



ÅRS- OG BÆREKRAFTSRAPPORT 2024

Om Borg Havn – Årsberetning –
Årsregnskap – Bærekraftsrapport

BORG  HAVN



Alvimterminalen i Sarpsborg med siloanlegget til Felleskjøpet og Østfold korn. E6-brua over Glomma ved Sandesund vises i bakgrunnen. Foto: Ottar Nøkleby

Innhold

Havnedirektøren har ordet.....	4
1. Året 2024 oppsummert.....	6
2. Om Borg Havn	13
Selskapets formål verdier	13
Selskapsstruktur og eierskap	13
Representantskapet.....	14
Havnestyret.....	14
Ledelsen i Borg Havn	15
Borg Havn – konsern	15
3. Havna – et viktig logistikknutepunkt	16
Havneanlegg	16
Trafikk og godsutvikling.....	18
Våre interesser og samarbeid	20
4. Styrets årsberetning.....	21
Konsern	21
Morselskap.....	23
Organisasjon, helse, miljø og sikkerhet (HMS).....	26
Ytre miljø	28
Fortsatt drift	28
Regnskap og noter.....	30
Resultatregnskap	30
Balanse – Eiendeler	31
Balanse – Egenkapital og gjeld	32
Kontantstrømoppstilling	33
Noter.....	34
5. Bærekraft i Borg Havn	40
Klima og miljø	40
Samfunn og sosial bærekraft	53
Økonomi og styringsmessige forhold	56
Kontaktopplysninger	57

Havnedirektøren har ordet

Drift og utvikling av havner er både spennende og faglig utfordrende. Vi står overfor finanskriser, pandemi, sikkerhetspolitiske problemer og ekstremvær på løpende bånd, mens havnevirkksomheten skal fungere stabilt hele tiden. Som trafikkhavn og næringsutvikler er vi ofte i et spenningsfelt mellom hva folk forventer og hva vi kan levere, noe som kan være vanskelig å balansere både på kort og lang sikt. Det spesielle er at jo mer vi lykkes, jo høyere blir kravene og forventningene. Varierte arbeidsdager og stadig nye utfordringer gjør det motiverende og engasjerende å jobbe med havn og logistikk – og derfor blir rammebetingelsene våre enda viktigere.

Borg Havn har generelt gode rammebetingelser. Vi har en hovedterminal på Øra som ikke påvirkes av byutvikling, gode eiere understøtter vår virksomhet og vi skaper verdier som gir oss økonomisk handlingsrom. Rammebetingelser er både fysiske og regulatoriske. Vi peker ofte på de fysiske rammebetingelser, hvor mangel på næringsarealer er et stort hinder. Nye bedrifter ønsker å etablere seg, og eksisterende vil vokse. Vår evne til å støtte utviklingen avhenger av at vi har arealer tilgjengelig. Vi kan ikke bygge på logistikkområdene våre, da vil det føre til problemer med terminaldrift, og gjøre det vanskelig å rydde plass om beredskap krever det. Noen kan kanskje se på arealmangel som et luksusproblem, men vi mener det er viktig. Vi snakker om behovet for praktiske arbeidsplasser for et fylke som trenger flere i jobb. Det er vanskelig å si nei til industribedrifter og andre som kan skape verdier og nye arbeidsplasser, og som trenger tomter og nærhet til en havn. I arbeidet med en ny strategisk plan for Borg Havn har styret allerede gjort arealer til et viktig mål fremover.

Vi har stor innvirkning på våre egne rammebetingelser, men møter ofte tunge beslutningsprosesser og altfor lange planleggingstider. Borg Havn er som de fleste andre, opptatt av god medvirkning i arealplanprosesser, men når en reguleringsplan tar mer enn fem år med nye kamper og klager, blir det

uforutsigbart. Da trenger vi både våre egne og eiernes hjelp for å prioritere og ta gode beslutninger. Jeg starter med den viktigste av våre rammebetingelser, sjøveien. For at sjøtransporten skal kunne spille en viktig rolle for industrien og næringslivet, må rederiene være trygge på at de kan anløpe havna med gode sikkerhetsmarginer og bruke de mest effektive og miljøvennlige skipene. Dette er ikke tilfelle lenger. Vi opplever år etter år at mangel på vedlikehold av innseilingen til Borg Havn nedprioriteres eller stopper opp av ulike årsaker. Vi ønsker å tiltrekke oss nye rederier og logistikkaktører som vil flytte gods fra vei til sjø og skape nye inntekter og arbeidsplasser. Dette vil ha en positiv effekt langt utover vår region. I tillegg er det viktig for landets beredskap, spesielt når selv Forsvarets fartøy har problemer med å komme fram i farleden. Nå har staten stoppet tiltaket på grunn av usikkerhet rundt kostnadene, og det er vanskelig å forstå hvorfor vi trenger nye utredninger. For oss er det uakseptabelt at noe så viktig som vedlikehold av sjøens *Riksvei 1* ikke prioriteres. Næringslivet fortjener nå mer forutsigbarhet enn hva vi har opplevd de siste 20 år. Budskapet mitt bør være tydelig, kom i gang i år før konsekvensene blir irreversible for bedrifter og sjøtransportens konkurransefortrinn.

Rammebetingelser handler ikke bare om å komme trygt og effektivt til og fra en havn, det være seg på hjul eller kjøll. Havne- og farvannsloven som ble vedtatt i 2020 åpnet for utbytte til eierne. Dette er ikke urimelig, så lenge det økonomiske handlingsrommet for å drive og utvikle havnen er tilstrekkelig. I trange økonomiske tider blir det nødvendig med harde prioriteringer, og vi må vise nytten av å prioritere en god havn- og næringsutvikling opp mot andre prioriteringer. Vi er uansett opptatt av at havnesektoren har like rammebetingelser som ikke påvirker konkurranseforhold mellom transportformer og mellom kommuner.

Om jeg skal trekke fram noe annet vi har stått igjennom 2024, så er det den tiltagende uroen og usikkerheten som råder for alle aktører som

opererer i et globalt marked. Tollbarrierer og handelskrig er selvsagt ikke bra for industrien eller havner. Borg Havn har flere ben å stå på, noe som gir oss trygghet til å håndtere svingninger. Men også vi må være forberedt på fortsatt ustabilitet på den geopolitiske fronten.

Borg Havn har jobbet mye med å omstille oss i tråd med det grønne skiftet, både fordi det er nødvendig og fordi det er økonomisk lønnsomt. Vi var tidlig ute med å jobbe med karbonfangst og lagring fra de store utslippskildene i Nedre Glomma-regionen, men prosjektet stoppet av flere grunner. En avgjørende faktor var at det ikke var mulig å få tilgang til lager for CO₂, som ble stoppet for alle prosjektene utenom Norcem og Celsio. Prosjektet er foreløpig lagt på vent, men vi tror det vil åpne seg nye muligheter når teknologien utvikles og prisene blir lavere. Dette sammen med innføring av differansekontrakter. Uansett kan vi fortsatt jobbe for å redusere og stoppe klimautslipp. En utfordring er tilgang på nok elektrisk kraft. For å lykkes i videre omstilling av terminaldriften til fossilfrie maskiner og tilby grønne drivstoff til fartøy, trenger vi mer elektrisk kraft til industriklyngene i Nedre Glomma.

Selv med utfordringer i fremdrift av farleds-prosjektet, en overbelastet riksvei og lokalt veisystem, er jeg veldig fornøyd med at vi som havn

klarer å levere gode resultater. Jeg takker styret for deres profesjonelle støtte som gir oss både retning og utfordrer oss til å nå nye høyder. Med den dyktige staben rundt meg, terminalarbeiderne som alltid leverer, og alle aktører og operatører på havna og i nærområdene, har jeg stor tro på at vi fremover også vil være en solid havn og næringsutvikler.



Tore Lundestad,
havnedirektør

1. Året 2024 oppsummert

Nytt shortsea tilbud fra Ørterminalen

Fra 1. mars introduserte havna en ny dør-til dør sjøtransportrute fra Ørterminalen, i samarbeid med Samskip og Viasea. Denne ruten kobler Borg Havn til Tilbury i London og Rotterdam, og bidrar til økt forutsigbarhet og frekvens for sjøtransport mellom Oslofjorden, Rotterdam og England.



Fra lanseringen av nytt rutetilbud på Borg Havn (t.v) og havnedirektøren i debatt under Arendalsuka 2024 (t.h).

Foto: Borg Havn IKS og Klimapartnere

Sirkulærhovedstaden Fredrikstad

I mai deltok Borg Havn i jubileumsmarkeringen for AS Batteriretur som feiret sitt 30-årsjubileum med et seminar om sirkulærøkonomi på Litteraturhuset i Fredrikstad. Arrangementet fokuserte på utviklingen av sirkulærøkonomien og styrking av Øra industriområde som et nasjonalt fyrtårn for industriell symbiose. De store mengdene avfallsressurser, og det komplekse samspillet mellom produksjons- og gjenvinningsbedrifter på Øra industriområde er ganske unikt i Norden. I forkant av Arendalsuka 2024 ble det også lansert en felles kampanje som viste fram det ledende arbeidet som gjøres innen sirkulærøkonomi og som gjør at Fredrikstad kan kalle seg Norges sirkulærehovedstad. Havnedirektøren deltok under Arendalsuka, blant annet med innlegg om havnas erfaring med sirkulærøkonomi og det å bli mer sirkulære i egen drift.

Havneberedskap til støtte for Norge

Havna er viktige for totalforsvaret og vår geografiske plassering gjør oss til en sentral havn for NATO og allierte styrker i Øst-Norge. Vi har en nøkkelrolle for å sikre effektiv logistikk og dermed støtte Forsvaret ved kriser og i krig. Ny havneberedskapsforskrift ble vedtatt i 2024, og med den skal Kystverket og Forsvaret gjenopplive viktige beredskapsmekanismer og styrke samarbeidet mellom sivile og militære aktører i havnesektoren. Et sentralt prinsipp i arbeidet med den nye havneberedskapsforskriften var at totalforsvaret er best tjent med at havnenes driftsorganisasjon skulle være mest mulig lik i krig som i fred. Forskriften legger opp til at staten skal ha mulighet til å instruere havnene i deres drift for å sikre at Forsvaret og sivilsamfunnets behov dekkes, men driften av havnene skal skje ved bruk av den ordinære ledelsen og driftsorganisasjonen.

I 2024 har Borg Havn vært arena for militære øvelser, blant annet en CBRN-samvirkeøvelse i juni, der Forsvaret trente på håndtering av kjemiske, biologiske, radiologiske og nukleære trusler. Øvelser som denne styrker samspillet mellom Forsvaret, sivile beredskapsaktører og havnens operative personell.

Havna brukes også som base for mottak av militært materiell under øvelser og logistikkoperasjoner. I en eventuell krisesituasjon kan Borg Havn spille en kritisk rolle i forsyningslinjene for Forsvaret og allierte styrker, noe som understreker behovet for en moderne og operativ havn med høy beredskap.



CBRN øvelse på Ørterminalen, juni 2024. Foto: Borg Havn IKS

Utbredning av farleden til Borg Havn

Arbeidet med å utdype farleden til Borg Havn har vært et sentralt tema i 2024. Prosjektet, som har som mål å forbedre innseilingen til havnen, har møtt både støtte og motstand. Fredrikstad-politikerne har uttrykt ønske om fremdrift i prosjektet, mens det har vært diskusjoner rundt miljøpåvirkning, tillatelser og finansiering. Kystverket gjennomførte i 2024 en åpen tilbudskonkurranse for utdyping av farleden til Borg Havn. Kostnadene fra tilbydere ble høyere enn forventet, og konkurransen ble stoppet for å gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS2). Kystverket jobber nå med å oppdatere plangrunnlaget som grunnlag for en KS2 prosess. Dette fører til nye forsinkelser i et allerede utsatt prosjekt, det vil tidligst kunne startes vedlikeholds mudring i 2026. Farleden har ikke blitt mudret på 28 år, og oppgradering er nødvendig for trygg og effektiv sjøtransport og nasjonale beredskapsbehov. Borg Havn jobber aktivt for å påvirke fremdriften i prosjektet.

Oppgrunning av sedimenter ved Alvim kai har ført til problemer med lasting og lossing av skip for virksomheter som holder til i området. Første del av prosjektet med utdyping ved mudring og fjerning av løsmasser ble utført i 2023 for å gjenopprette et seilingsdyp på 7,5 meter og bedre sikkerheten for skipstrafikken. I 2024 ble det utført sprengningsarbeid og fjernet en grunne oppstrøms Alvimkaia, et prosjekt Borg Havn IKS har vært ansvarlig for.

Glomma som grønn logistikkorridor

Gjennom et nytt og banebrytende prosjekt har Borg Havn sett på muligheten for å forvandle Glomma til en miljøvennlig og bærekraftig transportåre ved hjelp av autonome, elektriske fartøy. Målet er å redusere trafikken på riksvei 22 med ti tusen kjøretøy årlig og kutte 150 tonn CO2-utslipp. Dette prosjektet er ment som en modell for fremtidens grønne logistikk. På sikt er målet å etablere et autonomt logistikknettverk som knytter havnene i Oslofjorden sammen via sjøveien, og dermed styrke sjøtransportens rolle i den intermodale verdikjeden. I forprosjektet, som har fått støtte fra Enova, er det sett på muligheten for å seile autonomt i nedre del av Glomma og inn til Halden. Utfordringer her er tidvis stor vannføring i elva og strenge seilingskrav. Forprosjektgruppa har bestått av representanter fra Borg Havn, Kongsberg, Naval Dynamics, Massterly, og Kystverket. Testkjøring ble gjort ved simulatorsenteret hos Sintef Ocean i Trondheim høsten 2024, og prosjektet ble presentert under Sarpsborg-konferansen i september.



Bildene viser skisse av en autonom sjødrone og fra simulatorkjøring i nedre del av Glommavassdraget.

Ny havnearealer på Moum og strategisk oppkjøp av næringseiendom

Begrenset mulighet for å tilrettelegge arealer for nye kunder på Øra har medført behov for å få regulert og opparbeidet nye havnearealer på Moum i Fredrikstad. I 2024 fortsatte utviklingen av Moum som et nytt havne- og industriområde i et planområde på over 500 dekar. Området, tidligere brukt til leireutvinning, ligger nær Rv22 og har tilgang til havn, noe som gjør det attraktivt for industriell virksomhet. En ny bro over Glomma, planlagt rett sør for Moum, vil ytterligere forbedre forbindelsen til Valle industriområde, som har jernbaneterminal. Det nye næringsarealet ved Tofteberget, Viken Park, ligger rett i nærheten og vi kunne gi synergier. Borg Havn jobber sammen med kommunen og private grunneiere om en områderegulering av Moum næringsområde. Planprogram ble lagt på høring mot slutten av året og legger til rette for fremtidig utvikling.

Økt utnyttelse av areal, nye bygg og effektivisering av gods- og containerhåndtering har styrket havnedriften og markedsarbeidet de siste årene. Denne strategien har gjort terminalen på Øra bedre rustet til å møte kundenes behov for sjørelatert næring og logistikk. Borg Havn vurderer løpende kjøp av tilleggsarealer når de passer selskapets kjerneformål. Mot slutten av 2024 fikk vi mulighet til å kjøpe næringseiendommen Øraveien 23 Næringspark AS, som passer godt inn i vår eiendomsportefølje.

Havnelager 1 – riving og opparbeidelse for utelager og forsterking kai

Et eldre kontor- og lagerbygg, Lager 1, ble revet mot slutten av 2023. Både kaia og bygget var fra 1954, og bygget på et utfyllt område ved elvebredden. I løpet av 70 år har det dannet seg setninger med asfalt opp til 1,5 meter tykkelse mellom lageret og kaia. Under arbeidet ble det oppdaget skader på deler av den gamle kaia. Det ble derfor satt i gang forsterkning med masseutskifting og ny spunt på baksiden av kaia, for å sikre stabiliteten og forlenge levetiden til kaianlegget og området bak. Arealet ble ferdig opparbeidet og tatt i bruk av kunde våren 2024.



Havnelager 1 er revet og areal ferdig opparbeidet for kunde. Foto: Borg Havn IKS

Nytt bærekraftsenter - HUB Phønix

Borg Havn har tilrettelagt Hamburgerskuret for etableringen av HUB Phønix ved å tilby moderne kontorlokaler i en historisk bygning sentralt i Fredrikstad. Dette initiativet er en del av Borg Havns overordnede strategi for å fremme bærekraftige løsninger og støtte det grønne skiftet i regionen. Ved å samle aktører innen bærekraft og sirkulær økonomi i HUB Phønix, bidrar Borg Havn til å styrke samarbeidet mellom næringsliv og offentlige aktører, noe som er avgjørende for å nå nasjonale klimamål og fremme grønn omstilling. Blant leietakerne er Norsk Senter for Sirkulær Økonomi (NCCE), som flyttet sitt Fredrikstad-kontor dit i september 2024. Visit Hvaler & Fredrikstad har også flyttet inn i Hamburgerskuret som ligger like ved Fredrikstad bibliotek.



Nye leietakere samlet utenfor Hamburgerskuret. Foto: NCCE

Resertifisering som Miljøfyrtårn

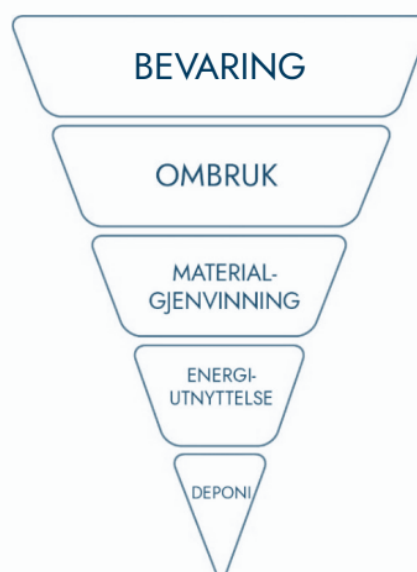
I november 2024 ble Borg Havn resertifisert som Miljøfyrtårn, noe som bekrefter havnens forpliktelse til miljøledelse, energieffektivisering og bærekraftig drift.

Ombruk og sirkulær ressurs håndtering i bygg

Borg Havn har gjennomført en mulighetsstudie for ombruk og sirkulær ressurs håndtering av sine eiendommer, med bistand fra kompetansemiljøet hos Resirqel og med tilskudd fra ENOVA. Studien kartlegger muligheter for ombruk av byggematerialer, beskriver en praktisk verdikjede og gir retningslinjer for interne prosesser. Resirqel har analysert både den samlede bygningsmassen og et utvalgt bygg i detalj, samt utviklet en sirkulær materialstrategi. Funnene viser potensial for gjenbruk av eksisterende materialer og for å planlegge bygg med ombrukbarhet i fremtiden. Det er også utarbeidet en sjekkliste for prosjekter og relevante KPI'er.



Befaring på ombyggssentralen på Økern i Oslo (t.v.), og avfalls-pyramiden i norsk avfallspolitikk og EUs rammedirektiv for avfall. Foto: Borg Havn IKS



Elektrifisering og terminaleffektivitet

I 2024 har Borg Havn tatt betydelige skritt for å elektrifisere og effektivisere driften ved terminalen på Øra. En ny helelektrisk havnekran ble levert i september 2023 og innfaset i 2024. Kranen er designet for å håndtere alle typer last, inkludert containere, bulk og tunge løft opp til 124 tonn, og bidrar til redusert miljøfotavtrykk. Kranen erstattet en eldre kran, Kran 11, som ble hentet for utskipping til Dubai tidlig 2025. I tillegg har Borg Havn anskaffet en elektrisk terminaltraktor, som kan håndtere tyngre last enn en vanlig lastebil og reduserer behovet for internt transport på havneområdet. Det skal leveres ytterligere to elektriske terminaltraktorer i løpet av 2025. Trekkvogner og traller skal leies ut til selskap under etablering for å tilby utslippsfri transport. Havneoperatøren Andersen & Mørck har også tatt i bruk en elektrisk reachstacker for flytting av containere og en elektrisk combilift, noe som ytterligere støtter opp under havnas bærekraftsmål. Videre er det gjennomført en anskaffelsesprosess for innkjøp av to nye elektriske masselastere for leveranse i 2025 og 2026. Disse tiltakene er en del av Borg Havns strategi for å bli nullutslippshavn innen 2030, samt effektivisering av driften. Ladeanlegg bygges ut suksessivt for nye batterielektriske maskiner, både eget og for aktører som opererer på terminalen.

