

Oslo Havn

Årsberetning 2023

FOTO: JOHNNY SYRERSEN



Oslo

VÅRE ANSATTE BIDRAR TIL EN
EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG HAVN

INNHold

Havnedirektørens leder	2
Styrets beretning	4
Ansvarsområde	7
Organisasjonskart	9
Måloppnåelse, resultater og risikovurderinger ..	10
Styring og kontroll	14
Sammenligning av budsjett og regnskap	16
Samler drifts- og forvaltningsressursene	24
Havnekassa – hvor er milliardene blitt av?	26
Oslo havnelangs 2023	28
Tungtrafikken fikk den største offentlige ladestasjonen	34

VEDLEGG

Noter til regnskapet	40
Faste noteopplysninger om eiendeler	44
Faste noteopplysninger om lån, avdrag, pensjon og andre forpliktelser	47
Faste noteopplysninger om andre forhold	50
Andre noteopplysninger i årsregnskapet og krav om nummerering av notene	52
Særskilt rapportering	57

Redaksjonen

Tekst og foto: Oslo Havn

Redaksjon: Siv Ellen Omland,

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



**Havnedirektør
Ingvar M. Mathisen**

Jeg er svært takknemlig for at havnestyret ga meg fornyet tillit for mitt andre seksårige årsmål. Motivasjonen til å fortsette arbeidet med å nå de ambisiøse målene i strategiplanen er stor. Sammen med havnestyret og administrasjonen skal jeg jobbe videre mot vår visjon:

«Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn».

Den geopolitiske situasjonen har påvirket både den nasjonale og internasjonale økonomien. Det påvirket også Oslo Havn. I takt med økt inflasjon og renteheving, gikk godsmengden over våre kaier ned. Men salgs- og leieinntektene økte til tross for redusert godsvolum. En årsak er at implementering av Oslo Havns strategi ble utført på en god måte av vår kommersielle avdeling – Havnestyret har vedtatt at Oslo Havn skal ha tydeligere fokus på forretningsmessig drift. Derfor har prisene økt. Salgs- og leieinntektene, driftsinntektene og nettodriftsresultatet har aldri vært så bra som i 2023. Økte inntekter gir bedre grunnlag for å fornye infrastrukturen og tilrettelegge for mer miljøvennlig sjøtransport. I 2023 fulgte administrasjonen opp med resultatindikatorer (KPI) for de overordnede målene og for hver enkelt avdeling.

Hver enkelt medarbeider er viktig for at havnen skal oppnå gode resultater. Derfor vil jeg fortsette å



I august åpnet byråd Rina Mariann Hansen den nye delen av parken på Bekkelaget sammen med elever fra Nedre Bekkelaget skole og havnedirektør Ingvar M. Mathisen. Foto Fjordskolen.

Havnedirektøren har ordet

prioritere organisasjonsutvikling på alle nivåer i havnen. Kompetanseutvikling og tydeliggjøring av roller er fokusområder. Ett ledd i forbedringen var å slå sammen forvaltningsseksjonen og teknisk avdeling til en ny FDVU-avdeling. Hege Skare Berg Thurmman, tidligere seksjonsleder innen forvaltning, ble etter en omfattende prosess avdelingsdirektør. Hun ble samtidig den første kvinnelige tekniske direktøren siden Oslo Havn ble etablert i 1735. Man kan trygt si at det var på tide.

I 2023 har Oslo Havn og Oslo kommune forhandlet om en utbyggingsavtale på Filipstad. Inntektene fra Filipstad skal gå til flytting, utvikling og oppgradering av havnen. Vårt heleide datterselskap Hav Eiendom AS er engasjert for å bistå i detaljreguleringen, foreløpig som konsulent. Havnestyret har imidlertid vedtatt at ansvaret for byutviklingen av Filipstad skal overføres til Hav Eiendom. Dette er sak som forventes behandlet av Oslo bystyre i 2024. En overføring av eiendommene fra Oslo Havn til Hav Eiendom AS må skje etter Oslo kommunes avhendingsinstruks.

I denne årsberetningen kan du lese om noen av de mange sakene som Oslo Havn var involvert i. Særlig vil jeg fremheve den fremtidige lokaliseringen av utenlandsfergene. Oslo havnestyre har konkludert med at Vippetangen er det eneste realistiske alternativet for en felles fergeterminal. Det vil frigjøre Hjortnes, hvor

Color Line er lokalisert i dag, til byutvikling. Samtidig kan Oslo Havn beholde Kongshavn i Sydhavna til fremtidig havneutvikling i henhold til bystyrets fjordbyvedtak. I 2023 har Oslo Havn jobbet med flere planer for Kongshavn. Viktig for hele Oslo-regionen er en felles beredskapshavn for nødetatene og en miljøvennlig terminal for massehåndtering. Kongshavn vurderes ikke egnet som felles fergeterminal da den scorer dårligst på klima, miljø og naturmangfold. Kystverket og Statens vegvesen har varslet innsigelser mot en felles fergeterminal på Kongshavn.

Den andre viktige saken er karbonfangstprosjektet på Klemetsrud. Det er avgjørende for at Oslo skal nå sine ambisiøse klimamål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030. Målet med prosjektet er å fange opptil 400 000 tonn CO₂ årlig. Det tilsvarer utslippet fra omtrent 200 000 fossile biler. Dette er volum som planlegges skipet ut over Oslo Havn.

Jeg ønsker avslutningsvis å takke mine kollegaer i Oslo Havn for deres innsats og engasjement gjennom året. Vi er ett lag. For selv om vi har forskjellige roller å spille, så er vi avhengige at vi fortsatt spiller godt sammen for å nå de ambisiøse målene i strategiplanen – og for at vi skal ha det godt sammen på jobb.



Marianne Marthinsen tok over som styreleder i 2023. Foto: Kilian Munch

Styreleders beretning

Havnevirkksomheten har alltid vært viktig for Oslo. Passasjertrafikken bidrar til å binde Oslo sammen med områdene rundt oss. Over havna kommer store mengder av de varene byen og omkringliggende områder er avhengige av for å fungere. I en verden med stor geopolitisk uro og økende usikkerhet, blir havnas kritiske rolle for beredskapen for byen enda tydeligere. For styret understreker dette bare hvor nødvendig det er å ha en sterk bevissthet om hva som er Oslo Havns hovedoppgave: Å drive og utvikle havnen.



I 2022 ble det vedtatt en ny strategi for Oslo Havn. Fire overordnede mål ble etablert:

1. Økt sjøtransport til Oslo
2. Havnen skal være effektiv og veldrevet
3. Havneaktiviteten og sjøtransporten skal være miljøvennlig
4. Oslo Havn skal bidra til at Oslo er en bærekraftig by

Målsettingene er delvis overlappende, men styrer sammen prioriteringer og utvikling av havnevirksomheten frem til 2040.

Gjennom 2023 har det blitt jobbet målrettet med å utvikle Oslo Havn i tråd med strategien. Det har blitt innført overordnede resultatindikatorer (KPIer) for hvert mål. Slik kan styret lettere evaluere om investeringsmidlene benyttes til tiltak som bidrar til Oslo Havns måloppnåelse. Administrasjonen skal rapportere jevnlig på indikatorene. Hver avdeling og seksjon skal følge opp med egne resultatindikatorer som bygger opp om de overordnede målene.

Havnestyret har – i tråd med strategien - prioritert utvikling av havnevirksomheten, samt vedlikehold av havneinfrastrukturen i Sydhavna. Med det tilrettelegger vi for en effektiv, miljøvennlig og moderne havnevirksomhet. Målet er å frakte mer gods sjøveien og redusere fossil tungtransport på veiene. Det er nødvendig for å redusere havnas klimautslipp med 85 prosent innen 2030. Samtidig er vi glade for at lastebilnæringen nå er på vei til å elektrifiseres. Norges første og største offentlige ladestasjon for tungtransport ble åpnet i havna i 2023. Det betyr at gods i fremtiden kan fraktes tilnærmet

utslippsfritt i en grønn korridor fra skipet til forbrukeren. Arbeidet vårt monner.

«Tildelingsbrevet» med instruks fra havnas eier Byråd for kultur og næring (KON) står sentralt for styrets virksomhet. De siste årene har det vært lagt stor vekt på å sikre god internkontroll. I 2023 vedtok Havnestyret instruks for sitt eget revisjonsutvalg og fulgte opp revisjonsberetninger fra både internrevisjonen ved PwC og kommunerevisjonen. Målet er å evaluere og forbedre risikostyringen, internkontroll og styringssystemer. Vi skal sikre etterlevelse av lover, forskrifter og vedtak fra offentlige myndigheter.

Oslo Havn mottar ikke penger fra skattebetalerne og må selv finansiere drift, vedlikehold og foreta investeringer. Samtidig må inntektene sikres når eier forventer årlig utbytte. I strategien slås det tydelig fast at administrasjonen skal arbeide etter forretningsmessige og miljømessige prinsipper. Havnas priser og forretningsvilkår justeres årlig på grunnlag av markedsmessige vurderinger. Dette er også et virkemiddel for å nå miljømål.

Havnestyret vedtok i 2023 at miljøavgiften skal økes ved alle fergeanløp til landstrømanlegget på Vippetangen. Vi vedtok også å bygge landstrøm til cruise på Filipstad. Anlegget kan benyttes i inntil ti år og selges når utbyggingen på Filipstad krever det. Alle cruiseskip må betale samme miljøavgift for hvert anløp, enten de vil koble seg på landstrømanlegget eller ikke. Samtidig differensieres avgiften i den såkalte EPI-indeksen ytterligere. Det betyr at cruiseskipene som forurensrer mest må betale enda mer i avgift. De som forurensrer minst, får redusert avgift. Havnestyret har fulgt opp kravet i «Tildelingsbrevet» om at cruiseterminalen ikke lenger skal

ta imot cruiseskip. Heretter skal cruiseskip ligge til kai på Filipstad og Revier. Begge kaiene får landstrøm.

Grønlikaia og Filipstad er begge store byutviklingsprosjekter på det som tidligere var havneareal. HAV Eiendom ble i sin tid opprettet for å utvikle Bjørvika, og er Oslo Havns heleide datterselskap. Havnestyret utgjør generalforsamling i HAV Eiendom. Havnestyret har tidligere – etter en omfattende prosess - gitt HAV Eiendom i oppgave å utvikle to nye, store bydeler til det beste for innbyggerne. Havnestyret mener at HAV Eiendom har solid kompetanse og er rett aktør til å forme fremtidens fjordby med leiligheter, arbeidsplasser og felles møteplasser.

Havnestyret har jobbet videre med å vurdere muligheter og konsekvenser av fergeutredningen (UFU). Utredningen ble lagt frem i 2022, etter bestilling fra byrådet. Plan- og bygningsetaten (PBE) og Oslo Havn la frem rapporten i fellesskap, men hadde ulike syn på lokaliseringen av utenriksfergene. Havnestyret besluttet at Vippetangen er den beste lokaliseringen for en samlet utenriksfergeterminal for selskapene DFDS og Color Line. Her kan driften og arealet effektiviseres samtidig som terminalen vil berike bylivet i Oslo. Samlokalisering på Vippetangen vil også bety at det blir plass til flere boliger på Hjortnes (Filipstad). Oslo trenger dette.

Å bygge fergeterminal på Kongshavn er et dårlig alternativ på grunn av klima, miljø og naturmangfold. Kongshavn er den siste arealreserven i Sydhavna, og bør derfor brukes til en fremtidig beredskapshavn for nødetatene. Slik kan sikkerheten- og beredskapen i Oslofjorden styrkes.

Havnestyret har også vedtatt at Oslo Havn skal bygge en pilot for en massegjenvinningsterminal på Kongshavn. De store byggeprosjektene i Oslo- og omegn har ført

til et stort behov for å gjenvinne masser i en fremtidig sirkulærøkonomi. Utskiping av masser fra havna kan være det mest miljøvennlige og samfunnsøkonomiske alternativet når enorme volumer skal fraktes til kunder som har behov for sand og stein.

Utviklingen på Grønlikaia, Filipstad, Vippetangen og Kongshavn avhenger nå av at Plan- og bygningsetaten (PBE) gjør de nødvendige reguleringene effektivt, og at det nye bystyret fatter gode beslutninger i rimelig tid.

Havnestyret vedtok i mai å fornye havnedirektør Ingvar M. Mathisens åremål med seks nye år. Med den fornyede tilliten følger viktige oppgaver.

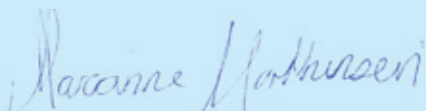
Oslo havnestyret avholdt 10 møter i 2023 og behandlet 61 saker. Styrets sammensetning var;

Marianne Marthinsen (styreleder); Erling Lae (nestleder); Merete Agerbak-Jensen; Siri Hov Eggen (oppnevnt av Viken fylke); Geir Rognlien Elgvin; Tom Haugvad (brukeroppnevnt) og Hans-Petter Aas. Ansattrepresentanter var Katrine Brede Didriksen og Kenneth Gromsrud.

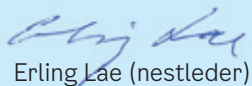
Sjur Strand, varamedlem for Siri Hov Eggen (oppnevnt av Innlandet fylke).

Da byrådsleder Raymond Johansen 9. februar 2023 presenterte endringer i byrådet, fikk det følger for sammensetningen av Oslo havnestyre. Daværende styreleder Marthe Scharning Lund ble utnevnt til byråd og erstattet av Marianne Marthinsen, som var medlem av Oslo havnestyre. Pål Martin Sand ble nytt havnestyremedlem. Merete Agerbak-Jensen trakk seg fra styret 7. november 2023 som følge av å ha blitt valgt til bystyremedlem, gruppeleder i Høyre og leder av finansutvalget.

Styret som avgir Oslo Havns årsberetning for 2023 er:



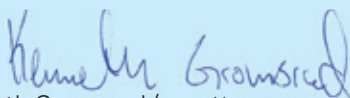
Marianne Marthinsen (styreleder)



Erling Lae (nestleder)



Siri Hov Eggen



Kenneth Gromsrud (ansattes representant)



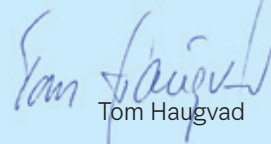
Mattis Laskemoen (ansattes representant)



Pål Martin Sand



Hans-Petter Aas



Tom Haugvad



Geir Rognlien Elgvin

Sjur Strand (Varamedlem for Siri Hov Eggen)

Ansvarsområde

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

Formålet er å:

1. Sørge for effektiv og rasjonell havnedrift
2. Tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport
3. Føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde
4. Forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte
5. Overholde internasjonale krav til havnesikkerhet

Visjon:

Oslo Havns visjon er å være «Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn».

Strategiske mål er:

1. Økt sjøtransport på sjø, med følgende undermål:
 - a) Styrke havnenes og sjøtransportens rammebetingelser
 - b) 30 % mer gods
 - c) 25 % flere passasjerer
2. En effektiv og veldrevet havn
3. En miljøvennlig havn og sjøtransport
4. Bidra til Oslo som en bærekraftig by

I Oslo Havns strategiplan (2022 – 2040) er det definert syv forretningsområder som skal drives på forretningsmessige prinsipper innenfor de rammer som gitt av lovgiver, eier og havnestyret. Det er også definert seks overordnede resultatindikatorer for rapportering av strategisk måloppnåelse til eier og havnestyret.

Sydhavna er ett av landets viktigste nasjonale knutepunkter for logistikk. Siden Oslo bystyes fjordbyvedtak i 2000, har en stor andel av tidligere havneområder blitt byutviklet og gjort tilgjengelig for både byens befolkning og besøkende. Dette er muliggjort av at mye av havnevirkksomheten i byhavna er flyttet til Sydhavna. Oslo Havn har hatt, og vil fortsatt ha, en sentral rolle i den videre prosessen med byutvikling og effektivisering av havnen.

Havneutvikling i Oslo må betraktes i et evighetsperspektiv. Samfunnets og næringslivets transport- og forsyningsbehov i både Oslo-regionen og til dels store deler av Norge vil vokse i takt med befolkningsveksten og næringsutviklingen. Derfor skal Sydhavna videreutvikles som godshavn, og bli verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn. I byhavna vil det fortsatt være behov for kaier og havnearealer til utenlandsferger, lokalferger, cruiseskip, marineskip, skoleskip, charterbåter etc. Samtidig bidrar Oslo Havn med tilrettelegging for økt byliv langs Havnepromenaden.

Oslo Havn har høye miljøambisjoner og ønsker å få ned vegtrafikken ved å overføre gods fra veg til sjø. Målet er 30 % mer gods på skip innen 2040, og redusere de store utslippene fra trailere. Ett containerskip kan erstatte 400 semitrailere, noe som tilsvarer 10 km med kø. Færre

Tabell 2 - Bemanning

	01.01.2023	01.01.2024	Endring
Ansatte	111	120	9
Årsverk	104,79	108,37	3, 58

trailere betyr mindre utslipp, støy, kø, veislitasje og ulykker. Behovet for bygging av nye veier reduseres, noe som medfører færre naturinngrep. Oslo Havn er godt i gang med gjennomføring av tiltak som elektrifisering, bruk av fornybar energi og implementering av grønne, sirkulære og effektive logistikk-løsninger. På denne måten bidrar havna også til store gevinster i andre sektorer og innsatsområder innen miljø og utslippsreduksjoner.

