HÅLLBAR HAMN 2024

GÖTEBORGS HAMNS HÅLLBARHETSREDOVISNING

GÖTEBORGS HAMN

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD

Hållbarhetsredovisningen beskriver Göteborgs Hamn AB:s arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Utgångspunkten är bolagets uppdrag och i årets redovisning har vi valt att presentera olika nedslag i verksamheten som beskriver hur vi arbetar med våra väsentliga hållbarhetsfrågor i det dagliga arbetet. Därtill lyfts särskilt fokus på tre intressentgrupper: bolag i godsnavet, leverantör och medarbetare.

Du kan bidra till att göra Göteborgs Hamn mer hållbar

När du läser Hållbar Hamn får du kanske idéer och har synpunkter på vad vi kan förbättra, både när det gäller vårt hållbarhetsarbete och innehållet i vår hållbarhetsredovisning. Hör gärna av dig till oss via miljo@portgot.se och berätta. Trevlig läsning.

Innehåll

VD har ordet sid 4

Om oss i Göteborgs Hamn 6

Värdekedjan 12

Hållbarhet i vår omvärld 14

Volymutveckling godsnavet 15

Händelser under året 16

Nedslag i verksamheten: 18
- Viktiga framsteg inom elanslutning (OPS)
- Framtidens energislag i Energihamnen
- Skandiaporten – vägen ut i världen
- M/S Hamnen
- Seglarskola som ger sommarjobb

Hållbarhetsstyrning: 26
- Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål
- Bolagets styrning och affärsplan
- Bolagets mål – hur går det?
- Långsiktiga relationer med våra intressenter
- Samverkan stärker hamnklustret
- Viktiga hållbarhetssteg från bunkeraktörer
- Hamndagen 2024 – tema globala trender
- Systematiskt riskarbete och hög affärsetik
- Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi
- Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad

Fokus på en intressent: 42
- Bolag i godsnavet
- Leverantör
- Medarbetare

Bolagets säkerhetsarbete 46

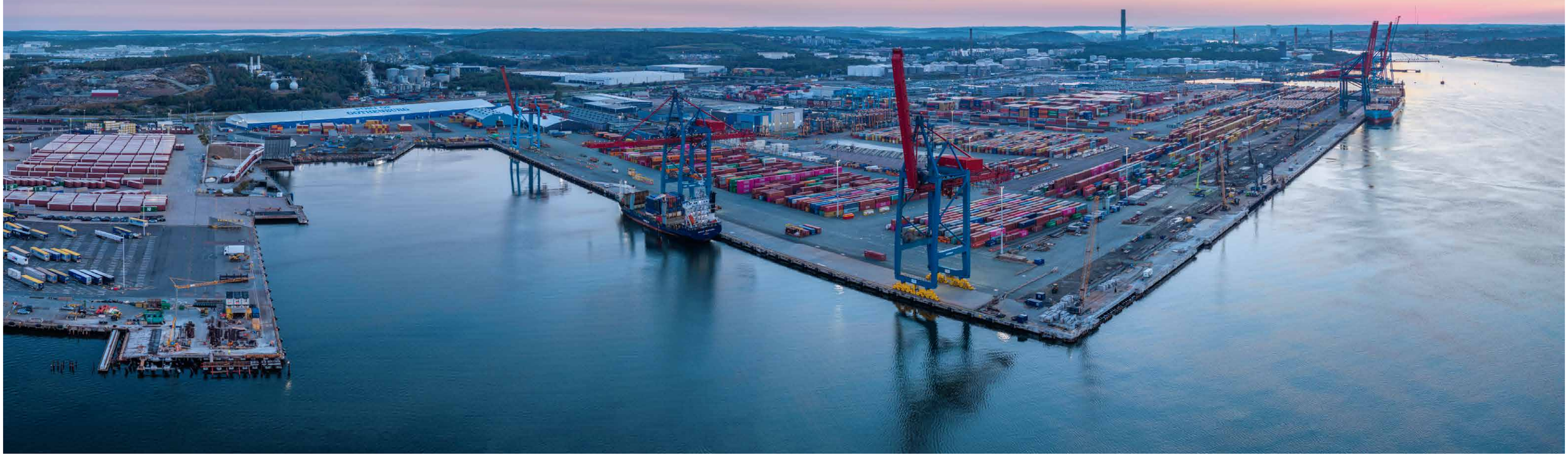
Om vår hållbarhetsredovisning 48

Nyckeltal och upplysningar 49

Styrelsen 57

Revisorns yttrande 58

Ordlista 59



Vi fortsätter stärka Sverige, men inte på bekostnad av miljön

Göteborgs Hamn har en god utveckling trots oroligheter i världen och en svag ekonomisk utveckling på flera håll. Vår stabila affärsmodell och goda lönsamhet är grunden till att kunna fortsätta vårt arbete inom social och ekologisk hållbarhet – och som Nordens största hamn har vi ett ansvar att skapa goda förutsättningar för omställningen. Samtidigt har jag kommit till insikt att den klimatkris vi befinner oss i har sitt ursprung i vårt beteende, alltså det sätt vi människor agerar på.

Vi behöver förstå vår roll i det ekologiska systemet och se över vårt förhållande till naturen. Det gäller att inkludera fler och lösa mer komplexa problem genom samverkan. Vi behöver också ett holistiskt synsätt. För mig är hållbarhet mycket mer än utsläpp av växthusgaser, vi måste inkludera social hållbarhet och biologisk mångfald. Dessutom måste vi som hamn ta ansvar bortom lägsta nivå enligt lagar och regler och vara pionjärer. Vi måste helt enkelt satsa mer än vad som idag krävs för att värna dagens och morgondagens generationer.

ELEKTRIFIERING OCH ENERGIOMSTÄLLNING

Göteborgs Hamn har under 2024 tagit viktiga steg inom elektrifiering och energiomställning. Som aktör inom transportsektorn tar vi ansvar för omställningen i stort och är redo att utföra det arbete som återstår för att nå utsläppsmålen. Samhället, som vi är en del av, är beroende av statligt stöd för att driva igenom många projekt. Marknaden klarar det inte på egen hand.

Två områden är särskilt utmanande. Det ena är de långa ledtiderna för tillståndsprövning. Klimatet kan inte vänta så här behöver det gå snabbare. Det andra är finansieringen av omställningen. Det behövs mer stöd till investeringar i infrastruktur som syftar till energiomställningen och med att stänga prisgapet mellan traditionella och förnyelsebara bränslen.

GÖTEBORGS HAMN ÄR VÄL FRAMME I MÅNGA FRÅGOR

Jag upplever att Göteborgs Hamn ligger väl framme i utvecklings- och omställningsfrågor. Vi är tidigt ute med landanslutning för tankfartyg och många andra hamnar följer utvecklingen med stort intresse. Samtidigt växeldrar vi med andra på den internationella arenan och den samverkan är viktig. Vissa frågor driver vi, i andra fall tar vi lärdom av andra vilket gynnar vårt omställningsarbete.

När vi talar om hållbarhet syftar vi ofta till nettonollutsläpp. Under resan dit fortsätter vi påverka klimatet negativt. Den klimatskulden har vi ett ansvar att beta av. Det innebär att hållbarhetsarbetet måste fortsätta även efter nettonoll, men med fokus på att återställa de system som skadats av klimatförändringar.

ETT FANTASTISKT ENGAGEMANG

Det som nästan dagligen slår mig på Göteborgs Hamn är medarbetarnas genuina engagemang i vår roll som samhällsbyggare och hur vi bidrar till en bättre framtid.

Göteborgs Hamn kan och skall påverka utvecklingen av samhället i positiv riktning oavsett om det gäller sociala eller miljömässiga frågor. Det är en uppgift vi gärna tar på oss, men vi gör det inte bara via våra dedikerade miljö- och hållbarhetsexperter – här jobbar alla med hållbarhet.

Vårt syfte är att stötta utvecklingen av det svenska näringslivet, med andra ord alla svenskar, men inte på bekostnad av miljön vi är beroende av.

VÄRLDENS MEST KONKURRENSKRAFTIGA HAMN

Vi skall bli världens mest konkurrenskraftiga hamn. I det begreppet inkluderar jag att vi skall erbjuda hållbara transportlösningar. Inte som tillval, utan som en naturlig del av vårt erbjudande.

Vi har gjort mycket, men ännu mer återstår. Under 2025 fortsätter projekt som Skandiaporten och vårt arbete med energiomställningen. Ibland talas det om att det inte finns tillräckligt mycket bioråvara för att ersätta fossila råvaror. Det stämmer, men det finns tillräckligt för att vi, genom att ändra på vårt beteende, kan starta omställningen och skapa förutsättningar och efterfrågan.

Under 2025 kommer vi att stärka vår organisation ytterligare för att på bästa sätt hantera omställningsarbetet vi har framför oss. Genom att vi gör det bidrar Göteborgs Hamn till en hållbar utveckling och samtidigt ökad konkurrenskraft för svenskt näringsliv.

Göran Eriksson, VD Göteborgs Hamn AB

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs Hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Skandinaviens största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot Västerhavet. Hamnen är lätt att nå via väg, järnväg och självklart sjövägen. Nästan all svensk utrikeshandel transporteras med hjälp av sjöfart. Nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel passerar kajerna i Göteborgs Hamn, som också står för hälften av landets totala containertrafik. Inom en radie av 50 mil finns dessutom tre huvudstäder och 70 procent av Skandinaviens befolkning och industri.

40 miljoner

ton gods per år går via Göteborgs Hamn

BÄSTA LOGISTIKLÄGE

Via hamnens optimala läge får svensk industri access till destinationer runt om i världen genom ett stort antal direkta destinationer. Dessutom finns frekventa avgångar till de stora omlastningsnaven på kontinenten och daglig trafik till flera europeiska storhamnar. Därmed spelar Göteborgs Hamn en avgörande roll för svensk import och export och är en viktig aktör när det gäller att stärka Sveriges konkurrenskraft.

TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

I Göteborgs Hamn hanteras alla typer av gods. Här finns terminaler och operatörer som är specialiserade på olika områden för att kunna erbjuda bästa möjliga service, dygnet runt, året runt. Det gäller allt från lagring, beredning och omlastning till lossning och lastning, passagerartrafik och hantering av energiprodukter. Se mer om verksamheternas geografiska placering i godsnavet på nästa sida.

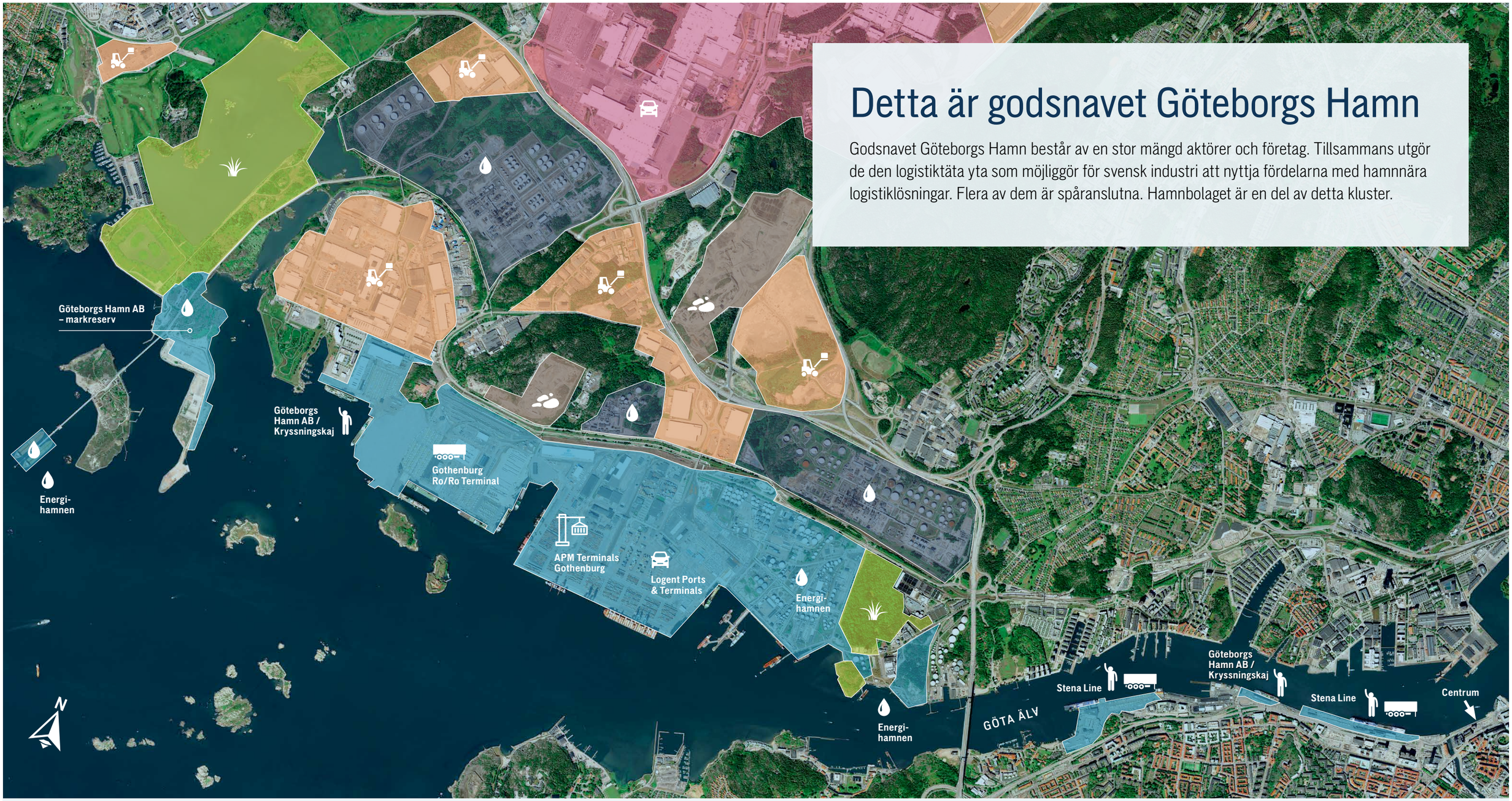
Göteborgsregionen är utsedd till Sveriges bästa logistikläge,* där Göteborgs Hamn har en avgörande roll för utmärkelsen.

*Enligt branschtidningen Intelligent Logistiks jury 2024.

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Detta är godsnavet Göteborgs Hamn

Godsnavet Göteborgs Hamn består av en stor mängd aktörer och företag. Tillsammans utgör de den logistiktäta yta som möjliggör för svensk industri att nyttja fördelarna med hamnnära logistiklösningar. Flera av dem är spåranslutna. Hamnbolaget är en del av detta kluster.



Göteborgs Stads mark som **Göteborgs Hamn AB** äger eller ansvarar för. Hamnbolaget sköter även driften av Energihamnen samt kryssningsverksamhet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer som sköter lossning och lastning av gods.

APM Terminals Gothenburg. Skandinaviens största containerhamn. Här hanteras cirka hälften av Sveriges containertrafik, jämnt fördelat mellan export och import.

Gothenburg Ro/Ro Terminal hanterar alla typer av enhetsberett rullande gods – trailrar, bilar samt även containrar och gods på kassetter.

Logent Ports & Terminals är en stor import- och exporthamn för fordon, konstruktionsmaskiner och annat rullande gods. Här hanteras även projektlaster såsom husmoduler, rör med mera.

Stena Line har två centralt belägna terminaler med färjetrafik av RoPax-typ (rullande gods kombinerat med passagerartrafik).

Logistikområden. I Göteborgs Hamn finns ett rikt utbud av lager- och logistiktjänster. Här förbereds godset inför sjötransporten – till exempel genom att stuffas i containrar eller byta lastbärare. Och kommer godset in via hamnens kajer finns flera importlager att nyttja.

Raffinaderier. Tre raffinaderier finns i hamnens absoluta närhet, vilket innebär att Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för hela landets energiförsörjning.

Fordonskluster. Med Volvo som en stor och viktig del i godsnavet får hamnen en naturlig roll som Sveriges största utskeppningshamn av fordon.

Bergtäkter. Verksamheten bedrivs av Swerock och Skanska.

Naturområden. Områden med skyddad natur där Rya skog i öst är ett naturreservat och Torsviken i väst är Natura 2000-område, skyddat enligt EU-lagstiftning.

Göteborgs Hamn AB – en central del av godsnavet

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag, vi bedriver en bred verksamhet och har olika affärer. Vi är en naturlig del av Sveriges logistikkedja. Hamnbolaget äger hamnområdet, upplåter yta till olika aktörer och förvaltar platsen – godsnavet Göteborgs Hamn. Själva godshanteringen, det vill säga lastning och lossning av fartygen, sköts av våra utsedda partners. För dessa partners utövar Göteborgs Hamn AB strategisk insyn och kontroll.

VÅRT UPPDRAG

På Göteborgs Hamn AB arbetar vi med att underhålla och förvalta infrastruktur, mark och fastigheter utifrån kundernas och samhällets behov och krav. Vi utvecklar hamnen långsiktigt, bygger nytt och jobbar konstant med olika satsningar för att utveckla hamnen. Syftet är att fortsätta bidra positivt till smarta och effektiva transporter för industrins varor. Vi marknadsför godsnavet och driver hamnfrågor på en regional, nationell och internationell arena. Vi ansvarar för driften av Energihamnen och för att alla fartygsanlöp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och hållbara som möjligt. Vi utövar insyn och strategisk kontroll över operatörerna som vi har utsett att hantera terminalverksamheten. Arbetet med att utveckla godsnavet, Göteborgs Hamn, är en komplex verksamhet som kräver rätt kompetenser, nytänkande och fokus på hållbara perspektiv.

Läs mer om vår styrning, affärsplan och våra mål på sid 28–31.

Väsentliga hållbarhetsfrågor kopplade till vårt uppdrag:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

Läs mer hur dessa är identifierade på sid 48.

För att kunna leverera på vårt uppdrag har bolaget en mission, vision samt värderingar:

Vi är garant för näringslivets access till hela världen

VÅR MISSION VÄGLEDER OSS

Vi ska vara världens mest konkurrenskraftiga hamn

VÅR VISION VISAR OSS RIKTNINGEN

Samverkan Hållbarhet Innovation Pålitlighet

VÅRA VÄRDERINGAR ÄR GRUNDEN

GODSNAVET I KORTHET

Fyra terminaloperatörer sköter lossning och lastning

70 %

av Nordens industri finns inom en radie av 500 km

Mer än hälften av landets totala containertrafik går via Göteborgs Hamn

70 godståg till och från hamnen varje dag

Antal anlöp 2024:

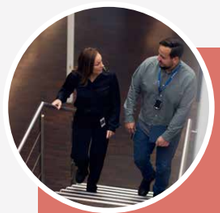
5760

Tre av fem raffinaderier i landet finns i godsnavet

HAMNBOLAGET I KORTHET

100 %

ägt av Göteborgs Stad



ANTAL ANSTÄLLDA:

174

90 anställda har gjort en hälsoprofilbedömning

INVESTERINGAR:

696 Mkr

OMSÄTTNING:

1018 Mkr

VÄRDEKEDJAN

Hamnen är nyckeln till en hållbar transportkedja

Värdekedjan beskriver godsflödet och frågor som är centrala för att kedjan ska fungera. Göteborgs Hamn AB:s roll handlar om att skapa förutsättningar för verksamheten och ett värde för samtliga aktörer som verkar i den. Bolagets långsiktiga investeringar, affärsmodell och mål syftar till att skapa värde för transportkedjan, med en stabilitet och trygghet över tid. Detta ger stora möjligheter att påverka och innebär ett viktigt ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter.

Hamnen blir ofta den naturliga samlingspunkten för utvecklingen av nya hållbara transporter och innovativa koncept, vilket bidrar till vägen mot en hållbar omställning. Det är därför naturligt att Göteborgs Hamn AB tar en tydlig och ledande roll för att ligga i framkant och etablera en ambitionsnivå för hela värdekedjan. Det inkluderar att vara sammankallande för olika grupper, delta i referensgrupper och samarbetsprojekt, samt att vara rådgivare. Vår styrka som stabil aktör medför att vi har goda förutsättningar att gå före och våga prova nya lösningar.

Inom godsnavet finns ett ansvar att säkerställa ett effektivt och välfungerande flöde av gods mellan olika aktörer och transportslag. Själva effektiviteten i värdekedjan är den viktigaste vägen till hållbarhet, eftersom vinsten för miljön och samhället ligger i ett effektivt flöde av gods. Det minimerar lokal påverkan och hamnen kan främja valet av de mest skonsamma transportslagen för varje enskild transport. Genom att bidra till att skapa effektiva flöden genom hela transportkedjan säkerställer vi förutsättningarna för nationell import och export av varor. Det ger i sin tur en ekonomisk och social trygghet för både näringsliv och samhälle till hela landet.