I løpet av året har vi gjort vurderinger av landstrømtilkobling på Tollboden. Gjennom et Enova støttet prosjekt har vi også utredet muligheten for mer fleksibel energibruk på Øraterminalen. En viktig del av mulighetsstudien var å vurdere hvilke laster som kan inngå som fleksibilitetsressurser, og hvordan disse kan styres. Prosjektet har vist at både produksjon, lagring og forbruk kan bidra til fleksibilitet på Borg Havn. Energieffektiviseringstiltak er også gjennomført, blant annet har vi startet arbeidet med utskifting av lysarmatur på terminalen til LED-belysning.

ACES (Accelerating Energy and Sustainability transitions in Port)

Borg Havn har deltatt i ACES-prosjektet (2021–2024) for å fremme energi- og bærekraftsomstilling i norske havner. Vi har delt erfaringer om nullutslippsdrift og fornybar energi, og samarbeidet med havner, nasjonale aktører og akademia for raskere grønn omstilling. Våre erfaringer ble presentert på Havneomstillingskonferansen i Trondheim i november 2024. Prosjektet har nå fått utvidet prosjektperioden med ett år, til utgangen av 2025, for å tillate bearbeiding av vitenskapelige publikasjoner fra prosjektet.



ACES-prosjektet er gjennomført i samarbeid med forskere fra SINTEF, NTNU og Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT). Til høyre vises havnesektoren som et sosio-teknisk system. Foto: SINTEF



Lokal havneomstilling krever samarbeid med nasjonale aktører. Prosesser i Borg, Bodø og Kristiansand havner har vist viktigheten av dette for å akselerere endring. Grønn omstilling krever mer elektrisk kraft, det skjer ikke raskt nok. Behovet for havneareal må ses i sammenheng med nasjonale ambisjoner om miljø- og klimaløsninger. Mer gods på sjø krever god infrastruktur inn mot havnene fra landsiden og sjø, samt areal for utvikling. Dagens støtteordninger og tilskudd fokuserer mest på teknologi, men også brukere og infrastruktur må prioriteres for å sikre en vellykket omstilling.

Digitalisering av havnedata

For å sikre effektive havneanløp, trafikkovervåking og å forbedre datadeling har Borg Havn implementert et digitalt skybasert havnedatasystem levert av Grieg Connect. Systemet Port er utviklet og designet for å effektivisere havnedriften. Systemet dekker hele prosessen fra planlegging av anløp til fakturering og statistikk, inkludert funksjoner for ISPS-sikring og adgangshåndtering. Det tilbyr også en mobilapplikasjon som muliggjør sanntidsregistrering av tjenester og arbeidsordre, samt en agentportal for bestilling av kaiplass og tjenester.

I 2024 ble det besluttet å gå ut av IT-samarbeidet vi over en lengre periode har hatt med Fredrikstad kommune. Det er inngått ny avtale IT-bedriften Evelon som tilbyr et bredt spekter av IT-tjenester skreddersydd for å møte ulike virksomheters behov. Deres tjenester inkluderer oppsett og drift av nødvendige systemer for sikker og effektiv bruk av IT-tjenester, brukersupport, rådgivning, sikkerhet, nettverkstjenester med mer.

Oppgradering av kaier i Hvalersambandet

Med ny fergeoperatør i Hvalersambandet fra 2024 og et nytt elektrisk fartøy har det vært nødvendig å oppgradere flere kaier for den nye fergen. Omfattende tiltak og oppgradering er gjennomført på Herføl, Nedgården, og Makø for å sikre trygge anløp og bedre på- og avkjøring.

I tillegg til fysiske oppgraderinger har Borg Havn vært involvert i planleggingsprosesser for ytterligere forbedringer, som reguleringsplanen for Sanne brygge på Nordre Sandøy og planlegging av et kaianlegg innenfor moloanlegget på Lauer. Disse tiltakene er en del av en helhetlig strategi for å forbedre fergetilbudet og infrastrukturen på Hvaler. Samarbeidet mellom Borg Havn, Østfold Kollektivtrafikk og Hvaler kommune har vært avgjørende for å sikre overgangen til den nye fergedriften og oppgraderingen av kaiinfrastrukturen.



Den nye elektrisk fergen M/S Torine og ladetårnet på Skjærhalden. Foto: Oddbjørn Bergøy, SEAM AS.

2. Om Borg Havn

Selskapets formål verdier

Borg Havn IKS er et offentlig eid selskap som driver havneanlegg i Nedre Glomma-regionen. Vi er et sentralt knutepunkt for logistikk, industri og næringsutvikling. Vårt samfunnsansvar er å legge til rette for kostnadseffektiv sjøtransport og fremme grønn omstilling for en bærekraftig vekst i regionen. Vi tilbyr infrastruktur og fasiliteter for næringslivet i Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler, inkludert lagringsområder, kaier og terminaler. Gjennom samarbeid og investeringer skaper vi positive ringvirkninger for lokal og regional verdiskaping.

Visjon:

«Å være den mest allsidige og fremtidsrettede havn ved Oslofjorden, et effektivt, bærekraftig logistiksenter og en viktig samarbeidspartner og utviklingsaktør i regionen, næringslivet og det maritime miljøet».

Selskapsstrategien vår for 2023-2026 bygger på det å være «en smart havn med nye bærekraftige løsninger», og de fire satsningsområdene er:

- ✓ Utvikling av nye havneområder
- ✓ Bedre arealutnyttelse og godshåndtering
- ✓ Økt markedsgrunnlag for trafikkhavnen på Øra
- ✓ Fokus på energi og bærekraft

Våre verdier – **Modig, Pålitelig, Verdiskapende og Serviceinnstilt** – definerer hvem vi er og hvordan vi jobber for en grønnere fremtid.

Selskapsstruktur og eierskap

Borg Havn eies av kommunene Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler. Selskapet ble opprettet i 1993 som et samarbeid mellom Sarpsborg og Fredrikstad havnevesen, og ble formelt et interkommunalt selskap (IKS) i 2000. Hvaler kommune ble medeier i 2018. Selskapets styring er regulert av en selskapsavtale, godkjent av kommunene. Avtalen fastsetter selskapets formål, styringsstruktur og rammebetingelser.

Borg Havns mål er å tilby et konkurransedyktig havnetilbud ved å samle all kommunal havnedrift i eierkommunene. For å sikre videre utvikling kan selskapet engasjere seg i ulike havnerelaterte virksomheter, som logistikk og næringsutvikling – også utenfor eierkommunene, så lenge det gagnar brukerne. Selskapet har også mulighet til å eie andre foretak, enten alene eller sammen med andre. Som eget rettssubjekt har Borg Havn ansvar og rettigheter overfor domstoler og myndigheter.



Representantskapet

Representantskapet er Borg Havns øverste myndighet og fungerer som selskapets generalforsamling. Det består av ordførerne i eierkommunene:

- **Leder:** Magnus Arnesen, Sarpsborg
- **Nestleder:** Mona Vauger, Hvaler
- **Medlem:** Arne Sekkelsten, Fredrikstad

I 2024 har representantskapet hatt to møter. Eierstyringen sikres gjennom tydelige roller, profesjonell ledelse og god oppfølging av driften i tråd med eiernes mål og interesser.

Havnestyret

Havnestyret leder selskapet i tråd med havne- og farvannsloven og selskapsavtalen. Det sørger for at Borg Havn er godt organisert, utnytter sine ressurser effektivt og tilbyr et konkurransedyktig og moderne havnetilbud. Styret behandler årsbudsjettet innenfor rammene fastsatt av representantskapet og har myndighet til å fatte budsjettvedtak i henhold til gjeldende regler.

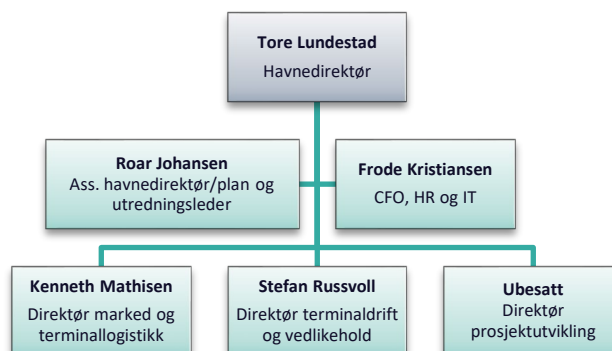
Det ble valgt nytt styre våren 2024. Valgperioden er to år. Havnestyret 2024–2026 består av:

- **Styreleder:** Trond Delbekk
- **Nestleder:** Mariann Karlsen
- **Styremedlemmer:** Cecilie Jonassen, Terje K. Lyngaas, Tina Bergstrøm, Kurt Allan Hansen
- **Ansattrepresentant:** Thomas Rein
- **Vara ansattrepresentant:** Charlotte Iversen

I 2024 har styret hatt seks møter og behandlet 41 saker. Ett møte ble holdt under en studietur til Gøteborg i Sverige og Kalundborg i Danmark.

Ledelsen i Borg Havn

Virksomheten ledes av havnedirektør. Ledergruppen i Borg Havn IKS består av havnedirektør og fire ledere som har ansvar for hver sitt stabs- eller forretningsområde. Siden 2022 har virksomheten gjennomgått en organisasjonsutvikling. Det nye organisasjonskartet gjelder fra oktober 2024. Stillingen som prosjektdirektør er foreløpig ubesatt, og assisterende havnedirektør fungerer midlertidig i rollen til den lyses ut.



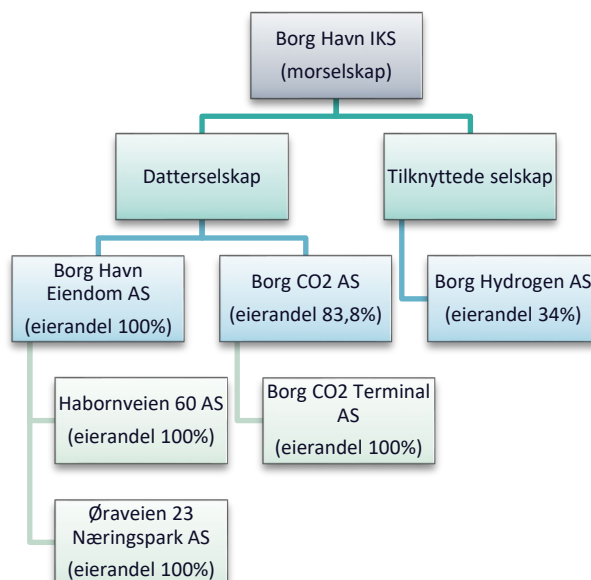
Borg Havn – konsern

Borg Havn er et konsern og består av morselskap IKS med datterselskap og tilknyttede selskap.

Borg Havn Eiendom AS, et heleid datterselskap, ble opprettet for å spille en viktigere rolle i konsernets vekst, spesielt innen eiendomskjøp og store utbyggingsprosjekter med langsiktige leieavtaler. Selskapet ble stiftet i 2018 for å bygge et logistikklager for Borregaard ASA. I 2022 ble **Habornveien 60 AS** kjøpt, som nå leies ut til Hydrovolt AS for håndtering av høyenergibatterier. Mot slutten av 2024 ble det avtalt å kjøpe **Øraveien 23 Næringspark AS**, men overtakelsen skjedde først i januar 2025. Styret i eiendomsselskapene består av Trond Delbekk (styreleder) samt Mariann Karlsen og Terje K. Lyngaas som styremedlemmer. Havnedirektøren er daglig leder, det er ingen øvrige ansatte i disse datterselskapene.

Borg Havn har også tilknyttede selskaper. **Borg CO2 AS** ble startet i 2019 og ble et kommersielt selskap i 2022. **Borg CO2 Terminal AS**, etablert i 2022, utvikler en terminal for flytende CO2 på Øra. I 2023 ble selskapet et heleid datterselskap av Borg CO2 AS. Borg Havn IKS eier 83,8% av Borg CO2 AS, og Cecilie Jonassen representerer Borg Havn IKS i selskapsstyret. Borg CO2 AS gikk fra 1. august 2024 fra å være et tilknyttet selskap til å bli et datterselskap.

Selskaper hvor Borg Havn IKS har en direkte eller indirekte eierandel er vist på figuren til høyre.



For å utvide satsingen på fornybar energi, har Borg Havn vært med på å etablere et eget selskap for hydrogenproduksjon. **Borg Hydrogen AS** ble etablert i 2024 som et samarbeid mellom Viken Hydrogen AS og Borg Havn IKS, som eier 34%. Selskapet jobber med utredninger med sikte på å kunne ta en beslutning om bygging av et hydrogenanlegg på Øra i løpet av 2025. Dette muliggjør lokal produksjon som kan bidra til å redusere utslipp fra både transport og industri i området. Havnedirektør Tore Lundestad er styreleder i Borg Hydrogen AS.

Borg Havn IKS er konsernets kjerne, og styrets årsberetning fokuserer derfor mest på morselskapet. Nærmere vurderinger som gjelder datterselskap og deleierskap framkommer av styreberetningen for konsernet i kapittel 4.

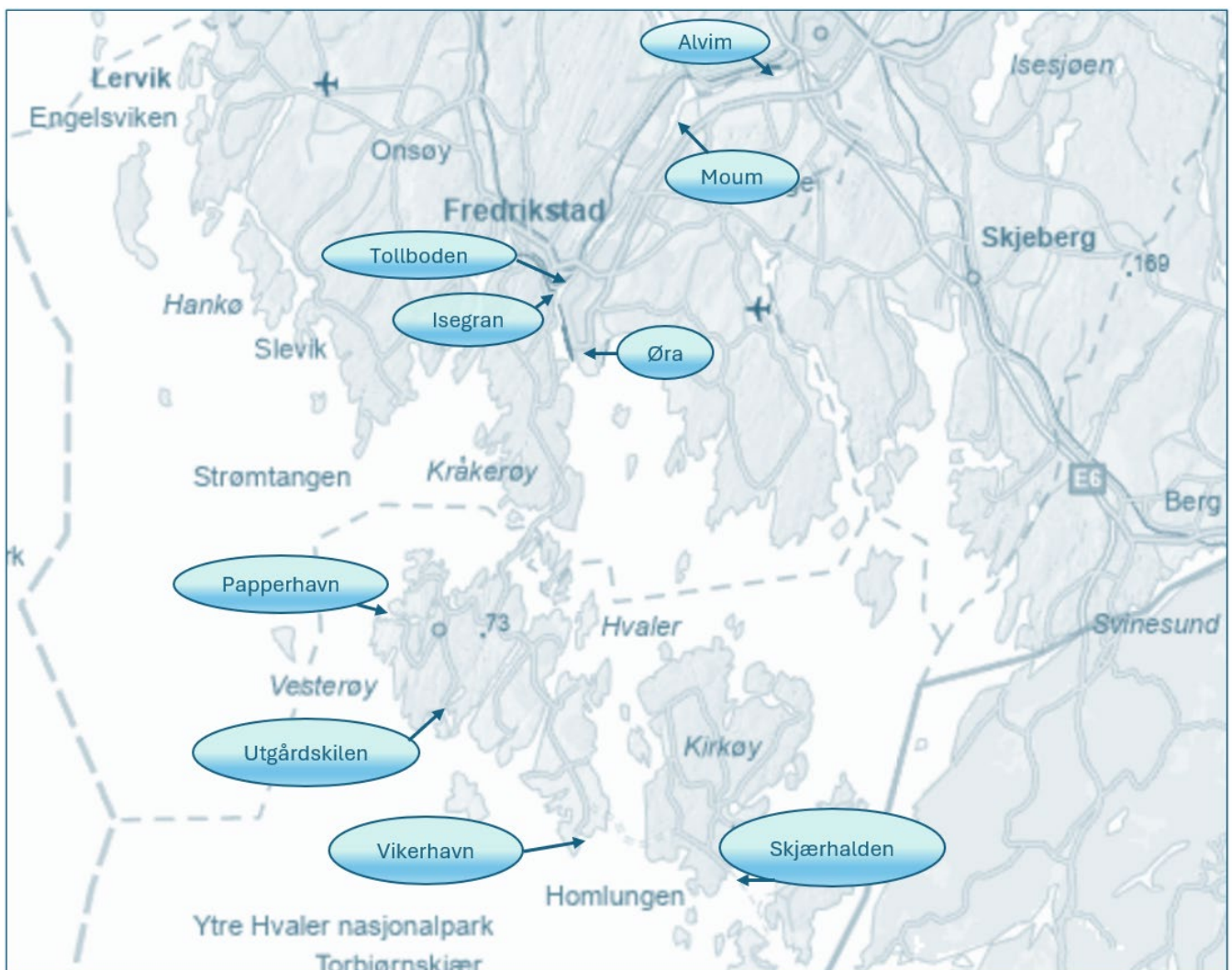
3. Havna – et viktig logistikknutepunkt

Havneanlegg

Fredrikstad - Øraterminalen

Havneanlegget på Øra er hovedterminalen til Borg Havn. Den er en av Norges største godshavner, med moderne områder og terminalutstyr for containertransport, bulkvarer og industrigods. Sjøbasert logistikk med varetransport ut og inn fra terminalen på Øra er en avgjørende faktor for industriklyngen her. Næringsaktører Øra har også en ledende posisjon innen sirkulærøkonomi hvor havna er en viktig tilrettelegger og fasilitator. Havneanlegget på Øra er lokalisert utenfor tettbebyggelse ved utløpet av Glomma og er integrert som en del av et stort industriområde. Den miljømessige lokalisering i forhold til bysenter og boligområder er gunstig.

Utstyrsparken vår har i 2024 bestått av tre hjulgående og en ny skinnegående havnekran med en maksimal løftekapasitet på 125 tonn for håndtering av containere, bulk, stykkgoods og prosjektlaster. Samløft mellom kraner gir mulighet for laster opp til 200 tonn. Vi har også en skinnegående gantry containerkran (STS) og to hjulgående RTG kraner for stabling av containere inne på terminalområdet. Kaianlegget har også to ro/ro ramper for rullende last. Øvrig terminaldrift og maskinpark eies og håndteres av private operatører.



Oversikt over plassering av eksisterende havneterminaler og anlegg som Borg Havn forvalter i de tre eierkommunene. Ny lokalitet for havneutvikling på Moum i Fredrikstad er også markert.

Fredrikstad - Isegran

Borg Havn spiller en aktiv rolle i forvaltningen og utviklingen av det maritime miljøet på Isegran i Fredrikstad. Sammen med Fredrikstad kommune bidrar vi til gjennomføring av utbyggingsprosjekter og med midler som støtter opp om aktiviteter og formidling på Isegran. Gjennom disse tiltakene viser Borg Havn engasjement for å bevare og utvikle Isegran som et levende maritimt miljø, samtidig som de fremmer kulturelle og historiske verdier knyttet til området.

Fredrikstad - Tollboden/Gamlebyen

Borg Havn eier og drifter flere kaianlegg i Fredrikstad, inkludert Tollbodkaia og kaia i Gamlebyen. På Tollboden har Buksér & Berging fast kaiplass for sine taubåter som brukes i område. Disse kaiene har sporadiske anløp av både offentlige fartøy og mindre ferge- og cruiseskip. Begge kaiene støtter opp under Fredrikstads maritime kultur og tilgjengelighet for både innbyggere og besøkende.

Sarpsborg – Alvimterminalen

Havneanlegget i Sarpsborg ligger på Alvim, nært opp mot E6 og Borregaard industriområde, og brukes primært til industrirelatert sjøtransport. På terminalen har Viken AT Market et utskipningsanlegg for tømmer, og det ligger et kornlager og et lasteanlegg for Østfoldkorn her. Felleskjøpet og Østfoldkorn har en kornsilo med 41 000 tonns kapasitet på Alvim. Borregaard er en langsiktige leieaktør for lager som avlasting for egne områder på Melløs overfor Sannesundbrua.