Oslo Havns kapital

Oslo Havn er underlagt havne- og farvannsloven, som sier at kommunen skal holde inntekter og kapital i havnevirksomheten (tidligere benevnt havnekapitalen) regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet. Oslo Havns kapital består av alle havnas eiendeler, eiendommer og kapital, i all vesentlighet kaier, bygg og havnearealer. Kapitalen er opparbeidet over lang tid gjennom kundefinansiering, og skal bidra til at de strategiske målene oppnås.

Kundebetaling kommer fra de som benytter havnas infrastruktur, både havnekunder og andre leietagere. Avkastning på havnekapitalen kommer fra trafikkinntekter, leieinntekter, salg av byutviklingseiendommer, samt forvaltning og utvikling av eiendom.

Det må fortsatt jobbes mer strategisk med å balansere offentlige forvaltningsoppgaver og kommersiell havnevirksomhet. Det trengs en bedre balanse mellom inntekter, kommunens forventninger til utbytte og behov for fremtidige investeringer.

Finansiering

Oslo Havn er selvfinansiert i helhet gjennom løpende kundebetaling. Virksomheten mottar normalt ikke tilskudd til drift og investeringer fra eier eller andre myndigheter utover enkelte søkbare tilskuddsordninger (f.eks. Enova-støtte til miljøinvesteringer) og eventuelle felles kommunale kompensasjonsordninger. I tillegg er utbytte fra byutvikling gjennom Hav Eiendom en viktig finansieringskilde for utvikling av havneinfrastrukturen.

Hav Eiendom AS

Oslo Havn forvalter og utvikler eiendom i Bjørvika, på Grønlia og på Filipstad gjennom det heleide datterselskapet Hav Eiendom AS. Hav Eiendom ble opprettet i 2003, og har et viktig samfunnsoppdrag: å skape en bærekraftig fjordby – og verdier for hovedstaden, havna og samfunnet. Til og med 2023 har Oslo Havn mottatt ca. kr 1,5 milliarder i utbytte fra Hav Eiendom. Dette utbyttet har og skal fortsette å finansiere fremtidig havneinfrastruktur. Les mer i Hav Eiendoms egen årsberetning og i boken «Hav Eiendom 20 år».

Bemannning

Det har vært 120 personer ansatt i foretaket i løpet av året, inklusiv personell som har skiftet arbeidsgiver eller gått av med pensjon, midlertidige ansatte og deltidsansatte. Havnedirektøren er øverste leder av virksomheten.

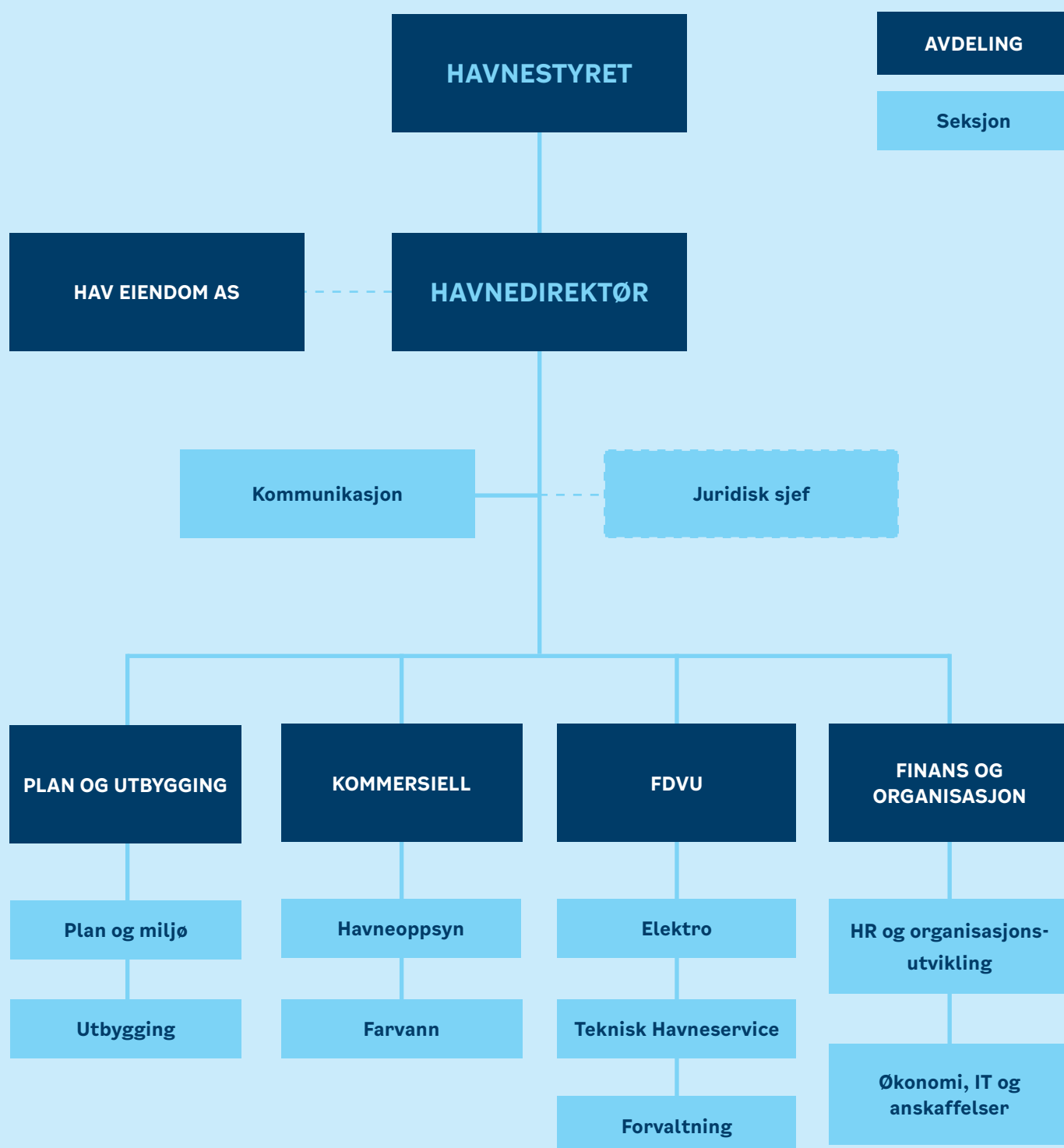
Kommersiell avdeling har ansvaret for forretningsutvikling, utleie og kundekontakt, sikkerhet, beredskap og fremkommeligheten i kommunens sjøområde. Avdelingen administrerer sjøtrafikken og bruk av kaiene.

Plan- og utbyggingsavdelingen har ansvaret for planleggingen av havne- og byutviklingsområder, utbyggingsprosjektene, forvaltning av kaier, bakarealer og skur, samt det overordnede miljøarbeidet.

FDVU-avdelingen (forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling) ivaretar den daglige driften og vedlikeholdet av foretakets infrastruktur, bygninger og arealer.

Finans- og organisasjonsavdelingen har ansvaret for virksomhetsstyring og støttefunksjoner, slik som HR og organisasjonsutvikling, økonomi, IT og anskaffelser.

Kommunikasjonsseksjonen jobber med kommunikasjonsstrategi, omdømme, mediehåndtering, innholdsproduksjon, rådgivning og arrangementer.



Måloppnåelse, resultater og risikovurdering

SITUASJONSBESKRIVELSE

Rundt 75 prosent av Oslo Havns driftsinntekter kommer fra havnerelatert virksomhet, som skipsanløp, håndtering av gods og passasjerer, inkludert tilhørende landareal og bygg. Omtrent 25 prosent av inntektene kommer fra utleie av arealer og bygg, som tidligere var bygd og brukt til havneformål (kontorer, restauranter, kulturformål og parkering).

Driftsinntektene økte i 2023 grunnet prisjusteringer for havnerelatert virksomhet og for utleie.

Både godsomsetning totalt og antall passasjerer hadde god økning i 2022. I 2023 var det betydelig fall i godsvolumene for alle segmenter. Passasjertallene fortsatte å øke.

Det gjøres langsiktige investeringer for å legge til rette for økt sjøtransport og havnerettet næringsutvikling. Oslo Havn skal ha god kapasitet og høy effektivitet. Samtidig som veksten og lønnsomheten skal opp, må klimautslippene ned. Vi bygger landstrømsanlegg for alle skipssegmenter. Landstrøm for cruise ble igangsatt på Revierkaia og er vedtatt bygd på Filipstad, med støtte fra Enova. I fremtiden kreves det store investeringer i infrastruktur som reduserer utslipp fra tunge kjøretøy og skip.

NØKKELTALL

	Resultat 2019	Resultat 2020	Resultat 2021	Resultat 2022	Resultat 2023
Godsomsetning totalt (tusen tonn)	6 104	5 495	5 342	5 895	5 329
Våtbulk (tusen tonn)	2 031	1 669	1 583	1 818	1 731
Tørrbulk (tusen tonn)	1 638	1 547	1 451	1 584	1 433
Stykkogods (tusen tonn)	2 435	2 279	2 307	2 493	2 165
Containere LO/LO (tusen TEU)	259	262	288	299	243
Kjøretøy import/eksport (tusen stk)	53	48	54	57	45
Utenrikspassasjerer totalt (tusen)	2 579	662	578	1 896	2 183
Utenriks bil- og passasjerferger (tusen)	2 345	661	564	1 630	1 826
Cruise (tusen)	234	1	14	266	357
Innenrikspassasjerer (tusen)	4 139	2 538	2 487	3 716	4 635
Anløp (antall)	3 399	3 885	3 230	3 967	3 566

MÅL, TILTAK OG RESULTATINDIKATORER

I henhold til strategiplanen vedtok havnestyret i 2023 seks 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.

Mål	Resultatindikator	Måltall innen 2040	Startpunkt 31.12.2019	Resultat 2022	Måltall 2023	Resultat 2023	Avvik 2023	Akkumulert resultat 2019 - 2040
1	Mer transport på sjø - vekst i gods (tonn)	30 %	6 104 000	10,4 %	1,5 %	-9,6 %	- 11,1 % -poeng	-12,7 %
1	Mer transport på sjø - vekst antall passasjerer	25 %	6 718 000	83,1 %	1,3 %	21,5 %	20,3 % -poeng	-1,5 %

Mål 1: Mer transport på sjø

Oslo Havn har arbeidet målrettet for å overføre mer gods fra vei til sjø. For å oppnå dette har de ansatte ved Oslo Havn lagt ned et betydelig antall arbeidstimer og samarbeidet med havneorganisasjoner, andre havner, rederier og vareeiere. Det har vært viktig å øke vareeierens kunnskap om Oslo havn, slik at flere velger sjøtransport.

Containersegmentet har hatt en sterkt positiv utvikling over lang tid, og nådde sin foreløpige topp i 2022 med 299 000 TEU. Mot slutten av 2022 endret situasjonen seg markant i negativ retning, påvirket av blant annet den geopolitiske situasjonen og lavkonjunktur. Utviklingen fortsatte gjennom 2023. Containeromsetningen endte på 243 000 TEU, en reduksjon på 19 prosent.

Nedgangen i lossing av personbiler og nyttekjøretøy var på 21 prosent. Dette er noe bedre enn den totale nedgangen i registreringen av nye personbiler totalt i Norge på 27 prosent (Opplysningsrådet for veitrafikken).

Annen stykkgoods, inkludert fergegoods, gikk ned med 13 prosent i 2023. Den største nedgangen var for trailere uten trekkvogn, hovedsakelig fordi Color Line la ned RO/RO-ruten med skipet Color Carrier til Kiel. Annen stykkgoods utenfor ferger ligger på et stabilt nivå. Det skyldes en vekst på 70 prosent råstoff til avfallsbasert brensel. 68 000 tonn avfall ble skipet fra Storbritannia og Irland til forbrenning på Klemetsrud energigjenvinningsanlegg.

Tørrbulk, bestående av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk ble redusert med 9 prosent. I kornimportsegmentet var økningen på 15 prosent til 133 500 tonn. Det skyldes i hovedsak dårlig kornhøst i Norge.

Jern- og stålprodukter hadde små endringer. Aktivitetsnivået innenfor bygge- og anleggsbransjen gikk tilbake i 2023. Det førte til redusert volum av jern og stål (stykkgoods). Samtidig var det også redusert volum av byggeråstoffer som sement, sand, pukk og deponimasser (tørrbulk).

Lossingen av våtbulk (oljeprodukter og biodrivstoff) ble redusert med 5 prosent. Selv om segmentet bioetanol økte fra 107 000 tonn til 199 000, gikk den totale mengden våtbulk ned. Økningen av bioetanol skyldes økte krav til innblanding av biodrivstoff i fossile drivstoff fra 2023, blant annet til traktorer og anleggsmaskiner.

Utenriksfergene hadde en passasjervekst på 12 prosent til 1,8 millioner passasjerer til Kiel og København. Cruiseskip hadde en passasjervekst på 33 prosent til 357 000 passasjerer. Veksten fordelte seg på 156 anløp.

4,2 millioner passasjerer reiste med lokal rutegående passasjertrafikk med Ruter. Det indikerer at nivået er tilbake til før Covid 19-pandemien.

Mål	Resultatindikator	Måltall	Resultat 2022	Resultat 2023	Avvik 2023
2	Avkastning % på sysselsatt kapital	> 6 %	2,3 %	2,1 %	3,9 %-poeng
2	Arealeffektivitet: antall tonn gods håndtert per kvm i Sydhavna	> 10 tonn/kvm	9,2 tonn/kvm	9,2 tonn/kvm	0,8 tonn/kvm
2	Sykefravær	< 4 %	9,2 %	7,8 %	3,8 %-poeng

Mål 2: Effektiv og veldrevet havn

Oslo Havns kjernevirksomhet er havnedrift og havneutvikling. For å være en effektiv og veldrevet havn, er det nødvendig med kontinuerlig modernisering i takt med utviklingen innen sjøtransporten. Utdaterte havneanlegg må erstattes med moderne infrastruktur. Oslo Havn arbeider uavbrutt for å videreutvikle havnetjenester for gods som skal til Østlandet. Vi skal tilby kostnadseffektive og miljøvennlige logistikkjenester. Driftsmodellen skal være forretningsmessig og lønnsom.

Vi skal også arbeide for å skape verdier for våre kunder, hvis suksess er avgjørende for at Oslo Havn skal nå sine mål. Vare- og passasjerflyten ut og inn av havnen må være effektiv. Det krever et godt samarbeid med kundene. Terminalene må ha gode tilkomstløsninger for veitransport.

Oslo Havn jobber for å øke jernbanetransporten til og fra Sydhavna. Kundene er også opptatt av sikkerhet. Derfor fortsatte Oslo Havn i 2023 implementeringen av et nytt system for perimetersikring.

Sykefraværet i Oslo Havn var totalt 7,8 prosent i 2023 (korttidsfraværet utgjør 3,2 prosent og langtidsfraværet 4,6 prosent), som er over måltallet på 4 prosent. Imidlertid er det en god nedgang i forhold til 9,1 prosent sykefravær i 2022. Etter positiv trend første ti månedene, steg sykefraværet betydelig i november og desember, tilsvarende som i tidligere år. Det har gjennom 2023 vært stort fokus på opplæring av lederne i samarbeid med BHT/ NAV Arbeidslivssenter og gjennomføring av flere tiltak for at ledere på best mulig måte skal kunne følge opp sykefravær gjennom tilrettelegging for bedre bruk av restarbeidsevne. Ledere benytter nå i større grad kompetanse fra bedriftshelsetjenesten i oppfølging av langtidsfravær.

Mål	Resultatindikator	Måltall 2017-2030	Startpunkt 1.1.2017	Resultat 2022	Resultat 2023	Avvik 2023	Akkumulert resultat strategi-perioden 2017 - 2030
3	Oppfylle nullutslippsplanen (2017 - 2030): utslipp av CO ₂ -ekvivalenter (tonn)	-85 %	55 000 tonn	-6 %	*	*	*

* Grunnlag for klimarapportering for 2023 foreligger pt. ikke.

Mål 3: Miljøvennlig havn og sjøtransport

Oslo Havn tar en proaktiv tilnærming og samarbeider med flere aktører om å nå målet om 85 prosent reduksjon av klimagassutslipp innen 2030. En havn i nærheten av byen innebærer blant annet at lastebiler og varebiler får

kortere kjøreavstander, noe som letter innfasingen av nye nullutslippskjøretøy. I 2023 har mange tunge kjøretøy begynt å bruke den nye ladestasjonen på Grønlia. Den samme ladeinfrastrukturen brukes for nattlading av elektriske betongbiler, mens vi venter på etableringen av ladedepot inne i Sydhavna.

I 2023 ble det igangsatt arbeid med å etablere et tilbud om biogass på Grønlia til bruk for tungtransport. Det var byggestart for landstrømsanlegg for cruiseskip på Revierkaia. Samme år ble det tatt investeringsbeslutning om å bygge et landstrømsanlegg for cruiseskip på Filipstad og for containerskip på Sjursøya. Arbeidet med landstrøm til tankskip er igangsatt.

