

## Innkalling

**Møte:** Havnestyret  
**Møtested:** Skur 38, Vippentangen  
**Møtedato:** 07.05.2024  
**Tid:** Kl. 16:00  
**Sekretariat:** Hans Bernhard Klepsland

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

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

### Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	16/24	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1
ST	17/24	Forslag til budsjett 2025 og økonomiplan 2025 - 2028	§ 14 1. ledd
ST	18/24	Økonomirapportering 1. kvartal 2024	-

ST	19/24	Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 1. kvartal 2024	-
ST	20/24	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	-

**Oslo, 2. mai 2024**

## Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
18/24	Havnestyret	07.05.2024

**Arkivsak:** 24/143 - 3

**Saksbehandler:** Tore Beitveit / seksjonssjef

## Økonomirapportering 1. kvartal 2024

### Saken gjelder:

Økonomisk rapportering for kommunale foretak ivaretas gjennom byrådets kvartalsrapport til bystyret. Oslo Havn KF har i den forbindelse utarbeidet kvartalsrapport per 31. mars 2024.

### Saken behandles i havnestyret iflg.:

Oslo Havns kvartalsrapport fremlegges for havnestyret til orientering.

Det vises for øvrig til presentasjon av rapportens tallmateriale under havnedirektørens orientering i havnestyremøtet 15. april 2024.

### Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar økonomirapport for 1. kvartal 2024 til orientering.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

John E. Larsen  
finans- og organisasjonsdirektør





Oslo

Oslo Havn KF

# Økonomisk rapportering



1. kvartal 2024

## Innholdsfortegnelse

Innledning .....	2
Økonomisk rapportering.....	3
Drift .....	3
Oslo Havns økonomiske situasjon pr. 31.3.2024 .....	3
Avvik mellom regulert årsbudsjett og regnskapsprognose for året.....	3
Tiltak .....	4
Investering.....	5
Hjortnes/Filipstad.....	5
Pipervika, Revier og Vippetangen.....	6
Sydhavna.....	6
Indikatorer .....	8

## Innledning

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:

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

### Visjon

«Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn»

### Strategi

Strategiske mål er:

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

Havnestyret har revidert strategiplanen for Oslo Havn, for perioden 2022 - 2040. De fire målene og visjonen skal bestå, men det må jobbes mer strategisk med å balansere offentlige forvaltningsoppgaver og kommersiell havnevirksomhet. Det legges opp til en bedre balanse mellom inntekter, kommunens forventninger til utbytte og behov for fremtidige investeringer. Oslo Havn er underlagt havne- og farvannsloven.

### Havnens kapital

Havnens kapital består av alle havnas eiendeler, eiendommer og kapital. Den er opparbeidet over lang tid gjennom brukerfinansiering, og skal bidra til at målene for havna oppnås. Begrepet «havnekapital» er som kjent ikke videreført i gjeldende havne- og farvannslov.

Brukerbetaling 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.

### Finansiering

Oslo Havn finansieres ikke av skattebetalerne. Virksomheten mottar ingen form for tilskudd til drift og investeringer, men finansieres i sin helhet gjennom løpende brukerbetalinger. I tillegg er utbytte fra byutvikling gjennom Hav Eiendom AS en viktig finansieringskilde for utvikling av havneinfrastrukturen. Oslo Havn mottok ikke utbytte fra Hav Eiendom AS i 2023. For 2024 er Hav Eiendom AS forventet å vedta utbetaling av utbytte på kr. 150 mill.

