

Helsingborgs Hamn
ÅRSREDOVISNING

2019





AFFÄRSÖVERSIKT

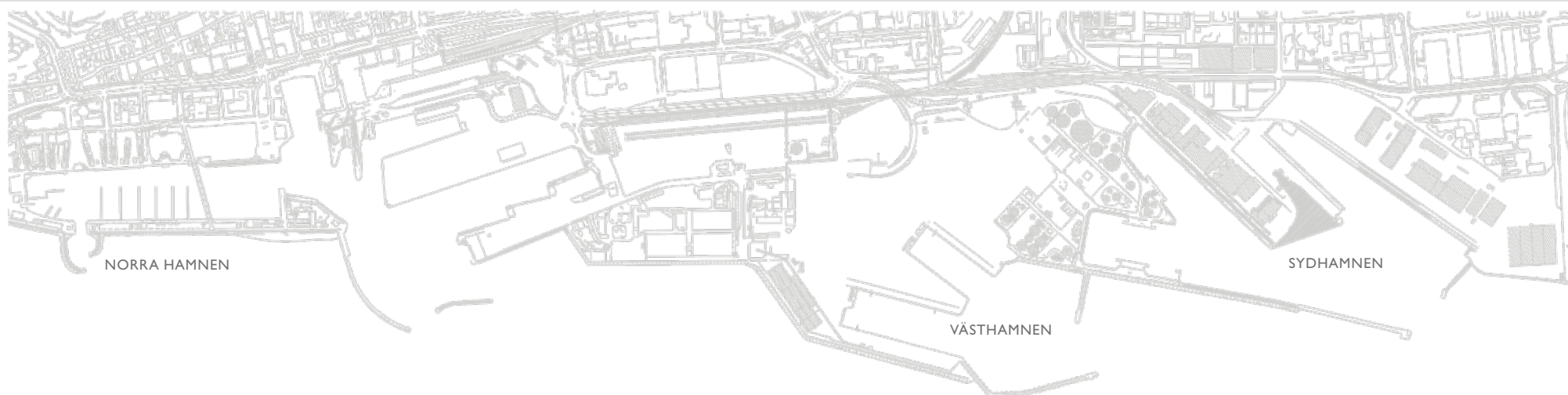
Helsingborgs Hamn i korthet	4
Året i siffror	5
Hamnens verksamhetsområden	6
Vision och värderingar	7
Vd-ord	8-9
Värdeskapande affärsmodell	10
Importgodsets destinationer	11
Södra Sveriges exporthamn	12
Logistikstaden Helsingborg	13
Hamnens strategiska riktning	14

HÅLLBARHETSRAPPORT

Hållbarhetsarbetet i hamnen	16
Hamnen påverkar transportkedjan	17
Hållbarhetsstyrning	18
Intressentengagemang	19-20
HE Hållbart erbjudande	21
Ett partnerskap i ständig utveckling	22-23
Nöjda kunder	24
Hamn och samhälle	25
Klimatpåverkan	26
Logistikstaden	27-28
Säkra transporter	29
HV Hållbar verksamhet	30
Energianvändning	31-32
Emissioner	32-33
Avfall från fartyg och verksamhet	34
Hamnnära buller	35
AP Ansvarsfull partner	36-37
Hälsa och säkerhet	38-39
Kompetensutveckling	40-41
Ansvarsfulla inköp	42
Affärsetik och antikorruption	43
Rapporteringspraxis	44
Väsentlighetsanalys	45-47
GRI-index	48-50
Revisorns yttrande	51

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Bolagsstyrning	53
Styrelse och ledningsgrupp	54-55
Mål och utfall	56-58
Verksamheten i sammandrag	59
Resultaträkning	60
Balansräkning	61
Kassaflödesanalys	62
Tilläggsuppgifter och noter	63-67
Styrelsens yttrande	68
Revisionsberättelse	69-71
Granskningsrapport	72



Helsingborgs Hamn i korthet

Helsingborgs Hamn är en av Sveriges största färjehamnar, en containerspecialist och en av norra Europas ledande hamnar. Som containerspecialist hanterar bolaget årligen cirka 275 000 TEU* via sjö och cirka 75 000 TEU via land. Hamnen erbjuder rederier, transportörer och speditörer en attraktiv infrastruktur med effektiva tåg-, väg- och sjöförbindelser sju dagar i veckan, året om. Färjor mellan Helsingborg och Helsingör transporterar varje år drygt 7 miljoner passagerare och nära 2 miljoner fordon över ett av världens mest trafikerade sund.

Nio av tio varor kommer via sjövägen till Sverige. Gods transporteras till och från hamnen genom rederier som med linjer via de stora hubbarna i Europa når hela världen. I takt med att fartygen växer i längd, bredd och djupgående anpassas hamnens verksamhet. Markområdet motsvarar 115 fotbollsplaner och den sammanlagda kajlängden ligger på 3 430 meter.

Med hjälp av fyra kranar, 85 maskiner och ett 70-tal terminalvagnar lastade eller lossade hamnens 220 medarbetare drygt 8 miljoner ton gods under 2019.

Helsingborgs Hamn AB driver enbart verksamhet i Helsingborg och ägs av Helsingborgs stad. Utifrån ägardirektivet ska bolaget vara Nordens modernaste hamn. Bolaget ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder. Fokus ska vara på att optimera befintliga ytor och fortsätta investera i innovativ teknik som ökar kapaciteten och förbättrar hållbarheten.

* Transportenheten Twenty-foot Equivalent Unit, TEU, är ett mått på vilken volym som passerar genom en hamn. En TEU är volymen på en container med måtten 8x9x20 fot eller drygt 36,25 m³.

VIKTIGA HÄNDELSER 2019

Volymrekord med 11 % ökning i antal hanterade containers där flera viktiga affärer har slutits under året. Unifeeders utökade anlöp med gods som, via sjö och järnväg ersätter tidigare lastbilstransporter, är en stark bidragande faktor.

Helsingborgs Stad fastställde i december 2018 en Klimat- och energiplan för Helsingborg, med bland annat krav på att stadens förvaltningar och bolag ska anskaffa fossilfria arbetsfordon från och med år 2024 varpå hamnen utreder alternativ för en fossilfri verksamhet med fortsatta volymökningar.

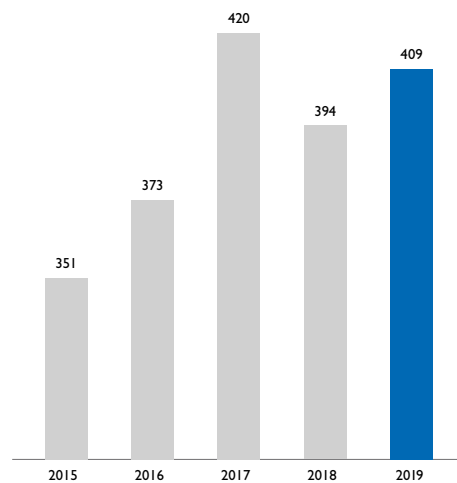
Helsingborgs Hamn genomför en innovationsupphandling som leder till ett samarbete med Einride för att initialt införa autonoma transporter inom hamnens verksamhetsområde. Upphandlingsformen är i sig uppseendeväckande och processen blir lärorik för bolaget.

Året i siffror

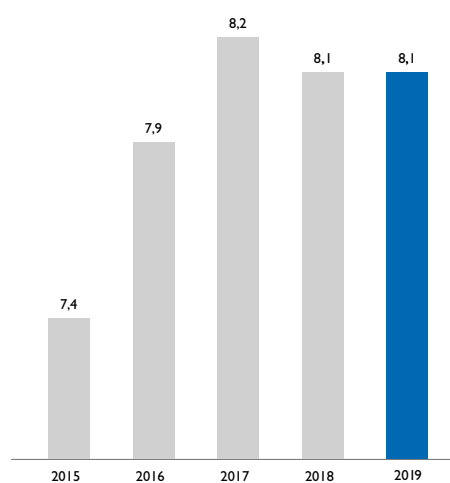
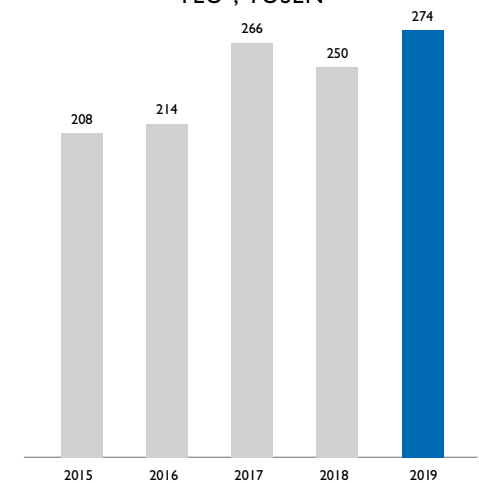
VERKSAMHETSOMRÅDEN I ANDEL AV OMSÄTTNING



NETTOOMSÄTTNING, MNKR



TOTAL GODSVOLYM, MILJONER TON

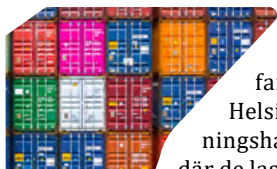
SJÖLEDES CONTAINERHANTERING
TEU¹⁾, TUSEN

NYCKELTAL	2019	2018
Volym (tusen)		
Ton gods som passerar genom hamnen	8 084	8 120
Hantrade enheter i TEU ¹⁾ sjöledes	274	250
Hantrade enheter i TEU ¹⁾ landledes via järnväg	25	23
Lastfordon med färja	468	485
Personbilar med färja	1 275	1 307
Passagerare med färja	7 139	7 172
Ekonomi (mnkr)		
Nettoomsättning	409	394
Rörelsens kostnader	377	377
Resultat efter finansiella poster ²⁾	42	21
Energianvändning, brutto kWh	20 745 912	22 000 082
Anställda ³⁾	222	227
Olycksfallsfrekvens (LTIF) ⁴⁾	0,45	0,43

¹⁾ Transportenheten Twenty-foot Equivalent, en TEU är volymen på en container med måtten 8x9x20 fot eller drygt 36,25 m³. ²⁾ Exklusive jämförelsestörande poster

³⁾ Medeltal anställda under året ⁴⁾ Antal olyckor som resulterat i frånvaro i mer än en dag per 200 000 arbetade timmar, exkl. underleverantörer

Hamnens verksamhetsområden



CONTAINERTRAFIK

För att flytta varor mellan kontinenter är container med fartyg det bästa sättet. Containerarna som ska till och från Helsingborgs Hamn kommer normalt från en transocean omlastningshamn, som till exempel Hamburg, Rotterdam eller Antwerpen, där de lastas om på mindre feederfartyg. Under 2019 har Helsingborgs Hamn trafikerats med 14 fasta veckoanlöp från tio rederiers slingor.

Denna täta trafik innebär fördelar för import- och exportindustrin och transportföretag i regionen samtidigt som det stärker hamnens konkurrenskraft.

OMSÄTTNING 250 (236) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 59 %



FÄRJE- & KRYSSNINGSTRAFIK

Färjorna mellan Helsingborg och Helsingör fungerar som en bro för passagerare, lastfordon och personfordon. Att "tura" mellan Sverige och Danmark är ett befast begrepp i Helsingborg och en viktig del i turistnäringen. Färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör är fortsatt en av hamnens största trafikströmmar och drivs främst av ForSea med fem färjor. Persontrafik bedrivs också

av Sundbusserne med M/S Pernille. Av den totala trafiken över Öresund, inklusive Öresundsbron, har HH-leden en marknadsandel om 16 (16) % för personfordon och 44 (49) % för lastfordon.

Under 2019 besökte 4 000 kryssningsresenärer Helsingborg med de totalt fyra kryssningsanlöp under året.

OMSÄTTNING 90 (91) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 23 %



BULKTRAFIK

Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om till exempel spannmål, olja eller pellets. Pellets-volymer till Öresundskraft är stabila med en variation beroende av vintervädret, den milda vintern 2019 innebar således ett minskat behov av pellets. Volymer för mineraloljor hanteras av hamnens kunder i Energihamnen med stigande volymer under 2019.

Lantmännens volymer i Spannmålsterminalen har ökat jämfört med föregående år tack vare goda skördar 2019.

OMSÄTTNING 22 (22) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 6 %



LOGISTIK OCH LAGRING

Stuffing- och strippinguppdrag (lastning/lossning av gods i container) är basen i verksamheten under segmentet logistik och lagring. I en flexibel miljö hanteras och magasineras varierande godslag med allt från papper för SCA, tomatpasta för Orkla Foods Sverige, stålrollar för Areco och metaller för Boliden.

OMSÄTTNING 36 (34) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 8 %



ÖVRIGT

I hamnbolagets åtagande ingår att förvalta tomträtter åt staden, arrendera ut markområden samt hyra ut kajer, lagerlokaler och kontor inom hamnområdet. Totalt hanterar hamnen ca 965 000 m² yta inklusive Norra hamnen och Råå hamn. Hamnbolaget bedriver även en del tekniska entreprenaduppdrag åt kunder inom hamnområdet.

OMSÄTTNING 10 (12) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 4 %

GODSVOLYMER

SJÖ- OCH LANDLEDES GODS, TON	2019	2018	Förändring	i %
Bilfärjegods	5 051 891	5 169 222	-117 331	-2,3
Container	2 274 695	2 230 425	44 270	2,0
Styckegods	110 670	135 116	-24 446	-18,1
Bulkgoods	647 193	582 687	64 506	11,1
Totalt	8 084 449	8 117 450	-33 001	-0,4

TEU SJÖLEDES, TUSENTAL				
Antal	274	250	24	9,5

Vision och värderingar

VÅR AFFÄRSIDÉ

Helsingborgs Hamn AB ska vara ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik och som ett av Sveriges viktigaste logistikcentrum leverera bäst nytta för varje enskild kund och näringslivet som helhet.

VÅR VISION

År 2030 är vi Sveriges mest effektiva och lönsamma hamn med branschens nöjdaste kunder och medarbetare. Det kallar vi för Nordens modernaste hamn.

VÅRA VÄRDERINGAR

ANSVARSFULLA

Vi är affärsmässiga och dynamiska för att bibehålla vår konkurrenskraft i en ständigt föränderlig omvärld. Vi tar ansvar för såväl vår egen som kundens affär för att skapa och leverera resultat.

VÄNLIGA

Vi är hjälpsamma och lojala mot våra kunder och varandra och visar arbetsglädje och respekt för vår omgivning. Vi är inte rädda för att hugga i när det behövs och vet att det är genom att jobba tillsammans som vi blir framgångsrika.

UTVECKLANDE

Vi är nytänkande och flexibla och ger alltid det lilla extra för varje kund. Vi förutser våra kunders behov och arbetar alltid för att hitta en lite bättre lösning åt dem. Om problem uppstår gör vi vårt yttersta för att lösa dem.

ÄRLIGA

Vi tror på ärlighet och rakheter och talar direkt till varandra. Vi lovar inte mer än vi kan hålla och håller alltid våra löften, mot varandra och mot våra kunder.



Vd-ord

Ökade volymer och nya anlöp i vår containerverksamhet ger nytt all-time high under 2019.

EFTERFRÅGAN

Vi växer för och med våra kunders ökade efterfrågan. Containervolymerna ökade med 11 % jämfört med föregående år, vilket innebär att vi slår rekordet från 2017 på egna meriter.

Antalet rederier och antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2019 stabilt. Ett anlöp har tillkommit med gods som tidigare gick på lastbil. Sammanfattningsvis oförändrat hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa. Effekten är att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende. God spannmåls-skörd 2019 och högre volymer olja medverkade till bättre bulkvolymer genom hamnen.

Resultatet exklusive jämförelsestörande poster förbättrades till 58 mnkr 2019 jämfört med 40 mnkr 2018. Ett steg har tagits mot ägardirektivets mål, att hamnen ska förbättra resultatet med 40 mnkr. Fortsatt arbete krävs med våra sex utpekade strategiska förbättringsområden; förbättra bolagsstyrningen, investera i personalen, förbättra IT-stödet för containerverksamheten, investera i hållbarhet, förbättra affärerna och utveckla hamnens kapacitet.

SÄKER ARBETSPLATS - INNOVATION OCH NYFIKENHET

Trenden inom hälsa och säkerhet är positiv med enbart en olycka och ökad rapportering av incidenter. Genom att fånga upp incidenterna kan hamnen bedriva ett systematiskt arbete med att analysera risker och förebygga olyckor.

Bolagets förmåga är aldrig större än medarbetarnas förmåga att hantera hamnens verktyg, maskiner, IT-stöd m.m. och deras förmåga att vara en del av organisationen som kraven på både ledarskap och medarbetarskap medför. Bolagets samlade kompetens och förmåga har under året förbättrats och ska vidareutvecklas. Förändringsprogrammet Lyftet innebär att bolaget ska gå från hierarki till teamwork där alla medarbetare ges möjligheter att bidra och växa i sina roller.

Nordens modernaste hamn betyder en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder och medarbetare. Det kommer vi att uppnå genom att samarbeta både internt och externt samt skapa en kultur där ständiga förbättringar, innovation och nyfikenhet är nyckelord.

FOSSILFRI HAMN

Att vara Nordens modernaste hamn innebär även att investera i miljövänliga maskiner och få ner bullernivån. Hälften av hamnens energiförbrukning utgörs av dieselförbrukningen i våra Reachstackers, truckar och dragbilar. Vår ägare har i sin Klimat- och energiplan fastställt att alla personbilar ska vara fossilfria från 2020 och alla arbetsfordon från 2024.

Under 2019 började hamnen byta till eldrivna personbilar, ett arbete som fortgår 2020. Vi har även beställt fyra eldrivna dragbilar. För att nå ända fram och vara helt fossilfria är vår strategi att byta hanteringssystem. Från Reachstackers till Rubber Tire Gantry Cranes (RTG). Detta är vår viktigaste hållbarhetsåtgärd från 2024 och framåt. Vi kommer då att minimera hamnens emissioner, CO₂ utsläpp, samt spara energi och samtidigt skapa en bättre arbetsmiljö.

HÅLLBARHET

Vår vision att hamnen i alla hållbarhetsfrågor, inte bara användningen av fossila bränslen, ska vara ett föredöme. Målet är att hamnen redan 2022 ska vara Sveriges mest hållbara hamn. Bolaget ska därmed gå före i alla frågor som innebär att vi bedriver hamnverksamhet ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart.

När vi blickar längre fram ser vi att kraftigare och mer frekventa stormar tillsammans med en höjning av havsnivån dramatiskt skulle påverka hamnens infrastruktur vilket motiverar investeringar i viktiga klimatåtgärder redan idag.

Transporter av gods på fartyg och järnväg innebär betydligt mindre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter. Att minska sjötransportindustrins negativa miljöeffekter är dock ett långsiktigt arbete för hela branschen.

Arbetet med att införa en systematisk hållbarhetsstyrning är påbörjat. Effekten är att hamnen kommande år kommer att ta ambitiösa och tydliga steg för att förbättra verksamhetens långsiktiga hållbarhet.

Investeringar i klimatåtgärder bedöms långsiktigt kunna undvika negativa klimat-effekter från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på närsamhället, störningar i logistikkedjor och påverkan på sociala faktorer.