Mål 4: Bidra til Oslo som bærekraftig by

Oslo Havns viktigste bidrag til en bærekraftig vekst i Oslo, er å sikre muligheten for å overføre gods fra vei til sjø. Med vår bynære havn er det tilrettelagt for korte avstander og raskere overgang til elektrisk tungtransport. Slik legger Oslo Havn til rette for grønne logistikkjeder. Samtidig har vi bidratt til bærekraftig byutvikling ved å legge til rette for

næringslivsvirksomhet og ved å sørge for at våre kunder kan drive på en bærekraftig måte.

Våre om lag 35 kunder representerer mange ulike segmenter, inkludert restaurantvirksomhet, bilimport, kontorleietakere, betongfabrikk og varedistribusjon.

Oslo by har inngått avtale med Rotterdam by om en grønn korridor mellom Rotterdam og Oslo for containerskip i 2025. Det pågår fortsatt et miljør samarbeid mellom havnene i Oslofjorden. Målet er like miljøkrav til våre felles kunder, like landstrømløsninger og samarbeid om infrastruktur til nye drivstoff.

I 2025 skal alle bygge- og anleggsplasser i Oslo kommune være utslippsfrie. Oslo Havn har allerede implementert nullutslippsutstyr på to byggeplasser, Buffersone Ormsund og ladestasjonen på Grønlia.

Les mer på **haveiendom.no** om hvordan Oslo Havns heleide datterselskap jobber med bærekraftig byutvikling.



BIOLOG I OSLO HAVN: Øyvind Øye Svensen, jobber med å kartlegge det biologiske mangfoldet i Oslofjorden. Han kartlegger det marine livet ved hjelp av Oslo Havns undervannsdrone, Dorris. Foto: Thea Fahlvik.

Styring og kontroll

Oslo Havn implementerer virksomhetsstyring i tråd med instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune. Virksomhetsstyring er en prosess som omfatter overvåking av fastsatte mål, utforming av strategier for å oppnå disse målene, kontinuerlig rapportering og risikostyring, situasjonsanalyser, samt utvikling og implementering av korrigerende tiltak for å oppnå de fastsatte målene.

Virksomhetsstyring innebærer styring, ledelse og kontroll, samt planleggings- og rapporteringsverktøy. Risikostyring og interkontroll blir ivare tatt gjennom løpende planlegging, implementering og oppfølging, og tilpasses avdelingenes risikonivåer og særegenheter.

Virksomhetsstyringen er designet for å sikre effektiv implementering av både havnestyrevedtak og politiske vedtak.

Oslo Havns modenhet i styring og kontroll blir evaluert av internrevisjonen i henhold til en risikobasert revisjonsplan vedtatt av havnestyret. Et rammeverk for risikostyring er implementert og integrert i virksomhetsstyringen, noe som sikrer en helhetlig oppfølging.

Oslo Havn har etablerte systemer for registrering og rapportering av kritikkverdige forhold, avvik, uønskede hendelser, skader og forbedringstiltak. Det utføres kontinuerlig rapportering og analyser for å vurdere risiko, forebygge og iverksette tiltak etter behov.

Internkontrollen i Oslo Havn har gode rammer på alle plan fra den enkelte ansatte opp til havnstyrets kontroll, men internkontrollen kan alltid og skal alltid forbedres i alle ledd og nivåer. Det er en forutsetning for kontinuerlig forbedring at virksomheten ikke er tilfreds med internkontrollen.

Styringssystem

Oslo Havns styringssystem, EQS, illustrerer plasseringen av ansvar, oppgaver og myndighet, samt hvordan organisasjonen opererer og styrer prosesser og aktiviteter. Styringssystemet inneholder en dedikert modul for hendelser hvor avvik og uønskede hendelser blir rapportert og fulgt opp.

Videre er det etablert et system for oppfølging av funn fra revisjoner, forslag til forbedringer og risikovurderinger.

Risikostyring

Oslo Havn er ledet i overensstemmelse med prinsipper for mål- og resultatstyring, og bruker risikostyring som et verktøy for å identifisere risikoer, muligheter og tiltak. Risikostyring er innlemmet på både strategisk nivå gjennom strategiarbeidet og i oppfølgingen av tildelingsbrevet.

Risikovurderinger utføres i samsvar med kravene i instruks for internkontroll og risikoreduserende tiltak og kontrollaktiviteter vurderes fortløpende. Oslo Havn har en god oversikt over risiko i sitt eget område og har en bevisst holdning til hvilket risikonivå som aksepteres. Det arbeides systematisk med å forbedre systemet og metodikken for risikostyring av hele virksomheten. Oslo Havns system for internkontroll er dokumentert og utøves i samsvar med den nye instruks for internkontroll i Oslo kommune (byrådssak 1037/22).

Compliance

Oslo Havn er engasjert i å sikre at hele organisasjonen har en grundig forståelse og et kritisk syn på egen oppgaveutførelse (1. linje). I tillegg har foretaket etablert rollen som fagsjef for compliance, med spesialisert kompetanse innen internkontroll, risiko og compliance (2. linje). Styret har engasjert en ekstern internrevisor (3. linje) for å ytterligere overvåke og revidere ulike områder innenfor foretakets virksomhet.

Den eksterne internrevisoren (3. linje), utarbeider en revisjonsplan for sine revisjoner, som godkjennes av styret. Kontrollplanene koordineres i en samlet kontrollplan som sikrer planlagte og risikodrevne kontrollaktiviteter og bidrar til å unngå overlapp av kontroller fra de forskjellige kontrollinstansene. Hovedfokus i kontrollarbeidet er på hvordan Oslo Havn kan utvikle og forbedre sine prosesser for å bidra til måloppnåelse. Funn og avvik følges opp i foretakets forbedringsregister med tiltak og ansvarlige for hvert tiltak. I løpet av 2023 har internrevisjonen gjennomført 5 revisjoner innen følgende områdene:

Tabell 3.3: internkontroll

Spørsmål	Ja	Delvis	Nei	Hvis nei eller delvis, kommenter
Er det etablert et risikobasert helhetlig system for internkontroll i virksomheten?	X			Det er få avvik på revisjoner og tilsyn, men interne kontroller viser at rutineverket har forbedringspotensiale. Behovet for forbedringer i rutineverk er en 2. linjekontroll som inngår i Ledelsens gjennomgåelse
Er det etablert tiltak og kontrollaktiviteter som følge av risikovurderingen og er tiltakene fulgt opp?	X			
Er det utarbeidet nødvendige rutiner og prosedyrer på viktige områder/prosesser basert på en vurdering av risiko?	X			
Etterleves rutinene og prosedyrene i virksomheten?		X		
Er alle vesentlige avvik, spesielle hendelser og svakheter fulgt opp?	X			
Er alle anmerkninger fra tilsyn, eksternrevisor, internrevisor og lignende fulgt opp?	X			
Oppsummert: Internkontrollen er utformet slik at virksomheten har målrettet og effektiv drift, pålitelig rapportering og overholder lover og regler.	X			

- Personvern og informasjonssikkerhet
- Anskaffelser
- Miljøledelse
- Fakturering av varevederlag
- Sikkerhet og beredskap

I tillegg ble det utført sertifikatrevisjon av Oslo Havns miljøsertifikat ISO14001:2015, samt el-tilsyn og tilsyn fra Kystverket.

Oslo Havn har også etablert prosedyrer og kontrollpunkter som gjelder prosessene for anskaffelse, økonomi og fakturahåndtering. Dette rammeverket bidrar til å forhindre korrupsjon og misligheter ved å fordele godkjenning og kontroll på flere ressurser. Systemet ble i 2023 løpende sjekket av innebygde 1. linje kontroller.

Leverandører på byggeplass kontrolleres via det elektroniske registreringssystemet HMSREG.

Informasjonssikkerhet

Oslo Havns arbeid med informasjonssikkerhet bygges på sikkerhetsprinsipper og retningslinjer fra Oslo kommune. Bevisstgjøring og opplæring i informasjonssikkerhet for alle ansatte, gjennom e-læring, er viktig. Oslo Havn deltar årlig i «informasjons-sikkerhetsmåned» i oktober. Foretaket sikter etter å holde systemporteføljen oppdatert med den

nyeste versjonen av programvaren, og med særlig fokus på sikkerhetsoppdateringer.

Oslo Havn benytter den felles IT-plattformen til Oslo kommune og bruker Microsoft 365. Foretaket har etablert to-faktor autentisering, som vil bli benyttet for alle tjenester. De fleste applikasjoner som er spesifikke for Oslo Havn leveres som skytjenester. Det gjennomføres ROS-analyser for kjernesystemene som benyttes i Oslo Havn, i samsvar med rammeverket som tilbys av Utviklings- og kompetanseetaten (UKE).

Personvern GDPR

Oslo Havn jobber for å sikre at informasjonssikkerhet og personvern blir en integrert del av all forvaltning og oppgaveløsning. Det legges kontinuerlig vekt på å øke kunnskapsnivået og bevisstheten. I tillegg til regelmessige og hendelsesstyrte risikovurderinger for ulike tjenester, blir det for alle nye systemer gjennomført en innledende personvern-vurdering (IP) og ved behov personvernkonskvensvurderinger (DPIA). For systemer Oslo Havn har uavhengig av fellestjenester via UKE er det etablert databehandleravtaler. Det er også laget en overordnet behandlingsoversikt som viser ansvaret for behandling av personopplysninger.

Sammenligning av budsjett og regnskap

DRIFTSREGNSKAP

Beløp i 1000 kr

	Note 2	Regnskap 2023	Regulert budsjett 2023	Opprinnelig budsjett 2023	Avvik	Regnskap 2022
Andre overføringer og tilskudd fra staten		-9 024	-4 000	-4 000	5 024	-23 859
Overføringer og tilskudd fra andre		-10 080	-5 313	0	4 767	-15 358
Salgs- og leieinntekter		-446 937	-409 401	-356 000	37 536	-409 349
Sum driftsinntekter		-466 042	-418 714	-360 000	47 328	-448 566
Lønnsutgifter	28	87 349	71 487	67 787	-15 861	78 483
Sosiale utgifter		48 902	33 033	31 130	-15 868	46 206
Kjøp av varer og tjenester		154 786	142 471	120 224	-12 315	138 541
Overføringer og tilskudd til andre	28	6 585	5 759	16 759	-826	21 254
Avskrivninger	6	71 577	60 000	60 000	-11 577	67 397
Sum driftsutgifter		369 198	312 751	295 900	-56 447	351 881
Brutto driftsresultat		-96 843	-105 963	-64 100	-9 120	-96 685
Renteinntekter		-26 333	-2 000	-2 000	24 333	-8 924
Konserninterne renteinntekter		-566	0	0	566	-217
Renteutgifter		22	0	0	-22	11
Konserninterne renteutgifter		138	100	100	-38	133
Konserninterne avdrag på lån	11	1 000	1 000	1 000	0	1 000
Netto finansutgifter		-25 739	-900	-900	24 839	-7 997
Motpost avskrivninger	6	-71 577	-60 000	-60 000	11 577	-67 397
Netto driftsresultat		-194 159	-166 863	-125 000	27 296	-172 080
Disponering eller dekning av netto driftsresultat					0	
Overføring til investering		58 333	336 592	176 950	278 259	0
Avsetning til disposisjonsfond	1,17	194 159	41 863	0	-152 296	172 080
Bruk av disposisjonsfond	1,17	-58 333	-211 592	-51 950	-153 259	0
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat		194 159	166 863	125 000	-27 296	172 080
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)		0	0	0	0	0

Overordnede kommentarer

I 2023 oppnådde Oslo Havn en inntektsøkning på kr 35 millioner (4 prosent) sammenlignet med 2022. Medregnet finansinntektene kom inntektene på kr 492,9 millioner. Av dette beløpet er kr 446 millioner relatert til vederlag og leieinntekter fra ordinær drift. Veksten i driftsinntekter, særlig fra tradisjonell havnerett virksomhet, reduserer Oslo Havn sårbarhet for inntektsreduksjoner ved framtidig bortfall av leieinntekter fra områder som skal byutvikles.

Oslo Havn er godt i gang med målet om å bli mer forretningsorientert. Priser og vederlag har derfor blitt økt jevnlig de siste årene. Havnedriften viser forbedret lønnsomhet i 2023. Oslo Havn må fortsatt jobbe for økt omsetning og med kostnadsstyring. Avkastningen på gjennomsnittlig sysselsatt kapital i havnevirksomheten (kr 4,6 milliarder) har forbedret seg de siste to årene, men er kun 2 prosent for 2023, selv med betydelig økning i omsetningen. Dette er fortsatt ikke et tilfredsstillende nivå.

Foretakets netto driftsresultat i 2023 ble, i henhold til kommunale regnskapsregler, kr 194,2 millioner. Hele netto driftsresultat er avsatt til disposisjonsfondet. Ved en inkurie ble utbytte kr 10 millioner fra Oslo Havn til bykassa bokført i investeringsregnskapet istedenfor i driftsregnskapet. I realiteten er derfor netto driftsresultat kr 184,2 millioner. Dette er beskrevet nærmere i note 28.

Kommentarer til driftsinntekter

Havnedriften

Inntektene fra direkte havnedrift økte med 6 prosent, til tross for at både antall anløp og godsvolumet gikk ned med 10 prosent. Dette skyldes primært økningen i passasjertallet fra utenriksfergene og cruiseskipene, samt en generell økning av varevederlag- og anløpssatser.

Utleievirksomheten

Inntekter relatert til eiendom gikk opp med 12 prosent fra året før. Nettoøkningen på kr 31 millioner er et direkte resultat av systematisk og godt arbeid. Kontrakter ble oppdatert og nye priser vedtatt etter markedsverdi. Dette ga utslag i 2023, men vil også ha positiv effekt i 2024 og 2025. Kontraktsporteføljen fornyes fortløpende. Strøm og kommunale avgifter viderefaktureres i større grad til kunder og skip.

Kommentarer til driftsutgifter

Lønnsutgifter

I driftsregnskapet oversteg lønnsutgiftene budsjettet med kr 15,8 millioner. I henhold til kommunale regnskapsprinsipper skal interne timer på investeringsprosjekter kostnadsføres i investeringsregnskapet. Imidlertid har færre timer enn budsjettet blitt ført på konkrete investeringsprosjekter, noe som resulterer i høyere lønnskostnader i driftsregnskapet enn forutsatt i budsjettet. Dette utgjør

om lag kr 6 millioner av budsjettavviket. I tillegg har lønnskostnader blitt underbudsjettet i forhold til antall stillinger, da flere oppgaver nå blir utført av egne ansatte istedenfor å leie eksterne aktører. Lønnsoppgjøret ble også dyrere enn forutsatt.

Kjøp av varer og tjenester

Kjøp av varer og tjenester beløp seg til kr 154,8 millioner, som er kr 12,3 millioner mer enn budsjett. Dette skyldes et høyt aktivitetsnivå innenfor vedlikehold av kaier, bygg og kraner.

Det ble brukt kr 26,3 millioner på vedlikehold av kaier og havnearealer. Av dette ble kr 7,9 millioner brukt på kaier og kr 18,4 millioner på havnearealer. Forbruket på vedlikehold av kaier og havnearealer var kr 7,7 millioner lavere enn budsjettet, hovedsakelig på grunn av mangel på ressurser og påfølgende lav gjennomføringsevne. De største utgiftspostene på havnearealene var asfaltering og belegningsstein av betong til containerterminalen, som kostet henholdsvis kr 4,4 millioner og kr 6,2 millioner.

Budsjettet for snørydding og avfallshåndtering var på kr 10 millioner i 2023, men kostnadene kom på kr 10,8 millioner. Kostnadene til snørydding alene var kr 8,8 millioner, og økte betydelig fra året før. Det skyldes delvis mye snø og økte strømpriser. Mer snø førte til økte kostnader ved bruk av en snøsmelterlekt. Avfallskostnadene var også høye som følge av mange cruiseanløp, men disse kostnadene dekkes av rederiene.

Forbruket på vedlikehold av bygg var kr 16,5 millioner i 2023, som er på nivå med budsjettet på kr 16 millioner. Det er gjennomført en del kartleggingsarbeid og tilstandsrapporter, som viser at behovet for tiltak er stort. Det er allerede gjort fremskritt med lukking av brannavvik i bygningsmassen, og et nytt FDV-system er tatt i bruk. I 2024 skal vedlikeholdsplanleggingen optimaliseres ytterligere. Målet er økt og bedre gjennomføring av vedlikehold.

På budsjettposten for jernbanespor, ble det brukt kr 6,4 millioner i 2023, mens budsjettet var på kr 4,5 millioner. Det var et stort etterslep på vedlikehold av jernbanesporet i Sydhavna, og de nødvendige arbeidene var mer omfattende enn først budsjettet. Det planlegges å fortsette med større vedlikeholdsarbeider også i 2024.

Det er foretatt budsjettjustering i bystyresak 241/2023 angående strømkompensasjon kr. 4,8 millioner, kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift på kr 0,6 million og kr 0,2 millioner for nedbetaling av arkivsystem.

Kommentarer til netto finansutgifter

Renteinntekter er kr 24,9 millioner høyere enn budsjett. Det skyldes høyere rentenivå på bankinnskudd. Planlagte investeringskostnader ble forskjøvet og det var en viss grad av underbudsjettering. Færre investeringer medførte økt bankinnskudd.

