

Oslo Havn

Årsrapport 2020



Oslo

INNHOOLD

Havnedirektørens leder	2
Verdens første el-miljøbåt ble døpt	4
Klar for nye hundre år	6
Miljøambisjoner for verneverdig bygg	8
Forskere i fjæra	9
God stemning 17. mai	10
Sammen mot plast i havet	11
Cruiseåret ble avlyst	12
Minerydderne på besøk	13
Tilbake til barndomsdrømmen	14
Styrets beretning	16
Ansvarsområde	18
Administrasjonen	20
Måloppnåelse, resultater og risikovurderinger ..	22
Målene våre	24
Mer transport på sjø	25
Gledelig vekst på containerterminalen	26
Godsomssetning	28
Passasjerutvikling	30
Nøkkel tall	32
I koronaenes tid	33
Effektiv og veldreven havn	34
Miljøvennlig havn og sjøtransport	36
Bidra til Oslo som attraktiv by	38
Driftsregnskap 2020	40
Investeringsregnskap	42
Balanseregnskap	44
Årstidene i havna	46

Denne årsrapporten er en kortversjon av den offisielle årsberetningen, som inngår i det avlagte årsregnskapet til Oslo Havn KF. I tillegg kan du her lese flere saker fra året som gikk.

Videre i årsrapporten bruker vi navnet Oslo Havn når vi omtaler administrasjonen og Oslo havn når vi omtaler det geografiske området.

Redaksjonen

Tekst og foto: Oslo Havn

Redaksjon: Siv Ellen Omland, Trude Thingelstad, Hans Kristian Riise, Tore Beitveit og John Larsen.
Grafisk design: Solvor Stormark i Designverket.

Oslo Havn

Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no



Havnedirektøren

2020 var preget av gladsaker og utfordrende koronatiltak. Da Norge stengte ned i mars, var det viktig for Oslo Havn å opprettholde en sikker forsyningslinje til Oslo og det sentrale Østlandet. Gjennom havna kommer blant annet mat, medisiner, møbler og forsyninger til byggbransjen. Logistikken viste seg å være effektiv, også i en krisesituasjon. Havna er viktig og nødvendig for befolkningen. Det er gledelig at containervolumene tok seg kraftig opp i andre halvår 2020. Det samlede årsresultatet viser at containerterminalen Yilport fikk en økning på 1,2 prosent (TEU) fra rekordåret 2019.

Mange av våre kunder fikk utfordringer i koronatiden. Utenriksfergene kunne ikke trafikkere som normalt. Selskapet Stena Line sa opp sitt mer enn 40 år lange kundeforhold. Antall cruisepassasjerer ble redusert med 99,6 prosent. Charterbåter og restauranter har også hatt krevende tider. Oslo Havn har prøvd å være en støtte



**Havnedirektør
Ingvar M. Mathisen**

har ordet

for kundene, også økonomisk ved å utsette husleie. Vi vil fortsatt jobbe for et godt kundeforhold i tiden som kommer.

Vi husker høydepunkter. I januar åpnet vi en påkostet og rehabilitert Akershusutstikker. Her har Oslos stolthet, seilskuten Christian Radich, sin hjemmekai. Hjemkomsten ble noe annerledes enn ventet. Seilskuten returnerte til Oslo med pestflagg og lå i karantene utenfor Malmøya med mange ungdommer om bord.

Likevel ble det en trøst da skuta fikk kjøre først i det stemningsfulle 17. mai toget bestående av flere hundre båter i Indre Oslofjord. Snart kan folk nok en gang besøke Christian Radich ved den nye kaia.

I juni 2020 behandlet Oslo bystyre områdereguleringen for Filipstad og prinsippavtalen for finansiering av byutviklingen. For Oslo Havn var dette en stor milepæl og et stort skritt i retning av å kunne starte transformasjonen av området i tråd med Oslo kommunes visjon om Fjordbyen. Som en del av det politiske vedtaket ba Oslo bystyre om

at man på nytt skal utrede lokalisering av utenriksfergene. Dette er en utfordring vi tar med oss inn i 2021.

For Oslo Havn er det viktig å nå målene i nullutslippsplanen. Vi styrer mot 85 prosent reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 og nullutslippshavn på sikt. Fortsatt må vi gjøre kostbare investeringer for å nå målene, men vi er på god vei. Samarbeid er også viktig for å nå målene. Derfor samarbeider Oslo Havn med seks andre havner i Oslofjorden for å oppnå bedre miljø- og klimagevinst. Vi har også tatt en ledende pådriverrolle i den internasjonale havneorganisasjonen ESPO.

Høsten 2020 flyttet administrasjonen midlertidig ut av Akershusstranda 19 (Skur 38). Skuret skal bygges om for å tilfredsstille nåtidens miljøkrav. Vi håper at det fine bygget blir til glede for de ansatte, og for de som vandrer langs havnepromenaden. Her kan du lese mer om Oslo Havn i 2020. God lesning.



Verdens første el-miljøbåt ble døpt i august

Oslofjordens nye attraksjon ble døpt av gudmor Tora Elgsaas (14) fra Miljøagentene. Pelikan 2 er verdens første elektriske miljøbåt av sitt slag.

Havnedirektør Ingvar M. Mathisen inviterte til dåp. Han takket Grovfjord Mekaniske Verksted (GMV), som bygget båten på oppdrag for Oslo Havn. Båten skal plukke søppel i Indre Oslofjord.

Gudmoren gratulerte med båten, og var opptatt av at det om noen år kan være mer plast enn fisk i havet.

- Det er de voksnes ansvar å overlevere friske og sunne fjorder til de neste generasjonene. Det er utrolig bra at

Oslo Havn går foran og viser at vi faktisk kan benytte oss av miljøvennlige alternativer, sa Tora Elgsaas, før hun helte alkoholfri champagne med et øsekar på båten.

Dåpen fant sted på Honnørbrygga foran Oslo Rådhus. Victoria Marie Evensen, byrådsleder for næring og eierskap, sier i en kommentar at hun vil gratulere Oslo med Pelikan 2, verdens første el-miljøbåt av sitt slag.

- Det er bra og viktig at Oslo Havn jobber aktivt for å nå målene i byrådets handlingsplan for en nullutslippshavn.



Innovativt samarbeid mellom Oslo Havn og Grovfjord Mekaniske Verksted (GMV) ledet til verdens første el-miljøbåt av sitt slag. Pelikan 2 er Oslofjordens nye attraksjon. F.v. Daglig leder Bård Meek-Hansen i GMV, båtfører Lars Erik Skjördal, Oslo Havns styreleder Roger Schjerva, gudmor Tora Elgsaas og havnedirektør Ingvar M. Mathisen i Oslo Havn.

Pelikan 2 gir Oslo et renere havnebasseng, samtidig som vi reduserer utslipp. Jeg gleder meg til å se båten i aksjon på fjorden, sier byråden.

Nytenkning

Styreleder Roger Schjerva sa at Oslo Havn er på god vei til å nå målet om 85 prosent utslippsreduksjon innen 2030, og gradvis bli en nullutslippshavn.

- Oslo Havn har gjort et omfattende arbeid for å bli nullutslippshavn på sikt. Jeg er stolt av båten. Det er viktig at noen går foran. Slik utvikles teknologien så flere kan ta den i bruk. Takk til Grovfjord Mekaniske Verksted som bygget båten, og til de ansatte i Oslo Havn som bidro til å utviklet den. Jeg ønsker at byens innbyggere får glede av båten, sa Roger Schjerva.

Daglig leder Bård Meek-Hansen ved Grovfjord Mekaniske Verksted takket Oslo Havn for det gode samarbeidet.

- Pelikan 2 er et resultat av felles utvikling. GMV velger komponenter, setter sammen systemer og utvikler software. Vi skal nå bygge en serie med batteribåter. Under testing av Pelikan 2 hadde vi besøk av hvithvalen Hvaldimir. Han forelsket seg i båten og lå mellom skrogene i timevis og kommuniserte med ekkoloddet. Det trigget hans interesse for å plukke søppel. Hvalen gikk ned på bunnen og hentet opp søppel til oss, fortalte Meek-Hansen.



Gudmor Tora Elgsaas (14) fra Miljøagentene lærer å håndtere Pelikan 2 sammen med båtfører Odin Kjønaas. Alle funksjoner er digitalisert. Båten kan plukke søppel en hel dag på vannet før batteriet må lades.

FAKTA OM PELIKAN 2

- Båtfører Lars Erik Skjördal i Oslo Havn fortalte at Pelikan 2 glir som en lydløs svane i vannet, og er svært god å operere. Den erstatter Oslo Havns miljøbåt Pelikan, som de siste 30 år har fjernet 1500 tonn søppel og drivgods fra havna.
- 554 kw batterier sørger for at båten er i full arbeidsmodus i 8 - 12 timer. Batteriene lades på to timer.
- Hydraulisk opptakskurv foran, med en kapasitet på 350 kg, plukker effektivt søppel fra sjøen. Båten har to kraner. En dekkskran med gripefunksjon på den ene siden, samt en kran som løfter tyngre gjenstander på den andre siden.
- Miljøbåten er bygget i aluminium, er 12 meter lang og 7,5 meter bred. Toppfarten er nesten 10 knop.



KLIPPET SNOREN: Victoria Marie Evensen, byråd for næring og eierskap åpnet den nye Akershusutstikkeren, sammen med havnedirektør Ingvar M. Mathisen og prosjektleder Riyad Zen Al-Den.

Klar for nye hundre år

Akershusutstikkeren, hjemmehavna til blant annet fullriggeren Christian Radich ble gjenåpnet i januar. Rehabiliteringen har gitt Oslo en solid kai som er dimensjonert for å vare i minst hundre år.

Byråd for næring og eierskap i Oslo, Victoria Marie Evensen åpnet kaia. Hun takket Oslo Havn og entreprenørene for en vellykket rehabilitering som har gitt Oslo en vakker og robust kai.

Gave til byen

- Kaia er en gave fra Oslo Havn til Oslos befolkning. Vi jobber aktivt for å utvikle byhavna. Dette er hjemmehavna til Oslos perle, fullriggeren Christian Radich. En vellykket havnepromenade er godt tilrettelagt for båter, sa havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

I april startet også rehabiliteringen av Søndre Akershuskai, hovedkaia for cruiseskipene. Det ble enklere å gjøre rehabilitering siden cruisetrafikken var kansellert. For Oslo Havn var det også viktig å holde «hjulene i gang» i en nedstengt koronaperiode.



Miljøambisjoner for verneverdig bygg

Oslo Havns administrasjonsbygg skal rehabiliteres. Det er en ambisjon at bygget skal miljøsertifiseres til BREEM-NOR Excellent, noe som ikke er vanlig for så gamle bygg. Det blir også et forbildeprosjekt i samarbeid med FutureBuilt.

Skur 38 ble oppført i 1915 som lagerbygg for Den Norske Amerikalinjen. Det står på byantikvarens gule liste og er utpekt som verneverdig i Maritim kulturminneplan for Oslo. Bygget vil huse ansatte i Oslo Havn, leietakere og møterom i første etasje.

Nye Skur 38 blir ikledd naturens farger som grønt og beige. Det får større vinduer i kantinen.



ILLUSTRASJON: SPIR ARKITEKTER



Initiativtaker Tillik Haustveit står i midten med en fridykker fra Spearos Oslofjord på hver side, t.h Martin Helseth og Helge Løvskar t.v. Båtførerne f.v. er Odin Kjønaas og Lars Erik Skjørdal.

Forskere i fjæra

Båtførerne fra Oslo Havn stilte opp med Pelikan 2 da elevene ved Nedre Bekkelaget skole var på forskertur i november 2020. Pelikan 2 tok med seg søppelet som elevene fant i sjøen. Den ideelle stiftelsen Fjordtunet la til rette for at 7. klassingene fikk være forskere i fjæra.

De lærte om de ulike artene ved Ormsund. Gleden var stor da de fikk ta på en slimete ål og studere eremittkrepsen. Med på laget hadde de både forskere, kunstnere, marinbiologer og fridykkere. Elevene syntes Pelikan 2 var kul, og losset ivrig søppel opp i båten.

En av elevene kom med følgende oppfordring; Hver eneste søppelbit som havner i naturen kan skade små skapninger som ikke har gjort noe som helst for å fortjene alt dette. Kast søppelet ditt, og det du finner, i en søppelkasse, så gjør du mye selv om det ikke alltid føles sånn.