# Økonomisk rapportering

## Drift

	Beløp i 1000 kr					
Kvartalsrapport drift 2024	Opprinnelig budsjett 2024	Periodisert budsjett tom 202403	Regnskap tom 202403	Regulert budsjett 2024	Årsprognose 2024	Avvik 2024
Andre overføringer og tilskudd fra staten	0	0	-1 342	0	0	0
Salgs- og leieinntekter	-443 900	-110 975	-98 424	-443 900	-471 700	27 800
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>-443 900</b>	<b>-110 975</b>	<b>-99 767</b>	<b>-443 900</b>	<b>-471 700</b>	<b>27 800</b>
Lønnsutgifter	93 765	24 184	24 457	93 765	92 805	960
Sosiale utgifter	35 804	9 343	8 284	35 804	35 804	0
Kjøp av varer og tjenester	162 507	38 318	42 797	160 951	188 095	-27 144
Overføringer og tilskudd til andre	16 924	952	779	16 619	15 582	1 037
Avskrivninger	68 000	17 000	16 138	68 000	68 000	0
<b>Sum driftsutgifter</b>	<b>377 000</b>	<b>89 796</b>	<b>92 455</b>	<b>375 139</b>	<b>400 286</b>	<b>-25 147</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>-66 900</b>	<b>-21 179</b>	<b>-7 312</b>	<b>-68 761</b>	<b>-71 414</b>	<b>2 653</b>
Renteinntekter	-3 000	-750	-8 038	-3 000	-16 000	13 000
Konserninterne renteutgifter	100	38	33	150	150	0
Konserninterne avdrag på lån	1 000	250	250	1 000	1 000	0
<b>Netto finansutgifter</b>	<b>-1 900</b>	<b>-463</b>	<b>-7 808</b>	<b>-1 850</b>	<b>-14 850</b>	<b>13 000</b>
Motpost avskrivninger	-68 000	-17 000	-16 138	-68 000	-68 000	0
<b>Netto driftsresultat</b>	<b>-136 800</b>	<b>-38 641</b>	<b>-31 258</b>	<b>-138 611</b>	<b>-154 264</b>	<b>15 653</b>
<b>Disponering eller dekning av netto driftsresultat:</b>						<b>0</b>
Overføring til investering	307 750	0	0	307 750	307 750	0
Bruk av disposisjonsfond	-170 950	0	0	-169 139	-169 139	0
<b>Sum disponeringer / dekning netto driftsresultat</b>	<b>136 800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>138 611</b>	<b>138 611</b>	<b>0</b>
<b>Fremført til dekning i senere år (merforbruk)</b>	<b>0</b>	<b>-38 641</b>	<b>-31 258</b>	<b>0</b>	<b>-15 653</b>	<b>15 653</b>

### Oslo Havns økonomiske situasjon pr. 31.3.2024

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

Totalt sett forventer virksomheten at økte inntekter vil mer enn oppveie de økte behovene på kostnadssiden.

### Avvik mellom regulert årsbudsjett og regnskapsprognose for året

#### Salgs og leieinntekter

Prognose er på kr. 27,8 mill. høyere enn årsbudsjett.

Dette skyldes forventede økninger på flere inntektsområder. Kaivederlag på kr. 7,0 mill., som følge av reduserte rabatter for utenriksferger og økte miljøbidrag fra cruiseskip. Passasjerlederlag økt med 4,0 mill. grunnet passasjerer på ferger og cruise. Økte inntekter på utendørsarealer på kr. 10 mill. Økte inntekter på salg av landstrøm kr. 7,0 mill. Andre bidrag kommer fra økt kaileie samt mer levering av vann og avfallstjenester. Det er en reduksjon i inntekter på utleie av lager/ skur på kr. 5,0 mill., samt kr. 1,0 mill. for parkering.



### *Lønnsutgifter*

Prognose er på kr. 1,0 mill. lavere enn årsbudsjett.

Lavere prognose skyldes sykefravær og vakant stilling.

### *Kjøp av varer og tjenester*

Prognose er på kr. 27,1 mill. høyere enn årsbudsjett.

Det er meldt om økt behov for midler til drift og vedlikehold av havneanlegg, kaier, bygg og arealer. Stor snømengde vinter 23/24 gir et økt behov til brøyting på kr. 6,0 mill. Det er større omfang av nødvendig vedlikehold av havnespor, behov for kr. 9,0 mill. Behov for kr. 2,3 mill. til kostnader knyttet til arealer. Skur og bygg har et økt behov på kr. 3,3 mill. Høyere kostnader for vann har gitt et økt behov på kr 3,6 mill. Kaier har redusert behovet med kr. 2,3 mill. grunnet endret prioritering av oppgaver.