VAL AV EXPORTHAMN	LANDINFRASTRUKTUR	LAGER/OMLASTNING	HAMNTERMINAL	ANLÖP	VAL AV IMPORTHAMN
Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn	Godset transporteras på väg, järnväg eller i pipeline	Gods lagras innan det ska exporteras/importeras	Terminalerna tar emot godset och lastar/lossar fartyg	Samverkan sker mellan många aktörer i hamnklustret	Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn
Nyckelfrågor i värdekedjan:					
• Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö	• Kapacitet • Pålitlighet	• Närhet till hamnen • Infrastruktur • Utbud av kringtjänster	• Pålitlighet • Effektivitet • Prisvärdhet • Miljö	• Effektivitet • Säkerhet • Miljö • Maritima tjänster	• Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö
Göteborgs Hamn AB:s roll:					
• Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan • Erbjuda digitala verktyg för godsflödet i hela värdekedjan	• Planera hamnutveckling • Påverka politiskt samt inom logistikbranschen i viktiga miljö-, hamn- och infrastrukturfrågor • Utveckla järnvägspendlar	• Planera hamnutveckling • Bygga och hyra ut lager och logistikområden • Driva detaljplaner och bistå aktörer till att investera i hamnens närhet	• Planera hamnutveckling • Upplåta ytor till terminaloperatörer och arrendatorer • Erbjuda effektiv och hållbar infrastruktur – underhåll och nybyggnation • Sköta driften av en effektiv och hållbar energihamn • Utöva insyn, kontroll och strategisk styrning	• Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara anlöp – samordningsansvar och kajplanering • Inneha myndighetsansvar för hamnområdet i enlighet med Hamnordningen • Påverka politiskt samt inom sjöfartsbranschen i viktiga miljö-, hamn- och infrastrukturfrågor	• Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan • Erbjuda digitala verktyg för godsflödet i hela värdekedjan

Hållbarhet i vår omvärld

Göteborgs Hamn arbetar löpande för att minska miljöpåverkan från vår egen verksamhet. Dessutom samverkar vi i godsnavet för att minska terminaloperatörernas utsläpp samt miljöpåverkan från sjö- och landtransporter.

Göteborgs Hamn arbetar proaktivt för att minska verksamhetens miljöpåverkan.

Vi gör skillnad genom att arbeta proaktivt och strategiskt på lokal, nationell och global nivå. Viktiga förändringar under året är att sjöfarten numera inkluderas i handeln med utsläppsrätter samt att vi internt har startat upp arbetet inför CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) och taxonomirapportering. Dessutom verkar representanter för bolaget i internationella och nationella sammanhang.

EU:S GRÖNA GIV

EU:s gröna giv är en färdplan med initiativ som banar vägen för en grön omställning. Det uttryckta målet är klimatneutralitet inom EU senast år 2050. Flera av åtgärderna i färdplanen avser att minska utsläppen från transporter, däribland EU:s handel med utsläppsrätter som från 2024 gradvis inkluderar sjöfarten.

TAXONOMI OCH CSRD

Ytterligare regelverk som ingår i den gröna given är EU-taxonomin och CSRD. Göteborgs Hamn ingår i Göteborgs Stadshus som omfattas av rapportering enligt taxonomin och CSRD för räkenskapsåret 2025. Taxonomin syftar till att definiera vad som är en hållbar investering genom ett gemensamt klassificeringssystem. CSRD är till för att standardisera och förbättra hållbarhetsrapporteringen. Göteborgs Hamn har under 2024 sett över vilka verksamheter och investeringar som ligger i linje med taxonomin samt genomfört en dubbel väsentlighetsanalys och kartlagt relevanta datapunkter.

VI ÄR AKTIVA INTERNATIONELLT

Representanter för Göteborgs Hamn har under året tagit plats i flera viktiga internationella sammanhang. Bland annat har vår VD Göran Eriksson pratat om hållbarhet vid eventet Industry Mobilization under World Economic Forum. Ett annat exempel är att vi ingår i Oil Companies International Marine Forums standardiseringsgrupp för elanslutning. Inom International Association of Ports and Harbors (IAPH) deltar vi i flera arbetsgrupper, bland annat kring elanslutning samt framtida bränslen. Dessutom har vi nyligen tagit över ordförandeskapet i IAPH:s klimat- och energikommitté.

Göteborgs Hamn tar prestigefyllt ordförandeskap inom IAPH

I oktober 2024 utsågs Edvard Molitor, Head of International Public Affairs & Sustainability på Göteborgs Hamn, till ny ordförande för IAPH:s klimat- och energikommitté.

– IAPH är en viktig agendasättare och som hamnarnas röst inom IMO har vi möjligheter att vara med och påverka och snabba på implementeringen av nya tekniker för att främja den internationella sjöfartens omställning. Hela näringen behöver gemensamt växla upp och öka takten, och det är väldigt hedrande och inspirerande att ha fått förtroendet av medlemmarna att leda det arbetet inom IAPH och stärka hamnarnas gemensamma status, säger Edvard Molitor.

Som ordförande är Edvard Molitor med och sätter agendan för vilka frågor IAPH fokuserar på inom miljö, klimat, och energi i syfte att verka för en mer hållbar sjöfart. Hans ordförandeskap ökar även synligheten för Göteborgs Hamn på den internationella arenan och stärker vår strävan mot att bli en av världens mest hållbara hamnar. Något som vår VD, Göran Eriksson, nöjt konstaterar:

– Edvard Molitor är som klippt och skuren för det här. Det är helt rätt person på helt rätt plats.

Edvard Molitor

FAKTA: DETTA ÄR IAPH

IAPH (International Association of Ports and Harbors) är en global allians med 189 hamnmyndigheter samt 162 hamnrelaterade företag. Dessa hanterar mer än en tredjedel av världens sjöburna handel och över 60 procent av all containertrafik. IAPH leder globala initiativ för utsläppsminskning, energiomställning, risk- och motståndskraftshantering samt digitalisering i den maritima transportkedjan.

Volymutveckling i godsnavet

Trots en stökig omvärld kan Göteborgs Hamn se tillbaka på ett relativt stabilt 2024 med en begränsad påverkan, vilket en summering av volymerna visar. I sammandrag är containervolymerna stabil, andelen containrar på järnväg ökar, energivolymerna ökar, medan vi ser en något svagare utveckling av Ro/Ro-trafiken och importen av nya bilar.

HANTERING AV CONTAINRAR PÅ EN STABIL NIVÅ

Vid handel med länder utanför Europa fraktas varorna vanligen på containerfartyg. I Göteborgs Hamn hanterades 909 000 containrar (TEU) under 2024, vilket är en minskning med en procent jämfört med 2023. Containrar med last ökade, medan tomhanteringen minskade drastiskt.

Den svenska containermarknaden ökade med fem procent* jämfört med 2023, vilket innebär att vår marknadsandel sjönk från 57 procent (2023) till 55 procent (2024). Containervolymerna till och från hamnen på järnväg ökade med sju procent under 2024. Bidragande faktorer här var tillväxt på importtunga järnvägspendlar som Falköping och Nässjö samt nya pendlar till bland annat Bastuträsk. Det här innebär att 60 procent av vårt containergods över kaj kommer till eller lämnar Göteborgs Hamn på järnväg. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containrar, vilket inkluderar gods som anlänt till hamnen med konventionell järnväg och där omlastats till containrar.

MINSKADE RO/RO-VOLYMER OCH FÄRRE NYA BILAR

Ro/Ro-enheter är främst trailers till den europeiska marknaden. Här minskade volymerna på grund av den svaga konjunkturen i Europa. Totalt hanterades 524 000 Ro/Ro-enheter på Ro/Ro-fartyg och -färjor, vilket innebar en minskning på tre procent jämfört med 2023. Totalt hanterades 257 000 nya bilar, vilket var en minskning med fem procent. Framförallt beror det på att importen minskade drastiskt på grund av den svaga bilförsäljningen i Sverige. Samtidigt ökade exporten av bilar under året och Göteborgs Hamn är fortsatt Sveriges största bilhamn.

ÖKANDE VOLYMER INOM ENERGI

Hälften av all råolja som tas in till Sverige kommer via Göteborgs Hamn. Här finns också Sveriges största depåverksamhet, vilken försörjer hela Västsverige med bland annat diesel och bensin. Under 2024 uppgick energivolymerna till 21,8 miljoner ton, vilket kan jämföras med 18,4 miljoner ton föregående år. En stor anledning till det är att raffinaderierna, till skillnad från 2023, undvek långa underhållsstopp under året. Vårt stora fokus för 2025 är att fortsatt stötta våra raffinaderikunder i deras satsningar på förnybara bränslen.

FÄRRE PASSAGERARE

Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig över hela året, med högsäsong under sommaren. Göteborg var ett populärt kryssningsmål även under 2024 med totalt 57 anlöp och 81 500 passagerare. Antalet resenärer på färjor till och från Danmark och Tyskland minskade med sex procent till 1,31 miljoner passagerare.

*TEU=omräknat till 20-fotenheter

VOLYMUTVECKLING I GÖTEBORGS HAMN

	2024	2023	2022	2021	Jämfört med 2023
Containrar, antal TEU	909 000	914 000	885 000	830 000	-1 %
Containrar på järnväg, antal TEU	505 000	473 000	517 000	458 000	+7 %
Ro/Ro-enheter, antal	524 000	540 000	561 000	565 000	-3 %
Nya bilar, antal	257 000	267 000	238 000	256 000	-4 %
Energiprodukter, miljoner ton	21,8	18,4	22,3	19,1	+18 %
Passagerare, totalt	1 310 000	1 400 000	1 330 000	700 000	-6%
Kryssningsanlöp, antal	56	81	81	66	-31 %
Torrbulk, totalt ton	463 000	439 000	375 000	256 000	+6%
Gods totalt, miljoner ton	40,1	36,3	40,5	37	+10 %

HÄNDELSER UNDER ÅRET

Nedslag under 2024

Första fartyget med Just in Time anlöper från Karlshamn till Göteborg i maj.

Under året sätter Maersk in världens första metanoldrivna containerfartyg (Laura Maersk) i linjetrafik. Det följs av ännu ett i oktober och fler är att vänta i den här storsatsningen.

Läs mer på s. 35

Göteborgs Hamn sponsrar utplanteringen av stören som i mer än 100 år har varit utrotad i Göta Älv. Och det är en fisk som kan bli uppemot fem meter lång och leva i 140 år.

När Digital Port Call används fullt ut kan mer effektiva anlöp till Göteborg reducera koldioxidutsläppen med **6 000** ton.

Läs mer på s. 35

144 000 m²

Så stor är den nya hamnterminalen, Arendal 2, och vår största utbyggnad på 40 år som invigdes i augusti.

40 anställda på Göteborgs Hamn har gjort volontäruppdrag på Räddningsmissionens frukostcafé.

Under 2024 transporterades 909 000 containrar till och från Göteborgs Hamn.

60 000 ton

minskade koldioxidutsläpp är resultatet av Railport Scandinavia. 2024 ökade järnvägsvolymerna med sju procent. Vi startade också tågpendlar till Sundsvall, Haparanda och Bastuträsk. Bland sektorerna som ökar kraftigast märks skogsprodukter.

90 miljoner kronor

Ungefär så mycket får Göteborgs Hamn från EU för att utveckla en lösning för OPS (Onshore Power Supply) i Skandiahamnen.

Läs mer på s. 19

72/100

Kunderna blir allt nöjdare med oss visar den senaste kundundersökningen.

Nordion Energi uppför en helt ny anläggning för flytande biogas, LBG, i Göteborgs Hamn – vilket kommer möta sjöfartens och industrins efterfrågan av fossilfria bränslen.

När The Green Cable (elanslutning av tankfartyg) är i bruk kommer koldioxidutsläppen från dessa fartyg minska med **90 %**

Läs mer på s. 18

Vårt fartyg M/S Hamnen elektrifieras.
Läs mer på s. 24

Första spadtaget tas för Skandiaporten.
Läs mer på s. 22

En hamnskyddsövning med runt 100 deltagare genomförs.
Läs mer på s. 46

Finlands president och vårt kungapar besöker Göteborgs Hamn.

Lansering av Digital Port Call och Just in Time.

100 gäster på vår fullbokade bunkerkonferens.
Läs mer på s. 36

Invigning av The Green Cable.
Läs mer på sid 18.

Rederiet CLdN firar 25 år i trafik på Göteborgs Hamn.

Vätgastankstation för tung trafik öppnar i Göteborgs Hamn.

Göteborgs Hamn förnyar systerhamnsavtalet med Port of Shanghai.

Första spadtaget för första logistikfastigheten på Halvorsäng.

Hamndagen återvänder till Göteborgs-Operan.
Läs mer på s. 37

JANUARI » » DECEMBER

Viktiga framsteg inom elanslutning (OPS)

Vår satsning på elanslutning vid kaj har fortsatt under 2024. Dels befinner sig projektet The Green Cable, som rör tankfartyg i Energihamnen, i ett slutskede. Dels har vi säkrat EU-finansiering för en del av vår OPS-utbyggnad i containerhamnen.

Onshore Power Supply (OPS) är på stark frammarsch i världens hamnar. Göteborgs Hamn är här en föregångare inom det som hittills varit en stor knäckfråga: elanslutning av tankfartyg vid kaj. Givet att det här är explosiva miljöer har branschen sett med skepsis på möjligheten att lösa det, men med vårt projekt The Green Cable lanserar vi en teknik-lösning som gör anläggningen enkel att använda och säker att nyttja. Enkelt uttryckt etableras ett övertryck i utrymmet på kajen där kabeln finns samt i utrymmet ombord där kabeln kopplas in, vilket leder till att explosiva gaser helt stängs ute. Att kabeln dessutom kopplas in midskepps gör anslutningen enklare och billigare, vilket sparar pengar för både fartygsägarna och Göteborgs Hamn.

"Vår unika lösning kring elanslutning av tankfartyg vid kaj väcker stor internationell uppmärksamhet."

Jörgen Wrennfors, Senior Production and Business Development Manager

EN OMEDELBAR KLIMATNYTTA

Projektet, som hade invigning under 2024, kommer vid användning att ge en omedelbar nettoeffekt på vår klimatpåverkan, enligt Jörgen Wrennfors, Senior Production and Business Development Manager, Göteborgs Hamn AB.

Han förklarar att en stor del av svensk tanksjöfart är kontraktsbunden och att fartygen tillbringar omkring 40 procent av sin livscykel vid kaj. Varje anlöp medför ett energibehov på över 20 MWh och en förbrukning av 2,5–3,5 ton marindiesel. Det medför utsläpp på 8–9 ton koldioxid.

– Med The Green Cable kan vi minska koldioxidutsläppen med över 90 procent per anlöp. Tack vare vår portfölj med förnybar el minskar vi även utsläppen av kväve- och svaveloxider samt andra partiklar, säger Jörgen Wrennfors.

ETT STORT STEG I VÅR OMSTÄLLNING

Med elanslutning vid kaj kan vi minska uppemot 24 procent av ett fartygs totala utsläpp från sjösidan. I ett första skede är målet satt till att reducera koldioxidutsläppen med 1 800 ton och det kommer snart att överträffas då ett flertal fartyg börjar bli redo att kopplas på i Energihamnen. Vi ser också att rederier beställer en större mängd fartyg redo för OPS-anslutning, vilket gör att potentialen att minska vårt klimatavtryck när vi tar systemet i fullt bruk är betydligt större än vad vi räknade med när vi startade projektet.

EU-STÖD TILL OPS I SKANDIAHAMNEN

Vår utbyggnad av OPS omfattar merparten av alla terminaler i hamnen och i november 2024 fick vi godkänt på en ansökan om EU-finansiering till vårt projekt i Skandiahamnen.

– Det är tuff konkurrens om EU-pengar till omställnings- och hållbarhetsprojekt. Från vissa fonder är det så få som två procent av de som söker finansiering som får ett ja, varför det här är väldigt positivt, säger Julia Christensson, Grants Manager, Göteborgs Hamn AB, och berättar att hon tillsammans med en handfull kollegor jobbat under flera månader med den här ansökan.

Hon menar att nyckeln till framgång är att ansöka med rätt projekt och det är tydligt att vårt OPS-projekt i Skandiahamnen ligger rätt i tiden och stämmer väl överens med EU:s klimatambitioner.

– Totalt får vi runt 90 miljoner för att bygga en nätstation som supporterar landanslutningar i Skandiahamnen med ström, säger Julia Christensson.

"EU-finansiering är central för hållbar utveckling och vår satsning på OPS i Skandia-hamnen ligger helt rätt i tiden."

Julia Christensson, Grants Manager

ÖKAD KONKURRENSKRAFT OCH MINSKADE UTSLÄPP

Nätstationen ska stå klar 2027 och senast 2030 är resten av anläggningen klar. Då kan container- och Ro/Ro-fartyg kopplas på, vilket gör att Göteborgs Hamn följer den tidplan som anges i AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Samtidigt signalerar vår utbyggnad av OPS att vi är väl framme inom hållbarhet, vilket stärker vår konkurrenskraft samtidigt som miljöpåverkan från fartyg vid kaj kraftigt och kontinuerligt minskar.

Några ord från Transportstyrelsen

"Sverige är först ut med landanslutning för tankerfartyg."

Sai Mohebbi
Fartygsingenjör Elsäkerhet, maskineri och alternativa bränslen, Transportstyrelsen

Många kopplar Transportstyrelsen till bilar, men myndigheten är större än så. Sai Mohebbi jobbar på sjö- och luftfarts-avdelningen, sektionen för fartygssäkerhet, och berättar om sin roll i The Green Cable-projektet.

"Vi utvecklar regelverk kring elektrifiering av fartyg samt alternativa bränslen. När det handlar om The Green Cable kommer även högspänning i explosiva miljöer in i bilden och då kan felhantering och kortslutningar ha ödesdigra konsekvenser.

Sverige är först ut med landanslutning för tankerfartyg. Det skapar en utmaning i att det saknas globala regelverk och ibland känns det som att sitta vid ett pokerbord med 200 spelare, eftersom man har så många blickar på sig. Just därför är noggranna riskanalyser och rätt utfört arbete centrala för att garantera funktions-säkerhet. Det kräver rätt personal, kompetens och teknik, vilket vi anser att projektet The Green Cable har. Vårt tillsynsansvar gäller endast fartygen och vi samverkar bra med MSB, Räddningstjänsten och andra med tillsyns-ansvar på land.

Jag vill också säga att samarbetet med Göteborgs Hamn är väldigt bra. De tar åt sig av våra rekommendationer. Dessutom bollar vi idéer och stöttar varandra på ett utmärkt sätt. Sverige var tidigt ute med LNG, metanol och andra initiativ, som ingen annan vågade testa. Vi fortsätter på det spåret och förstärker med The Green Cable vår roll som frontfigur."

Framtidens energislag i Energihamnen

Övergången till förnybara bränslen i sjöfarten är central för omställningen och Göteborgs Hamn jobbar dagligen med frågan. Den inbegriper dels större och långsiktiga frågor, dels lösningar som märks här och nu.

Therese Jällbrink, Head of Renewable Energy, Göteborgs Hamn AB, menar att omställningen befinner sig i ett tidigt skede, men vad som är positivt är att allt fler aktörer påbörjar sin resa.

Även Göteborgs Hamn har axlat ett bredare ansvar som en neutral röst i navet. Det förenklar samordningen av alla värdekedjans aktörer, vilket krävs för ett lyckat hållbarhetsarbete.

EN TYDLIG VILJA ATT AGERA

Det finns lagringsbolag som är redo att ställa om tankarna från bensin till grön metanol och bunkerfartygen som kan bunkra förnybara bränslen blir fler. Rederier beställer nya fartyg som kan gå på förnybara bränslen och det finns ett stort intresse för dessa frågor. Samtidigt vill Therese Jällbrink att omställningen ska gå snabbare.

– Här spelar ekonomin in. Idag är det för stort kostnadsgap mellan konventionella och förnybara bränslen, säger hon.

OMSTÄLLNINGEN BEHÖVER STÖD

Många vill välja förnybart, men med ett prisgap där förnybara bränslen är 4–5 gånger dyrare är konkurrenssituationen med de fossila ojämn. De senare är bevisat ekonomieffektiva och här har vi ännu inte sett effekterna av regelverken som kommer kräva minskade utsläpp framöver. Det kommer att bidra till en ökad efterfrågan på alternativ när de implementeras fullt ut, säger Therese Jällbrink. Att stänga gapet är således ett måste. Enkelt uttryckt, vill ingen köpa, då kommer ingen att producera. En omställning baserad på enbart frivillighet kommer inte fungera. Det behövs incitament, regelverk samt teknikutveckling för att snabba på omställningen.