Her laster Elise Brandt Haustveit og Trym Gammelsrød ivrig søppel opp i båten.





God stemning 17. mai

En lang båtkortesje i Indre Oslofjord erstattet 17. mai toget på grunn av koronasituasjonen. Oslos stolte seilskute Christian Radich ledet an i kortesjen.

- Det var helt vanvittig å stå på akterdekk å se alle båtene som fulgte oss. At det var tusen båter på sjøen er jeg helt sikker på. For oss ble det en helt spesiell opplevelse, og en fantastisk anledning til å vise fram skuta vår, sier Vidar Pederstad, administrerende direktør for Christian Radich. Oslo Seilforening var initiativtaker til båtkortesjen.

Solidaritet

I midten av mars lå skoleskipet i karantene utenfor Malmøya. Christian Radich kom fra La Coruna i Spania! Fra masten vaiet et gult pestflagg. Under seilskutetiden signaliserte skipene med flagg for å varsle alvorlig sykdom om bord. På skoleskipet var det 42 ungdommer i tillegg til frivillige og besetning. For dem var det et sterkt symbol på samhold og støtte da beboerne på Nordstrand blinket med lysene for å muntre dem opp. 17. mai kortesjen ble nok et høydepunkt i en krevende tid.

Sammen mot plast i havet

Frivillige dykkere fra Oslo-området ryddet søppel utenfor Vippetangen 11. oktober. Oslo Havns båter assisterte på dugnad. Anledningen var årets TV-aksjon mot plast i havet. Oslo Havn oppfordret alle til å bidra.

TV-aksjonen NRK 2020 gikk til WWFs arbeid for å bekjempe plast i havet. I forkant av aksjonsdagen 18. oktober, foregikk det en rekke mindre aksjoner, som Ryddeaksjonen «Spleis opp søpla fra Oslo havnebasseng».

- Oslo Havn plukker for egen regning opp mange tonn søppel årlig i Indre Oslofjord. Vi bruker grønn teknologi som miljøbåt, droner og flytende søppelkasser for en renere fjord. Alle har et ansvar for å holde fjorden ren og vi ber

folk slutte å kaste søppel i fjorden. TV-aksjonens kamp mot plast og søppel i havet er viktig, og vi er med på dugnaden. Vår nye elektriske miljøbåt som er verdens første i sitt slag spesialdesignet for å plukke søppel i sjøen var også med på aksjonen, sier miljøsjef i Oslo Havn, Heidi Neilson.

Ryddedugnaden var et samarbeid mellom Indre Oslofjord undervannsklubb, Oslo Havn, Norsk Gjenvinning, Assuranceforeningen Skuld og TV-aksjonen Oslo. Oslo Havns båt Hauk var med.



CRUISEÅRET BLE AVLYST, MEN SEADREAM KOM



De luksuriøse superyachtene SeaDream I og II booket snuhavnanløp i Oslo da regjeringen åpnet for kystcruise. Det betyr at passasjerene kunne gå om bord og avslutte cruisereisen i Oslo havn.

Det lille, norske rederiet SeaDream Yacht Club er grunnlagt og eid av Atle Brynstad. SeaDream I og SeaDream II tilhører luksussegmentet innenfor cruisenæringen. Yachtene opererer vanligvis i Middelhavet i

sommerhalvåret og Karibien om vinteren. Hver av yachtene er 104,8 meter lange, og kan maksimalt ta 112 passasjerer. De blir tatt vare på av en besetning på 95. Gjestene seilte på strekningen Oslo - Bergen og Oslo - Tromsø.

HYBRID CRUISESKIP FIKK VISE SEG FREM I OSLO

Hurtigrutens nye, hybridrevne cruiseskip MS Fridtjof Nansen lå i opplag i Oslo frem til 24. juni. Mange var interessert i å se på skipet. Det er utrustet med det ypperste innen miljøvennlig hybridteknologi for ekspedisjoner og cruise.

Innreiserestriksjonene til Norge gjorde at passasjerer fra andre land enn Norge og Danmark måtte i ti dagers karantene. Hurtigruten, i likhet med mange andre rederier, ventet derfor i spenning på om myndighetene snart ville åpne opp for internasjonal cruisetrafikk.

Den opprinnelige jomfruturen skulle skje i mars og gå fra De britiske øyer til Oslo. Det var planlagt en spektakulær passering av Tower Bridge i London. Det ble det ikke noe av. Isteden lå skipet til kai ved Akershusstranda i Oslo og ventet på bedre tider.





Minerydderne på besøk

NATOs stående mineryddestyrke besøkte Oslo flere ganger. Norge har siden januar 2020 hatt kommandoen over den stående minerydderstyrken i NATO.

Offiserer og mannskap fra den norske fregatten KNM Otto Sverdrup og det tyske marineskipet FGS Donau deltok i minerydderstyrken. I januar var de sammen under en blomsterseremoni ved Orlogsgasten sammen med representanter fra Oslo Havn. Menige og offiserer fra begge skipene hilste på hverandre etter seremonien. KNM Otto Sverdrup lå i bakgrunnen.

Det er årlig blomsternedleggelse ved Orlogsgasten på veterandagen og nasjonaldagen. Utenlandske marinebesøkende har alltid en blomsterseremoni ved monumentet. Orlogsgasten hedrer alle som gjorde tjeneste i fellesflåten under dansketiden og i Den kongelige norske marine fra 1814 til 1945.

TYSK UBÅT PÅ BESØK



Ubåten U36 (S186) fra den tyske marine ble fotografert like før avreisen i august. Ubåten lå til kai på Vippetangen utenfor Skur 38 sammen med de tyske marineskipene FGS Main og FGS Oste.



Kirsti Iversen (75) og Lisbeth Iversen (77) kom tilbake til barndomsparadiset Heggholmen fyr i juli. Oslo Havn har pusset opp fyret i tidsriktig stil.



Tilbake til barndomsdrømmen

I mange år drømte Kirsti og Lisbeth Iversen om å komme tilbake til sommeridyllen på Heggholmen fyr. Slekten har vært fyrvoktere der siden 1827. Oslo Havn eier fyret og gjorde drømmen mulig.

TEKST OG FOTO: **MARTHE LANDSEM**

Søstrene besøkte besteforeldrene på Heggholmen hver sommer, men da hovedhuset bak fyret brant ned i 1955, var det slutt på barndommens sommerdrøm. De kom aldri tilbake til Heggholmen – ikke før nå.

– Det var en vidunderlig tid med bestemor og bestefar her på fyret. Vi har snakket om å besøke Heggholmen i mange år. Endelig fikk vi det til. Så morsomt at Oslo Havn kom med nøkkel og ble med, sier Lisbeth.

Heggholmen er ett av de eldste fyrene i Indre Oslofjord. Fyrets historie handler i stor grad om Iversen-familien i mange generasjoner. Det første fyret i Indre Oslofjord ble opprettet på Heggholmen i 1827, da styrmann Svend Iversen gjorde en avtale med Christiania Havnecommisjon om å sette opp ei fyrlampe i huset sitt. Til gjengjeld fikk

han en årlig godtgjørelse på 600 spesiedaler og råderetten over øya. Fyrbygningen slik den står i dag, ble oppført i 1876 og bygd i sveitserstil. Det ruver stilfullt ytterst på odden, og vitner om en svunnen tid. Heggholmen fyr ble automatisert i 1959, og fyrvokterstillingen ble avskaffet i 1972.

Lisbeth Nordal og Kirsti Wilhelmsen, begge med pikenavn Iversen tilbrakte sine barndoms somre på fyret. Det var deres farfar Karl Alexander som bodde og arbeidet på fyret da jentene var små. De forteller om lange herlige somre med sine besteforeldre, og får stjerner i øynene når de får se innsiden av fyrboligen for første gang siden 1950-tallet.





Styrets beretning

Strategiplan for 2019-2034, vedtatt i havnestyret i mars 2019, er styrende for aktivitetene i Oslo Havn. Oslo Havns formål «er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte».

Strategiplanen følger opp de retningsmålene Oslo bystyre har satt for havnen gjennom vedtektene, nullutslippsplanen for Oslo Havn. Strategiplanen setter fire overordnede mål for havnevirksomheten;

- Mer transport på sjø
- Effektiv og veldrevet havn
- Miljøvennlig havn og sjøtransport
- Bidra til Oslo som attraktiv by

2020 ble i stor grad preget av Covid-19 pandemien, som også har påvirket Oslo Havn og våre kunder.

Kunder og leietakere har opplevd inntektstap etter synkende etterspørsel av varer og tjenester. Flere har måttet stenge og permittere ansatte. Havnestyret har forståelse for at det har vært krevende tider for havnas kunder og det har vært viktig å holde hjulene i gang og bidra i samfunnsdugnaden.

Ny havne- og farvannslov trådte i kraft fra 1. januar 2020. Loven åpner for at styret kan dele ut verdier fra havnevirksomheten dersom det er avsatt midler til drift og vedlikehold av havn. Det gjelder også for investeringer i tjenesteyting overfor fartøy, gods- og passasjerhåndtering.

I forbindelse med fremleggelse av Budsjett 2021 for Oslo kommune, er det uttrykt en forventning om årlig utbytte fra Oslo Havn fra 2022. Havnestyret vil fremover, innenfor det handlingsrommet loven gir, legge til rette for utdeling av utbytte fra foretaket.

Sjøveien er miljøveien - mer energieffektiv enn alle andre transportformer. Derfor jobber Oslo Havn målrettet for at gods og passasjerer i størst mulig grad tar sjøveien til Oslo. Oslo Havn er Norges største offentlige havn og halve Norges befolkning bor innenfor tre timers kjøring fra havnen. Oslo Havn har en viktig samfunnsrolle for miljøvennlig transport av forbruksvarer og bygningsmaterialer til en by og region i vekst. Havnens bynære beliggenhet forplikter foretaket til å være ekstremt arealeffektivt. Havnen må derfor videreutvikles og omstruktureres for å kunne håndtere videre vekst på mindre areal fremover, og det må investeres betydelige beløp for å øke kapasiteten og tilrettelegge for at videre vekst i vareimporten kommer sjøveien til Oslo området.

Det er utarbeidet «Klima- og miljøpolicy i Oslo havn 2020-2030» hvor bærekraftsmålene viser tydelig retning for klima og miljøarbeidet i hele Oslo havn og er knyttet opp mot de fire målene i den overordnede strategien for Oslo Havn.

Styret legger stor vekt på at Oslo Havn skal bidra til Oslo som attraktiv by, og i 2020 er det gjennomført flere store prosjekter til glede for Oslos befolkning. Spesielt trekkes frem rehabiliteringen av Akershusutstikkeren som ble gjenåpnet i januar 2020 og ny nullutslippsmiljøbåt er tatt i bruk.

Oslo havnestyre har i 2020 hatt følgende sammensetning:

- Roger Schjerva (styreleder)
- Erling Lae (nestleder)
- Merete Agerbak-Jensen
- Geir Rognlien Elgvin
- Tom Haugvad
- Silje Kjosbakken
- Signe Horn
- Lars Birger Salvesen
- Kenneth Gromsrud (ansatte representant)
- Ola Laskemoen (ansatte representant)

Havnestyret har i 2020 avholdt 8 møter hvor totalt 66 saker har vært behandlet. På ekstraordinært foretaksmøte 6. januar 2021 ble det oppnevnt nytt havnestyre, som hadde sitt konstituerende møte 14. januar 2021.