Kr. 4,0 mill. i prognose for budsjett til kommersiell avdeling, til driftsoppgaver som var utelatt i budsjettforslaget for 2024.

Andre faktorer er merkostnader knyttet til IT-sikkerhet som medfører et behov på kr. 1,6 mill. bla til lisenser og noen mindre behov knyttet til driftskostnader nytt adgangssystem, reparasjon av åk til containerkraner, økt behov til opplæring og tjenestereiser.

### *Overføringer og tilskudd til andre*

Prognose er kr. 1,0 mill. mindre enn budsjett.

Avvik mellom prognose og budsjett skyldes reduksjon i utbetaling av oppkrevingsgodtgjørelse.

### *Renteinntekter*

Prognose er kr. 13,0 mill. høyere enn budsjettet.

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

### **Tiltak**

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

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

## Investering

Beløp i 1000 kr

	Opprinnelig budsjett 2024	Regulert budsjett 2024	Regnskap tom 202403	Årsprognose 2024	Avvik 2024
<b>Kvartalsrapport investering 2024</b>					
Investeringer i varige driftsmidler	457 750	457 750	25 306	406 350	51 400
<b>Sum investeringsutgifter</b>	<b>457 750</b>	<b>457 750</b>	<b>25 306</b>	<b>406 350</b>	<b>51 400</b>
Salg av varige driftsmidler	0	0	-696	0	0
Utdeling fra selskaper	-150 000	-150 000	0	-150 000	0
<b>Sum investeringsinntekter</b>	<b>-150 000</b>	<b>-150 000</b>	<b>-696</b>	<b>-150 000</b>	<b>0</b>
<b>Netto utgifter videreutlån</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overføring fra drift	-307 750	-307 750	0	-307 750	0
<b>Sum overføring fra drift og netto avsetninger</b>	<b>-307 750</b>	<b>-307 750</b>	<b>0</b>	<b>-307 750</b>	<b>0</b>
<b>Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24 610</b>	<b>-51 400</b>	<b>51 400</b>

Hittil i år er det medgått kr. 25,3 mill. av et regulert årsbudsjett på kr. 457,8 mill. Det presiseres at «medgått» forstås med bokførte fakturaer i økonomisystemet. Dette beløpet kan for noen prosjekter være mindre enn hva som faktisk er tilført prosjektene og en slik differanse vil eventuelt utgjøre innestående hos entreprenør, entreprenørenes etterslep med fakturering og eventuelle uavklarte forhold.

Investeringene kategoriseres i prosjektporteføljer etter geografi. Prognose for 2024 etter 1. kvartal er satt til kr. 406,4 mill. Differansen mellom regulert budsjett og oppdatert prognose forklares i forskyvinger i tidsplanen på investeringsprosjekter til neste år.

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

### Kategorisering av brutto investeringsavvik

Beløp i 1000 kr

	Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	Uforutsigbare avsetninger	SUM
Hjortnes-Filipstad	9 000				9 000
Pipervika-Revier-Vippetangen	27 100		24 000		3 100
Sydhavna	57 100				57 100
Hele havna inkl. sjoområdet og øybryggene	200				200
SUM	75 400	-	24 000	-	51 400

## Hjortnes/Filipstad

Områdeplan for Filipstad ble vedtatt av bystyret den 24. juni 2020. Hensikten med planen er å legge til rette for byutvikling av eksisterende havnearealer, unntatt arealer som fortsatt skal benyttes til fergeterminal på Hjortnes. Det er igangsatt arbeid med detaljregulering av det første delfeltet, Hans Jægers kvartal. Det pågår utbyggingsavtaleforhandlinger mellom Oslo kommune og grunneierne. Til nå er det brukt cirka kr. 43,7 mill. på planarbeidet for Filipstad.

### *Landstrøm til cruise på Filipstad*

Negativt periodiseringsavvik på kr. 9 mill. skyldes i hovedsak omfattende utredningsarbeid for å undersøke nettkapasitet fra Elvia/Statnett.