Tyvärr är det bara en liten del av alla godkända ansökningar om stöd som går till sjöfarten. Detta trots att flyg och sjöfart, tillsammans med viss industri, är de områden som släpper ut mest, samtidigt som de har svårt att minska utsläpp genom elektrifiering (hard-to-abate sectors). Här arbetar Göteborgs Hamn för att skapa tydlighet kring värdekedjans behov gentemot beslutsfattare.

EN MIX AV LÅNGSIKTIGA LÖSNINGAR

En utmaning med val av bränslen är att fartygs livslängd är upp till 40 år. Dagens val måste fungera i decennier och det gör att service, bunkerföreskrifter och infrastruktur behöver kunna anpassas.

Biogas är ett av flera bränsleslag Therese Jällbrink lyfter fram. Att gå över till biobränslen sänker koldioxidutsläppen med runt 65 procent. Hon ser även biodiesel, bio / e-metanol och e-ammoniak som delar i en framtida bränslemix och slår fast att inte ett enstaka bränsle täcker sjöfartens behov. Här kommer olika segment att välja det alternativ som passar just dem.

Ett tydligt budskap är att Sveriges resiliens kräver att mer förnybar el tillförs och att vi behöver producera fler förnybara produkter. Göteborgs Hamn är kärnan i svensk energiförsörjning och vi måste säkra att produktion kan ske här genom att säkra tillräcklig hög eleffekt, bland annat genom utbyggnad av vindkraft.

Att utbudet i Energihamnen förändras över tid är hon övertygad om. I stället för dagens petroleumprodukter handlar framtiden om SAF (förnybart flygbränsle), HVO (biodiesel), biogas och andra bränslen baserade på fossilfri vätgas. Övergången sker successivt och under tiden ska alla samexistera.

BYGGSTENEN TILL ALLT ÄR VÄTGAS

Vätgasens betydelse kan inte nog poängteras och för energi som flyttas mellan kontinenter ses ammoniak som en vätgasbärare på lång sikt.

– I ett forskningsprojekt vi deltar i undersöks om vi kan lagra vätgasderivat i Göteborgs Hamn och hur vår roll skulle kunna se ut i ett framtida vätgassamhälle. Och vi driver ett pilotprojekt utifrån ett bunkerperspektiv där det handlar om bränsletillförsel till fartyg, säger Therese Jällbrink.

Förutom fartygsbränsle kan vätgas bland annat användas som bränsle för maskiner och omvandlas tillbaka till el där det behövs. För att nå sin fulla potential krävs att den produceras, distribueras och används.

Viktor Allgurén, Head of Innovation, Göteborgs Hamn AB, förklarar att vätgasfrågan måste ses på lång och kort sikt. Att byta från fossila fartygsbränslen tar tid och kräver stora förändringar. I det långa perspektivet kan vätgas också hjälpa oss att skapa uthållighet och stabilitet i elnätet, något som är viktigt i en hamnkontext där det periodvis är en hög belastning. I det korta perspektivet räknar han upp tre konkreta framgångar för vätgas under året.

Viktor Allgurén

Therese Jällbrink

– Vi har invigt en vätgastankstation vid Port 6, vilket gör att såväl el- som vätgasdrivna fordon kan tanka i hamnen. I mars skedde också ett test i Arendal 2 där en vätgasgenerator laddade en eldriven grävskopa, vilket är ett steg mot en efterlängtad funktionalitet – att köra fossilfria arbetsmaskiner på platser där elnät saknas. Slutligen finns det nu en Tugmaster i Ro/Ro-hamnen som är byggd för vätgas. Det finns inga sådana någon annanstans, så det är väldigt kul att vätgas kan tankas, distribueras och användas i Göteborgs Hamn, säger Viktor Allgurén.

TRE HÖJDPUNKTER UNDER 2024

När Therese Jällbrink får frågan om vad hon vill sätta strålkastarna på från 2024 pratar hon först om projektet med gröna korridorer för sjöfarten. Målet är att dessa ska tas i drift under 2026.

En ytterligare framgång är Port Readiness Marine Fuel, vars standard Göteborgs Hamn har varit med och tagit fram inom ramen för World Port Climate Action Programme. Det är en digital plattform som visar hur redo en hamn är för ett visst bränsle på en niogradig skala.

– Det som kanske är viktigast av allt är all samverkan som skett under året. Jag tror att vi har rätt storlek i Göteborgs Hamn för att lyckas med omställningsarbetet. Vi är tillräckligt små för att kunna prata effektivt med varandra, men tillräckligt stora för att åstadkomma något, skapa standarder och driva frågor i internationella forum, avslutar Therese Jällbrink.

Skandiaporten – vägen ut i världen

Idag går 70 procent av all svensk export via sjöfarten där Göteborgs Hamn är den enda hamn i Skandinavien som kan erbjuda direktsjöfart till andra världsdelar för de största moderna oceangående godsfartygen. För att framtidssäkra svenskt näringslivs tillgång till omvärlden behöver farleden in till hamnen fördjupas med upp till fyra meter och kajer förstärkas. Arbetet påbörjades i februari 2024 och ett viktigt fokus är klimatberäkningar och åtgärder som syftar till att minska klimatutsläppen i projektet.

PROCESSER FÖR MINSKAD KLIMATPÅVERKAN

– Djupare och bredare lastfartyg innebär mer last per fartyg vilket är positivt för både miljö och ekonomi, säger Jan Andersson, övergripande projektledare för Skandiaporten. Ökade godsvolymer per fartyg effektiviserar transporterna och ger stordriftsfördelar. För att utbyggnaden och förstärkningen av kajerna ska få så lite klimatpåverkan som möjligt behövs tydliga processer. Ett av Skandiaportens fyra projektmål är: Vi har kontroll över vårt koldioxidavtryck och gör medvetna val.

– För första gången jobbar vi med ett infrastrukturprojekt där vi mäter faktiska utsläpp i stället för att räkna med schablonvärden och där vi aktivt reducerar utsläppen genom hela processen, säger Kristina Bernstén som är miljöansvarig för projektet.

Erfarenheter i projekt Skandiaporten kan Göteborgs Hamn ta med i framtida arbeten, som att ta in miljökraven redan i upphandlingsfasen, vilket möjliggör att man kan jobba aktivt med miljöfrågan genom hela processen.

– Vi vill ha med engagemanget genom alla de år som projektet pågår, säger Jan Andersson. Vi arbetar aktivt för att integrera miljöengagemanget i både organisationen och i arbetsprocessen.

NÄRA SAMARBETE MED ENTREPRENÖRER

En viktig åtgärd är så kallad partnering med entreprenörerna, vilket innebär att man har ett ovanligt nära samarbete och transparens i relationen med NCC. Fördelen är att båda har full insyn i vad den andre gör och vilka önskemål som finns. Det här är inte minst viktigt vid inköp med långa ledtider.

– Vi har månatliga avstämningar med entreprenören för att följa upp koldioxidutsläppen, säger Jan Andersson.

Nu har vi också gett NCC i uppdrag att utreda hur vi ytterligare kan sänka projektets koldioxidutsläpp.

Målet är att minska klimatpåverkan som byggnationen orsakar med minst 32 procent. Just nu är prognosen att projektet når målet, men det finns förhoppning om att bli några snäpp bättre. För att säkra att utsläppsplanerna följs och når målen gör Göteborgs Hamn tre klimatkalkyler om året.

AKTIVA MATERIALVAL GÖR SKILLNADEN

Göteborgs Hamn är beredda att betala för att reducera klimatpåverkan. Materialval med lägre påverkan på klimatet är dyrare därför har man tagit konsekvenserna av det med en miljösatsning på tio miljoner kronor i projekt Skandiaporten.

– I stället för nyproducerat stål som går genom hela processen från malm i en gruva till valsverk så använder vi stål som kommer från återvunnet metallskrot, säger Kristina Bernstén.

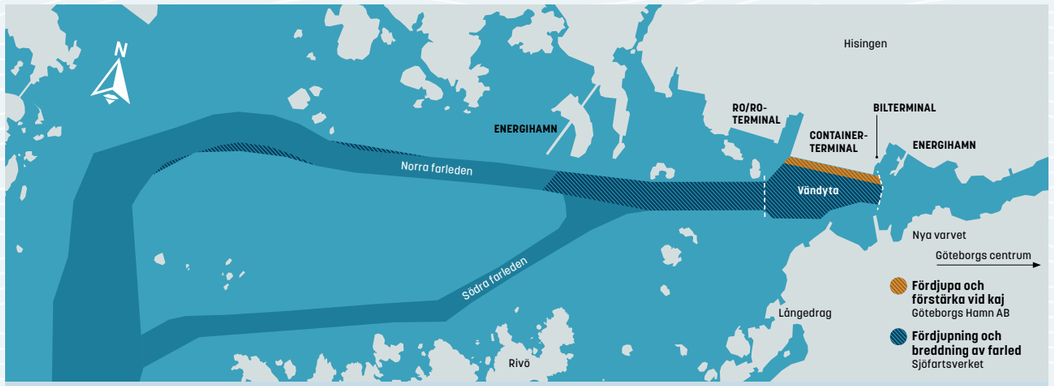
Det kan vara upp till tio gånger så mycket klimatpåverkan i nyproducerat stål jämfört med återvunnet stål. Bara genom det materialvalet har Göteborgs Hamn reducerat hela projektets klimatpåverkan med 15 procent.

– Vi har också valt att minska cementinnehållet i all betong vi använder till kajerna och ersatt delar av det med granulerad masugnsslagg, en biprodukt vid tillverkning av stål med mindre klimatpåverkan, säger Jan Andersson. En annan bidragande faktor är att alla fordon som används i projektet drivs till hundra procent på HVO-bränsle.

Jan Andersson och Kristina Bernstén.

MUDDRING AV FARLEDEN

Skandiaporten är ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn. Projektet är uppdelat i två delar, där Göteborgs Hamn ansvarar för arbetet kring terminalerna och de andra parterna gör fördjupningen av farleden. Muddringen är mycket omfattande. Elva miljoner kubikmeter muddermassor ska upp från havets botten, och ungefär två procent av massorna är förorenade. Den största delen av rena muddermassor ska dumpas i två djuphålor som ligger sydväst om Vinga. De förorenade muddermasorna ska, enligt dom i Miljödomstolen, tas om hand och deponeras på ett lämpligt och säkert sätt.



Fakta: Skandiaporten

Nytt djup i farleden: 16,5–17,5 meter

Antal kubikmeter havsbotten som ska muddras: 11 000 000

Antal Avicii Arena som muddermassorna motsvarar: 18

Kostnad: 2,5 miljarder kronor i 2017 års kostnadsläge, Göteborgs Hamn AB betalar hälften

Antal stålpålar som ska förstärka terminalytan: 1 500

Pålningsdjup: 50 meter

Antal containrar de största fartygen fraktar: > 24 000 TEU

M/S Hamnen

När vårt inspektionsfartyg M/S Hamnen elektrifierades var målet minst 90 procents eldrift. Målet har överträffats med råge samtidigt som besökar- och arbetsmiljön förbättrats. Under 2024 har också ett program för praktikanter ombord sjösatts för att möta utmaningarna kring kompetensförsörjning.

Att uppfylla projektmålet om minst 90 procents eldrift innebar en del designutmaningar kring dimensionering av batterierna. Till sist föll valet på en elmotor på 250 kW och en batteribank på 520 kW. Med facit i hand var valet det rätta, enligt David Falk, Captain and PFSO, M/S Hamnen.

– Hittills har vi kört 97 procent på el. Enkelt uttryckt har vi en bättre eldrift och räckvidd än vi efterfrågade, säger David Falk och konstaterar att förbränningsmotorn i princip motioneras en timme i månaden.

BÄTTRE MILJÖ OMBORD

Något såväl besökare som David Falk med kollegor märker är att miljön ombord är bättre. Det är tystare, färre vibrationer och självklart mindre avgaser.

”Hittills har vi kört 97 procent på el. Enkelt uttryckt har vi en bättre eldrift och räckvidd än vi efterfrågade.”

David Falk, Captain and PFSO, M/S Hamnen

Styrhytten är helt ny och för de som befinner sig där tio timmar per arbetspass innebär ny teknik och moderna, ergonomiska lösningar en enorm skillnad. Den är också större än den gamla och kan därför ta emot fler besökare, vilket förhöjer upplevelsen för alla som går ombord.

LINDA – OCH ETT PROJEKT I SIN LINDA

Med en bra arbetsmiljö är det enklare att trivas och prestera, enligt David Falk, och kanske är det en pusselbit för att locka framtidens medarbetare. En annan är att göra det lättare att genomföra sin praktik, varför regelverket setts över för de som utbildar sig till fartygsbefäl klass VII. Projektet är i sin linda och den första praktikanten på M/S Hamnen heter just Linda.

– Det är mycket positivt att vi kan säkra försörjningen av kompetens och ge fler människor en språngbräda in i branschen, säger David Falk.

Han konstaterar avslutningsvis att det är centralt att locka fartygsbefäl till båtar med mindre tonnage – och att framtidens befäl förhoppningsvis jobbar på båtar som följt M/S Hamnens exempel och valt eldrift.

Seglarskola som ger sommarjobb

Göteborgs Hamn sponsrar sedan 2021 projektet Ungdom & Segling där barn från Gårdsten ges möjlighet att delta på seglarskola och läger på Æolusön. Dessutom får tio ungdomar sommarjobb i GKSS-hamnen.

Det var 2005 som barn från Gårdsten för första gången deltog i seglarskolan och lägret via ett samarbete som Salma Nazzal på Gårdstensbostäder och Anders Andrén i GKSS drog igång. Göteborgs Hamn gick in som huvudsponsor 2021.

För oss är det centralt att vara en aktiv partner och i somras agerade en av våra anställda, Eva Wegsjö Sande, General Manager Purchasing, chaufför och körde barnen från Gårdsten till GKSS. Hon beskriver det som oerhört roligt och att det var fantastiskt att se barnens glädje och entusiasm.

ERBJUDER SOMMARJOBB

Jenny Perez-Grannas, hälsoutvecklare på Gårdstensbostäder, menar att Göteborgs Hamns intåg är viktigt, inte minst utifrån dess roll i staden.

– Göteborgs Hamn hade kunnat välja att bara sponsra med pengar, men är på plats och brinner för det här under året, vilket är viktigt. De är verkligen superengagerade, säger Jenny Perez-Grannas.

Jenny Perez-Grannas

Salma Nazzal

Hon framhåller att ett projekt som lätt kunnat bli lidande i nedskärningstider nu fått extra lyftkraft.

– Tack vare Göteborgs Hamn kan vi erbjuda simskola för barn som vill segla, men inte kan simma, vilket är ett krav. Utan den hade vi behövt säga nej till många barn, givet att simkunnigheten är låg i Gårdsten, och då hade de tappat intresset för segling. Dessutom kan vi erbjuda tio ungdomar sommarjobb, vilket hjälper dem att få in en fot på arbetsmarknaden och en möjlighet att jobba i en annan miljö än feriearbete i vårt bostadsområde.

Salma Nazzal pekar på hur barnen får kompisar i andra stadsdelar, vilket gör det till ett riktigt integrationsprojekt, även om det inte kallas för det.

Under vintern tar hon och Jenny Perez-Grannas med barnen till båtmässan där dessa får drömma om att segla på stora båtar. I tillägg har fyra ungdomar med extra stort intresse fått stipendium för att köpa seglingsutrustning.

STÄRKER SJÄLVKÄNSLAN

Enligt Jenny är seglarskolan ett havsäventyr och en underbar start på sommarlovet för barnen. Det stärker även deras självkänsla och självförtroende, vilket märks i att flera tidigare deltagare nu är instruktörer på skolan och lägret och har valt att läsa vidare på högskola.

Vi ger sista ordet till kvinnan bakom projektet, Salma Nazzal:

– Göteborgs Hamn är flexibla och underbara. Och de har engagemanget som krävs.

Natalia – en av våra sommarjobbare

Genom Ungdom & Segling fick Natalia Wuszat jobba som Hamnvärdsassistent. Här berättar hon om vad det inneburit för henne.

”Det har varit svårt att hitta jobb så jag är jättetacksam. Att få möta alla båtgäster från så många olika länder och att alla är så sympatiska gör att jag verkligen försöker ge dem den bästa servicen och få dem att känna sig välkomna till Göteborg. Och detta jobb är såklart extra bra för mig att få med på mitt CV. Tidigare somrar har jag arbetat i Gårdsten med fastighetsskötsel, och det har varit bra men i år är det speciellt. Jag har aldrig jobbat med kundservice innan och det är roligt att få testa något nytt.”

HÅLLBARHETS-STYRNING

För Göteborgs Hamn AB handlar hållbarhet om att nå en balans mellan samtliga tre dimensioner av hållbarhet. I samråd med vår ägare arbetar vi för en hållbar stad och i samverkan med våra intressenter arbetar vi för en hållbar bransch. Vi har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre hållbarhetsdimensioner och bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnavet och via relationerna till våra intressenter. Fem väsentliga hållbarhetsfrågor har identifierats för bolaget, se sidorna 10 och 48. Vi arbetar med att styra samtliga. Inom flera områden, exempelvis miljö, utövas styrning av såväl direkt påverkan som indirekt påverkan.

INOM EKONOMI balanseras marknadsmässiga förutsättningar och behov av ett långsiktigt agerande. Ett starkt kassaflöde från verksamheten är avgörande för att möjliggöra bolagets investeringsprogram och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt.

INOM MILJÖ sker styrning för att minimera miljöpåverkan från den egna verksamheten och övriga godsnavet. Genom att proaktivt ta fram åtgärder i samverkan med terminaler, rederier, arrendatorer och landtransportörer, bidrar vi till mer hållbara transporter.

INOM SOCIALT ANSVAR agerar vi både lokalt inom Göteborgs Stad och utifrån vår roll i godsnavet. Bolaget ska fortsätta vara en attraktiv arbetsplats som kännetecknas av en god, säker och utvecklande arbetsmiljö. Genom kompetenta och kreativa medarbetare drivs utvecklingen och verksamheten framåt.

Målen i affärsplanen är kopplade till varje hållbarhetsdimension där alla är sammanlänkade och inget av dem kan uppfyllas på bekostnad av de andra. Detta för att uppnå ett hållbart godsnav. Utmaningen för bolagets styrning ligger i att säkerställa balansen och förhindra konflikter på mål- och aktivitetsnivå. I detta avsnitt beskrivs formerna för hållbarhetsstyrningen och dess röda tråd från affärsplan till aktiviteter i verksamheten och därefter granskning och uppföljning. Det inkluderar information om ägarstyrning, samverkan med intressenter, ledningssystem och säkerhetsarbete. Därtill redovisas mål och utfall samt risker och djupdykning i arbetet med specifika intressenter.

Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

I Skandinaviens största godsnav har Göteborgs Hamn AB en viktig roll för att bidra till genomförandet av Agenda 2030, både lokalt och globalt. Agenda 2030 handlar om att världens länder har antagit 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att uppnå fyra saker till år 2030: avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Göteborgs Hamn AB berörs av 15 av 17 mål och 63 av 169 delmål, vars grad av relevans varierar utifrån bolagets uppdrag och verksamhetens påverkan. Läs mer om analysen på sidan 48.

Vi skapar värde...

...för våra kunder, näringslivet och samhället genom att utveckla godsnavet och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt. Det gör vi genom att vara garanten för näringslivets access till hela världen.

Vi belastar...

...naturen genom att hamnverksamheten har påverkan på klimat, vatten, mark och resurser. Vi vidtar åtgärder för att minska vår egen och våra kunders miljöpåverkan. Det handlar exempelvis om att skapa incitament för omställning inom sjöfarten genom miljörabatter, arbeta för att öka andelen gods på järnväg eller genomföra kompensationsåtgärder. Vi nyttjar vår roll för att påverka så många aktörer som möjligt.

Mer information om FN:s hållbarhetsmål hittar du här: www.globalamalen.se

Bolagets styrning och affärsplan

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad och styrningen av bolaget utgår ifrån kommunens kort- och långsiktiga planer. Bolagets styrelse sätter årligen inriktningen för hur kommunens budgetmål ska uppnås och vilka fokusområden som är särskilt relevanta för bolaget att arbeta med. Utifrån inriktningen tar bolagets ledningsgrupp fram en affärsplan med konkreta mål och beskrivning över hur målen ska nås.

INTERN STYRNING

Bolaget har en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling. Syftet är att säkerställa att Göteborgs Hamn står väl rustad att möta marknadskraven de kommande decennierna. Därtill finns en strategisk tioårsplan, affärsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har även strategier och planer inom specifika ämnesområden för att tydliggöra vår inriktning. För att bibehålla en god ekonomi och hantera händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognoser och internkontroll.

