er over to år forsinket grunnet manglende myndighetstillatelser. Ny regulering, også for tilgrensende sjøområde, ble vedtatt januar 2025. Som resultat av dette er årets budsjett på kr. 180 mill. redusert til en prognose for 2025 på kr. 91,0 mill. hvorav påløpt er kr. 10,0 mill. per 1. kvartal. Rammetillatelse for tiltaket ble innvilget medio april. Evaluering av ny utlysning entreprenør pågår, og prosjektet planlegger å forelegge havnestyret innstilling til vedtak BP3 innen utgangen av 2. kvartal. Arbeider kan, etter innhenting av igangsettingstillatelse, starte umiddelbart. Estimert kostnadsramme forventes i størrelsesorden +/- kr. 250,0 mill.

Tankskiputstikkeren, rehabilitering

Dette prosjektet er en sammenslåing av i alt tre ulike rehabiliteringsbehov på dette kaiavsnittet. Samlet behov er så stort at det er valgt å samordne tiltakene i ett felles investeringsprosjekt. Utstikkeren ble oppført i 1968 og har utlevd sin levetid. Forprosjekt er gjennomført, og det er besluttet å gjennomføre prosjektet som en samspillentreprise – HAVs første for kai. Entreprenør er valgt, og fase 1 ble innledet primo april 2025. Fase 2 forventes innledet rundt årsskiftet 2025/26. Ferdigstilling avhenger av pågående drift, og forventes tidligst i 4. kvartal 2026. Samlet er det avsatt en kostnadsramme på kr. 40,0 mill. for prosjektet. Påløpt per 1. kvartal utgjør kr. 2,5 mill. mens prognose for inneværende år er kr. 10,0 mill.

Landstrøm til tankskip

Prosjektet er initiert i tråd med HAVs Nullutslippsplan, og ellers i samarbeid med flere oslofjordhavner for å sikre en omforent løsning for dette skipssegmentet. Fremdrift må tilpasses rehabiliteringsprosjektet for utstikkeren. I tillegg avhenger planleggingen av pågående avklaring om teknisk standard. Arbeider er estimert til kr. 31,2 mill. Prognose for inneværende år er kr. 6,0 mill. grunnet tilpasninger knyttet til rehabiliteringsprosjektet til Tankskiputstikkeren.

Rehabilitering Skur 97

Behov for rehabilitering skriver seg fra driftsrelatert vedlikehold. Omfanget er etter hvert vurdert å være så stort at det er hensiktsmessig å organisere prosjektet som et investeringsprosjekt. Av ulike årsaker er scope endret flere ganger. I videre prosjektering vil prosjektet avgrenses til å omfatte nødvendige takarbeider. Det er planlagt utskifting av duk på tak innen utgangen av september. Prosjektet forventes å ha en kostnadsramme på kr. 15,0 mill. Så langt er det kun påløpt interne timer og noen rådgiverressurser på totalt kr. 0,2 mill.

Arealbelysning nordre Sjursøykai

Nordre Sjursøykai mangler i dag lovpålagt belysning for belysning av havnearealer. Prosjektet omfatter etablering av tre nye lysmaster og en rekke lyspunkter på eksisterende bygningsmasse. Utlysning av totalentreprise planlegges våren. Det tas sikte på ferdigstilling innen utgangen av 2025, avhengig av markedskapasitet. Hittil påløpt i prosjektet er kr. 1,0 mill. Prognosen for prosjektet er kr. 15,0 mill. totalt.

Depotlading tyngre kjøretøy

Prosjektet omfatter etablering av 16 ladepunkter nord for inngang til Ekeberghallene. Som en pilot etableres også tre stk. induktive ladeskinner. Anlegget ferdigstilles våren 2025, og avtale er inngått med leverandør for drift. Avtale er også inngått med kunde om bruk av anlegget på natt for ladning av betongbiler. På dagtid vil ladepunktene kunne benyttes av andre. Årets prognose er kr. 5,0 mill. og det tilsier at sluttkostnad for hele prosjektet blir kr. 12,5 mill., identisk med P85. Påløpt per 1. kvartal er kr. 8,3 mill.

Resultatindikatorer

I henhold til strategiplanen vedtok havnestyret i 2023 resultatindikatorer (KPI) som viser grad av måloppnåelse innenfor de strategiske målene.

1. Mer transport på sjø

2. Effektiv og veldrevet havn
3. Miljøvennlig havn og sjøtransport
4. Bidra til Oslo som bærekraftig by

Resultatindikator	Resultat 2023	Resultat 2024	*Måltall 2025	Prognose 2025	Avvik måltall - prognose
Mer transport på sjø - vekst i gods	-9,60 %	1 %	1,50 %	0 %	-1,5%-poeng
Mer transport på sjø - vekst antall passasjerer	21,50 %	0 %	1,30 %	0	-1,3%-poeng
Avkastning % på sysselsatt kapital	2,40 %	1,40 %	> 6 %	1,40 %	4,6%-poeng
Arealeffektivitet; antall tonn gods håndtert per kvm i Sydhavna	9,2	8,8	10	8,8	1,2
Sykefravær	6,70 %	7,8	4 %	8 %	4%-poeng