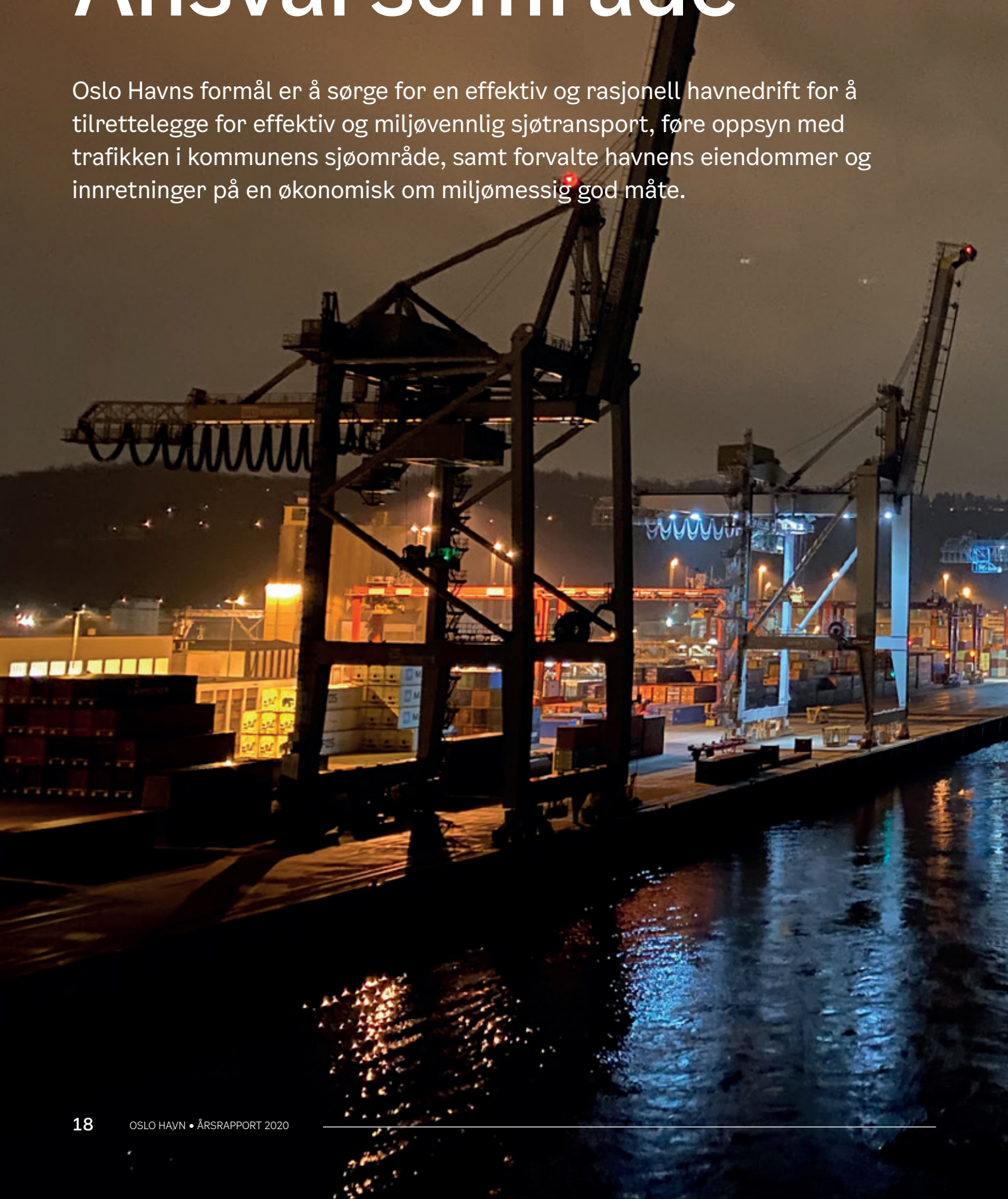
Hilsen styreleder

Marthe Scharning Lund

Årsberetningen er elektronisk signert.

Ansvarsområde

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



Sjøveien er miljøveien

Oslo kommune har organisert havnevirksomheten som et kommunalt foretak (KF) under byrådsavdeling for Næring og Eierskap (NOE).

Oslo Havn er ansvarlig for driften av havnen, og har ansvar for myndighetsutøvelsen i kommunens sjøområder etter havne- og farvannsloven. Formålet er fastsatt i vedtekter for Oslo Havn, vedtatt av Oslo bystyre. Oslo Havn driver derfor en mangfoldig virksomhet. Administrasjonen må balansere offentlige forvaltningsoppgaver og havnevirksomhet, som skal finansiere aktivitetene.

Havnestyret besluttet i 2019 strategiplan for Oslo Havn for perioden 2019–2034. Oslo Havn har ansvar for at internasjonale krav til havnesikkerhet for godkjente havner og havneavsnitt overholdes.

De økonomiske forutsetningene for havnevirksomheten er gitt gjennom Havne- og farvannsloven, som blant annet fastsetter at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler og at havnekapitalen skal benyttes til drift, vedlikehold og utvikling av havnen.

I 2019 ble det vedtatt i Stortinget en ny Havne- og farvannslov som er i effekt fra 1. januar 2020. Utgangspunktet for arbeid med ny havnelov var at bestemmelsene om havnekapital skulle utformes slik

at de la til rette for markedsorienterte havner, og for at havnekapitalen og havnevirksomheten kunne forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte.

De kommunale eierne kan med visse begrensninger ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten. Utbytte kan imidlertid bare besluttet av byrådet etter forslag fra havnestyret.

HAVNEKAPITALEN BRUKES TIL INVESTERINGER I MODERNE HAVN FOR OSLO

Oslo Havn finansierer sin virksomhet gjennom vederlag for ulike tjenester som bruk av kai, kranntjenester, landarealer, maritim infrastruktur og avfallsmottak, samt utleie av bygninger. Oslo Havn har gjennom en årrekke evnet å holde prisene på havnens tjenester på et lavt nivå for å bidra til å gjøre havnevirksomheten og sjøtransport til Oslo konkurransedyktig.

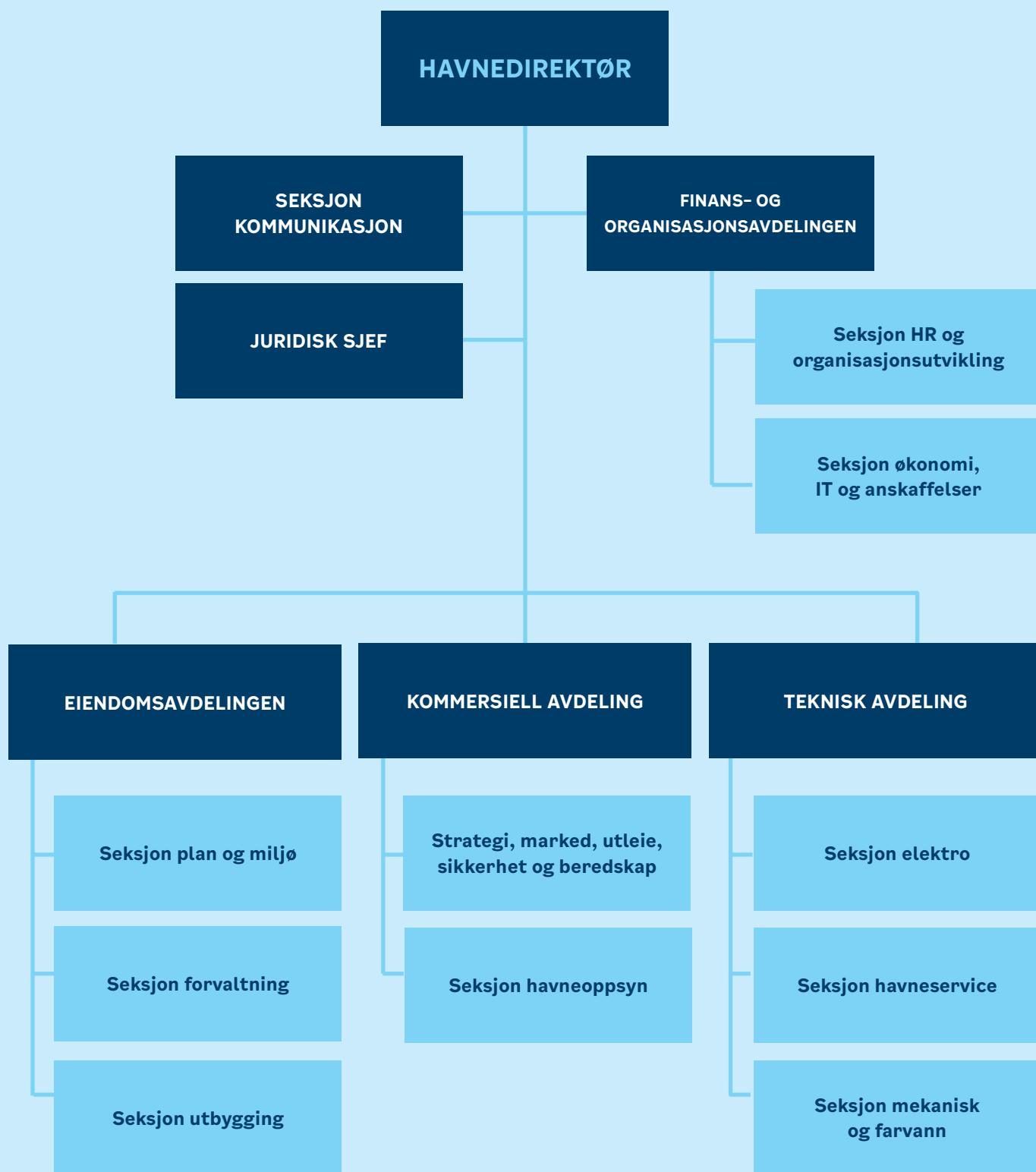
Som Norges viktigste importhavn må Oslo Havn investere betydelige beløp i årene som kommer, for å øke kapasiteten og tilrettelegge for at vekst i vareimporten til Norge komme sjøveien. For å være en foretrukket havn, må Oslo Havn fortsette å drive mer effektivt og ha tilstrekkelig kapasitet på sine anlegg.

I tillegg til målene om å øke transport på sjø og å være en effektiv og veldrevet havn, har også Oslo Havn mål om å være en miljøvennlig havn, samt å bidra til at Oslo er en attraktiv by. Disse målene kan medføre kostnader og investeringer som ikke direkte genererer inntekter for Oslo Havn.

I havne- og farvannsloven er det fastsatt hva som inngår i havnekapitalen og hvordan midlene kan brukes. I praksis er havnekapitalen eiendeler (anlegg, arealer, utstyr etc.) som havnene har, samt løpende inntekter fra virksomheten og fra eiendeler for øvrig. Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler.



Administrasjonen



Oslo Havn hadde 105 faste stillinger og to ansatte på deltid per 31. desember 2020. I tillegg benytter havnevakten seg av noen tilkallingsressurser og det har vært ansatt sommervikarer i teknisk avdeling. Utførte årsverk ble totalt 104,4 i 2020.

Organisasjonskart

Oslo Havn gjennomførte i 2020 et organisasjons- og utviklingsprosjekt for å styrke kjernevirksomheten.

Trafikkavdelingen endret navn til Kommersiell avdeling. Den får ansvar for alle kommersielle aktiviteter og kundekontakt på strategisk, kommersielt og forretningsmessig nivå. Det innbefatter også all utleievirksomhet og Oslo Havns prisliste for alle typer aktiviteter. Endringen innebærer at Kommersiell avdeling får ansvar for all utleie av arealer, parkering og bygningsmasse, samt finne leietakere og kommersielt konsept for bygningsmasse hvor Eiendomsavdelingen gjennomfører eiendomsutvikling.

I Eiendomsavdelingen har det vært et stort faglig spenn i Plan- og utbyggingsseksjonen. Oppgavene er omfattende, og det var behov for styrket ledelse innenfor utbygging og plan. Av denne grunn ble seksjonen delt i to nye seksjoner; Plan- og miljøseksjonen og Utbyggingsseksjonen. Miljø ble flyttet fra Forvaltningsseksjonen til den nye Plan- og miljøseksjonen. Den skal i tillegg jobbe med samfunnskontakt, særlig rettet mot Oslo kommune.

Avdeling Finans ble slått sammen med den tidligere Stabsavdelingen til Finans- og organisasjonsavdelingen.

HAV Eiendom AS

HAV Eiendom AS ble stiftet 7. april 2003. Selskapet er et heleid datterselskap av Oslo Havn. Formålet er å jobbe med byutvikling av havnas eiendommer i Bjørvika. Oslo Havn skal kunne ta utbytte for å finansiere en effektiv og miljøvennlig havn.

Det er estimert en gradvis inntektsreduksjon i Oslo Havn gjennom økonomiplanperioden. Nye investeringer vil i økende grad bli finansiert gjennom uttak fra datterselskapet HAV Eiendom AS. Det vises forøvrig til egen årsberetning for Hav Eiendom AS.

	1.1.2020	1.1.2021	Endring
Ansatte	107	112	5
Årsverk	101,7	104,4	2,75

Styring og kontroll

God virksomhetsstyring er fundamentert i en helhetlig tilnærming til styring, ledelse og kontroll. Oslo Havn har definert en overordnet styringsprosess med ansvar og oppgaver for de ulike nivåene i organisasjonsstrukturen. Dette er en årlig planprosess hvor alle ansatte er involvert. Arbeidet resulterer i en årsplan med mål og krav, som er definert på organisasjon- og individnivå. Denne følges opp mellom nærmeste leder og den enkelte ansatte gjennom en årlig mål- og utviklingssamtale og videre dialog gjennom hele året. Etske utfordringer er ett av flere faste temaer i den årlige mål- og utviklingssamtalen.