VÅR ÄGARES ROLL

Göteborgs Stadshus AB är moderbolag för den koncern som utgörs av alla kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Där utövas den formella ägande-rollen över hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut.

Göteborgs Hamn AB lämnar koncernbidrag till staden. Göteborgs Stads kommunfullmäktige väljer styrelseledamöter, lekmannarevisorer och revisorer för bolaget och dess dotterbolag. Kommunfullmäktiges ställningstagande hämtas in innan beslut av större vikt eller principiell betydelse fattas i verksamheten.

Bolagets uppdrag fastslås i ett ägardirektiv som reglerar vilken typ av verksamhet som får bedrivas. Ett nytt ägardirektiv beslutades 2019 och mindre justeringar har skett de följande åren. Årligen med undantag för valår genomförs ägardialoger mellan styrelserna i hamnbolaget och Göteborgs Stadshus AB för att följa upp hur bolaget arbetar utifrån uppdraget.

AFFÄRSPLAN

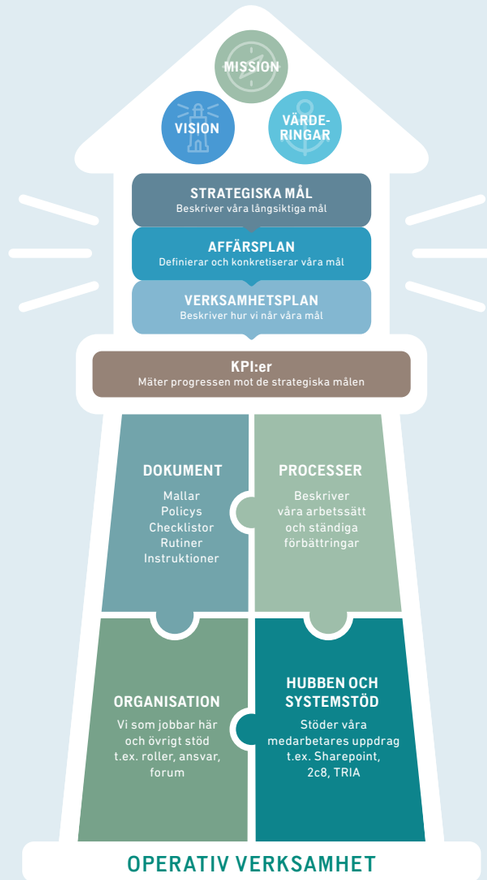
Göteborgs Hamn AB:s affärsplan formas utifrån ägardirektivet samt styrelsens inriktning för året. Planen grundas också på en nulägesanalys av vad som sker i omvärlden, prioriterade risker samt utvärdering av befintliga arbetssätt och metoder. Våra intressenters krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och våra medarbetares utveckling. Affärsplanen gäller i tre år och endast mindre revideringar sker varje år. I planen finns fem strategiska mål, läs mer på nästa sida. Här anges bolagets inriktning och ansvar kring hållbarhet, då det är en grund som genomsyrar hela planen och samtliga mål. Syftet med ett integrerat arbete är att bidra till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

FYREN LEDER OSS RÄTT

Bolagsstyrningen sker utifrån ledningssystemet Fyren där behov- och kravbilden utifrån olika intressenter och bolagets intressen bryts ned på kort och lång sikt. Det handlar om att göra rätt saker, på rätt sätt, i rätt tid för att skapa nöjda kunder, ägare och medarbetare och uppnå vår vision. Grunden är uppbyggd utifrån ISO-9001/14001/45001-baserade arbetssätt inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Göteborgs Hamn AB styrs av och följer Göteborgs Stads miljöledningssystem.

UTVÄRDERING OCH KONTROLL

Arbetet med att kontrollera och kvalitetssäkra verksamheten sker inom ramen för arbetet med Fyren och dess struktur. Det innefattar olika utvärderingar, uppföljning av mål och resultat, hantering av avvikelser, revisioner samt analyser vid interna forum för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Varje år väljs ett antal riskområden ut som ska granskas särskilt. Detta för att kunna verifiera att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det handlar också om ett löpande arbete med att etablera en kultur där var och en tar sitt ansvar för den interna kontrollen. Under 2024 följdes samverkan och uppförandekod upp.



Fyren möjliggör ordning och reda och ger stöd åt verksamheten i att: planera, leda, genomföra, följa upp, utvärdera och förbättra.

Från ägarstyrning till medarbetarens individuella plan

Bolagets planer, strategier och mål bryts ned per avdelning och till individnivå, i syfte att skapa en röd tråd för den interna styrningen.

HÅLLBARHETSSTYRNING

Bolagets mål – hur går det?

I tabellen nedan presenteras utfallet för bolagets mål i affärsplan 2023–2025, med undantag för miljömålet som sträcker sig till 2030. Dessa mäts genom fem stycken KPI:er. Utöver dessa mäter vi även ett antal KPI:er för bolagets prestanda. För detaljerad information, se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sid 49–56.

- *På god väg att nå målsättningen*
- *Krävs mer för att nå målsättningen*
- *Kommer inte att nå målsättningen*

- *Här sker utveckling i rätt riktning*
- *Här har utvecklingen stannat av*
- *Här sker utvecklingen i fel riktning*

FRÅN MÅL TILL FÖRÄNDRING

Bolagets avdelningar utgår från affärsplanen och bryter ner målen i egna verksamhetsplaner med aktiviteter. Aktiviteter skall leda mot måluppfyllnad och att genomföra vårt uppdrag. Varje medarbetare har också en individuell utvecklingsplan som kan härledas till verksamhetsplanen och affärsplanen. I utvecklingsplanen sätts aktiviteter på individnivå vilket skapar delaktighet och en röd tråd genom hela verksamheten.

ATT FÖLJA FÖRÄNDRINGEN

Bolaget följer framdriften i arbetet mot målen på flera olika nivåer. Årligen sammanställs mätetalen per KPI och sammanställs per mål, för en total uppföljning av hela affärsplanen. Bolaget följer också upp aktiviteterna i varje verksamhetsplan per kvartal och presenterar för hela verksamheten. Bolagsstyrelsen tar del av uppföljningen fyra gånger per år och Göteborgs Stadshus AB får återkoppling kring hur väl leveransen sker enligt uppdraget. Varje avdelning följer upp sin plan månadsvis och de individuella utvecklingsplanerna följs kontinuerligt av medarbetare och chef.

Mål	Status	Trend	Har koppling till följande av FN:s hållbarhetsmål	Kommentar
SMART HAMN Digitaliserings-mognad 70 %	●	→	8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT; 9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR; 11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN; 17 GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP	Hamnbolagets digitala mognadsgrad har 2024 uppmätts till 65 %. Det är en förbättring med 2 procentenheter jämfört med 2023 års mätning. En smart hamn är en tekniskt avancerad hamn som integrerar digital teknik, automation och dataanalys för att stärka effektivitet, hållbarhet och hamnens totala förmåga och resiliens. Ett viktigt område för att bli en smart hamn är data och analys vilket rör den faktabaserade organisationen. Under 2024 har teknisk, organisatorisk och kulturell grund för dataanalys lagts vilket behöver fortsätta utvecklas framåt. Rådighet av högkvalitativ data om händelser i och kring hamnen är i sammanhanget en nyckelfråga där sensorteknik blir en viktig pusselbit för Göteborgs Hamn och dess partners fortsatta utveckling.
EKONOMISK EFFEKTIVITET Avkastning 5 %	●	→	8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT	Målvärdet för årlig avkastning på anläggningstillgångar 2023–2025 är 5 %. Målet fördelat per år är: 2023 5,5 % avkastning, 2024 5,5 % avkastning, 2025 4,5 % avkastning. Detta uppnåddes med bred marginal under 2024 med 9,3 % för Göteborgs Hamn AB och med 7,9 % för hamnbolagen konsoliderat. Resultatet 2024 för Göteborgs Hamn AB var mycket starkt med bra volymer jämfört med 2023 och stabil kostnadsnivå bidrog. Resultatet stärks ytterligare av engångseffekter från fastighetstransaktioner. Framdriften i bolagets projekt under 2024 drabbades av viss förskjutning på grund av tillståndshantering och tillgång på projektledare, vilket har bidragit till lägre investeringstakt än förväntat.
TILLVÄXT Ökad tillväxt över kaj 6 %	●	→	8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT; 9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR; 12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION	För innevarande affärsplaneperiod fram till 2025 är målvärdet för tillväxt 6 %. Preliminärt utfall för 2024 enligt beslutad mätmetod ger en tillväxt på 3,8 % för 2024 jämfört med basår 2022. Volymerna har varit relativt stabila i samtliga segment. Containertrafiken har haft både ökade volymer över kaj samt ökad marknadsandel, nya personbilar har haft en god tillväxt, gods via järnväg har stabil hög volym och segmentet torrbulk fortsätter öka.*
MEDARBETARE Hållbart medarbetar-engagemang (HME)	●	→	3 HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE; 4 GOD UTBILDNING FÖR ALLA; 5 JÄMSTÄLLDHET; 8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT; 10 MINSKAD OJÄMLIKHET; 16 FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN	Målvärdet för HME var satt till 85-90 och utfallet blev 86. Det har gjorts flertalet satsningar relaterat till målet under året. Vi har erbjudit utbildning för personalen i självledarskap samt etablerat ett kompetensutvecklingsforum för chefer två halvdagar per år som fokuserar på chefs- och ledarskapsutveckling. Under året erbjöds personalen att genomgå en hälsoprofilbedömning genom företagshälsovården. Det aggregerade resultatet av detta blev sedan utgångspunkt för en hälsosatsning för personalen. Göteborgs Stad utökade friskvårdsbidraget för att stärka förutsättningarna för god hälsa. Under hösten genomfördes en medarbetardag med fokus på hållbarhet. Dagen innefattade också social hållbarhet och en dialog om bolagets kärnvärden samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet (SHIP).
MILJÖ Reducerat CO_2-utsläpp 70 % till 2030	●	→	7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA; 8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT; 13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGEN; 17 GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP	Utsläppen av växthusgaser ökade med drygt 7 700 ton jämfört med föregående år, vilket motsvarar en reduktion på ungefär 22 % jämfört med basåret 2010 enligt preliminära resultat. Emissionerna från bolagets egen verksamhet har minskat från föregående år och emissionerna från energiförbrukning, fartygstrafik och lastbilstransporter har ökat från föregående år. Fartygsemissionerna har främst ökat på grund av ökade anlöp och orsaken till ökade lastbilsemissioner beror på sänkt reduktionsplikt samt ökad mängd transporter. Flertalet åtgärder är planerade för att minska utsläppen från sjötransporter, terminaler och egen verksamhet, men för att kunna nå det uppsatta målet fram till 2030 krävs en ökad takt på omställningen av sjö- och landtransporter.

** Slutgiltigt resultat dröjer till när slutgiltigt underlag inkommer under 2025.*

Långsiktiga relationer med våra intressenter

Vår verksamhet påverkar och påverkas av en rad olika intressenter – från ägare och medarbetare till kunder, leverantörer och myndigheter. Genom att lyssna på våra intressenter blir vi bättre på att förstå vilka frågor som är viktiga, hur vi ska prioritera och vad vi behöver utveckla. I Göteborgs Hamn samverkar och kommunicerar vi löpande med våra intressenter på varierande sätt och genom olika kanaler. Mer information om våra intressenter, kanaler för dialog samt vilka förväntningar våra intressenter har och vilka frågor de lyfter återfinns i tabellen nedan.

Intressent	Huvudfråga / förväntan på Göteborgs Hamn AB	Kanaler för dialog
Ägare	Skapa förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling i Göteborg. Att leda godsnavet till att vara en garant för näringslivets access till omvärlden och konkurrenskraftiga på marknaden. Utöva insyn, styrning och kontroll av strategiska partners utifrån ovanstående syftningar.	Presidiemöten, styrelsemöten, ägardialog, rapportering till staden.
Kunder	Säkerställa Sveriges bästa logistikläge. Effektiv fullservicehamn inklusive brett utbud av kringtjänster. Tillgänglighet. Brett linjeutbud till sjöss och land. Välfungerande infrastruktur och driftsföreskrifter. Balanserat och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Kostnadseffektivitet. Tydligt informationsflöde. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplade till godsflödet.	NKI, Hamndagen, kundkontakter och besök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor, kundevenemang.
Terminal-operatörer	Ändamålsenlig infrastruktur i och till / från hamnen, på kort och lång sikt. Långsiktiga förutsättningar att bedriva effektiv fullservicehamn med brett utbud av kringtjänster. Balanserat och stort volymunderlag. Stöd kring marknadsföring och försäljning. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplade till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.	NKI, regelbundna möten kopplade till marknadsföring, försäljning, kommunikation, säkerhet, miljö och infrastruktur. Gemensamma kundbesök.
Bolag i godsnavet	Ändamålsenlig infrastruktur i och till / från hamnen, på kort och lång sikt. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Balanserat och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.	NKI, Hamndagen, kundkontakter och besök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor, kundevenemang.
Medarbetare	Ansvarsfullt företag. Säker och trygg arbetsmiljö. Bra anställnings- och lönevillkor. Balans i livet. Möjligheter till utveckling och karriär. Flexibel arbetsplats. Förutsättningar för delaktighet och motivation.	Utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar, HME, Winningtemp, arbetsutskott, arbetsmiljökommitté, medarbetardag, intranät.
Leverantörer	Ansvarsfull, pålitlig, tydlig och kompetent beställare med hög affärsetik. Hållbarhet vid upphandling och framtida teknikval.	Upphandling, startmöten för nya ramavtal, uppföljningsmöten. Regelbundna möten.
Myndigheter	Följa aktuella lagar, tillstånd och villkor. Kommunicera våra långsiktiga planer. Utveckla en ändamålsenlig infrastruktur. Trovärdig och pålitlig verksamhetsutövare samt samarbetspartner. Bidra till samhällets olika utmaningar.	Regelbundna möten och dialog med myndigheter och hamnar på lokal, regional, nationell och internationell nivå.
Samhälle och omvärld	Pålitlig och ansvarsfull aktör. Bidra till samhällets olika utmaningar. Minimera miljöpåverkan. Skapa arbetstillfällen.	Branschorganisationer, studiebesök, möten, mässor (både bransch och arbetsmarknad), forskningsprojekt, sociala medier, mejl, telefon, webbplats, mediakontakter.

UTBYTE GENOM FORSKNING OCH AKADEMI

Göteborgs Hamn samarbetar aktivt med olika intressenter, inklusive olika samhällsaktörer. Det är av stor vikt för oss att dela med oss av vår tid och kunskap. Vi deltar i olika forskningsprojekt med målet att förbättra vår verksamhet och öka vår förståelse för framtida innovationer som identifierats genom forskning. Samarbetet sträcker sig från Göteborgs universitet och Chalmers Tekniska Högskola till andra hamnar och forskningsinstitut. Syftet är att gemensamt hitta lösningar på de utmaningar som kontinuerligt identifieras inom vår verksamhet och bransch. Under året har bland annat ett treårigt forskningsprojekt inletts tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och SMHI om klimatanpassning och hamnens förmåga att stå emot och anpassa sig till ett förändrat klimat med extrema väderhändelser.

SAMVERKAN MED SKOLA OCH ARBETSLIV

För att säkra kompetens för framtiden, attrahera samt rekrytera nya medarbetare samarbetar Göteborgs Hamn AB med landets olika lärosäten. Bland annat deltar bolaget på flera studentmässor, är med på lunchträffar med studenter och annonserar i karriärtidningar. Dessutom syns Göteborgs Hamn AB:s egenproducerade rekryteringsfilm på flera universitets skärmar, bland annat på Chalmers, KTH, Högskolan Väst i Trollhättan och Högskolan i Halmstad. Bolaget finns även representerade under stora arbetsgivarmässor som CHARM, Sjölog och VARM på Chalmers samt Skarpt Läge som under tre timmar på GöteborgsOperan bidrog till 183 nya jobb. Inför mässan Skarpt Läge erbjöds även CV-skola för intresserade ungdomar. Göteborgs Hamn AB erbjuder både ungdomar och vuxna en möjlighet att komma ut i arbetslivet genom praktikplatser, sommarjobb och examensarbete. Syftet är att bidra till en positiv inställning till Göteborgs Hamn som potentiell arbetsplats, erbjuda arbetslivserfarenhet och en inblick i vad det innebär att ha ett jobb samtidigt som det förser verksamheten med nya perspektiv.

Under 2024 har elva studenter haft sin praktik eller gjort sitt exjobb på Göteborgs Hamn AB

”Svårt att tänka mig en bättre praktikplats”

Under hösten 2024 gjorde Axel Clase praktik hos oss, tack vare Teknikspråget. Han brinner för hållbarhet och sjöfart, och började redan i högstadiet utveckla en prisbelönt lösning för att plocka upp marint skräp.

Axel Clase gjorde under hösten 2024 praktik hos Göteborgs Hamn.

”Jag har svårt att tänka mig en bättre praktikplats”, säger Axel Clase, och beskriver hur han bjuds in till såväl byggmöten som kompetensdagar om förorenade områden. Bland plustecknen lyfter han hur han omges av vänliga människor som ger honom roliga och tidvis tekniskt avancerade utmaningar. En av dessa är miljötillståndsprocesser där det är mycket att hålla reda på, från samråd till miljökonsekvensbeskrivningar.

”Det är som en egen värld med alla tillstånden, men det är spännande att lära sig om hur det går till”, säger Axel Clase och fortsätter: ”Jag sammanställer också koldioxidutsläppen för hamnens mindre projekt, framför allt vad gäller betong, asfalt, stål och drivmedel.” Såväl stora infrastrukturprojekt som hur Göteborgs Hamn jobbar med omställningen till nya bränslen fångar hans intresse, men han vill samtidigt peka på en annan sak som slår honom: ”Det är väldigt uppmuntrande att få en inblick i hur vi ständigt försöker minimera utsläppen när det gäller allt från verksamheten i hamnen till landtransporter.”

Kanske är det en anekdot att hans första mening var: Där kommer en båt. Att han alltid fascinerats av sjöfart är däremot sant. Tack vare ett hållbarhetsintresse började han dessutom redan i åttonde klass utveckla en lösning för att plocka upp marint skräp, med hjälp av Arkimedes skruv. Att Axel trivs här är, med andra ord, ingen överraskning. ”Jag vill förstå helheten och Göteborgs Hamn är en fantastisk plats att göra det på”, avslutar Axel Clase.

Vad är Teknikspråget? Teknikspråget är ett praktikprogram där Sveriges arbetsgivare tillsammans med regeringen satsar på att säkra Sveriges framtida kompetensförsörjning genom att locka fler ungdomar till högre tekniska utbildningar. Projektet drivs av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA.

Samverkan stärker godsnavet

Ett av Göteborgs Hamns uppdrag är att bygga starka nätverk för aktörerna i hamnklustret. Det är en komplex och omfattande verksamhet med många intressenter. Inte sällan är enskilda medarbetare på olika bolag ensamma om att utföra sina uppgifter. Här är samarbete över gränserna i olika nätverk viktiga, såväl för den enskilde deltagaren som sett ur ett större hamngemensamt perspektiv.

Två av nätverken handlar om frågor där samsyn är viktig – arbetsmiljö och kommunikation, och då särskilt kriskommunikation. Det är två forum där deltagarna är engagerade och ivriga att utbyta tankar, idéer och erfarenheter, men kanske framförallt månar om det viktigaste av allt: att omsätta ord till handling som stärker hela hamnklustret.

Jenny Allert

HEAD OF B2B MARKETING & COMMUNICATIONS NORTHERN EUROPE, DFDS

”Att ha en utarbetad kris-kommunikationsplan är en stor hjälp när något händer.”

”Som kommunikatör är du ofta ensam i din roll och därför betyder vårt kommunikationsnätverk i Godsnavet mycket. Jag vill ge en eloge till Cecilia Lööf, Head of Marketing & Communications på Göteborgs Hamn som drog igång det och också driver på med stort engagemang. Tack vare det ses vi fyra gånger per år och då är det alltid högt i tak och transparent.

Göteborgs Hamn är en komplex plats med en mängd företag och verksamheter. Att ha ett nätverk där vi som jobbar med kommunikation kan lyfta olika frågor är viktigt. Visst, till viss del är vi konkurrenter, men här kan vi ventilera tankar, utbyta erfarenheter utifrån våra yrkes-roller, men också diskutera sådant där det är viktigt att vi har samsyn.