Borg Havn forvalter også Høysand Brygge i Skjebergkilen. Dette er en eldre kai som er populær for fiskere, men brukes også for korte fartøysopphold. Det vil også komme et sanitæranlegg her kommende år.



Det maritime miljøet på Isegran under Tall Ship Races i 2019, med Tollbodkaia til venstre i bilde. Foto: Erik Heidenberg

Havner på Hvaler

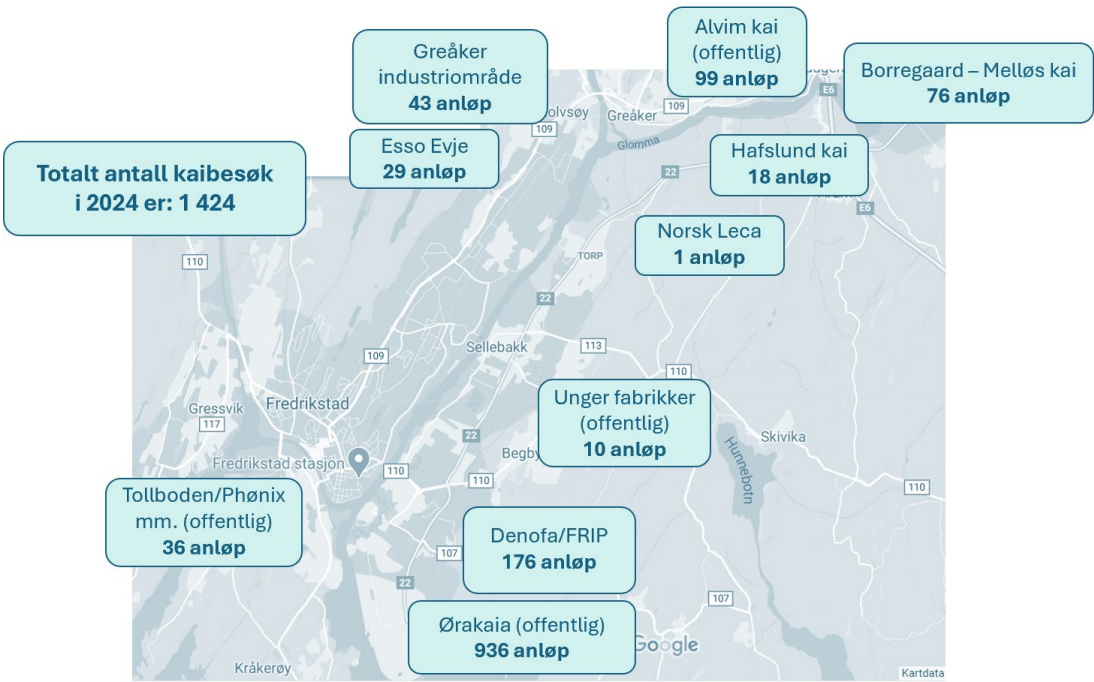
Hvaler har mange små havner som dekker lokale behov for næring, transport og fritid. De er tilpasset mindre båter og brukes av fiskerinæringen, maritim turisme og Hvalersambandet. Utgårdskilen er den viktigste fiskerihavna øst for Lindesnes og tilbyr service, mottaksanlegg og gode liggeplasser for fiskeflåten. Borg Havn eier og administrerer kaiene, mens Fjordfisk AS og Egersund Trål AS avd. Hvaler håndterer hhv. fiskemottak og driver med trålservice. Kalnes videregående skole har de siste årene hatt et opplæringstilbud for fiskerifag med lokalisering hos Egersund Trål. Dette utdanningstilbudet bidrar til å styrke næringens mulighet til å rekruttere nye fiskere på Hvaler. I Utgårdskilen finnes også et bunkersanlegg og lokale servicetilbud.

Trafikk og godsutvikling

Borg Havn fører statistikk over alle skipsbevegelser og varer transportert over både offentlige og private terminaler og godskaier i Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler. Dette er data som registreres i Kystverkets rapporteringssystem SafeSeaNet, som er en nasjonal meldeportal.

Tabell 1: Oversikt godsmengder og trafikk Nedre Glomma for 2023 og 2024.

	2023	2024	Endring
GODS I TONN TOTALT	3 067 195	3 252 644	6%
Herav – Gods i tonn private	1 261 600	1 118 959	-11%
Herav – Gods i tonn offentlige	1 805 595	2 133 685	18%
• Stykkgoods	185 395	194 525	5%
• Stykkgoods containere	444 272	474 650	7%
• Bulk	1 175 928	1 464 510	25%
CONTAINERE I TEU	59 995	63 625	6%
KAIANLØPTOTALT	1 459	1 442	-2%
Herav – Kaianolp privat	412	325	-21%
Herav – Kaianolp offentlige	1 047	1 099	5%
KRANTIMER – ØRA	3 889	4 398	13%



Godsmengdene over de private kaiene har hatt en nedgang siste året, mens godsmengdene over de offentlige kaiene (Borg Havn) har hatt en markant økning. Økningen over våre offentlige kaier er størst innenfor bulk segmentet. Det forventes at utviklingen fortsetter positiv også gjennom 2025. Utviklingen i godsmengder har sammenheng med utviklingen i kaianløp. Vi ser en nedgang for de private kaiene, mens antall anløp til de offentlige kaiene øker.



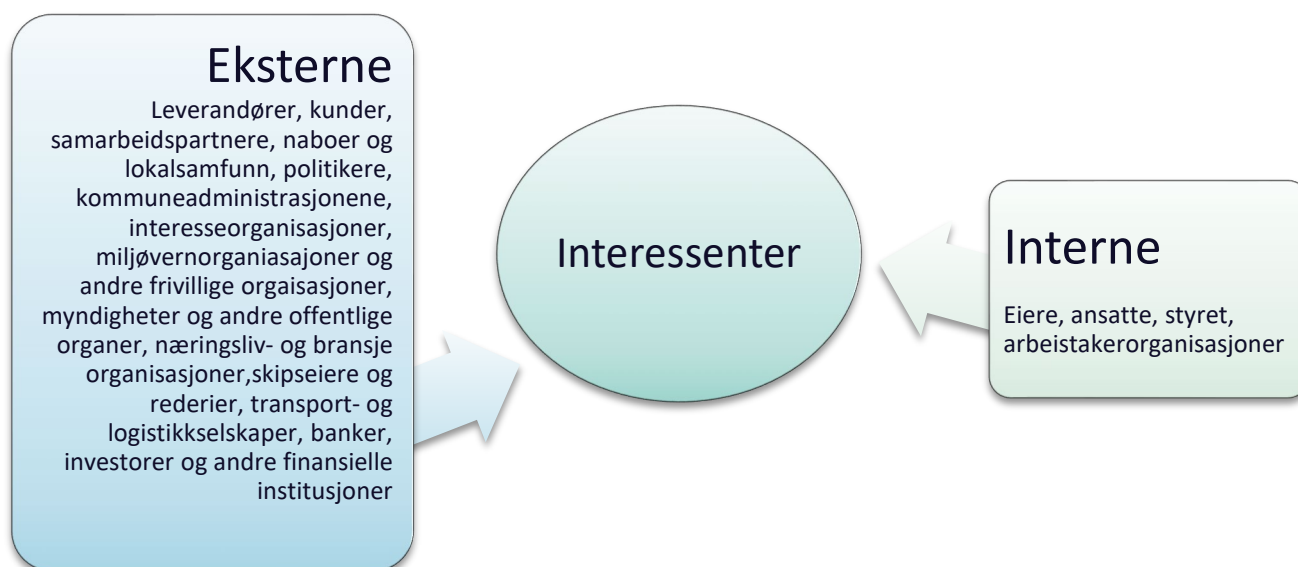
Terminalen på Øra i Fredrikstad (øverst) og på Alvim i Sarpsborg. Foto: Stein Johnsen, ContentVideo (øverst) og Borg Havn IKS

Våre interessenter og samarbeid

Vår virksomhet påvirker og påvirkes av en rekke ulike interessenter, fra eiere og medarbeidere til kunder, leverandører og myndigheter og lokalsamfunn. Ved å lytte til og ha god dialog med våre interessenter blir vi bedre på å forstå hvilke spørsmål og tema som er viktige, hvordan vi skal prioritere og hva vi må utvikle videre. I Borg Havn samhandler vi og kommuniserer løpende med våre interessenter på forskjellig vis, og gjennom flere forskjellige kanaler.

FNs bærekraftsmål 17 om samarbeid er viktig for havnas arbeid. Det hjelper oss å nå våre prioriterte bærekraftsmål. Vi får bedre resultater gjennom kunnskapsdeling, samordning og synlighet. I Borg Havn er vi en del av en global industri. Vi samarbeider lokalt, regionalt og internasjonalt for å dele erfaringer og utvikle effektive driftsløsninger og beste praksis for infrastruktur for havnevirksomhet.

Borg Havn er medlem av Samfunnsbedriftene, der Norske Havner ivaretar interessearbeidet. Norske Havner deltar aktivt i ESPO (European Sea Ports Organisation), som representerer havner i EU og Norge. Våre ansatte bidrar i ESPOs komiteer for å fremme norske interesser og bærekraftig havnepolitikk. Flere ansatte deltar også i PIANC (Permanent International Association of Navigation Congress), en internasjonal organisasjon for teknisk samarbeid innen navigasjon, havneanlegg og maritime ingeniørfag.

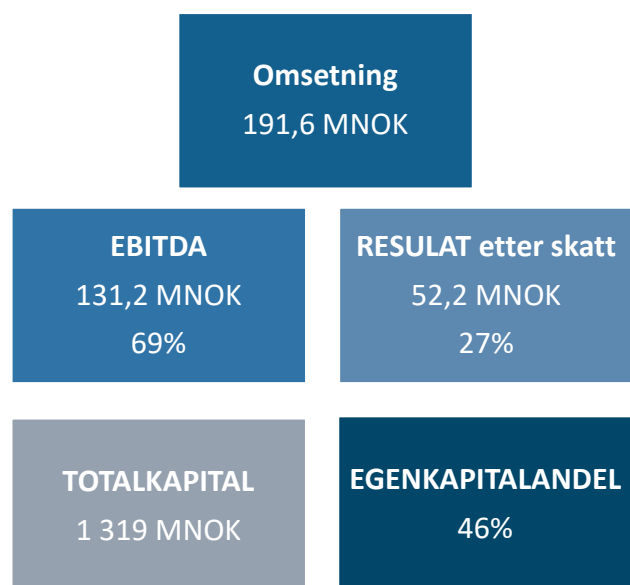


4. Styrets årsberetning

Konsernet Borg Havn med datterselskap og tilknyttede selskap har gjennom 2024 levert ulike tjenester knyttet til havnedrift, terminal- og logistikktenester, eiendomstjenester og eiendomsutvikling for å styrke næringslivet i Nedre Glomma region. Morselskapet Borg Havn IKS drifter det offentlig havnetilbud i Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler. Konsernet er dynamisk og endrer seg kontinuerlig. Vi utvikler og tilbyr nye løsninger, produkter og tjenester i tråd med markedets behov.

Konsern

Årets driftsresultat for Borg Havn IKS viser et overskudd på TNOK 44 026, med en omsetning på TNOK 161 404. Overskuddet foreslås overført til annen egenkapital.



Figur 1: Nøkkeltall for konsern.

I Borg Havn Eiendom AS og datterselskapet Habornveien 60 AS var det etter eliminerings et totalt overskudd på TNOK 8 385 etter skatt. Selskapene hadde totalt TNOK 30 160 i inntekter i 2024. Overskuddet overføres til annen egenkapital i respektive selskap.

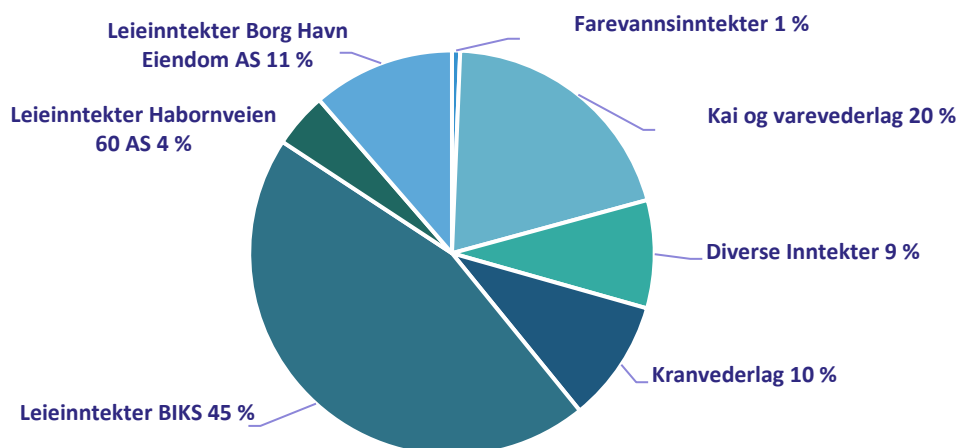
I Borg Hydrogen AS er det ingen resultat transaksjoner for 2024. Borg CO2 AS og datterselskapet Borg CO2 Terminal AS var begge ut juli 2024 tilknyttet selskaper. Etter dette er disse datterselskaper i konsernregnskapet. Resultatene er gitt fra det tidspunkt selskapene var datterselskap. Disse påvirker resultatet i Borg Havn konsernet etter eliminerings med TNOK -226 i 2024. Det var ingen omsetning i disse selskapene.

Totalt for konsernet ble omsetningen på TNOK 191 564 og overskuddet på TNOK 52 185. Overskuddet overføres til annen egenkapital. Året 2024 har vært et godt år for Borg Havn konsernet, både driftsmessig og økonomisk.



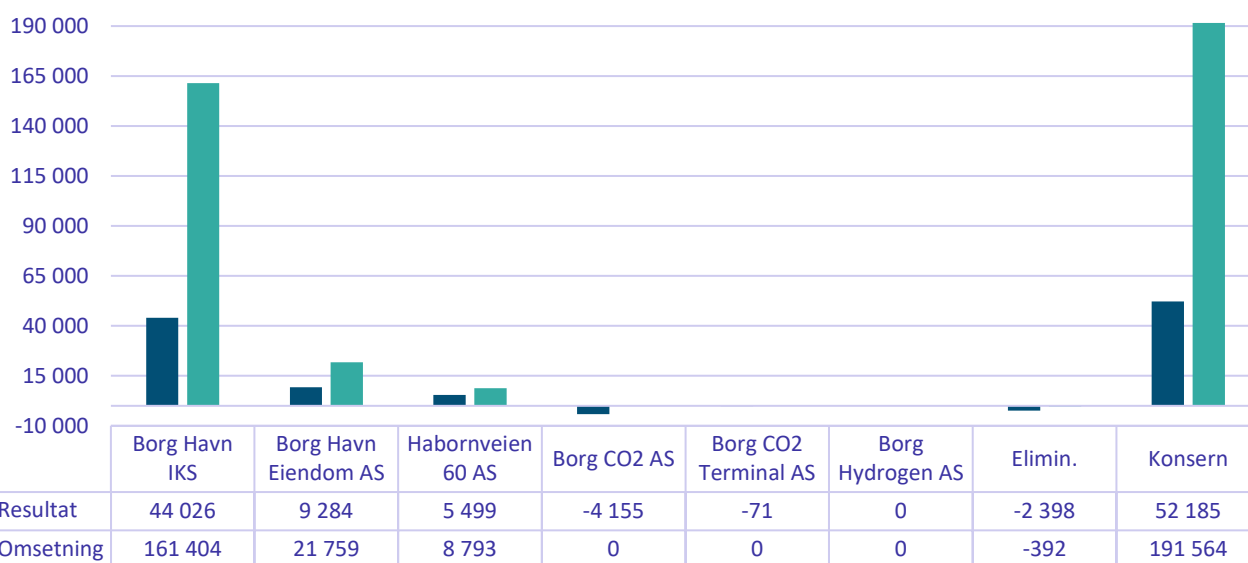
Nærings- og logistikklager på Øra, Habornveien 60 (t.v.) og Lager 14 inne på havneterminalen (t.h.).
Foto: Stein Johnsen, ContentVideo

INNETKTSGRUPPER FOR KONSERN



Figur 2. Inntektsgrupper for konsern.

RESULTATER ETTER SKATT - KONSERN



Figur 3. Resultat etter skatt konsern 2024.

Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA) økte for konsernet fra TNOK 116 498 i 2023 til TNOK 131 246 i 2024. En oppgang fra 66% i 2023 til 69% i 2024.

Totalkapitalen for konsernet var per 31.12.2024 på TNOK 1 318 592 mot TNOK 1 331 620 per 31.12.2023. Per 31.12.2024 utgjør konsernets egenkapital 46% av totalkapitalen, mot 42% per 31.12.2023.

Konsernet hadde en netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på TNOK 93 367 i 2024 mot TNOK 84 033 i 2023. Konsernet hadde i 2024 et driftsresultat på TNOK 80 797 og differanse mot operasjonell kontantstrøm relaterer seg til endringer i kundefordringer, leverandørgjeld, pensjon og andre tidsavgrensningsposter.

Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter utgjorde i 2024 TNOK -36 414 mot TNOK -102 772 i 2023. For begge år er investeringsaktivitetene primært relatert til utbetalinger til kjøp av varige driftsmidler.

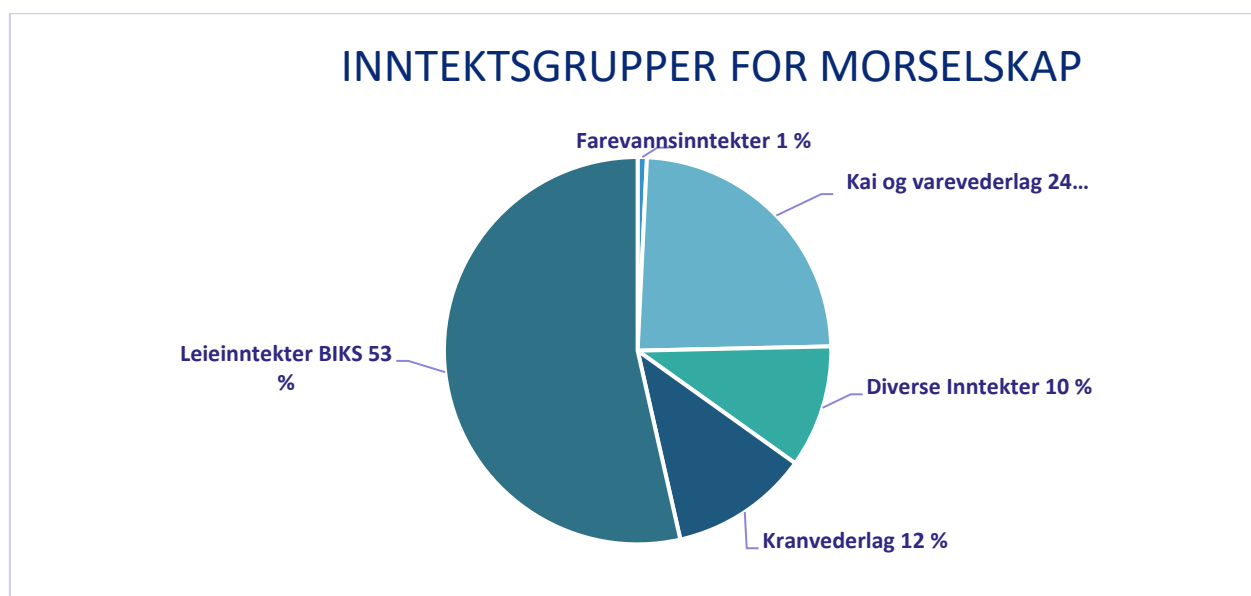
I 2024 hadde konsernet en netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på TNOK -56 029, mot TNOK 29 728 i 2023, primært relatert til nedbetaling av eksisterende langsiktig gjeld. Det er for året 2024 ikke tatt opptak av ny langsiktig gjeld.