EQS

Oslo Havn benytter styrings- og kvalitetssystemet EQS. Systemet skal gjøre det lett å ha oversikt over lover, regler, prosedyrer, rutiner og verktøy for den daglige driften. Det er også varslingskanal for avvik og hendelser. Her ser man hvilke prosedyrer og rutiner med tilhørende verktøy og skjema som skal benyttes i ulike arbeidsprosesser innenfor en rekke fagområder. Systemet er tilpasset intranett og mobile løsninger.

Compliance

Internkontroll og risikostyring skal benyttes som viktige verktøy for ledelsen i enda sterkere grad. Derfor har Oslo Havn fått en ny funksjon som fagsjef compliance med ansvarsområdet innenfor 2. linje kontroll. Virksomheten har også definert instruks for internrevisjon på 3. linjes kontrollnivå. Anskaffelsesprosess for inngåelse av en ny rammeavtale med aktuell leverandør er under utarbeidelse.

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

Avdelinger i Oslo Havn gjennomfører og organiserer selv risikovurdering årlig og ved behov.



Måloppnåelse, resultater og risikovurderinger

Oslo havn er definert som stamnetthavn i Nasjonal transportplan, med terminalene Sydhavna, Vippetangen og Hjortnes. Havna har en sentral rolle som tilrettelegger for gode miljøløsninger, både for havnedriften og for byen.

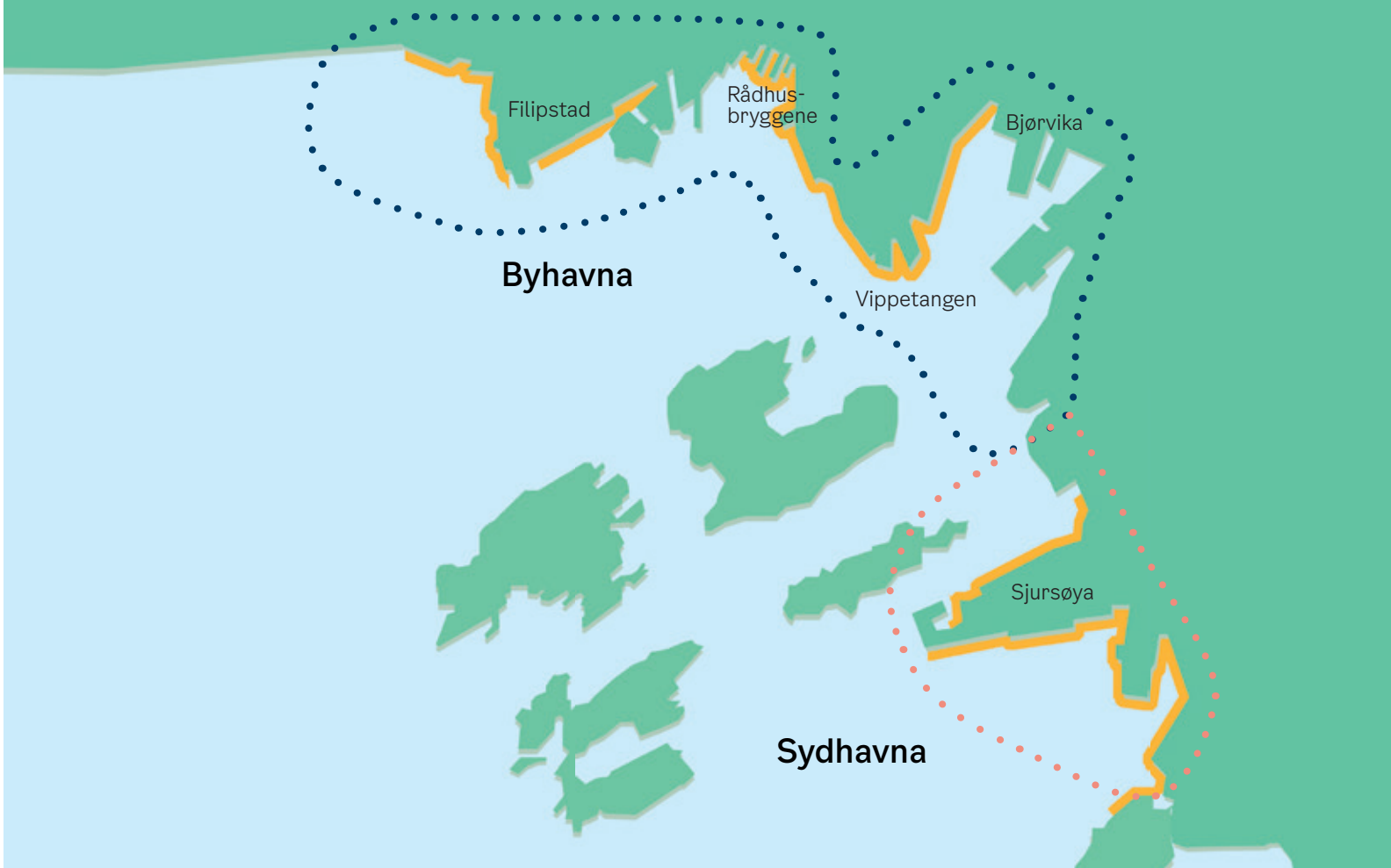
Byhavna omfatter de bynære områdene fra Hjortnes til Alnaelvens utløp. Det inkluderer Bispevika, Lohavn og Grønlia, som forvaltes av HAV Eiendom AS.

Sydhavna omfatter områdene fra Kongshavn til og med Nedre Bekkelaget. Her skal godsvirksomheten samles.

Nullutslippsplanen

Byrådet utarbeidet i 2018 handlingsplanen Oslo havn som nullutslippshavn. Målet er at alle skip som anløper Oslo

havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling. I 2016 utgjorde klimagassutslippene fra havna fire prosent av de samlede klimagassutslippene i Oslo. I handlingsplanen er det foreslått 17 tiltak som skal bidra til at 85 prosent av disse utslippene kan reduseres innen 2030. Å flytte gods fra vei til sjøtransporten er det viktigste miljøtiltaket. Samtidig gjøres det mange tiltak for at sjøtransporten og havnevirksomheten skal bli mer miljøvennlig. Videreutvikling av en ny, moderne



og arealeffektiv havn er et viktig ledd i arbeidet med å overføre mer av godstrafikken fra vei til sjø.

Konseptutredning for Sydhavna

I 2020 ble det gjennomført en konseptutredning for å konkretisere hvilke tiltak og tilhørende investeringskostnader som vil være nødvendig i Sydhavna for å oppnå målet i Nullutslippsplanen. Konseptutredningen har kartlagt behovene, vurdert mulige løsninger, og belyst fordeler og ulemper med ulike teknologi og løsninger som kan gjøre havnen utslippsfri med pålitelige, langsiktige og kostnadseffektive løsninger. Det er fastsatt hovedprinsipper for videre utbygging og forslag til prioriteringer basert på best miljøeffekt per investerte krone.

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

Revidere strategiplanen

Havnestyret besluttet i 2019 strategiplan for Oslo Havn for perioden 2019 – 2034. I forbindelse med fremleggelse av Budsjett 2021 for Oslo Kommune ble det fremlagt en forventning om utbetaling av kr 70 millioner i årlig utbytte fra Oslo Havn til eier Oslo kommune. Utbyttet skulle gjelde fra 2022. Et selskap kan kun dele ut utbytte så langt det

etter utdelingen har forsvarlig egenkapital og forsvarlig likviditet. Oslo Havns vurdering er at havnas strategi må revurderes og investeringer omprioriteres for å skape utbyttekapasitet på sikt. Havnestyret har derfor vedtatt å iverksette revidering av gjeldende strategiplan. Eiers forventninger til utbytte er en faktor som det må tas hensyn til, sammen med miljøambisjonene, vekstmålene, driftsbehov og investeringsbehov. Oslo Havn er underlagt Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE). NOE er invitert til å delta i revideringen av gjeldende strategiplan. Det er viktig for å sikre forankring hos eier, havnestyret og havneadministrasjonen.

Negativ kontantstrøm

Finansiering og tilgjengelig likviditet er en sterkt begrensende faktor for realisering av investeringsbehovet i Oslo Havn på kort og lang sikt. Kontantstrømmen i Oslo Havn er kraftig negativ når den sees i lys av fremtidige planer.

Havnevirkksomheten må prioriteres. Historisk har den hatt svært beskjeden lønnsomhet. Den bidrar i liten grad til å finansiere nødvendige investeringer. Utbytte fra Hav Eiendom AS er derfor det viktigste bidraget til positiv kontantstrøm. Det vil være hovedkilden for finansieringsmidler inntil verdiene på Filipstad kan realiseres. Det vil ta flere år.



Målene våre

Strategiplan for 2019-2034 ble vedtatt i havnestyret i mars 2019 og er styrende for aktivitetene i Oslo Havn. Strategiplanen setter fire overordnede mål for havnevirksomheten.

1. Mer transport på sjø
2. Effektiv og veldrevet havn
3. Miljøvennlig havn og sjøtransport
4. Bidra til Oslo som attraktiv by

Mer transport på sjø

Oslo Havn arbeider for å overføre mer gods fra vei til sjøtrafikk. For å nå målet er det viktig å samarbeide med havneorganisasjoner, andre havner, rederier og vareeiere. Det skapes nye og bedre terminaltilbud i havna.

Samtidig iverksetter Oslo Havn egeninitierte prosjekter. Oslo Havn benytter tilskuddsordninger fra Enova, Kystverket og Klimasats, men legger ned betydelig egeninnsats i form av arbeidstimer og finansiering.

Utvikling av shortsea-kvalitet i containersegmentet videreføres, spesielt rettet mot det sørøstlige Østersjøområdet. Samtidig har Oslo Havn fulgt opp utviklingen i tidligere prosjekter, som import av frukt og grønnsaker fra Sørvest-Europa og annen europolast fra Tyskland og vestover.

Oslo Havn har bidratt til å sette fokus på innenriks tørrbulkvolumer for å synliggjøre betydningen av mineraltransporter. Dette er viktig for nærskipfartsflåten og potensialet for overføring av tørrbulkvolum i konkurranse med korte vegtransporter. Ett bidrag er at massetransport og sjøtransport er tatt inn i fag- og kunnskapsgrunnlaget for Oslo kommunes klimastrategi.

Oslo Havn har samarbeidet med statlige transportetater og Oslo kommune om tilknytninger til transportnettet. Samtidig ble det arbeidet for at næringslivet skal ha tilgang til effektive terminalløsninger for sjøtransport.

Tradisjonell havnevirksomhet ble sterkt påvirket av koronasituasjonen, med betydelig nedgang i volumer både for gods- og passasjertrafikken.

Total godsmengde over Oslo Havn ble 5,4 millioner tonn i 2020. Det er en nedgang på 11 prosent fra året før. 75 til 80 prosent av nedgangen skyldes bortfall av volum som følge av koronapandemien. Det var særlig bortfall av last med utenlandsferjer og reduksjon av flydrivstoff. Den gjenværende reduksjonen forklares av naturlige fluktuasjoner som følge av prosjektilfang og prosjektfaser (byggeråstoff), værforhold (salt, landbruk) og lignende.

Containervirksomheten fikk i 2020 ny bestenotering både i tonn og TEU. Målt i TEU ender 2020 på 262.000 TEU (økning fra 257.000 TEU i 2019), og i tonn på ca. 1,55 millioner tonn. Spesielt har det vært en økning i europolast. 80 prosent av containerveksten i 2020 kommer fra økt handel med og via Baltikum og Polen.

Passasjertrafikken (utenriksferger og cruise) ble redusert med 1,9 mill. passasjer (74 prosent). Kun 2000 cruceepassasjerer totalt ankom havna, før cruisetrafikken stanset helt opp i 2020. Dette kan bedre seg dersom vaksiner mot korona reduserer behovet for koronarestriksjoner.

Gledelig vekst på containerterminalen

Containervolumene tok seg kraftig opp i andre halvår 2020. Det samlede årsresultatet viser en økning på 1,2 prosent (TEU) fra rekordåret 2019.