Oslo Havn KF

Rapport kjørt: 23.04.2025 15:42:39

Beløp i 1000 kr

Kvartalsrapport drift 2025	Opprinnelig budsjett 2025	Periodisert budsjett tom 202503	Regnskap tom 202503	Regulert budsjett 2025	Årsprognose 2025	Avvik 2025
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-3 930	-982	983	-3 930	-3 930	0
Salgs- og leieinntekter	-462 369	-115 546	-104 063	-462 369	-462 369	0
Sum driftsinntekter	-466 299	-116 528	-103 079	-466 299	-466 299	0
Lønnsutgifter	96 876	26 739	26 157	96 876	98 632	-1 756
Sosiale utgifter	49 578	9 040	9 131	49 578	49 578	0
Kjøp av varer og tjenester	185 505	46 358	48 163	185 505	202 505	-17 000
Overføringer og tilskudd til andre	12 887	87	332	12 887	12 887	0
Avskrivninger	64 000	0	0	64 000	64 000	0
Sum driftsutgifter	408 846	82 224	83 784	408 846	427 602	-18 756
Brutto driftsresultat	-57 453	-34 304	-19 296	-57 453	-38 697	-18 756
Renteinntekter	-23 287	-5 819	-8 249	-23 287	-32 800	9 513
Renteutgifter	0	0	8	0	0	0
Konserninterne renteutgifter	100	25	26	100	100	0
Konserninterne avdrag på lån	1 000	250	250	1 000	1 000	0
Netto finansutgifter	-22 187	-5 545	-7 965	-22 187	-31 700	9 513
Motpost avskrivninger	-64 000	0	0	-64 000	-64 000	0
Netto driftsresultat	-143 640	-39 848	-27 261	-143 640	-134 397	-9 243
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:						0
Overføring til investering	423 050	0	0	423 050	423 050	0
Bruk av disposisjonsfond	-279 410	0	0	-279 410	-279 410	0
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	143 640	0	0	143 640	143 640	0
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)	0	-39 848	-27 261	0	9 243	-9 243

Oslo Havn KF

Rapport kjørt: 23.04.2025 15:44:18

Beløp i 1000 kr

	Opprinnelig budsjett 2025	Regulert budsjett 2025	Regnskap tom 202503	Årsprognose 2025	Avvik 2025
Kvartalsrapport investering 2025					
Investeringer i varige driftsmidler	573 050	573 050	24 420	306 000	267 050
Sum investeringsutgifter	573 050	573 050	24 420	306 000	267 050
Utdeling fra selskaper	-150 000	-150 000	0	-150 000	0
Sum investeringsinntekter	-150 000	-150 000	0	-150 000	0
Overføring fra drift	-423 050	-423 050	0	-423 050	0
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	-423 050	-423 050	0	-423 050	0
Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)	0	0	24 420	-267 050	267 050

Øremerkede midler

Prosjekt/tiltak	Dok 3/2025	Særskilt overført fra 2024	Regulert budsjett 2025	Regnskap pr. 31.03.2025	Årsprognose 2025	Avvik årsprognose - regulert budsjett
Kap. ... Kap. ... Kap. ...						
Sum utgift						
Kap ... Kap ...						
Sum inntekt						
Netto utgift						

Ikke aktuell for HAV

Kategorisering av brutto investeringsavvik

Beløp i 1000 kr

	Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	Uforutsigbare avsetninger	SUM
Hjortnes-Filipstad	51 400				51 400
Pipervika-Revier-Vippetangen	40 700				40 700
Sydhavna	179 950		-5 500		174 450
Hele Havna inkl. sjøområdet og øybryggene	500				500
SUM	272 550	-	-5 500	-	267 050

Årsprognose for mva-refusjon for investeringer

Art 07290 Investeringsmoms	Regnskap hittil	Regulert budsjett 2025	Årsprognose (forventet overføring av inntekt i 2025)	Avvik regulert budsjett 2025 - årsprognose
Kap. ... Kap. ... Kap. ... osv				
Sum (brutto)	-	-	-	-

Ikke aktuell for HAV

Resultatindikatorer

Resultatindikator	Resultat 2023	Resultat 2024	*Måltall 2025	Prognose 2025	Avvik måltall - prognose
Mer transport på sjø - ekst i gods	-9,60 %	1 %	1,50 %	0 %	-1,5%-poeng
Mer transport på sjø - vekst antall passasjerer	21,50 %	0 %	1,30 %	0	-1,3%-poeng
Avkastning % på sysselsatt kapital	2,40 %	1,40 %	> 6 %	1,40 %	4,6%-poeng
Arealeffektivitet; antall tonn gods håndtert per kvm i Sydhavna	9,2	8,8	10	8,8	1,2
Sykefravær	6,70 %	7,8	4 %	8 %	4%-poeng

* Måltall 2025 skal tilsvare måltallstabellene fra tildelingsbrev eller annen bestilling fra respektiv byrådsavdeling

Klimabudsjett 2025

Tabellen under skal brukes til å rapportere på tiltak og virkemidler i klimabudsjett 2025.

Virkemidlene som allerede ligger i tabellen (virkemiddel 3,4, 14, 16, 19 på direkte utslipp og 3 indirekte utslipp) gjelder alle virksomheter som har relevante aktiviteter. Virksomhetene må selv legge inn virkemidler de har et hovedansvar for (markert med stjerne i klimabudsjettabellene) og jamfør tildelingsbrev.