Ett utmärkt exempel är vår kriskommunikations-plan. När något händer, då händer det ofta fort. Det kan vara driftstörningar, yttre hot och en hel del annat. Media kanske hör av sig och att då veta vem du ska prata med och hur du ska agera, det är oerhört skönt. Vi tog fram planen tillsammans, så vi har en god förståelse för de olika delarna. Både nätverket och den planen gör mitt jobb lättare. Dessutom är våra träffar väldigt trevliga.”

Kajsa Asker

HSEQ MANAGER, GOTHENBURG RO/RO TERMINAL

”Allt som minskar risken för olyckor är en hållbar lösning för personalen.”

”Vi har högt i tak och en ärlig dialog i arbets-miljönätverket, vilket är grunden för att jobba tillsammans. Sedan tidigare har vi samordnat mycket kring miljö och säkerhet, men nu tar vi även tag i arbetsmiljöfrågor där vi behöver samsyn.

Ett exempel är att vi är olika terminaler med helt olika regler för fordon, samtidigt som vi befinner oss innanför samma staket. Det kräver att vi bemöter externa entreprenörer enhetligt för att minska olycksriskerna. Dessutom samordnar vi rutiner kring hetarbete samt allt som rör beredskap och skyddsrum eftersom vi alla lyder under säkerhetsskyddslagen. En annan fråga är larm och larmrutiner. Det krävs platsorientering och lotsning för att ambulanser ska hitta fram i en så komplex miljö som vår och här är nätverkets samarbete bokstavligt talat livsviktigt.

Det är trots allt så att hållbarhet inte bara handlar om miljö. Det handlar om människor, att locka rätt kompetens och få folk att stanna kvar. Allt som minskar risken för olyckor är en hållbar lösning för personalen och här kommer vårt nätverk att ha en mycket positiv effekt.”

Effektivare anlöp med Digital Port Call

Lanseringen av den nya plattformen Digital Port Call innebär en ökad digitalisering av fartygsanlöpsprocessen i Göteborgs Hamn. Vid ett anlöp är en mängd aktörer involverade, bland andra rederier, terminaler, bogserbåtar, lotsar och båtmän.

Med Digital Port Call samlas all nödvändig information om ett anlöp, vilket medför bättre informationsflöden, ökad förutsägbarhet och minskad risk för störningar. Plattformen skapar också möjlighet för Just In Time-anlöp, vilket innebär att fartyg som ska till Göteborgs Hamn får en digital kölapp i god tid innan anlöpet och kan anpassa farten från föregående hamn.

Nyttjandet av plattformen förväntas leda till minskade utsläpp från fartygen genom kortade ankringstider och liggetider vid kaj samt möjligheten att anpassa farten på väg till hamnen.

Biometanoldrivna fartyg i linjetrafik

Biometanol framställs från bioråvara, vilket minskar koldioxidutsläppen med upp till 65 procent jämfört med fossila bränslen. Idag trafikerar två containerfartyg som drivs av biometanol Göteborgs Hamn. Det ena är Laura Maersk, som var först ut i rederiet Maersks satsning på biometanol som fartygsbränsle.

Laura Maersk anlöper veckovis till Göteborg på en slinga som fortsätter vidare söderut till Bremerhaven. Det andra fartyget, och tillika det största som drivs på biometanol, är Antonia Maersk. Det går mellan Göteborgs Hamn och Asien och utgör en viktig rutt för svensk import och export. Göteborgs Hamns målsättning är att bli Skandinaviens största hubb för förnybar energi och skapa förutsättningar för sjöfartens omställning till förnybara bränslen, där metanol är ett av alternativen. I dag finns cirka 30 containerfartyg med metanoldrift och ytterligare runt 300 är beställda av ett flertal rederier.

Viktiga hållbarhetssteg från bunkeraktörer

Något av det som framträdde tydligast under årets Conference Future Bunker Fuels – behov av ökad dialog med politikerna – tog fart under hösten. Men, redan under pågående konferens kom tydliga exempel på hur det här forumet får aktörer att ta viktiga hållbarhetssteg.

För alla aktörer i klusterperspektivet står en sak högt upp på önskelistan: en konstruktiv dialog med politiker kring kostnadsgapet som saktar ned omställningen till framtidens energislag. Under konferensen blev det tydligt att alla branscher talar med beslutsfattarna var för sig, men att aktörer från hela värdekedjan kring förnybara bränslen behöver agera tillsammans så att problemen och utmaningarna blir tydliga och kan lösas.

RUNDA BORDET MED GOTT RESULTAT

Ett mycket lovande resultat av konferensen är att vi senare under året förde samman bland andra trafikutskottets ordförande och representanter från hela kedjan av förnybara bunkerbränslen, exempelvis producenter, lagringsbolag, bunkerbolag, rederier och hamn. Ett sådant runda bord-format där vi visar var vi står idag och gemensamt för fram vad som krävs för att leverera gröna molekyler till sjöfarten är ett framsteg som kan kopplas direkt till konferensen.

Årets konferens lockade representanter från närmare 60 företag. Den har under sina tre år utvecklats mot ett mer internationellt fokus och nu är även varuägarna på plats och diskuterar vad de är beredda att betala för gröna transporter. Tyvärr finns ett prisgap som behöver hanteras för att skynda på omställningen. Till viss del kan det regleras, men slutsatsen är att det behövs stöd så att fler förnybara bränslen får mer konkurrenskraftiga priser.

– Aktörerna är redo och det finns en otrolig potential här med producenter, progressiva rederier som vill driva omställning och Göteborgs Hamn som en del i navet, säger Therese Jällbrink, Head of Renewable Energy på Göteborgs Hamn AB.

FRAMTIDSTRO SOM LEDER TILL OMSTÄLLNING

Hon lyfter hur konferensen samlar människor som inte vanligtvis pratar med varandra, men är del av samma process. De mötena leder till dialog som föder beslut utifrån en gemensam framtidstro:

– Ett fint exempel på det är när en deltagare på årets konferens reser sig upp och säger. Tack vare det vi pratade om i fjol har vi vågat beställa ett fartyg som ska gå på metanol. Och sedan fyllde en annan deltagare på med att de har börjat förbereda för att ställa om sina lagringstankar och sökt miljötillstånd för det, säger Therese Jällbrink.

DET HÄR TYCKTE BESÖKARNA

"Bra mix av deltagare med samma mål – att samarbeta för att få igång det här."

"Nyttigt att träffa nya människor för möjliga framtida samarbeten."

"Fantastiskt forum för att diskutera hur vi kan förbättra arbetet för en grönare miljö."

Hamndagen 2024 – tema globala trender

Efter en utflykt till Donsö Shipping Meet under fjolåret var Hamndagen tillbaka på Göteborgs-Operan. Torsdag 21 november fylldes salongen av hundratals kunder, partners och anställda med målet att mötas och få veta mer om framtiden inom logistik, innovation och hållbarhet.

För oss på Göteborgs Hamn är logistik så mycket mer än transporter, det handlar om att forma samhället, driva innovation och skynda på omställningen så att vi bättre skyddar vår planet.

Årets tema var globala trender och hur det ser ut i vår omvärld just nu. Det blev nedslag inom ämnen som handel, ekonomi, energi och säkerhet. Dagens talare fick alla närvarande att luta sig framåt och lyssna intensivt.

Först talade Annika Winsth, chefsekonom på Nordea, om hur ekonomin ser ut i världen och Sverige. Ett extra fokus här var spaningar kring vad som händer när USA byter president och vad tullar och en förändrad syn på hållbarhet innebär.

Därefter tog Cecilia Oskarsson, Head of Sales Scania Group, med oss på en resa till Indien och det var häpnadsväckande fakta som presenterades kring tillväxthastigheten i vad som är på väg att bli en av världens allra största ekonomier.

Att vi lever i en orolig värld kommer inte som någon överraskning, men publiken fick ändå några tankeställare när Peter från Säkerhetspolisen förklarade hur det ser ut.

Cecilia Malmström, före detta EU-kommissionär och numera senior rådgivare på Lindholmen Science Park & PIIE Washington, var sist upp på scen. Hon levererade såväl krass fakta som uppmuntran i form av att Europa alltid tar sig samman när det väl gäller – och hon uttryckte stor tilltro till den EU-kommission som i dagarna hade godkänts.

Björn Arwedahl

GLOBAL TRANSPORTATION MANAGER, ROXTEC INTERNATIONAL

"Hamndagen är en fantastisk möjlighet att träffa leverantörer och samarbetspartners."

"Jag har varit på Hamndagen flera gånger och uppskattar verkligen den. Det här är ett toppenevenemang och GöteborgsOperan är en oslagbar arena. Varje gång träffar jag en mängd gamla vänner och knyter nya kontakter. När jag pratar med någon jag aldrig träffat upptäcker jag dessutom ofta att vi har något gemensamt. I år hamnade jag till exempel bredvid en person från Vänerexpressen som jag nyligen pratat i telefon med.

Att möta folk från branschen är alltid positivt, inte minst idag när talarna framhåller hur vi lever i en allvarlig och osäker tid. Det är utmanande, men sporrar samtidigt mig i min yrkesroll så att vi hittar vägar för vårt gods att komma fram.

Lastbilarna som kör lagerpåfyllnadsgods till våra hubbar i Singapore och Shanghai går på HVO. Eftersom vi ingår i Railport Scandinavia stuffas godset i Karlshamn och fraktas via järnväg till Göteborg för vidare transport med direktgående fartyg som drivs av hållbart marint bränsle. Det gör Göteborgs Hamn till en viktig del av vår hållbara logistikkedja och samarbetet är alltid väldigt bra. Göteborgarna är trevliga, kunniga, flexibla och öppna för lösningar."

Systematiskt riskarbete och hög affärsetik

All affärsverksamhet är förknippad med risker. Risker som hanteras korrekt kan vara värdeskapande och generera nya möjligheter, medan dåligt hanterade risker kan leda till skada och förluster. Förmågan att identifiera, värdera och hantera risk är en viktig del i hamnbolagets ledningssystem Fyren. Ambitionen är att uppnå bolagets mål genom ett integrerat riskarbete där vissa risker kan reduceras eller helt undvikas genom prioritering och implementering av effektiva och välanpassade åtgärder och kontroller.

Göteborgs Hamn AB har arbetat strukturerat med riskhantering och internkontroll i flera år och området utvecklas kontinuerligt. Riskhantering utgör en integrerad del i styrning och ledning av verksamheten samt är en naturlig del i beslutsfattandet på olika nivåer.

RISKARBETE I PLANERINGSPROCESSEN

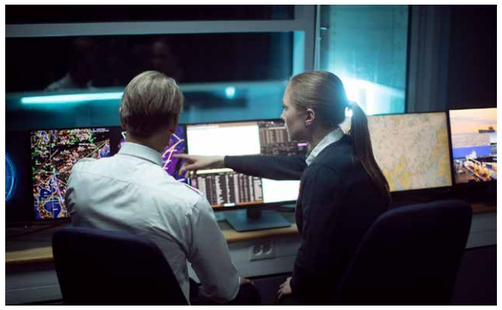
Grundstrukturen i riskarbete handlar om att identifiera risker, därefter värdera dem utifrån sannolikheten att de inträffar och sedan göra en bedömning av konsekvenserna om de skulle falla ut. Värderingen utgör ett stöd i hur vi prioriterar i hanteringen av riskerna.

Syftet med att arbeta med risker är att bättre leverera på uppdrag och bolagets mål. Genom att identifiera händelser som kan hindra oss kan vi sedan justera hur vi arbetar eller arbeta på ett nytt sätt för att på så sätt hantera risken. På liknande sätt kan vi genom att identifiera risker i våra processer och aktiviteter vara förberedda om de skulle falla ut.

I samband med arbete med affärsplan och budget presenteras riskhanteringen för olika riskområden i en samlad riskbild för bolaget som helhet. Den samlade riskbilden beskriver vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska risken och vilka åtgärder som kommer att vidtas. Risker identifieras dessutom utifrån varje avdelnings ansvar och uppdrag. Arbetet blir en del i kvalitetssäkringen av varje avdelnings verksamhetsplan. Nedan beskrivs några större riskområden och hur vi hanterar dess risker.

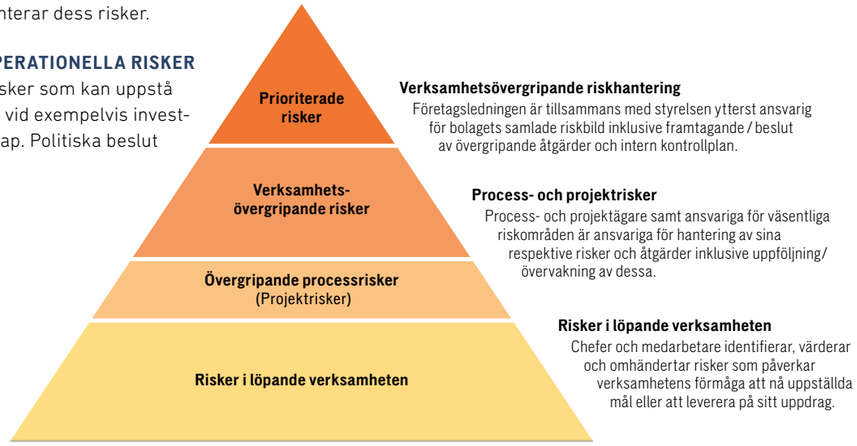
STRATEGISKA OCH OPERATIONELLA RISKER

Strategiska risker är risker som kan uppstå genom felaktiga beslut vid exempelvis investeringar eller partnerskap. Politiska beslut



Göteborgs Hamns arbete med riskhantering och internkontroll utvecklas kontinuerligt.

och förändringar i marknaden kan också innebära risker för bolaget. Vi behöver därför en aktiv omvärldsbevakning och dialog med politiker och näringsliv. Operationella risker är de som härrör från vår verksamhet. Hit räknas risker runt tillgångar och processer såväl som medarbetare och IT-risker. För att identifiera risker är det vår erfarenhet, den kollektiva och den individuella, som har stor betydelse för att finna de risker som kan påverka bolaget. Vi förebygger genom tydliga rutiner, utbildning och regelverk. Företagskulturen är också en viktig del, till exempel att det inom personsäkerhet alltid är fullt fokus och att vi inte tillåter några avsteg från gällande regelverk och rutiner.



DEFINITIONEN FÖR RISK ÄR:

En framtida händelse som hindrar oss att nå våra mål.

I praktiken innebär det för oss att arbeta proaktivt genom att identifiera risker, såsom händelser / situationer / förhållanden, som påverkar verksamhetens förmåga att nå uppställda mål, driva verksamheten effektivt och säkerställa processer.

RISKER INOM MILJÖOMRÅDET

Den verksamhet som bedrivs inom Göteborgs Hamn innebär att det kan finnas risker för miljön. Vi tar emot fartygsanlöp, bygger anläggningar och hanterar brandfarliga produkter i Energihamnen som ställer höga krav på våra arbetssätt och rutiner. Olyckshändelser kan dock ske och då är snabb hantering central för att minimera långsiktiga konsekvenser för miljön. Miljöområdet är i många avseenden styrt och kontrollerat av myndigheter och politiska beslut. Därför är vi inom Göteborgs Hamn AB aktiva i det gemensamma arbetet inom Göteborgs Stad.

RISKER KOPPLAT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

Inom ramen för den sociala hållbarheten finns vår viktigaste resurs. Det är alla medarbetare på Göteborgs Hamn AB men även medarbetare hos övriga aktörer inom godsnavet. En god arbetsmiljö är en förutsättning för att göra ett bra arbete. Risker omfattar olyckor och incidenter, vilket kan innebära att någon person blir skadad eller sjuk. En god psykosocial arbetsmiljö skapar trygghet på arbetsplatsen, vilket ska vara en självklarhet hos oss. Vi arbetar med den sociala hållbarheten bland annat genom höga säkerhetskrav, öppenhet gentemot våra anställda och stöd vid händelser som påverkar den enskilde medarbetaren, både i samband med arbetet och annan händelse. Risker inom området mänskliga rättigheter kan kopplas till brott mot en eller flera diskrimineringsgrunder om Göteborgs Hamn AB till exempel inte rekryterar kompetensbaserat och med fokus utifrån mångfalds- och jämställdhetsperspektiv. En annan risk är om bolagets medarbetare och andra som besöker vår arbetsplats utsätts för kränkningar och trakasserier, eller om löneskillnader mellan män och kvinnor är osakliga.

AFFÄRSETIK OCH ARBETET MED ATT MOTVERKA KORRUPTION

Att behandla kunder och samarbetspartners likvärdigt utan att gynna någon samt att hålla ingångna avtal och affärsuppgörelser är av stor vikt i hamnbolaget. Det är också viktigt att inga mutor, oegentligheter, förtroendeskadligt beteende eller korruption förekommer som kan kopplas till vår verksamhet. Hamnbolagets uppförandekod ger riktlinjer för hur styrelse, företagsledning, anställda och inhyrd personal ska agera i det dagliga arbetet. Aktuell lagstiftning och Göteborgs Stads ambitioner utgör minimimivån och skulle något i uppförandekoden stå i konflikt med dessa regelverk går de före koden. Alla nyanställda och inhyrd personal får skriva under att de har tagit del av vår uppförandekod. Varje chef ansvarar för att innehållet i vår uppförandekod är känt och tillämpas av medarbetare och inhyrd personal.

Uppförandekoden innehåller bland annat riktlinjer inom följande områden:

Förhållande till kunder och samarbetspartners

Vi ska vara en ansvarstagande, oberoende, neutral och pålitlig samarbetspartner. Vi ser marknadsföring och representation som en naturlig del i att utveckla relationer och samverkan. Utgångspunkten i all representation är att den ska kännetecknas av måttfullhet.

Förhållande till leverantörer

Vi ska vara en ansvarsfull, pålitlig och kompetent beställare, med hög affärsetik. Som offentlig aktör styrs vår verksamhet av lagen om offentlig upphandling. Osunda affärsrelationer får inte förekomma.

Mutor och korruption

Göteborgs Hamn AB:s chefer, medarbetare och andra som agerar på uppdrag av Göteborgs Hamn AB får inte erbjuda, betala ut eller ta emot mutor. Göteborgs Stad har en visselblåsarfunktion som alla medarbetare kan kontakta vid misstanke om en allvarlig oegentlighet inom bolaget. Detta är en viktig funktion eftersom det kan finnas misstankar som kan vara svåra att ta upp med sin chef eller bolagets ledning. Beskrivning av hur man går tillväga står i uppförandekoden. Göteborgs Stads stadsledningskontor har också ett omfattande arbete för att förhindra korruption som Göteborgs Hamn AB inkluderas av.

Vill du veta mer kan du läsa hela vår uppförandekod här:

Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi

En stabil ekonomi och god lönsamhet ger Göteborgs Hamn AB möjligheter att underhålla och utveckla hamnens anläggningar till nytta för kunder, ägare och svenskt näringsliv. Vi verkar på en internationell konkurrensutsatt marknad och att leverera prisvärda samt konkurrenskraftiga tjänster är avgörande för fortsatt utveckling av godsnavet Göteborg.

ÅRETS RESULTAT

Resultatet för Göteborgs Hamn AB uppgick 2024 till 407 miljoner kronor att jämföra med 267 miljoner kronor för 2023. Nettoomsättningen ökade med fyra procent till 1 018 miljoner kronor vilket kan förklaras av höga prisuppräkningar av hyror, arrenden och koncessionsavgifter, samt högre energivolymer. Hamntaxan för 2024 justerades med cirka tre procent jämfört med 2023 som justerades med 3,5 procent. Ambitionen är alltjämt hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparingar. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar.

ÅRETS INVESTERINGAR

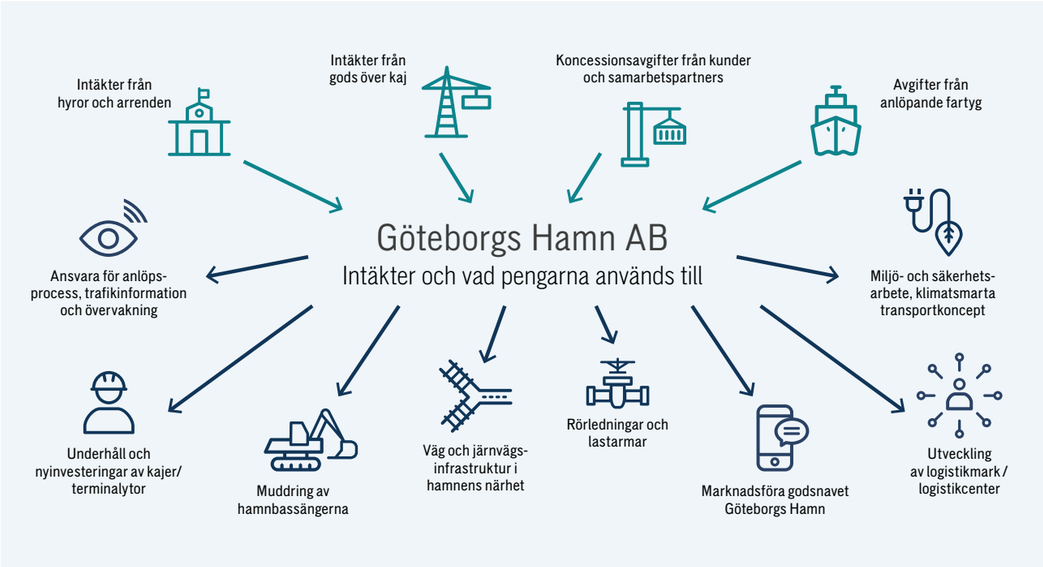
Hamnens verksamhet är kapitalintensiv och en långsiktig ekonomisk styrning är av stor betydelse. Årligen upprättas en tioårig investeringsplan som rapporteras till ägaren. För den kommande tioårsperioden uppgår planerade investeringar till cirka 8 miljarder kronor*.