Yilport Oslo Terminal Investments AS er operatør på containerterminalen på Sjørsøya i Oslo. Om lag en tredjedel av alle containere inn og ut av Norge går via terminalen. Veksten i containervolumet har vært god i flere år. Første halvår 2020 var påvirket av Covid-19 pandemien. Selskapet hadde en nedgang på fem prosent fra 2019. Veksten tok seg opp i andre halvår.

Yilport Oslo har en stabil utvikling.

- Etter en litt dårlig start på året er Yilport godt fornøyd med økningen i 2020. Vi har i løpet av Covid-19 pandemien sett en endring i husholdningenes forbruksmønstre. Nedstengningen har ført til flytting av forbruk fra ferie og opplevelser til detaljhandel og dagligvare, sier Maiken Solemdal, kommersiell sjef ved Yilport Oslo.

Godt samarbeid

Yilport Oslo samarbeider tett med Oslo Havn for å redusere klimautslipp. Flytting av gods fra vei til sjø er selskapets viktigste bidrag til det grønne skiftet. En beregning viser at økningen i 2020 erstattet om lag 25 000 trailere fra kontinentet

Øker kapasiteten

Oslo Havn og Yilport jobber målrettet med å elektrifisere terminalutstyr. Oslo Havn har investert i tre nye RTG kraner. De ankommer i tredje kvartal 2021. Dette vil øke terminalkapasiteten ytterligere.

- Det er nødvendig å øke krankapasiteten i containerhavna for å kunne håndtere et marked i sterk

vekst. Sjøtransport er kostnadseffektivt, miljøvennlig og mer enn halverer klimautslippene sammenliknet med andre transportformer, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Får større areal

Oslo Havn utvider med mer areal på Sjørsøya for at Yilport skal kunne vokse. Deler av Sjørsøybassenget fylles ut og forlenger containerterminalen. Dagens havnevei flyttes og erstattes med kranbaner og areal for en ny containerstack (stack 3.1). En stack er et område for effektiv stabling av containere med RTG- kraner.

Utvidelsen gir en mer effektiv og plassbesparende håndtering av tomme containere, som nå delvis er plassert på andre arealer utenfor containerterminalen.

Yilports strategi er også å effektivisere driften ved å satse på ytterligere automatisering.

Øker rutetilbudet

Containerrederiet Viasea økte rutetilbudet mellom Nederland og Norge. Fra 1. desember ble det to avganger i uken fra Oslo.

- Viasea har de siste årene bidratt betydelig til at gods fra Europa i økende grad tar den miljøvennlige sjøveien til Oslo. Containerrederiet har lyktes i å etablere et konkurransedyktig alternativ til veitransport fra Europa. Lanseringen av ruten Moerdijk- Oslo- Larvik – Kristiansand imøtekommer markedets etterspørsel etter mer kapasitet mellom kontinentet og Norge. Vi ser frem til en fortsatt positiv utvikling, sier kommersiell direktør Einar Marthinussen i Oslo Havn.



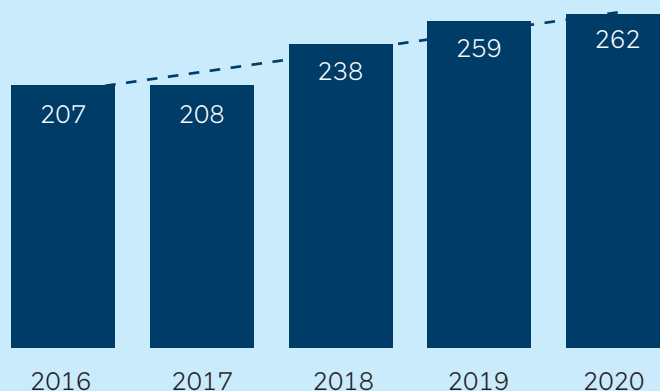
**Maiken Solemdal, kommersiell sjef
ved Yilport Oslo.
FOTO: KLAUS SANDVIK.**



Mål om 50 prosent mer gods i strategiperioden

VEKST I CONTAINERE

- Veksten i containere var på 1,2 prosent i 2020.
- Containere måles i TEU (Twenty-foot equivalent unit).
- TEU er standardvolumet til en 20 fots container.
- Vi bruker betegnelsen LO/LO om containerskip. Det står for Lift - On/Lift - Off, og beskriver at skipene har kraner som løfter containerne.

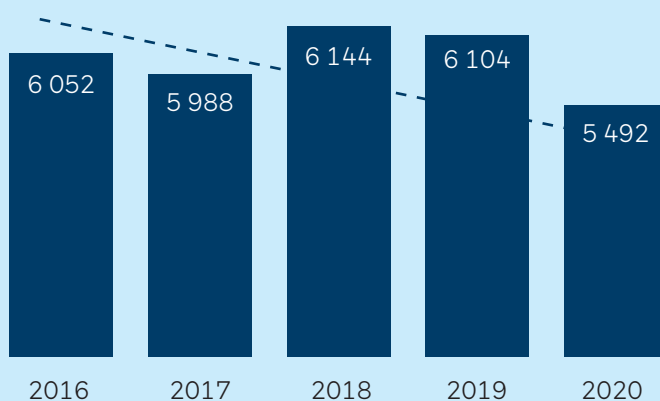


Containere målt i 1000 TEU

GODSOMSETNING

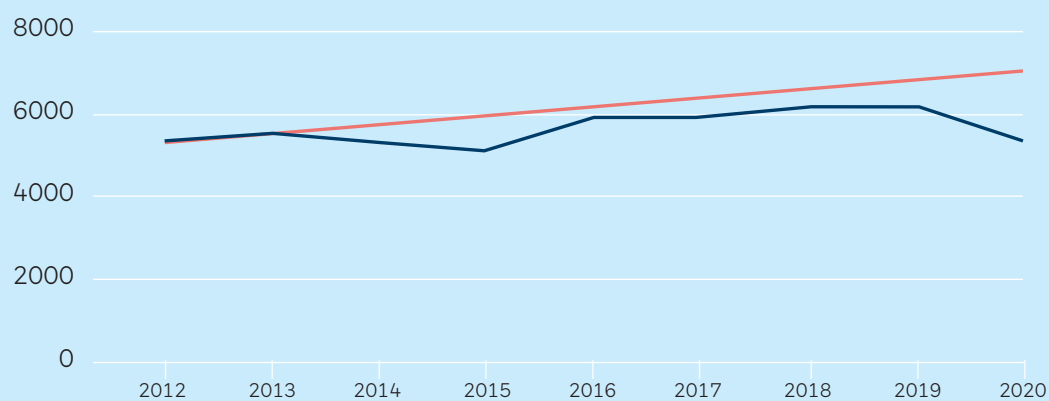
Godsomsetningen totalt hadde en nedgang på 10 prosent. Den består av:

- Våtbulk (ned 17,8 %). Flytende produkter som blant annet transporteres i tank, som drivstoff.
- Tørrbulk (ned 5,6 %). Tørrlast som transporteres løst i lasterom på skip, som korn, salt og sement.
- Stykkgoods (ned 6,5 %). Stykkgoods er last som fraktes slik at det kan håndteres av kran eller kjøretøy. Det kan fraktes i fat, store sekker eller på paller. Frakten er gjerne med stykkgodsskip, lastebil eller jernbane. Samlet vekt er inntil 2,5 tonn.



Godsomsetning totalt målt i tusen tonn

MER TRANSPORT PÅ SJØ



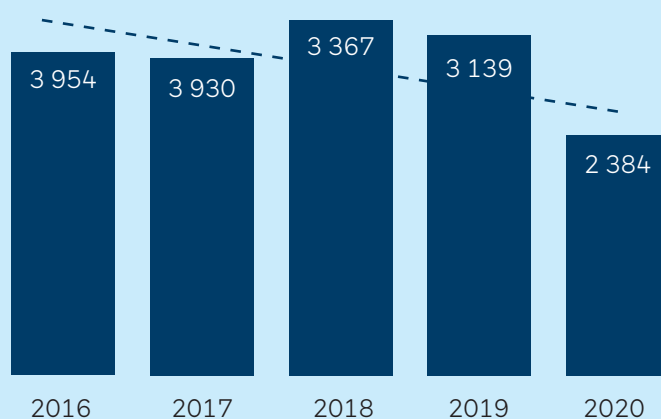
Godsutvikling siden 2013. Her sammenlignes utviklingen med måltallet om 50 % vekst i strategiperioden.

— Godsomsetning totalt (1000 tonn)
— Måltall gods

Mål om 40 prosent flere passasjerer i strategiperioden

INNENRIKSPASSASJERER

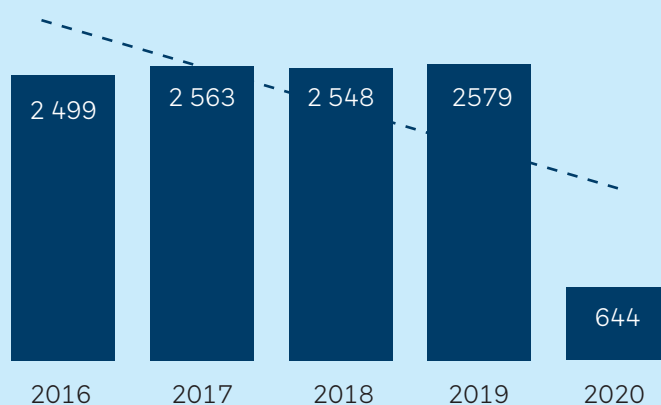
- Samlet falt antall innenrikspassasjerer med 42,4 prosent, til litt over to millioner passasjerer i 2020.
- Nesoddferjene er det største ferjesambandet.
- Nedgangen har sammenheng med at arbeidstakere hadde hjemmekontor i koronatiden.
- Folk ble oppfordret til ikke å reise kollektivt grunnet smittefaren.



Innenrikspassasjerer totalt målt i tusen personer

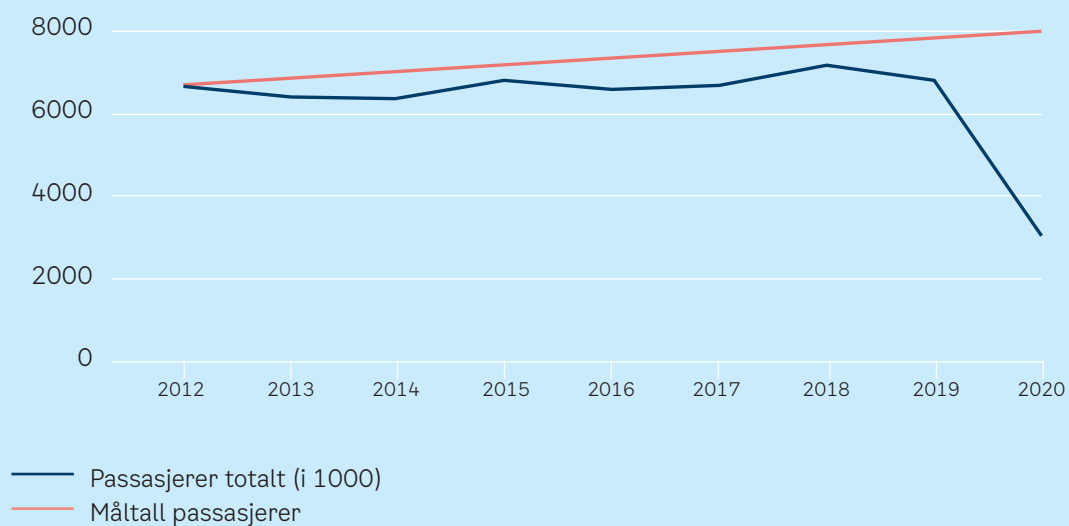
UTENRIKSPASSASJERER

- Samlet falt antall utenrikspassasjer med 75 prosent. Fordelingen var:
- Utenriks bil- og passasjerferjer (ned 72,6 %)
- Cruise (ned 99,6 %)



Utenrikspassasjerer totalt målt i tusen personer

MER TRANSPORT PÅ SJØ



Passasjerutviklingen siden 2013. Her sammenlignes utviklingen med måltallet om 40 % flere passasjerer i strategiperioden.



Næringsminister Iselin Nybø t.v. og utenriksminister Ine Eriksen Søreide i midten besøkte Oslo Havn/Yilport i mai. Formålet var å rette oppmerksomheten mot eksportindustrien under koronakrisen. I gul jakke står Truls Børresen fra Leca Norge.