Kommentarer til disponering/dekning av netto driftsresultat

Netto driftsresultat er overført til disposisjonsfond.

BEVILGNINGSOVERSIKT INVESTERING 2023	Note 2	Regnskap 2023	Regulert budsjett 2023	Opprinnelig budsjett 2023	Avvik	Regnskap 2022
Investeringer i varige driftsmidler	6,25,26	141 915	540 929	336 950	399 014	116 621
Tilskudd til andres investeringer		10 000	10 000	0	0	0
Sum investeringsutgifter		151 915	550 929	336 950	399 014	116 621
Tilskudd fra andre	26,28	-23 016	-6 300	0	16 716	-21 621
Salg av varige driftsmidler	6	-12 529	0	-10 000	12 529	-28 036
Utdeling fra selskaper	7,26	0	-150 000	-150 000	-150 000	-125 000
Sum investeringsinntekter		-35 545	-156 300	-160 000	-120 755	-174 658
Netto utgifter videreutlån		0	0	0	0	0
Overføring fra drift	1	-58 333	-336 592	-176 950	-278 259	0
Avsetning til ubundet investeringsfond		0	0	0	0	58 037
Bruk av ubundet investeringsfond	1	-58 037	-58 037	0	0	0
Sum overføring fra drift og netto avsetninger		-116 370	-394 629	-176 950	-278 259	58 037
Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)		0	0	0	0	0

Investeringsregnskapet viser at Oslo Havn gjennomførte investeringer i anleggsmidler på totalt kr 141,9 millioner. Det er kr 399 millioner lavere enn regulert budsjett. Avviket fra budsjett skyldes i hovedsak at investeringskostnader har blitt forskjøvet til kommende år. En årsak er kompleksitet i planleggingsfasen for flere prosjekter. Årsaker til avvik for større enkeltprosjekter er beskrevet nærmere i teksten nedenfor. I det regulerte budsjettet for 2023 er kr 197,7 millioner rebevilgning av ubenyttede midler fra 2022, for prosjekter som måtte forskyves i tid.

Det ble utbetalt utbytte til eier på kr 10 millioner etter vedtak i havnestyret. Ved en inkurie ble utbyttet bokført i investeringsregnskapet istedenfor i driftsregnskapet. I realiteten er derfor investeringsutgiftene kr 10 millioner lavere enn det bokførte. Dette er beskrevet nærmere i note 28.

Årets investeringer er finansiert gjennom salg av eiendom på Bekkelaget til EBY for kr 4,3 millioner, salg av tunell til Bane NOR for 5,2 millioner og salg av skur 74 (telt) for kr 3 millioner. Tilskuddet fra Enova for investeringer i landstrømsanlegg var på kr 23 millioner. For øvrig ble investeringene finansiert ved overføring fra drift og fra ubundet investeringsfond.

I investeringsbudsjettet var det budsjetttert med et utbytte fra Hav Eiendom på kr 150 millioner. Dette utbyttet

ble ikke utbetalt. Hav Eiendom besluttet som følge av likviditetssituasjonen og forsinkelser i flere prosjekter å ikke dele ut utbytte til Oslo Havn.

Uteblivelse av utbytte fra Hav Eiendom har ikke betydning for drift og investeringer i Oslo Havn det nærmeste året. Men manglende utbytte de neste par årene kan få betydning for hvilke investeringsprosjekter som må prioriteres og kan gjennomføres.

Område Filipstad/Hjortnes

Oslo Havn forhandler med Oslo kommune om en utbyggingsavtale på Filipstad. Havnestyret har besluttet at HAV Eiendom skal overta og utvikle eiendommene for Oslo Havn. Dette må besluttet av Oslo bystyre, i henhold til gjeldende avhendingsinstruks.

I 2024 vil det gå en sak til bystyret om overføring av eiendommene. HAV Eiendom er engasjert som konsulent i arbeidet med regulering av Hans Jægers kvartal. Det kan bli den første detaljreguleringen på Filipstad. Utbyggingen av Filipstad blir viktig for Oslo Havn. Inntektene skal gå til fremtidig flytting, utvikling og oppgradering av havnearealer.

I 2023 ble det brukt kr 6,6 million til planarbeider for byutviklingsprosjektet på Hjortnes og Filipstad. To veterankraner ble også demontert. Disse skal renoveres og tilbakeføres til Filipstad når arealet skal byutvikles.

Planarbeidet inkluderte også etablering av landstrøm for cruiseskip på Filipstad. Denne kaia vil bli benyttet til mottak av cruiseskip fram til byutviklingen på dette kaiavsnittet.

Område Pipervika, Revier og Vippetangen

Vippetangen

Oslo Havn jobber for en felles fergeterminal for begge utenriksfergene på Vippetangen. Politisk behandling av lokaliseringsspørsmålet ventes å skje sommeren/høsten 2024.

Gjennom året har det pågått arbeid for å etablere landstrøm for cruiseskip på Revierkaia. På dette tiltaket er det i 2023 brukt kr 38,6 millioner av en total kostnadsramme på kr 81,8 millioner. Enova støttet tiltaket med kr 16 millioner. Anlegget ferdigstilles våren 2024, og vil i tillegg omfatte et ladeanlegg for busser.

Grønlikaia

HAV Eiendom jobbet med detaljregulering av Grønlikaia. Den inkluderer buffersonen i sør, som skal skille byområdene fra havnevirkksomheten. Oslo Havn har ansvaret for planene for buffersonen.

Kongshavn

Oslo Havn har også jobbet med planer for Kongshavn. I samarbeid med øvrige beredskapsetater er det jobbet med felles løsninger for en sikkerhet- og beredskapshavn. Bygningen er tenkt å inkludere politiet, Bymiljøetaten, Oslo Havns ansatte og andre leietakere. Oslo kommune har behov for en gjenvinningsterminal for masser med mulighet for utskiping. Massene fra de mange byggeprosjektene er knyttet til byens vekst. På Kongshavn jobber Oslo Havn med å finne arealer til disposisjon for en slik miljøterminal. Det er best for miljøet at massene fraktes videre med skip.

Sydhavna

Totalt for området Sydhavna var det i justert budsjett planlagt å bruke kr 365,1 millioner etter at ubenyttede midler for forsinkede prosjekter i 2022 var rebevilget. I løpet av 2023 ble det gjennomført aktiviteter i en rekke mindre prosjekter. Dette omfattet investeringskostnader på kr 88,1 millioner, inklusiv den siste betalingen av den nye STS-kranen. Planlegging og reguleringsprosesser har tatt lenger tid enn forutsatt. Det ble ikke oppstart av de store prosjektene Ekeberg fjellhaller og Kneppeskjær Øst i 2023. Avsatte midler må derfor rebevilges i budsjettet for 2024.

Det er foretatt budsjettjustering i bystyresak 241/2023 kr 6,3 million for overføring til støtte til solkraft Skur 90 og Skur 91.

Kort omtale av hovedprosjektene følger nedenfor.

Ny STS-kran

I containerhavna ble den eldste STS-kranen (Ship-To-Shore) skiftet ut med en ny kran. Ny STS-kran er produsert i Kina og ankom Oslo med skip våren 2023. Opprinnelig

kostnadsramme var kr 101,4 millioner. Endelig sluttsum ble i overkant av kr 80 millioner.

Ekeberg fjellhaller

Anlegget ble bygget i 1952-55 og omfatter ca. 30 000 m². Det inkluderer 48 lagerhaller á 600 m², og kjøregater for utleie. Anlegget ble overført til Oslo Havn i 2015 etter utløp av festeavtale. Det har stort behov for vedlikehold, både teknisk og strukturelt. Rehabiliteringsbehov for opprettholdelse av drift i minimum 50 år har en estimert målpris på kr 175 millioner. Kostnadsrammen, inklusiv usikkerhetsavsetning, er på kr 227 millioner.

Prosjektet gjennomføres som et samspillsprosjekt med Varden Entreprenør AS som kontraktspart. Fase 1 (løsningsforslag og målpris) startet mai 2023. Det var om lag 10 måneder etter opprinnelig fremdriftsplan. Forsinkelsen skyldtes at tidligere prosjektleder sluttet. Det var også nødvendig med avklaringer om lokalisering av et karbonfangstanlegg.

Kneppeskjær Øst

Kaier på Kneppeskjær øst krever omfattende rehabilitering. Det er mest hensiktsmessig å bygge ny kai. I dag har kaia strenge lastbegrensninger og deler av spunkaien er sperret for trafikk. Prosjektet har en forventet kostnadsramme på over kr 200 millioner. Forprosjekt ble avsluttet høsten 2022. Innhentede tilbud antyder at full utbygging vil medføre kostnader ut over foreløpig ramme. Beslutning av oppstart og utlysning av totalentreprise er utsatt i påvente av resultater fra gjennomførte grunnundersøkelser og ulike myndighetsavklaringer. Forsinkelsene medfører at avsatte budsjettmidler forskyves til neste år for rebevilgning.

Perimetersikring

For å styrke sikkerheten i Sydhavna er det under etablering ny infrastruktur for videoovervåking og adgangskontroll. Anskaffelsen for adgangskontroll er forsinket grunnet manglende tilbud i anbudskonkurransen.

Mudring

Det er gjennomført vedlikeholdsmudring utenfor Søndre Kongshavn og deler av Nordre Kongshavnkai. Målet var å øke seilingsdybden til 7 meter slik at båter kan losse fra kai. Arbeidet ble utført for kr 14,4 millioner innenfor en kostnadsramme på kr 15,3 millioner. Kostnadene skal deles mellom Oslo Havn og Unicon.

Ormsund – katodisk beskyttelse

Prosjektet med et budsjett på kr 25,9 millioner er forskjøvet til kommende år. Det er ikke brukt av budsjettet i 2023.

KATEGORISERING AVVIK

Beløp i 1000 kr

Virksomhetsområde	1. Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
Hjortnes - Filipstad	2 486		-3 945		-1 459
Pipervika - Revier - Vippetangen	-9 422		8 393		-1 029
Sydhavna	269 000	8 016			277 016
Hele havna	12 214	102		-161	12 156
Udisponert				112 329	112 329
Sum	274 279	8 118	4 448	112 168	399 014

Bymiljøetaten og Oslo Havn samarbeider om å rydde store mengder marint avfall fra havnebassenget ved Rådhusbryggene. Dykkeren på bildet er John Haakon Fjeldvik. På brygga: Marco Angvik. Foto: Hans Kristian Riise.



	Note	Regnskap 2023	Regnskap 2022	Endring
EIENDELER				
Sum anleggsmidler	6	5 179 493	5 077 674	101 818
Sum varige driftsmidler	6,14	3 099 783	3 046 418	53 365
Faste eiendommer og anlegg	6,14	2 581 131	2 585 804	-4 673
Utstyr, maskiner og transportmidler	6,14	518 652	460 614	58 038
Sum finansielle anleggsmidler		1 337 487	1 337 487	0
Aksjer og andeler	7	1 337 487	1 337 487	0
Immaterielle eiendeler		0	0	0
Pensjonsmidler	15	742 222	693 769	48 453
Sum omløpsmidler		858 093	721 309	136 784
Bankinnskudd og kontanter		608 136	564 053	44 083
Sum kortsiktige fordringer		249 957	157 256	92 701
Kundefordringer	24	47 897	6 700	41 197
Eksterne kortsiktige fordringer		36 379	21 134	15 245
Premieavvik	15	165 681	129 422	36 259
SUM EIENDELER		6 037 586	5 798 983	238 602
EGENKAPITAL				
Sum egenkapital		-5 450 508	-5 332 348	-118 160
Sum egenkapital drift		-712 821	-576 994	
Disposisjonsfond	17	-712 796	-576 969	-135 826
Bundne driftsfond	17	-25	-25	0
Sum egenkapital investering		-69 956	-127 993	
Ubundet investeringsfond	17	-63 826	-121 863	58 037
Bundne investeringsfond	17	-6 130	-6 130	0
Sum annen egenkapital		-4 667 732	-4 627 361	
Kapitalkonto	4	-4 671 639	-4 631 268	-40 371
Prinsippendringer som påvirker arbeidskapitalen drift		3 907	3 907	0

GJELD				
Sum langsiktig gjeld		-507 854	-446 406	-61 447
Sum lån		-4 000	-5 000	1 000
Konsernintern langsiktig gjeld	11,14	-4 000	-5 000	1 000
Pensjonsforpliktelser		-503 854	-441 406	-62 447
Sum kortsiktig gjeld		-79 224	-20 229	-58 995
Leverandørgjeld		-68 106	-23 078	-45 028
Annen kortsiktig ekstern gjeld		-32 928	-25 031	-7 896
Konsernintern kortsiktig gjeld		21 809	27 880	-6 070
Premieavvik		0	0	
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		-6 037 586	-5 798 983	-238 602
MEMORIAKONTI				
Sum memoriakonti		0	0	0
Andre memoriakonti		59 135	75 784	-16 649
Motkonto for memoriakontiene		-59 135	-75 784	16 649

GLEDER SEG TIL Å TA FATT: Kartlegging og digitalisering blir viktig for mer effektiv havnedrift, sier Hege Berg Thurmann. Foto: Hans Kristian Riise.



Samler drifts- og forvaltningsressursene

Hege Berg Thurmann er direktør for den nye FDVU- avdelingen i Oslo Havn.

FDVU står for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling. Avdelingen samler fagressursene innen forvaltning, drift og vedlikehold av Oslo Havns bygg, arealer, og infrastruktur.

Hege Berg Thurmann startet som overingeniør kai i Oslo Havn i 2016. Siden august 2019 har hun vært fungerende seksjonsleder og seksjonsleder for Forvaltning i Eiendomsavdelingen. Før Hege begynte i Oslo Havn, jobbet hun hovedsakelig innenfor olje- og energisektoren. I mer enn åtte år hadde hun lederstillinger i Det Norske Veritas (DNV). Hun er utdannet sivilingeniør bygg fra NTNU.

Samordner ressursene

Den nye avdelingen er opprettet for å oppnå effektiviseringsgevinster og en mer samordnet utnyttelse av ressursene.

- Det blir enklere å prioritere og bruke ressursene. Jeg er overbevist om at det vil øke effektiviteten og kvaliteten og gi oss mer vedlikehold for hver krone. Jeg ser frem til at Hege som allerede kjenner Oslo havn godt kan lede dette viktige arbeidet videre, sier havnedirektør Ingvar M Mathisen som også er glad for å se en økt kvinneandel i avdelingen.

FDVU- avdelingen har 45 ansatte, som utgjør hele 40 % av havnas ansatte. Flertallet jobber med daglig drift i en eller annen form. Avdelingene består av seksjonene forvaltning, teknisk havneservice og elektro i tillegg til stab.

De ansatte har travle dager med å passe på 10 km kai, 1 km havnespor, containerkraner, RTG- kraner, kjøretøy og 50 havnebygg som leies ut til ulike formål, fra havnelager til moderne kontorlokaler.

Kartlegging og digitalisering

Hege gleder seg til å ta fatt.

- Vi vil jobbe videre med å bli mer systematiske i forvaltningsarbeidet gjennom å kartlegge og planlegge. Ved å ha oversikt over hvilke bygg, kaier og arealer som må vedlikeholdes når, kan vi ta de gode beslutningene, og utnytte de begrensede ressursene best mulig, sier Hege Berg Thurmann.

Digitalisering blir et viktig virkemiddel for en mer effektiv sjøtransport og havnedrift. Hege har tatt initiativ til digitalisering i havner og ledet prosjektet «Norsk digital havneinfrastruktur» som har skapt en digital infrastruktur med havnedata og digitale verktøy for ni norske havner.

Prosjektet «Digital tvilling i havn» er neste steg. De 100 største havnene i Norge skal kartlegges både på land og sjøen for å utvikle digital og virtuell representasjon til simulering. Oslo har sammen med 20 havner søkt Kystverket om støtte til dette.

- Digitalisering av havnedata er en forutsetning for å utvikle verktøy som moderniserer og effektiviserer måten havner drives på. Utvikling av IT systemer i havnene vil bidra til effektivisering av havneoperasjoner, mindre liggetid og mer effektiv logistikk i havna, sier Hege Berg Thurmann.



HAVNEDIREKTØR INGVAR M. MATHISEN FORTSETTER I SEKS NYE ÅR

Havnedirektør Ingvar M. Mathisen (54) i Oslo Havn er ansatt på nytt i en åremålsperiode på seks år.

TAKKER FOR TILLITEN: - Jeg er svært takknemlig og beæret for at Oslo havnestyre i dag (10. mai) har fattet et enstemmig vedtak om å tilby meg et nytt åremål som havnedirektør i Oslo Havn KF. Jeg er svært motivert til å fortsette arbeidet med å implementere Oslo Havns nylig vedtatte strategiplan, og videreutvikle havnen mot vår visjon «Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn», sier havnedirektør Mathisen. Foto: Hans Kristian Riise.



MILJØVENNLIG BATTERI HYBRID SKIP: Hagland Pioneer ved Nordre Sjursøykai. Skipet slår over til batteridrift ved innseiling. Foto: Hans Kristian Riise.

LAVERE PRIS FOR MILJØVENNLIGE SKIP

Oslo Havn spisset miljørabattene for å belønne skip som reduserer utslipp.