### **Pipervika, Revier og Vippetangen**

#### *Landstrøm cruise Revierkaia*

Prosjektet er et bidrag for å oppnå målene satt i Nullutslippsplanen som innebærer 85 prosent utslippskutt for havnerelatert virksomhet. Ved etablering av landstrøm på Revierkaia kuttes anslagsvis 1,7 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Budsjetttrammen er på kr. 81,8 mill. Anlegget vil være ferdigstilt og satt i drift primo mai 2024. Skallbygg rundt containerne inneholdende el-forsyningskomponenter gjennomføres til høsten. Prosjektet har mottatt tilsagn fra Enova om støtte på kr. 27,5 mill. Prognosen tilsier at prosjektet ferdigstilles innenfor P50 på kr. 74,0 mill. Totalt påløpt per 1. kvartal er kr. 45,6 mill.

#### *Ny utenriksfergeterminal*

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

### **Sydhavna**

#### *STS-kran*

I containerhavna er den eldste STS-kranen (ship-to-shore) skiftet ut med ny, klimavennlig kran. Den nye kranen ble produsert i Kina og ankom Oslo med skip våren 2023. Opprinnelig kostnadsramme var kr. 101,4 mill. med opprinnelig levering våren 2022. Dagens prognose tilsier en endelig sluttsum på i overkant av kr. 80 mill. Kranen er overlevert Yilport for bruk, men det gjenstår fremdeles utbedring av mangelliste samt noen mindre mangler.

#### *Mudring søndre Kongshavn*

Utilstrekkelig seilingsdybde har medført at båtenes lastekapasitet ikke har vært utnyttet. Dette har økonomiske og driftstekniske konsekvenser for berørte kunder. Entreprenør ble kontrahert september 2023, og arbeidene ble ferdigstilt januar 2024. Prosjektet hadde en kostnadsramme på kr. 18,3 mill. og styringsramme P50 på kr. 15,0 mill. Unicon dekker inntil 50 % av kostnadene innenfor styringsrammen. Forhandlinger om sluttoppgjør pågår. Utsettelse og problematiske grunnforhold har medført økte kostnader. Totalkostnaden forventes i størrelsesorden +/- kr. 20,0 mill.

#### *Perimetersikring – Sydhavna*

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

P50 er satt til kr. 26,0 mill., P85 til 36,5 mill. Delprosjektet Kamera og sensor ble ferdigstilt september 2023. Per 1. kvartal er det påløpt kr. 9,2 mill. Prognosen tilsier en total kostnad for delprosjektet på ca. 15,0 mill. Overforbruket skyldes i hovedsak økt tidsbruk som følge av stor kompleksitet, samt generell prisstigning i perioden.

Gjennomføring av de andre delprosjektene ligger inne i økonomiplanen for 2024-26. Videre arbeider forventes i påvente av avklaringer knyttet til utenriksfergeutredningen og flytting av fyllestasjon for drivstofftog.

#### *Ekeberganlegget rehabilitering*

Anlegget ble bygget i 1952-55 og omfatter ca. 30 000 m<sup>2</sup> for utleie. Anlegget tilfalt Oslo Havn i 2015 og har et betydelig vedlikeholdsetterslep, særlig med tanke på brannsikkerhet. Prosjektet er organisert som en samspillentreprise. Fase 1 ble avsluttet desember 2023.

P50 ble satt til kr. 207,0 mill., og P85 til kr. 227,0 mill. Fjellhallene vil etter ferdigstilling bidra med en betydelig kontantstrøm som del av utleieportefølje. Rehabiliteringsarbeider er godt i gang, og teknisk ferdigstilling forventes våren 2025. Per 1. kvartal er det påløpt kr. 28,0 mill., og prognosen for arbeider i 2024 er kr. 162,0 mill.

#### *Kneppeskjær øst, nye kaier*

Utskiping fra karbonfangstanlegg planlagt etablert i Oslo. Kneppeskjær er den aktuelle kaia for CO<sub>2</sub>-prosjektet.