Likviditetssituasjonen på balansedagen utgjorde i 2024 TNOK 18 200. Denne består av bankinnskudd. Ubenyttet trekk kassekreditt er TNOK 60 000.

Morselskap

Driftsinntekter

Borg Havn IKS sine driftsinntekter for 2024 ble på TNOK 161 404 hvilket innebærer en økning fra 2023 på 11%, og tilskrives økning i alle inntektsgruppene for selskapet. Den sterke økningen er kommet gjennom god arealutnyttelse på utearealer, nye logistikklagre med aktiverte leiekontrakter og gjennomførte prisjusteringer. Havnevirksomheten ved krandrift og inntjening på gods- og containerhåndtering øker også. I tillegg er det i 2024 solgt en havnekran (diverse inntekter).



Figur 4. Inntektsgrupper for Morselskapet.

Totalkapitalen for selskapet Borg Havn IKS var per 31.12.2024 på TNOK 1 098 497 mot TNOK 1 108 172 per 31.12.2023. Per 31.12.2024 utgjør selskapet Borg Havn IKS sin egenkapital 58% av totalkapitalen, mot 53% per 31.12.2023.

Selskapet Borg Havn IKS hadde en netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på TNOK 73 762 i 2024 mot TNOK 66 103 i 2023. Selskapet hadde i 2024 et driftsresultat på TNOK 60 185 og differanse mot operasjonell kontantstrøm relaterer seg til endringer i kundefordringer, leverandørgjeld, pensjon og andre tidsavgrensningsposter.

Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter utgjorde i 2024 TNOK -34 941 mot TNOK -93 657 i 2023. For begge år er investeringsaktivitetene primært relatert til utbetalinger til kjøp av varige driftsmidler. I 2024 hadde morselskapet en netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på TNOK -42 531 mot TNOK 32 286 i 2023, primært relatert til nedbetaling av eksisterende langsiktig gjeld. For år 2024 er det ikke gjort opptak av ny langsiktig gjeld.

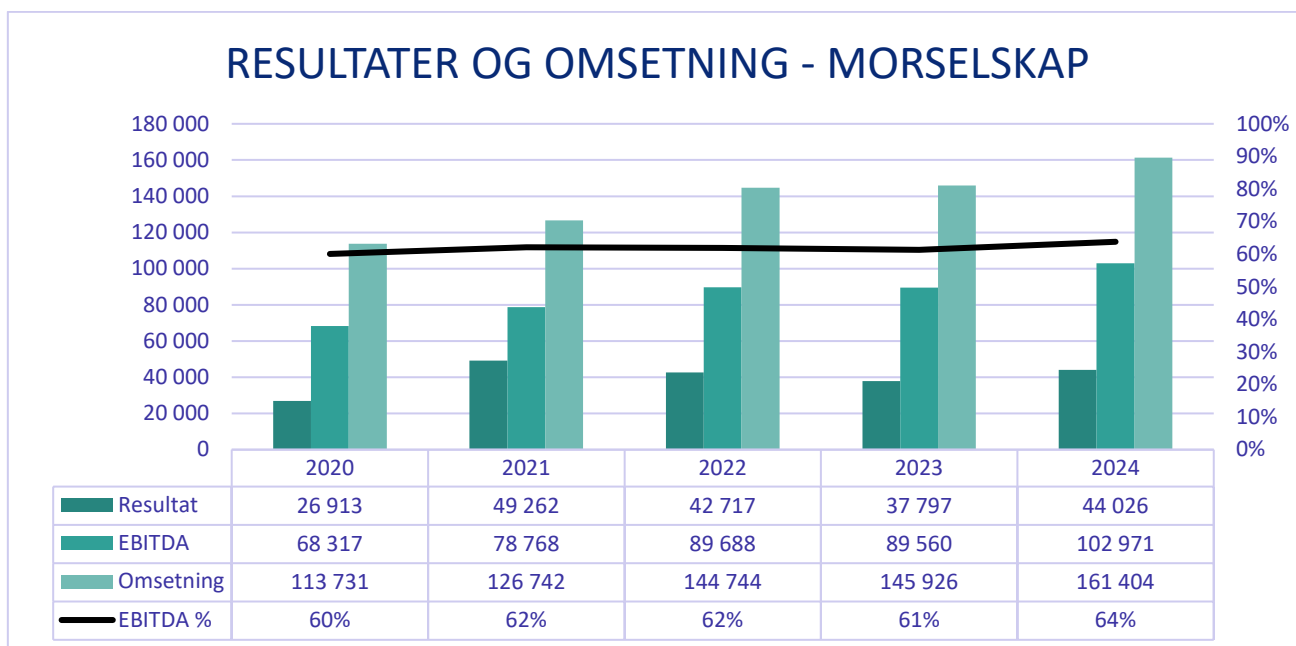
Likviditetssituasjonen på balansedagen utgjorde i 2024 TNOK 3 510 mot TNOK 7 221 i 2023. Denne består av bankinnskudd. Ubenyttet trekk kassekreditt er TNOK 60 000.

Driftskostnader

Høy aktivitet samt økt omfang av infrastruktur i selskapet, medfører økning i driftskostnadene. Fornyelser i bygg og kranpark vil til en viss grad redusere vedlikeholdsutgiftene, mens ytterligere investeringer vil øke avskrivningene. Det er et sterkt fokus på driftskostnader generelt, og spesielt på effektivisering og gode avtaler med samarbeidspartnere.

Resultat

Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA) økte til TNOK 102 971 i 2024, opp fra 89 628 i 2023. Økte avskrivninger og gjennomgående høy rente gjennom hele året trekker ned årsresultatet, men likevel en bra vekst fra 37 796 i 2023 til 44 026 i 2024. Forventet ytterligere høyere havneaktivitet sammen med rentenedgang vil forbedre resultater fremover.



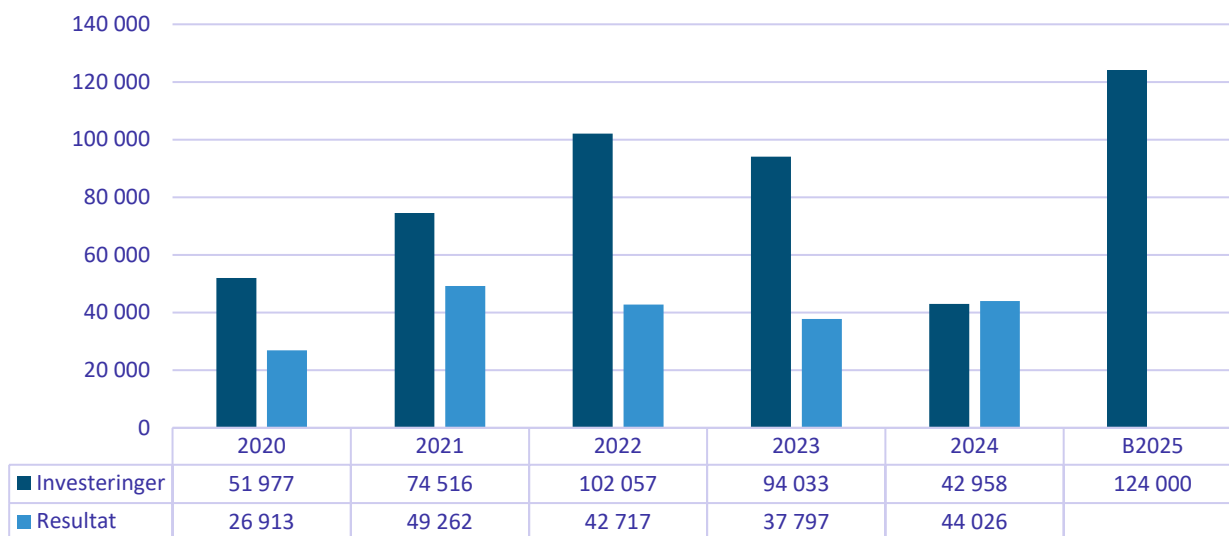
Figur 5. Omsetning og resultater for perioden 2020 – 2024.

Investeringsregnskapet

Vedtatt budsjett for virksomhetens investeringer i 2024 var på TNOK 100 000. Ved utgangen av 2024 viste regnskapet en total investering tilknyttet nyanlegg og oppgraderinger for til sammen TNOK 42 958. Flere større prosjekter, som kjøp av Masselaster, oppkjøp næringsarealer og nytt vaskeanlegg er blitt forskjøvet til 2025. Resterende investeringer på TNOK 57 042 overføres neste år.

Vedtatt budsjett for virksomhetens samlede investeringer i 2025 er på TNOK 124 000. Investeringene er vedtatt finansiert delvis med overskudd fra driften og resterende gjennom opptak av lån.

INVESTERINGER vs RESULTATER - MORSELSKAPET

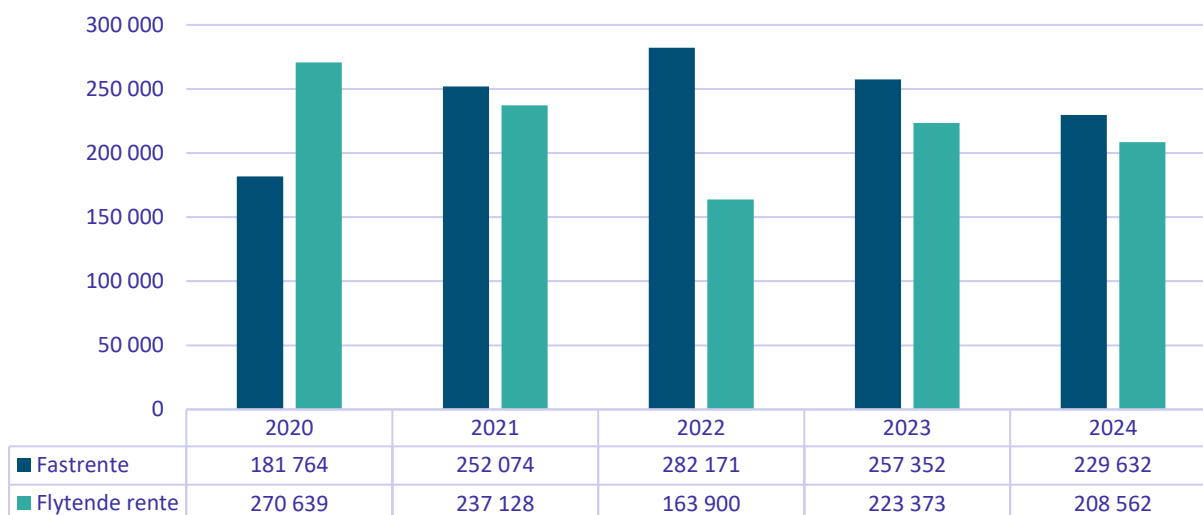


Figur 6. Investeringer vs Resultater for perioden 2020 – 2025.

Kapitalbehov

Selskapet har i mange år foretatt store investeringer i infrastruktur, nyanlegg og godshåndteringsutstyr. Disse investeringer har i stor grad vært lånefinansiert. Vedtatt investeringsplan for selskapets investeringer i 2024 var på TNOK 100 000. Det ble ikke tatt opp nye lån, da det ble forskyvninger i investeringer. Vedtatt investeringsplan for i 2025 er på TNOK 124 000. Dette vil medføre at man trenger ytterligere kapital. I 2025 er det vedtatt at det kan tas opp et nytt låneopptak på inntil TNOK 75 000. Låneopptakene vil bli benyttet til investeringer i tråd med investeringsplanen.

FAST OG FLYTENDE RENTE - MORSELSKAP



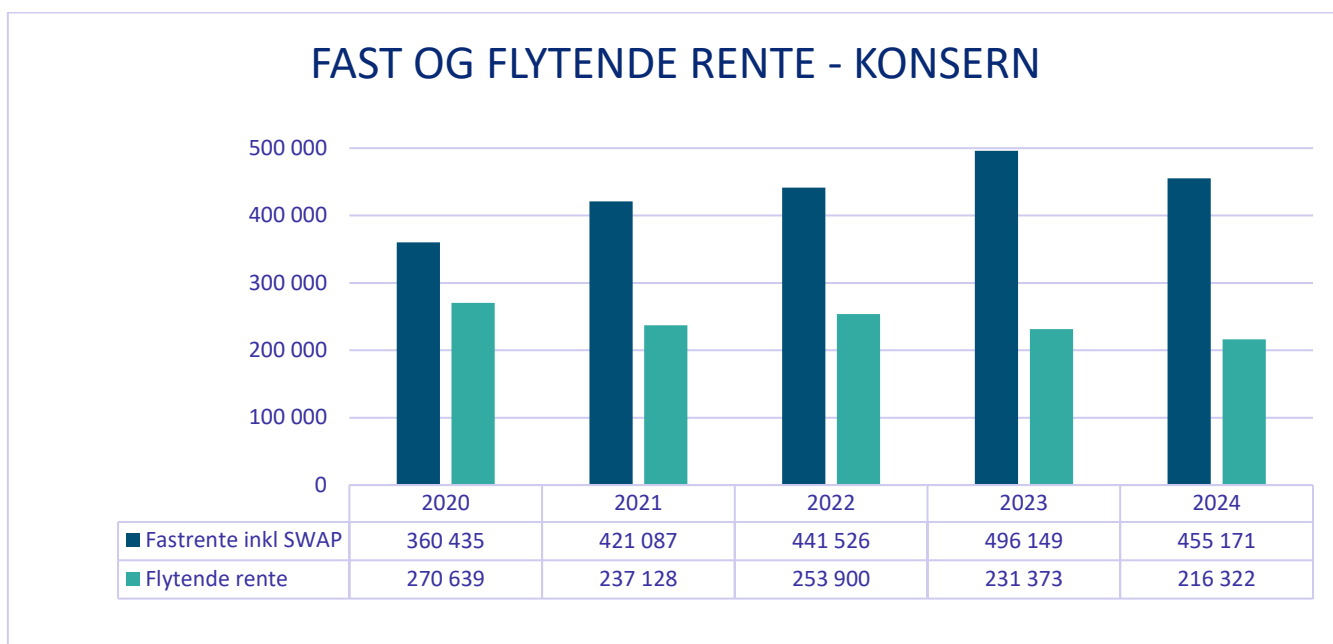
Figur 7. Finansiell risiko Morselskap.

Renterisiko, likviditetsrisiko og kredittrisiko

Av den totale lånegjelden for konsernet er 68% knyttet opp til lån med fastrente og 32% til flytende rente. Borg Havn har valgt en kombinasjon av fastrente og flytende rente for å gjøre selskapet mindre sårbar ved eventuelle rentesvingninger i markedet.

Selskapet har en relativt stor inntektsandel fra faste inntekter som utleie av arealer og anlegg. Leiekontraktene er inngått med finansielt solide kunder. Risikoen for vesentlige tap på fordringer i Borg Havn er dermed liten.

Det foreligger ingen informasjon fra finansinstitusjoner eller myndigheter, som skulle tilsi vesentlige ytterligere negative endringer i det finansielle markedet. Til tross for selskapets betydelige lånegjeld, ansees risikoen for at selskapet vil komme i likviditetsproblemer som meget lav.



Figur 8. Finansiell risiko Konsern.

Organisasjon, helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Per 31. desember 2024 hadde Borg Havn IKS 22 ansatte, hvorav fire kvinner og 18 menn, som utgjør 21,9 årsverk. Tre personer jobber i redusert stillingsprosent, etter eget ønske. Det er fortsatt en lav kvinneandel i selskapet, og mange av stillingene gjenspeiler en tradisjonell kjønnsdeling i yrkes- og utdanningsvalg. Selskapet har ambisjon om å jobbe for økt inkludering og mangfold på arbeidsplassen. Alle søkere behandles likt, og ansatte har like muligheter for oppgaver og avansement. Lønn baseres på ansvar og kvalifikasjoner. Arbeidstiden varierer etter stilling, med mulighet for fleksibilitet og redusert tid ved behov.

Selskapet har i 2024 gjennomført flere organisatorisk endring. Fra 14. oktober 2024 er organisasjonen inndelt i tre avdelinger: *Marked og terminallogistikk*, *terminaldrift* og *vedlikehold* og *prosjektutvikling*. Assisterende havnedirektør og CFO, er også direkte underlagt havnedirektøren, og er en del av ledergruppa som i 2024 har bestått av fem personer hvor alle er menn.

To prosjektledere med arbeidsoppgaver innen energiomstilling, avsluttet sine engasjement i november. Begge var engasjert i 50% stilling. Borg Havn er en lærebedrift. I august 2024 hadde vi oppstart med to

lærlinger, i service- og administrasjonsfaget og en lærling i transport og logistikkfaget. Dessverre valgte begge å avslutte sin læretid før året var omme av personlige årsaker.

Vi har gjennom året 2024 jobbet videre med lederutvikling og organisasjonsutvikling for hele organisasjonen, et arbeid som fortsetter inn i 2025. En nyansettelse ble gjort i 2024. Avdelingen terminaldrift og vedlikehold blir fra 1. april 2025 styrket med en driftskoordinator med ansvar for ressursstyring, dokumenthåndtering og intern koordinering. I datterselskap og tilknyttede selskap var det per 2024 ingen faste ansatte.

Blant havnestyrets syv medlemmer er det fire menn og tre kvinner. Det er tegnet ansvarsforsikring i Gjensidige for styrets medlemmer og daglig leder i Borg Havn IKS. Forsikringen omfatter erstatningsansvar for skade på tredjemanns person, ting eller formueskade. Tilsvarende ansvarsforsikring er også tegnet for datterselskapene.

Det har vært jobbet strukturert med HMS-arbeid gjennom året, og det gjennomføres dialogmøter for å sikre samarbeid med tillitsvalgte. Det er gjennomført arbeidshelsekontroller av alle ansatte i løpet av 2024. Medarbeiderundersøkelsen som var planlagt gjennomført, er skjøvet til våren 2025. Sykefraværet i selskapet er fortsatt lavt, selv om det har vært en liten økning de to siste år til 3,7% i 2024. Det langsiktige målet er fortsatt å ha et stabilt og lavt sykefravær.

Vi jobber systematisk med å registrere hendelser og avvik, med mål om å avdekke og reduseres risiko i virksomheten. I 2024 er det registrert 39 avvik, som inkluderer både interne hendelser og der hvor eksterne aktører har vært involvert på våre anlegg. Avvik følges opp i henhold til gjeldende rutiner. Det er gjennomført seks ordinære vernerunder i 2024. Det er ikke registrert alvorlige hendelser og skader i selskapet i 2024.

På Ørterminalen er det inngått samarbeidsavtale om samordning av helse, miljø og sikkerhetsarbeid mellom 14 bedrifter. Borg Havn IKS er en av disse og innehar rollen hovedbedrift som samordner verne- og miljøarbeidet. Det er avholdt to møter og én vernerunde i løpet av 2024. I tillegg er det gjennomført en felles brannøvelse med to av gjenvinningsbedriftene som opererer på terminalen, og som også er en del av HMS-samordningen.

Myndighetskontroll bidrar til å identifisere områder og prosesser hvor vi kan forbedre oss ytterligere. Kystverket utførte kontroll av overholdelse av ISPS-regelverket på Borg Havn i 2024. ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) er et internasjonalt regelverk for sikring av havner og skip mot terror, sabotasje og andre sikkerhetstrusler. Regelverket stiller krav til risikovurdering, adgangskontroll og beredskap ved havner og om bord på skip. Vi har ansvar for fire ISPS-havneanlegg og overordnet ansvar for en EU-havn. EU-havna dekker i hovedsak sjøområdet fra Sarpsborg og til Glommas utløp i Fredrikstad, og den er også godkjent av Kystverket. De fire havneanleggene er: *Alvim (Sarpsborg)*, *Tollboden (Fredrikstad)*, *Øra (inkl. Denofa, Fredrikstad)* og *Skjærhalden (Hvaler)*. Manglende oppfyllelse kan føre til at skip nektes anløp. Denne gangen utførte Kystverket tilsyn ved Øra, Tollboden og Skjærhalden. Ingen større avvik ble funnet.

Aktsomhetsvurdering og redegjørelser for hvordan vi jobber i henhold til åpenhetsloven ligger tilgjengelig på våre hjemmesider (<https://www.borg-havn.no/apenhetsloven/>). Redegjørelsen oppdateres årlig innen 30. juni.