Oslo Havn jobber for å gjøre sjøtransporten enda mer miljøvennlig. Miljørabattene ble ytterligere differensiert for å premiere utslippskutt. Miljøbidrag fra alle skip sikrer og fremskynder investeringer i nullutslippsteknologi som fremmer miljøvennlig sjøtransport.

- Det skal lønne seg å investere i og ta bruk i nullutslippsteknologi. Vi vrir dagens rabatter i retning av en mer miljødifferensiert prisstruktur for å premiere skip som reduserer utslipp. Samtidig har vi økt miljøbidraget for alle som sikrer og fremskynder nødvendige investeringer i nullutslippsteknologi. Vi håper dette bidrar til at Oslo når målsetningen om 95 % reduksjon av klimagasser innen 2030, sier Einar Marthinussen, kommersiell direktør i Oslo Havn.

Havnekassa

– hvor er milliardene blitt av?

De siste ti-årene er store havnearealer utviklet til byformål og Oslo Havn har fått betydelige salgsinntekter. Hvor er det blitt av alle pengene? Ligger de i havnekassa som gullpenger i en kiste?

KRONIKK AV OSLO HAVNESTYRE VED: Marianne Marthinsen (Ap), styreleder, Erling Lae (H), nestleder, Merete Agerbak-Jensen (H), Hans Petter Aas (SV), Geir Elgvin (MDG), Pål Martin Sand (Ap), Siri Hov Eggen (Ap, Viken), Tom Haugvad, brukerrepresentant, Katrine Brede Didriksen og Kenneth Gromsrud, ansattes representanter.

Tjuvholmen og Sørenga er ferdig utviklet. Bjørvika er kommet langt. Snart kommer Grønlia. Og så står Filipstad for tur. Havnevirksomheten flytter sørover og kulturinstitusjoner, boliger, kontorer, badeanlegg og badstuer overtar. Og, pengene renner inn i havnekassa? Den må jo snart begynne å bli full?

Da Tjuvholmen ble solgt, gikk halvparten av pengene til å bygge bl.a. Astrup Fearnley-museet, park, strand og utsiktstårn. Resten gikk til å flytte havnevirksomheten til Sydhavna (området rundt Sjørsøya).

Bystyret har nemlig forutsatt at inntektene fra byutviklingen skal brukes til å flytte og modernisere havnedriften. Så da containerne måtte flytte fra

Sørenga, gikk salgsinntektene til å bygge en ny, moderne containerterminal på Sjørsøya.

Inntektene fra byutviklingen setter Oslo Havn i stand til å utvikle moderne infrastruktur med landstrøm til skip og ladning til lastebiler. Med mer transport på sjø kan byen utvikles og vokse samtidig som utslippene går ned. Ett containerskip som legger til kai erstatter 400 semitrailere på veiene fra Europa til Oslo. På den måten gir pengene trippel effekt. De sikrer forsyningen til byen, mindre kø på veiene og bidrar til det grønne skiftet.

Hurtigbåtene til Drøbak og Vollen elektrifiseres, mens Nesoddfergen og øyfergene seiler på strøm allerede. Det har krevd nye kaier i byen og på øyene. Oslo Havn har tatt



OSLO HAVNESTYRE 2020-2023: Fra venstre: Pål Martin Sand, Kenneth Gromsrud (ansatteoppnevnt), Katrine Brede Didriksen (ansatteoppnevnt), Siri Hov Eggen, Merete Agerbak-Jensen, Geir Rognlien Elgvin, Marianne Marthinsen (styreleder), Hans Petter Aas, Erling Lae (nestleder) og Tom Haugvad. Foto: Siv Ellen Omland.

ansvaret for dette. Bekkelagsbadet på Ormsund er blitt en stor suksess med badebrygger, stupetårn og store områder til rekreasjon og uteaktiviteter. Anlegget er bygget av Oslo Havn, som en grønn buffer mellom nabolaget og havna.

Langs Havnepromenadens 8,7 km gjør vi hvert år oppgraderinger med lekeplasser, nye sitteplasser, offentlige toaletter og flere gratis kvaliteter for byen. Den gir folket tilgang til fjorden og om noen år skal den forlenges helt ut til Grønlia.

Nærmest Sydhavna skal Oslo Havn bygge enda en buffersone i skillet mellom by og havn. Ja, det er kommet og vil fortsatt komme mye penger inn i havnekassa. Alle midlene brukes til byens beste. Etter hvert som pengene kommer bygges ny, moderne havneinfrastruktur. Den sikrer oss bærekraftig forsyning av varer fra hele verden, for sjøveien er miljøveien.

Vår moderne bynære havn bidrar til at mer av alt vi trenger kan fraktes på skip, slik at veitrafikken reduseres.

Kort vei fra havna til der varene skal brukes, gjør det mulig å elektrifisere tungtransporten raskere. Det gir mindre behov for veitbygging og renere luft i byen.

Oslo Havn mottar ikke en eneste offentlig krone for å drive havnevirksomhet. Alle inntektene fra havnedrift og byutvikling pløyes inn i viktig infrastruktur. Dette sikrer Oslos innbyggere og næringsliv de varene som trengs, på en miljøvennlig måte.

Oslo Havn planlegger å investere for 2 milliarder de neste fem årene for å opprettholde en funksjonell havn til glede for Oslo by. Det høres mye ut. Men til sammenligning vil 2,3 km med vei i nytt Fornebukryss, koste norske skattebetalere 4,6 mrd.

Det er vårt ansvar som havnestyre å sørge for at havnekassa brukes på best mulig måte. Dette ansvaret tar vi på aller største alvor.



LIVET I HAVET: Melvin studerte livet i akvariet. «Lei en biolog» bidro med spennende kunnskap om arter i sjøen. Foto: Johnny Syversen.



KAPTEIN: Ludvig fikk være kaptein på Oslos stolte skoleskip Christian Radich for en dag. Foto: Johnny Syversen.



TOLLERNE: Tollinspektør Zazyna imponerte med tollhunden Qlara. Hunden kom i tjeneste bare fem måneder før havnelangs, og fant narkotika umiddelbart under oppvisningene. Foto: Siv Ellen Omland.



ELIASBÅTEN: Brødrene Luis (4) og Levi (2) fikk seg en tur med Eliasbåten sammen med morfar Harald.
Foto: Hans Kristian Riise.

Oslo havnelangs 2023

Det ble en hyggelig folkefest da tusenvis av mennesker vandret Oslo havnelangs den første søndagen i september. Oslo Havn bidro til aktivt byliv og gratis opplevelser sammen med 45 aktører.

Publikum fikk oppleve alt fra veteranbåter til undervannsdroner og heidundrende piratfest med Kaptein Rødskjegg. Arrangementet strakte seg flere kilometer fra Trettenparken på Filipstad til Bjørvika.

- Takk til aktørene som bidro med et vidt spekter av spennende opplevelser for alle aldre. Og takk til alle som tok turen til havnepromenaden. Byens hjerte er jo her, der land møter sjø, sa havnedirektør Ingvar M. Mathisen.



NYE KAPTEINER: Oslo havns elektriske miljøbåt Pelikan 2 fanget søppel med nebbet sitt. Det var morsomt for barna å speide etter søppel i fjorden og studere de mange skjermene i førerhuset. Foto: Johnny Syversen.



SJØRØVERSHOW: Kaptein Rødskegg begeistret barna da han inviterte til piratfest med sang og ekte røverhistorier. Foto: Thea Fahlvik.



GJØGLETEATER: Flying Seagulls skapte magiske øyeblikk på kulturarenaen Salt. Foto: Thea Fahlvik.



LYKKE: Maria og hunden Lykke tok turen fra Bærum for å oppleve Oslo havnelangs. Folk fra alle Oslos nabokommuner koste seg på havnepromenaden. Foto: Hans Kristian Riise.



SOLID TAUVERK: Søskenene Andjela og Milos besøkte Christian Radich sammen med foreldrene Milan og Danijela. Det var spennende å knytte knuter. Foto: Johnny Syversen.



STOLTE OSLO HAVN-MEDARBEIDERE: Heidi Neilson (seksjonsleder, Plan og Miljø), Emma Høysæter Minken (miljørådgiver) og Ingvar M. Mathisen (havnedirektør). Foto: Hans Kristian Riise.

Miljøsertifisert etter europeisk havnestandard

Oslo Havn ble for andre gang sertifisert etter miljøledelsesstandarden for havner, PERS.

Oslo Havn er en av 90 havner fra 26 land i samarbeidsnettverket EcoPorts. Den europeiske havneorganisasjonen ESPO står bak nettverket og PERS-sertifiseringen.

-Oslo Havn legger listen høyt for å nå sine miljø- og bærekraftsmål. Vi verdsetter at havna fremmer samarbeid for å bli bedre, som også er ideen bak nettverket Eco Ports, sier Isabelle Ryckbost, generalsekretær i ESPO. Internasjonalt havnesamarbeid er viktig for Oslo Havn.

-Havnene har en nøkkelrolle for å tilrettelegge for bærekraftig transportvekst gjennom økt sjøtransport i og rundt de store byene i Europa, sier Heidi Neilson, seksjonsleder plan- og miljø i Oslo Havn.

BEKKELAGSBADET BLE SYV MÅL STØRRE

Tidligere byråd Rina Mariann Hansen åpnet den nye delen av parken på Bekkelaget sammen med elever fra Nedre Bekkelaget skole og havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Elever fra skolen klippet snoren.

Bekkelagsbadet, som åpnet i 2019, er nitten mål etter utvidelsen.

- Oslo Havn er opptatt av å være en god nabo. Vi jobber for at havnedriften på Ormsund ikke skal merkes så godt i nærområdet. Ambisjonen er at det skal være minst mulig støy. Alle som besøker parken skal ha noe fint å se på. Derfor er denne parken noe som heter buffersone. Den skal være en hyggelig buffer, altså et hyggelig område, mellom havnedrift og lokalbefolkningen, sa havnedirektør Ingvar M. Mathisen.



KLIPPET SNOREN: Elever fra Nedre Bekkelaget skole åpnet den nye delen av Bekkelagsbadet sammen med tidligere byråd Rina Mariann Hansen og havnedirektør Ingvar M. Mathisen. Foto: Fjordskolen.

ENOVA-STØTTE TIL LANDSTRØM FOR CRUISE- OG TANKSKIP



LANDSTRØM TIL CRUISESKIP: I 2025 kan Oslo havn tilby landstrøm til cruiseskip på Filipstadkaia. Foto: Hans Kristian Riise.

Oslo Havn fikk 20 millioner i støtte fra Enova til å bygge landstrømanlegg for cruiseskip på Filipstadkaia.

Oslo Havn fikk også 10 millioner til å bygge et landstrømanlegg til tank/kjemikalie- og CO₂-skip på Tankskiputstikkeren på Sjursøya.

Sammen med Revierkaia er Filipstadkaia en av to cruisehavner i Oslo, etter at Akershuskaia og Vippetangen ble stengt for cruisetrafikk sommeren 2023. Enova-tildelingen betyr at Oslo i 2025 kan tilby landstrøm på begge cruisekaiene. Det er fem år før EU-kravet trer i kraft i 2030.



VIKTIGE AKTØRER: - Alle aktørene i de ulike rollene er viktige for at ladestasjonen for tunge kjøretøy skal bli en suksess, sa Siv Ellen Omland. Kommunikasjonssjefen i Oslo Havn ledet arrangementet og delte ut blomster under åpningen av den offentlige ladestasjonen for tungtransport. Foto: Johnny Syversen.

Tungtrafikken fikk den største offentlige ladestasjonen

I juni åpnet Norges første og største offentlige ladestasjon for tungtransport på Grønlia i Oslo havn.

Det er den første i et kommende nettverk av ladestasjoner for tyngre kjøretøy i Oslo. Ladestasjonen er bygget i fellesskap av Oslo Havn KF og Bymiljøetaten i Oslo kommune. Recharge skal drive ladestasjonen.

HØY EFFEKT: Seks ladestasjoner med effekt på inntil til 300 KW på Grønlia betyr mye for effektiviteten i tungtransporten. Byrådssekretær Lars Gravråk hos daværende Byråd for næring og eierskap i Oslo kommune åpnet den første offentlige ladeplassen for tunge kjøretøy. Gravråk satte inn laderen i lastebiler fra både Enger Transport og Sørum Transport. Her er han sammen med Geir A. Mo, administrerende direktør i Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Foto: Johnny Syversen.





OSLO HAVN ELEKTRIFISERER: Oversikt over land- og ladestrømanlegg i Oslo havn.
Illustrasjon: Solvor Stormark.

NY ELEKTRISK SJØKRAN TIL NORGES STØRSTE CONTAINERHAVN

En ny elektrisk sjøkran kom til Oslos containerhavn på Sjørsøya.

Den sekstitte meter høye STS-krana (ship-to-shore) kostet rundt 80 millioner kroner. Kran 513 erstatter kran 509 ved Yilport Oslo, som er 22 år og ved enden av sitt livsløp. Den settes i arbeid sammen med tre andre elektriske sjøkraner.

- Yilport Oslo har fått tilgang til nok en topp moderne, miljøvennlig sjøkran som vil bidra til å effektivisere og modernisere containerterminalen. Oslo Havn investerer i nyeste teknologi for å sikre lavest mulig utslipp og støy, sier Einar Marthinussen, kommersiell direktør i Oslo Havn.

Overingeniør Edvin Wibetoe har vært prosjektleder for Oslo Havn.



NY SJØKRAN: Slik så det ut da kran 513 kom til Oslo havn om bord lasteskipet Zhen Hua 35. Foto: Bo Mathisen.

Lanserte historisk turguide for Oslo havn

Boka «OSLO HAVN - Historisk turguide» ble lansert hos Oslo Havn på Skur 38. Den er skrevet av forfatter og historiker Erik C. Ødemark i samarbeid med Oslo Havn.

I boka kan du bli med på sju spennende turer i havna fra 1600-tallet og til i dag. Turene forteller 400-års historie, og viser hvordan områder med tidligere tung havnevirksomhet er transformert i omfattende byutviklingsprosjekter.



LANSERTE BOK PÅ SKUR 38: Forfatter Erik Ødemark og designer Sabine Lippert-Ødemark publiserte «OSLO HAVN - Historisk turguide» på eget forlag Bok Circus. Her er de sammen med havnedirektør Ingvar M. Mathisen under lanseringen. Foto: Hans Kristian Riise.



MEKTIG IMPONERT: Havnedirektør Ingvar M. Mathisen er mektig imponert over hva HAV Eiendom har skapt på 20 år. Foto: Hans Kristian Riise

HAV Eiendom feiret 20-års jubileum

Siden 2003 har Oslo Havns heleide datterselskap, HAV Eiendom, vært en viktig aktør i utviklingen av Oslos sjøfront.

Bjørvika har gått fra å være en containerhavn til en publikumsfavoritt med havnepromenade, badestrand, restauranter og et verdensberømt kunstmuseum. Jubileet ble markert på Salt i november.

- Gratulerer så mye med 20-årsjubileet. HAV Eiendom har så mye å være stolte av. Vi i Oslo Havn er ikke bare stolte, men mektig imponerte over hva vårt datterselskap har skapt i disse 20 årene. Kjell Kalland, du og ditt mannskap, utgjør en meget kompetent organisasjon, sa havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

USS «GERALD R. FORD» BESØKTE OSLO I MAI



USS «Gerald R. Ford» var på sitt første globale oppdrag. Oslo var første besøkshavn. Besøket fikk stor oppmerksomhet.

BLOMSTERSEREMONI: I forbindelse med besøket la Commanding Officer, kaptein Rick Burgess i den amerikanske marine, ned blomster ved monumentet «Orlogsgast». Foto: Hans Kristian Riise.



LOSSING PÅ ORMSUNDKAIA: Elementene skal brukes til å bygge tunnelbore-maskinen som skal bore den elleve kilometer lange rentvannstunnelen fra Stubberud mot Huseby. Foto: Hans Kristian Riise.

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

www.oslohavn.no Følg oss på   

Oslo Havn

Oslo Havn

Årsberetning 2023

Vedlegg



Oslo

Noter til regnskapet

1. OVERSIKT OVER SAMLET BUDSJETTAVVIK OG ÅRSAVSLUTNINGSDISPOSISJONER

Tall i hele 1 000 000 kr

2023

Driftsregnskapet	
1. Netto driftsresultat	-194
2. Avsetninger til bundne driftsfond	0
3. Bruk av bundne driftsfond	0
4. Overføring til investering i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	337
5. Avsetninger til disposisjonsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	42
6. Bruk av disposisjonsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	-212
7. Budsjettert dekning av tidligere års merforbruk	0
8. Årets budsjettavvik (mer- eller mindreforbruk før strykninger)	-27
9. Strykning av overføring til investering	-278
12. Strykning av bruk av disposisjonsfond	153
13. Mer- eller mindreforbruk etter strykninger	-152
17. Avsetning av mindreforbruk etter strykninger til disposisjonsfond	152
18. Fremført til inndekning i senere år (merforbruk).	0
De av postene 9 til 12 og 14 til 17 som ikke er aktuelle er utelatt	
Investeringsregnskapet	
1. Sum utgifter og inntekter eksklusive bruk av lån	116
2. Avsetninger til bundne investeringsfond	0
3. Bruk av bundne investeringsfond	0
4. Budsjettert bruk av lån	0
5. Overføring fra drift i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	-337
6. Avsetninger til ubundet investeringsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	0
7. Bruk av ubundet investeringsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	-58
8. Dekning av tidligere års udekket beløp	0
9. Årets budsjettavvik (udekket eller udisponert beløp før strykninger)	-278
12. Strykning av overføring fra drift	278
14. Udekket eller udisponert beløp etter strykninger	0
16. Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp).	0
De av postene 10 til 13 og 15 som ikke er aktuelle er utelatt	

I 2023 er behovet for investeringer kr. 278 mill. mindre enn budsjettert.
Dette medfører strykning på overføring fra drift på kr. 278 mill.