Kai på Kneppeskjær øst krever omfattende rehabilitering. Nybygg er vurdert å være mest hensiktsmessig. Prosjektet er betydelig forsinket grunnet manglende myndighetstillatelser. Saken er løftet til høyeste nivå i kommunen. Endelig kostnadsramme fastsettes når havnestyret vedtar igangsetting. Kalkulert kostnadsramme er i størrelsesorden +/- kr. 250,0 mill. Konkurransen ble utlyst i 2023, og forhandlinger med tilbydere pågår. Grunnet forsinkelser er prognosen for 2024 kun på kr. 10,0 mill. hvorav påløpt kr. 5,7 mill. per 1. kvartal.

#### *Tankskiputstikkeren, rehabilitering*

Dette prosjektet har en egen budsjettpost for 2024, men er i realiteten slått sammen med rehabilitering av selve kaikonstruksjonen og katodisk beskyttelse av samme. Dette har medført forsinkelser.

Samlet er det avsatt en kostnadsramme på kr. 40,0 mill. for dette prosjektet. Påløpt per 1. kvartal utgjør kr. 1,5 mill. Prognose tilsier kostnader på kr. 10,0 mill. inneværende år. Dette forutsetter beslutning om igangsetting (BP3) og nødvendige myndighetstillatelser.

### Landstrøm til tankskip

Prosjektet er initiert i tråd med HAVs Nullutslippsplan, og for øvrig i samarbeid med flere oslofjordhavner for å sikre en omforent løsning for dette skipssegmentet. I påvente av avklaring knyttet til tankskiputstikkeren og evt. behov som følge av planer for utskipping av CO2 i regi av Celsio, er prosjektet forsinket ift opprinnelig framdrift. Målsettingen er likevel å ferdigstille løsningen innen utgangen av 2025. En foreløpig kostnadsramme er satt til kr. 31,2 mill. hvorav kr. 24 mill. i 2024. Prognose for inneværende år tilsier likevel kun kostnader på kr. 3,0 mill. grunnet forsinkelser vist til foran.

### Rehabilitering Skur 97

Dette prosjektet har vært vurdert i flere omganger, og med ulike konsepter. Behov for rehabilitering skriver seg fra Forvaltning og driftsrelatert vedlikehold. Omfanget er etter hvert vurdert å være så vidt omfattende at det bør inngå i investeringsporteføljen. Scope er endret flere ganger, fra opprinnelig kun utskifting av tak til også brannsikring og annet strukturelt. Kostnadsramme P85 ble derfor fastsatt til kr. 18,7 mill. Det foreligger så langt ikke vedtak om igangsetting (BP3), kostnadsrammen er derfor kun et estimat. Tilsvarende foreligger det ingen styringsramme P50. Prosjektet har vært nedprioritert som følge av kapasitetsutfordringer (prosjektlederressurser) og uavklart scope. Prosjektforslag planlegges Q3 2024. Prognosen per 1. kvartal tilsier derfor kun kr. 3,0 mill. for inneværende år.

## Indikatorer

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

1. Mer transport på sjø
2. Effektiv og veldrevet havn
3. Miljøvennlig havn og sjøtransport

Resultatindikator	Resultat 2022	Resultat 2023	*Måltall 2024	Prognose 2024	Avvik måltall - prognose
Mer transport på sjø - gods	10,40 %	-9,60 %	1,50 %	-3 %	4,5 %-poeng
Mer transport på sjø - passasjerer	83,10 %	21,50 %	1,30 %	N/A	
Avkastning på sysselsatt kapital	2,30 %	2,10 %	6 %	2,30 %	4,7 %-poeng
Arealeffektivitet: tonn gods/kvm Sydhavna	9,2	9,2	10	9,2	0,8
Sykefravær	9,20 %	7,80 %	<4 %	7 %	3 %-poeng

\* Måltall 2024 skal tilsvare måltallstabellene i Sak 1/Dok 3.

## Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
19/24	Havnestyret	07.05.2024

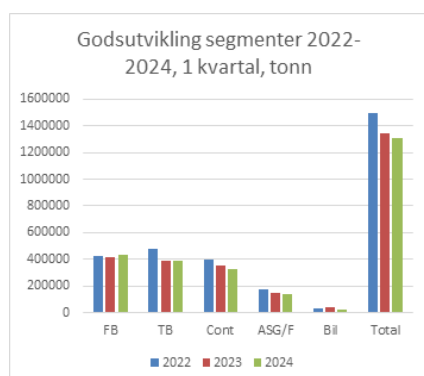
**Arkivsak:** 22/95 - 11

**Saksbehandler:** Einar Marthinussen / avdelingsdirektør

## Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 1. kvartal 2024

**Saken gjelder:**

Godsvolumet i første kvartal 2024 (1,31 mill. tonn) er 31.826 tonn (-2,3 %) lavere i forhold til samme periode i 2023, og 184.680 tonn (12,3 %) lavere enn i samme periode i 2022.



Det ble omlastet 4,9 % mer våtbulk i 1. kvartal 2024 enn i 2023. Det er også høyere enn i 2022.

For tørrbulk ble det omlastet 1,5 % mer i 1. kvartal 2024 enn i 2023. Det er likevel lavere enn i 2022.

Samlet ble det omlastet 26.000 tonn (3,2 %) mer bulkprodukter i 1. kvartal 2024 enn i 1. kvartal 2023.

Totalvolumet i 1. kvartal 2024 er likevel 31.800 tonn lavere enn i 1. kvartal 2023. Det betyr at reduksjonen i stykk gods er på ca. 57.800 tonn fordelt på container (-29.000 tonn), annet stykk gods inkl. ferge (-10.000 tonn), og bil (-18.800 tonn).

Tall fra SSB viser også redusert import og eksport med lastebil (på veg og på ferge) på ca. 1,0 mill. tonn fra 2022-2023, fordelt med -0,8 mill. tonn på veg og -0,2 mill. tonn på ferge. Disse tallene forteller i hovedsak om strammere økonomi med lavere etterspørsel etter varer og avledet transport i Norge og Europa som resultat. Tall for 1. kvartal 2024 er ikke tilgjengelige.

Utenriks passasjerutvikling har en samlet økning på 78.600 passasjerer (+21,7 %) i 1. kvartal 2024 sammenlignet med 1. kvartal 2023 (30.000 flere fergepassasjerer (+8,4 %) og 48.500 flere cruisepassasjerer). Utviklingen i cruise er ikke en reell vekst, men en forskyvning og fordeling av anløp utover året. For året som helhet forventes det noe passasjervekst for cruise fordelt på noe færre anløp enn vi hadde i 2023. Vi har fremdeles ca. 90.000 færre passasjerer med fergene enn i tilsvarende periode i 2019 da Stena Line fortsatt opererte. DFDS og Color Line hadde likevel 8.000 flere passasjerer i 1. kvartal 2024 enn i samme periode i 2019.

Inntekter fra vederlag har økt med ca. kr. 1 mill. fra 1. kvartal 2023. Anløps-, kai-, søppel-, og tjenesteverderlag har alle økt (med til sammen ca. kr. 2,4 mill.), mens varevederlag er redusert (med ca. kr. 1,4 mill.). Inntekter fra anløp og passasjerer med cruise og ferger samt prisøkninger for disse forklarer økningen, mens redusert godsvolum forklarer redusert varevederlag. Inntektene fra eiendom ble redusert med ca. kr. 3 mill. i første kvartal 2024 sammenlignet med samme kvartal 2023. Bortfall av leieinntekter fra fjellhallene forklarer mye av reduksjonen.

Strategiplan 2022-2040 definerer syv forretningsområder.

Her er en kort situasjonsbeskrivelse:

1. **Containertrafikk:** Containersegmentet har hatt en sterkt positiv utvikling over lang tid, med en foreløpig topp i 2022 på over 299.213 TEU. Fra slutten av 2022 endret utviklingen seg i negativ retning, en utvikling som har fortsatt i 2023 (som endte med 243.089 TEU, - 18,7 %), og første kvartal 2024. I 1. kvartal 2024 ble det omlastet 55.788 TEU, mot 61.789 TEU i 1. kvartal 2023 (-6001 TEU, -9,7 %). Det legges likevel merke til et stigende antall uker i 2024 med høyere volum enn i 2023, men det er for tidlig å si om dette indikerer et trendbrudd.