Ytre miljø

Våre investeringer i bærekraftige løsninger som elektriske havnekraner, kjøretøy og landstrøm for skip viser at vi er forpliktet til miljøvennlig drift. Målet er minst mulig støy, støv og utslipp, samt å lede an i nye energiløsninger. Havna spiller en viktig rolle i å flytte gods fra vei til sjø for å redusere utslipp.

For å redusere utslipp fra interne transporter, mellom kaikant og bakenforliggende områder på havna, har Borg Havn i 2024 investert i elektriske terminaltraktorer og traller. Hensikten er at dette skal gi mindre transportbehov med færre transporter, samt være utslippsfritt.

På Øra støtter vi gjenvinningsbedrifter med arealer og logistikk, i samarbeid med flere aktører. Havneterminalen har spesialanlegg for håndtering av blant annet batterier, glass, metall og avfall til forbrenning. Sjøbasert logistikk er en helt avgjørende faktor for industriklyngen her med sirkulære kretsløp, og Borg Havn har vært en pådriver for utviklingen av industriell symbiose over lang tid.

For å bli mer sirkulære i egen drift har vi i 2024 gjennomført en mulighetsstudie for ombruk og sirkulær ressurs håndtering for våre eiendommer. Målet med mulighetsstudien er å utarbeide en oversikt over muligheter for ombruk av komponenter i bygningsmassen vår, beskrive en praktisk verdikjede for dette, med retningslinjer og strategier for interne prosesser for ombruk.

I 2024 ble Borg Havn IKS resertifisert i henhold til Miljøfyrtårn i 2024. Miljøfyrtårn er en sertifiseringsordning på miljøledelse. Et gyldig sertifikat på at virksomheten oppfyller Miljøfyrtårn-standarder er et anerkjent bevis på at sertifikatholder oppfyller en rekke kriterier for målrettet og kontinuerlig arbeid på klima og miljø og viser samfunnsansvar.

Ved akutt forurensning samarbeider vi med interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA Østfold). Utvalget er etablert for å ivareta forurensning både fra olje og andre kjemikalier og dekker sjø, land og vassdrag. Utvalget er ansvarlig for driften av beredskapen og vil også lede aksjoner mot akutt forurensning innen regionen.

Fra 2023 har vi kunnet tilby leveranse av landstrøm til skip ved kai på Øraterminalen. I 2024 har fortsatt arbeidet med å vurdere muligheter for å levere landstrøm på andre kaier, blant annet på Tollboden. Vi har også utredet muligheten for mer fleksibel energibruk på Øraterminalen, samtidig som vi har gjennomført energieffektiviseringstiltak.

Miljømessige, sosiale og styringsmessige forhold, samt delmål og måloppnåelse innen utvalgte fokusområder beskrives nærmere i kapittel 5.

Fortsatt drift

Med positive resultater, økt aktivitet, oppkjøp av Øraveien 23 Næringspark AS tidlig i 2025, sammen med fremtidige store utviklingsmuligheter som gir ytterligere økt omsetning, forventet bedring i rentemarkedet, stabile og langsiktige leieinntekter, bærekraftig fokus og sammen med at det er hensyntatt situasjonen med krig, uro og høye energipriser, vurderer styret at Borg Havn IKS mor og konsernet har solid økonomi og egenkapital til fortsatt normal drift.

Fredrikstad 25. mars 2025
Styret i Borg Havn IKS

Trond R. Delbekk
Styrets lederleder

Mariann Karlsen
Nestleder

Kurt Allan Hansen
Styremedlem

Terje K. Lyngaas
Styremedlem

Tina Bergstrøm
Styremedlem

Cecilie Jonassen
Styremedlem

Thomas Rein
Styremedlem

Tore Lundestad
Havnedirektør

(Årsberetningen er signert digitalt)

Regnskap og noter

ÅRSREGNSKAP 2024

KONSERNREGNSKAP 2024 FOR BORG HAVN

SELSKAPSREGNSKAP 2024 FOR BORG HAVN IKS – ORG.NR 970 937 099

Resultatregnskap

(tall i hele tusen)

Morselskap			Konsern		
2024	2023		Note	2024	2023
Driftsinntekter og driftskostnader					
66 651	62 711	Salgsinntekt	1	66 651	64 525
86 421	83 216	Leieinntekter	1	116 581	110 661
8 332	0	Salg av anleggsmidler	1	8 332	0
161 404	145 926	Sum driftsinntekter		191 564	175 186
0	0	Varekostnad		0	0
28 773	24 703	Lønnskostnad	3,4,5,6	28 829	24 790
42 785	39 207	Avskrivning av driftsmidler	7	50 450	46 809
29 661	31 595	Annen driftskostnad	8	31 488	33 897
101 219	95 505	Sum driftskostnader		110 768	105 496
60 185	50 422	Driftsresultat		80 797	69 690
96	288	Annen renteinntekt		679	337
56	829	Annen finansinntekt		101	9
16 270	13 546	Annen rentekostnad		26 504	25 768
17	127	Annen finanskostnad		17	127
0	0	Resultatandel fra tilknyttet selskap		-226	-104
-16 135	-12 556	Resultat av finansposter		-25 968	-25 652
44 050	37 865	Ordinært resultat før skattekostnad		54 829	44 038
25	69	Skattekostnad på ordinært resultat	9	2 644	1 847
44 026	37 796	Årsresultat		52 185	42 191
44 026	42 717	Avsatt til annen egenkapital	10		
		Minoritetsandel av resultat	10	0	0
		Majoritetens andel av resultat	10	52 185	42 191

Balanse – Eiendeler
(tall i hele tusen)

2024	2023		Note	2024	2023
		Eiendeler			
		Anleggsmidler			
		Varige driftsmidler			
687 276	668 233	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	936 853	923 083
58 727	94 502	Anlegg under utførelse	7	58 727	94 502
107 711	109 315	Kraner	7	107 711	109 315
148 156	129 647	Driftsløsøre, inventar og annet utstyr	7	171 502	154 596
1 001 870	1 001 697	Sum varige driftsmidler		1 274 794	1 281 495
		Finansielle anleggsmidler			
67 740	66 000	Investeringer i datterselskap	11	0	0
10	917	Investering i tilknyttet selskap	11	10	234
12	12	Andre aksjer	11	12	12
2 244	2 116	EK tilskudd KLP	6	2 244	2 116
389	444	Andre langsiktige fordringer	13	302	444
70 395	69 489	Sum finansielle anleggsmidler		2 568	2 806
1 072 264	1 071 186	Sum anleggsmidler		1 277 361	1 284 302
		Omløpsmidler			
		Fordringer			
14 125	19 603	Kundefordringer		14 125	19 603
0	0	Konsernfordringer	12	0	0
8 597	10 035	Andre kortsiktige fordringer		8 906	10 313
0	126	Andre fordringer		0	126
22 723	29 765	Sum fordringer		23 031	30 042
3 510	7 221	Bankinnskudd, kontanter o.l	14	18 200	17 276
26 233	36 986	Sum omløpsmidler		41 231	47 319
1 098 497	1 108 172	Sum eiendeler		1 318 592	1 331 620

Balanse – Egenkapital og gjeld
(tall i hele tusen)

2024	2023		Note	2024	2023
		Egenkapital og gjeld			
		Innskutt egenkapital			
171 793	171 793	Annen innskutt egenkapital	10,15	171 793	171 793
171 793	171 793	Sum innskutt egenkapital		171 793	171 793
		Opptjent egenkapital			
0	0	Minoritetsandel	10	0	0
462 836	418 811	Annen egenkapital	10,15	439 458	387 784
462 836	418 811	Sum opptjent egenkapital		439 458	387 784
634 629	590 604	Sum egenkapital		611 251	559 577
		Gjeld			
		Avsetning for forpliktelser			
9 233	9 408	Pensjonsforpliktelser	4	9 233	9 408
0	0	Utsatt skatt	9	7 833	5 214
9 233	9 408	Sum avsetning for forpliktelser		17 066	14 622
		Annen langsiktig gjeld			
438 194	480 725	Gjeld til kredittinstitusjoner	13,15,16	671 493	727 522
438 194	480 725	Sum annen langsiktig gjeld		671 493	727 522
		Kortsiktig gjeld			
0	0	Kortsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	16	0	0
7 994	22 560	Leverandørgjeld		8 510	23 220
0	0	Betalbar skatt	9	0	0
5 082	2 013	Skyldig offentlige avgifter	14	5 458	2 049
3 365	2 864	Annen kortsiktig gjeld		4 813	4 631
16 441	27 436	Sum kortsiktig gjeld		18 782	29 900
463 868	517 569	Sum gjeld		707 341	772 043
1 098 497	1 108 172	Sum egenkapital og gjeld		1 318 592	1 331 620

Styret i Borg Havn IKS
Fredrikstad 25.03.2025

Trond Delbekk
Styrets leder

Mariann Karlsen
Nestleder

Kurt Allan Hansen
Styremedlem

Terje K Lyngaas
Styremedlem

Tina Bergstrøm
Styremedlem

Cecilie Jonassen
Styremedlem

Thomas Rein
Styremedlem

Tore Lundestad
Havnedirektør

(Digital signering)

Kontantstrømoppstilling

(tall i hele tusen)

Morselskap			Konsern	
2024	2023		2024	2023
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
44 050	37 865	Årsresultat før skatt	54 829	44 038
-25	-69	Betalt skatt	-25	-602
-8 332	0	Tap/ gevinst ved salg av eiendeler	-8 332	0
0	0	Resultatandel tilknyttet selskap	226	104
42 785	39 207	Ordinære avskrivninger	50 450	46 809
-73	-31	Endring i langsiktige fordringer	14	-31
-175	-3 508	Endring pensjon	-175	-3 508
5 478	-8 798	Endring i kundefordringer	5 478	-5 410
-14 566	7 917	Endring i leverandørgjeld	-14 710	7 707
4 619	-6 480	Endring i andre tidsavgrensningsposter	5 612	-5 073
73 762	66 103	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	93 367	84 033
		Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
9 218	0	Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	9 218	0
-43 327	-93 657	Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-44 116	-102 772
-832	0	Utbetaling ved kjøp av aksjer	-1 515	0
-34 941	-93 657	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-36 414	-102 772
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
0	-2 368	Netto endring trekk kassekreditt	0	-2 368
0	63 124	Innbetalinger ved opptak av langsiktig gjeld	0	71 124
-42 531	-28 470	Nedbetaling av langsiktig gjeld	-56 029	-39 028
-42 531	32 286	Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-56 029	29 728
-3 710	4 732	Netto kontantstrøm for perioden	924	10 988
7 221	2 490	Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	17 276	6 289
3 510	7 221	Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	18 200	17 276
		Denne består av:		
3 510	7 221	Bankinnskudd og konanter	18 200	17 276
60 000	60 000	Ubenyttet trekk kassekreditt	60 000	60 000

Noter

(tall i hele tusen)

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Borg Havn IKS, datterselskapene Borg Havn Eiendom AS, Habornveien 60 AS, Borg CO2 AS og Borg CO2 Terminal AS. Konsernregnskapet viser disse enhetene som en felles økonomisk enhet.

Konserninterne poster som aksjer i datterselskap, konserninterne fordringer og gjeld, samt øvrige transaksjoner mellom konsernselskapene er eliminert.

Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper ved at datterselskapene følger de samme prinsippet som morselskapet.

Datterselskap innarbeides i konsernet fra overtakelsestidspunkt og frem til 31.12.

Øvrige regnskapsprinsipper

Ellers er følgende prinsipper anvendt i selskaps- og konsernregnskapet:

Salgsinntekter

Inntektsføringen av avgifter og tjenester foregår fortløpende og etter opptjeningsprinsippet. Leieinntekter inntektsføres lineært over leieperioden.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og antatt virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventede tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatte tap.

Varige driftsmidler

Anleggsmidler omfatter eiendeler bestemt til varig eie og bruk. Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost. Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid. Varige driftsmidler nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes

til valutakursen fastsatt på måletidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

Leieavtaler

Selskapet har ikke finansielle leieavtaler, operasjonelle leieavtaler kostnadsføres løpende.

Konsolidering

Datterselskapet og tilknyttede selskaper vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig. Det er foretatt nedskrivning til virkelig verdi når verdifall skyldes årsaker som ikke kan antas å være forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede. Tilknyttede selskaper vurderes etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet.

Kontantstrømsikring

Konsernet benytter rentebytteavtaler for å sikre at en betydelig del av den rentebærende gjelden har fastrentebetingelser. Gevinster og tap på sikringsinstrumentet resultatføres i samme periode som sikringsobjektet.

Pensjoner

Morselskapets ansatte er medlemmer i kollektiv offentlig pensjonsordning, samt rettigheter knyttet til AFP. I henhold til regnskapsregler for øvrige foretak er pensjonsordningen balanseført. Ordningen er regnskapsført basert på aktuarberegning i samsvar med Norsk Regnskapsstandard, NRS 6 om pensjoner.

Selskapets pensjonsordninger beregnes som den diskonterte verdi av fremtidige pensjonsytelser som anses påløpt på balansedagen. Det forutsettes at arbeidstakerne opparbeider sine pensjonsrettigheter lineært over den yrkesaktive perioden. Pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi og er fratrukket i netto forpliktelse i balansen.

Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningsstid. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningsstid for den del av avvikene som overstiger 10% av det største av brutto pensjonsforpliktelser eller pensjonsmidler.

Skatt

Morselskapet er ikke skattepliktig for sin hovedvirksomhet, men har noen utleide eiendommer som anses som skattepliktig utleievirksomhet.

I datterselskapet omfatter skattekostnaden i resultatregnskapet både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22% på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet og skattevirkningen er beregnet på nettogrunnlaget.

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstilling er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd, andre kortsiktige, likvide plasseringer som umiddelbart og med uvesentlig kursrisiko kan konverteres til kjente kontantbeløp, og med forfallsdato kortere enn tre måneder fra anskaffelsesdato.

Note 1: Spesifikasjon av driftsinntekter

		Mor		Konsern	
		2024	2023	2024	2023
Driftsinntekter					
Farvannsinntekter		1 247	1 604	1 247	3 418
Varevederlag		29 795	24 827	29 795	24 827
Kaivederlag		8 740	10 292	8 740	10 292
Kranvederlag		18 691	17 184	18 691	17 184
Leieinntekter		82 293	78 757	112 453	106 202
Offentlig tilskudd		0	0	0	0
Diverse inntekter		20 637	13 262	20 637	13 262
Sum driftsinntekter		161 404	145 926	191 564	175 186

All omsetning har forekommet i Norge

Note 2: Offentlig tilskudd

Det er ingen prosjekter som har mottatt offentlig støtte i 2023 eller 2024.

Note 3: Lønnskostnader mv

		Mor		Konsern	
		2024	2023	2024	2023
Lønninger		22 581	19 192	22 631	19 272
Arbeidsgiveravgift		3 721	3 644	3 728	3 651
Pensjonskostnader		1 972	1 440	1 972	1 440
Andre lønnsrelaterte ytelser		499	427	499	427
Sum		28 773	24 703	28 829	24 790

Gjennomsnittlig antall årsverk		22	21	22	21
---------------------------------------	--	-----------	-----------	-----------	-----------

Ytelser til ledende personer:		Daglig leder	Styret	Daglig leder	Styret
Lønn/honorar		1 338	532	1 338	582
Pensjonskostnad (betalt premie)		186	0	26	0
Annen godtgjørelse		156	0	156	0
Sum		1 681	532	1 521	582

Kostnadsført revisjonshonorar		2024	2023	2024	2023
Lovpålagt revisjon		205	346	425	516
Andre tjenester		2	0	5	0
Attestasjonstjeneste		0	0	0	0
Sum		207	346	430	516

Borg Havn IKS har 22 ansatte ved utgangen av 2024.

Ledende ansatte, daglig leder og styrets leder har ikke avtale om bonus eller etterlønn ved opphør.

Note 4: Pensjonsforpliktelser

Foretaket har en kollektiv pensjonsforsikring som omfatter 27 aktive ansatte, 18 oppsatte og 22 pensjonister. Ordningen tilfredstiller lov om foretakpensjon.

Foretakets ansatte har i tillegg rett til avtalefestet pensjon (AFP) i henhold til avtale mellom KS og LO Kommune. AFP er inkludert i balanseført forpliktelse. Totalt er 19 ansatte i aldersgruppen 23 til 63 år omfattet av ordningen.

Opptjeningsperioden for de ansatte er frem til fylt 62-65 år avhengig av når de ønsker å fratre. Pensjonen utbetales fra fylt 62 år til man fyller 65 år. Foretaket finansierer 100% av rettighetene som opptjenes av de ansatte.

Resultat	2024	2023
Nåverdi av årets opptjening	3 153	2 875
Rentekostnad	2 324	2 116
Brutto pensjonskostnad	5 477	4 991
Forventet avkastning	-3 208	-2 897
Administrasjonskostnad/Rentegaranti	90	103
Netto pensjonskostnad inkl. adm.kost	2 359	2 197
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm.kost	333	310
Resultatført pensjonskostnad	2 691	2 507
PENSJONSFORPLIKTELSE	31.12.2024	31.12.2023
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	75 328	73 246
Pensjonsmidler	66 804	60 747
Netto forpliktelse før arb.avgift	8 524	12 500
Arbeidsgiveravgift	1 202	1 762
Netto forpliktelse inkl. aga	9 726	14 262
Ikke resultatført aktuarielt gevinst(tap) ekskl.	-432	-4 254
Ikke resultatført aktuarielt gevinst(tap) aga	-61	-600
Balanseført netto forpliktelse/(midler)	9 233	9 408

Note 5: Lån og sikkerhetsstillelse til ansatte

Det er ikke gitt lån til ledende personer eller til ansatte i selskapet per 31.12.2024

Note 6: Egenkapitaltilskudd i KLP

Disposisjonsretten til medlemsinnskudd i KLP er begrenset. Verdien av tilskuddet vil først kunne bli utbetalt dersom selskapet går ut av KLP (slik KLP er organisert p.t.). Ved en eventuell omdanning eller annen omorganisering av KLP antas det at medlemmene får tildelt aksjer.

Mor		Konsern	
2024	2023	2024	2023
2 244	2 116	2 244	2 116

Note 7: Varige driftsmidler

Mor	Bygninger, tomt mv	Kraner	Driftsløssøre mv	Anlegg under utførelse	Totalt
Ansk. kost 1.1	989 887	195 436	153 829	94 502	1 433 654
Tilgang	51 475	7 007	20 620	41 906	121 007
Avgang	0	-20 126	-1 241	-77 681	-99 048
Ansk. kost 31.12	1 041 361	182 316	173 208	58 727	1 455 613
Akk. avskr. 31.12	-354 086	-74 605	-25 052	0	-453 743
Bokført verdi 31.12	687 276	107 711	148 156	58 727	1 001 870
Årets avskrivning	32 433	8 383	1 969	0	42 785
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		
Forventet øk. levetid	20-50 år	15 år	3-10 år		

Konsern	Bygninger, tomt mv	Kraner	Driftsløssøre	Anlegg under utførelse	Totalt
Ansk. kost 1.1	1 265 813	195 436	185 893	94 502	1 741 644
Tilgang	52 264	7 007	20 620	41 906	121 797
Avgang	0	-20 126	-1 241	-77 681	-99 048
Endringer konsern	0	0	0	0	0
Ansk. kost 31.12	1 318 077	182 316	205 272	58 727	1 764 393
Akk. avskr. 31.12	-381 224	-74 605	-33 770	0	-489 599
Bokført verdi 31.12	936 853	107 711	171 502	58 727	1 274 794
Årets avskrivning	38 494	8 383	3 573	0	50 450
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		
Forventet øk. levetid	20-50 år	15 år	3-10 år		

Selskapet og konsernet har kun noen mindre operasjonelle leieavtaler.