De största investeringarna 2024:

- **Färjelokalisering Arendal**
  – kommunfullmäktige beslutade 2022 att godkänna tillkommande investeringar om 1,4 miljarder kronor för att möjliggöra en färjelokalisering i Arendal / Ytterhamnarna och 2023 godkändes ytterligare 350 miljoner kronor. Under 2024 investerades 225 miljoner kronor inom ramen för detta.
- **Skandiaporten (farledsfördjupningen)**
  – genomförandefasen startade i mars.
  Totala investeringar under 2024: 310 miljoner kronor.

I övrigt har bolaget genomfört flera mindre återinvesteringar, totalt cirka 75 miljoner kronor.

* Inklusive Scandinavian Distripoint AB.



Beskriver intäkter och utgifter kopplat till värdekedjan, se sid 12–13.

Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad

Göteborgs Hamn AB ska vara en del av lösningen på de utmaningar som vårt samhälle står inför lokalt i Göteborg, men även globalt. För oss är det viktigt att bidra till ett mer jämlikt Göteborg med minskat utanförskap, minskade skillnader i livsvillkor och hälsa samt goda arbetsförhållanden. Hur vi lyckas och vad vi gör påverkar många i samhället.

BIDRAG TILL GODA ARBETSFÖRHÅLLANDEN

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt ägt bolag och våra inköp styrs av svensk upphandlingslagstiftning samt Göteborgs Stads riktlinjer. Bolaget arbetar aktivt för att säkerställa en rättvis och sund konkurrens på marknaden genom att ställa omfattande krav på leverantörer och genomföra noggranna kontroller. Dessa syftar till att säkerställa att lagar och regler efterlevs, att arbetsmiljö- och miljöfrågor hanteras korrekt samt att skatter och avgifter är i ordning. Leverantörer vars ägare är dömda för vissa brott kan uteslutas och extra stor vikt läggs vid att förebygga osund konkurrens och välfärdsbrottslighet.

För att uppnå detta deltar vi aktivt i Göteborgs Stads gemensamma arbete och samordnade kontrollfunktioner, vilket stärker både transparensen och tilliten i våra affärer. Majoriteten av våra leverantörer är svenska företag, där kontroller löpande genomförs av Skatteverket och andra svenska myndigheter. För utländska företag kräver vi in dokumentation som styrker att samma höga standarder följs.

I stora upphandlingar ställer vi krav på att leverantörer har och efterlever egna uppförandekoder som speglar våra värderingar. Detta inkluderar att arbeta aktivt mot mutor, korruption och osunda affärsmetoder – ofta med högre ambitionsnivå än vad lagen kräver. Vidare ska varor produceras under goda arbetsförhållanden enligt ILO:s kärnkonventioner och utan att barnarbete förekommer, i enlighet med FN:s barnkonvention. Vid inköp som sker utan egen upphandling avropar vi vanligen från Göteborgs Stads ramavtal. Dessa har samma höga krav som våra egna upphandlingar.

För att motverka osund konkurrens och stärka transparensen strävar vi efter att minimera antalet leverantörsled i våra entreprenader. Vi har under 2024 ökat vårt fokus på uppföljning för att säkerställa att regler och krav följs hela vägen ned till de som faktiskt utför arbetet och det arbetet planeras utvecklas än mer under nästa år. Göteborgs Hamn AB:s mål är att skapa långsiktiga, hållbara samarbeten där rättvisa villkor och sund konkurrens är grundläggande principer.

HÅLLBARHET VID UPPHANDLING

Miljökrav är del av bolagets grundkrav vid upphandling. Det innebär bland annat att i större projekt, över 50 miljoner, ska Göteborgs Hamn AB också göra klimatkalkyler för att öka medvetenheten om vilken påverkan projektet har på klimatet men också för att kunna se hur man kan minska klimatutsläppen. Det sker nu till exempel i projektet Skandiaporten vilket du kan läsa mer om på sidan 22. Under 2024 har vi i våra upphandlingsunderlag för entreprenader förtydligat och skärpt kraven på inrapportering av klimatpåverkande uppgifter.

En del i Göteborgs Stads arbete med hållbarhet handlar om att ställa krav på social hänsyn i stadens tjänsteupphandlingar, när det är möjligt. Göteborgs Stad har tagit fram en modell för social hänsyn i upphandlingar som ska främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, stimulera social integration, lika möjligheter och sociala rättigheter. Göteborgs Hamn AB har utvecklat detta arbete i över tio år. Sociala krav ställdes vid flera större upphandlingar under 2024 och det arbetet fortsätter.

Pålningsarbete i Skandiahamnen för projekt Skandiaporten.

Fokus på en intressent: **Bolag i godsnavet**

Sedan 1960-talet har Göteborgs Hamn allt mer flyttat ut på Hisingen. Här har det så kallade godsnavet, som sträcker sig från Älvsborgsbron till Arendal och Torshamnen, vuxit fram. Nu får det tillökning i och med att Stena Line flyttar från centrala Göteborg.

Göteborg växer och det finns behov av mer central mark på södra Älvstranden. Utifrån det växte ett beslut fram om att omlokalisera de centrala färjeterminalerna.

Efter en dialog med Stena Line uttryckte bolaget under 2020 en önskan att flytta till ytterhamnarna och på så sätt komma närmare spårbunden infrastruktur, logistikverksamheter samt fordonsindustrin. Flytten medför också en betydande minskning av tung trafik i centrala Göteborg då bolagets terminaler trafikeras av runt 250 000 lastbilar årligen.

Att flytta en så pass omfattande verksamhet som Stena Line innebär bland annat förstärkning av kajer, muddring, dragning av nya ledningar, landanslutning (OPS), rivningar av befintliga fastigheter samt ombyggnation av andra byggnader för att färdigställa en modern färjeterminal.

När Stena Line tar plats i Arendal flyttas den verksamhet som idag bedrivs där till vårt nybygge Arendal 2. För Göteborgs Hamn är flytten en ytterligare konsolidering av terminalverksamheten till ytterhamnarna, vilket ger synergieffekter och stärkta förutsättningar att utveckla Göteborgs Hamn i den hållbara riktning vi strävar åt.

Kim
Lindholm

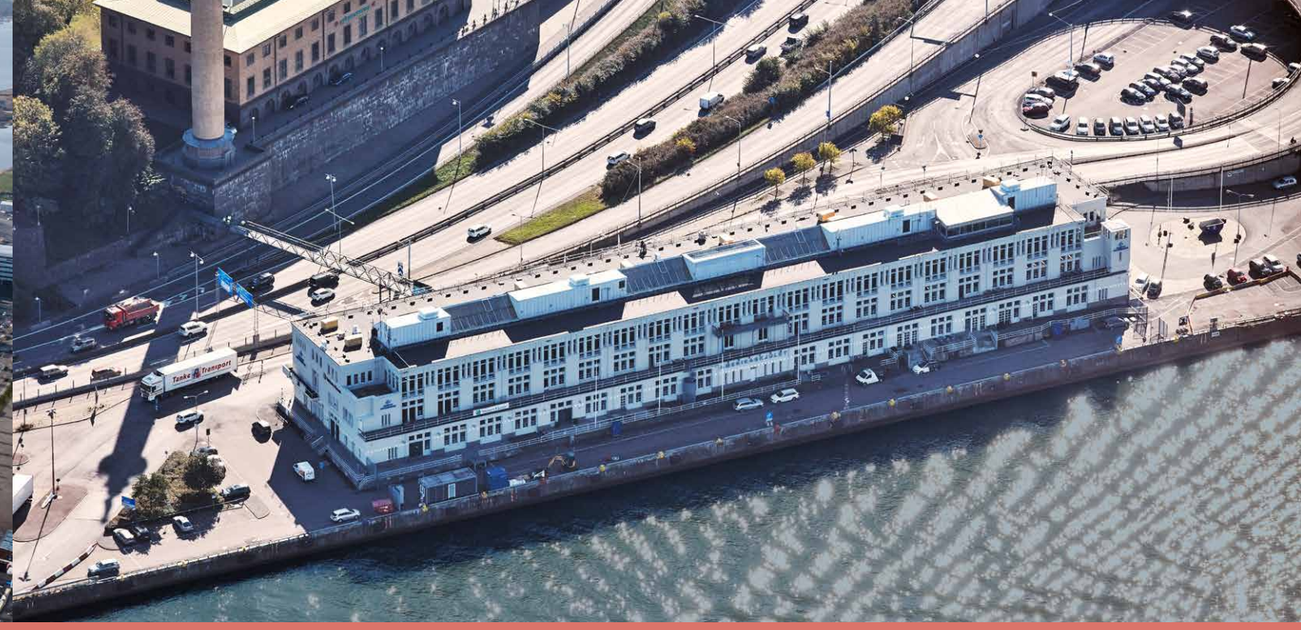
REGIONAL MANAGER PORT DEVELOPMENT AND ENGINEERING, STENA LINE AB

"Ett gott samarbete samt glädje i projektet är helt avgörande för ett lyckat resultat i uppförandet av en ny Ro-Pax terminal."

"Vi är i en tillstånds- och detaljplansprocess inför vår flytt. Parallellt pågår utredningar, studier, förprojektering och annat som behövs innan vi sätter i gång med anläggningsarbeten.

Samarbetet med Göteborgs Hamn är viktigt. I ett sådant här projekt behövs samverkan och förtroende, vilket vi verkligen har. Dessutom upplever jag ett gott engagemang. Det är många som tycker att Stena Lines flytt till Arendal är en intressant utveckling för Göteborgs Hamn och staden.

Framförallt innebär flytten att vi tar plats i Godsnavet och hamnklustret, får tillgång till järnväg, kommer närmare våra kunder samt ges bättre tillväxtmöjligheter. När vi kan utforma vår kommande hamn kan vi erbjuda en mer effektiv och säkrare operation samt bättre arbetsmiljö. Det känns bra att kunna tänka in säkra trafikflöden, belysning, fallskydd och mycket mer redan i ett planeringsskede. Sedan blir det lättare att bedriva en mer hållbar verksamhet i Arendal."



Fokus på en intressent: **Leverantör**

Göteborgs Hamn AB nyttjar ett stort antal fastigheter. Att dessa hålls i gott skick, och bidrar till vårt arbete att bli mer hållbara, är centralt för oss. Utifrån det är samarbetet med Coor Service Management AB när det gäller fastighetsskötsel, lokalvård och utemiljö av stor vikt.

Sedan november 2022 är Coor Service Management AB ansvariga för våra fastigheter. Arbetet med att välja en ny fastighetsdriftoperatör väckte stort intresse, och till slut föll valet på Coor. En stor anledning till det är deras dokumenterade erfarenhet av komplexa drift- och underhållsleveranser.

Något som är speciellt med det här uppdraget är att hela Göteborgs Hamn är ett skyddsobjekt. Därför kunde vi inte lämna ut ritningar och fastighetsbeskrivningar under anbudsfasen. Istället bjöd vi in till fysiska visningar efter att ha gjort bakgrundskontroller på anbudsgivarna. Efter en utvärdering stod det klart att Coor, som har flera uppdrag inom samhällskritiska verksamheter, hade det bästa anbudet både vad gäller kvalitet och pris.

En ytterligare komplexitet när det handlar om uppdraget är att våra runt 40 fastigheter i inner- och ytterhamnarna är oerhört varierande i ålder, utformning och användningsområden. Vad de har gemensamt är att de ska uppfylla våra krav vad gäller arbetsmiljö och funktionalitet samtidigt som de stöttar våra ambitioner att bedriva en mer hållbar verksamhet. Det gör att vi ställer höga krav på vår partner när det gäller lyhördhet, kompetens och förmåga att hitta såväl energi- som kostnadseffektiva lösningar. Något som Coor under initialt fyra år kommer att bevisa genom ledning, samordning och utförande av ovan nämnda tjänster.

Jonas
Andersson

DRIFTCHEF FASTIGHET REGION VÄST, COOR

"Miljön är en hjärtefråga för Göteborgs Hamn och den påverkar hela vårt uppdrag."

"Totalt arbetar 12–15 personer från Coor med fastighetsskötsel, utemiljö och lokalvård för Göteborgs Hamn. Miljön är en hjärtefråga för Göteborgs Hamn och den påverkar hela vårt uppdrag. Bland annat har vi visat vägen när det gäller kemiprodukter inom lokalvård och fastighetsskötsel och använder alkylatbensin till gräsklippare.

Vi har bytt till LED-belysning i fastigheterna, något som sparar energi och får bort kvicksilvret. Ett större projekt är bytet från gaspannor till bergvärme, vilket sänker koldioxidutsläppen samtidigt som det är energisnålt. Vi jobbar även med styrning av ventilation och värme i oanvända lokaler. Att pumpa ut värme i dessa är att kasta bort energi och kostar mycket pengar. På tal om fastigheter är ett växande område återbruk och återvinning av material i hamnens fastigheter så att funktionell och bra utrustning får ett nytt liv.

Det finns mycket att göra och tack vare jättebra människor i Göteborgs Hamn hittar vi tillsammans den bästa vägen. Vår relation bygger en bra hamn."

Fokus på en intressent: **Medarbetare**

Göteborgs Hamn AB ska vara en inkluderande arbetsplats där det råder jämställdhet och mångfald, där ingen diskrimineras eller kränks. En arbetsplats som tar tillvara olika erfarenheter, kunskaper, och där medarbetarna trivs och utvecklas. De mänskliga rättigheterna ska genomsyra hela verksamheten och vår uppförandekod finns till för att säkerställa detta. Bolagets mål om ett stabilt HME-värde (Hållbart Medarbetarengagemang) handlar om att arbetet går i rätt riktning. Vi strävar efter ständig förbättring gällande arbetsmiljön varpå medarbetarna uppmuntras att tycka till och berätta om sin arbetssituation. Allt är ett led i vårt arbete för att fortsatt ha en trivsam arbetsplats samt vara en attraktiv arbetsgivare.

KOMPETENSUTVECKLING

Under 2024 har vi fortsatt haft fokus på medarbetarnas utveckling. Vid flera tillfällen under året har medarbetarna haft möjlighet att gå en tvådagars utbildning i självledarskap. En utbildning som fokuserar på att leda sig själv, hantering av utmaningar och stress, samt hur man skapar bättre förutsättningar för att må bra på jobbet. Självledarskap är ett ämne som flera medarbetare efterfrågat i sina utvecklingssamtal.

Vi har under året haft frukostföreläsningar med både externa och interna föreläsare för att främja kompetensutveckling i vardagen hos våra medarbetare. Föreläsningarna har berört ämnen som jämställdhet, innovation och hälsa. Löpande under året har vi lyft speciella dagar och arrangerat aktiviteter kopplade till dessa. Det har bland annat handlat om West Pride, FN-dagen och Orange Day.

För att stärka Göteborgs Hamns chefer har vi under året haft två halvdagar med fokus på chef- och ledarskap. Vid det första tillfället var fokuset arbetsgivaransvar och hur det är att leda i en föränderlig värld. Vid det andra blev utgångspunkten Göteborgs Stads satsning på det gemensamma ledarskapet.

I september anordnade vi vår årliga medarbetardag för alla medarbetare på bolaget. En heldag med fokus på utveckling för våra medarbetare. Temat var Hållbarhet och dess tre delar: ekologi, ekonomi och socialt. Medarbetarna bjöds på interna och externa föreläsningar blandat med grupparbete. En dag som denna bidrar till att stärka medarbetarskapet och vår interna samverkan.

HÄLSOSATSNINGAR

Under året har Göteborgs Hamn fokuserat på arbetet med våra värderingar: samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet. Det finns ett tydligt samband mellan dessa områden och under året har aktiviteter genomförts, för att främja alla medarbetares lika värde och en god hälsa. Göteborgs Hamn AB har en låg sjukfrånvaro och det bedrivs ett aktivt arbete med ett hållbart och hälsosamt medarbetarskap vilket troligen bidrar till de låga siffrorna. I början av året erbjöds medarbetare att genomföra en hälsoprofilsbedömning via företagshälsovården. Detta är frivilligt och uppskattas av våra medarbetare. Genom samtal, provtagning och tester får varje individ en professionell uppskattning av sitt hälsoläge. Vi fick också ett aggregerat resultat på bolagsnivå som presenterades av en representant från vår företagshälsovård på en frukostföreläsning.

Under våren anordnades en frivillig hälsoutmaning med högt deltagande från medarbetarna. Syftet var att stärka både fysisk och psykisk hälsa. Det var cirka 100 medarbetare som deltog och alla blev indelade i lag vilket bidrog till god samverkan och stöttning mellan kollegorna.

INSATSER FÖR MEDARBETARNA UNDER 2024

- Under hösten genomfördes vår årliga medarbetarundersökning som är utformad av Göteborgs Stad. I denna mäts flera olika områden, bland annat Hållbart Medarbetarengagemang (HME) som innefattar motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i november och blev 85. Föregående år var resultatet 87. Fortsatt analys och aktiviteter planeras in under 2025.

- Genom kvartalsmätningar i pulsverktyget Winningtemp följer bolaget HME under året. Varje vecka svarar också medarbetarna på frågor som ger temperaturer inom olika områden. I mindre grupper förs sedan diskussioner om vår arbetsmiljö. Mätningen görs för att följa medarbetarnas trivsel och arbetsmiljö i realtid samt för att bedöma om rätt insatser genomförs för att skapa en så bra arbetsmiljö som möjligt.

- Vårt internationella utbytesprogram har fortsatt under 2024. Under våren tog vi emot två kollegor från The Port of Rotterdam. En tid som gav inspiration, lärdomar och knöt nya kontakter mellan våra hamnar. Vi ser att utbytesprogrammet skapar engagemang, delaktighet och motivation för våra medarbetare.

- Varje år mäts Göteborgs Hamn AB, via nyckeltalsinstitutet, på olika parametrar för att få en bild av hur jämställda vi är som bolag. Resultatet från sista mätningen visar att vi ligger högt inom flera nyckeltal och är en jämställd arbetsplats inom bland annat löner och anställningsförhållanden. En fortsatt utmaning är att öka andelen kvinnor inom bolaget.

- För att säkra rätt kompetenser har vi under året fortsatt arbetet med Employer Branding med syfte att vara en attraktiv arbetsgivare, både för nya och våra befintliga medarbetare. Vi har också haft fokus på strategisk kompetensförsörjning utifrån grunderna Attrahera, Rekrytera, Utveckla och Behålla.

- Alla medarbetare har förmånen att vara företagsvolontär under åtta timmar under ett år hos utvalda organisationer. En av dessa är Räddningsmissionen där möjligheten finns att jobba i deras frukostcafé. En uppskattad insats både för gästerna och för oss som arbetar i hamnen.

Besha Welander

PROJEKTLEDARE, GÖTEBORGS HAMN AB

"Jag har blivit fantastiskt väl mottagen. Göteborgs Hamn har ett otroligt upplägg för nya medarbetare."

"En stor skillnad mellan Göteborgs Hamn och energibolagen jag jobbat på tidigare är att projekten är mer nära och greppbara här. Det känns att jag på riktigt påverkar hållbarheten och utför ett jobb som medför stor samhällsnytta, vilket är hedrande.

Från första dagen har bemötandet varit något extra. Jag har blivit fantastiskt väl mottagen. Göteborgs Hamn har ett otroligt upplägg för nya medarbetare med introdagar, utbildningar i processverktyg och en hel del annat. Sedan är alla människor här trevliga, kunskapsrika och insatta. Är det något jag är mindre bra på, då finns de där för mig.

Att jobba med elanslutning på land är utmanande. Har du inte elektrisk bakgrund kanske du tänker att det bara är att trycka dit en sladd, men det krävs mycket mer än så för att fartyg ska prata med anläggningen på land. Samtidigt är det ett belönande uppdrag. Jag känner verkligen hur jag och mina kollegor i Energihamnen drar vårt strå till stacken och bidrar till den omställning som måste till.