UTVECKLA VÅR AFFÄR

Vi växer för och med våra kunder. Genom att möta kunders logistikbehov och leverera tjänster med kvalitet får vi inte bara nöjda kunder, vi skapar goda förutsättningar för alla parter - kunderna, deras kunder, regionen och våra medarbetare.

De ökade volymerna innebär att trånga sektorer börjar påverka vår service till kunderna. Vi har idag köbildning till vår kaj 904 med 13 meters vattendjup. Ett beslut om en utbyggnad av ytterligare en kaj är akut, med tanke på tillstånds- och byggprocessen.

Lönsamheten måste förbättras i alla affärer för att bolaget ska leva upp till stadens lönsamhetsmål och säkerställa det finansiella utrymmet för investeringar i kaj, fossilfri maskinpark och utökade hanteringsytor. Svaga affärer ska förbättras, alternativt minimeras eller avvecklas.

FRAMTID

I hamnens samexistens med staden ser vi med spänning fram emot att lösa de utmaningar vi ställs inför där vi ska öka containerkapaciteten på existerande yta och samtidigt bibehålla goda relationer till boende i vårt närområde. Utbyggnaden av nya bostadsområden direkt norr och öster om containerhamnen, skapar strategiska frågor om hamnens långsiktiga placering. Även ur hållbarhetsperspektivet är vår plats i staden vår långsiktiga strategiska frågeställning.

Sjöfartsindustrin är starkt beroende av de globala konjunkturförändringarna och volymen skeppat gods rör sig i takt med världsekonomin. Trots att ekonomin rör sig mot en avmattningsfas och det finns frågetecken kring världshandelns utveckling, ser vi med tillförsikt på framtiden.

2020 kommer vara ett viktigt år med fortsatt fokus på kundnöjdhet, volymer och goda affärer. Det kommer vara ett år där vi investerar i ny teknik och innovativa logistiklösningar som kommer att gynna våra kunder, våra medarbetare och även våra grannar som bor i Helsingborg.

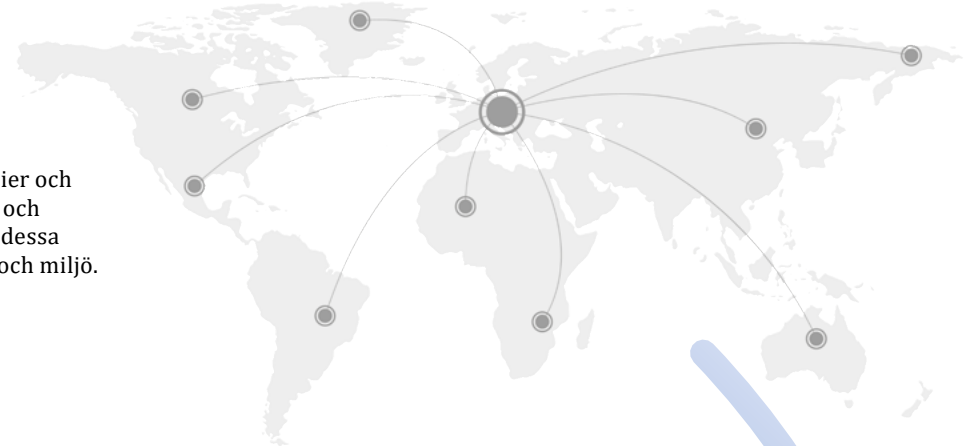
Till sist vill jag tacka våra kunder och anställda samt vår ägare och samarbetspartners. Hamnen utvecklas och kommer att skapa värde för alla våra intressenter under lång tid framöver.

Bart Steijaert,
Verkställande direktör



Värdeskapande affärsmodell

Hamnens värdeskapande affärsmodell beskriver hur bolaget skapar värde genom tjänster till rederier och varuägare som importerar och exporterar gods. Stora investeringar i hamnanläggningar, maskiner och kranar har gjorts genom åren, först av Helsingborgs stad och under senare år av hamnbolaget. Med dessa investeringar skapas värde för Helsingborgs Hamn AB och dess intressenter, bland annat samhälle och miljö.

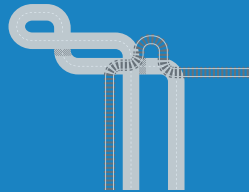


EXPORT



EXPORTHAMN

Rederier, speditörer och varuägare väljer hamn.



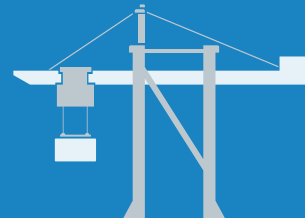
LANDINFRASTRUKTUR

Godset transporteras på väg, järnväg eller conveyorbånd.



LAGER / OMLASTNING

Gods lagras innan det ska exporteras / importeras.



HAMNTERMINAL

Terminalerna tar emot godset och lastar / lossar fartyg.



ANLÖP

Samverkan sker med lotsar, bogserbåtar och båtmän.



IMPORTHAMN

Rederier, speditörer och varuägare väljer hamn.

PÅVERKAN

Totalpris
Totalkvalitet
Farledsdjup
Linjeutbud / frekvens
Anslutning till Europavägar

Kapacitet
Pålitlighet
Järnväg
Kombiterminal
Vägnät

Närhet till kaj och hanteringsytor
Hamninfrastruktur
Utbud av kringtjänster
Lagerlokaler
Distributionscentra

Pålitlighet
Effektivitet
Prisvärdhet
Kranar
Maskiner
Elkopplingar

Effektivitet
Säkerhet
Miljö
Maritima tjänster

Totalpris
Totalkvalitet
Farledsdjup
Linjeutbud / frekvens
Miljö
Anslutning till Europavägar

HAMNENS ROLL

Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt.
Utveckla nya affärer.
Driva en effektiv hamn.
Hantera containers och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder.

Upphandling/inköp.
Avtal och villkor.
Kontroll/uppföljning
Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor.
Utveckla järnvägs pendlar.
Deltar i utvecklingen av infrastruktur.

Bygga och hyra ut lager och logistikområden.
Strippa och stufva containers, järnvägsvagnar och lastbilar.
Lagra gods.
Förvalta och bygga lagerlokaler.

Lasta/lossa fartyg, järnvägsvagnar och lastbilar.
Mellanlagra kylcontainers och containers.
Mellanlagra tomcontainers.
Anskaffa maskiner, kranar, IT-system och uppställningsytor.

Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara anlöp – samordningsansvar och kajplanering.
Inneha myndighetsansvar för hamnområdet i enlighet med Hamnordningen.
Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor.

Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt.
Utveckla nya affärer.
Driva en effektiv hamn.
Hantera containers och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder.

IMPORT

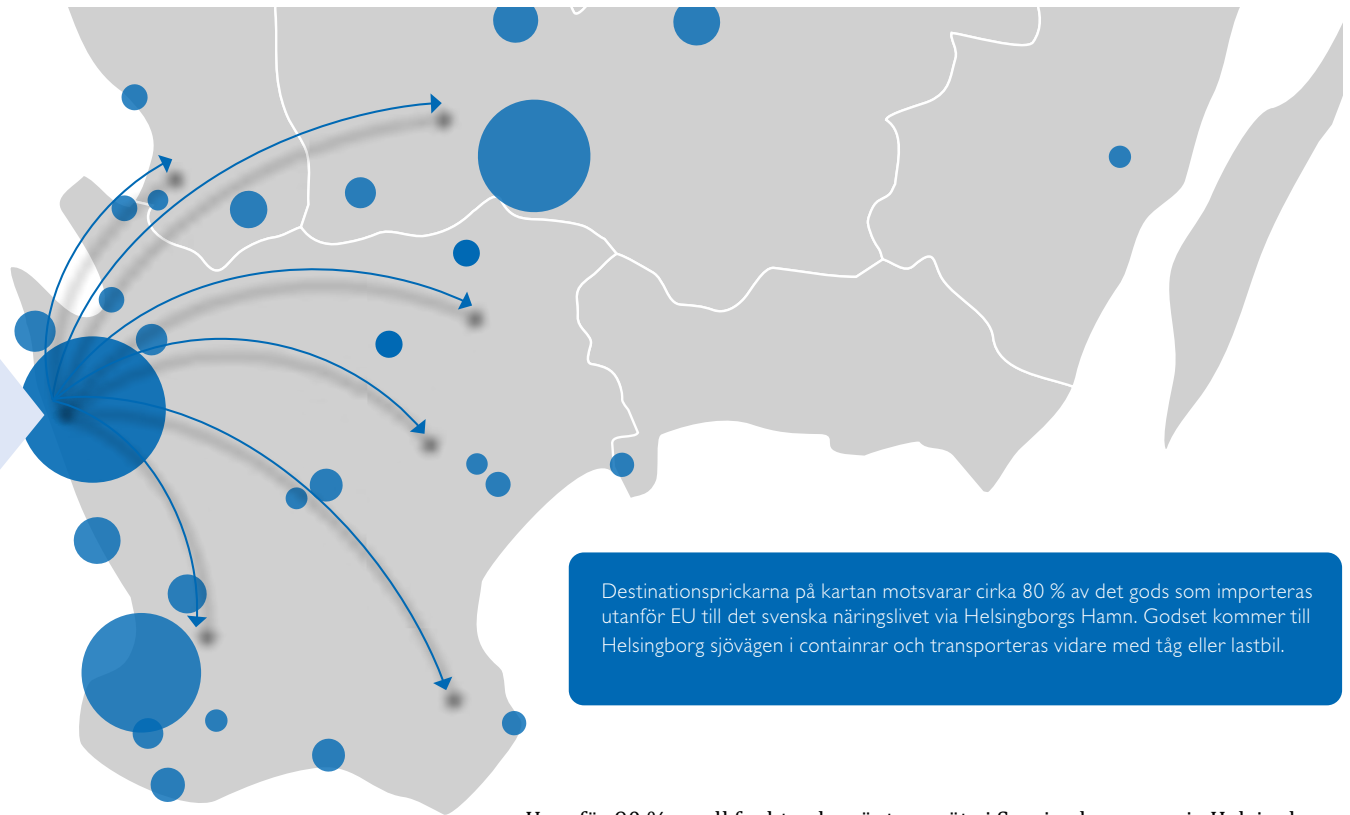
Importgodsets destinationer

Det mesta som ingår i vårt dagliga liv har någon gång färdats på vatten. Varje dag importeras hundra tusentals varor som antingen nått sin slutdestination i färdigt format, eller senare ska ingå som komponent i någon annan produkt. Som ofta i sin tur ska transporteras vidare. Och så fortsätter det.

Logistik ska fungera friktionsfritt och först när det inte gör det kommer snabbt en påminnelse om hur flödet faktiskt hänger ihop. *Hur påverkas en viss produktionskedja och dess logistiska flöde av en naturkatastrof, handelstullar eller en epidemi? Hur ser våra logistiska förgreningar ut över världens länder?* När en första dominobricka faller följer många andra. I början av 2020 fick världen lära känna ett nytt virus där många av konsekvenserna fortfarande står oskrivna. Corona, eller Covid-19, innebär inte bara ett hot mot människor rent fysiskt utan skapar också svallvågor i handeln som kommer påverka långt efter att det värsta sjukdomsutbrottet lagt sig.

Ett vanligt år märks effekter av det kinesiska nyåret under en veckas tid. Snabbt förlängdes nyåret med ytterligare en vecka. Produktionen stoppades och containrar kunde inte lämna kinesisk mark. Därmed finns det inte heller plats för containrar som behöver komma in i Kina. Under det initiala förloppet för Helsingborg Hamn handlade det om ungefär 350 containrar per vecka från Kina som inte kom till Helsingborg. Effekterna av coronavirusets spridning kan i skrivande stund inte överblickas.

Till vanliga svenska importvaror hör järn, stål, mineraloljor, elektronik, datorer och livsmedel. Till Helsingborg kommer mycket livsmedel och främst frukt och grönt men även kläder, skor och möbler är frekvent förekommande godsslag. Kaffeböner körs till Zoégas mellanlager och sedan vidare för att rostas. Tomatpasta ska vidare till Fågelma-
ra där det snart blir till ketchup. Frukt och grönt sprids vida inom Sveriges gränser och även till våra grannländer Norge och Finland.



Destinationsprickarna på kartan motsvarar cirka 80 % av det gods som importeras utanför EU till det svenska näringslivet via Helsingborgs Hamn. Godset kommer till Helsingborg sjövägen i containrar och transporteras vidare med tåg eller lastbil.

Ungefär 90 % av all frukt och grönt som äts i Sverige kommer via Helsingborg som är Nordens största hamn för frukt och grönt. Antalet containrar som landar på kajen varierar med årstid, skördar och prisutveckling. Mest intensivt är vår och sommar när den svenska säsongen ännu inte kommit igång. Frukt från Europa kommer ofta med lastbil, men inte alltid. Spansk frukt kommer ofta med både fartyg och tåg. Frakter från långväga destinationer som exempelvis USA, Peru, Argentina och Sydafrika kommer i regel vattenvägen. Under 2019 öppnades ytterligare möjligheter för Sveriges fruktimportörer med ett direktanlöp till Helsingborg från Ecuador och Dominikanska Republiken där transittiden för frukten förkortades med ungefär en vecka.

När importgodset kommer in går det snabbt, både in och ut. Snabbt vidare regionalt men även nationellt. Ungefär 80 % av godset som kommer till Helsingborg fördelas till olika orter i södra Sverige. I flödet kan hamnen liknas vid en hållplats. Givetvis behöver en del gods även lagerhantering, med det mesta ska helst bara snudda marken innan det är på väg igen. Fartygen kan följas i realtid och containrar hämtas oftast av speditörer redan samma dag. De många distributions- och lageranläggningarna utanför Helsingborg fördelar godset vidare över vårt avlånga land, ibland till mindre distributionsanläggningar eller lager innan det till sist kanske landar i din lokala livsmedelsaffär och ganska snart därefter är på väg hem till dig.

Södra Sveriges exporthamn

Helsingborgs Hamn har ett jämt flöde av import och export och så har det sett ut under många år. När containrar lyfts av fartyget finns det ungefär lika många containrar som ska lyftas på. Ett gynnsamt läge som skapar balans i flödet av varor.

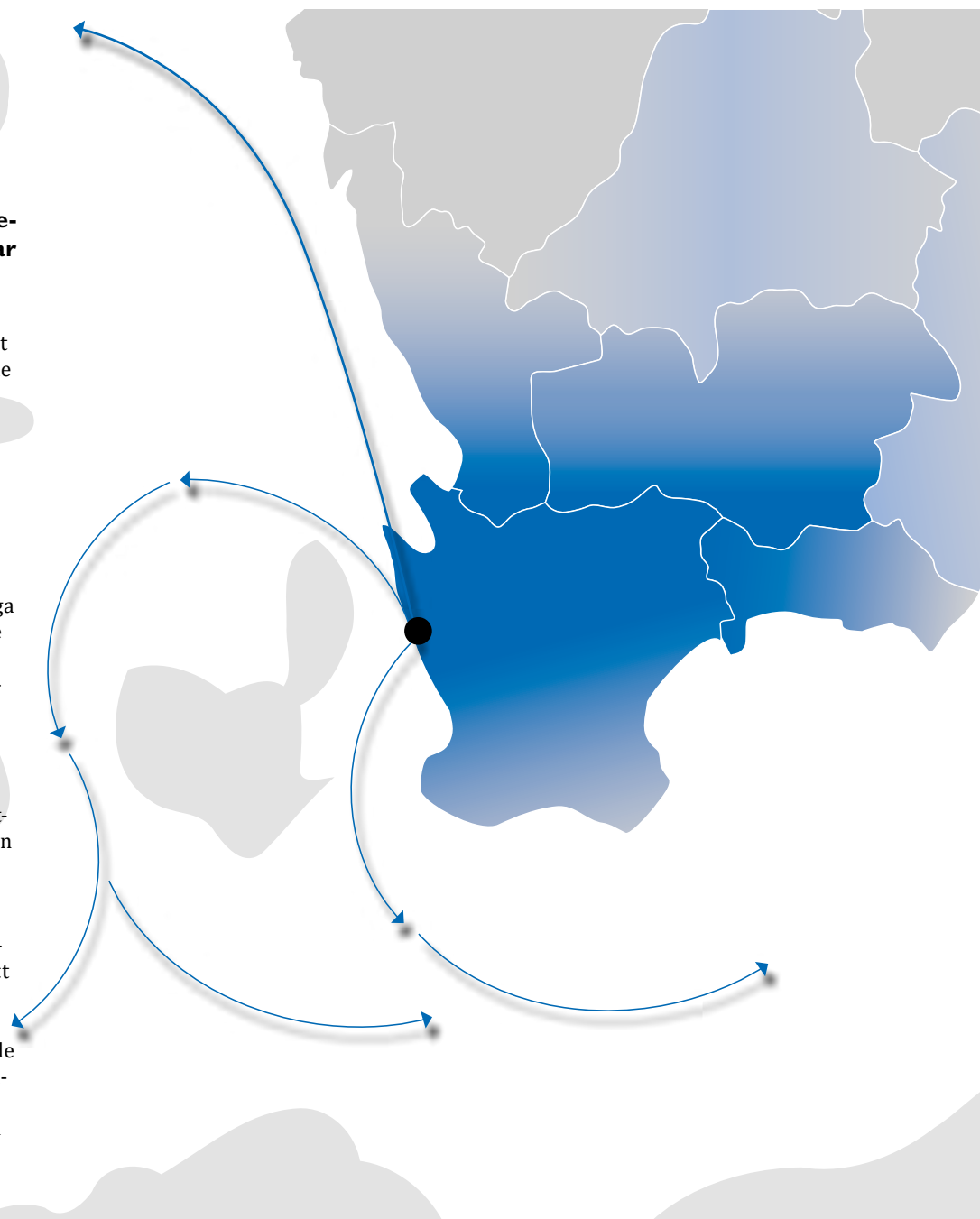
Runt om i Helsingborgsregionen finns företag som har hela världen som sin marknad. Att de ligger där de gör är ingen slump. Historiskt sett har läget vid Öresund alltid varit av stor betydelse för handeln och staden är en logistikstad med fina förgreningar till de mest avlägsna platser.

De lokala vattenvägarna hör till de mest trafikerade i världen där det kajnära djupet i Helsingborg har stor betydelse för det logistiska flödet. Kombiterminalen inne på hamnområdet tillsammans med närheten till europavägarna E4 och E6 är andra faktorer av stor vikt när ett gynnsamt logistiskt läge ska hittas.

Helsingborgsregionen växer snabbt och nya företag lockas till området mycket med anledning av de välutvecklade transport- och logistiklösningarna som finns tillgängliga precis utanför dörren. Under 2019 var det strax över 1 000 nya företag som etablerade sig i regionen. De senaste åren har stadens logistikverksamheter vuxit markant och idag finns ett brett utbud av logistikrelaterade tjänster. Tillsammans har logistikaktörerna en avgörande roll för både Skånes och Sveriges näringsliv.

Till de nationellt viktigaste svenskexporterade varorna hör verkstadsvaror som maskiner, elektronik, telekommunikation och olika fordon för vägar. Även läkemedel och produkter som kommer från råvaror, som stål och oljeprodukter, är viktiga exportvaror. Många av dessa varor finns representerade i Helsingborgs Hamn. Järnpulver från Höganäs, med otaliga användningsområden, produceras lokalt och exporteras vidare till fabriker globalt. Från Kemira och Perstorp exporteras kemikalier av olika slag. Papper och trä är två andra viktiga och för Helsingborgs Hamn vanligt förekommande exportvaror. Med nära tillgång till frekventa fartygsanlöp och ett globalt containerflöde kan gods transporteras direkt från fabrik utan de merkostnader som det innebär att ha ett mellanlager.