Før strykninger har driftsregnskapet et mindreforbruk på kr. 27 mill.
Det strykes kr. 278 mill. i overføring til investering
Det strykes kr. 153 mill i bruk av disposisjonsfond
Dette gir et mindreforbruk på kr. 152 mill. som avsettes på disposisjonsfond,
utover budsjettert beløp.

Faste noteopplysninger om arbeidskapitalen, kapitalkonto og endringer i regnskapsprinsipp

2. BESKRIVELSE AV REGNSKAPSPRINSIPPER

Regnskapet er avlagt i henhold til forskrift fra Kommunal- og regionaldepartement av 01.01.2020 for kommunale og fylkeskommunale foretak. Videre er årsregnskapet satt opp i overensstemmelse med god kommunal regnskapsskikk, både når det gjelder selve regnskapsføringen og når det gjelder den økonomiske informasjonen som årsregnskapet gir.

Regnskapet omfatter alle økonomiske midler som er disponert for året, og bruk av disse. Regnskapet er ført etter anordningsprinsippet, dvs. at alle kjente utgifter/utbetalinger og inntekter/innbetalinger er tatt med enten de er betalt eller ikke når regnskapet avsluttes, herunder også alle lønnsutgifter.

Fra og med 2014 blir premieavvik av pensjonskostnad amortisert over 7 år, mens premieavvik oppstått fra og

med 2011 amortiseres over 10 år. Tidligere var dette over 15 år.

Alle utgifter, utbetalinger, inntekter og innbetalinger er ført brutto.

I oppdatert veileder til budsjett og regnskapsforskriften av januar 2024 presiseres begrepet «regulert budsjett» til å kun inneholde beløp som kommunestyret selv har vedtatt, enten i opprinnelig budsjett eller ved senere reguleringer. Dette har ikke vært mulig å gjennomføre ved regnskapsavleggelsen. I dette avlagte regnskapet vil begrepet «regulert budsjett» inneholde både vedtak i bystyret og etter fullmakt. Foretaket vil følge opp dette i samarbeid med FIN, for å få det innarbeidet til fremtidige regnskapsavleggelsen.

3. ARBEIDSKAPITAL

Tall i hele 1000 kr			
§ 5-10 a) Anskaffelse og anvendelse av midler	Regnskap 2023	Regnskap 2022	Endring
Anskaffelse av midler			
Inntekter driftsdel (kontoklasse 1)	-466 042	-448 566	-17 475
Inntekter investeringsdel (kontoklasse 0)	-35 545	-49 658	14 112
Innbetalingen finansransaksjoner	-26 899	-134 141	107 242
Sum anskaffelse av midler	-528 486	-632 365	103 879
Anvendelse av midler			
Utgifter driftsdel (kontoklasse 1)	297 621	284 484	13 138
Utgifter investeringsdel (kontoklasse 0)	151 915	116 621	35 294
Utbetalinger finansransaksjoner	1 160	1 144	16
Sum anvendelse av midler	450 697	402 248	48 448
Anskaffelse - anvendelse av midler	-77 789	-230 117	152 327
Endring i arbeidskapital	-77 789		

Beløp i 1000 kr			
Spesifikasjon av endring i arbeidskapital	Regnskap 2023	Regnskap 2022	Endring
Omløpsmidler			
Endringer kortsiktige fordringer	84 276	27 834	56 442
Endring betalingsmidler	608 136	564 053	44 083
Endring premieavvik	165 681	129 422	36 259
Sum endring omløpsmidler	858 093	721 309	136 784
Kortsiktig gjeld			
Endring kortsiktig gjeld	-79 224	-20 229	-58 995
Endring arbeidskapital	778 869	701 080	77 789

4. KAPITALKONTO

Spesifikasjon av kapitalkonto

	Tall i kroner og øre
Økning i formue (kreditposter i året)	Beløp
IB - Saldo pr. 01.01.2023	-4 631 268 047,22
Aktivering av fast eiendom og anlegg	-42 877 503,00
Aktivering av utstyr, maskiner og transportmidler	-94 710 836,00
Kjøp av aksjer og andeler	0,00
Oppskrivning av aksjer og andeler	0,00
Utlån	0,00
Avdrag på eksterne lån	-1 000 000,00
Endring pensjonsmidler	-48 453 120,38
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsmidler	
Estimatavvik pensjonsmidler	
Sum pr. 31.12.23	-4 818 309 506,60

Redusert formue (debitposter i året)	Beløp
Salg av fast eiendom og anlegg	12 277 012,40
Av- og nedskrivning av fast eiendom og anlegg	38 012 253,87
Salg av utstyr, maskiner og transportmidler	369 510,32
Av- og nedskrivning av utstyr, maskiner og transportmidler	33 564 537,57
Salg av aksjer og andeler	0,00
Nedskrivning av aksjer og andeler	0,00
Avdrag på utlån (mottatte avdrag)	0,00
Avskrivning sosiale utlån	0,00
Avskrivning andre utlån	0,00
Bruk av midler fra eksterne lån	0,00
Endring pensjonsforpliktelser	62 447 118,51
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsforpliktelse	
Estimatavvik pensjonsforpliktelser	
Finansiering av investeringsregnskapet	
UB - Saldo pr. 31.12.2023	4 671 639 073,93
Sum pr. 31.12.23	4 818 309 506,60

5. VESENTLIGE ENDRINGER I REGNSKAPSPRINSIPP, REGNSKAPSESTIMAT OG KORRIGERINGER AV TIDLIGERE ÅRS FEIL

Det foreligger ingen vesentlige endringer i regnskapsestimat og regnskapsprinsipper. Det er heller ikke foretatt korrigeringer av tidligere års feil.

Faste noteopplysninger om eiendeler

6. VARIGE DRIFTSMIDLER

Tall i hele 1000 kr								
Anleggsmidler 2023								
Oslo Havn KF (B4)								
Fra Anleggsmidler	A	B	C	D	E	F	To mt/ Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	42 525	31 058	0	858 113	1 073 169	681 773	1 599 021	4 285 661
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-29 484	-18 966	0	-422 011	-469 693	-299 087	0	-1 239 242
Tilgang i regnskapsåret	9 033	5 182	0	80 497	3 870	11 354	27 653	137 588
Avgang i regnskapsåret	0	-135	0	-235	-192	-12 085	0	-12 647
Avskrivninger i regnskapsåret	-1 264	-1 551	0	-30 749	-25 369	-12 643	0	-71 577
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger								
Bokført verdi 31.12	20 809	15 587	0	485 616	581 785	369 312	1 626 674	3 099 783
Økonomisk levetid	5 år	10 år	15 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		
Fra Hovedbok	A	B	C	D	E	F	To mt/ Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	42 525	31 058	0	858 113	1 073 169	681 773	1 599 021	4 285 661
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-29 484	-18 966	0	-422 011	-469 693	-299 087	0	-1 239 242
Tilgang i regnskapsåret	9 033	5 182	0	80 497	3 870	11 354	27 653	137 588
Avgang i regnskapsåret	0	-135	0	-235	-192	-12 085	0	-12 647
Avskrivninger i regnskapsåret	-1 264	-1 551	0	-30 749	-25 369	-12 643	0	-71 577
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger								0
Bokført verdi 31.12	20 809	15 587	0	485 616	581 785	369 312	1 626 674	3 099 783
Økonomisk levetid	5 år	10 år	15 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Avvik mellom hovedbok og anleggsmodul:

	A	B	C	D	E	Tomt/Grunn		Sum
						F	n	
Anskaffelseskost 01.01	0	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilgang i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0	0
Avgang i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivninger i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Bokført verdi 31.12	0	0	0	0	0	0	0	0

Bokført på ugyldige konti:

Konto	202300 I2301-202313
2249902 Aktiva, transportmidler, 8/10 år	0 0
2249911 Akk.avskr., transportmidler 8/10 år	0 0

Anleggsgrupper og avskrivningstider

Anleggsmiddel-gruppe	Avskrivnings-plan	Eiendeler	Anleggsgruppe i Agresso
Gruppe a	5 år	IKT-utstyr, kontormaskiner og lignende	05
Gruppe b	10 år	Inventar og innredning, større utstyr, verktøy og maskiner, kjøretøy, og lignende	10
Gruppe c	15 år	Programvare	15
Gruppe d	20 år	Brannbiler og andre større nyttekjøretøy, større anleggsmaskiner, båter og ferger, og lignende	20 / 21
Gruppe e	40 år	Barnehagelokaler, skolelokaler, idrettshaller og idrettsanlegg, boliger og lokaler til bofellesskap, veger og parkeringsplasser, terminalbygninger, kaier og kaianlegg, forbrenningsanlegg, renseanlegg, pumpestasjoner, høydebasseng og ledningsnett, og lignende	40
Gruppe f	50 år	Administrasjonslokaler, institusjonslokaler, kulturbygg, lagerbygg, brannstasjoner, og lignende	50
Tomt/grunn	Avskrives ikke	Tomter og grunn	T1

Avstemming investeringsregnskapet mot kapitalkonto

Tall i kroner og øre	
Utgifter ført i investeringsregnskapet ; kostart 000-389 + 429	
Herav faste eiendommer og anlegg	94 710 827,89
Herav utstyr, maskiner og transportmidler	42 877 502,10
I Sum utgifter ført i investeringsregnskapet som skal aktiveres	137 588 329,99
II Kapitalkonto som viser aktiverte nyanskaffelser	137 588 339,00
Differanse (I-II)	- 9,01
Forklaring til eventuell differanse	Differanse oppstår på grunn av øreavrundinger i tallene som kommer fra anleggsmodul.

Behov for nedskrivning

Tall i hele 1000 kr			
Selskap	Balanseført verdi	Markedsverdi	Eierandel
Hav Eiendom AS	1 337 477	5 100 000	100 %
Visit Oslo	10	10	

Det er ikke tatt ut utbytte fra Hav Eiendom i 2023, og balanseført verdi er uendret.

Faste noteopplysninger om lån, avdrag, pensjon og andre forpliktelser

11. LÅN

	2023	2022	Avdrag	Tall i hele 1000 kr Gjenværende løpetid
Lånefondet	4 000	5 000	1 000	4 år

14. MINIMUMSAVDRAG ETTER KOMMUNELOVEN

Beregning av minste tillatte låneavdrag 2023

	Tall i hele 1000 kr
Lån i lånefondet 01.01	5 000
Annen ekstern lånegjeld	0
A Sum lånegjeld 01.01	5 000
Sum fast eiendom og anlegg 01.01	2 585 804
Herav tomter	1 599 021
Sum Inventar og utstyr 01.01	460 614
B Sum anleggsmidler	1 447 397
C Sum avskrivninger	71 577
Minste tillatte avdrag (A*C/B)	247
Betalte avdrag:	
Avdrag til lånefondet	1 000
Avdrag på annen ekstern lånegjeld	0
Sum betalte avdrag	1 000
Over- / underdekning (-) betalt avdrag	753
Gjennomsnittlig rest levetid anleggsmidler	20,22

15. PENSJON

Pensjonskostnad	2022	2023
Årets opptjening	10 917 898	10 501 201
Rentekostnad	13 202 867	15 053 082
Forventet avkastning	-23 305 997	-24 530 118
Netto pensjonskostnad	814 769	1 024 166
Sum amortisert premieavvik	24 617 686	26 798 956
Administrasjonskostnad	3 486 702	3 392 207
Samlet kostnad (inkl. administrasjon)	28 919 157	31 215 328

Premieavvik	2022	2023
Innbetaling	36 425 623	62 993 205
Administrasjonskostnad	-3 486 702	-3 392 207
Netto pensjonskostnad	-814 769	-1 024 166
Premieavvik	32 124 152	58 576 832

Pensjonsforpliktelse (estimat)	31.12.2022	31.12.2023
Brutto påløpt forpliktelse	441 406 399	503 853 517
Pensjonsmidler	693 769 029	742 222 149
Netto forpliktelse før arb. avgift	-252 362 630	-238 368 632

NÆRMERE SPESIFIKASJONER

Spesifikasjon av brutto pensjonsforpliktelse UB - estimat	2022	2023
Brutto pensjonsforpliktelse IB 1.1 - estimat i fjor	459 190 631	441 406 399
Årets opptjening	10 917 898	10 501 201
Rentekostnad	13 202 867	15 053 082
Utbetaling	-23 784 095	-25 937 940
Amortisering estimat avvik - forpliktelse	-18 120 903	62 830 775
Brutto pensjonsforpliktelse UB 31.12 - estimat full amortisering	441 406 399	503 853 517

Spesifikasjon av brutto pensjonsmidler UB - estimat	2022	2023
Brutto pensjonsmidler IB 1.1 - estimat i fjor	645 982 660	693 769 029
Innbetaling	36 425 623	62 993 205
Administrasjon	-3 486 702	-3 392 207
Utbetalinger	-23 784 095	-25 937 940
Forventet avkastning	23 305 997	24 530 118
Amortisering estimat avvik - midler	15 325 546	-9 740 055
Brutto pensjonsmidler UB 31.12 - estimat full amortisering	693 769 029	742 222 149

Amortisering av premieavvik	2022	2023
Beregnet premieavvik året før	35 526 022	32 124 152
Amortisering av fjorårets premieavvik	5 075 146	4 589 165
Amortisering av premieavvik fra tidligere år	19 542 540	22 209 791
Sum amortisert premieavvik til føring	24 617 686	26 798 956
Amortisering fra tidligere år som utløper	2 407 895	3 789 995

Spesifikasjon av estimatavvik	2022	2023
Faktisk forpliktelse	441 069 728	504 237 174
Estimert forpliktelse	-459 190 631	-441 406 399
Estimatavvik forpliktelse IB 1.1	-18 120 903	62 830 775
Amortisert avvik i år	-18 120 903	62 830 775
Gj. st samlet avvik forpliktelse UB 31.12	0	0

Estimerte pensjonsmidler	645 982 660	693 769 029
Faktiske pensjonsmidler	-661 308 206	-684 028 974
Estimatavvik midler IB 1.1	-15 325 546	9 740 055
Amortisert avvik i år	-15 325 546	9 740 055
Gj. st samlet avvik midler UB 31.12	0	0

Føring av estimatavvik	2022	2023
Brutto estimatavvik	-33 446 449	72 570 830
Amortisert premieavvik i år	-24 617 686	-26 798 956
Netto balanseført estimatavvik	-58 064 135	45 771 875

Avstemming	2022	2023
Balanseført netto forpliktelse IB 1.1	-186 792 029	-252 362 630
Netto pensjonskostnad	814 769	1 024 166
Administrasjonskostnad	3 486 702	3 392 207
Amortisert premieavvik i år	24 617 686	26 798 956
Forfalt premie (inkl. administrasjon)	-36 425 623	-62 993 205
Netto balanseført estimatavvik i år	-58 064 135	45 771 875
Balanseført netto forpliktelse UB 31.12	-252 362 630	-238 368 632

Medlemsstatus	01.01.2022	01.01.2023
Antall aktive	107	107
Antall oppsatte	241	246
Antall pensjoner	232	232
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	660 408	617 938

Årets pensjonskostnad er kr. 31,2 mill., arbeidsgiveravgift er kr. 4,4 mill., totalt kr. 35,6 mill.

Akkumulert premieavvik i balansen er kr. 145,2 mill., arbeidsgiveravgift kr. 20,5 mill., totalt kr. 165,7 mill.

Premieavvik 2001 – 2010 er amortisert over 15 år.

Premieavvik 2011 – 2013 er amortisert over 10 år.

Fra og med 2014 blir det amortisert over 7 år. Dette

er pensjonskostnader som blir utgiftsført årlig. Årets utgiftsførte premieavvik er kr. 26,8 mill., av det arbeidsgiveravgift kr. 3,8 mill., totalt kr. 30,6 mill.