Note 8: Spesifikasjon av andre driftskostnader

	Mor		Konsern	
	2024	2023	2024	2023
Vedlikehold	11 839	12 130	11 839	12 130
Energi og drivstoff	3 047	4 115	3 047	4 115
Vann og renovasjon	1 596	1 375	2 224	1 391
Fremmed tjenester	4 073	4 099	4 378	4 676
Representasjon og markedsføring	1 460	2 294	1 460	2 294
Forsikringer	1 734	1 839	1 910	1 839
Andre driftskostnader	5 935	5 743	6 656	7 453
Sum andre driftskostnader	29 685	31 595	31 513	33 897

Note 9: Skatt

Morselskapet er ikke skattepliktig for sine ordinære havnerelaterte aktiviteter.

Utleie av enkelte eiendommer ligger utenfor den ordinære aktiviteten og inngår i morselskapets ordinære selskapsbeskatning.

Datterselskapene i konsernet har ordinær selskapsbeskatning.

	Mor		Konsern	
	2024	2023	2024	2023
Årets skattekostnad:				
Betalbar skatt	25	69	25	69
Endring utsatt skatt	0	0	2 619	1 778
Sum skattekostnad	25	69	2 644	1 847
Oversikt over midlertidige forskjeller:			2024	2023
Varige driftsmidler			39 877	37 334
Akkumulert fremførbart underskudd			-4 270	-13 633
Grunnlag for utsatt skatt			35 606	23 701
Utsatt skatt			7 833	5 214

Note 10: Egenkapital

Mor	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital	Total EK
Egenkapital 1.1	171 793	418 811	590 604
Årets resultat	0	44 026	44 026
Sum egenkapital 31.12	171 793	462 836	634 629

Konsern	Annen innskutt EK	Annen EK	Minoritesandel	Total EK
Egenkapital 1.1	171 793	387 784	0	559 577
Årets resultat	0	52 185	0	52 185
Andre endringer	0	-511	0	-511
Endring minoritet	0	0	0	0
Sum egenkapital 31.12	171 793	439 458	0	611 251

Note 11: Aksjer i datterselskap, tilknyttet selskap og andre selskap

	Anskaffet	Eierandel	Årets resultat	Egenkapital	Bokført verdi	Forr. Kontor
Datterselskap		Stemmeandel				
Borg Havn Eiendom AS	2018	100 %	9 284	90 170	66 000	Fredrikstad
Borg CO2 AS	2019/2024	83,8 %	-854	3 709	1 740	Fredrikstad
Sum morselskap					67 740	
Habornveien 60 AS (datter av Borg Havn Eiendom AS)	2022	100 %	5 499	25 945	90 023	Fredrikstad
Borg CO2 Terminal AS (datter av Borg CO2 AS)	2019/2024	83,8 %	-71	-87	3 302	Fredrikstad
Tilknyttet selskap						
Borg Hydrogen AS	2023	33 %	0	30	10	Fredrikstad
Sum morselskap					10	

Eierandelen i Borg CO2 AS er endret i 2024, og selskapet har blitt datterselskap i løpet av året.

Note 12: Konsernmellomværende og konserninterne transaksjoner

		Mor	
		2024	2023
Transaksjoner med nærstående parter:			
Leieinntekter		382	370
Balansen inkluderer følgende beløp med nærstående parter			
Andre fordringer		0	0

Note 13: Fordringer og gjeld

		Mor		Konsern	
		2024	2023	2024	2023
Fordringer med forfall senere enn ett år		389	444	302	444
Langsiktig gjeld med forfall etter 5 år		225 541	328 680	391 350	528 190

Note 14: Bundne midler

		Mor		Konsern	
		2024	2023	2024	2023
Skattetreksmidler		1 149	1 036	1 149	1 036

Note 15: Eierinformasjon*Eierinformasjon*

Borg Havn IKS er et interkommunalt selskap som eies av følgende kommuner:

Fredrikstad Kommune	48 %
Sarpsborg Kommune	48 %
Hvaler Kommune	4 %

Note 16: Lån, pantstillelse, garantiansvar

Mor		31.12.2024	31.12.2023
Gjeld sikret ved garantier		438 194	480 725

Låneinstans		Lån pr. 31.12.2024	Fredrikstad Kommune	Sarpsborg Kommune	Hvaler Kommune
Norges Kommunalbank		438 194	210 333	210 333	17 528
Sum lån		438 194	210 333	210 333	17 528

Konsern		31.12.2024	31.12.2023
Gjeld sikret ved garantier		438 194	480 725
Pantsatt gjeld		233 299	246 797
Sum gjeld sikret ved garantier og pantstillelser		671 493	727 522

Balanseført verdi av eiendeler pantsatt for egen gjeld

Tomter, arealer og bygninger		222 529	228 154
------------------------------	--	---------	---------

Limit kassakreditt kr 60 000 000. Det er ikke trukket på kreditten pr 31.12.2024.

Konsernet (Borg Havn Eiendom AS) har inngått rentesikringsavtaler (swapper) for å sikre seg mot resultatsvingninger som følge av endringer i rentenivået. Det er opprinnelig inngått låneavtaler til flytende renter, og så er det i ettertid inngått rentesikringsavtaler som sikrer fast rente. Rentebytteavtalene har følgende struktur:

Valuta	Lånebeløp	Rentesats (fast)
NOK	89 100 000	3,19 %
NOK	123 605 263	2,68 %

		Mor		Konsern	
		2024	2023	2024	2023
Markedsverdi på rentebytteavtaler utgjør pr 31.12:		0	0	11 392	4 636

Note 17: Hendelser etter balansedagen

Det har ikke inntruffet hendelser etter balansedagen av betydning for årsregnskapet 2024. Konsernet har overtatt alle aksjene i Øreveien 23 Næringspark AS i januar 2025

5. Bærekraft i Borg Havn

Vår visjon er å være: *«En smart havn med nye bærekraftige løsninger».*

Borg Havn vil gjennom rapportering på bærekraft vise hvordan vi påvirker og tilpasser oss miljø- og samfunnsendringer. Vår første bærekraftsrapport ble utarbeidet for 2023. Rapporten er et viktig verktøy for å følge opp strategier og mål, samt å sikre åpenhet. Hvordan vi møter risiko og forretningsmessige muligheter som følge av endringer blir også synliggjort.

Vår bærekraftstrategi bygger på selskapets vedtatte strategi fra 2022 og omfatter vår miljøpolitikk samt klima- og energiplanen fra 2024. Gjennom Miljøfyrtårnsertifisering og klimaregnskap kartlegger vi vår miljøpåvirkning og klimaavtrykk, slik at vi kan iverksette målrettede tiltak for en mer bærekraftig drift. FNs bærekraftsmål styrer også havnas arbeid, og vi kan påvirke flere av dem positivt. I 2024 har vi prioritert mål 7, 9, 11, 13 og 17, der samarbeid (mål 17) er særlig viktig for å nå våre bærekraftsmål. I tillegg

ser vi muligheter til å bidra til mål 8, 12 og 14 utover vår kjernevirksomhet.



Figur 9. FNs 17 bærekraftsmål

Klima og miljø

Borg Havn har en langsiktig ambisjon om å bli en CO₂-nøytral og utslippsfri havn. Vi jobber målrettet for å redusere vår miljøpåvirkning, både når det gjelder utslipp til luft og vann, samt støy og støv. Dette gjør vi gjennom energieffektiv godshåndtering og tilrettelegging for fossilfrie energikilder. Vi har produksjon av solenergi, både til egen bruk og for salg, og utvikler fleksible energisystemer som sikrer best mulig utnyttelse av energien. Elektrifisering av kraner og kjøretøy er blant tiltakene vi allerede har iverksatt, og vi fortsetter arbeidet med å redusere klimagassutslipp med lav- og utslippsfrie alternativer. Vi legger også til rette for at andre aktører i havna kan bidra til en mer bærekraftig fremtid og redusere sitt klimafotavtrykk.

Sirkulærøkonomien er sentral for samarbeid og utvikling i Nedre Glomma, og Borg Havn spiller en nøkkelrolle i dette arbeidet. Gjenvinningsindustrien i havneområdet bidrar til sirkulære kretsløp og energigjenvinning, men medfører også utfordringer som støy, støv og utslipp. Derfor jobber vi for at dette arbeidet skjer så miljøvennlig som mulig, med mål om nullutslipp.

Havnedrift påvirker miljøet gjennom utslipp til luft og vann, støy og avfallshåndtering. Havneutvidelser og mudring kan også forstyrre marine økosystemer. I tillegg kan klimaendringer medføre ekstremvær som krever tilpasninger. For å redusere disse miljøpåvirkningene jobber vi med bærekraftige løsninger, ren teknologi og strenge miljøstandarder. Gjennom målrettede tiltak og samarbeid legger vi til rette for en grønnere og mer bærekraftig havnedrift. Omstilling og utvikling er ofte tidkrevende prosesser. Konkrete effekter av klima- og miljøtiltak vil ofte være resultater av langsiktige prosesser i samarbeid med mange aktører.



1) MÅL - RESULTAT 2024 - **tilfredshet**

Elektrifisering av egen transport og utstyr: Alle kjøretøy er elektriske. Ny elektrisk terminaltraktor er tatt i bruk, ytterligere to i bestilling for levering i 2025. Ny elektrisk masselaster kjøpt i 2024, ytterligere én leveres i 2025.

Tilrettelegging for utslippsfri næringstransport: Ladeinfrastruktur er etablert på terminal med mulighet for lading av eksterne havneopetatører,

Alternative drivstoff: Bruk av landstrøm har redusert utslipp til luft med CO2 med x%

Autonom transport: Utredning av autonom drone og grønn korridor på Glomma er igangsatt.



2) MÅL - RESULTAT 2024 - **tilfredshet**

Havna som energihub: Høyseptent grid på Ørterminalen er utvidet

Solenergiproduksjon: Egenproduksjon av solenergi på Ørterminalen er på nær 1, 5 GWH. Vi har en selvforsyningsgrad på cirka 95% over året på terminalen.

Land og ladestrøm: Ladeinfrastruktur er etablert på terminal med mulighet for lading av eksterne havneopetatører. Fleksibilitet i energibruk er utredet på Ørterminalen

Landstrøm på Tollboden er utredet og mulighet og begrensning i felksibilitet i energibruk i Borg Havn

Hydrogenproduksjon: utredning og etablering av selskapet Borg Hydrogen AS



3) MÅL - RESULTAT 2024 - **tilfredshet**

Miljøkrav i anskaffelser, minimere negativ påvirkning fra virksomheten vår gjennom innkjøp:

Kursing og kompetanseheving på regelverk og miljøkrav i anskaffelser er gjennomført i 2024.

Vi har i løpet av 2024 hatt en tydelig miljøprofil på nye investeringer. I kantina er det fokus på å reduseres matsvinn.

Bistå kunder/leverandører for å bli mer miljøvennlige: Imøtekomme kunder for sin dokumentasjon på ESG-rapportering, miljøkrav i kontrakter, samarbeider om nye initiativer for mer miljøvennlige internt transporter på Øra.



4) MÅL - RESULTAT 2024 - **tilfredshet**

Tiltak for å redusere negative klima- og miljøaspekter ved havne- og logistikkdriften:

Støvreduserende tiltak med bruk av vanningsanlegg er iverksatt ved håndtering av bulkklaster med metall. Det brukes også en fallinnretning mellom kaikant og skip for å hindre at produkter skal falle i sjøen. Oppdatert støykartlegging etter støyretningslinjen T-1442 og strategisk støykartlegging er gjennomført i 2024.

Ta ansvar for naturmangfold:

Gjennom earthreQue-prosjektet fuserer vi på bærekraftig bruk av mudrede sedimenter, til utvikling av nye produkter og verdikjeder, samt bruk til naturrestaurering.



5) MÅL - RESULTAT 2024 - **tilfredshet**

Bygge opp om og tilrettelegge for sirkulær- og gjenvinningsbedrifter på Øra:

Omdisponering av areal, kjøp av nye areal for utvikling og tilrettelegging for havnerett virksomhet og for utvikling av sirkulærklyngen

Fokus på ombruk og sirkulærhet i egen drift: Kartlagt BIKS sin bygningsmasse og muligheten for ombruk i bygg og nedstrøms verdikjeder. Utarbeidet sjekklister for intern bruk for mer sirkulær drift.

Klimaregnskap

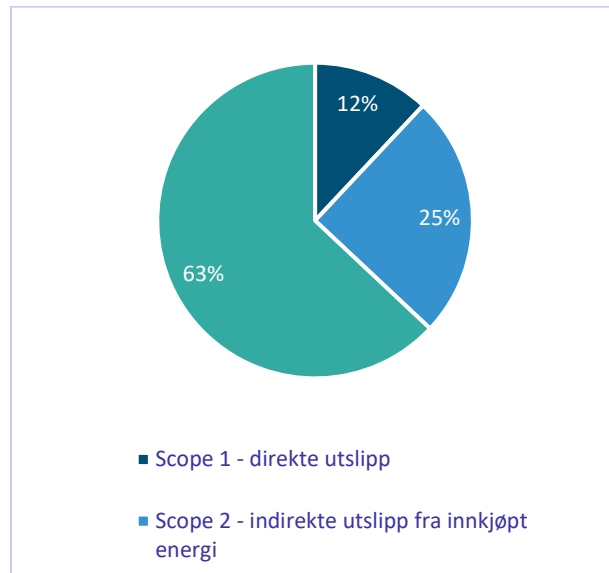
Havnedrift fører til klimagassutslipp fra flere kilder: skipstrafikk, transport, maskiner og energiforbruk. Vi fører klimaregnskap og holder oversikt for egen aktivitet og virksomhet. Utslippskutt i havnesektoren krever imidlertid et bredere perspektiv på hele verdikjeden og logistikknett. Havna alene har ikke alle løsningene, men i samarbeid med andre kan vi bidra til å redusere utslipp fra både skip, landtransport, i tillegg til egen drift.

Våre direkte utslipp (scope1) utgjør 12% og kommer i hovedsak fra bruk av drivstoff i egen maskinpark. Scope 2 er indirekte utslipp fra innkjøpt energi som elektrisitet, varme eller damp og utgjør 25% av klimagassutslippene våre. Resterende utslipp er indirekte utslipp som skjer utenfor bedriftens kontrollerte

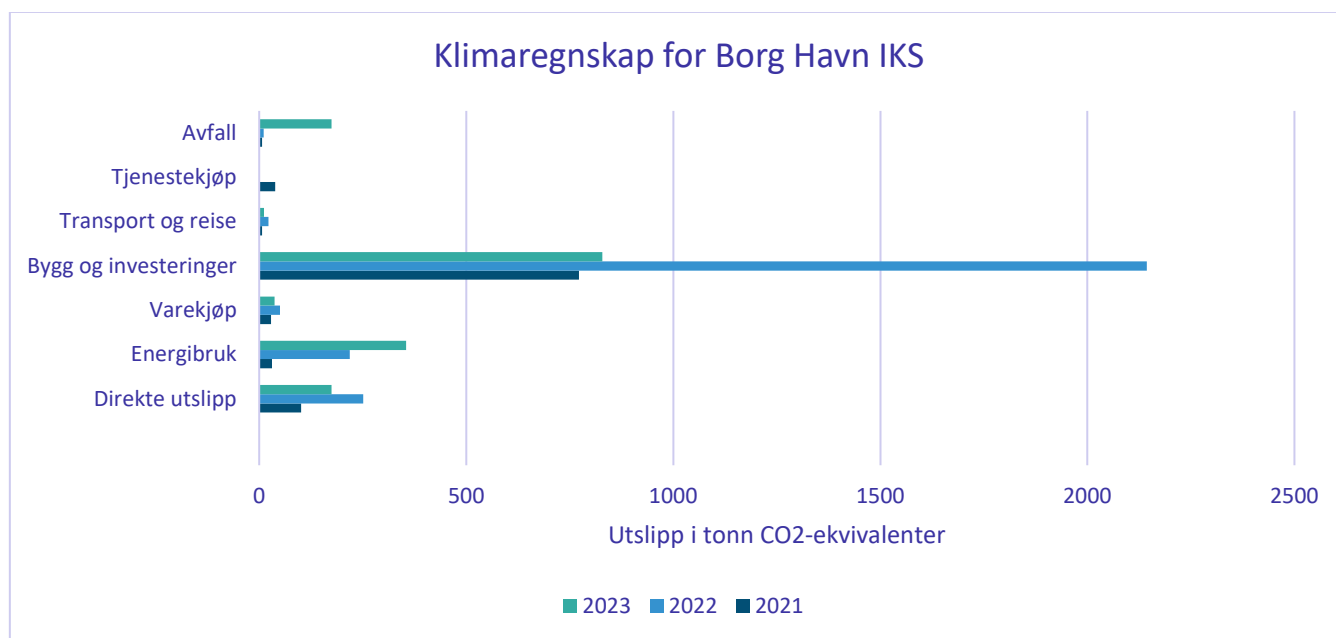
operasjoner. Som utslipp fra produksjon av varer og tjenester som bedriften kjøper, samt utslipp fra avfallshåndtering og transport (scope 3). Investeringer og kjøp av varer og tjenester utgjør en vesentlig del (63%) av Borg Havns indirekte klimagassutslipp i likhet med mange andre virksomheter. Bærekraftige anskaffelser er derfor et strategisk satsingsområde for oss.

Vi er ett år bak i rapporteringen av våre klimagassutslipp. Tallene som rapporteres er for 2023, fordi vi ikke har de samlede tallene for 2024 når års- og bærekraftrapporten skrives.

Klimaregnskapet for Borg Havn IKS viser at utslippene for 2023 var 1 425 tonn CO₂-ekvivalenter. De totale utslippene har gått ned med 1 272 tonn fra 2022. Utslippene fra bruk av drivstoff er redusert sammenlignet med 2022. Dette forklares ved at våre mobile havnekraner i 2023 i større grad har brukt strøm fremfor diesel, da anleggsarbeider på kaia ble ferdigstilt det året. Vi jobber kontinuerlig med å få bedre oversikt over energiforbruk med fordeling av egne og leietakernes forbrukstall. Ellers reflekterer tallene i stor grad investerings- og aktivitetsnivået vår.



Figur 10. Klimafotavtrykk i 2023 fordelt på scope 1,2 og 3.



Figur 11. Klimagassutslipp fra Borg Havn IKS i perioden 2021-2023 oppgitt i tonn CO₂ ekvivalenter.

Våre fem største utslippkilder utgjør i underkant av 95 % av klimafotavtrykket:

Fem største utslipp i 2023	Klimafotavtrykk, utslipp i tonn CO2e	% av total
Reparasjoner og vedlikehold bygninger	465	33 %
Investeringer i bygg, eiendom og utstyr	363	26 %
Elektrisitet	261	18 %
Diesel	173	12 %
Fjernvarme	62	4%

Strengere miljøkrav krever mer kunnskap og bevisste valg når vi kjøper inn varer og tjenester. Grønne anskaffelser kan gi bedre utnyttelse av ressurser, høyere kvalitet, lavere kostnader og mindre miljøpåvirkning. For å nå våre klima- og miljømål jobber vi aktivt med å forbedre rutinene våre. Dette innebærer blant annet å vurdere hvilke innkjøp som trenger tydelige miljøkrav, hva slags krav som er relevante og hvordan vi følger opp leverandørene. I 2024 har vi fokusert på å øke kompetansen, gi opplæring og lage verktøy for å sikre mer bærekraftige innkjøp.

Energiomstilling av havna

Borg Havn har gjennom flere år jobbet aktivt med avkarbonisering og omstilt Ørterminalen til fornybar energi. Energien som produseres fra solcelleanlegg dekker nær 90% av Borg Havn IKS sitt energibehov på Ørterminalen over året. Strømmen brukes blant annet til drift av kraner, lys, kjølecontainere, lager- og kontorer, samt til leveranse av landstrøm til skip. Overskuddsstrømmen selges videre til strømmettet. Årlig solenergiproduksjon på lager 14 som ligger inne på havneterminalen og er koplet til internt høyspentnett, er på nær 1,5 GWh. Den samlede produksjonen for våre tre solcelleanlegg ligger i overkant av 1,7 GWh.