Tiltak og virkemidler for å redusere direkte utslipp, jfr. tabell i klimabudsjett 2025	Resultatindikator	Måltall 2025	Status 1. kv	Årsprognose	Årsak avvik mellom mål og årsprognose
3. Innkjøp av utslippsfrie (inkludert biogass) kjøretøy i kommunen:	Andel utslippsfrie/biogassdrevne kjøretøy under 3,5 tonn i virksomhetens egen kjøretøypark	100 %	100 %	100 %	0
	Andel utslippsfrie/biogassdrevne kjøretøy over 3,5 tonn i virksomhetens egen kjøretøypark	100 %	25 %	50 %	venter på innkjøp
4: Utslippsfri (inkl. biogass) og transporteffektiv leveranse av varer og tjenester på oppdrag for kommunen	Andel nye kontrakter som innebærer transport hvor det stilles standard miljøkrav til transport	100 %	100 %	100 %	0
14: Bruk av utslippsfrie eller biogassdrevne lastebiler på oppdrag fra kommunen (masser og avfall)	Andel elektrisk og biogass massetransport til/fra kommunens bygge- og anleggsplasser (målt som andel km for hele transportstrekningen).	100 %	100 %	100 %	0
16: Krav om utslippsfri bygg- og anleggsvirksomhet på oppdrag for kommunen fra 2025	Andel utslippsfri utførelse av anleggsarbeid (målt som prosent av totalt energibruk)	100 %	100 %	90 %	Arsak er at ikke alt utstyr var mulig å få utslippsfritt, men vi
19: Innkjøp av utslippsfrie maskiner i Oslo kommunes maskinpark Tilrettelegge for at maskiner som håndterer varer og last på Oslo havn er utslippsfrie. Etablere landstrøm for tank- og cruiseskip og følge opp bruk av landstrøm til containerskip: Anleggene skal bygges i løpet av 2025, oppfølging av bruk av landsstrøm skjer kontinuerlig.	Andel nullutslippsmaskiner av total maskinpark	100 %	25 %	50 %	Regner ikke med kjøretøy men kun maskiner. Maskinparken er fossilfri
	Gjennomført	Måltall	Levering av terminaltraktorer pågår.	Påbegynnelse innkjøp reachstackere. Levering av 3 terminaltraktorer.	Ting tar tid.
	Gjennomført	Måltall	Venter på container for landstrøm til containerskip.	Komplettert containerskip, påbegynnelse for cruiseskip Filipstad.	Midler og prosjekteringskø.
Tiltak og virkemidler for å redusere indirekte utslipp, jfr. tabell i klimabudsjett 2025	Resultatindikator	Måltall 2025	Status 1.kvartal	Årsprognose	Årsak avvik mellom mål og årsprognose
Vegetarmat som standard på møter og arrangementer	Innført vegetarmat som standard ved gjennomføring av arrangementer og møter	100 %			
Legg inn virkemidler som virksomheten har helt eller delvis ansvar for, jfr. klimabudsjettets tabell over virkemidler for å redusere indirekte utslipp og jamfør tildelingsbrev.	Indikator	Måltall			
Tiltak og virkemidler for energi, jfr. tabell i klimabudsjett 2025	Resultatindikator	Måltall 2025	Status 1.kvartal	Årsprognose	Årsak avvik mellom mål og årsprognose
Legg inn virkemidler som virksomheten har helt eller delvis ansvar for, jfr. klimabudsjettets tabell over virkemidler for energi og jamfør tildelingsbrev.	Indikator	Måltall 2025			
Tiltak og virkemidler for klimatilpasning og naturlig karbonlagring, jfr. tabell i klimabudsjett 2025	Resultatindikator	Måltall 2025	Status 1.kvartal	Årsprognose	Årsak avvik mellom mål og årsprognose
Legg inn virkemidler som virksomheten har helt eller delvis ansvar for, jfr. klimabudsjettets tabell over virkemidler for klimatilpasning og naturlig karbonlagring og jamfør tildelingsbrev.	Indikator	Måltall 2025			

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
21/25	Havnestyret	27.05.2025

Arkivsak: 24/126 - 14

Saksbehandler: Tore Beitveit / seksjonssjef

Overføring av fjorårets mindreforbruk

Sammendrag:

I tråd med økonomireglementet i Oslo kommune punkt 4.1.d) skal mindreforbruk som ikke dekker et merforbruk etter kapittel 4 i forskrift om økonomiplan, årsbudsjett og årsregnskap for kommuner disponeres året etter regnskapsåret.

Havnedirektørens vurderinger:

1. Regnskapet for 2024 ble avsluttet med flere forsinkelser på planlagte investeringer. Derfor ble fjorårets mindreforbruk på 179 millioner kroner avsatt til senere investeringer, i henhold til disposisjonsfondet som er hjemlet i regnskapsforskriften.
2. I årsberetningen for 2024 er det redegjort for hvilke prosjekter mindreforbruket er knyttet til. Blant annet har vi hovedsakelig forsinket oppstart av rehabilitering av Ekebergplanlegget og utsatt oppstart på prosjekter knyttet til kaiarbeid på Kneppeskjær, Revierkaia og Sjursøya.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

3. Fjorårets mindreforbruk på 179 millioner kroner rebevilges for disponering i 2025.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

John Erling Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
27/25	Havnestyret	27.05.2025

Arkivsak: 22/95 - 16
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 1. kvartal 2025

Sammendrag:

Denne saken gir en kortfattet oversikt over gods-, passasjer- og inntektsutvikling (driftsinntekt) i 1.kvartal 2025 sammenlignet med 1. kvartal 2024.