För mig, som brinner för miljö och hållbarhet, är det all inspiration som behövs. Samtidigt är det en extra ynnest att få jobba i en härlig marin miljö som också är Sveriges viktigaste pulsåder. Och varje dag träffar jag kollegor i Göteborgs Hamn som känner samma sak."

Bolagets säkerhetsarbete

Ett komplext tjänsteföretag som Göteborgs Hamn AB måste ha tillförlitliga och väl fungerande rutiner så att säkerheten beaktas, såväl internt som externt. Ett effektivt, verksamhetsanpassat och systematiskt säkerhetsarbete är också en förutsättning för att hamnbolaget ska få bedriva internationell hamnverksamhet.

Kadir Kaya

SECURITY OFFICER
AVARN SECURITY

"Alla övningar gör oss bättre och det gör i sin tur Göteborgs Hamn till en ännu säkrare plats."

"Vi genomför en mängd övningar i olika former där den operativa säkerheten leds direkt från strategisk nivå av hamnskyddschefen. Dels för att vi vill öva, dels för att uppfylla kraven enligt ISPS (International ship and port facility security code). Ett exempel på givande övningar är de vi har med Försvarsmakten. Vi lär oss väldigt mycket och förbättrar ständigt samarbetet med dem. Oavsett om en övning sker med andra aktörer eller är intern utvärderar vi den efteråt. Vår mentalitet är inte att leta fel och brister, däremot reflekterar vi över vad som hände för att se hur vi kan bli ännu bättre nästa gång.

Vår träning bygger erfarenheter som vi har nytta av i vardagen. Hela Göteborgs Hamn är ett skyddsobjekt och säkerheten är enormt viktig för att alla som rör sig här ska känna sig trygga. Bemötandet är överlag väldigt bra. Folk förstår varför vi kontrollerar dem då alla inom skyddsobjektet ska vara behöriga.

Jag vågar påstå att vårt arbete uppskattas av alla. Vi har daglig kontakt med Göteborgs Hamn, myndigheter och terminalaktörer och återkopplingen sker ofta med god respons och en del beröm."

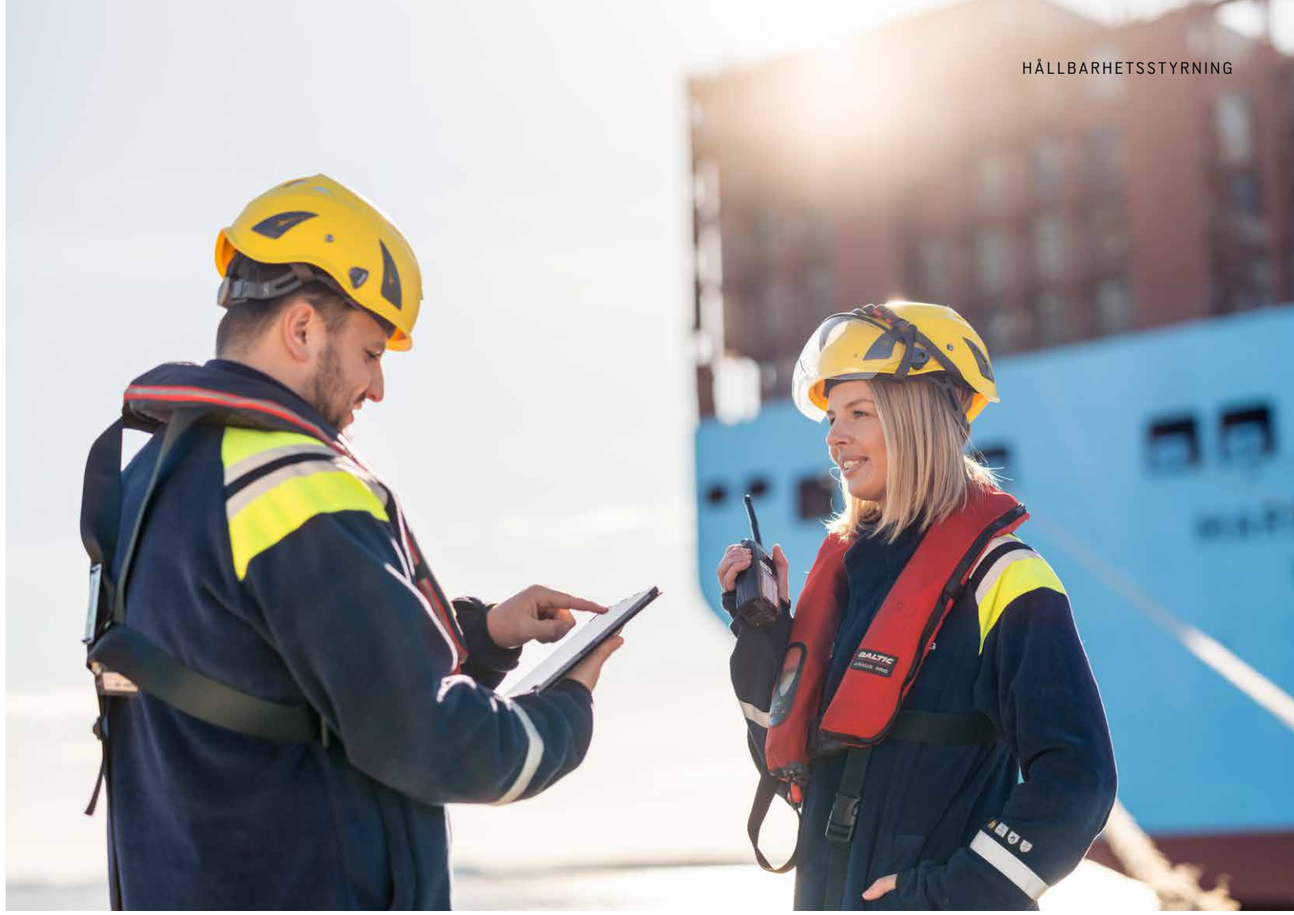
40 skyddsövningar genomfördes under 2024

SKYDDSOBJEKTET GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs Hamn med alla terminaler är klassat som skyddsobjekt och omfattas av EU:s hamnskyddsregler. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud. Godsnavet har en strategisk betydelse för samhället och stora värden förvaras och transporteras till och från hamnen, vilket innebär att det alltid finns en hotbild. När hotbilden mot Sverige förändras påverkar det också Göteborgs Hamn. Hamnbolaget arbetar förebyggande nära säkerhetspolis och Transportstyrelsen för att förutse händelser och minska riskerna kopplat till hot. Skyddsobjektet omfattar sedan 2023 både land- och vattenområden och inträde i skyddsklassat område beaktas som olaga intrång.

BEREDSKAPSPLANERING

Göteborgs Stad har arbetat fram en plan för civil beredskap som beskriver en övergripande inriktning för arbetet med beredskapsfrågor. De samhällsviktiga verksamheterna inom staden ska kunna möta samhällsstörningar av många olika slag, inklusive att klara av att motstå och hantera krig. Göteborgs Hamn AB har under året fortsatt arbetet med en ökad beredskap och tagit fram och genomfört en beredskapsplanering. Det handlar bland annat om att se över de olika delarna i beredskapsplanen, beskriva grunduppdraget, göra relevanta prioriteringar, säkra kompetensen i bolaget vid eventuell kris eller krig, höja kunskapsnivån kring civilt försvar och förbereda medarbetare.



I händelse av exempelvis krig är hamnen viktig för att säkra godsflödet för hela landet och då behövs kompetens som kan hantera det i hamnen. Beredskapsgruppen inom bolaget arbetar löpande med relevant information till medarbetarna och arbetar proaktivt med beredskapsfrågorna, så att hamnen kan fullfölja arbetet att oavsett hotbild hålla hamnen öppen. Under 2024 upprättades den nya tjänsten; Preparedness and Safety Coordinator för att ytterligare stärka kompetensen inom området.

RISKFOKUS I ENERGIHAMNEN

I Energihamnen transporteras och lagras en stor mängd brandfarliga produkter så som bensin och tjockolja. Detta i kombination med en hamnverksamhet med fartygsanlöp och ett flertal kundoperatörer inom en liten yta innebär att risker kan uppstå. För att uppnå en säker energihamn krävs kontinuerlig riskhantering, planerade övningar och utbildningsinsatser. Under året har riskanalyser enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO) genomförts samt systematisk hantering av åtgärder från tidigare riskanalyser. I december genomfördes en evakueringsövning för hela Energihamnen. Händelsen som övades var ett större gasutsläpp där Räddningstjänsten, samarbetspartners och personalen i Energihamnen deltog. I enlighet med de utbildningskrav som finns i driftinstruktionerna för Energihamnen har heldagsutbildningar i brandsäkerhet genomförts. Utbildningen bestod av både praktiska och teoretiska inslag.

SYSTEMATISKT ARBETSMILJÖARBETE

Göteborgs Hamn hanterar aktivt olika interna och externa arbetsmiljörisker genom systematiskt arbete och årliga utvärderingar. Avdelningschefer och medarbetare förväntas identifiera och åtgärda risker, med fokus på både fysiska och organisatoriska förändringar. Central uppföljning inkluderar enkäter, arbetsplatsmöten och skyddsronder. För att förebygga och hantera arbetsmiljörisker har utbildningar genomförts kopplade till både fysisk och psykosocial arbetsmiljö med fokus på säkert arbete. Göteborgs Hamn minskar successivt antalet kemikalier. Ett nätverk för samarbete och stöd i gemensamma arbetsmiljö-, brand- och beredskapsfrågor inom hamnklustret har nu varit aktivt i ett år. Representationen i stadens olika nätverk för bolag har även ökat med målet att öka samstämmighet och kunskapsspridning om arbetsmiljöarbete.

ÖVNINGAR FÖR ÖKAD SÄKERHET

Det genomförs många olika typer av övningar i godsnavet under ett år. Många av övningarna krävs för att efterfölja lagkraven. Övningar är en metod för att se över rutiner och skapa trygghet. Storleken och antalet involverade varierar mellan övningarna. I våras genomförde till exempel Försvarsmakten en större tillämpad säkerhetsskyddsövning, då runt 100 personer var involverade. Förutom Försvarsmakten deltog även Göteborgs Hamn, Älvsborgs Amfibieregemente (Amf 4) och brittiska 45 Commando.

Om vår hållbarhetsredovisning

Göteborgs Hamn AB har gett ut en årlig hållbarhetsredovisning, Hållbar hamn, sedan 2012. Hållbarhetsredovisningen beskriver bolagets arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Detta presenteras på ett integrerat sätt, utifrån olika exempel från verksamheten. Därtill lyfts fokus på tre intressentgrupper och deras perspektiv fram: medarbetare, leverantörer och bolag i godsnavet. Samtliga ämnen har valts ut genom att utgå från bolagets hållbarhetsfrågor samt intervjuer med medarbetare och chefer.

ÅRSREDOVISNINGSLAGEN OCH GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Denna hållbarhetsredovisning avser verksamhetsåret 2024 och utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport. Den är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Under 2015–2019 redovisades i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för redovisning av hållbarhetsinformation. Från och med 2020 upprättas redovisningen inte längre utifrån GRI, även om tidigare utgångspunkter med GRI som grund fortsatt tillämpas. Syftet är att få en kontinuitet i rapporteringen och fortsatt systematiskt hantera redovisningen av bolagets hållbarhetsfrågor.

VÄSENTLIGHETSANALYS

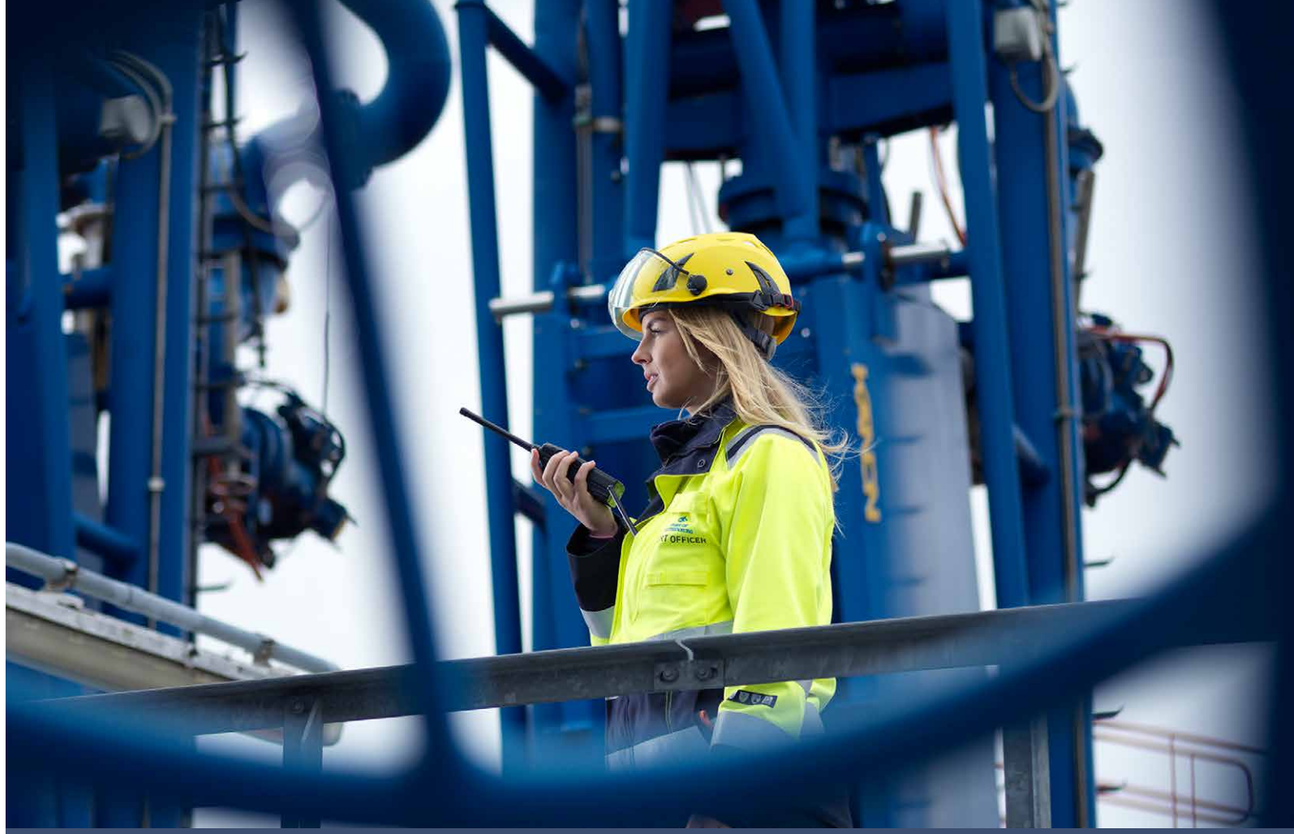
Metoden för att identifiera de väsentliga hållbarhetsfrågorna består av följande steg: identifiering, prioritering och validering. Under 2015 identifierades bolagets hållbarhetsfrågor och dessa prioriterades sedan av en rad olika intressentgrupper och med utgångspunkt i förväntningar och krav från vår ägare, myndigheter, vårt ledningssystem inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet samt utifrån trender i samhället. Därefter har löpande arbete skett med att uppdatera och validera att dessa frågor varit fortsatt relevanta för verksamheten.

Under 2020 uppdaterades bolagets hållbarhetsanalys utifrån FN:s globala mål för hållbar utveckling. Dess relevans för bolaget samt bolagets påverkan på målen uppdaterades. Relevansen bedömdes utifrån kategorierna ej relevant samt generell, betydande och central för bolaget. Den uppdaterade analysen visade att fler mål och delmål var relevanta, jämfört med tidigare analys. Därtill har kopplingen till bolagets styrning, värdekedja och intressenter synliggjorts. Detta är grunden för bolagets hållbarhetsarbete framåt.

Den uppdaterade hållbarhetsanalysen enligt globala målen matchades därefter med tidigare väsentlighetsanalys upprättad enligt GRIs riktlinjer. Syftet var att koppla samman prioriteringarna och nyttja materialet för att uppdatera och validera bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor. Resultatet innebar en viktning av hållbarhetsfrågorna för hållbarhetsredovisningen, enligt följande:

- Frågor som ska informeras om, då de har betydelse för bolaget.
- Frågor som ska fokuseras på, då de är väsentliga för bolaget.

Resultatet av den uppdaterade väsentlighetsanalysen 2020 innebar att fem frågor identifierades som väsentliga och övriga ska informeras om, se nedan. Denna bedömning är fortsatt gällande för 2024 och innehållet i hållbarhetsredovisningen prioriteras utifrån de väsentliga hållbarhetsfrågorna.



NYCKELTAL OCH UPPLYSNINGAR

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta utifrån våra väsentliga frågor, som nyckeltal och annan information. Därtill finns ytterligare nyckeltal som vi har bedömt är intressanta att redovisa utifrån bolagets uppdrag och styrning.

Först redovisas nyckeltalen där aktuell mät- och beräkningsmetodik samt tillhörande kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2020–2024. Basår för beräkningarna av nyckeltalen är 2010, eftersom bolaget omstrukturerades vid den tidpunkten.

Där inget annat anges avser nyckeltalen Göteborgs Hamn AB, då dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB:s verksamhet inom koncernen är begränsad.

Hållbarhetsupplysningar kopplat till årsredovisningslagen återfinns på följande sidor:

AFFÄRSMODELL
6-15, 26-34, 38-41, 48, 50–51

MILJÖ
14, 16-24, 27, 30-31, 35, 42-43, 52-54

SOCIALA FÖRHÅLLANDEN
24-25, 27, 30-31, 32-33, 34, 36-39, 41-43, 46-47, 55-56

PERSONAL
11, 16, 24, 26, 30-31, 32, 38-39, 44-47, 50-51, 55-56

RESPEKT FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER
27, 39, 41

MOTVERKANDE AV KORRUPTION
38-39, 41, 50-51

EKONOMI

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Ekonomiska nyckeltal						
Nettoomsättning, Mkr	1 018	979	879	813	790	
Resultat efter finansiella poster, Mkr	407	267	249	267	239	
Rörelseresultat, Mkr	397	310	272	291	265	
Balansomslutning, Mkr	5 327	4 378	4 121	3 632	3 469	
Eget kapital, Mkr	2 079	1 930	1 858	1 755	1 640	
Skulder, Mkr	3 248	2 448	2 264	1 877	1 829	
Avkastning på totalt kapital, %	8,8	7,2	6,6	8,1	7,7	
Soliditet, %	45	50	52	56	55	
Investeringar, Mkr	696	492	701	319	380	
Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	537	511	385	376	354	
Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	35	115	0	2,3	12,6	
Skapat ekonomiskt värde, Mkr:						
Kunder	1 082	995	897	824	800	Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av "betalningsströmmar" i bolaget. Inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar och dylikt. Tabellen innehåller ej heller eventuellt momseffekter.
Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr:						
Leverantörer	-324	-313	-256	-220	-226	
Anställda	-117	-110	-100	-96	-85	
Långivare	-61	-47	-25	-25	-25	
Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-62	-65	-49	-42	-37	
Aktieägare	-170	-240	-124	-133	-120	
Behållet ekonomiskt värde, Mkr	348	220	342	308	307	
Indirekt ekonomisk påverkan						
Investeringar, Mkr	696	492	701	319	380	
Antal exjobbare / praktikanter / arbetsmarknadsprogram	11	12	9	12	10	
Produktion						
Planerat underhåll, Mkr	112	112	121	157	123	
Linjeutbud						
Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	138	4	4	3	2	Information kring trafikslingor från rederierna som anlöper Göteborgs Hamn (hemsidor).
Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	17	16	14	14	12	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.
Antal destinationer (för gods inom torrlast)	68	72	68	70	57	
Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	9	8	8	8	6	Information från terminalerna kring järnvägsoperatörer som redovisas varje månad.
Antal kryssningsanlöp	57	81	81	66	11	Information hämtas från anlöpssystemet.
Antal anlöp	5800	5700	5 800	5 300	5 300	Fartygsanlöp defineras som fartyg som gör fartygs-anmälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på redden och förhalningar är exkluderde.