Investeringarna och specialiseringen inom containerverksamheten för hamnen började redan på 1980-talet och har utvecklats kraftfullt sedan dess. Sedan 2013 har volymtillväxten legat på i genomsnitt 7 % varje år och flera av de internationella aktörerna och de stora containerrederierna använder Helsingborg som sin länk mellan Skandinavien och Europa. Större delen av svensk export går till just Europa där feedertrafikens kortare rutter förbinder Helsingborg med stora europeiska städer som Hamburg och Rotterdam, där huvudlinjerna för globala destinationer ansluter.



Logistikstaden Helsingborg

Sedan 2005 har tidskriften Intelligent Logistik listat Sveriges bästa logistiklägen. Helsingborg har klättrat stadigt uppåt vid varje mätning för att nu infinna sig på en andra plats, vilket är den bästa placeringen någonsin och ett bevis på den starka utvecklingen i regionen.

En vidare överblick på de logistiketableringar som gjorts de senaste åren visar tydligt att Skåne ligger riktigt bra till i förhållande till övriga landet och befolkningsmängd. Helsingborgsregionen tilldelades i samband med rankingen även utmärkelsen "Årets Tillväxtläge".

– Att Helsingborgsregionen klättrar ytterligare i rankingen är ett kvitto på att regionen är ett av Sveriges starkaste logistiknav. Framgången bygger dels på vår starka infrastruktur med E4, E6, flera järnvägsanslutningar och Helsingborgs Hamn, men också på gott samarbete mellan det offentliga, branschen och akademien, säger Peter Danielsson (M), kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg, i ett pressmeddelande från staden i februari 2020.

Listan omfattar 25 lägen och olika kriterier har både tillkommit och förfinats under åren för att följa de trender som påverkar var lager placeras. Listan kombinerar hårda kriterier som infrastruktur, godsflöden, marktillgång, logistikstock och etableringar med mjukare värden som tillgång till logistikkompetens och regionalt samarbetsklimat, för att kunna utvärdera logistiksverige över tid.

– Helsingborg har arbetat fokuserat för att få utväxling på ett naturligt styrkeområde. Med ett starkt logistikkluster kan och vill vi driva utvecklingen och ligga i framkant för innovationer och nya lösningar inom logistik, säger Annette Melander Berg, näringslivsdirektör i Helsingborgs stad, i samma pressmeddelande.

Den alltjämt växande e-handeln som förväntar sig ännu snabbare och flexibla leveranser är en av orsakerna till att det ställs nya krav på logistiken. TLP eller tredjepartslogistik som innebär att en tredje part, utöver säljare och kund, övertar vissa eller alla logistiska funktioner har vuxit sig stark runt om Helsingborg. Användandet har ökat kraftigt sedan mitten av 1990-talet och i dag har branschen utvecklats till en viktig del inom logistikområdet. Vanliga tjänster som kan utföras inom tredjepartslogistik, förutom transporter, är exempelvis lagerhantering.

– Sedan 2016 har Helsingborg klättrat stadigt en placering i taget på listan och för oss gäller det att fortsätta den goda utvecklingen som tagit oss dit. Vi har fokus på framtidens hamn, möjligheten att ta emot ännu större fartyg, frigöra och optimera ytor och fortsätta utarbeta effektiva logistiklösningar tillsammans med våra kunder och ägare, säger Nicklas Romell, CCO i Helsingborgs Hamn.

Helsingborgs logistikfokus bidrar till att verksamheter expanderar, att jobbtillfällen skapas, att människor flyttar in, att bostäder uppförs och att staden växer och frodas. Och de flesta företag i regionen, såväl nya som väletablerade, har antingen ett direkt eller indirekt förhållande till Helsingborgs Hamn.

Motiveringen till Helsingborgs placering:

"Helsingborgsregionen gör sin bästa placering någonsin på listan och hamnar bara två poäng efter ledande Göteborg. Med 150 000 kvm tillkommande ytor 2020, gör läget också sitt överlägset bästa tillväxtår någonsin. Hamnen ökade sina containervolymer med 10,8 % 2019 till 267 652 TEU. Läget finns mitt i ett konsumtionscentrum som växer i betydelse. Helsingborg har länge varit landets centrum för livsmedelslogistik, men växer nu starkt inom TPL, e-handel och internationellt distributionsläge."

Hamnens strategiska riktning

FÖRBÄTTRA BOLAGSSTYRNINGEN

Nordens modernaste hamn, startar med en ledning som tillvaratar medarbetarnas kompetens och vilja till förändring. Samtidigt behöver hamnens verktyg för verksamhetsutveckling, ekonomirapportering och analys, samt målstyrning utvecklas. Nyckeltal behöver utvecklas för att möjliggöra målstyrning i hela organisationen.

FÖRBÄTTRA PORT OPERATIONS - NYTT TOS

Hamnens produktivitet är i första hand en effekt av förmågan att arbeta smart, med hjälp av strömlinjeformade processer och rätt IT-verktyg. Med många förbättringar inom det interna arbetet - från förberedelser av affärsförhandlingar till hantering av containrar - kan produktiviteten öka. Ett modernt TOS, ett affärssystem anpassat för hamnverksamhet, är en förutsättning för ökade volymer.

FÖRBÄTTRA AFFÄRERNA

Lönsamheten måste förbättras i alla affärer för att bolaget ska leva upp till stadens lönsamhetsmål och säkerställa det finansiella utrymmet för investeringar. Svaga affärer ska förbättras, alternativt minimeras eller avvecklas.



INVESTERA I PERSONALEN – LYFTET

Bolagets förmåga är aldrig större än medarbetarnas förmåga att hantera hamnens verktyg, maskiner, IT-stöd m.m. och deras förmåga att vara en del av organisationen som kraven på både ledarskap och medarbetarskap medför. Bolagets samlade kompetens och förmåga att tillsammans förändra och förbättra verksamheten ska utvecklas. Förändringsprogrammet Lyftet innebär att bolaget ska gå från hierarki till teamwork där alla medarbetare ges möjligheter att bidra och växa i sina roller.

INVESTERA I HÅLLBARHET

Hamnen måste leva upp till de legala och politiska gränsvillkoren för att fortsatt få bedriva hamnverksamhet. Allt från säkerhet, miljö, buller, etc. för att få acceptans och förtroende från samhället, kunder och medborgare. Målet att vara Sveriges mest hållbara hamn ställer krav på ett systematiskt hållbarhetsarbete och investeringar för att bl.a. avveckla hamnens beroende av fossil energi.

UTVECKLA HAMNENS KAPACITET

Volymerna och behovet av containertransporter bedöms över tiden öka med 1,3 gånger BNP-utvecklingen per år. Allt mer gods transporteras i container, med effekten att denna trafik ökar snabbt. Helsingborgs Hamns tillgång till ytor är begränsade, vilket kräver att nuvarande ytor används mer effektivt. Ökade containervolymer innebär krav på ytterligare en kaj som kan ta emot fartyg i gamla panamastorlek.



HÅLLBARHETSRAPPORT

Hållbarhetsarbetet i hamnen	16
Hamnen påverkar transportkedjan	17
Hållbarhetsstyrning	18
Intressentengagemang	19-20

HE Hållbart erbjudande	21
Ett partnerskap i ständig utveckling	22-23
Nöjda kunder	24
Hamn och samhälle	25
Klimatpåverkan	26
Logistikstaden	27-28
Säkra transporter	29

HV Hållbar verksamhet	30
Energianvändning	31-32
Emissioner	32-33
Avfall från fartyg och verksamhet	34
Hamnnära buller	35

AP Ansvarsfull partner	36-37
Hälsa och säkerhet	38-39
Kompetensutveckling	40-41
Ansvarsfulla inköp	42
Affärsetik och antikorrupcion	43

Rapporteringspraxis	44
Väsentlighetsanalys	45-47
GRI-index	48-50
Revisorns yttrande	51

Hållbarhetsarbetet i hamnen

HELSINGBORGS STADS VISION 2035

"... år 2035 ska Helsingborg vara en skapande, pulserande, global, gemensam och balanserad stad för både människor och företag. Staden ska vara spännande, attraktiv och hållbar."

Visionen sätter ribban för i vilken riktning staden ska utvecklas. Mycket handlar om hållbarhet i byggande, boendemiljöer, transportsystem och miljösatser men också om balans mellan stillhet och puls och att ha fokus på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.

Enligt ägardirektivet ska Helsingborgs Hamn vara en viktig del i Helsingborgs stads utveckling för invånare och näringsliv. Hamnen ska vara ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik som med hänsyn till säkerhet och miljö levererar kundnytta.

Hamnen bedriver sin verksamhet i Helsingborg, centralt i staden, med kunder som agerar globalt och regionalt. Våra leverantörer är främst lokala och nationella, med undantag för leverantörer av tunga maskiner som införskaffas på en global marknad.

Hamnen har varit den främsta drivkraften för stadens utveckling under flera sekel. Effekten är att hamnen är placerad mitt i staden, med därpå följande utmaningar kring markanvändning, buller, utsläpp från fartyg, maskiner och trafik till/från hamnen. Hamnen är Sveriges näst största containerhamn vilket är förutsättningen för Helsingborgs position som Sveriges näst bästa logistikläge.

Det krävs stora förändringar i samhället om vi på ett effektivt sätt ska kunna ta itu med globala utmaningar som klimatförändringar och överkonsumtion av resurser, som orsakas av materialanvändning, transportarbete, avfallsproduktion och befolkningstillväxt.

Investeringar i klimatåtgärder bedöms långsiktigt kunna undvika negativa klimatskador från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på närsamhället, störningar i logistikkedjor och påverkan på sociala faktorer.

HÅLLBARHETSPOLICY

Helsingborgs Hamn har ambitionen att vara Nordens modernaste hamn. Bolaget ska därmed gå före i alla frågor som innebär att vi bedriver hamnverksamhet på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt samt tillämpa försiktighetsprincipen.

Helsingborgs Hamn ska bidra till snabbare och effektivare transporter, som ger företagen bättre förutsättningar för utveckling och skapande av arbetstillfällen och välbefinnande.

Helsingborgs Hamn ska möjliggöra snabbare och effektivare sjöledestransporter. Mer gods ska omlastas till och från järnväg. Transporter av gods på fartyg och järnväg innebär betydligt mindre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter.

Helsingborgs Hamn ska sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energiåtgång, minskade markföroreningar och sanering av markområden, minskade emissioner samt minskade bullernivåer i hamnens verksamhet.

Helsingborgs Hamn ska skapa en säker och utvecklande arbetsmiljö för medarbetarna. Bolaget ska systematiskt minimera riskerna i verksamheten och prioritera hamnens säkerhetsarbete.

Helsingborgs Hamn ska samarbeta med och påverka kunder och leverantörer att bidra till ett hållbart samhälle. Både som en del i världens logistikkedjor och i lokalsamhället.

Helsingborgs Hamn ska motverka korruption i alla former, inbegripen utpressning och mutor.

Helsingborgs Hamn ska stödja och respektera skyddet av de internationellt erkända mänskliga rättigheterna, och upprätthålla föreningsfriheten samt stödja rätten till kollektivavtal.

Hamnen påverkar transportkedjan

Som en del i de globala logistikkedjorna och som en av Sveriges största containerhamnar har Helsingborgs Hamn ett stort ansvar mot våra intressenter i vår omvärld. Vårt ansvar sträcker sig utanför vårt verksamhetsområde och hamnen samverkar med och kan påverka bland annat leverantörer, transport- och rederibranschen, kunder och varuägare.

VÄRDEKEDJAN	LEVERANTÖRER	HAMNVERKSAMHET	KUNDER	VARUÄGARE
Omfattning	Energi i form av el, diesel, och värme är tillsammans med reservdelar, IT, utbildning och olika servicetjänster, inköp som får hamnens verksamhet att rulla varje dag. Hamnen investerar regelbundet i olika arbetsmaskiner och använder entreprenörer för att underhålla och bygga ut vår hamninfrastruktur. Hamnen ställer krav på miljö och sociala villkor i sina upphandlingar och håller på att utveckla metoder för värdering av leverantörer ur hållbarhetssynpunkt.	Personal med rätt kompetens möjliggör ett flexibelt och effektivt utnyttjande av våra arbetsmaskiner och vår hamninfrastruktur som består av kajer, hanteringsytor och lagerlokaler. Val av maskiner och kranar och deras energiförbrukning har störst påverkan på miljö, arbetsmiljö, effektivitet och därmed hållbarhet.	Rederier, men även speditörer och varuägare är våra kunder, som via hamnen importerar och exporterar gods, till och från Helsingborg, Skåne och södra Sverige. Med kort insegling från sundet och direkt anslutning till järnvägsnätet och två Europavägar, har hamnen ett geografiskt läge som möjliggör transportkedjor som är både kostnads- och miljöeffektiva. Sjötransporter är det mest energieffektiva transportslaget. Gods som transporteras på fartyg och järnväg innebär en lägre miljöbelastning per transporterat ton.	Varuägaren äger och försäkrar godset som hamnen hanterar. Hamnen har begränsad kunskap om innehållet i en container. För bulkgoods, gods som hanteras i våra magasin samt gods som stuffas och stripas har hamnen mer kunskaper. Varuägare beslutar om sina produkter och har ett ansvar inför sina kunder. Hamnen har inget inflytande på detta, förutom att hamnen tillämpar alla regelverk i sin hantering som bl.a. rör säkerhet, tull, farligt gods, m.m.
Påverkan	Stort inflytande	Stort inflytande	Visst inflytande	Litet inflytande
Fokus	Krav på miljö och socialt ansvar.	Säkerhet, energiförbrukning, buller, emissioner påverkas av hamnens val av arbetsmaskiner och val av hanterings-system. Ny teknik kräver ny kompetens.	Effektiva flöden till och från hamnen ger låga emissioner och mindre buller från fartyg, järnväg och lastbilstrafik.	Säkerhet vid hantering av farligt gods. Tillämpning av regelverk från myndigheter.
Hantering	Systematiskt arbete med upphandling, inköp, avtal och avtalsvillkor samt kontroll och uppföljning.	Hanterar containers och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder på ett energieffektivt sätt.	Hamnen medverkar till mer optimala kostnadseffektiva hållbara logistiklösningar via sjötransporter.	Effektiva rutiner för att identifiera och hantera farligt gods respektive digitalisering av kommunikation med kunder och myndigheter.

Hållbarhetsstyrning

Hållbarhetsstyrningen i Helsingborgs Hamn utgår från vår vision och våra värderingar kompletterat med våra styrdokument. Hållbarhet är en integrerad del av hamnens strategi. Det högsta beslutande organet i dessa frågor är styrelsen. Hamnen måste leva upp till de legala och politiska gränsvillkoren för att få bedriva hamnverksamhet. Allt från säkerhet, miljö, buller, sociala villkor för att få acceptans och förtroende från samhället, kunder och medborgare. Målet att vara Sveriges mest hållbara hamn ställer krav på ett systematiskt hållbarhetsarbete och investeringar för att bl.a. avveckla hamnens beroende av fossil energi.

HAMNENS HÅLLBARHETSORGANISATION

Vd har ansvaret för att organisera hamnens arbete med hållbarhet. Hamnens chef för avdelningen säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet (SMAK) ansvarar för att samordna och driva hållbarhetsarbetet inom bolaget. Hållbarhetsfrågorna finns var sjätte vecka på dagordningen för hamnens ledningsgrupp.

För varje väsentlig hållbarhetsfråga finns det utsedda ansvariga som under 2019 har haft till uppgift att utarbeta förslag till mål och strategier för sin hållbarhetsfråga. Dessa mål och strategier ska integreras i bolagets affärsplanering och arbete med budget och investeringsplaner.

PLAN FÖR ATT NÅ MÅL

Under 2018 utarbetades och fastställdes en hållbarhetspolicy av bolagets styrelse. Utifrån hållbarhetspolicyn utarbetas riktlinjer och strategier för att långsiktigt säkerställa en hållbar verksamhet. Under 2019 har bolaget fått ett nytt ägardirektiv som säger att hamnen ska vara; "Sveriges mest hållbara hamn 2022".

Ledningen har utarbetat en plan för hur detta mål ska nås; Under 2019 ska hamnen utveckla ett angreppssätt för hur hamnen styr, leder och utvecklas mot målet (sk Management Approach).

Under 2020 påbörjas det systematiska arbetet med konkreta åtgärder och planer för att nå fastställda mål. Hamnen ska också börja jämföra Helsingborg gentemot andra hamnar för att identifiera styrkor och svagheter i hamnens arbete. Utifrån jämförelsen ska våra hållbarhetsmål och mätmetoder revideras och förbättrade mål formuleras för 2021.

Under 2021 ska de större och mer utmanande hållbarhetsprojekten påbörjas. 2022 är planen att hamnens styrelse beslutar om en handlings- och tidsplan för fossilfri hamnverksamhet. Varje år utvärderas hamnens hållbarhet och jämförs med de andra stora hamnarna i Sverige som tillämpar GRI Standards.

STYRANDE DOKUMENT

Hamnen har styrdokument som regelbundet granskas och uppdateras. Dessa rör alla väsentliga hållbarhetsfrågor, men med skiftade kvalitet. Bolaget utvärderar om ett ledningssystem kan säkerställa att arbetet med hållbarhet, arbetsmiljö och säkerhet kan bedrivas på ett mer systematiskt och effektivt sätt.

Hamnens interna arbete med Risk Management och internkontroll täcker även hållbarhet, säkerhet, arbetsmiljö- och miljörisker.

Verktyg för att arbeta med en ansvarsfull leverantörskedja, miljöaspekter och sociala aspekter ska integreras i arbetet med upphandling och inköp, utifrån hamnens fastställda upphandlingsstrategi.

I syfte att uppmuntra rapportering om eventuella brister i säkerhet, miljö, oegentligheter eller misstänkta olagliga aktiviteter har hamnen implementerat en visselblåsarfunktion, där medarbetare anonymt kan rapportera brister.

UTVÄRDERING AV HÅLLBARHETSSTYRNINGEN (GRI 102-11)

För att säkerställa att hamnen fortlöpande förbättrar sin hållbarhetsstyrning, utvärderas hamnens hållbarhetsarbete idag på flera sätt; Hållbarhetsrapportering för 2018 utvärderades och en gapanalys upprättades av en extern konsult. Ledningens genomgång genomfördes i september.

Arbetet med försiktighetsprincipen behöver utvecklas för alla löpande frågor. Stora förändringar av hamnens verksamhet kräver normalt förändringar av miljötillståndet, vilket kräver en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Hållbarhetsrapporten för 2019 kommer att utvärderas med externt stöd, med målet att kunna förbättra och göra en formell revision av 2020 års hållbarhetsrapport.

Med start från och med 2019 genomförs en gång om året en sk *ledningens genomgång* där ansvariga får rapportera om utvecklingen inom sitt ansvarsområde.