Saksfremstilling:

Totalt ble det lastet/losset ca. 1,29 mill. tonn gods i 1. kvartal 2025, ned 21.800 tonn (-1,7 %) fra 2024. Det var nedgang i våtbulk (-105.000 tonn), jern- og stålprodukter (-17.600 tonn) og fergegods (-11.000 tonn), mens det var økning i tørrbulk (+46.700 tonn), container (+39.400 tonn), annet stykk gods (+18.000 tonn) og bilimport (+6.700 tonn).

For passasjerer er det en reduksjon fra 1,12 mill. passasjerer i 1. kvartal 2024 til est. 1,10 mill. passasjerer i 1. kvartal 2025 (ca. -20.000 passasjerer, -1,7 %). Færre anløp av cruiseskip (-1 anløp) og utenriksferger (-10 anløp) forklarer noe av nedgangen i utenrikstrafikken (-52.000 passasjerer), mens det er en økning i lokal kollektivtrafikk i Ruter-regi (+38.000 passasjerer), spesielt til/fra øyene (+22.000 passasjerer). Passasjertall fra charter- og sightseeing segmentet skal rapporteres f.o.m. 1. kvartal 2025. Disse tallene avventes.

Driftsinntektene økte med kr. 5,6 mill. (+5,7 %) fra kr. 98,3 mill. til kr. 103,9 mill. i 1. kvartal 2025. Økte varevederlag, leieinntekter (inne og ute) og parkeringsinntekter forklarer økningen.

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

1. **Containertrafikk:** Containersegmentet har en positiv utvikling i 1. kvartal 2025 med en økning på 6.191 teu (+11,1 %). Det er en svak reduksjon i 20' containere, men sterk økning i både 40' og spesielt 45' containere, hhv. +11,7 og +15,2 %. 45' containere vokser mer og er nå større målt i antall teu enn 40' containere. Det indikerer at sjøtransport konkurrerer godt med vegtransport for last som skal til/fra Europa. SSBs statistikk for godstransport med lastebil bekrefter en slik utvikling over tid. Prognoser for den økonomiske utviklingen i Norge har vært positive for 2025/2026, noe utviklingen i 1. kvartal synes å bekrefte, men det knyttes usikkerhet til videre utvikling mht. toll- og handelshindringer som kan begrense internasjonal handel.
2. **Personbiler og nyttekjøretøy:** Det ble lastet/losset 10.601 biler (26.434. tonn) i 1. kvartal 2025 mot 8.136 biler (19.689 tonn) i 2024. Økningen kommer fra import/eksport med utenriksfergene (+ 64 biler), men spesielt fra Sydhavna (+ 2.401 biler).
3. **Annet stykkgoods (inkl. fergegoods):** Det ble lastet/losset 138.513 tonn annet stykkgoods inkl. fergegoods i 1. kvartal 2025 mot 138.722 tonn i 2024. Fergegoods ble redusert fra 99.931 tonn til 88.860 tonn (- 11.071 tonn), mens annet stykkgoods ekskl. det som gikk med fergene økte med ca. 6.400 tonn til 48.460 tonn. Det ble losset mindre RDF (Refuse-derived fuel) som er pressede plastballer med restavfall fra husholdning og industri som er sortert, tørket og grovkvernet til brennbart avfall (stort sett plast, papir og tre) til forbrenning i Klemetsrudanlegget - 1. kvartal 2025 (-12.000 tonn), men 22.000 tonn mer tunnelelementer. For fergegodset er reduksjonen størst for traller med og uten trekkvogn (ca. 10.000 tonn). Mens januar og februar hadde svake tall for fergegoods, var mars en god måned.
4. **Tørrbulk:** Tørrbulk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk. Samlet økte tørrbulk volumene med 6,4 % fra 391.000 tonn i 1. kvartal 2024 til 416.000 tonn i 1. kvartal 2025. Jern- og stålprodukter ble redusert med 19.600 tonn. Avvikling av skraputskipping forklarer ca. 15.000 tonn av reduksjonen. Landbruksprodukter hadde en svak vekst (+1.200 tonn), men betydelige endringer i sammensetning (lasting/lossing, innenriks/utenriks). Årsakene er mange, sammensatte, interessante og i hovedsak positive. Annen tørrbulk økte med 38.000 tonn (+11,7 %) til 364.267 tonn. Økningen forklares i hovedsak av utskipping av forurenset masse til Langøya.
5. **Våtbulk:** Det er betydelig reduksjon i våtbulk (drivstoff) på ca. 105.000 tonn. Det er naturlig med store variasjoner i mottaket av drivstoff (+/- 100.000 tonn per måned). Det har bl.a. med stor lagerkapasitet/lagerstyring og innkjøpspriser/prisforventninger å gjøre.
6. **Passasjertrafikk innenriks og utenriks:** Statistikk for innenriks passasjertrafikk (lokalferger, øy båter og charter-/sightseeing) har vært mangelfull, spesielt for charter- og