Borg Havn ser stadig etter nye løsninger for å få en mer klima- og kostnadseffektiv energibalanse. Flere energikrevende prosjekter er planlagt på Øra, og i 2024 har vi gjennomført flere tiltak for energiomstilling og vurdert muligheter for mer fleksibel energibruk.

Økt bruk av landstrøm til skip og elektriske kjøretøy vil føre til høyere strømforbruk, spesielt for DC-lading. Nye virksomheter med høyt strømbehov vil også øke belastningen. For å unngå overbelastning har vi undersøkt hvordan dette best kan håndteres. I oktober 2023 fikk vi ENOVA-midler til en studie som ser på fleksibilitet i energibruk ved eksisterende og fremtidige anlegg. Vi har sett på løsninger som elbilladere, batterisystemer, landstrøm til skip og elektriske havnekraner. Studien har gitt oss innsikt i effektbehov, energibruk, effektstyring og regelverk, samt hvordan nabobedrifter kan dra nytte av fleksibiliteten. Kunnskap som hjelper oss å investere i riktig system for laststyring. Å ha fleksibilitet innen kraftforsyning er viktig ikke bare med hensyn til kostnadseffektivitet, men altså også med hensyn til beredskap og stabil drift.

Vi har igangsatt arbeid med å bytte ut utendørs terminalbelysning til LED i tråd med EU-direktiver. Totalt 133 lamper byttes ut på 26 lysmaster, noe som kan gi en energibesparelse på opptil 70%. Belysningen kobles til et system som justerer mellom grunnbelysning og driftsbelysning, og vi kan slå av lyset i områder uten aktivitet for å redusere lysforurensning for naboene. De nye LED-belysningen gir bedre lyskontrast, bidrar til økt sikkerhet og bedre HMS.

Energiforbruk og produksjon

Vi bruker i all hovedsak elektrisitet i drift av havnekraner og kjøretøy. En varebil bruker biogass som drivstoff, mens vi har en traktor og oppsynsbåt som bruker bensen. Alle øvrige tjenestebiler er elektriske. Tabell 2 viser forbruk i perioden 2022-2024.

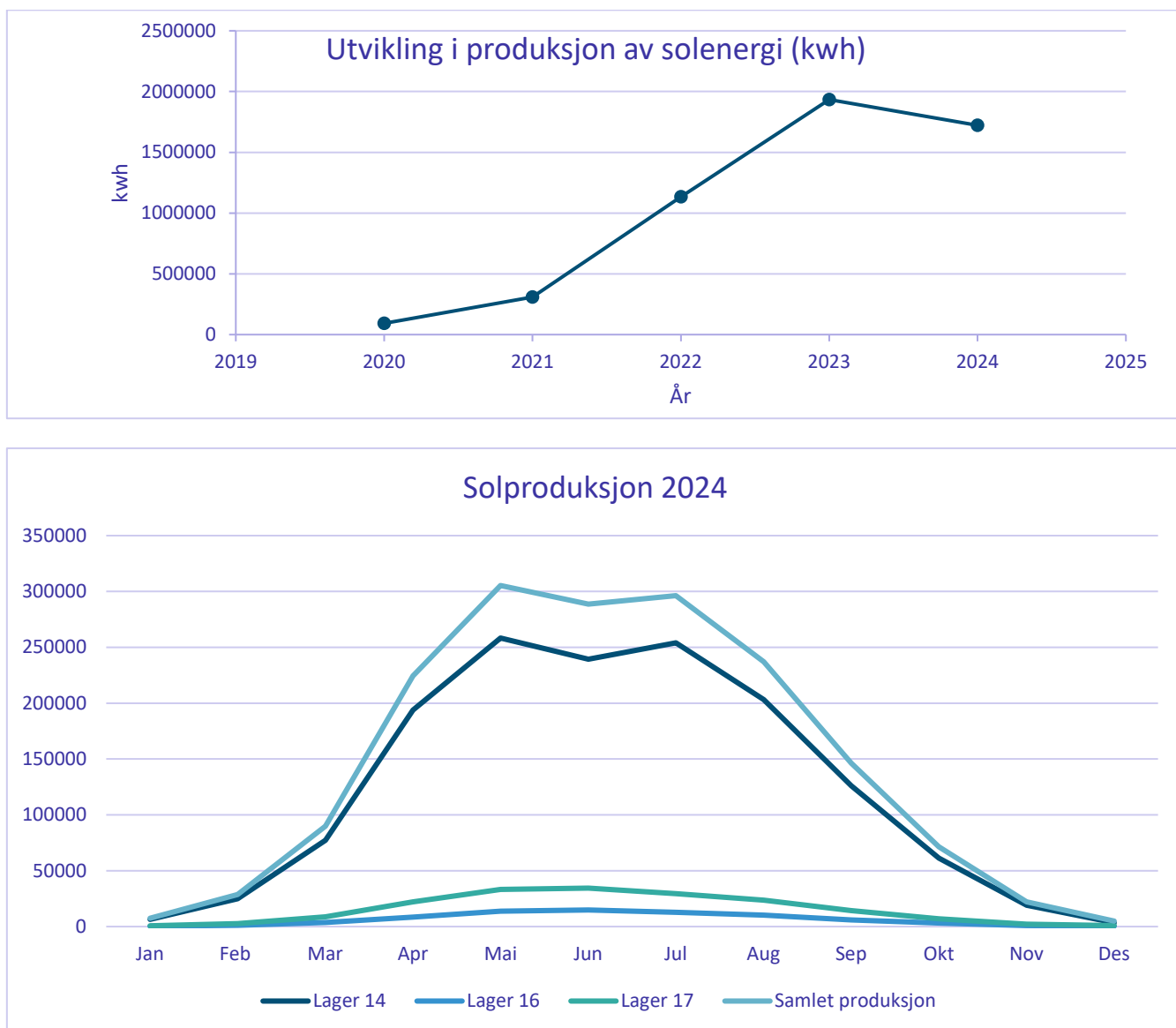


Solcelleanlegget på lager 14 produserte nær 1,5 GWh i 2024.

Tabell 2: Energiforbruk, forbruk av biogass og fossilt drivstoff. Forbruk av landstrøm er inkludert i forbrukstall for 2023, men forbruk av landstrøm er inkludert i forbrukstall for 2023, men ikke for 2024.

Kategori	2022	2023	2024
	Forbruk	Forbruk	Forbruk
Elektrisitet	5 185 585 kwh	5 577 070 kwh	2 506 580 kwh ¹
Fjernvarme	987 080 kwh	1 091 180 kwh	1 230 530 kwh
Biogass	450 kg	727 kg	625 kg
Dieselforbruk	67 532 liter	52 056 liter	33 405liter
HVO-diesel	5 000 liter		
Bensin			786 liter

¹ Elektrisitetsforbruket oppgitt i 2024 er kun salg direkte til BIKS. Tidligere år har leietakernes forbruk over egen måler vært inkludert, og forbruk har vært estimert der leietakeres forbrukstall ikke har vært tilgjengelig.



Figur 12-13. Utvikling i egenproduksjon av solenergi i perioden 2020-2024, samt fordeling av produksjon gjennom året for våre tre solcelleanlegg i 2024.

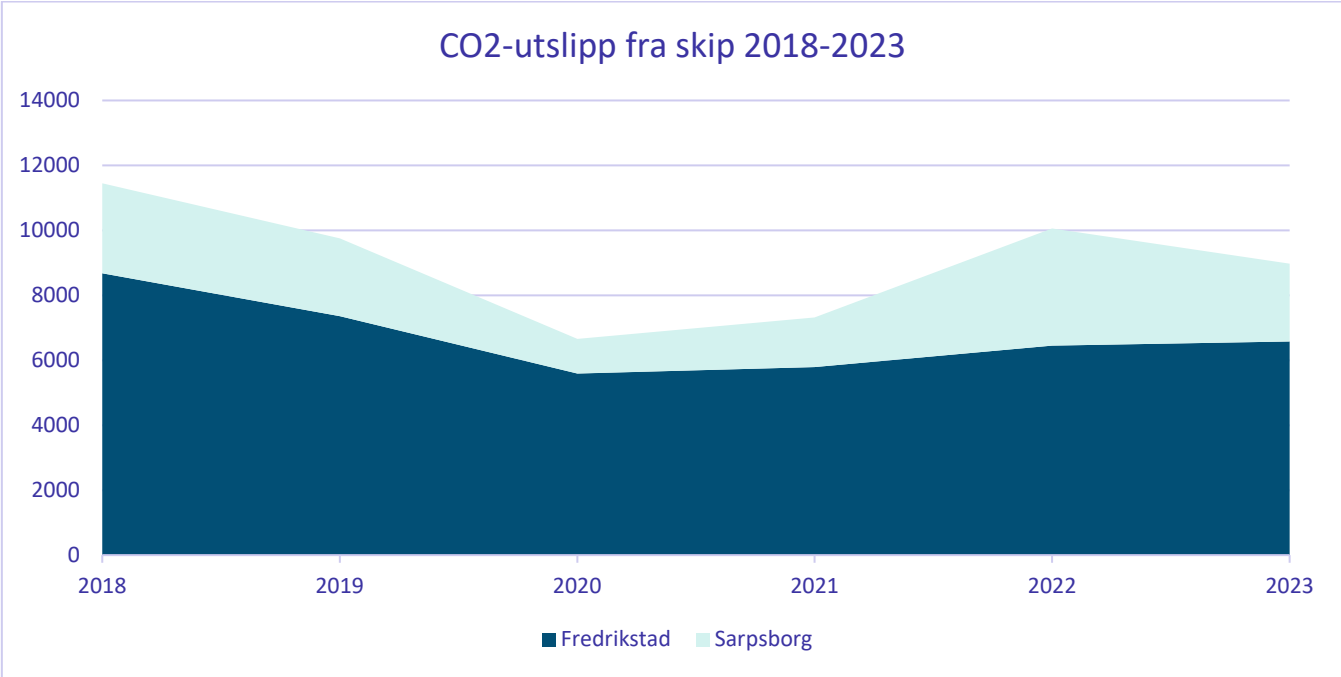
Utslipp til luft og støy

Gjennom 2024 er det ikke mottatt noen klager på støy eller støv fra aktivitet på våre områder. Vi har stort fokus på å holde støynivået lavt, både blant egne ansatte og aktørene som bruker havna. Håndtering av bulk og gjenvinningsprodukter kan være utfordrende når det gjelder støy. I 2024 har vi oppdatert støykartleggingene for havneterminalene på Øra og Alvim i tråd med regelverket. De nye støykartene viser støysoner rundt havneterminalene og det utført nye beregninger av både utendørs og innendørs støynivåer. Kartene sendes til kommunene, som bruker dem i plan- og byggesaksarbeid. Fra havnedriften er det ingen boliger i området har så høye utendørs støynivå i og ingen boliger vil ha overskridelser av krav til innendørs støynivå.

Klimagassutslippene fra skip når de ligger til kai representerer en betydelig del av utslippene til luft i Borg Havn. Store deler av disse utslippene kan mulig kuttes ved bruk av landstrøm. Utslipp fra skip inkluderes ikke i vårt klimaregnskap, men vi kartlegger dette årlig. I tillegg til CO₂-reduksjon vil det være et viktig tiltak for reduksjon av lokal luftforurensning og støy.

Det totale klimagassutslippet fra skip ved offentlig kai i henholdsvis Fredrikstad og Sarpsborg i perioden 2018-2023 er vist i figur 12. I Fredrikstad var samlet utslipp på 6 575 tonn CO2 i 2023, mens det i Sarpsborg var 2 396 tonn. Andre utslipp til luft fra skip i havn er vist i tabell 3.

Effekt av bruk av landstrøm i Borg Havn i 2023 viser en nedgang på mellom 2-2,3% av CO2, NOx, SOx og totalt PM-utslipp i tonn. I 2023 ble det levert rett i overkant av 350 000 kwh strøm til 12 skipsanløp. I 2024 er det kun levert landstrøm til et fartøy og to lektere, i alt 30 000 kwh. Flere planlagte anløp av skip som bruker landstrøm er forsinket til 2025.



Figur 14. Klimagassutslipp fra skip perioden 2018-2023 oppgitt i tonn CO2. (Kilde: Oslofjordhavnene utslippsregnskap, DNV).

Tabell 3: Utslipp til luft fra skip i havn i 2022 og 2023 oppgitt i tonn. (Kilde: Oslofjordhavnene utslippsregnskap, DNV²).

Utslipp til luft fra skip i havn (tonn)					
Havn	År	CO2-utslipp	NOx-utslipp	SOx-utslipp	PM-utslipp
Fredrikstad	2023	6575	67	4,2	3,1
	2022	6 450	64	4,2	3,1
Sarpsborg, Alvim	2023	2 396	27	1,5	1,1
	2022	3 611	39	2,4	1,8

² Miljøregnskapet og oversikten over skipsaktivitet i havnene er etablert ved bruk av det DNVs AIS-baserte miljømodell, MASTER (Mapping of Ship Tracks and Reduction Potentials). Modellen benytter AIS data i kombinasjon med skipsspesifikk informasjon for å kunne estimere skipenes effektbehov drivstofforbruk og utslipp til luft. I beregningene er det lagt til grunn at skip som er koblet til landstrøm ville benyttet diesel ved kai.

Avfall

Det ble levert 43,6 tonn avfall fra 11 ulike adresser i Sarpsborg og Fredrikstad. Avfall fra skip og prosjekter er ikke inkludert i oversikten her. Sorteringsgraden vår ligger i dag på cirka 35%, noe som betyr at en betydelig mengde av avfallet fortsatt går som restavfall, eller i det minste blir håndtert som restavfall. Vi har mål om å øke sorteringsgraden til minimum 50% på kort sikt samt rapportere på prosjektene våre. Avfallsstatistikken under er hentet fra vår renovatør Gretland Reno med flere.

Tabell 4: Totale avfallsmengder i 2022 og 2023.

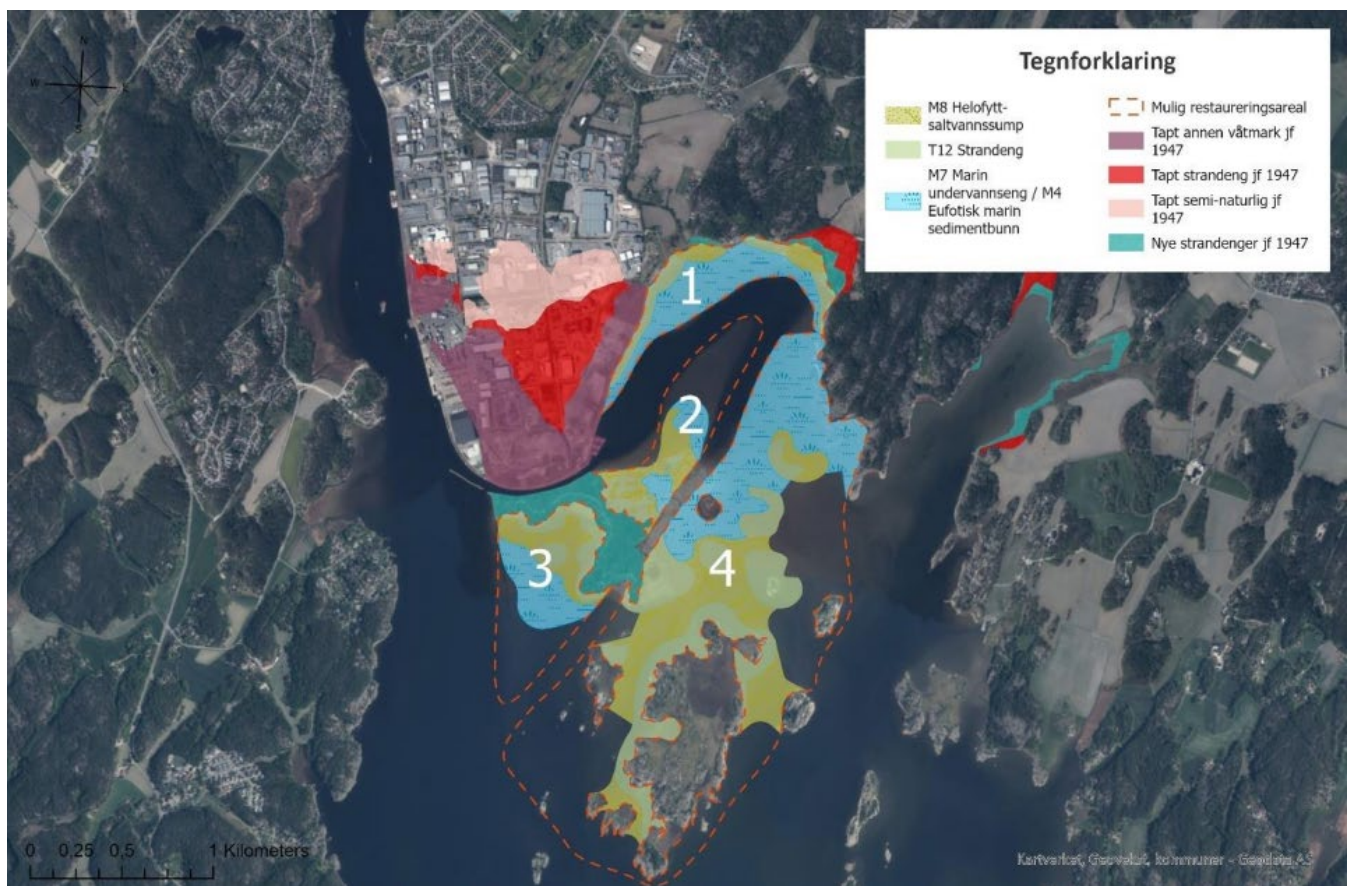
Avfallskategori	2022	2023	2024
	Vekt i tonn	Vekt i tonn	Vekt i tonn
Restavfall	16,7	22,64	26,1
Matavfall, våroorganisk avfall	2,00	2,50	2,50
Papp, papir	2,76	3,55	9,01
Glassemballasje m/metall	0,31	1,86	0,36
Plast (blandet)	1,28	1,71	1,08
EE-avfall (blandet)	0,35	0,49	0,85
Spillolje	0,48		
Olje forurenset masse	0,24	0,07	0,08
Maling, lim og lakk	0,30	0,06	
Olje- og fettavfall		0,10	0,08
Rengjøringsmidler	0,08		
Organisk avfall m/halogen	0,24	0,12	
Treverk	0	3,62	1,56
Metall		0,70	
Rene gravemasser		24,1	
Drivstoff og fyringsolje		0,05	
Oljefiltere		0,05	0,17
Spraybokser u/icocyanater		0,03	
Lysstoffrør og sparepærer			0,06

Borg Havn registrerer avfall i alle våre rive- og utbyggingsprosjekter, men systematiserer ennå ikke dette. Vi har satt mål om å øke gjenvinningsgrad og ombruk i egen virksomhet. Tiltak videre vil være å beskrive og synliggjøre avfalls-mengder og potensiale for ombruk i vår drift og i prosjekter.

Borg Havn IKS fikk i 2023 ENOVA-støtte til en mulighetsstudie for ombruk av materialer i sine bygg. Gjennom studien vil vi kartlegge materialer og bygningsdeler med potensiale for ombruk. Prosjektet vil dessuten se på potensial for å redusere klimagassutslippene, samt vurdere effektive verdikjeder for ombruk av bygningsmaterialer og deler fra bygg.

Naturmangfold

Borg Havn skal ta ansvar for naturmangfold og arbeide for å minimere negativ påvirkning. Dette gjør vi blant annet gjennom prosjektet earthresQue hvor vi i samarbeider med akademia og næringsliv. I prosjektet ser vi på hvordan masser og sedimenter fra mudring og havneutbygging kan gjenbrukes bærekraftig, enten i nye produkter eller til naturrestaurering i nærområdene. Dette arbeidet hjelper oss med å finne nye miljøvennlige løsninger som kan balanserer havneutvikling og økosystemene rundt oss. I juni deltok vi, sammen med Kystverket og Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), på et arbeidsmøte i Antwerpen for å diskutere bærekraftig bruk av sedimenter og mulighet for naturrestaurering i havner med eksperter og representanter fra europeiske havner og myndigheter. Her ble casestudiet fra Borg Havn presentert.