Jämförelserna med andra hamnar i Sverige som tillämpar GRI Standard påbörjas 2020. Det kommer att underlätta och inspirera till förbättringar.

Intressentengagemang

Helsingborgs Hamn har många olika intressenter som påverkas av hamnens verksamhet. En aktiv samverkan och dialog ingår i arbetet med att identifiera väsentliga hållbarhetsfrågor.

Hamnen har som mål att ha ett regelbundet, ärligt och öppet utbyte med sina intressenter. Vi upprätthåller och utvecklar relationer till intressenterna på ett aktivt sätt och använder information från intressenterna för att utveckla vår verksamhet, våra produkter och tjänster.

En öppen och kontinuerlig dialog ökar tilltron på hamnens förmåga att hantera risker och utnyttja möjligheter, vilket samtidigt förbättrar företagets utveckling.

Ur ett hållbarhetsperspektiv har de olika intressenterna som påverkar och påverkas av bolagets verksamhet identifierats enligt nedan:

GRI 102-43,44 INTRESSENTGRUPPER, ENGAGEMANG OCH VIKTIGA FRÅGOR SOM LYFTS FRAM AV INTRESSETER

INTRESSENTGRUPP	INTRESSETER	INTRESSENTENGAGEMANG	VIKTIGASTE FRÅGOR/FÖRVÄNTNINGAR	HAMNENS SVAR/ÅTGÄRD
Ägare	Kommunfullmäktige	Bolagsstämma, viktiga frågor.	Ägardirektiv och stora viktiga frågor.	Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling.
	Helsingborgs Stads Förvaltning AB	Bolagsstämma, ägardialog.	Tertialvis uppföljning av mål och avkastningskrav.	Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling.
	Stadsbyggnadsnämnden	Samrådsmöten, arbetsgrupper.	Stadsutveckling (särskilt fortsättningen av H+)	Samverka om klimatpåverkan, logistikstaden och hamnnära buller.
	Styrelse	Styrelsemöten, strategidagar.	Strategiska frågor; investeringar; budget och uppföljning.	Leva upp till ägardirektiv samt resultat- och hållbarhetsmål.
Näringsliv	Tillverkningsindustri i södra Sverige	Dialog om transporter i Skåne.	Dagliga anlöp till/från oceanhamnarna.	Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system.
	Livsmedelsdistribution i Sverige		Säkra och effektiva logistiklösningar för livsmedelsklustret.	Medverka till effektiva transportkedjor.
Kunder	• Familjen Helsingborg	Regelbundna möten på strategisk, taktisk och operativ nivå. Kundenkäter	Säkra och effektiva logistiklösningar.	Medverka till effektiva transportkedjor.
	• Region Skåne		Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlöp.	Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system.
Medarbetare	Rederier	Arbetsplatsträffar; medarbetarsamtal, medarbetarenkäter, visselblåsarfunktion.	Stabila volymer och effektiv hantering.	Arbeta utifrån policyer och riktlinjer för säker arbetsplats och god hälsa. Engagera och kompetensutveckla medarbetare.
	Logistik-kunder		Säkra och effektiva logistiklösningar.	Hamnbolaget värdesätter konstruktiv dialog med fackliga organisationer.
Hamnnära service	Varuägare	Regelbunden dialog med fackföreningar, både på central och lokal nivå.	Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlöp.	Flexibilitet och service.
	Speditörer		Frekventa anlöp	Utveckla hamnen för att svara upp mot efterfrågan och volymtillväxt.
Leverantörer	Bogserbåtar	Operativ samverkan.	Säker hantering	Tydliga regelverk för bunkring på plats.
	Bunkring m.m.		Upphandling av ramavtal.	Arbete med affärsetik och antikorrupcion, samt ställa krav på och följa upp miljökrav och sociala krav i upphandlingar.
Leverantörer	Inköp av varor och tjänster	Upphandling av entreprenader.	Upphandling, avtal och uppföljning.	
	Bygg- och anläggningsentreprenörer			

INTRESSENTGRUPP	INTRESSENTER	INTRESSENTENGAGEMANG	VIKTIGASTE FRÅGOR/FÖRVÄNTNINGAR	HAMNENS SVAR/ÅTGÄRD
Tillståndsgivande myndigheter	Mark- och miljödomstolen Länsstyrelsen Skåne Helsingborgs miljöförvaltning	Tillståndprocess Tillståndprocess, tillsyn. Regelbunden dialog.	Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav.	Efterlevnad av miljötillståndet 32 olika villkor inklusive krav på buller, elanslutning av fartyg vid kaj och antalet årliga anlop.
Operativa hamnnära myndigheter	Tull Polis, Sjöfartsverket, Jordbruksverket Transportsyrelsen, Räddningstjänst	Tillståndprocess, tillsyn. Regelbunden samverkan och dialog. Tillståndprocess, dialog, samarbetsavtal, övningar.	Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav.	Efterlevnad av transportstyrelsens, och tullverkets tillstånd, med bl.a. krav på säkerhet enligt sjöfartslag och hamnlag, tullprocedurer, hantering av brandfarliga varor.
Organisationer	Sveriges Hamnar	Årligt erfarenhetsutbyte.	Aktiv och lojal medlem i arbetsgivarorganisationen.	Utveckla sjöfarts- och hamnnäringen, samt vara en konstruktiv arbetsgivare och part i kollektivavtalsförhandlingar.
Allmänheten	Hamnnära boende Boende inom Familjen Helsingborg	Information och dialog vid behov. -	Rimliga buller och utsläppsnivåer.	Hantera klagomål och få synpunkter på hamnens långsiktiga utveckling.
Kundens kund	Turister och besökare Lastbilschaufförer Anställda inom industri och distribution	Kryssningsanlop Dagligen när gods hämtas/lämnas.	Tillgång till färjetrafik till Helsingör/Danmark. Korta hanteringstider och tydlig kommunikation Konkurrenskraftigt näringsliv.	Upprätta tillfälliga ISPS-områden och samverka med stadens turistmyndighet. Främja hälsa och säkerhet för alla besökare till hamnen. Medverka till effektiva transportkedjor.



Hållbart erbjudande

HÅLLBARA TRANSPORTKEDJOR

90 % av Sveriges import och export går genom de svenska hamnarna. Sjötransporter kopplar samman länder, marknader, handel och människor samtidigt som det är det mest energieffektiva transportslaget. Gods som transporteras på fartyg och järnväg innebär betydligt mindre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter.

Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn och en logistikhubb för Helsingborg, Skåne och södra Sverige. Med direkt anslutning till järnvägsnätet och två Europavägar, har hamnen ett geografiskt läge som möjliggör transporter som är både kostnads- och miljöeffektiva, och gör att industrin effektivt kan få in och ut sitt gods till och från kunderna.

EFFEKTIVA FLÖDEN

Flexibilitet, effektivitet och hög kompetens är betydande komponenter för tempot i transportflödet inom hamnen. Transporter på järnväg är gröna affärer som inte bara är miljöeffektiva utan även kostnadseffektiva.

Logistiken hålls samman med väl fungerande IT-system. Hamnens IT-system kommunicerar med Tullverket och kunderna med EDIFACT, XML, webbsidor och med mobila enheter (mobiltelefoner och plattor).

NÖJDA KUNDER

Helsingborgs Hamn erbjuder skånska och sydsvenska import- och exportföretag en god konkurrenskraft ur transporthänseende. Varuägare som importerar och exporterar gods får tillgång till hög turtäthet (anlöp sex dagar i veckan) i containerhamnen och därmed goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa.

Helsingborgs Hamn önskar ett nära och långsiktigt samarbete med kunderna. Det innebär att hamnbolaget fortlöpande utvecklar sitt tjänsteutbud, driver innovativa samarbetsprojekt och utvecklar teknisk support för att förbättra kunderbjudandet. Hamnbolaget strävar efter att uppnå en kundupplevelse med högsta standard i kvalitet, ledtider och leveranssäkerhet med både digitala portaler och personliga kanaler.

HAMN OCH SAMHÄLLE

Hamnen är idag placerad "mitt i staden", vilket tidigare var ett mindre problem. Urbaniseringsprocessen som leder till att Skånes och Helsingborgs befolkning växer över

tid, ökar också konflikten över tid mellan riksintresset för hamnen och önskemålet om hamnnära boende. På 1900-talet fanns det plats för både hamnutbyggnad och bostadsbyggnad.

Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv. Containerhamnen är en pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Detta beskrivs på sidorna om hamn och samhälle, samt sidorna om import- och exportflöden, samt sidan om logistikstaden.

KLIMATFÖRÄNDRINGAR

En global uppvärmning kommer långsiktigt att innebära negativa klimateffekter från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på närsamhället och störningar i logistikkedjor, från exempelvis översvämningar eller värmeböljor, och därav påverkan på sociala faktorer.

Bolaget ser att de negativa konsekvenserna från frekventa stormar och höjd havsnivå överväger med marginal, effekter av positiva konsekvenser som mindre snöröjning och isfri hamn. Påverkan av klimatet är främst fysisk. Samhällets reglering av utsläpp som påverkar den globala uppvärmningen, innebär på kort sikt omställningskostnader.

LOGISTIKSTADEN

Hamnen har varit den främsta drivkraften för stadens utveckling under flera sekel. Hamnen är Sveriges näst största containerhamn vilket är förutsättningen för Helsingborgs position som Sveriges näst bästa logistikläge.

Verksamheten i Helsingborgs Hamn och de företag som är direkt eller indirekt anknutna till den bidrar med totalt 6,6 miljarder kronor till den regionala ekonomin, brutto-regionprodukten (BRP), dvs värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Hamnens andel motsvarar cirka fem % av hela Familjen Helsingborgs BRP.

SÄKRA TRANSPORTER

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Olyckor, brottslig verksamhet, felaktig hantering eller ovarsamhet kan skapa utsläpp och skador på anläggningar, maskiner, människor samt innebära ekonomisk skada för företag och samhälle. Vilket är motsatsen till ett hållbart samhälle.

Ett partnerskap i ständig utveckling

Fem gånger i veckan, dag som natt, året om. 1977 startade Unifeeder sin verksamhet och nästan lika länge har de anlöpt Helsingborgs Hamn. Men på 40 år förändras världen. Hur ser de på utvecklingen som varit, och ännu viktigare, vad tänker de om hållbarhet och framtidens shipping?

1980 lade det första containerfartyget till i Västhamnen. Många vågskvalp senare har Unifeeder fortfarande en betydelsefull roll i containerverksamheten i Helsingborg där både hamn och rederi har vuxit och utvecklats nära varandra. Antalet fartyg som kommit och gått under åren har varierat men det är också en del av Unifeeders affärsmodell berättar Ebbe Bisgaard.

– Vi vill kunna anpassa oss efter marknaden och skräddarsy logistiken och våra erbjudanden utefter kundernas önskemål. Addera därtill att vi varken äger båtar eller containrar själva utan leasar och chartrar dem, något som också bidrar till att göra vårt erbjudande flexibelt och anpassningsbart.



FEEDERREDERI

Den grundläggande idén för ett feederrederi handlar om att hämta och lämna gods i de stora oceanhamnarna, en sorts sjöfartens taxiverksamhet. Parallellt använder Unifeeder sitt finmaskiga nät och knyter ihop mindre hamnar med de stora jättarna och förenar därmed regioner. De största linjerna har daglig trafik, medan de mindre istället har anlöp och avgångar på bestämda dagar. Feederservicens kunder är mestadels

större rederier och i kundbanken återfinns namn som CMA-CGM och Maersk. Förutom feedertrafiken erbjuder Unifeeder också en så kallad "Shortsea" service, där tjänsten går ut på att skräddarsy en optimal logistik med sjövägen i centrum. Kunderna inom detta affärsområde varierar mer och kan vara både speditörer eller varuägare.

Ebbe Bisgaard är Regional Manager för Unifeeders feedertrafik och nätverk i Skandinavien, en roll med två inriktningar i vilken Ebbe har det övergripande ansvaret för två olika team. Den ena teamet har kundfokus och här återfinns kunder både från feeder- och shortseaservicen. Det andra teamet kallas för "port operations" och arbetet här innefattar de mer praktiska bitarna kring fartygsplanering och att fartygen kommer och går på utsatt tid. En ekvation som inte alltid är den enklaste att lösa.

SAMMA HAV. NY MEDVETENHET.

Grunden i affärerna för Unifeeder har varit densamma länge. Men under de senaste åren har ett skifte och nya förhållningsregler börjat skapa svallvågor som blir allt tydligare. Det finns en annan medvetenhet idag som flyttat fokus och som riktas allt tydligare mot hållbarhet. Visst fortsätter affärer att sättas efter enbart pris. Men många affärer innehåller numera även en hållbarhetsaspekt som inte allt för sällan blir avgörande. Den senaste affären mellan Unifeeder och Helsingborgs Hamn är ett tydligt exempel på detta. I juli 2019 tillkom ytterligare ett anlöp med gods från Polen som tidigare transporterats på lastbil. Väl framme i Helsingborg fortsätter färden på järnväg.

– Nu räknar alla på transporter med hållbarhetsaspekten i fokus och vi gör vad vi kan för att understödja utvecklingen och ta fram kostnadseffektiva lösningar för sjötrafik. Skillnaden ligger mycket i att hållbarhetsaspekten finns med i diskussionen från början.

VOLYMEN AVGÖR

Men det är inte bara att flytta gods från det ena transportslaget till det andra. Det gäller att titta på hela kedjan för att kunna räkna hem hållbarhetsvinsterna. Ofta är det den stora volymen som sjövägen möjliggör som också blir den avgörande faktorn. Finns det dessutom goda möjligheter till vidare transport via järnväg så är många segrar vunna. Utvecklingen av klimatfrågorna har med andra ord tagit stora kliv framåt och det blir tydligare i alla diskussioner som förs. Ebbe lyfter särskilt två tydliga trender från branschen de senaste åren.

– Att lasta så mycket det bara går på stora fartyg är det ena. Detta eftersom oljeförbrukningen ökar främst i förhållande till fartygets hastighet och inte lika mycket i förhållande till mängden last. Sen pågår det även ett stort arbete med att hitta alternativa bränslen



som har mindre, eller allra helst – ingen klimatpåverkan alls. Här finns många aktörer inblandade som lägger ner ett stort arbete och förhoppningsvis kommer resultaten också att komma. Idag finns inget rent bränsle och det som hittills tagits fram handlar mer om att rena och minska.

För Unifeeders del, som inte äger fartygen, blir den främsta uppgiften att sätta gränser och ha en hög medvetenhet om fartygen de använder. I dagsläget använder Unifeeder ett fartyg som går på LNG, något som det kan komma att bli fler av i framtiden. Med LNG i tanken minskar svavel- och partikelutsläppen drastiskt och kväveutsläppen med så mycket som 85-90 %.

HAMNSAMARBETE

Samarbetet med hamnarna är också en viktig del av Unifeeders hållbarhetsarbete som även det innefattar två perspektiv. Dels handlar det om att samverka för att kunna optimera logistikkedjorna hållbarhetsmässigt. Och dels handlar det om att försöka öka produktiviteten när fartygen ligger till kaj. En snabbare hantering vid lastning och lossning innebär att själva seglingen kan gå långsammare vilket i sin tur sparar fartygets bränsleförsörjning.

– Sammantaget gör vi mycket och bidrar där vi kan. Men det är en hel bransch som håller på att ställa om och skifta fokus vilket både kommer ta sin tid och kosta på.

Nöjda kunder

Ett övergripande mål i Helsingborgs Hamn är nöjdare kunder. Efterfrågan på hamnens tjänster drivs ytterst av exportindustrins framgångar och importörernas efterfrågan från industri och konsumenter i Sverige. Hamnbolagets kunder, rederier, speditörer och varuägare, styrs av konjunkturen och världshandels utveckling gällande volymer men också i valet av hamn dessa ska skeppas till och från. Genom att erbjuda ett hållbart partnerskap kan Helsingborgs Hamn behålla existerande kunder och attrahera nya till Helsingborg samt skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt för både hamnen och näringslivet i regionen.

UTVECKLAS TILLSAMMANS

Försäljningsarbetet i Helsingborgs Hamn bygger på ett nära och långsiktigt samarbete med kunderna. Det innebär att hamnbolaget fortlöpande utvecklar sitt tjänsteutbud, driver innovativa samarbetsprojekt och utvecklar teknisk support för att förbättra kunderbjudandet. Hamnbolaget strävar efter att uppnå en kundupplevelse med högsta standard i kvalitet, ledtider och leveranssäkerhet med både digitala portaler och personliga kanaler för smidig interaktion.

SÅ SÄGER KUNDERNA I EN UNDERSÖKNING

Utöver i den personliga dialogen frågar hamnbolaget om kundernas åsikt i en webbaserad undersökning årligen. Hamnbolaget använder resultatet från kundundersökningen som en måttstock i måluppfyllelse, identifiering av förbättringsområden och vilka hållbarhetsaspekter som prioriteras av kunderna.

I kundundersökningen som genomfördes 2019 får Helsingborg Hamn ett NKI-värde (Nöjd kundindex) på 76 som indikerar en mycket hög grad av kundtillfredsställelse. Två enheter högre än resultatet från undersökningen 2018, dock var antalet svarande betydligt lägre 2019 än 2018.

Genom frågan "Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera Helsingborgs Hamn till en kollega eller ett annat företag?" mättes lojalitet, ett så kallat NPS-värde, som för Helsingborgs Hamn uppgår till 64 %. Andelen ambassadörer är alltså betydligt högre än andelen kritiker bland de svarande.

RANGORDNAT HAMNENS HÅLLBARHETSFOKUS

Kundernas åsikter har en hög grad av inflytande i hamnbolagets strategiska hållbarhetsarbete. Kunderna som svarade i undersökningen fick 20 hållbarhetsinriktningar att välja på som de sedan rangordnade utifrån vad de tycker hamnbolaget ska fokusera på.

TOPP TIO, HÅLLBARHETSOMRÅDEN RANGORDNADE AV DE SVARANDE:

1. Nöjda kunder
2. Emissioner - luftföroreningar
3. Infrastruktur
4. Emissioner - växthusgaser, global uppvärmning
5. Arbetsmiljö
6. Energianvändning
7. Näringslivsförutsättning i verksamhetsregion
8. Teknisk utveckling
9. Indirekta utsläpp
10. Informationssäkerhet

HAMNENS NÖJD KUNDINDEX 2019:

76

OM UNDERSÖKNINGEN

Under oktober till december 2019 genomfördes en webbaserad kundundersökning med syftet att kartlägga och analysera vad kunderna tycker om Helsingborgs Hamn.

Totalt bjöds 104 kunder in till undersökningen, svarsfrekvensen var endast 25 % dvs. 26 svar.

2018 valde hamnbolaget en undersökningsmetod för kontinuerliga mätvärden över tid som genomförs årligen.

Undersökningen innehåller grunden för ett NKI-värde, ett standardiserat och etablerat mått på nöjdhet, NPS-värde, ett standardiserat och etablerat mått på lojalitet, och hållbarhetsavsnitt med utgångspunkt från kunders ståndpunkt i Helsingborgs Hamns väsentlighetsanalys.

Hamn och samhälle

HAMNOMRÅDE BLIR STADSDEL

Oceanhamnen, Helsingborgs nya stadsdel, har som namnet säger en mycket tydlig koppling till hamn och hav. I vad som tidigare var ett historiskt hjärta i Helsingborgs Hamns verksamhet växer en ny hållbar pulserande stadsdel fram.