sightseeing segmentet. Det er gjort tiltak for å forbedre datafangsten for sistnevnte segment, men det er forsinkelser i rapporteringen. Tall fra charter/sightseeing segmentet avvikes. For samband i Ruter-regi (Norled og Boreal) har det vært en svak økning for Norled-linjene (+16.000) til 645.000 passasjerer, og Boreal-linjene (øybåtene) har hatt en økning på 22.000 passasjerer til 76.517 passasjerer i første kvartal 2025. Lokal kollektivtransport i Ruter-regi har dermed en økning fra første kvartal 2024 på 38.000 passasjerer (+ 5,5 %).

Utenriks passasjertrafikk med cruiseskip og utenriksferger hadde en reduksjon på 52.081 passasjerer (-11,8 %) til 387.317 passasjerer i første kvartal 2025. Cruiseskip hadde 9.824 færre passasjerer (- 19,3 %) og endte på 41.156 passasjerer i første kvartal 2025. Det var ett færre anløp av cruiseskip i første kvartal 2025 enn i 2024.

Utenriksfergene hadde en reduksjon på 42.257 passasjerer (-10,9 %) sammenlignet med første kvartal 2024. Begge fergeselskapene har hatt en reduksjon. Mens Gotlandsbolagets reduksjon var forventet som følge av redusert kapasitet under oppgradering av fergene, er det mer overraskende at reduksjonen for Color Line var større enn for Gotlandsbolaget. Til sammen hadde de to fergerederiene 10 færre anløp i første kvartal 2025 enn i 2024 (Gotlandsbolaget -7, og Color Line -3), noe som forklarer deler av reduksjonen.

7. **Eiendom - bygg og utearealer:** Inntekter fra utleie (areal, bygg og parkering) har en svak økning sammenlignet med 1. kvartal 2024 (+ kr. 4,6 mill., +8,7 %), der inntekter fra parkering utgjør ca. 50 % av økningen. Det forventes at utleie Ekeberg-hallene fra høsten-25 vil øke leieinntektene mot slutten av 2025. Videre vil effekt av økte leiepriser i reforhandlede kontrakter materialisere seg i 2025 og 2026.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

I sak om priser og forretningsvilkår for 2025 estimeres det økte driftsinntekter på opp mot kr. 17 mill. utover KPI i 2025. Forventede inntekter fra utleie av Ekeberg-hallene i siste halvår 2025 og effekt av økte leiepriser i reforhandlede kontrakter motsvares delvis av bortfall av leieinntekter fra Coop-bygget og noen mindre leieavtaler. Det forventes ikke betydelige inntektsbortfall i 2025, og økte godsvolum forventes å gi økt inntekt fra varevederlag. Det antydes forsiktig økte driftsinntekter i størrelsesorden kr. 20-25 mill. i 2025 til kr. 465-470 mill.

Havnedirektørens vurderinger:

Makroøkonomiske indikatorer som reduserer kjøpekraft og investeringsevne har gitt svake vekstimpulser for byggeaktivitet og importlast. Det har gitt svak volumutvikling i Oslo Havn de siste to år. Høsten 2024 oppsummerte imidlertid SSB forventet økonomisk utvikling i 2025/2026 med at «flere faktorer trekker i retning av at norsk økonomi går inn i en klar konjunkturoppgang». En slik analyse gir grunn til optimisme mht. gods-, passasjer-, og inntektsutvikling framover til tross for relativt stor usikkerhet knyttet til bl.a. geopolitiske forhold. Uro knyttet til mulig økte handelshindringer gir imidlertid grunn til mer forsiktig optimisme.

Det er likevel fremdeles grunn til optimisme mht. godsvekst i 2025 til tross for fremdeles lav vekststimulans fra bygg- og anleggsindustrien. Noen større byggeprosjekter bidrar til å opprettholde relativt stabile volum, men veksten forventes i stor grad å komme fra utskipping av masser til hhv. Langøya (Noah) og Holmestrand (Norsk Gjenvinning). For containerlast er utsiktene foreløpig gode, men usikkerhet rundt toll og andre handelshindringer gir grunn til bekymring for tilbakeslag i internasjonal handel. For fergelast er utviklingen negativ, og har vært det en stund. Passasjervekst synes i hovedsak å komme fra lokaltrafikk.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Einar Marthinussen

avdelingsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
28/25	Havnestyret	27.05.2025

Arkivsak: 22/95 - 17
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Vurdering av evt. konsekvenser av økte toll- og handelshindringer for Oslo havn

Sammendrag:

Denne saken gir en grov vurdering av evt. konsekvenser av økte toll- og handelshindringer for Oslo Havn, og gjelder i hovedsak for eksport over Oslo Havn, og spesielt for eksport til USA.