EKONOMI

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Volymer						
Container, TEU*	909 000	914 000	885 000	828 000	776 000	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Miljoner ton gods totalt	40	36,3	40,5	36,9	37,9	Se ovan.
Ro/Ro (rullande gods), enheter	524 000	540 000	561 000	566 000	515 000	Se ovan.
Nya bilar, antal	257 000	267 000	238 000	256 000	234 000	Se ovan.
Energi, miljoner ton	21,8	18,4	22,3	19,1	21,6	Se ovan.
Passagerare, miljoner	1,4	1,5	1,3	0,7	0,59	Se ovan.
Container på järnväg, TEU	505 000	473 000	517 000	458 000	420 000	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av uppdaterad beräkningsmetod för nyckeltalet.
Andel containrar via järnväg, %	60	56	64	62	60	Containergods på järnväg i förhållande till hanterade containrar på containerfartyg. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av uppdaterad beräkningsmetod för nyckeltalet.
Andel import / export totalt, fulla containrar, %	44/56	40/60	47/53	47/53	45/55	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Svensk marknadsandel container, %	55	57	53	50	48	Baseras på uppgifter januari – september. Göteborgs Hamn baseras på officiella siffror från hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar.
Svensk marknadsandel Ro/Ro, %	18	18	18	18	16	Se ovan.
Svensk marknadsandel bil, %	39	34	35	34	30	Se ovan.
Nöjda kunder						
Våra kunders helhetsomdöme om Göteborgs Hamn AB, %	72	i.u.	i.u.	71	i.u.	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). För 2020, 2022, 2023 genomfördes inga undersökningar.
Hög affärsetik						
Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	0	0	0	0	0	
Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

** TEU = omräknat till 20-fotsenheter.*

MILJÖ

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Utsläpp						
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta, ton koldioxidekvivalenter	34	127	137	184	191	Avser rapportering av Scope 1 enligt GHG-protokollet. Omfattar arbetsfartyg, produktionsfordon och uppvärmning av byggnader samt brandpumpar i Torshamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer för drivmedel och gasuppvärmning, vilka hämtas hos leverantörerna. Beräkningarna utgår från emissionsfaktorer från 2023. Utsläpp från basår 2010 var 590 ton.
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxidekvivalenter	215	160	80	83	86	Avser rapportering av Scope 2 enligt GHG-protokollet. Omfattar el- och fjärrvärmeanvändning i byggnader samt gatubelysningen och följevärmen i Energihamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer som tillhandahålls av Energi Sverige samt Göteborg Energi.Beräkningarna utgår från emissionsfaktorer från 2023. Utsläpp från basår 2010 var 150 ton. Förbrukning av el och fjärrvärme har ökat till följd av utökat fastighetsbestånd samt att beräknings-modeller och systemgränser har justerats.
Göteborgs Hamns utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, totalt, ton koldioxidekvivalenter	194 000	186 000	200 000	193 000	188 000	Avser rapportering av Scope 3 enligt GHG-protokollet. Innefattar bolagets tjänsteresor om 57 ton för 2024 och underlaget tillhandahålls av bolagets resebyrå, Hogia och Lingmerhs. 2021 och 2023 köptes bioflygbränsle från Swedavia. Fördelningen av övriga utsläpp redovisas nedan. Sammanställningen för 2019 innehåller inte väg- och tågtrafik, då scope 3 är utvidgat från och med 2020. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2023 med förbättrad metodik och bättre kvalité i indata, där 2019–2022 har beräknats om för jämförbarhet.
VARAV: Terminaler	5 969	6 479	7 174	6 500	6 700	Beräkningar utifrån bolagens scope 1 + 2 enligt GHG-protokollet tas fram av APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Ro/Ro Terminal AB samt Logent Ports & Terminals AB och tillhandahålls Göteborgs Hamn AB. Innefattar också VOC-utsläpp från Energihamnen omräknade till koldioxidekvivalenter.
Sjöfart	152 000*	151 000*	163 000	147 000	146 000	Omfattar kommersiella sjöfarten från Vinga till hamnområdet. Utsläppen beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2023 med förbättrad metodik och bättre kvalité i indata, där 2019–2022 har beräknats om för jämförbarhet. Utsläppen redovisas i koldioxid-ekvivalenter WTW (CO_2-e).
Vägtrafik	34 900*	27 800*	28 500	28 600	28 000	Omfattar vägtrafik till och från Göteborgs Hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om lastbilstyper, sträckor och statistik från terminaloperatörerna. För 2023 redovisas utsläppen i koldioxidekvivalenter WTW (CO_2-e) och värdet för 2019–2022 är korrigerat från TTW (CO_2) utsläpp.
Tågtrafik	840*	780	610	630	670	Omfattar tågtrafik till och från Göteborgs Hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om frekvens, sträckor, gods-volymer och statistik från växlingsoperatörerna. För 2023 redovisas utsläppen i koldioxidekvivalenter WTW (CO_2-e). 2022 har justerats till följd av att det inkluderar växthusgaser och tar med emmisionerna även från bränsletillverkningen, WTW (CO_2-e). För 2019–2021 redovisas koldioxidutsläppen i TTW (CO_2).
Svaveldioxid, ton	52*	48*	51	62	65	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik.
Kvävedioxid, ton	1300*	1300*	1530	1400	1400	Se ovan.
Partiklar, ton	30*	31*	35	33	32	Se ovan.
Kolväten, ton	63*	64*	72	77	75	Se ovan.

**Dessa siffror uppdateras under februari–mars 2025, då slutgiltigt underlag inkommer.*

MILJÖ

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
VOC-utsläpp i Energihamnen, ton	1159	1289	1462	1300	1400	Mätningar genomförs av FluxSense AB i Energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.
Utsläpp, forts.						
Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	49	44	49	48	48	Andelen är framtagen genom utdrag ur ekonomi-systemet med anlöp som fått miljörabatt.
Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	36	31	46	31	34	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns.
Energi						
El, MWh	7 600	7 400	3 200	3 700	4 300	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen var Bra Miljöval för samtliga år fram till 2023. Under 2023 har det skett en förändring av leverantören till Energi Sverige och nu kommer elektriciteten från en förnyelsebar energimix. För 2024 bestod elen till 100% av vattenkraft. Redovisad elförbrukningen har ökat på grund av förvärvet av fastigheter under 2023 samt ändring av systemgräns för datainsamling.
Fjärrvärme, MWh	2 500	1 303	902	1 000	900	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Redovisad fjärrvärme har ökat på grund av förvärvet av fastigheter under 2023 samt systemgränser har setts över och i denna siffra redovisas endast Göteborgs Hamn AB fjärrvärmeförbrukning utan hyresgäster. För byggnaderna Amerikaskjulet och Kusten är fjärrvärme Bra miljöval.
Följevärme, MWh	2 220	2 200	2 200	2 300	2 100	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmen har inblandning av biogas i värmeproduktionen samt levereras av Göteborg Energi.
Gasuppvärmning byggnader, MWh	636	1 100	950	1 300	900	Omfattar direkt energianvändning per premiär energikälla. Gasen utgörs av biogas och levereras av Göteborg Energi.
Energiförbrukning, andel förnybara energikällor, %	88	92	100	100	100	Omfattar energikällor som anges ovan. Räknat utifrån den andel som utgörs av förnyelsebara energikällor, dvs Bra miljöval fjärrvärme, fossilfri vattenkraft och / eller biobaserat. Andelen förnyelsebara energikällor har minskat 2024 då GHABs fjärrvärmeförbrukning ökat.
Drivmedel, liter	24 235	32 400	39 690	41 300	49 600	Omfattar diesel, HVO och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gasefuels, Preem / GLC och OKQ8.
Drivmedel, kg	1584	2700	3 304	3 900	6 600	Omfattar fordonsgas till produktionsfordon och utgörs av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunder-lag från vår leverantör Gasefuels.
Drivmedelsförbrukning, andel förnybara drivmedel, %	87	49	35	13	13	Omfattar drivmedel som anges ovan, räknat utifrån den andel som utgörs av HVO och biogas. Förbrukning av el i fordon inkluderas i energisiffrorna ovan.
Avfall						
Farligt avfall, ton	5 124	6 115	6 945	5 100	5 488	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyres-gäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 30 fraktioner, 2024. Mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. För 2024 var 5 124 ton omhändertagna av Stena Recycling och 25 ton av Renova, statistiken tillhandahålls från dem. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling.

MILJÖ

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Materialåtervinning, % Energiåtervinning, % Deponi, %	98 2 0	94 6 0	95 5 0	97 3 0	99 1 0	Anger den procentuella fördelningen av mängden farligt avfall från Stena Recycling som materialåtervinns, energiåtervinns samt deponeras. Andelen som deponeras är under 0,5 % och redovisas därför som 0 %. Utfallet för 2019–2022 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av ändring i beräkningsmetod.
Avfall, forts.						
Förorenade massor, ton	18 590	11 300	664	8 200	41 000	En sammanställning av mängder massor som har klassificerats som Känslig Markanvändning (KM), Mindre Känslig Markanvändning (MKM) och farligt avfall och har hanterats av tillståndspliktig transportör. Underlaget kommer från transportörerna.
Sludge, ton	4 807	5 715	6 545	4 800	5 700	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.
Övrigt avfall, ton	709	772	484	710	550	Omfattar avfall från Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer samt sjöfarten. Inkluderar följande avfallsfraktioner; fint och grovt brännbart verksamhetsavfall, avfall till sortering, kontorspapper, glasförpackningar, wellpapp, hård- och mjukplast, pappersförpackningar, metallförpackningar, matavfall, trä samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 414 ton under 2024, vilket målstyrs genom resurshushållningsmålet i miljö- och klimatstrategin. Övriga mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. Underlag tillhandahålls av Renova och Kretslopp och vatten, vilka är aktörerna som hanterar avfallet. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet.
Energiåtervinning, % Materialåtervinning, % Sortering, % Biologisk behandling, %	61 18 21 1	61 19 20 1	40 30 19 2	45 23 31 1	54 20 24 1	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energiåtervinns, materialåtervinns, sorteras och biologiskt behandlas.
Antal spill till mark utanför säkerhetssystemen samt till omgivande vatten	9	6	5	10	18	Med säkerhetssystem avses hårdgjord yta som är ansluten till vattenrening. Omfattar främst Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, spill till vatten är dock inom hela hamnområdet. Mängderna per spill varierar och finns dokumenterat. Ett rapporterat spill för 2024 var signifikant i omfattning, alltså över 100 l. Baseras på inrapportering i avvikelsehanteringssystemet, där mer information om varje enskilt spill finns.
Kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen, antal	73	52	46	41	33	Antal produkter som innehåller utfasningsämnen i Göteborgs Hamn AB:s kemikalieregister. Från 2024 inkluderas även produkter med utfasningsämnen i projekt. Kemikalieinspektionen har under 2024 uppgraderat kriterier för utfasningsämnen. Det innebär att fler av de kemiska produkter som används inom bolaget nu innehåller ufastningsämnen.
Biologiskt mångfald						
Skyddade områden, areal i hektar	162	162	162	162	162	Omfattar Torsviken, skyddat som Natura 2000-område, samt Rya Skog, skyddat som naturreservat. Torsvikens bevarandestatus utvärderas av Länsstyrelsen och Rya Skog följs upp av Göteborgs Stad.
Restaurerade områden, areal i hektar	121	121	121	121	104	Åtgärder har genomförts för att främja biologiska mångfalden och olika djurarter, exempelvis salamander, hasselsnok och mindre hackspett. Detta omfattar exempelvis avverkning och röjning av igenväxta områden, tillskapa död ved, två salamanderhotell och återskapade av vattenspegel. Åtgärderna är genomförda i hamnnära områden. Under 2023 har inga förändringar skett.

**Dessa siffror uppdateras under februari–mars 2025, då slutgiltigt underlag inkommer.*

SOCIALT

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Anställning						
Totalt antal anställda därav män därav kvinnor	174 120 54	173 121 52	167 112 55	158 106 52	152 102 50	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Antal tillsvidareanställda därav män därav kvinnor	172 118 54	169 117 52	157 105 52	152 102 50	144 94 49	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Antal visstidsanställda därav män därav kvinnor	2 2 0	1 1 0	10 7 3	6 4 2	8 7 1	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Antal heltidsanställda därav män därav kvinnor	167 115 52	169 117 52	161 108 53	152 103 49	143 95 48	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace. Bolaget anställer sommarjobbare men dessa finns inte med i statistiken som berör antal anställda.
Antal deltidsanställda därav män därav kvinnor	7 5 2	3 3 0	6 4 2	6 4 2	9 7 2	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace. Bolaget erbjuder endast heltidsanställningar. De som har deltidsanställning har det på grund av eget önskemål eller av nödvändighet.
Totalt antal som börjat därav män därav kvinnor	20 14 6	20 17 3	24 17 7	19 14 5	26 15 11	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Totalt antal som slutat därav män därav kvinnor	17 12 5	16 11 5	15 11 4	12 9 3	11 6 5	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Personalomsättning, %	9,9	11,9	9,3	7,7	7,6	Räknas fram genom att underlag från personalsystemet, Heartpace. Mäts som lägst antal medarbetare som har börjat eller slutat dividerat med medelantalet anställda.
Medarbetarförmåner: Försäkringar Pension Tillgång till vård Föräldraledighet Övrigt						De som har en tillfällig anställning (vikariat) är anställda via ett bemanningsföretag och därmed utgår inga av bolagets förmåner till dem. Vi gör dock ingen skillnad på heltids- och deltidsanställda vad gäller förmåner. Bolaget betalar in tjänstepension enligt kollektivavtalets bestämmelser. Alla anställda erbjuds att köpa en valfri gruppförsäkring via Skandia där bland annat livförsäkring finns att välja. Därutöver finns en livförsäkring via kollektivavtalet (TGL). Företagshälsovård erbjuds vid behov. Bolaget har en kollektivavtalad arbetsskadeförsäkring vilken inkluderar även arbetsskada som leder till invaliditet och funktionshinder. Föräldraledighet är en lagstadgad rättighet och vi betalar ut föräldralön / föräldrapenning utifrån gällande kollektivavtal vid längre föräldraledigheter. Utöver ovan nämnda förmåner finns följande: Sjukförsäkring, omställningsförsäkring, löneväxling till pension, hälsoprofilbedömning, friskvårdsbidrag, sponsing av startavgifter, löneutfyllnad vid vård av barn, lönetillägg vid tjänsteresor och milersättning, frukt, cykelservice, leasing av cykel, subventionerad kollektivtrafikkort och parkering, subventionerad lunch, glasögonbidrag och gratis synundersökning samt möjlighet att vara företagsvolontär på arbetstid.

SOCIALT

	2024	2023	2022	2021	2020	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Anställning, forts.						
Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen:						Via företagshälsovården erbjuds anställda att kolla upp kondition och hälsa genom en hälsoprofilsbedömning. De anställda har möjlighet att använda 3 000 kronor per år för friskvårdsrelaterade aktiviteter. Två startavgifter på upp till 700 kr per gång subventioneras årligen av arbetsgivaren. Hälsoprofilsbedömning har medarbetarna möjlighet att genomföra ca vartannat år, vilket ej genomfördes 2023 utan lades i stället i början av 2024. Siffrorna avser antal personer som nyttjat förmånen.
Hälsoprofilbedömning	90	0	0	75	0	
Friskvårdsbidrag	139	120	102	96	56	
Sponsring startavgifter	15	5	2	1	2	
Subventionerat Västtrafikkort	41	26	21	21	34	
Hållbart Medarbetar Engagemang Index	86	87	88	86	80	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs stads gemensamma mätning och genom bolagets egna mätning.
eNPS (employee Net Promoter Score)	41	47	42	35	i.u.	Beskriver i vilken grad medarbetarna är ambassadörer för organisationen. Skalan som mäts går från minus 100 till plus 100. Mäts via temperaturmätning var 6:e vecka. Mätningen påbörjades Q4 2020, men sammanställt resultat finns först för 2021.
Anställdas hälsa och säkerhet						
Total sjukfrånvaro, %	2,7	2,4	2,6	2,9	3,2	Könsfördelningen 2024: män var 2,8 %, kvinnor var 2,3 %. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet HogiaLön Plus.
Mångfald och jämställdhet						
Mångfaldsindikatorer medarbetare, ledning och styrelse:						
Kvinnor / män, %	31 / 69	31 / 69	33 / 67	33 / 67	33 / 67	Åldersfördelning 2024; Kvinnor: 6% var under 30 år, 61% var 30-50 år och 33% var över 50 år. Män: 3% var under 30 år, 56% var 30-50 år och 41% var över 50 år. Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace och beräknas på totalt antal anställda.
Kvinnor / män chefer, %	36 / 64	34 / 66	42 / 58	43 / 57	41 / 59	Åldersfördelning 2024; Kvinnor: 0% var under 30 år, 10% var 30-50 år och 90% var över 50 år. Män: 0% var under 30 år, 50% var 30-50 år och 50% var över 50 år. Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace.
Kvinnor / män ledningsgrupp, %	33 / 76	29 / 71	43 / 57	37,5 / 62,5	37,5 / 62,5	Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace
Kvinnor / män styrelse, %	47 / 53	47 / 53	47 / 53	41 / 59	41 / 59	Underlaget hämtas från HogiaLön Plus.
Icke diskriminering						
Fall av diskriminering samt vidtagna åtgärder, antal	0	0	0	0	0	Vi har inga anmälda fall av diskriminering, enligt diskrimineringslagens grunder, under åren 2015–2024

Styrelsen om hållbarhetsrapport enligt årsredovisningslagen (ÅRL)

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport och är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Hållbarhetsrapporten innehåller Göteborgs Hamn AB:s information om de viktigaste inslagen för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat samt konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Styrelsen i sin helhet bekräftar, utifrån sin bästa kunskap och övertygelse, följande:

- Hållbarhetsrapporten har upprättats enligt årsredovisningslagen.
- Hållbarhetsrapporten innehåller inga väsentliga felaktiga uppgifter, inga väsentliga uppgifter har utelämnats och alla uppgifter är förenliga med innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 3 februari 2025

Lars Johansson, *Styrelsens ordförande*

Karin Bernmar, *Vice ordförande*

Cecilia Magnusson, *Vice ordförande*

Jan Annerback

Eva Olofsson

Thomas Hagman

Helena Holmberg

Thomas Larsson

Anders Edström

Göran Eriksson, *Verkställande direktör*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för styrelsens godkännande. Det innebär att varje persons digitala godkännande genererar ett digitalt certifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008-2553

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

UPPDRAG OCH ANSVARSFÖRDELNING
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2023 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING
Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

UTTALANDE
En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg, februari 2025

Ernst & Young AB
Anders Linusson, *Auktoriserad revisor*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för revisorns godkännande. Det innebär att revisorns digitala godkännande genererar ett digitalt verifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Ordlista

BEGREPP	FÖRKLARING
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation förordning som reglerar infrastruktur för alternativa bränslen.
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive. Ett EU-direktiv kring hållbarhets-redovisningar som syftar till öka transparensen och ansvarstagandet.
DPC	Digital Port Call. En digital plattform som samlar alla aktörer som är involverade i anlöpen, vilket förbättrar informationsflöden och minskar risken för störningar.
GHG-protokollet	Greenhouse Gas Protocol. Standard för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp.
GRI Standard	Global Reporting Initiative. Standard för framtagande av hållbarhetsredovisningar.
HME	Hållbart Medarbetar Engagemang. Index som mäter medarbetarengagemang med fokus inom motivation, ledarskap och styrning.
HVO	Hydrogenated vegetable oil. Förnybart syntetiskt dieselbränsle.
IAPH	International Association of Ports and Harbors. En global allians med 189 hamnmyndigheter och 162 hamnrelaterade företag.
IMO	International Maritime Organization.
IVL	Svenska miljöinstitutet.
Just in time	En digital kölapp, via Digital Port Call (se ovan), som gör att fartyg kan anpassa farten från föregående hamn och gå direkt till kaj istället för att jaga en bra slot-tid.
Koldioxidekvivalenter	Ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten.
KPI	Key Performance Index. Ett mätbart värde som följer en verksamhets effektivitet inom olika områden.
LNG	Liquefied Natural Gas är naturgas som omvandlats till flytande form.
NKI	Nöjd Kund Index. Index som mäter kundnöjdhet.
OPS	Onshore Power Supply, el-landanslutning för fartyg.
Ro/Ro-fartyg	Ro/Ro-fartyg har gods, exempelvis i form av trailrar, som körs av och på fartyget.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit, tjugofotscontainer.
TTW	Emissionerna som uppkommer vid förbränning i motorer brukar kallas tank-till-hjul utsläpp, på engelska tank-to-wheel.
VOC-utsläpp	Volatile Organic Compounds, flyktiga organiska föreningar.
WTW	Well-to-wheel/propeller vilket är summan av WTT och TTW vilket innebär att emissioner som uppstår i produktion och vid förbränning inkluderas.

Göteborgs Stad

MIX
Papper från ansvarsfulla källor
FSC® C109062
www.fsc.org

SVANENMÄRKET
Miljömärkt trycksak
3041 0196

Februari 2025. Tryckt på EU Ecolabel-papper.

GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs Hamn AB, 414 51 Göteborg. Telefon 031-368 75 00. www.goteborgshamn.se