2019 var det tio år sedan Helsingborgs Hamn lämnade över Oceanhamnen till staden. Idag finns endast en varvskran och magasin 405 kvar som vittnar om den tidigare hamnverksamheten. Helsingborg genomför samma förändringar som sker i alla äldre hamnar över hela världen. Hamnar konstruerade för styckegods som mellanlagras i magasin i direkt anslutning till kajen, byggs om till nya attraktiva stadsdelar.

Oceanhamnen är första etappen av stadsutvecklingsprojektet H+. Fram till 2035 ska en miljon kvadratmeter hamn- och industriområde utveckla stadsdelarna Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck och ge plats för 10 000 nya invånare.

Det är en utmaning för staden och hamnen att anpassa verksamheten till de framtida boende i närområdet. Främst buller ska reduceras för att möjliggöra en levande stadsdel med bostäder, kontor, restauranger och handel nära vattnet.

Hamnen har samtidigt varit och är fortfarande en drivkraft för utvecklingen av logistikstaden Helsingborg. Hamnen skapar direkt och indirekt arbetstillfällen och därmed tillväxt i Helsingborg och i Familjen Helsingborg.

UTVECKLA HAMNENS KAPACITET

Hamnen är idag placerad "mitt i staden", vilket tidigare var ett väsentligt mindre problem. Urbaniseringsprocessen, som leder till att Skånes och Helsingborgs befolkning växer över tid, ökar också konflikten över tid mellan riksintresset för hamnen och önskemålet om hamnnära boende. På 1900-talet fanns det plats för både hamnutbyggnad och bostadsbyggande.

Behovet av containertransporter bedöms över tiden öka med 1,3 gånger BNP-utvecklingen per år. Allt mer gods transporteras i container, med effekten att denna trafik ökar. Helsingborgs Hamns tillgång till ytor är begränsade, med effekten att nuvarande ytor måste användas effektivare. Ökade containervolymer innebär också krav på ytter-

ligare en kaj som kan ta emot fartyg i gamla panamastorlek och byte till ett hanterings-system där fler containrar kan hanteras på mindre yta.

Helsingborgs Hamn samverkar fortlöpande med Helsingborgs stad, H+-projektet, stadsbyggnads- och miljöförvaltningen i alla frågor som rör hamnen och dess omedelbara närområde. Enligt vårt ägardirektiv ska hamnen också medverka till att göra Helsingborg till en attraktiv stad att leva och verka i för människor och näringsliv. Utvärdering sker vid ägardialoger och vart fjärde år vid översyn av stadens bolags ägardirektiv.

DIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

Det ekonomiska mervärdet som Helsingborgs Hamn skapar sprids till olika intressenter i samhället, såsom aktieägare, leverantörer, anställda, offentlig sektor (genom skatter) och till samhället genom sponsring.

Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv. Containerhamnen är en pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Detta beskrivs på sidorna om import- och exportflöden, samt sidan om logistikstaden.

201-I SKAPAT OCH FÖRDELAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE

GENERERAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE, tkr	2019	2018
Intäkter	429 770	397 734
FÖRDELAT EKONOMISKT VÄRDE, tkr		
Rörelsekostnader	-121 804	-134 146
Anställdas löner och förmåner	-180 255	-185 295
Betalningar till finansärer	-183	-27 174
Betalningar till den offentliga sektorn	-12 114	-4 964
Investeringar i samhället	-8	-11
ERHÅLLET EKONOMISKT VÄRDE	115 406	46 144

FAKTA

Riksintresse är enligt Miljöbalkens "3 kap: 8 § Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar."



Klimatpåverkan

Rapportering enligt (GRI 201-2)

GLOBAL UPPVÄRMNING

Det krävs stora förändringar i samhället om vi på ett effektivt sätt ska kunna ta itu med globala utmaningar som klimatförändringar och överkonsumtion av resurser, som orsakas av materialanvändning, transportarbete, avfallsproduktion och befolknings-tillväxt.

En global uppvärmning kommer långsiktigt innebära negativa klimateffekter från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på när-samhället och störningar i logistikkedjor från exempelvis översvämningar eller torka och därav följande påverkan på sociala förhållanden.

Bolaget ser att de negativa konsekvenserna från frekventa stormar och höjd havsnivå överväger med god marginal, effekter av positiva konsekvenser som mindre snöröjning och isfri hamn. Påverkan av klimatet är för hamnen främst fysisk. Samhällets reglering av utsläpp som påverkar den globala uppvärmningen, innebär på kort sikt kostnader för omställning till en fossilfri hamn. Stadens klimat- och energiplan är ett exempel.

Ska bolaget leva upp till stadens Klimat- och energiplan behöver hamnen byta hanteringssystem från dagens dieseldrivna reachstackers till ett eldrivet system. Investering i RTG:er behöver tidigareläggas. Förutom investeringsutgifter tillkommer kostnaderna för IT-system och utbildning av personalen.

Under 2019 har arbetet med att byta ut bolagets alla interna personbilar till eldrivna personbilar börjat. Bytet till eldrivna personbilar förväntas vara klart december 2020. Bolaget har beställt fyra nya elektriskt batteridrivna dragbilar som levereras under 2021.

ÅTGÄRDER MOT HAVSNIVÅHÖJNING

Bolagets investeringsutgifter för att hantera stigande medelhavsnivåer och frekventare stormar är stora. Det krävs mycket stora reinvesteringar i våra hamnanläggningar för att höja nuvarande kajkanter och terminalytor. Återanskaffningsvärdet på dagens hamnanläggningar är ca 5 mdkr. Alla dessa anläggningar kommer inte att återanskaffas, utan överförs till staden och hanteras inom ramen för stadens skydd mot havsnivåhöjningen.

Under 2019 och 2020 utreder bolaget möjligheterna och konsekvenserna av att byta hanteringssystem för att leva upp till Klimat- och energiplanen, utbyggnad av ny kaj för att hantera ökade volymer och behovet av att flytta kombiterminal och tomdepå. Samtidigt har frågan om hamnens långsiktiga placering aktualiserats.

Genom utredning har hamnen fått en kvalificerad bild av investeringsutgifterna för att höja kajer och terminalytor i vår containerverksamhet. En ny kaj med 13 meters djup, nytt hanteringssystem och en höjning av terminalytan till 4 m bedöms kosta ca 565 mnkr i 2019 års prisnivå. Tillkommer kostnader för att skydda Energihamnen och Spannmålsterminalen.

KLIMATÅTGÄRDER

Investeringar i klimatåtgärder bedöms långsiktigt kunna undvika negativa klimatskador från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på närsamhället, störningar i logistikkedjor och påverkan på sociala faktorer.

Dagens räntenivå är mycket låg, vilket möjliggör klimatinvesteringar till låga kostnader och god framtida avkastning. Investering idag bör innebära mindre kostnader för klimatåtgärder i framtiden. Hamnens ambition är att kortsiktigt acceptera en försämrad avkastning för att genomföra investeringar i klimatåtgärder som innebär minskade utsläpp av växthusgaser.

Helsingborgs Hamn ska också samarbeta med och påverka kunder och leverantörer att bidra till ett hållbart samhälle. Både som en del i världens logistikkedjor och i lokalsamhället.

Bolaget har i absoluta termer liten påverkan på den globala uppvärmningen. Hamnen kan bara föregå med gott exempel och påverka våra intressenter. Bolaget har idag inga särskilda rutiner för att utvärdera och förbättra hamnens indirekta påverkan på havsnivåhöjning och frekventare stormar.

Logistikstaden

Hamnen spelar en betydande roll i det lokala och regionala samhället i direkt form av arbetsgivare, skattebetalare, inköpare av lokala varor och tjänster, och indirekt genom att hamnen är en förutsättning för Helsingborgs position som Sveriges näst bästa logistikläge.

Hamnen bedriver sin verksamhet i Helsingborg centralt i staden, med kunder som agerar globalt och regionalt. Våra leverantörer är främst lokala och nationella, med undantag för leverantörer av tunga maskiner som införskaffas på en global marknad.

INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN (GRI 203-2)

Hamnen har varit den främsta drivkraften för stadens utveckling under flera sekel. Effekten av detta är att hamnen är placerad mitt i staden, med därpå följande utmaningar kring markanvändning, buller, utsläpp från fartyg, maskiner och trafik till/från hamnen. Hamnen är Sveriges näst största containerhamn vilket är förutsättningen för Helsingborgs position som Sveriges näst bästa logistikläge.

Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv. Containerhamnen är en pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige.

Hamnens bidrag till den regionala ekonomin uppgick 2016 till cirka 6,0 miljarder kr, med drygt 8 000 sysselsatta personer som är direkt eller indirekt beroende av hamnen. Den regionala ekonomin definieras här som Familjen Helsingborg med kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkelljunga.

Även om Helsingborgs Hamn "endast" har 220 anställda bidrar hamnen till sysselsättning för cirka 8300 personer. Uträkningen bygger på att 930 personer är direkt verksamma i hamnen och cirka 4400 jobb är lokaliserade i kommunerna i Familjen Helsingborg tack vare närheten till hamnen.

Genom modellberäkningarna framgår att ytterligare 2 970 jobb utgör så kallade indirekta effekter, dvs. underleverantörer av insatsvaror och tjänster till de direkt sysselsatta. Alltså 8 300 jobb, en ökning med 15 % från 2012. Dessa personer har en förvärvsinkomst på cirka 2,4 miljarder kr.

Verksamheten i Helsingborgs Hamn och de företag som är direkt eller indirekt anknutna till den bidrar med total 6,6 miljarder kronor till den regionala ekonomin, bruttoregionprodukten (BRP), dvs. värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Hamnens andel motsvarar cirka fem % av hela Familjen Helsingborgs BRP.

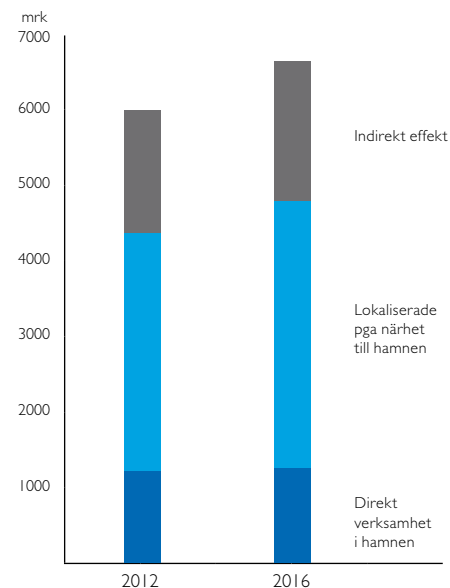
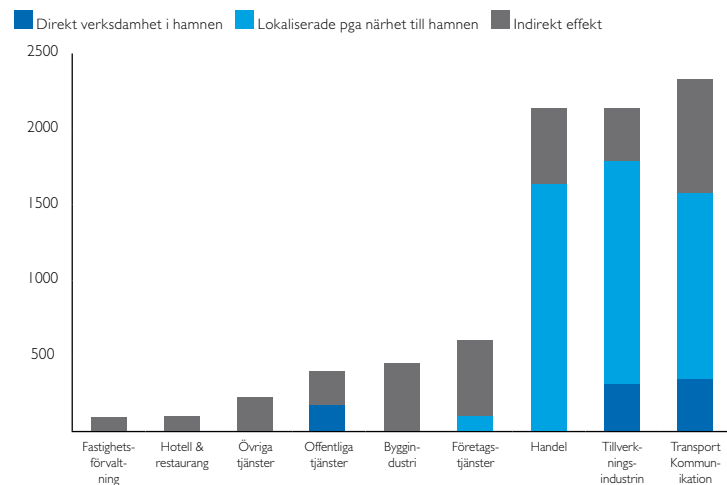
Hamnen deltar och samverkar med staden och näringslivet i olika grupper, med syftet att stärka logistikstaden och näringslivet. Hamnen har idag inga särskilda rutiner för att utvärdera hamnens indirekta ekonomiska påverkan, utöver användningen av WSP:s regionala analys- och prognosystem. Nästa undersökning med denna metod kommer att genomföras för år 2020.





På samma sätt som för sysselsättning kan hamnens betydelse för BRP-nivån (bruttoregionalprodukt) fördelas på direkta och indirekta effekter.

DIREKT OCH INDIREKT SYSSELSÄTTNING RELATERAD TILL HELSINGBORGS HAMN ÅR 2016



SÅ GJORES UNDERSÖKNINGEN

För beräkningarna har WSP Analys & Strategi använt modellverket Raps (regionalt analys- och prognosystem). Verktöget används för att skapa olika typer av prognoser och analyser av bland annat befolkning, arbetsmarknad och ekonomi för kommuner, delregioner eller län. Modellberäkningar har gjorts för två år, 2016 och 2012. År 2016 är senast tillgängliga data vid studiens publicering. Beräkningar för 2012 har gjorts för att få en jämförelse med den tidigare rapport som gjordes avseende hamnens sysselsättning, med en väsentligt annorlunda metodik. Som regional avgränsning har Familjen Helsingborg använts.

Säkra transporter

RISKER FÖR BRISTANDE HÅLLBARHET

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Olyckor, brottslig verksamhet, felaktig hantering eller ovarsamhet kan skapa utsläpp och skador på anläggningar, maskiner, människor samt innebära ekonomisk skada för företag och samhälle. Vilket är motsatsen till ett hållbart samhälle.

Transportkedjan innehåller många olika steg där godset hanteras av många olika människor och företag. Varje delsteg innebär olika risker från fabrik, transport till hamn, hantering i hamn, lastning, sjöresa, lossning, hantering i hamn och transport till kund. Olika länders gränser passeras med olika regelverk för tullar, kvoter, miljökrav, tekniska krav, konsumentskydd, m.m.

Container har i sig inneburit ett stort steg framåt jämfört med den styckegodshantering som var vanlig innan containern tog över en stor del av transportarbetet. Upp till 20 % av styckegodset skadades eller försvann i tidigare hantering. Dagens hantering av gods i containers har minimerat skador och förluster.

Sverige har flera olika lagar som är en följd av EU-direktiv för implementering av IMO-regler. International Maritime Organisation är ett FN organ som samordnar internationell exempelvis sjösäkerhet, sjöfarts- och hamnskydd, hantering av fartygsavfall, emissioner från fartyg, osv.

Sjösäkerhet är åtgärder för att förhindra och begränsa skador för människor och miljö när fartyg befinner sig till havs. Sjöfarts- och hamnskydd är de regelverk som tillkommit för att skydda sjöfart och hamnar från terrorism.

Hanteringen av godset inom hamnen innebär i sig risker för skador. Hamnens ansvar begränsas normalt av att hamnen tillämpar Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser. Utöver ett systematiskt arbete med Risk Management med bland annat rutiner för incidentrapportering och förebyggande arbete, är hamnen också försäkrad för de olika riskerna som kan falla ut, utanför normal verksamhet.

I de fall riskerna ligger utom bolagets kontroll och möjlighet att påverka strävar hamnen efter att förebygga och minimera konsekvenserna. Riskarbete är en process som lever och förändras. Riskhanteringsarbetet revideras årligen eller då väsentliga förändringar i verksamheten skett. Åtgärdsplaner revideras och följs upp årligen av ledning och styrelse.

SÄKERT OMRÅDE

Godset inne i Helsingborgs Hamn hanteras säkert som en följd av att hamnen är ett så kallat ISPS-område. ISPS är en förkortning av International Ship & Port Facility Security Code som är ett regelverk antaget av IMO. Det finns fyra olika ISPS-områden i Helsingborg. Helsingborgs Hamn, ForSea, Sundbusserne och Kemira ansvarar för var sitt ISPS-område. Tillfälliga ISPS-område upprättas vid exempelvis kryssningsanlöp.

Hamnen är en samhällsviktig verksamhet. En identifierad risk inom säkerhetsområdet är digital brottslighet. Hamnen hanterar stora mängder av information varje dag - varje lyft, knapptryckning och passage genererar en digital transaktion. Under 2019 och 2020 genomför hamnen en uppdatering av IT-säkerheten enligt EU:s NIS-direktiv, med egna resurser och med stöd från EU.

SAMVERKAN MED MYNDIGHETER

Helsingborgs Hamn har en kontinuerlig samverkan och ett nära samarbete med myndigheter på lokal, regional och även nationell nivå. Viktiga samverkansmyndigheter är:

MYNDIGHET	SAMVERKAN	FREKVENS	KOMMENTARER
Räddningstjänsten	Förebyggande arbete avseende brand och olycka	Kontinuerligt	Samverkansavtal
Transportstyrelsen	Tillståndsärende	Revision av tillstånd vart femte år	Sjöfartsskyddstillstånd och tillstånd för farleders sjösäkerhetsanordningar samt tillsyn enligt NIS-direktiv.
Sjöfartsverket	Utveckling och operation	Kvartalsvis möte	Nautiska frågor
Tullverket	Brottsförebyggande samt tullhantering	Kontinuerligt	Tillstånd enligt AEO
Polis	Brottsförebyggande	Vid behov	
Arbetsmiljöverket	Utredande	Vid behov	
Länsstyrelsen	Tillstånd och utredningar	Kontinuerligt	Miljöstillstånd
Myndighet för samhällsskydd och beredskap	Tillstånd	Vid behov	Farligt Gods
Kustbevakningen	Förebyggande	Kontinuerligt	Farligt Gods Lastsäkring Gränskontroll

Hållbar verksamhet

HAMNENS PÅVERKAN

Hamnverksamhetens miljöpåverkan är främst genom den omfattande användningen av dieseldrivna arbetsmaskiner, dvs. våra dragbilar, stora truckar och reachstackers. Även hamnens buller och emissioner kommer från dessa arbetsmaskiner.

ENERGIANVÄNDNING

Hamnen förbrukar ungefär lika mycket el-energi som fossil energi. Hamnen har en negativ klimatpåverkan med tunga arbetsmaskiner som går på fossila drivmedel. En övergång till andra drivmedel kräver helt ny teknik eller byte av hanteringssystem och annan kompetens hos våra medarbetare.

Helsingborgs stad har antagit en klimat-och energiplan som är styrande för Helsingborgs Hamn. Målet är att nettoutsläppen av växthusgaser är noll senast 2035.

På kort sikt ska samtliga personbilar, lätta lastbilar och tunga lastbilar vara fossilbränslefria 2020. Hamnens dragbilar och reachstackers ska vara fossilbränslefria 2024. Bägge kraven gäller även fordon hos entreprenörer som hamnen anlitar.

Genom att använda el med Bra Miljöval är hamnens indirekta utsläpp vid produktion av el mycket låg eller noll. Bra Miljöval är idag Sveriges enda miljömärkning på el. Inga utsläpp av koldioxid, kväveoxid och svaveloxid är tillåtna enligt miljömärkningen.

EMISSIONER

Helsingborgs Hamn genererar emissioner främst från de fossildrivna arbetsmaskinerna. Ytterligare emissioner sker från anlöpande fartyg och färjetrafiken tillsammans med den externa fordonstrafiken till och från hamnen.

Av hamnens 64 arbetsmaskiner (dragbilar, truckar och reachstackers) drivs 14 med el och 50 med diesel. En övergång till eldrivna maskiner kräver idag helt ny teknik eller byte till ett el-drivet hanteringssystem. Hamnen fortsatte under 2019 att byta ut arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga motorer för att minska emissioner.