Saksfremstilling:

Oslo Havn oppfattes som en importhavn. Dette er riktig i den forstand at importen over Oslo Havn er mye større enn eksporten. Når vi ser bort fra innenlands godstransport over Oslo Havn, så ble det importert over 2,9 mill. tonn fra utlandet og eksportert litt under 0,5 mill. tonn til utlandet i 2024. Av eksporten var ca. 0,3 mill. tonn containerlast og ca. 0,15 mill. tonn fergelast. Det legges til grunn at en betydelig andel av eksportlasten i container har destinasjon utenfor Europa, og at svært lite eksportlast med ferge har destinasjon utenfor Europa. Eksport av større bulkvolum ut av Europa skjer i hovedsak fra private industrikaier, og i liten/ingen grad fra Oslo Havn. Hvor mye containerlast som er direkte eksponert for endrede handelsbetingelser overfor USA er uklart. Men det er også indirekte endringer som følger av endrede handelsbetingelser.

Oslo Havn er den nest største eksporthavnen for containergoods i Oslofjorden etter Grenland havn (2023), tett fulgt av Borg og Larvik, med Kristiansand litt bak. Felles for de andre havnene er at de ligger ved/nær større eksportbedrifter eller mineralforekomster, og at containervolum

og -anløp avhenger av disse bedriftene/forekomstene. I Kristiansand er det bl.a. Glencore, i Grenland er det bl.a. Yara og Ineos, i Larvik er det bl.a. Larvikitt, Jotun og Hydro Polymers, og i Borg er det bl.a. Borregaard og div. gjenvinningsindustri. Fram mot 2010 var eksport fra norsk papirindustri forbundet med flere havner i Oslofjorden, også Oslo Havn.

Eksportlast i container fra Larvik, Grenland og Kristiansand lastes typisk i 20 fots containere, mens eksport fra de andre havnene typisk lastes i 40 og 45 fots containere. Det forteller noe om egenskapene til og sammensetning av eksportlasten i de ulike havnene. Oslo har noe 20 fots containere, som ofte reposisjoneres til Larvik og Grenland for returlast. Det eksporteres også langt mer enn det importeres i Borg, Larvik, Grenland og Kristiansand, mens det er motsatt i Oslo og Moss.

Hvilken norsk eksportindustri er det som i dag gjør Oslo Havn til den nest største eksporthavnen for containergods i Oslofjorden (tredje størst i Norge etter Grenland og Ålesund) med over 325.000 tonn og 30.500 fulle teu med eksportgods per år i container siste 5 år, og som ikke er avhengig av en eller et fåtall dominerende nærliggende eksportbedrifter?

I boksen til høyre vises et utvalg eksportprodukter som eksporteres i container over Oslo Havn.

Eksportindustri fra hele landet bruker Oslo Havn, fra forsvars-, bistands- og fiske-bedrifter i Nord Norge, til møbelindustri i Kongsvinger og på Nordmøre, skog- og landbruksindustri i Innlandet, teknologibedrifter i Raufoss og Kongsberg, og gjenvinningsindustri i hele landet, for å nevne noe.

Alt fra frossen fisk, innvoller av svin og proteinmel, medisiner og kontrastvæsker, skipselektronikk, møbler for inne-/utebruk, telteleirer og feltsykehus, rullatorer, bildeler, komposittanker, trelast og kampflyelementer, uvasket ull og landingsinstrumentsystemer, eksporteres i container over Oslo Havn.

medicaments, frozen fish, salmon & trout, fish-liver oils, fish protein concentrat, beef, pork front feet, edible offal of swine, paper/newsprint/waste, screws and nuts, compressors, wire, ship spare parts, handicap lifting gears, hydraulic valve system, tents of synthetic and other fabrics, radar apparatus, hydraulic and steam turbines, machines and mechanical, opacifying preparations, vehicles, articles of plastics, boards, panels, consoles, metal scrap, water dispensers, printing machinery, chemicals, household goods and clothes, excavator and/or parts, roll paper, aluminium/iron/steel plates/bars, hoses and water tanks, de-icing waste (recovery), silicon, consolidation cargo, dynamic positioning system, wood products, instrument landing system, plastic pipes, light fittings, unwashed wool, flavourings, lpg composite cylinder

Norsk eksportindustri er mangfoldig, og Oslo Havn tilbyr det disse industriene trenger med flere ukentlige avganger, flere rederier og destinasjoner som forbinder Norge med verdensmarkedene utenfor Europa. Oslo Havn er den eneste havnen i Norge som tilbyr dette med høy nok frekvens og regularitet. De andre «eksporthavnene» dimensjoneres i hovedsak av en/få store eksportører.

Hvordan endrede tollsatser påvirker norske eksportører og eksportprodukter som bruker Oslo Havn er vanskelig å spå, men noen bedrifter er mer eksponert mot USA enn andre.

Samlet eksport til USA fra Norge er på 2,77 mill. tonn. 1,53 mill. tonn er olje og gass, og 0,9 mill. tonn er malm, gjødsel og kjemikalier. Ca. 340.000 tonn er «alt annet», se tabell til høyre, fordelt på sjømat (ca. 100.000 tonn), jern/stål og metaller (ca. 130.000 tonn), og papp og papir/papiravfall (ca. 47.000 tonn). Da gjenstår ca. 80.000 tonn *diverse*.

Mye malm, gjødsel og kjemikalier eksporteres i container, men lite over Oslo Havn. Noe sjømat, papir og metall eksporteres i container i tillegg til *diverse*. Eksportmarkedet for diverse gods i container til USA utgjør kanskje 100.000 tonn per år. En andel av dette går over Oslo Havn, sannsynligvis en mengde ulike produkter med relativt små volum fra mange ulike bedrifter.