Som nevnt synes det ikke som om sjøtransporten taper markedsandeler til vegtransport. I de siste årene har Oslo havn stått for så godt som hele veksten i containervolum i Oslofjorden. Veksten har i all hovedsak bestått av last med opphav/destinasjon Europa. Andre havner i Oslofjorden har ikke hatt en tilsvarende reduksjon i containervolum som Oslo havn i 2023, men heller lite eller ingenting av veksten før det. Oslo havn mister derfor markedsandeler som følge av et mindre totalmarked uten at de andre Oslofjordhavnene har hatt samlet vekst.

2. **Personbiler og nyttekjøretøy:** Det ble lastet/losset 8.136 biler i 1. kvartal 2024, mot 16.892 biler i samme periode 2023 (-8.756 biler/-18.815 tonn). I 2023 kom det inn ca. 8.800 tonn biler til Filipstad med egne anløp av bilskip (4.174 i 1. kvartal 2023). Det har ikke vært anløp av bilskip til Filipstad i 2024. Det forklarer ca. 45 % av reduksjonen i antall/tonn biler så langt i 2024. Det ble lastet 7.610 biler i Sydhavna i 1. kvartal 2024, mot 11.905 biler i samme periode i 2023 (-36 %). Det transporteres også biler med Color

Line. Importen med Color Line har økt med 24 biler, mens eksporten har falt med 311 biler.

3. **Annet stykkgoods (inkl. fergegoods):** Annet stykkgoods inkl. fergegoods stod for 138.830 tonn i 1. kvartal 2024, mot 148.791 tonn i samme kvartal 2023, en reduksjon på 6,7 %. Fergene hadde en reduksjon på 13.600 tonn (-12,5 %), mens annet stykkgoods hadde en økning på 3.700 tonn (+ 9,2 %). Den største nedgangen i fergegoods er traller uten trekkvogn. Økningen i annet stykkgoods kommer fra økt import av RDF til forbrenning på Klemetsrud (+ 5.000 tonn), slik at annet stykkgoods ekskl. RDF hadde en nedgang på ca. 1.300 tonn. RDF til forbrenning på Klemetsrud stod i 2023 for ca. 55 % av annet stykkgoods mot 40 % i 2022.
4. **Tørrbulk:** Tørrbulk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk. Totalt ble det omlastet 393.500 tonn tørrbulk i 1. kvartal 2024, mot 387.700 tonn i samme periode 2023. Landbruksproduktene stod i 1. kvartal 2024 for 37.100 tonn, marginalt over samme periode i 2023. Jern- og stålprodukter stod for 27.500 tonn (- 16,7 %), 5.500 tonn mindre enn i 1. kvartal 2023. Annen tørrbulk stod for 328.900 tonn i 1. kvartal 2024, mot 387.700 tonn i 1. kvartal 2023, en økning på 16.600 tonn (en økning på 5,3 %). Økningen kommer fra tilslag til betong, salt, alunskifer og tre-pellets, mens det har vært reduksjon i sement og asfalttilslag.
5. **Våtbulk:** 432.000 tonn våtbulk ble losset i 1. kvartal 2024, en økning på 20.000 tonn (4,8 %) fra 1. kvartal 2023. Det var en økning på 46.000 tonn oljeprodukter, og en reduksjon på 23.000 tonn bioetanol. Dette har først og fremst med lagerbeholdninger og priser å gjøre, men det kan også være noe økt etterspørsel etter flydrivstoff. Lagerbeholdning av bioetanol ble bygget opp i 2023 som følge av økte innblandingskrav. Dette økte volumet bioetanol i 2023 med 92.000 tonn sammenlignet med 2022, mens lageret bare etterfylles i 2024. Det økte volumet bioetanol erstatter oljeprodukter. Samlet sett synes volumet våtbulk stabilt.
6. **Passasjertrafikk innenriks og utenriks:** Omtrent 705.000 passasjerer reiste med Ruter's båttilbud i 1. kvartal 2024. Det er omtrent som i 2023. Det var en fin økning til/fra øyene, og en tilsvarende (estimert) reduksjon i Nesodden- og hurtigbåtlinjene. Datagrunnlaget for i hvert fall rutegående sightseeing-tilbud må forbedres.