NØKKELTALL

(i tusen)

GODS / PASSASJERER	2016	2017	2018	2019	2020	«Endring siste år»
Godsomsetning totalt (1000 tonn)	6 052	5 988	6 144	6 104	5 492	-10,0 %
Våtbulk	1 950	1 906	2 034	2 031	1 669	-17,8 %
Tørrbulk	1 795	1 822	1 774	1 638	1 547	-5,6 %
Stykkgoods totalt	2 308	2 261	2 337	2 435	2 276	-6,5 %
Containere LO/LO (1000 TEU)	207	208	238	259	262	1,2 %
Kjøretøy import/eksport (1000 stk)	58	61	55	53	48	-9,4 %
Utenrikspassasjerer totalt (i 1000)	2 499	2 563	2 548	2 579	644	-75,0 %
Utenriks bil- og passasjerferger	2 328	2 366	2 361	2 345	643	-72,6 %
Cruise	171	197	187	234	1	-99,6 %
Innenrikspassasjerer (i 1000)	3 954	3 930	4 367	4 139	2 384	-42,4 %
Anløp						
Antall anløp av laste- og passasjerskip	3 013	3 045	3 149	3 399	3 277	-3,6 %
Samlet bruttotonnasje (mill. BT)	66,5	67,8	63,9	67,6	37,2	-44,9 %
Gjennomsnitt fartøystørrelse (BT)	22	22	20	20	11	

I koronaenes tid

Oslo Havn bidro til den nasjonale dugnaden på mange områder da Norge ble koronastengt i mars.

Havna sørget for at befolkningen i Oslo og det sentrale østlandsområdet fikk sikker forsyning av varer og gods.

I krisetider er nasjonen avhengig av en trygg forsyningslinje. Til Oslo havn kommer mat, medisiner, klær og mye annet folk trenger i dagliglivet. For havna var det viktig å holde vareforsyningen oppe, gi skipene service og skjerme kritiske jobber. Regjeringens vedtak om å stenge norske havner gjaldt ikke for godstrafikk. Den internasjonale varehandelen var likevel noe redusert, men tok seg betraktelig opp fra august måned.

Regjeringen innstilte den internasjonale persontrafikken til havna. Alle utenlandsfergene til Danmark og Tyskland kansellerte sine seilinger til og fra Oslo.

Farvel til Stena Lines

Ferjeselskapet Stena Lines la ned linjen mellom Oslo og Frederikshavn i Danmark allerede 14. mars. Et mer enn 40 år langt kundeforhold tok slutt da ferjen Stena Saga seilte hjem til Sverige for landligge.

DFDS

Økende smittetall og strengere reiserestriksjoner førte til færre passasjerer, og rederiet DFDS reduserte tilbudet. Seilingene mellom Oslo og København ble kansellert gjennom deler av 2020.

I juni ble det likevel bestemt at både fergene Crown Seaways og Pearl Seaways skulle seile ruten Oslo-Frederikshavn-København, slik at det ble daglige avganger fra Oslo. Men fra 2. november seilte kun Pearl Seaways

mellom Oslo og København. Crown Seaways ble lagt til kai i København.

Color Line

Color Line reduserte avgangene mellom Oslo og Kiel i Tyskland gjennom deler av året. I lange perioder kunne passasjerene ikke gå i land i Kiel. Deler av året ble Color Fantasy lagt til kai på Revierkaia ved Bjørvika og tilkoblet landstrøm. Color Magic lå til kai på sin vanlige terminal på Hjortnes tilkoblet landstrøm. Fraktskipet Color Carrier var i drift som vanlig.

Cruisetrafikken

Havnevakta i Oslo Havn mottok fortløpende kanselleringer av cruiseanløp gjennom hele 2020. Gjennom sommerhalvåret var det kun 15 cruiseanløp. Skipene som gjestet Oslo var Seadream 1 og 2, hurtigruta Fridtjof Nansen og Mein Schiff fra TUI Cruises.

Mot slutten av året kom det inn nye cruisebestillinger for årene 2021 og 2022. Cruisetrafikken lå likevel ikke an til å nærme seg et normalår.

Betalingsutsettelse

Flere av havnas kunder og leietakere varslet inntektstap etter synkende etterspørsel av varer og tjenester. Mange stengte virksomheten og permitterte ansatte. Oslo Havn er selvfinansiert og mistet selv inntekter.

Likevel tilbød administrasjonen betalingsutsettelse til kundene som meldte inn sine behov. For Oslo Havn var det viktig å «hjulene i gang» og bidra til samfunnsdugnaden.

Smittevernregler

Oslo Havn bidro også i etableringen av lokal teststasjon for byens befolkning. Selv har store deler av administrasjonen hatt hjemmekontor og gjennomført tiltak i tråd med regjeringens og Oslo kommunes smittevernregler.



Effektiv og veldreven havn

Innovasjon og samarbeid er viktig for å nå miljømålene

Oslo Havn fikk støtte fra Enova for å gjennomføre forprosjekter for landstrømanlegg til containerskip i Sydhavna og cruiseskip i Byhavna.

- Fremtidens nullutslippshavn krever forsyning av elektrisitet til besøkende skip, havnedrift og landtransport. For å kunne redusere utslippene med 85 prosent innen 2030, må nærmest alle skip benytte landstrøm i framtiden.

Det er derfor viktig å finne mulige forretningsmodeller der det er forventet vekst. I denne omgang ble derfor container- og cruiseskip prioritert, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Enova innvilget et tilskudd på inntil kr 500 000 til delvis finansiering av forprosjektet «Landstrøm til cruise i Oslo by». Prosjektet «Lik landstrømløsning for



containerskip i Oslofjorden» fikk omlag kr 400 000 i støtte. Enova gir nå 50 prosent støtte. Det betyr at Oslo Havn selv må bruke nesten en million kroner på disse to forprosjektene.

Landstrømanlegg i Sydhavna kan bli samfunnsøkonomisk lønnsomt. I tillegg til mindre CO₂-utslipp, reduserer landstrøm lokal forurensning og støy. Forutsetningen er høy brukstid og at flere skip bygges om og tar i bruk landstrøm. I 2020 ble bygging av landstrøm til Norcem igangsatt med støtte fra Enova. Anlegget er forventet å være ferdig i løpet av 2021. Konseptutredningen for Sydhavna har også vurdert muligheten for bruk av hydrogen, stasjonær batteribank, bruk av solceller og biogass. Det anbefales blant annet å lage en egen risikoanalyse for produksjon og bunkring av hydrogen i havna.

Organisasjonen Oslo Havn tilpasses løpende til dagens utfordringer og fremtidig virksomhet. Organisasjonen utvikler kompetansen og tjenestetilbudet.

Det drives havnevirksomhet på områder som i tråd med Fjordbyplanen skal byutvikles i fremtiden.

Fortløpende vurderer Oslo Havn hvordan virksomheten kan effektiviseres, for å få plass på mindre arealer i Sydhavna.

Forvaltningen av havnekapitalen gir økonomisk handlingsrom for tilrettelegging og modernisering av havnas tilbud og infrastruktur. I fremtiden blir det fortsatt behov for betydelige reinvesteringer og mye vedlikehold.

Miljøvennlig havn og sjøtransport

Oslo Havn plukker for egen regning opp mange tonn søppel årlig i Indre Oslofjord. Vi bruker grønn teknologi som miljøbåt, droner og flytende søppelkasser for en renere fjord.

Oslo Havn er en pådriver for å ta i bruk utslippsfrie løsninger. I samarbeid med kunder legger administrasjonen til rette for fremtidens infrastruktur for både skip og landtransport. Oslo Havn har selv redusert Co₂ utslipp fra egen drift – fra 200 tonn i 2015 til 2 tonn i 2019.

Fem strategiske prioriteringer på klima- og miljø 2020 – 2030

- Stoppe klimaendringene med mer transport på sjø
- Mer samarbeid for økt bruk av ren energi til sjøtransport og nullutslippsløsninger
- Innovativ infrastruktur med mer ladning, energieffektive bygg, areal og kaier
- Effektiv havnedrift uten utslipp, økt sortering og mer gjenbruk av avfall, kloakk, materialer og byggemasser
- Utvikle, bygge og drifte vår havna uten utslipp til luft, vann og grunn

Miljøtiltak i 2020

- Kartlagt muligheter for elektrifisering i Sydhavna
- Klimasats prosjektet «Utslippsfri Oslofjord» igangsatt
- Implementert bærekraftsmål i klima- og miljøpolicy
- Igangsatt Enova-forprosjekt på cruise og container
- Ferdigstilt landstrømanlegg på Vippetangen
- Implementert Europeisk miljøstandard (PERS)
- Gitt innspill til regjeringens plan for bærekraftsmålene
- Fossilfri drift og byggeplasser
- Elektrisk miljøbåt i drift
- Igangsatt kjøp av elektrisk lastebil og hybrid oppsynsbåt
- Pådriver for bedre massehåndtering med lavere utslipp
- Utslipp fra havna er oppdatert i byens modellering av luftutslipp



SAMARBEID MÅ TIL FOR Å LYKKES

Oslo Havn bidrar til et bredt samarbeid nasjonalt og internasjonalt. Det er nødvendig for å lykkes med miljømålene.

I september 2020 gikk sju havner i Oslofjorden sammen og etablerte prosjektet «Utslippsfri Oslofjord». Havnesamarbeidet er en plattform som kan bidra til økt bruk av felles utslippsfrie løsninger til skip og tungtransport i og rundt havnebyene i Oslofjorden. Dette er Norges tettest befolkede områder. Det er forventet et voksende behov for transport. Halve Norges befolkning finnes innenfor en radius på tre timers kjøring fra Oslo

Miljøsjeif Heidi Neilson

havn. Flere av havnene i Oslofjorden er innenfor denne sirkelen og har kapasitet til å flytte mer gods fra vei til sjø.

- Vi vil gjerne ha like miljøløsninger i alle havnene, helst på nasjonalt plan og på EU-nivå. Men vi venter ikke på at utviklingen skal skje andre steder. Vi går gjerne foran og utvikler løsninger først, sier Heidi Neilson, miljøsjeif i Oslo Havn.

I tillegg til Oslo Havn deltar havnene i Moss, Borg, Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand i samarbeidet.

Europeisk samarbeid

Heidi Neilson skal også lede samarbeidsgruppen for bærekraftig utvikling i den europeiske havneorganisasjonen ESPO. Oslo Havn har fått internasjonal oppmerksomhet med ambisiøse mål og konkrete løsninger for å redusere utslipp. Koordinator i Los Angeles, for havnesamarbeidet i klimabyene C40, har invitert Oslo Havn inn i det globale samarbeidet.

Arbeidet i komiteen «Sustainable Development Committee» handler om hvordan havner kan bidra til bærekraftig transportvekst i og rundt de største byene i EU og globalt.

-Havnebyer må tilrettelegge for økt sjøtransport for å redusere klimautslipp. Havnene har en nøkkelrolle for at voksende byer skal få en bærekraftig transportvekst. Gjennom samarbeidet i ESPO og internasjonalt kan norske havner delta mer aktivt for å påvirke framtidens havnepolitikk i EU, sier Heidi Neilson.



Oslo Treet, med sine spektakulære fargeendringer, er et yndet mål for turen.

Bidra til Oslo som attraktiv by

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

Oslo Havn er opptatt av et godt samspill mellom havn og by. Vi bidrar til at fjorden blir mer tilgjengelig, og vi utvikler attraksjoner for byens befolkning.

I 2020 har Oslo Havn samarbeidet med Bymiljøetaten om en midlertidig park på Filipstad. Trettenparken er etablert på et området som ikke lenger kan brukes til havneformål. Sport og spill er tema. Parken har i disse koronatider vært et yndet mål for ungdommer og andre som vil drive fysisk aktivitet ute. Tiltaket er en del av byutviklingsstrategien. Filipstad skal i fremtiden etableres som et attraktivt sted for Oslos innbyggere.



Trettenparken på Filipstad.