03 Fisk, krepsdyr, bløtdyr	99195
04 Korn og kornvarer	1299
08 Dyrefor (unntatt umalt korn)	6808
09 Forskjellige matvarer	1061
11 Drikkevarer	4160
25 Papirmasse og papiravfall	17398
29 Animalske og vegetabiliske råvarer	2393
41 Dyrefett og -oljer	3938
43 Animalske eller vegetabiliske fett og oljer, bearbeid	1490
51 Organiske kjemiske produkter	1488
53 Farge- og garvestoffer	5741
54 Medisiner, farmasøytiske produkter	3499
55 Flyktige oljer, rengjøringsprodukter	4798
57 Plastråstoffer	7849
64 Papir, papp og varer derav	29605
65 Tekstilgarn, -stoffer og -varer	1150
67 Jern og stål	94589
68 Metaller, unntatt jern og stål	27117
69 Varer av metaller, i.e.n.	4335
72 Maskiner for spesielle industrier	1827
74 Andre industrimaskiner og -utstyr	2962
77 Elektriske maskiner og apparater	3168
78 Kjøretøyer for veg	6125
82 Møbler og deler	2803

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Havnedirektørens vurderinger:

Andelen av eksport i container til USA over Oslo Havn utgjør ikke en betydelig andel av eksporten over Oslo Havn (kan utgjøre i størrelsesorden 10 %, ca. 30.000 tonn). Et slikt volum representerer i underkant av 1.000-1.500 containere per år (maks. 3.000 teu). For bedrifter som er eksponert for handel med USA og som benytter Oslo Havn kan imidlertid endrede toll- og handelsbetingelser representere en stor del av deres produksjon og verdiskaping. Oslo Havns bidrag er å gi norsk eksportindustri tilgang til den mest kostnads- og miljøeffektive logistikken.

De indirekte virkningene av økte toll- og handelshindringer er imidlertid langt mer uoversiktlige. Uro og usikkerhet rundt handelshindringer har betydning for rente- og valutautvikling, men det har også sidevirkninger for tilbud og etterspørsel av produkter. Når handelskrig mellom USA og Kina spesifikt reduserer markedet for kinesiske produkter i USA, rettes kinesisk produksjon mot europeiske markeder til svært lave priser. Det gjelder svært mange produktkategorier, og gjør at kinesiske varer kan utkonkurrere europeisk produksjon. Det kan igjen lede til at EU innfører beskyttelsestoll som kan påvirke norsk eksport. Lavere priser kan redusere inflasjon som isolert sett øker kjøpekraft generelt, men det kan også utkonkurrere norske bedrifters produksjon for det norske markedet. Isolert sett kan det øke volum i Oslo Havn på kort sikt ved at kinesiske

produkter som forsynes i container erstatter norsk eller europeisk produksjon, men toll- og andre handelshindringer er generelt negativt for økonomi og handel på lengre sikt.

Om økningene i containervolum (11 %) i første kvartal 2025 sammenlignet med første kvartal 2024 forklares av norske forbrukeres opplevelse av økt kjøpekraft (som forespeilet av SSB) eller av tilpasninger til økt usikkerhet i internasjonal handel, og om økningen i eksport av containerlast kommer av lav kronekurs eller andre forhold, er uklart.

Det er vekst i samlet containervolum og for eksport i container. Det er europalast (45' container) som har størst økning, både samlet og for eksport. Det synes derfor mer sannsynlig at økningen kommer av lavere kronekurs (og derfor mer gunstig markedsposisjon for norsk eksport) og opplevelse av økt kjøpekraft i Norge, enn at av tilpasning til uro og usikkerhet mht. handelshindringer. Sistnevnte kan imidlertid endre denne utviklingen, også på kort sikt. Det skaper usikkerhet rundt videre utvikling i Oslo Havn generelt, og i containermarkedet spesielt på kort og lengre sikt.

Det kanskje viktigste budskapet fra denne saken er å øke forståelsen – også i Oslo Havn – for at Oslo Havn er blant de største eksporthavnene for norsk eksportindustri, og sannsynligvis klart størst for det store flertallet av norske eksportører og norsk eksportindustri som ikke har så store volum at de alene gir grunnlag for anløp av containerskip. Oslo Havn i praksis som eneste norske havn disse tilgang til den mest kostnads- og miljøeffektive logistikken i Norge, og bidrar til at bredden av norsk eksportindustri er konkurransedyktig i verdensmarkedet.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
avdelingsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
29/25	Havnestyret	27.05.2025

Arkivsak: 22/88 - 8
Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef
Compliance

Oppfølging internrevisjon og internrevisjonsplan for Oslo Havn høsten 2025

Sammendrag:

Internrevisjonen har levert revisjoner i henhold til internrevisjonsplanen for 2025 slik den er vedtatt i Havnestyret 19. februar i år. Internrevisor vil legge fram resultater fra foretatte revisjoner, samt foreslå ny internrevisjon som til dels er en oppfølgingsrevisjon og til dels har et tilleggsomfang i forhold til tidligere revisjoner innenfor området informasjonssikkerhet og personvern.