Som nevnt over økte antallet passasjerer med ferger og cruise med 78.600 passasjerer til 739.398 passasjerer i 1. kvartal 2024 (+21,8 %). Fergene hadde en økning på ca. 30.000 passasjerer, og cruise en økning på ca. 48.500 passasjerer. Cruiselistene for 2024 viser imidlertid noe færre anløp i 2024 enn i 2023. Det forventes noe, men ikke stor vekst i cruisepassasjerer i 2024.

7. **Eiendom - bygg og utearealer:** Utleie av eiendomsporteføljen til havnerettede og ikke-havnerettede formål står generelt for ca. 2/3 av driftsinntektene (mens vederlag og tjenestosalg står for ca. 1/3). Ca. 2/3 av eiendomsinntektene kommer fra utleie til såkalte havnerettede formål (leietakere som leier i egenskap av å utføre tjenester som kan knyttes til skipsanløp og lasting/lossing av gods og passasjerer, og over 50 % kommer fra Sydhavna).



I 1. kvartal 2024 er inntektene fra eiendom redusert med ca. kr. 3 mill. sammenlignet med 1. kvartal 2023. Bortfall av leieinntekt fra fjellhallene utgjør et bortfall på ca. kr. 2,3 mill., og det har også vært noe reduserte inntekter fra parkering. I løpet av året bortfaller alle leieinntekter fra fjellhallene, til sammen ca. kr. 16 mill. Økte leieinntekter fra annen eiendom forventes i stor grad å kompensere for dette bortfallet. Samlede leieinntekter forventes imidlertid ikke å øke vesentlig i 2024.

### **Saken behandles i havnestyret iflg.:**

#### **Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:**

Inntekter fra vederlag har økt med ca. kr. 1 mill. fra 1. kvartal 2023. Anløps-, kai-, søppel-, og tjenestevederlag har alle økt (med til sammen ca. kr. 2,4 mill.), mens varevederlag er redusert (med ca. kr. 1,4 mill.). Inntekter fra anløp og passasjerer med cruise og ferger samt prisøkninger for disse forklarer økningen, mens redusert godsvolum forklarer redusert varevederlag. Inntektene fra eiendom ble redusert med ca. kr. 3 mill. i første kvartal 2024 sammenlignet med samme kvartal 2023. Bortfall av leieinntekter fra fjellhallene forklarer mye av reduksjonen.

#### **Havnedirektørens vurderinger:**

Den økonomiske situasjonen i og utenfor Norge påvirker volum og volumsammensetning i Oslo havn. Totalvolumet for 2023 ble som kjent i overkant av 5,3 mill. tonn, en reduksjon på halv million tonn i forhold til 2022. Reduksjonen fordelte seg på alle godssegmenter og videre opplevde vi vekst i alle passasjersegmentene.

Status etter 1. kvartal er at vi fortsatt opplever reduserte godsvolumer i forhold til samme periode i fjor, men ser økte volumer innenfor våt- og tørrbulk, samt indikasjoner på at reduksjon i containervolumene er avtagende. Passasjerutviklingen fortsetter den gode utviklingen fra 2023 og særlig gjelder det antall passasjerer som reiser med utenriksfergene og cruise.

Det er fortsatt vanskelig å trekke entydige konklusjoner for den videre gods- og passasjerutviklingen i 2024, men det er fortsatt grunnlag for å tro på godsvekst i 2024 selv om de generelle konjunktorene ikke er positive. Utviklingen i valutakurs, renteutvikling og geopolitisk uro vil ventelig ha mange og uforutsigbare konsekvenser for utviklingen i transportbehov også i 2024.

Samlet sett forventes det fortsatt vekst i driftsinntektene fra havnevirksomheten også i 2024, selv med moderate til lave forventninger om gods- og passasjervekst, og med bortfall av leieinntekter fra fjellhallene.

#### **Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Havnestyret tar saken til orientering

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

Einar Marthinussen  
kommersiell direktør