Faste noteopplysninger om andre forhold

17. BUNDNE OG UBUNDNE FOND

Tall i hele 1000 kr

Alle fond	Kostra – art	Regnskap 2023	Regnskap 2022
Avsetninger til fond	Sum (540:550)	194 159	230 117
Bruk av avsetninger	Sum (940:950)	-116 370	-
Netto avsetninger		77 789	230 117

Bundet driftsfond, avsetninger og bruk av avsetninger

Bundet driftsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2023	Regnskap 2022
IB 0101	2.5 1	25	25
Avsetninger	550		-
Bruk av avsetninger	950		-
UB 31.12	2.5 1	25	25

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

Bundet investeringsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2023	Regnskap 2022
IB 0101	2.55	6 130	6 130
Avsetninger	550	-	-
Bruk av avsetninger	950	-	-
UB 31.12.	2.55	6 130	6 130

Disposisjonsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2023	Regnskap 2022
IB 0101	2.56	576 969	404 889
Avsetninger driftsregnskapet	540	194 159	172 080
Bruk av avsetninger driftsregnskapet	940 (930)	-58 333	-
UB 31.12	2.56	712 796	576 969

Ubundet investeringsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2023	Regnskap 2022
IB 0101	2.53	121 863	63 826
Avsetninger	548	-	58 037
Bruk av avsetninger	948 (930)	-58 037	-
UB 31.12	2.53	63 826	121 863

20. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER I VIRKSOMHETEN

	Tall i hele 1000 kr
Virksomhetsleder	1 577
Avdelingsdirektør	1 352
Avdelingsdirektør	1 434
Avdelingsdirektør	1 523
Avdelingsdirektør	1 404

Med ytelser menes samlet lønn, annen fast godtgjørelse eller tilleggsgodtgjørelse, samt eventuelle bonusutbetalinger som er mottatt i regnskapsåret. Begrepet omfatter ikke verdien av sosiale ytelser knyttet til lønn og godtgjørelse, slik som arbeidsgiveravgift eller pensjon.

21. GODTGJØRELSE TIL REVISOR, FORDELT PÅ REVISJON OG RÅDGIVING

	Tall i hele 1000 kr	
Firma	Revisjon	Rådgiving
Kommunerevisjonen	340	6
Price Waterhouse Cooper	2 428	-
KPMG	70	-
Sum	2 838	6

Andre noteopplysninger i årsregnskapet og krav om nummerering av notene

24. TAP OG AVSETNING TIL TAP

Tall i hele 1000 kr		
	2023	2022
Faktisk tap konstantert på fordringer	29	657
- Tap på fordringer tatt på forskudd i fjor	- 254	1 125
= Mertap på fordringer som resultatføres	- 225	- 468
+ Forventet tap på fordringer	530	- 254 *
= Samlet resultatført tap på fordringer	305	- 722

Samlet sett har det vært ført kr 0,03 mill. i tap på fordringer i 2023. Utestående kundefordringer har blitt vurdert ved årsskiftet og fordringer som er eldre enn 42 dager er brukt som grunnlag for en avsetning til tap på kr. 1,0 mill.

*i 2022 ble avsetning til forventet tap på fordringer ved feil ført med feil fortegn, som reduserte avsetningen med kr 0,25 mill., og ikke økte den.

25. BELASTNING AV INVESTERINGSPROSJEKTER MED ANDEL AV ADMINISTRATIVE UTGIFTER

Note 25.1 Andel administrative utgifter

Det er ført interne timer i investeringsprosjektene der hvor fast ansatte prosjektledere i Oslo Havn har jobbet. Totalt antall som er bokført i år 2023 er 4 615 timer. Med en timepris på kr. 1000,- utgjør dette totalt kr. 4,62 mill.

Følgende prosjekter er belastet med interne timer i regnskapet:

Tall i hele 1000 kr	
Virksomhetsområde	Beløp
Hjortnes-Filipstad	82
Pipervik-Revier-Vippetangen	725
Sydhavna	3 808
Sum	4 615

26. INVESTERINGSOVERSIKT

Note 26.1 Større pågående prosjekter

Tall i hele 1000 kr

Prosjektnr.	Prosjektets navn	Opprinnelig budsjett 2023	Regulert budsjett 2023	Regnskap per 31.12.23	Avvik justert budsjett - regnskap
Virksomhetsområde 1: Hjørtnes-Filipstad					
80700500	Byutvikling Hjørtnes - Filipstad	2 500	2 716	8 661 -	3 945
82101100	Rehab kranene på Filipstad	1 000	2 993	1 251	1 742
82300600	Landstrøm til cruise på Filipstad		1 000	255	745
81910000	Mål 1 - udisponert				
Totalt virksomhetsområde 1		3 500	6 709	8 168 -	1 459
Virksomhetsområde 2: Pipervika-Revier-Vippetangen					
81201600	Vippetangen - Planarbeid	2 500	3 610	417	3 193
82101300	Landstrøm cruise Revierkaia	28 000	29 470	38 644 -	9 174
82300500	Kontroll lønn og arbeidsvilkår skur 38		200	176	24
82300900	Prevedrift skur 38		350	753 -	403
82301100	Vippetangkaia rehabilitering		200	70	130
82000100	Revierkaia, fendering	5 200	5 200		5 200
81920000	Mål 2 - udisponert				
Totalt virksomhetsområde 2		35 700	39 030	40 059 -	1 029
Virksomhetsområde 3: Sydhavna					
81801500	Oppgradering kai front og fendering Ormsund	6 000	6 000	993	5 007
81801900	Yrport adm.bygg		-		-
81900500	Mudring Unicorn/ Cemex (Søndre Kongshavnkai)	7 900	15 269	14 405	864
81901300	Arealopparbeidelse for stack 3.1, inkl. fylling i basseng		200	159	41
82000500	Ormsund buffersone - delområde 5	10 200	13 246	6 231	7 015
82000700	STS-kran		45 450	38 190	7 260
82000800	Perimetersikring - Sydhavna	3 250	11 670	7 373	4 297
82100300	Ekeberganlegget rehabilitering	50 900	56 618	8 938	47 680
82100400	Landstrømsledning til containerskip	9 250	10 935	355	10 580
82100700	Kneppeskjær øst - Nye kaier	85 900	89 629	1 449	88 180
82100800	Ladeinfrastruktur for tungtransport	1 000	2 438	267	2 171
82200200	Landstrøm til bilskip	6 850	7 604	39	7 565
82200300	Landstrømanlegg tankskip	5 200	5 465	194	5 271
82200400	Telescopic overheight frame		2 486	14	2 472
82200900	Solcelleanlegg skur 84		1 381	1 147	234
82201000	Tankskiputstikkeren rehabilitering		10 130	1 358	8 772
82201100	Riveskur 92		4 369	4 107	262
82300100	Rehabilitering skur 97	18 700	18 900	176	18 724
82300200	Automatiske vannfyllerier		725	725 -	0
82300300	Arealbelysning på Nordre Sjørøykai	10 000	10 000	117	9 883
82300400	Depotlading/hurtiglading for tungtransport		100	40	60
82301200	Oppgradering kantineskur 84		1 500	165	1 335
82301300	Solkraft skur 90 og 91		6 550	95	6 455
82301400	Rørtrase med kabelnummer og kabler - Ormsund		1 000	1 561 -	561
82301500	Lagertelt		1 000		1 000
	Veg og bane Sydhavna	10 300	10 300		10 300
	Ladeinfrastruktur Containerterminal	1 150	1 150		1 150
	Kongshavn buffersone (heidi og Erlend)	5 100	5 100		5 100
	Ormsund - katodisk beskyttelse betong	25 450	25 900		25 900
81930000	Mål 3 - udisponert				
Totalt virksomhetsområde 3		257 150	365 115	88 099	277 016

Tall i hele 1000 kr

Prosjektnr.	Prosjektets navn	Opprinnelig budsjett 2023	Regulert budsjett 2023	Regnskap per 31.12.23	Avvik justert budsjett - regnskap
Virksomhetsområde 4: Hele Havn inkl. sjøområdet og øybryggene					
82100100	Rullende materiell	4 800	8 070	2 967	5 103
82200700	Utskiftning av all utendørsbelysning til smart led	2 000	3 776	2 215	1 561
82300700	Aqua pod brygge		350	248	102
82301000	Mørtelpumpe		-	161	161
	Flytende materiell	5 500	5 500		5 500
81601500	Mudring løpende behov	5 050	50		50
81940000	Mål 4 - udisponert				
Totalt virksomhetsområde 4		17 350	17 746	5 590	12 156
89999999	Overføringskrav		10 000	10 000	
81960000	Udisponert	23 250	112 329		112 329
Totalt		336 950	550 929	151 915	399 014

Note 26.2 - Opplysning om vesentlige overføringer mottatt til finansiering av investeringer

Oslo Havn KF har i 2023 mottatt kr. 23 mill. i støtte fra henholdsvis Enova SF (kr. 16,72 mill.) for landstrøm til cruise, landstrøm til tankskip og landstrøm til containerskip, samt tilskudd fra bykassa (kr. 6,3 mill.) til solkraft skur 90 og 91. Det er ikke utbetalt utbytte fra Hav Eiendom i 2023 som var budsjettet til kr. 150 mill.

Tall i hele 1000 kr

P.nr	Prosjektets navn	Reg. budsjett	Beløp	Avvik
82101310	Landstrøm cruise Revierkaia	0	16 530	16 530
82301300	Solkraft skur 90 og 91	6 300	6 300	0
82100400	Landstrøm til containerskip	0	183	183
82200300	Landstrøm til tankskip	0	3	3
SUM		6 300	23 016	16 716

Note 26.3 - Investeringsavvik – kategorisert

Tall i hele 1000 kr

	1. Periodiseringsavvik, men innenfor vedtatt plan	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
V. omr. 1: Hjortnes- Filipstad	2 486		-3 945		-1 459
V. omr. 2: Pipervika- Revier- Vippetangen	-9 422		8 393		-1 029
V. omr. 3: Sydhavna	269 000	8 016			277 016
V. omr. 4: Hele havna	12 214	102		-161	12 156
Udisponert				112 329	112 329
Sum	274 279	8 118	4 448	112 168	399 014

28. SPESIFIKASJON AV UVANLIGE OG VESENTLIGE POSTER OG TRANSAKSJONER

I 2023 har Oslo havn fått overført kr. 4,8 mill. i kompensasjon for strømkostnader og kr. 0,6 mill. i kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Det er mottatt kr. 6,3 mill. i støtte til solcelleanlegg.

Bystyret har vedtatt etter forslag fra byrådet, et årlig uttak fra havnekapitalen til Oslo kommune. Bystyrets vedtak er basert på forslag fra Oslo Havn med forutsetninger knyttet til årlig størrelse på Oslo Havns utbytte fra Hav Eiendom AS og i 2023 er utbyttet til eier kr. 10 mill.

*Ved en feil ble det foretatt en budsjettjustering som flyttet utgiftsføringen av utbyttet til eier fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet.

Den er også regnskapsført i tråd med budsjettjusteringen.

Investeringsregnskapet

- Sum investeringsutgifter viser 10 mill. kr i for høye utgifter – skulle vært 141,9 mill. kr
- Overføring fra drift viser 10 mill. kr for høyt beløp – skulle vært -48,3 mill. kr

Driftsregnskapet

- Sum driftsutgifter viser 10 mill. kr i for lave utgifter – skulle vært 379,2 mill. kr, noe som innebærer at brutto driftsresultat og netto driftsresultat viser 10 mill. kr i for høyt beløp – skulle vært hhv. -86,8 mill. kr og -184,2 mill. kr
- Overføring til investering viser 10 mill. kr for høyt beløp – skulle vært 48,3 mill. kr

Dette medfører at utgiften har blitt belastet investeringsregnskapet og ikke drift, men det er finansiert fra det samme fondet. Feilen flytter både inntekt og utgift fra drift til investering, men medfører ingen endring på disposisjonsfond. Da det ble oppdaget såpass sent ble det vurdert til at det ikke rettes opp, men redegjøres for i årsberetningen i samråd med Byrådsavdelingen for Finans.

32. Oversikt over andel av foretakets inntekter på egen kommune og eksterne

Oversikt over foretakets inntekter og fordelingen av disse	Fordelt på:			Tall i hele 1000 kr
	Tot alt	Egen kommune	Interkomm. selskaper	Andre
Andre salgs- og leieinntekter	-459 466	-13 232	0	-446 234
Overføringer med krav til motytelse	-8 414	0	0	-8 414
Overføringer uten krav til motytelse	-33 706	-11 613	0	-22 093
Renteinntekter	-26 881	-536	0	-26 346
Sum	-528 468	-25 381	0	-503 087

BEVILGNINGSOVERSIKT DRIFT 2023

Beløp i 1000 kr

	Note 2	Regnskap 2023	Regulert budsjett 2023	Opprinnelig budsjett 2023	Avvik	Regnskap 2022
Sum bevilgninger drift, netto		-168 420	-165 963	-124 100	2 457	-164 083
Avskrivninger	6	71 577	60 000	60 000	-11 577	67 397
Sum netto driftsutgifter		-96 843	-105 963	-64 100	-9 120	-96 685
Brutto driftsresultat		-96 843	-105 963	-64 100	-9 120	-96 685
Renteinntekter		-26 333	-2 000	-2 000	24 333	-8 924
Konserninterne renteinntekter		-566	0	0	566	-217
Renteutgifter		22	0	0	-22	11
Konserninterne renteutgifter		138	100	100	-38	133
Konserninterne avdrag på lån	11	1 000	1 000	1 000	0	1 000
Netto finansutgifter		-25 739	-900	-900	24 839	-7 997
Motpost avskrivninger	6	-71 577	-60 000	-60 000	11 577	-67 397
Netto driftsresultat	1	-194 159	-166 863	-125 000	27 296	-172 080
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:						
Overføring til investering	1	58 333	336 592	176 950	278 259	0
Avsetning til disposisjonsfond	1,17	194 159	41 863	0	-152 296	172 080
Bruk av disposisjonsfond	1	-58 333	-211 592	-51 950	-153 259	0
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	1	194 159	166 863	125 000	-27 296	172 080
Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)		0	0	0	0	0

Særskilt rapportering

5.1 Tiltak for å forbedre service overfor kunder og brukere

Oslo Havn jobber målrettet med digitalisering av saksgang og prosesser. I 2022 er det jobbet spesielt med realisering av gevinster og effektivisering fra innføring av Microsoft 365.

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

5.2 Saksbehandlingstid

Oslo Havn har interne regler om saksbehandlingstid i tråd med vedtatt instruks om svarfrister til publikum. Svar skal gis innen to uker. Det skal gis midlertidig svar i saker som krever ytterligere saksbehandling. Oslo Havn har rutine for restanselister.

5.3 Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse

Oslo Havn tilrettelegger for ansatte med nedsatt funksjonsevne gjennom individuelle tilpasninger i våre lokaler og ved digitale eller fysiske hjelpemidler. Dette er spesielt hensyntatt i rehabiliteringen av administrasjonsbygget for Oslo Havn i Skur 38.

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

5.4 Universell utforming

Oslo Havn følger lov om universell utforming. På BAE-området (bygg, anlegg og eiendom) følger vi regelverket for universell utforming. Brukermedvirkning og tilpasninger er viktig for å gjøre gode beslutninger i alle tiltak.

5.5 Likestillingstiltak rettet mot byens innbyggere

Oslo Havn leverer ikke tjenester rettet mot kommunens innbyggere hvor det er relevant med likestillingstiltak.

		Ja	Nei
Har virksomheten laget en plan for mangfold og likeverd - og mot diskriminering?			X
Hvis ja - er dette	I en egen plan		
	I overordnede planer		
Hvis ja - gjelder plan og mål tiltak for alle diskrimineringsgrunnlag?			
Hvis nei, gjelder planen (mulig å krysse av flere)?	Ferkulturelt mangfold		
	Kjønns- og seksualitetsmangfold		
	Funksjonsmangfold /universell utforming		
Har virksomheten gjennomført opplæring for sine ansatte?			
Hvis ja - gjelder dette (mulig å krysse av flere)?	Likeverdige tjenester		
	Representativ rekruttering		
	Holdningsarbeid		
Har virksomheten har oppnevnt en OXLO-kontakt?		X	
Er muligheten til å klage på diskriminering gjort kjent for ansatte og ledere i			X
Beskriv kort ett (eller flere) eksempel på beste praksis?			
Vi jobber kontinuerlig i likestillings- og mangfoldighetsutvalget med å ferdigstille plan og mål for alle tiltak med diskrimineringsgrunnlag. Vi håper å forbedre arbeidet med utfyllende opplæring og mer detaljerte planer for 2024.			