Driftsregnskap 2020

	Regnskap 2020	Regulert budsjett 2020	Opprinnelig budsjett 2020	Avvik	Regnskap 2019
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-6 073	-1 000	-1 000	5 073	-3 037
Overføringer og tilskudd fra andre	-7 853	-10 000	-10 000	-2 147	-8 190
Salgs- og leieinntekter	-295 635	-288 578	-335 000	7 057	-331 242
Sum driftsinntekter	-309 561	-299 578	-346 000	9 983	-342 469
Lønnsutgifter	78 978	76 480	74 780	-2 498	76 461
Sosiale utgifter	40 748	35 755	35 755	-4 993	39 935
Kjøp av varer og tjenester	93 330	106 586	91 308	13 256	91 837
Overføringer og tilskudd til andre	16 970	24 800	24 200	7 830	17 986
Avskrivninger	56 472	60 000	60 000	3 528	57 529
Sum driftsutgifter	286 498	303 621	286 043	17 123	283 747
Brutto driftsresultat	-23 063	4 043	-59 957	27 106	-58 721
Renteinntekter	-4 495	-3 677	-3 677	818	-6 292
Konserninterne renteinntekter	-227	0	0	227	0
Renteutgifter	33	0	0	-33	3
Konserninterne renteutgifter					
Konserninterne avdrag på lån	1 000	0	0	-1 000	1 000
Netto finansutgifter	-3 483	-3 677	-3 677	-194	-5 044
Motpost avskrivninger	-56 472	-60 000	-60 000	-3 528	-57 529
Netto driftsresultat	-83 018	-59 634	-123 634	23 384	-121 295
Disponering eller dekning av netto drifts-					
Overføring til investering	33 472	226 520	163 150	193 048	46 358
Bruk av disposisjonsfond	0	-166 886	-39 516	-166 886	0
Avsetning til disposisjonsfond	124 534	74 988	0	-49 546	82 717
Dekning av tidligere års merforbruk	-74 988	-74 988	0	0	-82 717
Sum disponeringer eller dekning av netto					
Driftsresultat	83 018	59 634	123 634	-23 384	46 358
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)	0	0	0	0	-74 937

Overordnede kommentarer

Foretakets netto driftsresultat i 2020 ble etter kommunale regnskapsregler kr 27,1 millioner bedre enn regulert budsjett.

Regulert budsjett for netto driftsresultat var kr 59,6 millioner etter at forventede negative effekter av koronapandemien ble innarbeidet.

Netto avsetning til disposisjonsfond (fremtidige investeringer) ble kr 49,5 millioner.

Konsekvensene av koronapandemien er markant. Opprinnelig budsjett gjenspeiler et normalt år, og avviket mellom driftsinntekter i opprinnelig budsjett og regnskapet er på kr 36,5 millioner. Dette betyr at Oslo Havn fikk et inntektsfall på 10,5 % i 2020 som følge av koronasituasjonen.

I 2020 avlegges regnskapet for første gang etter ny kommunal regnskapsforskrift, gjeldende fra 1. januar 2020.

Kommentarer til driftsinntekter

Foretakets salgs- og leieinntekter ble sterk påvirket av koronapandemien med betydelig nedgang i volumer for gods- og passasjertrafikken, men også for omsetningsbaserte utleie av eiendom og for foretakets parkeringsvirksomhet.

I justert budsjett (havnestyresak 20/20) ble salgs- og leieinntekter nedjustert med kr 46,4 millioner basert på forventede konsekvenser av koronapandemien, slik administrasjonen oppfattet situasjonen da landet ble stengt ned i mars. Som forventet fikk Oslo Havn betydelig reduserte inntekter fra passasjertrafikk inkludert cruise og deler av godssegmentet. Containertrafikken opprettholdt volumer til tross for koronasituasjonen, noe som medførte at inntektsnedgangen ikke ble så stor som fryktet

Nøkkeltall

- Oslo Havn viser fortsatt fallende lønnsomhet med netto resultatmargin for 2020 på 26 prosent mot 34 prosent i 2019.
- Foretaket er solid med stabil egenkapitalandel på 90 prosent.
- Avkastningen på sysselsatt* kapital (ROACE) ble bare 0,6 prosent mot 1,6 prosent i 2019. Dette kan tilskrives at omsetningen utgjør ca. 8 prosent av sysselsatt* kapital siden Oslo Havn ikke er en ren kommersiell aktør. Virksomheten oppfyller et samfunnsansvar. Prisene på tjenestene er lave for å gjøre sjøtransport konkurransedyktig.

** Sysselsatt kapital er gjennomsnittlig kapital relatert til havnevirkomheten, dvs. totalkapitalen justert for aksjer i HAV Eiendom.*

sammenlignet med et normalt år. Oslo Havns samlede inntekter i 2020 ble kr 10 millioner høyere enn forutsatt i det regulerte budsjettet.

Kommentarer til driftsutgifter

Lønnsutgifter er kr 2,5 millioner over justert budsjett og fjorårets lønnskostnader. I regulert budsjett ble lønnskostnader økt med kr 1,7 millioner til nyopprettede stillinger. Det var ikke var tilstrekkelig.

Kjøp av varer og tjenester er kr 13,2 millioner under budsjett. Det gjenspeiler et år der aktivitetsnivået ble påvirket av koronasituasjonen, men også av andre uforutsette hendelser. Kjøp av varer og tjenester ble i havnestyresak 20/20 oppjustert med kr 14,8 millioner i samsvar med ambisjonsnivået ved årets start.

Vedlikehold av kaier

I 2020 var det etter budsjettjustering budsjettert med 20,4 millioner til vedlikehold av kai. Regnskapet viser likevel et underforbruk på ca. kr 1,4 millioner. Dette skyldes i hovedsak at etableringen av skispunt på Kneppeskjær måtte kanselleres, da det etter nærmere undersøkelser viste seg å være større skader på kaien enn ventet. Disse skadene lar seg ikke utbedre med vedlikehold. Tiltaket har nå blitt til et investeringsprosjekt som skal sees i sammenheng med hele kaien øst på Kneppeskjær.

I tillegg er prosjektet «Reparasjoner under kai ved Hjortnes (opprinnelig estimert kr 4,5 millioner) utsatt da andre mer presserende oppgaver måtte prioriteres.

Dette gjelder reparasjoner etter kollisjon på Tankskipsutstikkeren i september 2020 og rehabilitering av Nordre Sjursøykai der det oppstod skader/synkehull i dekket som måtte utbedres raskt.

Vedlikehold av bygg

I 2020 var forbruket på vedlikehold av bygg kr 14,5 millioner av et budsjett på kr 18 millioner. Bakgrunnen for underforbruk er at flere vedlikeholdsprosjekter og oppgaver ikke kunne igangsettes som planlagt da det var behov for ytterligere utredninger før det kunne tas beslutninger om tiltak. I tillegg har koronasituasjonen forsinket en del av vedlikeholdsprosjektene. Det har vært utfordringer med å få gjennomført befaringer og det er noe redusert tilgang på entreprenører i markedet.

Prosjektene som er forsinket skal gjennomføres og blir overført til 2021. De største prosjektene som overføres gjelder brannforebyggende arbeid, som brannslukkeanlegg på Dyna og Heggholmen fyr, samt lukking av brannavvik på andre bygg. Større tiltak i Ekeberganlegget har også blitt utsatt.

Oslo Havn rehabiliterer administrasjonsbygget i Akersghusstranda 19 (Skur 38). De ansatte flytter til midlertidige lokaler i Schweigaardsgate 16. Det var medgått ca. kr 4 millioner til de midlertidige lokalene.

INVESTERINGSREGNSKAPET

	Regnskap 2020	Regulert budsjett 2020	Opprinnelig budsjett 2020	Avvik	Regnskap 2019
Investeringer i varige driftsmidler	143 513	336 020	297 150	192 507	117 196
Tilskudd til andres investeringer	3	0	0	-3	4 366
Sum investeringsutgifter	143 516	336 020	297 150	192 504	121 561
Tilskudd fra andre	-100	0	0	100	-4 636
Salg av varige driftsmidler	-444	0	0	444	-106
Utdeling fra selskaper	-109 500	-109 500	-134 000	0	-134 000
Sum investeringsinntekter	-110 044	-109 500	-134 000	544	-138 742
Overføring fra drift	-33 472	-226 520	-163 150	-193 048	-46 358
Avsetning til ubundet investeringsfond	0	0	0	0	63 538
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	-33 472	-226 520	-163 150	-193 048	17 180

Investeringsregnskapet viser at Oslo Havn gjennomførte investeringer i anleggsmidler på totalt kr 143,5 millioner, som er kr 192,5 millioner lavere enn regulert budsjett. Avviket fra budsjett skyldes i hovedsak at investeringskostnader har blitt forskjøvet til kommende år. Dette er beskrevet nærmere i teksten nedenfor.

Investeringer ble i samsvar med regulert budsjett finansiert gjennom uttak av utbytte fra HAV Eiendom AS på kr 109 millioner I tillegg overføres kr 33,4 millioner fra driftsregnskapet og det er mottatt kr 0,1 millioner i tilskudd fra Enova, samt at det er solgt driftsmidler for kr 0,4 millioner.

Vedlikehold av kraner/mekanisk

Driftsutgiftene til kranpark og hovedverkstedet på Sjursøya ble ca. kr 2 millioner lavere enn budsjettet.

Administrasjon

Flere arrangementer ble avlyst som følge av koronasituasjonen, som Havelangs, havnemøtet med kunder og interne samlinger. Dette medførte besparelse i forhold til budsjett på i overkant av kr 1 million.

Disponeringer

Årets netto driftsresultat ble kr 83 millioner. Av dette ble kr 33,5 millioner overført til investeringsregnskapet, mens det øvrige ble avsatt til disposisjonsfond.

Bystyrets vedtak om disponering om mindreforbruk i investeringsregnskapet for 2019 er innarbeidet i disponering av fjorårets resultat i sak 20/20 vedtatt av havnestyret 7. mai 2020.

Tiltakene i investeringsbudsjettet til Oslo Havn er inndelt etter geografi, med følgende prosjektportefølleinndeling:

- Filipstad (inkl. Hjortnes)
- Pipervika/Vippetangen
- Hele havna (inkl. sjøområdene/øybryggene)
- Sydhavna
- Udisponert

Geografisk inndeling gir administrasjonen mulighet til fortløpende å kunne vurdere aktuelle tiltak innenfor hver enkelt geografiske prosjektgruppe. Tildelte budsjettmidler kan disponeres mer optimalt innenfor kostnadsrammen.

Investeringsprosjekter blir løpende vurdert i forhold til periodiseringsavvik innenfor vedtatt kostnadsramme, besparelser, kostnadsøkninger og reelle forsinkelser. Dette innarbeides i justert budsjett.

PROSJEKTPORTEFØLJE	DOK 3 (vedtatt budsjett)	Budsjett	Endring
1. Hjortnes - Filipstad	2,5 mill.	2,5 mill.	0
2. Pipervika – Revier - Vippetangen	95,9 mill.	57,3 mill.	- 38,6 mill.
3. Sydhavna	120,5 mill.	178,1 mill.	57,2 mill.
4. Hele havna	48,3 mill.	68,1 mill.	19,9 mill.
5. Udisponert	30,0 mill.	30,0 mill.	0
sum	297,2 mill.	336,0 mill	38,8 mill.

Prosjektportefølje Filipstad/Hjortnes

Det jobbes med å transformere havnearealer som ikke skal benyttes til passasjerfergevirkosomhet til byområder med bolig, næring, kultur og offentlige bygg/ byrom. Områdeplan ble vedtatt av bystyret 24. juni 2020. Oppstart av detaljregulering Hjortnes er utsatt på ubestemt tid grunnet krav til ny fergeterminalutredning. Kostnadsrammen for planarbeidet på Filipstad er kr 66 millioner og til nå er det brukt ca. kr 32 millioner.

Prosjektportefølje Pipervika, Revier og Vippetangen

Kaidekket på Søndre Akershuskai ble rehabilitert med ferdigstillelse i mai 2020. Prosjektet ble forsert grunnet koronasituasjonen. Det ble gjennomført rimeligere enn antatt, noe som innebærer besparelse på ca. kr 3 millioner. Skur 38, administrasjonsbygget til Oslo Havn, er under totalrehabilitering. Administrasjonen flytter i byggeperioden til midlertidig lokasjon i Schweigaardsgate 16. Prosjektet gjennomføres som en samspillsentreprise. Kostnadsramme er satt til kr 144 millioner. Prosjektet forutsettes fullført i 2022. Planleggingsarbeidet tok lenger tid enn forutsatt i budsjett for 2020 og kr 25 millioner overføres til budsjettet for 2021. Skuret på Rådhusbrygge 2 bygges om i samspill med Haga & Berg Entreprenør AS. Det bygges for utleie til servering (akevittbar). Byggeprosjektet har en kostnadsramme på kr 10,4 millioner og ferdigstilles mai 2021.