Hamnen har tillstånd enligt Miljöbalken för sammanlagt 52 000 anlöp per år av fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton, varav ca 50 000 anlöp avser färjetrafiken på HH-leden. Tillståndet reglerar inte mängden emissioner, däremot att Helsingborgs Hamn senast 2026 ska kunna erbjuda elanslutning av fartyg vid kaj.

AVFALL OCH ÅTERVINNING

Avfall genererat i den egna verksamheten och av fartyg sorteras för återvinning, biologisk behandling och förbränning. Avfallet mellanlagras och sorteras i bolagets miljöstation innan vidare transport med godkända entreprenörer. Kontinuerligt utförs kontroll och kartläggning av markföroreningar och grundvattnet.

Hamnen är skyldiga att ta emot allt avfall som anlöpande fartyg genererar för drift och framförande från föregående hamn. Lagstiftning har huvudsyftet är att fartygen enkelt ska kunna lämna avfallet i hamnen. Ingen merkostnad får debiteras fartygen (ingår i hamnavgift). Risken att världshandelsflottan dumpar sitt avfall till havs minimeras därmed.

HAMNNÄRA BULLER

Buller är ett stort hälso- och samhällsproblem som aktualiseras såväl i den fysiska planeringen utifrån plan- och bygglagen och vid prövning och tillsyn enligt miljöbalkens bestämmelser.

Bolaget har ett miljötillstånd som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna. Bullernivåerna mäts i 13 mätpunkter runt hamnen. Vid bostäder i anslutning till hamnen är bullret från vägtrafiken betydligt högre än buller från hamnverksamheten.

Kontrollprogrammet innebär att hamnen mäter bullernivåer var femte år eller tidigare vid väsentliga förändringar i verksamheten eller när tillsynsmyndigheten så påkallar. Bolaget arbetar aktivt för att åtgärda och eliminera höga momentana ljud speciellt nattetid. Uppföljning visar att hamnen ligger långt under de lovgivna bullerbegränsningsvärdena.

POLICY

Hamnens mål med miljöarbetet är att sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan genom minskad energiåtgång och minskade utsläpp. Hamnen ska främja försiktighetsprincipen, ta initiativ för att främja ett större miljöansvar och stödja utvecklingen och spridningen av miljövänlig teknik.

Energianvändning

Hamnen förbrukar ungefär lika mycket el-energi som fossil energi. Hamnen har en stor utmaning med tunga arbetsmaskiner som går på fossila drivmedel. En övergång till andra drivmedel kräver helt ny teknik eller byte av hanteringssystem och ökad kompetens hos våra medarbetare..

ENERGIKÄLLOR

De huvudsakliga bränslen som används vid hamnens interna transportarbete är diesel och elektricitet. Hamnens reachstackers och dragbilar är de stora förbrukarna av diesel, medan hamnens kranar och mellanlagringen av kylcontainers förbrukar mest verksamhetsel. Ungefär en sjättedel av verksamhetselen säljs vidare till fartyg som ansluter sig till elnätet när de ligger vid kaj (fartygsel).

Hamnens oljeförbrukning avser både smörjolja till våra maskiner och kranar, samt eldningsolja för uppvärmning av ett av våra magasin.

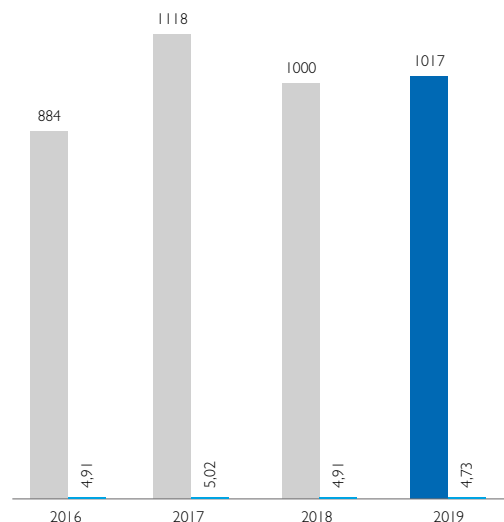
Ca 10 % av hamnens energiförbrukning i form av fastighetsel, fjärrvärme och fjärrkyla används till hamnens fastigheter, medan ca 2 % förbrukas av hamnens hyresgäster.

Elförbrukningen har minskat både som en effekt av färre fartyg anslutna till land-el, samt att byggnader har rivits och LED-lampor installerats. Totalt har energiförbrukningen minskat med 9,5 %.

Ökade volymer i containerverksamheten har 2019 medfört marginellt ökad diesel-förbrukning. Förbrukningen per hanterad enhet har minskat. Minskningen beror på nya maskiner, och effektivare intern logistik.

NYCKELTAL DIESELFÖRBRUKNING

Antal liter diesel (tusental) /
Antal liter diesel per hanterad enhet



KLIMAT- OCH ENERGIPLAN

Helsingborgs stad har antagit en klimat-och energiplan som är styrande för Helsingborgs Hamn. Staden har ambition att vara ett globalt föredöme. Målet är att nettoutsläppen av växthusgaser är noll senast 2035.

På kort sikt ska samtliga fordon vara fossilbränslefria 2020. Det gäller även fordon hos entreprenörer som vi anlitar. Samtliga av hamnens arbetsmaskiner är fossilbränslefria 2024. Senast 2024 ställer vi krav på fossilbränslefria arbetsmaskiner hos entreprenörer som vi anlitar.

Hamnen har 52 fordon (personbilar, lätta lastbilar och lastbilar) varav fyra drivs med el och sju är hybridfordon. Av 64 arbetsmaskiner (dragbilar, truckar, reachstackers) drivs 14 med el och 50 med diesel.

Bolaget har under flera år genomfört utbyte av arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga miljöklass. Under 2019 anskaffades tre eldrivna truckar och en ny maskin med "steg fem-motor" vilket är de bästa dieselmotorer som erbjuds marknaden. Detta angreppssätt är inte tillräckligt när vi ska leva upp till stadens klimat- och energiplan.

Under 2019 har bolaget beställt nio och fått levererat fyra eldrivna fordon. Bolaget har också beställt fyra eldrivna dragbilar som kommer att levereras 2021.

Hamnen har de senaste fem åren gjort stora investeringar i den egna el-infrastrukturen. Ökad kapacitet och ökad driftsäkerhet med matning av elektricitet i en slinga till alla delar i hamnen, är en förutsättning för att kunna byta till ett containerhanteringssystem som drivs med el. Bolaget ska också senast 2026 kunna erbjuda elanslutning av fartyg vid kaj.

POLICY

Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energiåtgång och avveckling av fossila bränslen. Under 2019 och 2020 utreder bolaget möjligheterna och konsekvenserna av att byta hanteringssystem för att leva upp till Klimat- och energiplanen, utbyggnad av ny kaj för att hantera ökade volymer och behovet av att flytta kombiterminal och hamnens långsiktiga placering.

302-I ORGANISATIONENS ENERGIANVÄNDNING

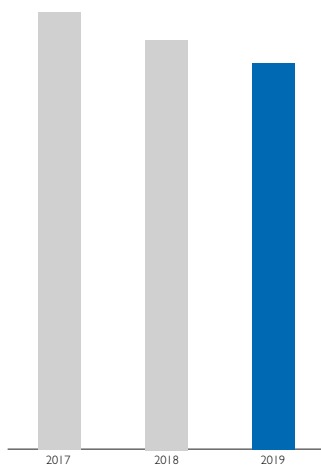
BRÄNSLEN, kWh	2019	2018
Diesel	10 133 095	10 067 891
Olja	100 120	217 390
Bensin 95 Oktan	30 013	42 853
Icke förnybara bränslen	10 263 228	10 328 134
Fordonsgas (0-100% Biogas) ¹⁾	20 131	32 707
Etanol (E85) ²⁾	716	19 068
Förnybara bränslen	20 847	51 775
ELKRAFT, VÄRME, KYLA		
Inköpt elkraft	9 895 722	11 053 598
Inköpt värme	523 296	490 993
Inköpt kyla	63 666	75 582
Elkraft, värme och kyla totalt	10 482 684	11 620 173
Energianvändning, brutto	20 745 912	22 000 082

¹⁾ Fordonsgasen förbrukad består till delar av biogas (förnybart) och delar naturgas (fossilt bränsle)

²⁾ E85 innehåller 75-85 % förnybart bränsle (bioetanol) och 25-15% bensin (fossilt bränsle). Andelen etanol skiljer sig mellan vinter och sommar

ELKRAFT OCH VÄRME, kWh	Internt 2019	Sålt 2019	Internt 2018	Sålt 2018
El (Fastighetsel)	1 848 951		2 106 221	
Verksamhetsel (egen)	7 223 853		7 632 697	
Hyresgästel		194 116		167 570
Fartygsel		628 802		1 147 110
Fjärrvärme	208 419	314 877	183 167	307 826
Fjärrkyla	44 566	19 100	52 907	22 675
Totalt	9 325 789	1 156 895	9 974 992	1 645 181

ENERGIANVÄNDNING kWh



Emissioner

DIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

Under 2019, var de direkta utsläppen från hamnens interna transportarbete 2 382 (2 405) tusen ton, vilket var 0,9 % mindre än 2018.

Helsingborgs Hamn genererar emissioner främst från de fossildrivna arbetsmaskinerna. Ytterligare emissioner sker från anlöpande fartyg och färjetrafiken tillsammans med den externa fordonstrafiken till och från hamnen.

Hamnens hållbarhetsarbete avgränsas till emissioner från bolagets egen verksamhet. Hamnen har tillstånd enligt Miljöbalken för sammanlagt 52 000 anlöp per år av fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton, varav ca 50 000 anlöp avser färjetrafiken på HH-leden.

Tillståndet reglerar inte mängden emissioner, däremot att Helsingborgs Hamn senast 2026 ska kunna erbjuda elanslutning av fartyg vid kaj. Idag producerar fartygen el med hjälp av så kallade hjälpmotorer som är igång när fartyget ligger vid kaj.

Bolaget fortsatte sin satsning med att byta ut arbetsmaskiner, till nya med bästa möjliga miljöklass, under 2019. De maskiner som köpts in under året är av modell "steg fem" vilket är det bästa marknaden har att erbjuda ur miljösynpunkt. Flera av hamnens maskiner är utrustade med en särskild AdBluetank. AdBlue omvandlar skadliga kväveoxider från en dieselmotor till kväve och ånga vilket gör att ohälsosamma utsläpp minskar avsevärt.

Hamnen har en stor utmaning med tunga maskiner som går på fossila drivmedel. En övergång till andra drivmedel kräver helt ny teknik eller byte av hanteringssystem och ökad kompetens hos våra medarbetare.

Ökade volymer i containerverksamheten har medfört marginellt minskad dieselförbrukning per hanterad container. Minskningen beror dels på nya maskiner, dels på fortsatt platsbrist, med effekten att vi staplat högre och haft längre interndragningar. Fortsatt utbyggnad av Yard Planning-funktionen i vårt IT-system kommer att minimera antalet lyft och förflyttningar av containrar. Detta kommer att förbättra produktiviteten och innebära minskade emissioner.

FARTYGSANLÖP OCH LASTBILAR

Emissioner från anlöpande fartyg regleras av IMO med bl.a. krav på att svavelhalten i marina bränslen från och med 2020 får var max 0,5 %. Sedan 2015 gäller för SECA-området (väster om Storbritannien inkl. Östersjön) att svavelhalten får vara max 0,1 %.

ForSea kör sedan 2019 två av sina fyra färjor på el 90 % av tiden. Eldrivna fartyg fungerar för färjetrafik där laddning sker frekvent. För transoceanica fartyg är idag en övergång till LNG den praktiskt tillgängliga lösningen.

Nyanskaffade lastbilar som besöker hamnen ska enligt gällande regler utrustas med motorer enligt klass EURO 6.

INDIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER FRÅN ENERGI

Indirekta GHG-utsläpp (GreenHouse Gas – växtgasutsläpp) kommer från framställning av inköpt värme och kyla. Under 2019 uppgick bolagets indirekta (Scope 2) utsläpp av koldioxid till 25 (24) tusen ton.

Helsingborgs Hamn upphandlar el tillsammans med Helsingborgs stad, med krav på el med Bra Miljöval. Därigenom är bolagets indirekta utsläpp vid produktion av el mycket låg eller noll. Bra Miljöval är idag Sveriges enda miljömärkning på el. Inga utsläpp av koldioxid, kväveoxid och svaveloxid är tillåtna enligt denna miljömärkning.

POLICY

Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energiåtgång och avveckling av fossila bränslen. Under 2019 och 2020 utreder bolaget möjligheterna och konsekvenserna av att byta hanteringssystem för att leva upp till Klimat- och energiplanens krav på fossilfria arbetsmaskiner 2024.

305-1 DIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

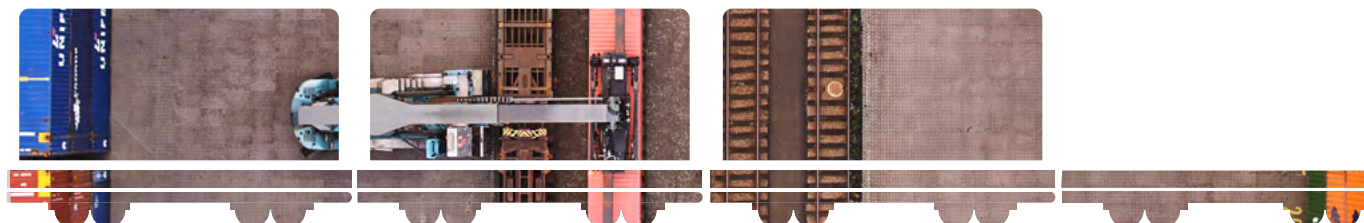
BRÄNSLEN OCH ENERGIPRODUKTION, TON CO ₂ -EKV	2019	2018
BRÄNSLEN OCH ENERGIPRODUKTION		
Eldningsolja och biodiesel	27	58
FÖRBRUKNING AV DRIVMEDEL		
Bensin 95 Oktan	9	12
Diesel	2319	2 304
Etanol (E85)	0,1	3,5
Fordongas (0-100 % Biogas)	2,3	3,7
Totalt	2 357,4	2 381,2

* GWP (Global warming potential) har beräknats utifrån leverantörens produktdata och faktisk förbrukning. Faktorer använda är: Diesel: 2,28, Bensin 2,63, Fordongas 1,47 och Etanol 1,19 kg CO₂ ekv

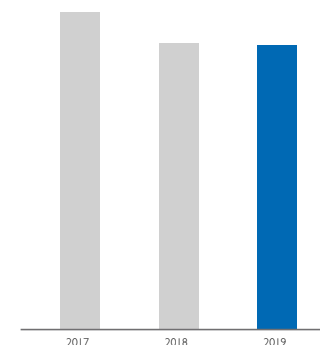
305-2 INDIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

TON CO ₂ -EKV	2019	2018
Fastighetsel, verksamhetsel, hyresgästel, fartygsel	0	0
Fjärrvärme externt hyresgäster	15	15
Fjärrvärme	10	9
Fjärrkyla	iu	iu
Totalt	25	24

* GWP (Global warming potential) för all el inom Helsingborgs Hamn är 0 då vi köper Bra miljöval El. Fjärrvärme har beräknats utifrån leverantörens produktdata. Fjärrvärme produceras huvudsakligen med biobränsle men vid köldtoppar kan leverantör (Öresundskraft) använda tillskott av fossil energi. CO₂ ekvivalenten som använts är 0,048 kg CO₂ ekv. För fjärrkylan saknas bekräftad uppgift.



UTSLÄPP CO₂



Avfall från fartyg och verksamhet

AVFALL OCH ÅTERVINNING

Avfall genererat i den egna verksamheten och av fartyg sorteras för återvinning, biologisk behandling och förbränning. Avfallet mellanlagras och sorteras i bolagets miljöstation innan vidare transport med godkända entreprenörer. Hamnen är skyldiga att ta emot allt avfall som anläpande fartyg genererar för drift och framförande.

Lagstiftningen på området är omfattande men huvudsyftet är att fartygen enkelt ska kunna lämna avfallet i hamnen. Ingen merkostnad får debiteras fartygen (ingår i hamnavgift). Risken att världshandelsflottan dumpar sitt avfall till havs minimeras därmed.

HAMNENS MILJÖTILLSTÅND

Hamnen har tillstånd att bedriva verksamhet enligt Miljöbalken för fyra verksamheter:

- Hamnverksamhet intill sammanlagt 52 000 anlöp per år av fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton, varav ca 50 000 anlöp avser färjetrafiken på HH-leden.
- Mottagning, avvattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av övrigt farligt avfall.
- Mottagning, avvattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.

Farligt avfall i hamnen är huvudsakligen: oljeavfall, färgrester, elektronikavfall och ljuskällor. Största delen farligt avfall är oljehaltigt läsvatten/maskinrumsolja.

AVGRÄNSNING

Hamnens ansvar för mottagning av avfall från fartyg omfattar alla anläpande fartyg över bruttodräktighet på 500 bruttoton. ForSea och Sundbusserne har ett eget ansvar för hantering av avfall. Detta ansvar är reglerat i avtal mellan hamnen och dessa rederier. På motsvarande sätt har hamnen avtal med Sjöfartsverket för deras lotsbåtar, Svitzers för deras bogserbåtar. Helsingborgs Yacht Club och Råå hamnförening har också ett eget ansvar för avfallshantering.

MILJÖPÅVERKAN

Hamnens mål med miljöarbetet är att sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan genom minskade utsläpp.

Hamnen har en enhet (Miljögården) som ansvarar för och hanterar fartygsavfall. Avfallet hämtas i direkt anslutning till fartyget och transporteras efter avgång till hamnens

miljögård för sortering och mellanlagring. Maskinrumsolja (sludge) hämtas direkt av en entreprenör och körs iväg för förädling och energiåtervinning.

Under 2019 har nya rutiner för att mäta avfall och återvinning införts. Vi saknar fortfarande uppgifter om alla fraktioner. Data för 2018 saknas.

Under 2019 har bolaget upphandlat ny avfallsentreprenad. Den förväntade effekten är ökad återvinningsgrad utifrån tydliggjorda krav.

Som ett led i att förbättra hamnens hållbarhetsarbete har ansvar för att följa och utveckla hamnens avfallsarbete utpekats. Nya mål kommer att formuleras under 2020.

306-2 FARLIGT AVFALL

AVYTTRINGSMETOD, VIKT/TON	2019	2018
Återanvändning	--	--
Återvinning	49,2	--
Kompostering	8,2	--
Återhämtning inkl. energiåtervinning (Fjärrvärme)	608	--
Förbränning (ej Fjärrvärme)	24,6	--
Injektionsbrunn	--	--
Deponi	<0,82	--
Lagring på plats	--	--
Annat	--	--
Total mängd farligt avfall	690	--

iii) Avyttringsmetod och vikt försedd av godkänd avfallsleverantör. Farligt avfall bearbetas och uppskattas rendera 60 % återvinning, 30 % energiåtervinning och 10 % kompostering. <1 % uppskattas gå till godkänd deponi.