5.6 Læringer

Oslo Havn KF har ikke hatt læringer i 2023

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

Rapportering risiko for diskriminering eller andre hindre for likestilling

Tilstandsanalyse	Ja	Nei	Hvis nei, hvorfor ikke?
Har virksomheten i løpet av 2023 undersøkt om det finnes risiko for diskriminering eller andre hindre for likestilling?*	X		

Tabell 5.7.1 Likestilling og mangfold

Rapportering kjønnslikestilling i virksomheten

Kategori		Kjønnsbalanse			Lønnsbalanse		
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn (kr)	Kvinner (kr)	Kvinner andel av menn %
Totalt i virksomheten	2023	75	25	136	735 235	772 785	105
	2022	73	27	123	707 250	722 898	102
Toppleders ledergruppe inkl. toppleder	2023	71	29	7	1 482 398	1 184 492	80
	2022	86	14	7	1 374 248	936 400	68
Overingeniør 0042, 0044, 0045	2023	71	29	17	849 166	884 140	104
	2022	73	27	15	787 227	833 650	105
Spesialkonsulent 0228	2023	63	38	8	697 460	678 400	97
	2022	50	50	8	648 125	657 525	99
Spesialkonsulent II 0195	2023	63	38	16	828 130	839 733	101
	2022	63	38	16	777 640	795 150	102

Tabell 5.7.2 Kjønn og lønn

Rapportering av fast ansatte på heltid og deltid

	Alle ansatte	Heltid			Deltid			Ufrivillig deltid			Midlertidig ansatte		
	Totalt	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %
2023	106	97	77 %	23 %	9	44 %	56 %	(N)	0 %	0 %	8	75 %	25 %
2022	103	98	79 %	21 %	5	40 %	60 %	(N)	0 %	0 %	5	20 %	80 %

Tabell 5.7.3 Fast ansatte på heltid og deltid

Rapportering likestillingstiltak

Likestillings- og mangfoldstiltak*	Bakgrunn/tilstand	Mål for tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Status på rapporterings- tidspunktet/måloppnåelse
Rekruttering	Oppfordre personer med minoritetsbakgrunn til å søke ledige stillinger	Øke mangfoldet ytterligere	Innkalle minoriteter og kvinner til intervju	Kvinneandel 25,24%. Ikke europeisk bakgrunn 4,5%.
Økt formelt fokus	Likestillings- og mangfoldsutvalg etablert under MBU.	Kartleggerisiko for diskriminering	Likestillings- og mangfoldsutvalg vurderer virksomheten og kommer med forslag til tiltak	Utvalget skal komme med anbefalinger for virksomheten

Tabell 5.7.4 Likestillingsredegjørelse

Havnedirektøren har signert WISTA-Norway's (Women in Shipping and Trading Association) forpliktelse '40-by30' som betyr 40 % kvinner i ledende stillinger innen 2030.

Rapportering HR/HMS-området

	Ja	Nei	Hvis nei, kommentarer
Er det fastsatt oppdaterte mål på HMS-området for 2023?	X		
Med utgangspunkt i målformuleringene, er det utarbeidet tiltaksplaner/handlingsplaner?		X	Ikke for alle målformuleringene, men for flere
Er handlingsplaner/tiltaksplaner innpasset i de årlige budsjetter og økonomiplaner?	X		
ARBEIDSTID			
Har virksomheten etablert rutiner og internkontroll for å sikre etterlevelse av arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser og som fanger opp og retter eventuelle avvik som fremkommer, jf. rundskriv 31/2020?	X		
Har virksomheten løpende kontroll med arbeidstiden, både for å sikre at rammene for arbeidstid blir fulgt og for å sikre en vurdering av at arbeidstidsordningene er forsvarlig?	X		
Virksomheten bes oppgi antall brudd på arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser i 2023.	135		
Hvordan har virksomheten behandlet bruddene i AMU?	Kommentar:		
Har virksomheten involvert vernetjensten i arbeidet med oppfølging av brudd på arbeidstidsbestemmelsene?	X		
TRAKASSERING			
Hva gjør virksomheten for å hindre trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold?	Har egen rutine som omhandler dette		
VOLD OG TRUSLER			
Har virksomheten gjennomført risikovurdering som omhandler vold og trusler ved utførelse av arbeidet?		X	
Har virksomheten etablert rutiner som sikrer opplæring og øvelse i forebygging og håndtering av vold- og trusselsituasjoner?		X	
Har virksomheten iverksatt tiltak for å redusere risiko for vold og trusler?		X	
Har virksomheten rutiner for å sikre registrering av vold og trusler i HMS-modulen i HR-systemet?	X		
Har virksomheten etablert rutiner som sikrer nødvendig oppfølging av arbeidstaker som har vært utsatt for vold og trussel om vold?	X		
Har virksomheten rutiner for å sikre varsling av dødsulykker og alvorlige ulykker til Arbeidstilsynet og nærmeste politimyndighet?	X		

Tabell 5.7.5 HMS

Rapportering Sykefravær

Sykefravær i %	Resultat 2022	Mål 2023	Resultat 2023
Korttid (0-16 dager)	3,4	4	3,2
Langtid (17 - > dager)	5,8		4,4
Totalt	9,2		7,6

Tabell 5.7.6 Sykefravær

5.8 Samfunnssikkerhet og beredskap

Beredskaps- og Havneseikringsplan

Oslo Havn KF har utarbeidet en integrert beredskaps- og havneseikringsplan som gir en omfattende beskrivelse av organisering, ansvar, plikter, øvelser, kommunikasjon og sikringstiltak i Oslo havn. Planen inkluderer spesifikke tiltakskort for varsling og innkalling av kriseledelse, samt spesifikke tiltakskort for de ulike rollene i kriseledelsen og de mest sannsynlige scenarioene. Vi har etablert en dedikert side på SharePoint og et eget team på Teams for kriseledelsen. Dette har forenklet tilgangen til dokumenter, gjennomføring av øvelser og muliggjort digital deltakelse ved øvelser og hendelser.

Øvelser og aktiviteter

Oslo Havn har gjennomført og vært involvert i flere øvelser og aktiviteter innenfor samfunnssikkerhet og beredskapsområdet. Kriseledelsen har gjennomført korte samlinger i forkant av ferie og høytider. Det er gjennomført opplæring i ISPS regelverk for kriseledelsen og varamedlemmer. I 2023 ble det gjennomført opplæring i proaktiv stabsmetodikk med bistand fra Beredskapsetaten. Oslo Havn deltok også i Øvelse hovedstad.

Områdesikring

I 2023 fullførte vi første fase av vårt Perimetersikringsprosjekt. Adgangskontrollsystemet er oppgradert. Det er installert et betydelig antall kameraer og sensorer i Sydhavna.

Løpende arbeid og aktiviteter: Løpende aktiviteter og oppgaver gjennom året inkluderer revisjon, oppdatering og øvelse av ISPS planverk, gjennomføring av Sikkerhetsforum i Sydhavna, kontakt med relevante samfunnssikkerhet og beredskapsaktører, og fokus på avviksrapportering og årvåkenhet.

Energisparing og lokal energiproduksjon

Oslo Havn KF har etablert en egen energiledelse som består av representanter fra elektroseksjonen, fagleder energiomstilling og ansvarlig for oppfølging av energioppfølgingssystemet. Det avholdes ukentlige møter der energibesparende tiltak diskuteres og hvor man avstemmer fremdrift på de ulike prosjektene. Fokus for arbeidet i 2023 var:

- etablering av solcelleanlegg på bygninger for å redusere energikostnader på bygginnkjøp og utskifting av all utendørs belysning i Sydhavna og andre kaiavsnitt i Oslo havn til LED belysning med styringsfunksjon
- utskifting av alle private strømmålere slik at disse selv automatisk sender inn data til EOS-systemet. Slik dokumenteres lettere endringer i forbruk og strømtopper, samt eventuelle strømtyperier.

5.9 Bruk av konsulenter

Rapportering bruk av ekstern konsulentbistand – driftsregnskapet

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
Kategori av kjøp / Type konsulentteneste	2022	2023	2022	2023
Prosjektering				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			2,55	2,31
Byggeledelse				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,96	0,88
Kvalitet og kontroll				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	1,58		0,47	2,64
IT				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			2,21	0,93
Organisasjon og organisasjonsutvikling				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				0,00
HMS				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,21	0,12
Andre konsulenttenester				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			2,04	4,85

Tabell 5.9.1 Konsulentbruk drift

Rapportering bruk av ekstern konsulentbistand – investeringsregnskapet

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
Kategori av kjøp / Type konsulentteneste	2022	2023	2022	2023
Prosjektering				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr		0,07	3,43	2,48
Byggeledelse				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			3,06	0,41
Kvalitet og kontroll				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			1,02	0,70
IT				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,50	0,08
Organisasjon og organisasjonsutvikling				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
HMS				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
Andre konsulenttenester				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr		0,23	3,40	4,96

Tabell 5.9.1 Konsulentbruk investering

6. MILJØ OG KLIMAARBEIDET

Oslo Havn tar en proaktiv tilnærming og samarbeider med flere aktører om å nå målet om 85 prosent reduksjon av klimagassutslipp innen 2030. En havn i nærheten av byen innebærer blant annet at lastebiler og varebiler får kortere kjøreavstander, noe som letter innfasingen av nye nullutslippskjøretøy. I 2023 har mange tunge kjøretøy begynt å bruke den nye ladestasjonen på Grønlia. Den samme ladeinfrastrukturen brukes for nattlading av elektriske betongbiler, mens vi venter på etableringen av ladedepot inne i Sydhavna.

I 2023 ble det igangsatt arbeid med å etablere et tilbud om biogass på Grønlia til bruk for tungtransport. Det var byggestart for landstrømsanlegg for cruiseskip på Revierkaia. Samme år ble det tatt investeringsbeslutning om å bygge et landstrømsanlegg for cruiseskip på Filipstad og for containerskip på Sjursøya. Arbeidet med landstrøm til tankskip er igangsatt.

Oslo Havns viktigste bidrag til en bærekraftig vekst i Oslo, er å sikre muligheten for å overføre gods fra vei til sjø. Med vår bynære havn er det tilrettelagt for korte avstander og raskere overgang til elektrisk tungtransport. Slik legger Oslo Havn til rette for grønne logistikkjeder. Samtidig har vi bidratt til bærekraftig byutvikling ved å legge til rette for næringslivsvirksomhet og ved å sørge for at våre kunder kan drive på en bærekraftig måte. Våre om lag 35 kunder representerer mange ulike segmenter, inkludert restaurantvirksomhet, bilimport, kontorleietakere, betongfabrikk og varedistribusjon, blant annet.

Oslo by har inngått avtale med Rotterdam by om en grønn korridor mellom Rotterdam og Oslo for containerskip i 2025. Det pågår fortsatt et miljør samarbeid mellom havnene i Oslofjorden. Målet er like miljøkrav til våre felles kunder, like landstrømløsninger og samarbeid om infrastruktur til nye drivstoff.

I 2025 skal alle bygge- og anleggsplasser i Oslo kommune være utslippsfrie. Oslo Havn har allerede implementert nullutslippsutstyr på to byggeplasser, Buffersone Ormsund og ladestasjonen på Grønlia. Les mer på haveiendom.no om hvordan Oslo Havns heleide datterselskap jobber med bærekraftig byutvikling.

Oslo Havn jobber for en felles fergeterminal for begge utenriksfergene på Vippetangen. Politisk behandling av lokaliseringsspørsmålet ventes å skje sommeren/høsten 2024.

Gjennom året har det pågått arbeid for å etablere landstrøm for cruiseskip på Revierkaia. Anlegget ferdigstilles våren 2024, og vil i tillegg omfatte et ladeanlegg for busser.

HAV Eiendom jobbet med detaljregulering av Grønlikaia. Den inkluderer buffersonen i sør, som skal skille byområdene fra havnevirksomheten. Oslo Havn har ansvaret for planene for buffersonen med fjæresone og fuglefjell.

Oslo Havn har planer for Kongshavn. I samarbeid med øvrige beredskapssetater er det jobbet med felles løsninger for en sikkerhet- og beredskapshavn. Bygningen er tenkt å inkludere politiet, Bymiljøetaten, Oslo Havns ansatte og andre leietakere.

Oslo kommune har behov for en gjenvinningsterminal for masser. Massene fra de mange byggeprosjektene er knyttet til byens vekst. Oslo Havn har gjennomført en pilotstudie i samarbeid med Grønt skipsfartsprogram. Målet er å bidra til en gjenvinningsterminal med mulig utskiping på Kongshavn. Det er best for miljøet at massene fraktes videre med skip.

Tiltak og virkemidler i klimabudsjett 2023	Resultatindikator	Måltall 2023	Status pr. 31.12.23
5: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens kjøretøy	Andel nullutslippskjøretøy av total kjøretøypark under 3,5 tonn	100 %	24
	Andel kjøretøy som går på bærekraftig biodrivstoff av total kjøretøypark under 3,5 tonn		3
	Andel nullutslippskjøretøy av total kjøretøypark over 3,5 tonn	100 %	1
	Andel kjøretøy på bærekraftig biodrivstoff av total kjøretøypark over 3,5 tonn		3
14: Krav til utslippsfri varelevering på oppdrag for kommunen	Andel nye kontrakter som innebærer transport hvor det stilles standard miljøkrav til transport	100 %	1
19: Krav til bruk av utslippsfrie lastebiler på oppdrag for kommunen	Andel utslippsfri, inkludert biogassbasert, massetransport (målt som prosent av totalt kjørte km)	100 %	50% (uniconprosjektet, snørydding)
	Andel massetransport på bærekraftig biodiesel (målt som prosent av totalt kjørte km)		50% (snørydding) mer info i miljøfyrtårnsrapporten
21: Krav om utslippsfri bygg- og anleggsvirksomhet på oppdrag for kommunen	Andel utslippsfri, inkludert biogassbasert, utførelse av anleggsarbeid (målt som prosent av totalt energibruk)	100 %	0,00 %
	Andel utførelse av anleggsarbeid på bærekraftig biodiesel (målt som prosent av totalt energibruk)		80% Båtene i et prosjekt var fossile.
24: Innkjøp av utslippsfrie maskiner i Oslo kommunes maskinpark	Andel nullutslippsmaskiner av total maskinpark	100 %	0
	Andel maskiner som går på bærekraftig biodrivstoff av total		3

7. OPPFØLGING AV VERBALVEDTAK OG FLERTALLSKOMMENTARER

Flertallsmerknad vedrørende årsberetning 2022 og Oslo Havns oppfølging i 2023. Samferdsels- og miljøutvalgets merknader:

«Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV, V og R merker seg at det er godstransporten på sjø er på vei opp igjen etter pandemien. Dette er positivt, da sjøtransport både er mer trafiksikkert og mindre klimaskadelig enn godstransport på vei eller i luften.

Utvalgets flertall, medlemmene fra A, MDG, SV, V og R viser til at den store veksten i cruisetrafikk, også målt mot tiden før pandemien, derimot ikke kan kategoriseres som en positiv utvikling.

Disse medlemmer merker seg at arbeidet med å fjerne tre av kaiene som er tilrettelagt for cruisetrafikk ligger bak skjema. Disse medlemmer understreker at det er et mål for å redusere antallet og størrelsen på cruiseskip som ankommer Oslo, både fordi cruiseskip er blant de mest forurensende formene for turisme, og fordi de fortrenger byliv og andre alternative positive bruksområder for Oslos sjøfront. Disse medlemmer mener arbeidet med å redusere antall cruiseanløp med fordel kunne vært beskrevet nærmere i årsrapporten til Oslo Havn.

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV og V understreker viktigheten av at Oslo Havn blir nullutslippshavn i tråd med bystyrets vedtak. Det er viktig at det rapporteres jevnlig til bystyret om status for dette arbeidet. Disse medlemmer påpeker at målsettingene forventes nådd i tråd med fastsatt tidsplan.»

Oslo Havns oppfølging av flertallsmerknaden: status 31.12.2023

Oslo Havn har, blant annet gjennom dialog med Byråd for kultur og næring (KON), arbeidet for å oppfylle følgende punkt i tildelingsbrevet for 2023: «Byrådets politikk tilsier at Oslo Havn skal tilrettelegge for en reduksjon av cruisetrafikken til Oslo generelt, og at cruiseaktiviteten på Vippetangen og Søndre Akershuskai skal avsluttes i løpet av innværende bystyreperiode.»

Havnestyret vedtok i et møte den 14. desember 2022 at alle planlagte cruiseanløp til Vippetangen kai og Søndre Akershus kai etter 1. juni 2023 skulle overføres til henholdsvis Revierkaia og Filipstadkaia. Dette innebærer i praksis at antallet kaier tilgjengelig for cruiseanløp er redusert fra fire til to. Endringen av hovedkai for cruiseanløp, fra Søndre Akershuskai til Revierkaia, medfører en reduksjon i størrelsen på cruiseskip som kan benytte kaien, som følge av dybde- og lengdebegrensning på Revierkaia.

Oslo Havn arbeider aktivt for å bli en nullutslippshavn, i tråd med bystyrets vedtak. De fleste tiltakene i nullutslippsplanen, som ble vedtatt i 2018, er enten allerede implementert eller er i ferd med å bli det. I lys av dette pågår det nå et arbeid med å revidere nullutslippsplanen for å identifisere ytterligere tiltak for å redusere utslipp. Blant de gjennomførte tiltakene kan det nevnes tilrettelegging for elektrifisering av lokal passasjertrafikk, landstrøm for utenriksferger og bulkskip. En ladestasjon for tyngre kjøretøy er i år etablert av Oslo Havn i samarbeid med Bymiljøetaten (BYM) på Grønli. Et landstrømanlegg for cruiseskip på Revierkaia forventes å være klart til bruk våren 2024. Landstrømanlegg for både container- og tankskip er under planlegging. De samlede utslippene er i perioden 2017-2022 redusert med omtrent 3000 tonn CO₂e, noe som utgjør en reduksjon på 9 %. I samme periode har vi også hatt en vekst i aktiviteten på 7 %, og vi arbeider aktivt for å nå målene som er satt for utslippsreduksjoner knyttet til Oslo havn.

Vi tar til etterretning ønsket om mer jevnlig rapportering til bystyret og vil søke å beskrive status for våre mange tiltak i vår ordinære rapportering.

Merknader fra kommunerevisjonen og kontrollutvalget

Kontrollutvalget i Oslo kommune i møte 18. april 2022, tok Oslo Havn KFs regnskap for 2022 og kommunerevisors beretning til orientering.

Det foreligger ingen merknader fra kommunerevisjonen for regnskapsåret 2022.