Akershusutstikkeren

Kaikonstruksjonen ble oppgradert. Av tekniske årsaker måtte kaien utvides med en meter rundt hele kaifronten. Dette medførte økte kostnader til fylling og etablering av ny kai og kostnadsrammen ble økt fra kr 60 millioner til kr 92 millioner. Hovedårsakene er betydelig økning av støttefylling rundt utstikkeren grunnet vanskelige

grunnforhold og setninger i eksisterende fylling. Dessuten måtte Oslo Havn kompensere leietakere i Skur 33 for stenging av restaurant.

Det planlegges for ny fergeterminal for utenlandsfergene på Vippetangen

Det utarbeides planforslag i samarbeid med Plan- og bygningsetaten, men det er forsinket. Forsinkelsen skyldes en krevende planprosess og Oslo bystyres vedtak vedtak om ny fergeterminalutredning. Landstrøm på Vippetangen er ferdigstilt og satt i full drift i 2020.

Prosjektportefølje Sydhavna

I containerhavna blir den eldste STS-kranen skiftet ut med en ny, miljøvennlig kran. Valg av leverandør til STS-kran vil skje i 2021. Budsjettmidler kr 30 millioner overføres til neste år (første 30 %).

Tre nye RTG-kraner er under anskaffelse. For å kunne bruke de nye RTG-kranene må arealet på containerhavna økes slik at det også blir plass til busbaren som gir RTG-kranene strøm. Kontrahering av entreprenør for bygningsentreprise ble gjennomført september 2020 med mål om ferdigstillelse sommeren 2021.

Kostnadsrammen er kr 79 mill. hvorav kr 40 mill. er midler budsjettet i 2020 som forskyves til 2021.

Det investeres i **landsstrømanlegg for Norcem** med to lossepunkter. Tiltaket skal redusere CO₂- og NOX- utslipp fra virksomhetene Norcem og Celsa. Det skal også legges til rette for elektrisk losse-/lasteutstyr ved Celsa. Det bygges dermed ekstra lossepunkter med landstrøm og uttak for lasthånderingsutstyr. Det var budsjettet med kr 17 millioner i 2020 av en totalkostnadsramme på kr 18 millioner. Grunnet forskyving av ferdigstillelse til sommer/høst 2021, overføres store deler av budsjetttrammen til 2021.

BALANSEREGNSKAP

EIENDELER	2020 (NOK 1000)	2019 (NOK 1000)	Endring
	4 884 818	4 837 785	47 033
Sum varige driftsmidler	2 689 020	2 605 494	83 526
Faste eiendommer og anlegg	2 328 739	2 281 576	47 163
Utstyr, maskiner og transportmidler	360 280	323 918	36 363
Sum finansielle anleggsmidler	1 592 487	1 701 987	-109 500
Aksjer og andeler	1 592 487	1 701 987	-109 500
Pensjonsmidler	603 311	530 303	73 007
Sum omløpsmidler	633 108	607 434	25 674
Bankinnskudd og kontanter	484 612	463 560	21 052
Sum kortsiktige fordringer	148 496	143 874	4 621
Kundefordringer	15 921	25 210	-9 289
Eksterne kortsiktige fordringer		10 157	14 780
Premieavvik	107 638	108 508	-870
SUM EIENDELER	5 517 925	5 445 219	72 706

Sjursøya 9 er administrasjonsbygget som leies ut til containerterminaloperatøren Yilport. Bygget skal utvides og moderniseres. Byggingen startet i januar 2020. Prosjektet holder seg innenfor vedtatt kostnadsramme og ventes ferdigstilt juni 2021.

Det har over tid dukket opp behov for å forsterke **fendring og kaifront** på Ormsund. Prognosen var kr 6 millioner i 2020, men oppgraderingen utsettes til 2021.

Det er gjort avtale om eksport av trepellets gjennom Sydhavna fra 2021. For arealeffektiv håndtering av bulkgodset, settes det opp et bulkfelt på Ormsund (Skur 100). Byggingen skulle opprinnelig ferdigstilles innen utgangen av 2020, men ble forsinket blant annet på grunn av byggesaksbehandling. Kostnadsestimatet er kr 10 millioner. Av dette overføres kr 2,2 millioner til 2021. Bulkfeltet skal på sikt erstattes av permanente strukturer på Ormsund.

Prosjektportefølje hele havna inkludert sjøområdet og øybryggene

Oslo Havn har avtale med Ruter om bygging av nye **øybrygger** som Oslo Havn eier (Nakholmen, Lindøya Vest

og Lindøya Øst). Ruter dekker investeringskostnadene gjennom leie. Det er en målsetning å ha bryggene klare til nye elektriske båter som settes i drift av Ruter

1. november 2021.

Ny **miljøbåt** ble overlevert fra Grovfjord Mekaniske Verksted 30. juni 2020 med kontraktssum på kr 23 millioner.

En fortøyningsflåte anskaffes vinteren 2020/21. Det bygges brakkerigg på flåten og ladefasiliteter for elektriske fartøy. Den skal være base for Oslo Havns fartøyer. Estimert kostnad er kr 15 millioner.

Kontrakt for et nytt oppsyns- og eskortefartøy ble signert 25. mars. Kontraktssummen er på kr 15, 1 millioner. Båten skal gi økt sikkerhet for ferdsel i fjorden og mindre utslipp.

Ny fortøyningsflåte anskaffes vinteren 2020/21.

Fortøyningsflåten skal lages av betong og ikke av stål som først antatt. Betongen vil gjøre at flåten får bedre kvalitet, forlenger antatt levetid og vedlikeholdskostnadene reduseres. Det er også planlagt å bygge brakkerigg på flåten som skal fungere som base for Oslo Havn sine

BALANSEREGNSKAP

EIENDELER	2020 (NOK 1000)	2019 (NOK 1000)	Endring
EGENKAPITAL			
Sum egenkapital	-4 991 911	-4 909 607	-82 304
Sum egenkapital drift	-529 516	-479 971	
Disposisjonsfond	-529 492	-404 957	-124 534
Bundne driftsfond	-25	-25	0
Merforbruk i driftsregnskapet	0	-74 988	
Sum egenkapital investering	-69 956	-69 956	
Ubundet investeringsfond	-63 826	-63 826	0
Bundne investeringsfond	-6 130	-6 130	0
Sum annen egenkapital	-4 392 439	-4 359 681	
Kapitalkonto	-4 396 346	-4 363 588	-32 758
Prinsippendringer som påvirker arbeidskapitalen drift	3 907	3 907	0
GJELD			
Sum langsiktig gjeld	-488 472	-474 197	-14 275
Sum lån	-10 962	-16 266	5 304
Konsernintern langsiktig gjeld	-10 962	-16 266	5 304
Pensjonsforpliktelser	-477 509	-457 930	-19 579
Sum kortsiktig gjeld	-37 543	-61 415	23 872
Leverandørgjeld	-40 610	-25 418	-15 192
Annen kortsiktig ekstern gjeld	-18 217	-26 770	8 552
Konsernintern kortsiktig gjeld	21 285	-9 227	30 512
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	-5 517 925	-5 445 219	-72 706

fartøyer. Flåten skal inneholde ladefasiliteter for elektriske fartøy samt inneha lagringsmuligheter på/under dekk. Flåten har en estimert kostnad på kr 15 millioner. Beløpet var opprinnelig budsjettet i 2020, men overføres til 2021.

Kontrakt for nytt **oppsyns- og eskorte-fartøy** ble signert 25. mars 2020. Den nye båten erstatter Falk og skal ferdigstilles 1. kvartal 2021. Formålet med fartøyet er havneoppsyn og eskorteringer av større fartøy. Utskiftningen gir økt sikkerhet og mindre utslipp. Kontraktssum er kr 15,1 millioner og kr 4,5 millioner ble utbetalt ved kontraktsinngåelse.

Finansiering

HAV Eiendom AS skal betale utbytte på kr 109, 5 millioner. Dette ble innarbeidet i regulert budsjett etter bystyrevedtak.



VINTER: Vintersolverv på årets korteste dag på Operataket.

Årstidene i havna



VÅR: Fullriggeren Christian Radich og Color Lines cruisebåter opplevde en stille koronavår i Oslo havn. Men våren sto i full blomst.



SOMMER: På Sørenga var plenen markert med koronastreker «kom ikke innenfor ringen». Badeplassene var tommere sammenlignet med tidligere år. FOTO: MARTHE LANDSEM.

**HØST: Oljehavna under Ekebergåsen en mørk novemberkveld.
Skipet får hjelp av los og kveldens fotograf. FOTO: JIM PEDERSEN.**



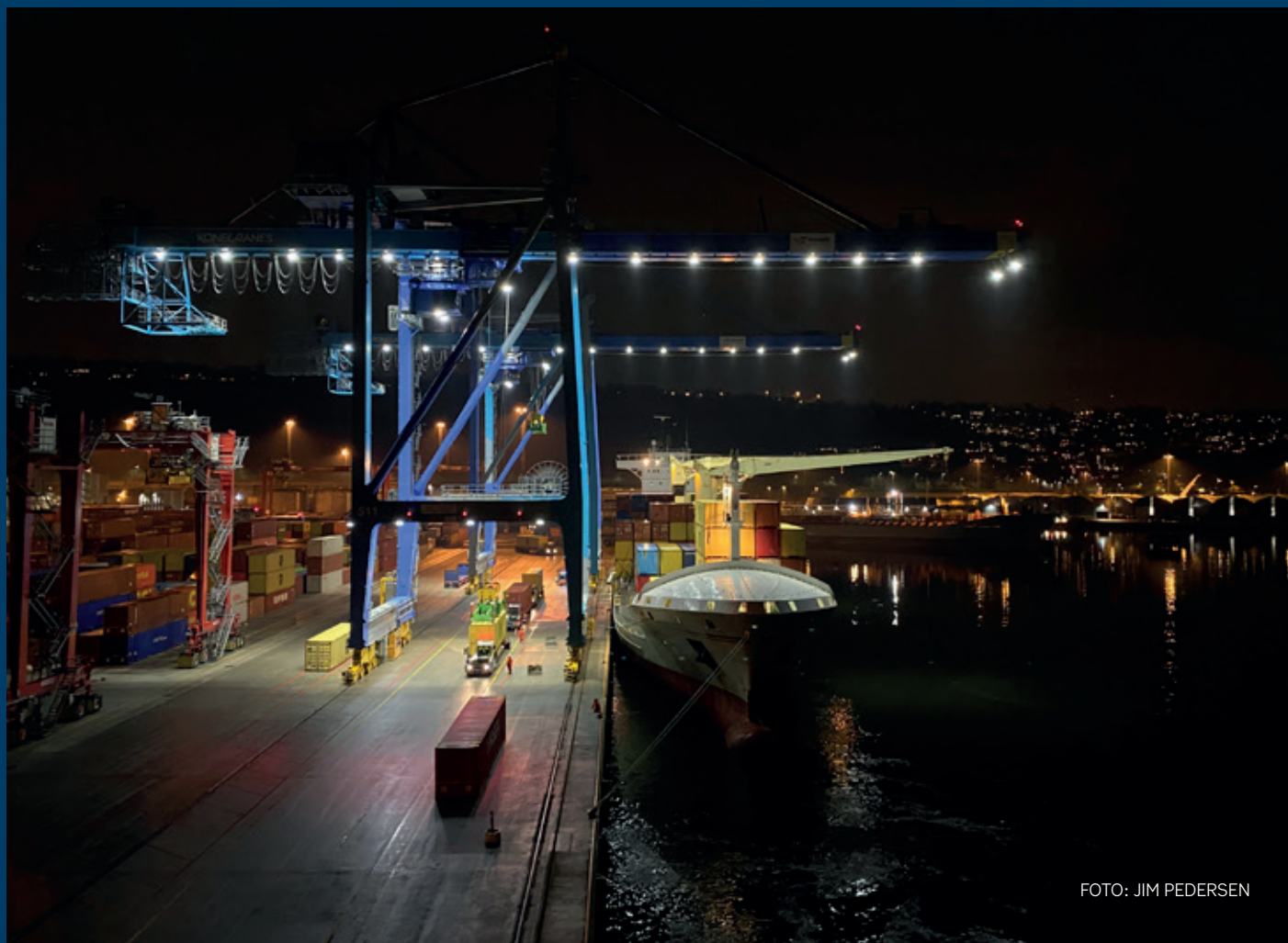


FOTO: JIM PEDERSEN

Store deler av døgnet er det aktivitet i Sydhavna. Varene når halve Norges befolkning på under tre timer. Oslo Havn opprettholdt effektiviteten i logistikkjeden, så folk fikk varene sine i koronaperioden.

Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no Følg oss på   

Oslo Havn