ÖVRIGT AVFALL

AVYTTRINGSMETOD, VIKT/TON	2019	2018
Återanvändning	0	--
Återvinning	292	--
Kompostering	70,8	--
Återhämtning inkl. energiåtervinning (Fjärrvärme)	96	--
Förbränning (ej Fjärrvärme)	130	--
Injektionsbrunn	0	--
Deponi	0	--
Lagring på plats	0	--
Annat	0	--
Total mängd övrigt avfall	588,8	--

iii) Avyttringsmetod och vikt försedd av godkänd avfallsleverantör

Hamnnära buller

TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN (GRI 307)

Buller är ett stort hälso- och samhällsproblem som aktualiseras såväl i den fysiska planeringen utifrån plan- och bygglagen som vid prövning och tillsyn enligt miljöbalkens bestämmelser.

Bolaget har ett miljötillstånd som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna. Bullernivåerna mäts i 13 mätpunkter runt hamnen. Vid bostäder i anslutning till hamnen är bullret från vägtrafiken betydligt högre än buller från hamnverksamheten.

Miljötillståndet reglerar både hamnens verksamhet och buller från anlöpande fartyg respektive buller från lastbilar till och från hamnen.

Miljötillståndet rörande buller fastställdes 2013. Kontrollprogrammet innebär att hamnen mäter bullernivåer med hjälp av externa oberoende företag vart femte år, eller tidigare om väsentliga förändringar i verksamheten eller tillsynsmyndigheten så påkallar. Bolaget arbetar aktivt för att åtgärda och eliminera höga momentana ljud speciellt nattetid. Uppföljning visar att hamnen ligger långt under de lovgivna bullerbestämmelserna.

Bolaget har inte identifierat någon överträdelse av miljötillståndet. Inga böter eller andra påföljder har riktats mot bolaget för överträdelse av miljötillståndet. Ett klagomål på buller har mottagits eller anmälts till miljönämnden i Helsingborgs stad. (Redogörelse enligt GRI 307).

STADSNÄRA BULLER

Helsingborgs Hamn är direkt involverade i stadens olika stadsbyggnadsprojekt. Buller från vägtrafik och från hamnens verksamhet skapar begränsningar för stadsutvecklingen, där hamnen medverkar till lösningar, till förmån för stadens utveckling.

Under 2019 har Helsingborgs Hamn, i samarbete med staden (H+), studerat möjligheterna att minska bullret från kombiterminalen och tomdepån.

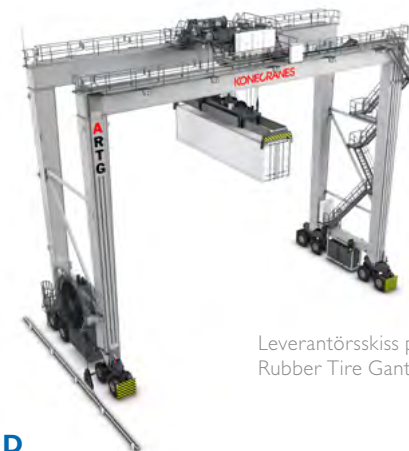
Bolaget har utrett möjligheterna att flytta kombiterminalen till ett annat läge, som minskar bullernivåerna och därmed möjliggör en utbyggnad av bostäder på Universitetssområdet.

Bolaget utreder också möjligheterna att expandera containerverksamheten i takt med kundernas efterfrågan. Eftersom tillgången till mark är begränsad i centrala lägen i Helsingborg har planerna på att byta till ett annat hanteringssystem fördjupats.

Införande av RTG:er (Rubber Tire Gantry Cranes) skulle både möjliggöra en ökad kapacitet på en mindre yta och innebära minskade bullernivåer. Eldrivna RTG:er innebär lägre bullernivå och möjligheter att "mjuklanda" containern när den placeras ovanpå en annan container.

Även hamnens långsiktiga placering studeras, utifrån önskemålet om mindre buller respektive efterfrågan på ökade containervolymer. Ökade volymer kräver dels ytterligare en kaj med 13 m vattendjup, samt ytor för mellanlagring av containrar. Behovet av yta beror på vilket hanteringssystem som väljs.

Under 2020 genomförs bullerutredningar för olika alternativ för hamnens långsiktiga utveckling.



Leverantörsskiss på en RTG - Rubber Tire Gantry Crane

HAMNENS MILJÖTILLSTÅND

Hamnen har tillstånd att bedriva verksamhet enligt Miljöbalken för fyra verksamheter:

- Hamnverksamhet intill sammanlagt 52 000 anlop per år av fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton, varav ca 50 000 anlop avser färjetrafiken på HH-leden.
- Mottagning, avvattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av övrigt farligt avfall.
- Mottagning, avvattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.

Sammanlagt är det 33 olika gränsvillkor som verksamheten ska leva upp till. Rapportering av utfall och förbättringar sker till Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Länsstyrelsen Skånes miljötillsynsavdelning.

Ansvarsfull partner

Eftersom Helsingborgs Hamn har en stor påverkan på samhället är det viktigt att ta ett stort ansvar. Helsingborgs Hamn följer strikta normer som en ansvarsfull partner genom att ta ansvar för affärsetik och ansvarsfulla inköp samt att ständigt sträva efter att förbättra säkerhet, mångfald och vår roll som attraktiv arbetsgivare.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Hamnen är en farlig arbetsplats med stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Hamnen arbetar systematiskt med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder.

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Att se risker som strategiska affärsmöjligheter skapar en organisation som snabbt identifierar risker och vänder dessa till möjligheter.

MEDARBETARHÄLSA

Att medarbetare är friska och motiverade är inte bara viktigt för den allmänna trivseln i bolaget, det är en lönsam investering. I Helsingborgs Hamn är företagshälsovården en viktig samarbetspartner i frågor som rör utbildning, rådgivning och förebyggande åtgärder för att stödja anställda och personer i närmast anknytning till dem.

MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER OCH RÄTTVISA ARBETSVILLKOR

Helsingborgs Hamn har enbart verksamhet i Helsingborg och lever upp till svenska lagar och kollektivavtal. Fartyg och dess besättning kommer ofta från andra länder än Sverige. Arbetsmiljö och sociala villkor kontrolleras av IMO's Port State Control system. Kontroll utförs i Sverige av Transportstyrelsen.

Lastbilschaufförer som hämtar och lämnar containers kan komma från olika länder i Europa. EU-regler begränsar mängden uppdrag som icke-svenska företag får genomföra i Sverige. Kontroll av regler om cabotage genomförs av polisen.

I Helsingborgs Hamn har alla medarbetare rätt till föreningsfrihet. Arbetstagare och arbetsgivare kan, utan förhandsgodkännande, stifta och ansluta sig till organisationer efter eget val. Alla medarbetare har rätten till kollektivavtal och att kollektivt organisera sig efter eget val. Alla medarbetare i bolaget omfattas av kollektivavtal. ForSea och Sundbusserne har ett eget ansvar för sitt ISPS-område. De ansvarar därmed också för frågor som rör mänskliga rättigheter i sin verksamhet. Frågor om ankommande flyktingar med färjetrafiken är deras ansvar.

JÄMSTÄLLDHET OCH MÅNGFALD

Av tradition är hamnen en manlig arbetsplats. Hamnen har enstaka kvinnliga hamnarbetare. I Helsingborgs Hamns finns riktlinjer för jämställdhet och mot kränkande särbehandling. Det bedrivs ett aktivt arbete för att motverka diskriminering. Ett av verktygen är företagets jämställdhetsplan som innehåller en handlingsplan med förebyggande åtgärder.

KOMPETENS OCH STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Effektiviteten i logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och byte av hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed på utveckling av deras kompetens.

Lyftet innebär att vi ska gå från hierarki till teamwork och ge alla medarbetare möjligheter att bidra, bl.a genom att vi alla arbetar med ständiga förbättringar och daglig styrning.

FÖRBÄTTRA CONTAINERPROCESSERNA MED NYTT TOS

Hamnens produktivitet är i första hand en effekt av vår förmåga att arbeta smart, med hjälp av strömlinjeformade processer och rätt IT-verktyg. Med många förbättringar av allt vårt interna arbete - från förberedelser av affärsförhandlingar till vår hantering av containers - kan vi öka vår produktivitet. Ett modernt TOS och kompetent personal är en förutsättning för ökade volymer och att kunna byta hanteringssystem.

MEDARBETARUNDERSÖKNING

Medarbetarundersökningen genomförs vartannat år och är en viktig del för att kunna identifiera hamnbolagets nuläge, fortsatta satsningar och utveckling. Undersökningen resulterar i en konkret åtgärdsplan som följs upp och kommuniceras. Nästa enkät kommer att genomföras i två steg, en under våren och en under hösten 2020.

MEDARBETARSAMTAL

Medarbetarsamtalen genomförs årligen då varje anställd får återkoppling gällande prestation och utveckling i sin arbetsroll tillsammans med närmaste chef. Samtalet ger även goda möjligheter för chef och medarbetare att forma samarbete och relation.

LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

Helsingborgs Hamn har de senaste åren arbetat aktivt med ett ledarskapsprogram som syftat till att ge chefer verktyg för att stödja och leda medarbetarna i vardagen. I denna satsning gjordes också en medarbetarutbildning där det förtydligades vad man som medarbetare kan förvänta sig av sin chef men även vad chefen förväntar sig av medarbetaren.

ANTAL ANSTÄLLDA

Helsingborgs Hamn har låg personalomsättning. Avgångar är främst pensionsavgångar. Uppgifter om antalet anställda, antal årsarbetare m.m. kommer att utvecklas under 2020, med målet att leva upp till GRI Standards krav på rapportering.

ANSVARSFULLA INKÖP

Helsingborgs Hamn köper främst material och tjänster från Sverige. Maskiner och fordon inhandlas även från andra delar av världen främst från Europa.

Genom att tillämpa sociala och miljömässiga krav i Helsingborgs Hamns upphandlingar, där det är lämpligt och möjligt, bidrar hamnen aktivt till ett hållbart Helsingborg som är en del av stadens vision 2035.

AFFÄRSETIK OCH ANTIKORRUPTION

Bolaget har en policy mot mutor. Förhållande till leverantörer av varor och tjänster ska vara helt affärsmässigt och inte påverkas av t.ex. otillbörliga gåvor eller förmåner för att eliminera risken av korruption.

Styrning, uppföljning och förbättring av bolagets arbete med affärsetik och antikorrup-tion behöver förbättras.

102-8 INFORMATION OM ANSTÄLLDA

Anställd per 2019-12 31	Man			Kvinna		
	Totalt	Heltid	Deltid	Totalt	Heltid	Deltid
Tillsvidareanställning	177 (186)	175 (183)	2 (3)	29 (30)	25 (27)	4 (3)
Visstidsanställning	0 (1)	0 (1)	0 (0)	1 (3)	1 (2)	0 (1)
Totalt	177 (187)	175 (184)	2 (3)	30 (33)	26 (29)	4 (4)

All personal arbetar inom hamnens verksamhetsområde. Ingen regional indelning och ingen säsongsvariation. Data hämtas från lönesystem. Siffror inom parantes: 2018.

ANSTÄLLNING

NYANSTÄLLNING	2019		2018	
	Nyanställda	% av antal anställda	Nyanställda	% av antal anställda
Totalt antal, FTE*	7	3,4	16	7,3
Kvinnor / Män	3 / 4	1 / 2	5 / 11	2,3 / 5
<30 år	1	0,5	7	3,2
30–50 år	6	2,9	9	4,1
>50 år	0	0	0	0

PERSONALOMSÄTTNING	2019		2018	
	Avslutat anställning	% av antal anställda	Avslutat anställning	% av antal anställda
Totalt antal, FTE*	17	7,3	16	7,3
Kvinnor / Män	5 / 12	2 / 6	2 / 14	1 / 6
<30 år	0	0	0	0
30–50 år	5	2,4	4	1,8
>50 år	12	5,8	12	5,5

* FTE, Full time employee

MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET

% -ANDEL ANSTÄLLDA PER PERSONALKATEGORI, KÖN OCH ÅLDERSGRUPP	2019		2018	
	Arbetare	Tjänstemän	Arbetare	Tjänstemän
Totalt antal, FTE	130	74	138	80
Kvinnor / Män	4 / 96	31 / 69	4 / 96	31 / 69
<30 år	7	6	7	6
30–50 år	47	43	46	41
>50 år	47	49	47	53

Hälsa och säkerhet

Hamnen är en farlig arbetsplats med stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Hamnen hanterar också farligt gods och arbetar systematiskt med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder.

Våra kunders personal (besättningsmän, lastbilschaufförer) och underentreprenörer arbetar inom hamnen där Helsingborgs Hamn har arbetsmiljöansvaret. Helsingborgs Hamn har dock ingen kontroll över hur besättningsmännen och lastbilschaufförerna utför sitt arbete. Hamnen styr genom regelverk och information kring hur alla inom hamnen förväntas agera försiktigt.

SÄKERHET INOM HAMNEN (GRI 403-I)

Varje medarbetare i Helsingborgs Hamn har ett personligt ansvar för att arbeta säkert varje dag. Detta är ett grundläggande krav för att arbeta i hamnen. I samband med anställning utbildas all personal i hamnens säkerhetsrutiner. Personal som har säkerhetsrelaterade uppgifter erhåller en fördjupad utbildning med återkommande kompletterande övningar och utbildning.

Arbetsarkydd är en viktig del av hur vi bedriver vår verksamhet och är integrerat i vårt ledningssystem, enligt gällande arbetsmiljölöslagstiftning. Säkerhetsarbetet styrs av hamnens säkerhetspolicy. Av denna framgår att säkerhetsarbetet syftar till att förebygga risker och skador genom kostnadseffektiva säkerhetslösningar inom fysisk säkerhet, personsäkerhet, brandskydd, IT-säkerhet, informationssäkerhet, krisledning, kontinuitetsplanering och administrativ säkerhet. Säkerhetsarbetet skall vara ett stöd till och en naturlig del av kärnverksamheten.

I syfte att förbättra säkerheten har Helsingborgs Hamn en skyddskommitté som leds av hamnens chef för avdelningen säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet (SMAK) där hamnens säkerhetsamordnare och avdelningscheferna från container, logistik och teknik ingår tillsammans med representanter från personalen.

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Att se risker som strategiska affärsmöjligheter skapar en organisation som snabbt identifierar risker och vänder dessa till möjligheter. Tillbudsrapporteringen har över tid ökat som en effekt av en utökad rapporteringsplikt av även mindre tillbud.

Ett väl fungerande säkerhetsarbete innebär hög tillgänglighet trots gedigna säkerhetssystem. Genom att involvera alla avdelningar inom bolaget i ett utvecklat säkerhetstänk har säkerhetsarbetet utvecklats och förbättrats.



Genom identifiering av kritiska processer och tillgångar kartläggs hamnbolagets viktigaste beståndsdelar. Först därefter kan bolaget hantera riskerna med utarbetade metoder. Målet är att utveckla ett gemensamt arbetssätt i syfte att standardisera som leder till förbättring av verksamheten.

Skyddsronder, riskbedömningar, kartläggningar, internutredningar, utbildningar, hälsoundersökningar, enkäter, medarbetarsamtal, tillbudsrapportering, arbetsplatsträffar och daglig styrning är några exempel på arbetsmetoderna vi använder systematiskt.

Arbetet blir mer tillfredsställande och meningsfullt om alla involveras i dessa förändringsprocesser som bidrar till en framgångsrik, stabil och effektiv arbetsplats. Helsingborgs Hamns fyra värdeord – Ansvarsfulla, Vänliga, Ärliga och Utvecklande – ska konkretiseras i både ord och handling varje dag, med små förbättringar i vardagen kan vi få en mer säker och trygg arbetsmiljö.

SÄKERHET UNDER 2019

Under 2019 skedde två olyckor som ledde till ett läkarbesök. En truckförare höll inte i ledstången när han gick ned från reachstackern. Halkade och slog huvud och sätesmuskel. Ambulans tillkallades. Inget brutet.

En besökande lastbilschaufför drabbades av en stroke och krockade med en container. Ambulans tillkallades. Utredningar genomfördes tillsammans med arbetsmiljöverket.

MEDARBETARHÄLSA OCH LIVSKVALITET

En modern hamnarbetare är till stora delar stillasittande i sin maskin. En mindre del av personalen utför fysiskt arbete. Att medarbetare är friska och motiverade är inte bara viktigt för den allmänna trivselen i bolaget, det är en lönsam investering. I Helsingborgs Hamn är företagshälsovården en viktig samarbetspartner i frågor som rör utbildning, rådgivning och förebyggande åtgärder för att stödja anställda och personer i närmast anknytning till dem.

Bolagets mål i personalfrågor täcker speciellt tre områden: att minska den korta sjukfrånvaron (upp till 14 dagar), att behålla den låga personalomsättningen och med rehabilitering säkerställa att de som varit sjukskrivna mer än tre månader kan återgå till sitt arbete så snart som möjligt, se tabell på föregående sida.

Personalen erbjuds ekonomiskt stöd till friskvård enligt skatteverkets definitioner.

Bolagets livskvalitetsprogram är ett stadsgemensamt styrdokument för alla förvaltningar och bolag. Syftet med programmet är att skapa förutsättningar för alla invånare i Helsingborg att uppleva god livskvalitet. Hamnen har valt inriktningen livslång aktivitet och en intern grupp med representanter från ledning och personal driver projektet framåt.

ARBETSRELATERADE SKADOR OCH HÄLSOPROBLEM

OLYCKOR, OLYCKSFALLSFREKVENSHET OCH DÖDSOLYCKOR	2019		2018	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
Olycksfallsfrekvens (LTIF) ¹⁾	0,45	0,45 / 0	0,43	0,43 / 0
Totalt antal olyckor (LTI)	1	1 / 0	1	1 / 0
Anställda	1	1 / 0	1	1 / 0
Underleverantörer ²⁾ / Transportörer ³⁾	iu		iu	
Totalt antal dödsolyckor	0		0	

¹⁾ Antal olyckor som resulterat i frånvaro i mer än en dag per miljon arbetade timmar (LTIF). Olycka som resulterat i frånvaro (LTI) är en arbetsrelaterad olycka, som resulterat i att medarbetaren inte har kunnat återvända till arbetet nästa kalenderdag. ²⁾ Arbetsutförare inom hamnområde anlitad via entreprenad. Data ej tillgänglig.

³⁾ Arbetsutförare inom hamnområde på uppdrag av organisationens kunder. Data ej tillgänglig.

TYP AV OCH ANTAL OLYCKOR PER KATEGORI OCH KÖN	2019		2018	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
Olycka som resulterat i frånvaro	1	1 / 0	1	1 / 0
Medicinsk behandling	1	1 / 0	iu	
Första hjälpen / mindre olyckor	iu		iu	
Incidenter	96		88	

SJUKFRÅNVARO	2019		2018	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
Fast anställd personal, %	4,52	4,75 / 2,08	4,33	4,75 / 2,08

Sjukfrånvaro: Mäts genom den faktiska frånvaron i dagar i förhållande till de schemalagda antalet arbetsdagar för medarbetaren under samma period. Sjukfrånvaro ej tillgängligt för underleverantörer.

Kompetensutveckling

Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Effektiviteten i logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och byte av hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed på utveckling av deras kompetens.