Saksfremstilling:

Internrevisjonen har utført revisjon av Havnedirektørs reiseregninger og utlegg for årene 2023 og 2024. Revisjonene avdekker ingen grove avvik, men kommer med to forslag til prosessforbedringer.

I tillegg har internrevisjonen utført en revisjon innenfor området miljøstyring. Denne avdekket to avvik og tre forbedringsforslag. Avvikene knyttet seg til lukking av tidligere avvik, samt prosessen med å planlegge for internrevisjoner. Tidligere avvik er under lukking etter at det er arbeidet med dette over tid. Prosessen med å planlegge for fremtidige internrevisjoner ble diskutert under møtet i revisjonsutvalget og fagsjef compliance viste hvordan det arbeides med å utvikle risikovurderte andrelinjekontroller.

I samme møte ble revisjonsplaner for høsten 2025 diskutert. Det var enighet mellom internrevisor og revisjonsutvalget om å foreslå en revisjon innenfor området informasjonssikkerhet og personvern. Denne er delvis en oppfølging av tidligere revisjoner, og delvis en gjennomgang av strategier og ambisjonsnivå innen personvern, samt å gi nytte til arbeidet til fagsjef sikkerhet og beredskap. Internrevisor og partner i PwC, Jonas Gaudernack, vil være til stede i havnestyremøtet for å presentere revisjoner og revisjonsplan.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget til internrevisjonsplan har en økonomisk ramme på 25 dagsverk som vil tilsvare ca 400kNOK. Budsjett for internrevisjonstjenester for inneværende år er 500 kNOK. PwC har så langt i år fakturert 400 kNOK, men ca 150 kNOK av dette beløpet er for revisjoner av foregående års reiseregninger for Havnedirektør. Havnedirektør skylder derfor Havnestyret å gjøre oppmerksom på at denne revisjonen vil bidra til å overstige budsjettet for internrevisjonstjenester for 2025.

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektør forstår nødvendigheten av oppfølging av tidligere revisjoner med avvik, og at området informasjonssikkerhet og personvern er dynamisk med tanke på både sikkerhetssituasjonen og nye reguleringer.

Det er hensiktsmessig at revisjonen utføres i oktober, grunnet foreldrepermisjon innen området personvern.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnedirektør foreslår at Havnestyret tar resultatene fra fullførte revisjoner til orientering og vedtar forslaget til ny revisjon, men noterer ressursbruken det medfører.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

John Erling Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

22.05.2025	Oppfølging internrevisjon og internrevisjonsplan for Oslo Havn høsten 2025
22.05.2025	Internrevisjon - status våren 2025 og forslag til plan for høsten

Styret i Oslo Havn
Kopi: Havnedirektør
Fagsjef Compliance

21. mai 2025

Internrevisjon – status våren 2025 og forslag til plan for høsten

Innledning

Internrevisor skal i henhold til fastsatt mandat utføre sitt arbeid etter en styregodkjent periodeplan og rapportere periodisk tilbake til styret.

Med dette rapporteres status for revisjonsaktiviteten våren 2025, og det foreslås revisjonsaktiviteter for høsten. Planforslaget er diskutert med administrasjonen og revisjonsutvalget, og er omforent.

Status internrevisjon våren 2025

Internrevisjonen har i henhold til vedtatt plan gjennomført og rapportert følgende revisjoner:

- Uavhengig kontroll av havnesjefens reiseregninger og utlegg 2023
- Uavhengig kontroll av havnesjefens reiseregninger og utlegg 2024
- Internrevisjon av utvalgte komponenter i miljøstyringssystemet

Det vises til de underliggende revisjonsrapportene for observasjoner, vurderinger og anbefalinger.

Forslag til revisjonsaktiviteter høsten 2025

Følgende revisjoner foreslås for høsten:

- Oppfølging av status i forbedringsarbeidet knyttet til tidligere avdekkede mangler i internkontrollen på personvernområdet. Tidligere revisjoner avdekket mangler i internkontrollen. Revisjonen vil gi styret en uavhengig vurdering av om disse er tilfredsstillende utbedret.
 - Omfanget av revisjonen vil tilsvare 10 dagsverk.
- Vurdering av modenheten i internkontrollen på informasjonssikkerhet. Revisjonen vil typisk se på elementer som strategi/ambisjonsnivå, roller og ansvar, styrende dokumenter og underliggende rutineverk, risikobasert tilnærming, årshjul, mm.
 - Omfanget av revisjonen vil tilsvare 15 dagsverk.

Begge revisjonene vil innrettes slik at de kan være mest mulig til nytte i utviklingsarbeidet som drives av nytilsatt sjef for sikkerhet og beredskap.

Omfanget av enkeltrevisjonene vil koordineres med administrasjonen og eventuelt revisjonsutvalget ift den detaljerte oppdragsplanleggingen. Generelt vil godt dokumenterte og transparente prosesser, uten avvik, gi effektive revisjoner, mens økende omfang av mangler og avvik normalt gir mer tidkrevende vurderinger. Internrevisor vil søke å utføre arbeidet så effektivt som mulig.

Med vennlig hilsen
PricewaterhouseCoopers AS

Jonas Gaudernack
Partner, PHD