Figur 13. Kart over delområder egnet for restaurering med forslag til mulig restaureringsplan samlet og hvert delområde for seg, samt tapt natur i Øra-området. Kilde: Rapport for våtmarksrestaurering Øra. Gjenbruk av muddermasser fra Borg Havn. November, 2023 (NMBU rapport).

Naturrisikoutvalgets rapport ble lansert i starten av 2024. Utvalget påpeker at både offentlige og private aktører må forberede seg på nye og strengere nasjonale- og internasjonale rammevilkår for aktiviteter som påvirker naturen negativt, og muligheter for aktiviteter som påvirker positivt i årene fremover. Det vil derfor være naturlig at vi fortsetter å rapportere på klimarisiko og klimamuligheter. Utvalget gir også konkrete råd, metoder og verktøy som selskaper og offentlig sektor kan bruke for å håndtere naturrisiko. Blant annet en fem-stegs rammeverk for analyse av naturrisiko, et verktøy som kan vurderes tas i bruk hos oss.

Klimarisiko og klimamuligheter – å forberede seg på fremtiden

Hensikten med en klimarisikoanalyse er å forstå selskapets risikobilde knyttet til klimaendringer, samt å håndtere klimarisikoen for å sikre langsiktig lønnsomhet og oppnåelse av målsettingen i selskaps-strategien. Klimaendringer påvirker oss på ulike måter. Infrastrukturen og drifta vår kan bli berørt av ulike klimahendelser. Ved å rapportere på klimarisiko viser vi åpenhet og ansvarlighet. Slik rapportering kan også hjelpe selskapet med å identifisere og utnytte nye muligheter.

I arbeidet med å vurdere klimarisiko og klimamuligheter, og hvordan dette kan påvirke på kort, mellomlang og lang sikt, har vi brukt interne ressurser. Vurderingene av de ulike risikoene er gjort ut ifra hvordan vi mener at Borg Havn blir berørt. Dette er en skjønnsmessig vurdering. Tabellene som er vist på de neste sidene oppsummerer funnene våre, og vi vil fremover prioritere tema strategisk i tråd med funn.

Mens noen blir mer utsatt for flom og ekstrem nedbør, vil andre oppleve forstyrrelser i sine globale verdikjeder. Borg Havn sine anlegg med terminaldrift og arealer for næringsutvikling ligger nær elv og sjø, og vil være utsatt for endringer i klima og ekstremvær. Vind kan til tider påvirke driften i havna og påvirke skip som seiler til og fra våre havner. Terminalutstyr og kraner har operasjonsbegrensninger i sterk vind. Vi jobber kontinuerlig for å forbedre vårt arbeid knyttet til risiko. Vi anser risikoen for liten og moderat for driftsutfordringer som følge av økte vannføring i Glomma og andre værphenomen som vi i økende grad har opplevd. Elva har stor kapasitet nedstrøms i Melløsterminalen i Sarpsborg til å ta unna økte vannmengder. Vannføring over 1 800 m³ per sekund setter imidlertid begrensinger for anløp oppstrøms E6- brua i Sandesund. Det registreres også økende grad av erosjon langs elvebredden. Vi erfarer å ha robuste og moderne anlegg med bygg- og terminalutstyr som klarer perioder med ekstremvær.



Vi venter på flommen i Glomma nedstrøms ved Vaterland i Fredrikstad (t.v) og flom oppstrøms Melløsterminalen i Sarpsborg (t.h.).
Foto: Borg Havn IKS

Klimarisiko

Tabell 5. Borg Havns egen vurdering av klimarisiko.

		Kortsiktig perspektiv (0-2 år)	Langsiktig perspektiv (3 år →)	Kunnskapsnivå ³ (1=lavest, 10= høyest)
Overgang	Økt prising av klimagassutslipp	Lavt	Middels	6,5
	Utvidede rapporteringsforpliktelser på utslipp	Lavt	Middels	7,0
	Regulering av eksisterende produkter og tjenester	Middels	Middels	6,5
	Erstatning av eksisterende produkter og tjenester med alternativer med lavere utslipp	Lavt	Lavt	7,5
	Kostnader for overgang til teknologi for lavere utslipp	Høy	Middels	7,5
	Endring av kundedferd	Middels	Middels	5,0
	Usikkerhet i signaler fra markedet	Høy	Middels	5,0
	Økte råvarekostnader	Høy	Middels	5,5
	Endringer i forbrukernes preferanser	Lavt	Lavt	8,0
	Stigmatisering av sektoren	Middels	Middels	6,0
	Økt bekymring fra interessenter eller negativ tilbakemelding fra interessenter	Høy	Middels	7,0
Fysisk	Økt alvorlighetsgrad av ekstreme værforhold som sykkloner og flom	Lavt	Middels	7,5
	Endringer i nedbørsmønstre og ekstrem variasjon i værmønstre	Lavt	Middels	7,5
	Stigende gjennomsnittstemperaturer	Lavt	Lavt	7,5
	Stigende havnivå	Lavt	Lavt	8,0

³ I tabell 5 og 6 er risikoer kategorisert etter organisasjonens egenoppfattede kunnskapsnivå på hvert av temaene (mye til lite).

Klimamulighet

Tabell 6. Borg Havns egen vurdering av klimamulighet.

Kategorier	Klimarelaterte muligheter	Kortsiktig perspektiv (0-2 år)	Langsiktig perspektiv (3 år →)	Kunnskapsnivå (1=lavest, 10= høyest)
Ressurs- effektivitet	Redusert prising av klimagassutslipp	Lavt	Lavt	8
	Bruk av mer effektive transportformer	Middels	Middels	8
	Bruk av mer effektive produksjons- og distribusjonsprosesser	Middels	Middels	5
	Bruk av resirkulering	Middels	Høy	5
	Flytting til mer effektive bygninger	Middels	Høy	7
	Redusert vannbruk og forbruk	Lavt	Lavt	7
Energikilder	Bruk av energikilder med lavere utslipp	Middels	Middels	9
	Bruk av insentiver fra myndighetene	Middels	Lavt	8
	Bruk av ny teknologi	Middels	Middels	7
	Deltagelse i karbonmarkedet	Lavt	Lavt	3
	Skift mot desentralisert energiproduksjon	Middels	Middels	8
Produkter og tjenester	Utvikling og/eller utvidelse av lavutslippsvarer og -tjenester	Middels	Middels	7
	Utvikling av klimatilpasning og forsikringsrisikoløsninger	Lavt	Lavt	3
	Utvikling av nye produkter eller tjenester gjennom Forskning og Utvikling og innovasjon	Middels	Middels	7
	Evne til å diversifisere forretningsaktiviteter	Middels	Høy	6
	Endring i forbrukernes preferanser	Middels	Høy	6
	Utvikling og/eller utvidelse av lavutslippsvarer og -tjenester	Middels	Middels	7
Marked	Tilgang til nye markeder	Middels	Middels	3
	Bruk av insentiver fra myndighetene	Lavt	Lavt	7
	Tilgang til nye eiendeler og steder som trenger forsikringsdekning	Lavt	Lavt	2
Motstands- dyktighet	Deltakelse i programmer for fornybar energi og bruk av energieffektiviseringstiltak	Høy	Høy	9
	Ressurserstatning/diversifisering	Lavt	Lavt	2

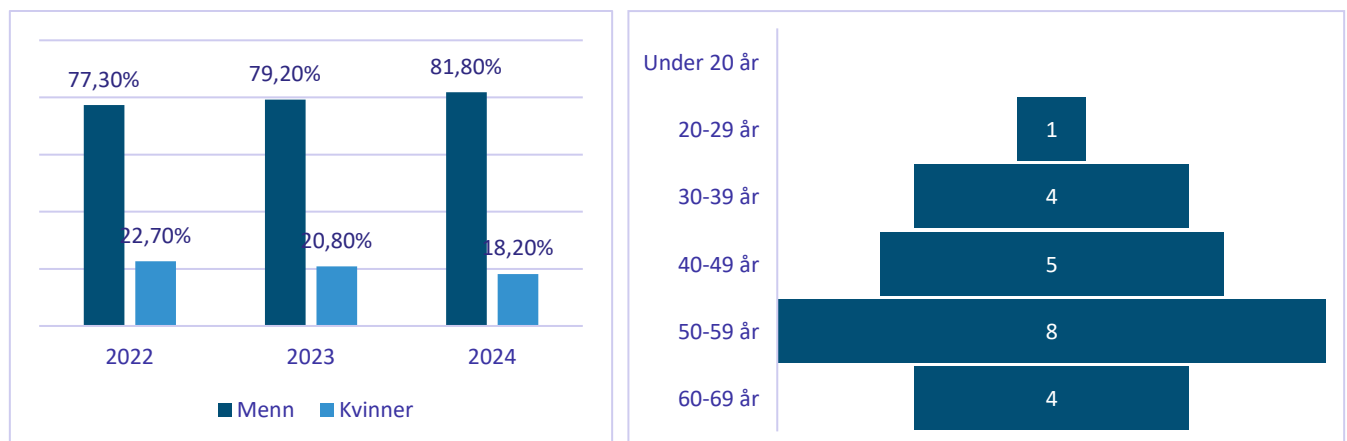
Samfunn og sosial bærekraft

Ansatte

Borg Havn hadde per 31.12.2024 22 ansatte som utgjør 21,9 årsverk. Ny CFO hadde oppstart 1. januar (nyopprettet stilling) og to prosjektstillinger ble avsluttet i november 2024. To lærlinger hadde oppstart i august 2024, men valgte av personlige årsaker å avslutte lærlingperioden før utgangen av året. Det er gjennomført én nyansettelse med oppstart våren 2025.

Likestilling og mangfold

Gjennom året har vi jobbet med lederutvikling og gjennomført organisatoriske endringer. Vi vil fortsette å utvikle organisasjonen, medarbeidere og kompetanse, og vi vil fokusere mer på kultur og trivsel. Vi skal også jobbe mer systematisk med likestilling og mangfold, og være tydeligere på hvem vi er for å vise vår rolle. Dette er viktig for å tiltrekke oss riktig kompetanse og samarbeidspartnere fremover. Et rikt mangfold vil kunne bidra til økt produktivitet, innovasjon, bedre beslutningsprosesser, økt medarbeidertilfredshet og lavere turn over.



Figur 15-16. Kjønn- og aldersfordeling i ansattgruppa i Borg Havn IKS.

Ved årets slutt var andelen menn i Borg Havn 81,8%, mens kvinneandelen var 18,2%. Gjennomsnittsalder for kvinner og menn er på henholdsvis 48,8 år og 48,3 år. Hele 54,5% av våre ansatte er over 50 år. Etter eget ønske jobber én kvinne og to menn i redusert stillingsprosent. Bedriftens ledergruppe består av fem personer, hvor alle er menn.

Havnestyret består av syv medlemmer, hvorav tre er kvinner og fire er menn. Representantskapet har i 2024 bestått av to menn og en kvinne. I datterselskapet Borg Havn Eiendom AS/Habornveien 60 er én av de tre medlemmene kvinner. Tilsvarende kvinneandel er det også i Borg Hydrogen AS. Styrene i Borg CO2 AS og Borg CO2 Terminal AS består av de samme fire medlemmene, hvorav én av styremedlemmene er kvinne.

Avlønning i Borg Havn skal reflektere ansvar og kvalifikasjoner og inngår som en naturlig del av arbeidet å beholde og rekruttere personell i selskapet. Arbeidstidsordninger følger av de ulike stillinger. Borg Havn IKS følger hovedtariffavtale for selvstendige bedrifter i kommunal sektor og er bundet til denne. Det er tilrettelagt for fleksibel arbeidstid, men enkelte arbeidsoppgaver er tidsbestemte

Sikkerhet på arbeidsplassen

Våre ansatte er det viktigste vi har, og vi har som mål at alle som jobber her skal komme trygge og skadefrie hjem fra jobb hver dag. Vi jobber systematisk og kontinuerlig med helse, miljø og sikkerhetsarbeid og forebygging av uønskede hendelser. Vi jobber også med å sikre anstendige arbeidsforhold i hele vår leverandørkjede.

I 2024 er den gjennomført flere dialogmøter med tillitsvalgte, dette for å sikre medbestemmelse og samarbeid. Videre avholdes regelmessige allmøter og årlige medarbeidersamtaler. Det er gjennomført arbeidshelsekontroller av alle ansatte i løpet av 2024. Medarbeiderundersøkelsen som var planlagt gjennomført, er skjøvet til våren 2025.

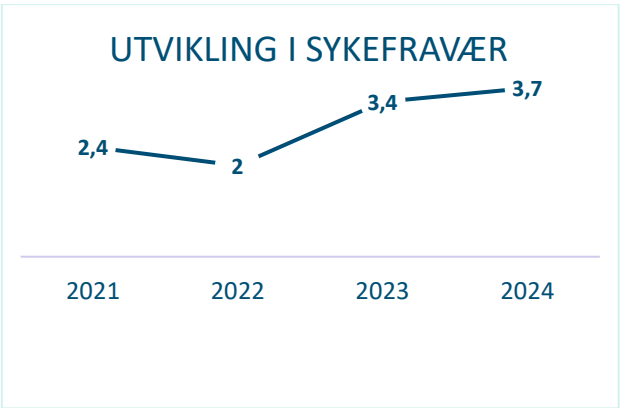
HMS-mål i Borg Havn IKS:

«I vår bedrift skal det i fellesskap skapes et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø for alle ansatte. Vi skal også ta vare på bedriftens bygninger og materiell, forhindre belastning på det ytre miljø, og våre produkter skal ikke skade brukerne.»

Det er ikke er ikke registrert alvorlige hendelser og skader i selskapet i 2024. Seks faste vernerunder er gjennomført i 2024. Videre er det registrert 39 avvik relatert til HMS- og ISPS forhold. Dette inkluderer bedriftens egne avvik og der hvor eksterne aktører har vært involvert på våre anlegg. Avvik følges opp i henhold til gjeldene rutiner. Det er 14 bedrifter på Ørterminalen som har samarbeidsavtale om samordning av helse, miljø og sikkerhetsarbeid. Borg Havn IKS er en av disse og har rollen som ansvarlig bedrift for å drive samarbeidet. Det er avholdt to møter, en vernerunde, samt en felles brannøvelse med to av gjenvinningsaktørene som opererer på Ørterminalen og inngår i HMS samordningen.

Kystverket har vært på tilsyn av ISPS i 2024. Myndighetskontroll og det å ha god oversikt over avvik og identifisere forbedringsområder gir oss viktige innspill til hvilke prosesser og områder som bør forbedres i driften av selskapet.

Sykefravær



Figur 17. Utvikling i sykefravær 2021-2024.

Det totale sykefraværet i 2024 var 3,7% mot henholdsvis 3,4% i 2023 og 2,0% i 2022. Fordelt på kjønn var sykefraværet på 2,8% for menn og 7,7% for kvinner. Det langsiktige målet er fortsatt å ha et stabilt og lavt sykefravær



Helse, miljø og sikkerhetsarbeid er viktig i en variert arbeidshverdag med flere ulike operasjoner og aktører på havneterminalene.
Foto: Borg Havn IKS

Forsyningskjede

Som kunde eller samarbeidspartner av Borg Havn IKS, skal du være trygg på at vi tar ansvar for å ivareta arbeidstaker- og menneskerettighetene i hele vår verdikjede. Sammen med andre tiltak skal åpenhetsloven bidra til Norges arbeid med å møte FNs bærekraftsmål nummer 8 om anstendig arbeid og økonomisk vekst, og mål nummer 12 om ansvarlig forbruk og produksjon. Aktsomhetsvurdering, retningslinjer for hvordan vi arbeider med åpenhetsloven og etiske retningslinjer er publisert på våre nettsider.

Kommunikasjonsaktiviteter og sponsorvirksomhet

Borg Havn IKS er en aktiv bidragsyter til våre lokalsamfunn. Gjennom støtte til lokale initiativer og samfunnsprosjekter ønsker vi å styrke vårt samfunnsbånd og bidra til positiv samfunnsutvikling. Vi inngår sponsorsamarbeid med grupper, lag og foreninger i hovedsak innen kategoriene:

- ✓ Idrett
- ✓ Kultur/maritim kultur
- ✓ Utdanning og opplæring i aktiviteter som bidrar til økt bevissthet rundt bærekraft, klima og miljø

Borg Havn har i perioden 2023-2024 bidratt til vitensenteret Inspiria sin utstilling Dypdykk. I utstillingen kan du dykke ned i den spennende verdenen under vann, og lære mer om hva som gjør havet så viktig for oss mennesker, hva vi bruker det til og hva som truer det. Utstillingen inneholder flere morsomme selfie-studioer, digitale spill og quizer, informasjonsskjermer og et kranspill. Vi samarbeider ellers med samfunnet vi er en del av og bidrar aktivt i arbeid sammen med høyskoler og universitet. Vi har gjennom Ungt Entreprenørskap deltatt i juryarbeid, og vi tar imot elever fra videregående skoler som fokuserer på bærekraft og sirkulærøkonomi. Borg Havn samarbeider også med ansatte om søppelryddingsdugnader som tilbys lokale idrettslag og foreninger.

Isegran

Sammen med Fredrikstad kommune og frivilligheten bidra vi for å bevare og utvikle Isegran som et levende maritimt miljø. Formålet er å fremme kvalitet og mangfold gjennom aktiviteter som sikrer profesjonell formidling av øyas historie og maritime håndverkstradisjoner. Borg Havn bidrar vi for å ivareta bygningsmasse, maritim infrastruktur og støtte arrangementer på Isegran.



Fra utstillingen Dypdykk på Inspiria. Kranspillet (t.v.) er en morsom aktivitet. Foto: Inspiria (t.v.) og Borg Havn IKS.

Økonomi og styringsmessige forhold

Borg Havn sin økonomiplan og budsjetter er basert på overordnede strategier for selskapet. Måloppnåelse og beslutninger følges opp løpende i månedlige resultatsikringsmøter i ledelsen. For fullstendig årsberetning og regnskap for 2024 se kapittel 4.

Borg Havn sin hovedvirksomhet er å tilby ulike tjenester knyttet til havnedrift, terminal- og logistiktjenester, eiendomstjenester og eiendomsutvikling for å styrke næringslivet i Nedre Glomma region. Drift og investeringer planlegges ut fra et langsiktig perspektiv, hvor målet er å sikre kostnadseffektiv sjøtransport og fremme grønn omstilling.

Det er innarbeidet rutiner for systematisk kontraktsoppfølging i selskapet. Dette innebærer oppfølging av gjeldende kontraktsvilkår, avvikshåndtering, sanksjonering og forhandlinger.

Borg Havn får hovedsakelig sine inntekter gjennom gebyr- og leieinntekter. Selskapet utarbeider fireårig økonomiplan som godkjennes av representantskapet. Næringsvirksomheten har over tid hatt gode resultater noe som har ført til at likviditeten i selskapet er god. Vi har en praksis med å kjøpe egne driftsmidler fremfor å leie/lease.

Selskapet har en låneramme fastsatt av representantskapet som setter øvre grense for hvor mye vi kan investere for kostnadseffektiv sjøtransport og fremme grønn omstilling. Borg Havn har en vekststrategi basert på samarbeid med andre, noe som vises gjennom flere selskaper og flere juridiske enheter til konsernet og økende kompleksitet.

Kontaktopplysninger

Kontaktperson for spørsmål eller tilbakemeldinger om rapporten eller innholdet er fagleder for bærekraft og miljø Charlotte Iversen. Kontaktinformasjon ligger på www.borg-havn.no/ansatte/

Borg Havn IKS
Øraveien 27, 1639 Gamle Fredrikstad
Tlf.: 69 35 89 00
E-post: firmapost@borg-havn.no
Nettside: borg-havn.no
Organisasjonsnummer: 970937099

Bærekraftrapporteringen baserer seg på Nordic Sustainability Reporting Standard-NSRS Nivå 1, med noen tilpasninger. Les mer på: www.nsr.eu



DFDS fartøyet M/S Transporter legger til kai på Øraterminalen. Foto: Stein Johnsen, ContentVideo