Vår förmåga är aldrig större än hamnens medarbetares förmåga att hantera våra verktyg, maskiner, IT-stöd m.m. och deras förmåga att vara en del av organisationen och leva upp till kraven på ledarskap och medarbetarskap.

NYA KRAV

En av hamnens strategiska förbättringar som behöver genomföras är att vår samlade kompetens och förmåga att tillsammans förändra och förbättra verksamheten måste utvecklas i takt med logistikbranschen. Ny teknik, nytt hanteringssystem, krav på hållbarhet och nya IT-system ökar kraven på kompetens hos hamnens medarbetare, vilket kan vara utmanande för en mellanstor hamn.

Ny teknik utifrån digitalisering, artificiell teknik, nytt TOS (Terminal Operating System) integration med kundernas IT-system och strömlinjeformade interna processer ställer krav på hamnens kompetens och leder till ökad produktivitet.

MEDARBETARENGAGEMANG OCH KOMPETENSUTVECKLING

Hög kompetens och engagemang hos medarbetare är kärnan i Helsingborgs Hamns företagskultur. För att förbättra dessa områden samlar företaget regelbundet in feedback från våra anställda i form av medarbetarundersökningar, årliga medarbetarsamtal, och erbjuder olika möjligheter till kompetensutveckling för de anställda samt genom att arbeta aktivt med ständiga förbättringar för att engagera alla team.

Medarbetarundersökningen genomförs vartannat år och är en viktig del för att kunna identifiera hamnbolagets nuläge, fortsatta satsningar och utveckling. Undersökningen resulterar i en konkret åtgärdsplan som följs upp och kommuniceras. Nästa enkät kommer delas upp i 2 delar där första delen kommer att genomföras under våren 2020 och andra delen under hösten 2020.

Medarbetarsamtalet genomförs årligen då varje anställd får återkoppling gällande prestation och utveckling i sin arbetsroll tillsammans med närmaste chef. Samtalet

ger även goda möjligheter för chef och medarbetare att forma samarbete och relation. Målstyrning är en del av medarbetarsamtalet som ger en tydlig och strukturerad individuell målsättning, i vilken det framgår vad medarbetaren ska uppnå och hur det är kopplat till Helsingborgs Hamns mål. Likaså ges möjlighet till att utveckla sin roll i form av utbildningar som sedan följs upp vid nästa medarbetarsamtal.

LYFTET - STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

Vår samlade kompetens och förmåga att tillsammans förändra och förbättra verksamheten måste utvecklas. Lyftet är hamnens projekt för förändring från hierarki till teamarbete. Det kommer att involvera hamnens alla medarbetare, förbättra informationsflödet, förbättra arbetssätt och stärka hamnens konkurrenskraft.

Lyftet innebär att alla medarbetare ska få möjligheter att bidra, bl.a. genom att vi alla arbetar med ständiga förbättringar. Under 2019 fullföljdes fyra delprojekt på detta tema, och ytterligare fyra projekt startades som ska vara klara under 2020. Därefter ska nya Lyftet-projekt startas. Projekten innebär att personal från alla delar av organisationen får delta i arbetet med att utveckla frågor som rör företagets dagliga processer, framtida utvecklingar och företagskulturen.

FÖRBÄTTRA CONTAINERPROCESSERNA MED NYTT TOS

Hamnens produktivitet är i första hand en effekt av vår förmåga att arbeta smart, med hjälp av strömlinjeformade processer och rätt IT-verktyg. Med många förbättringar av allt vårt interna arbete - från förberedelser av affärsförhandlingar till vår hantering av containers - kan vi öka vår produktivitet. Ett modernt TOS är en förutsättning för ökade volymer och för att kunna byta hanteringssystem.

Under 2018 och 2019 har dagens och framtida processer i containerverksamheten dokumenterats och en kravspecifikation på ett nytt TOS utarbetats. Under 2020 genomförs upphandling av ett nytt TOS. Parallellt kommer organisationen förändras och personal utbildas för de nya roller som krävs för våra nya strömlinjeformade processer.

LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

Helsingborgs Hamn har de senaste åren arbetat aktivt med ett ledarskapsprogram som syftat till att ge chefer verktyg för att stödja och leda medarbetarna i vardagen, i denna

satsning gjordes också en medarbetarutbildning där det förtydligades vad man som medarbetare kan förvänta sig av sin chef men även vad chefen förväntar sig av medarbetaren.

Denna utbildningssatsning har lagt grunden för den kulturförändring som påbörjats under 2019, där Lyftet är verktyget att nå visionen som branschens effektivaste hamn med mest nöjda kunder och medarbetare.

LEDNING AV KOMPETENSUTVECKLINGEN

I bolagets vision är strävan att vara hamnsveriges bästa arbetsplats tydlig. Hamnens viktigaste tillgång är medarbetarna. En god arbetsmiljö med sammanhållning där personalen trivs, får möjlighet att växa och utvecklas är väsentlig i alla led. För att kunna leverera tjänster med hög kvalitet till kunder är det av stor betydelse att medarbetarna har rätt kompetens, dvs. kunskaper, erfarenheter och motivation.

Nya krav på hamnen innebär att organisationen, rollerna i organisationen och bemanningen av dessa roller måste ses över och vidareutvecklas. Arbetet bedrivs inom ramen för hamnens arbete med att förändra och utveckla bolaget i de sex strategiska förbättringsområdena. Vd och ledningsgruppen utvecklar åtgärder och planer utifrån dessa sex strategiska förbättringsområdena, som också innebär krav på förändrad och utvecklad kompetens.

Personalchefen ansvarar för hamnens kompetensinventering och samordnar planerna för gemensam kompetensutveckling. Respektive chef ansvarar för de individuella utvecklingsplanerna som utformas i medarbetarsamtalet. Verktyg för att mäta omfattningen på Helsingborgs Hamns utbildning och fördelning mellan olika kategorier saknas idag. Planen är att de ska införas under 2020.



Ansvarsfulla inköp

EFFEKTIVA OCH ANSVARSFULLA INKÖP AV VAROR OCH TJÄNSTER

Helsingborgs Hamn köper främst material och tjänster från Sverige. Dock köps maskiner och fordon även från andra delar av världen främst från Europa. Hamnen gör i genomsnitt årliga inköp motsvarande ca 100 mnkr. Beloppet varierar stort beroende på storleken på investeringar i hamnanläggningar, kranar och maskiner.

Hamnen utför tjänster och vidare säljer enbart lastsäkringsmaterial. Alla övriga varor och tjänster används för att producera hamnens tjänster.

I vår inköps- och upphandlingsstrategi framgår att; ”Genom att tillämpa sociala och miljömässiga krav i de upphandlingar där det är lämpligt och möjligt bidrar vi aktivt till ett hållbart Helsingborg som är en del av stadens vision 2035”.

I hamnens hållbarhetspolicy belyses att leverantörer skall samverka med hamnen för att skapa förutsättningar som främjar arbetsrätt, mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, korruptionsbekämpning och miljöfrågor. Helsingborgs Hamn förbehåller sig även rätten att granska sina leverantörer eller utföra revisionsgranskningar på plats för att säkerställa att detta efterlevs.

Under 2019 genomförde Helsingborgs Hamn inga platsbesök eller revisioner hos leverantörer där företagsstyrning, kvalitet samt sociala och miljömässiga förhållanden utvärderades. Denna verksamhet planeras att komma i gång under 2020 med några bolag.

Valet av leverantörer baseras på flera kriterier, bland annat en utvärdering av leverantörens sociala och miljömässiga riskprofil där detta är lämpligt.

Ansvarsfulla inköp rör både miljödimensionen (GRI 308) och den sociala dimensionen (GRI 414) av hållbarhetsrapporteringen.

LEDNING AV ANSVARSFULLA INKÖP

I hamnens policy i hållbarhetsfrågor framgår att verktyg för att arbeta med en ansvarsfull leverantörskedja och dess miljöaspekter och sociala aspekter ska integreras i arbetet med upphandling och inköp, utifrån hamnens fastställda upphandlingsstrategi.

Hamnen arbetar idag systematiskt med upphandling och inköp. Det finns inga indikationer på att hamnen på ett allvarligt sätt medverkar till eller använder leverantörer som inte lever upp till ställda miljökrav och sociala krav.

I alla upphandlingar värderas och formuleras miljökrav och sociala krav, med inriktningen att kraven ska utveckla respektive bransch och delbransch. I alla upphandlingar utvärderas ställda miljökrav och sociala krav.

Bolagets verktyg för att följa upp och utvärdera leverantörerna både i upphandlingssituationen och i den löpande användningen av en leverantör, behöver utvecklas.

Bolagets upphandlingspersonal och inköpsansvariga behöver löpande uppdatera sin kompetens med utbildning och genom praktisk tillämpning av verktyg för avtalsuppföljning. Under 2020 planeras utbildning i avtalsuppföljning för en till två personer.

Styrning, uppföljning och förbättring av bolagets arbete med ansvarsfulla inköp kommer succesivt att utvecklas.



Affärsetik och antikorruption

Bolaget har en policy mot mutor. Förhållande till leverantörer av varor och tjänster ska vara helt affärsmässigt och inte påverkas av te otillbörliga gåvor eller förmåner för att eliminera risken av korruption.

VÄRDERINGAR

2030 ska Helsingborgs Hamn vara Sveriges mest effektiva och lönsamma hamn, med branschens nöjdaste kunder och medarbetare. Ett viktigt verktyg för framgång är hamnens värdegrund. En grund som vilar på fyra ord – ord med stor betydelse. Rättesnöret för medarbetarna är i stort och smått att man är: Ärlig – Utvecklande – Ansvarsfull och Vänlig. Ord och mening som ger styrka åt tankesätt och möten människor emellan.

ANSVARSFULLA

Vi är affärsmässiga och dynamiska för att bibehålla vår konkurrenskraft i en ständigt föränderlig omvärld. Vi tar ansvar för såväl vår egen som kundens affär för att skapa och leverera resultat.

VÄNLIGA

Vi är hjälpsamma och lojala mot våra kunder och varandra och visar arbetsglädje och respekt för vår omgivning. Vi är inte rädda för att hugga i när det behövs och vet att det är genom att jobba tillsammans som vi blir framgångsrika.

UTVECKLANDE

Vi är nytänkande och flexibla och ger alltid det lilla extra för varje kund. Vi förutser våra kunders behov och arbetar alltid för att hitta en lite bättre lösning åt dem. Om problem uppstår gör vi vårt yttersta för att lösa dem.

ÄRLIGA

Vi tror på ärlighet och rakhet och talar direkt till varandra. Vi lovar inte mer än vi kan hålla och håller alltid våra löften, mot varandra och mot våra kunder.

VÅR KULTUR

Under 2019 har ett av Lyftets projekt hanterat frågor om ledarskap inom bolaget. Gruppen har tagit fram förslag till policies och riktlinjer för ledarskap och medarbetarskap, som ledningsgruppen har fastställt med ett undantag. Riktlinjen för medarbetarskap hanteras fortsatt av en Lyftet-grupp som arbetar med "Vår kultur".

Projektarbetet i Lyftet leder till att våra värderingar förstärks i takt med att de diskuteras och konkretiseras. I Lyftet ingår medarbetare från alla avdelningar inom bolaget.

LEDNING AV AFFÄRSETIK

Styrning, uppföljning och förbättring av bolagets arbete med affärsetik och antikorruption behöver förbättras. Hamnen har god intern kontroll och har inga indikationer på att hamnens grundläggande värderingar och policies inte tillämpas i frågor som rör affärsetik och antikorruption.

Som ett led i vårt säkerhetsarbete och arbete med intern kontroll lanserades ett visseblåsarsystem under 2018 med syfte att skapa möjlighet att helt anonymt anmäla oegentligheter i och omkring bolaget. Några visseblåsningar har inte förekommit under 2019 eller 2018.

Under 2020 planeras en förbättring av Helsingborgs Hamns policies och riktlinjer rörande affärsetik och antikorruption. Därefter kommer möjligheterna att utbilda berörda medarbetare undersökas.



Rapporteringspraxis

Denna rapport har upprättats i enlighet med GRI-standard: Core-alternativet

GRI STANDARD

Helsingborgs Hamn har beslutat att hamnen ska tillämpa den internationella standarden för hållbarhetsrapportering Global Reporting Initiative (GRI Standard). GRI Standard är ett sammanhållet ramverk som stödjer arbetet med att skapa en väl fungerande ledning, styrning, utveckling och rapportering av hur hållbarhetsarbetet utvecklas. Rapporteringen ska vara transparent och balanserad.

En första väsentlighetsanalys för att definiera de mest relevanta och väsentliga hållbarhetsaspekterna för Helsingborgs Hamn genomfördes

2017 anpassade bolaget sin årsredovisning till lagkrav på årsredovisningen, samt höjde ambitionsnivån för hållbarhetsarbetet och rapportering om detta arbete. Fyra prioriterade väsentliga aspekter identifierades och för rapporteringen tillämpades GRI version 3.

Under 2018 definierades de väsentliga områdena för rapporteringen i enlighet med GRI Standard. Väsentlighetsanalysen uppdaterades utifrån stadens nya Klimat- och energiplan och de kund- och personalenkäter som genomfördes under året.

Helsingborgs Hamns hållbarhetsrapport 2019 har framställts i enlighet med "Core"-alternativet i GRI Standards riktlinjerna. Krav på hållbarhetsrapportering enligt årsredovisningslagen innefattas i GRI-rapporteringen.

Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2019 består av affärsöversikten, hållbarhetsrapporten och förvaltningsberättelsen. GRI-rapporten definierar omfattningen och principerna för hamnens hållbarhetsredovisning, beskriver valda väsentliga aspekter och aspekternas avgränsningar samt indikatorer. Den omfattar styrning avseende valda väsentliga aspekter och information om GRI-upplysningar som inte redovisas på annan plats i Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2019.

Det innehållsindex för GRI som ingår i hållbarhetsrapporten specificerar var informationen om varje aspekt och indikator finns, och förklarar eventuella utelämnanden i rapporterade data. Den information som finns i den här rapporten är fokuserad på både väsentlig information och väsentliga data.

Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2019 publiceras i tryckt- och PDF-format på svenska och är tillgänglig på Helsingborgs Hamns webbsida.

EXTERNT BESTYRKANDE

Bolagets arbete med hållbarhet redovisas årligen i bolagets årsredovisning, där hållbarhetsredovisning är en integrerad del av årsredovisningen. Inriktningen är att hållbarhetsredovisningen ska granskas av externa revisorer, för att därigenom säkerställa kvalitet och kontinuerliga förbättringar.

KPMG har kontrollerat att de uppgifter och den information som krävs av årsredovisningslagen inom hållbarhetsområdet är inkluderad i årsredovisningen för 2019. På sidan 51 finns en redogörelse från revisorerna.

REDOVISNINGENS OMFATTNING

Den ekonomiska informationen som beskriver ekonomiskt ansvar i denna rapport är baserad på Helsingborgs Hamns årsredovisning. Den ekonomiska data som redovisas i denna rapport omfattar endast Helsingborgs Hamn AB.

Uppgifterna om personalen har samlats in från hamnens personalhanteringssystem. Helsingborgs Hamns GRI-rapportering omfattar inte intressebolag eller samriskföretag och ej heller underleverantörer eller leverantörer av varor och tjänster, om inget annat anges.

Uppgifter om energianvändning har samlats in utifrån fakturor från leverantörer och hamnens tanksystem för diesel. Emissioner har beräknats från dessa data.

Helsingborgs Hamn driver endast verksamhet i Helsingborg vilket också utgör rapporteringens väsentliga avgränsning.

Helsingborg Hamns hållbarhetsredovisning är inspirerad av GRI Standards, Global Reporting Initiatives riktlinjer.

Den täcker alla väsentliga principer i FN:s Global Compact som beskriver internationella principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption riktade till företag.

GRI är också bolagets verktyg för att leva upp till kraven i EU Direktivet 2014/95/EU, som i Sverige har införts genom förändringar i Årsredovisningslagen.

Väsentlighetsanalys

En första väsentlighetsanalys genomfördes under hösten 2016 för att vidareutvecklas och fördjupas under 2017 och 2018. GRI version 3 användes som ramverk för hållbarhetsredovisning 2017. Bolaget gick över till GRI Standard 2018.

Under 2018 fastställdes en hållbarhetspolicy där hamnen definierade och prioriterade väsentlighetskriterierna utifrån GRI Standards principer. Under 2019 har hållbarhetsarbetet organiserats och ansvar utpekats inom organisationen.

Väsentlighetsanalysen har fördjupats under 2019 med en tydligare koppling mellan orsak och påverkan. Slutsatsen är att fokusera på följande kriterier: ekonomiskt värde, risker på grund av klimatförändringar, indirekt ekonomisk påverkan, energianvändning, emissioner, avfall, buller, hälsa och säkerhet, kompetensutveckling och ansvarsfulla inköp.

Jämfört med 2018 hanteras havsnivå inom ramen för risker pga klimatförändringar, indirekta utsläpp inom ramen för emissioner, personal förtydligas till hälsa och säkerhet där också kundernas besökare ingår. Nöjda kunder och social hållbarhet kommer att redovisas utifrån årsredovisningslagens krav.

PROCESS FÖR ATT DEFINIERA REDOVISNINGENS INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR (GRI 102-46)

Väsentliga aspekter identifierades och prioriterades under en process där externa och interna intressenter var involverade. Processen beskrivs i korthet nedan.

Som ett första steg genomfördes en omvärldsanalys för att identifiera trender och globala drivkrafter. Med hjälp av analysen och en intern workshop identifierades viktiga hållbarhetsfaktorer i transportkedjan. Utifrån transportkedjan identifierades relevanta faktorer som påverkar vår omgivning ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv.

I det andra steget analyserades och rangordnades de aspekter som identifierats under bakgrundsanalysen i enlighet med betydelse, utifrån hamnens och externa intressenters krav, och hamnens förutsättningar. Dialog med intressenter och prioritering av väsentliga kriterier skedde både systematiskt med hjälp av enkäter, direkt kontakt och genom analys av regelverk och lagstiftning. Hamnens miljötillstånd formaliserar bland annat kriterier och därmed gränsvillkor för vår verksamhet.

Dialogen gjordes genom intervjuer med externa intressenter (kunder, leverantörer, branschorganisationer). Under 2019 har en webbundersökning genomförts för att ytterligare prioritera och få kriterierna värderade. Resultaten från dialogen med interna och externa intressenter utvärderades sedan i workshops med interna experter och bekräftades sedan av hamnens ledning och styrelse. Under 2019 fördjupades analysen utifrån undersökningar och dialoger, samt en djupare förståelse av vilken påverkan hamnen orsakar.

Hållbarhetsrapporten beskrivs till största delen under våra tre rubriker; hållbart erbjudande, hållbar verksamhet och ansvarsfull partner.

HÅLLBART ERBJUDANDE

Helsingborgs Hamn ska möjliggöra snabbare och effektivare sjöledestransporter. Mer gods ska omlastas till och från järnväg. Transporter av gods på fartyg och järnväg innebär betydligt mindre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter.

NÖJDA KUNDER

Kundnöjdhet är ett mått på om hamnens tjänster uppfyller eller överskrider kundens förväntningar. På en konkurrensutsatt marknad ses kundnöjdhet som en nyckelfaktor och en viktig del av affärsstrategin. Idag är olika hållbarhetsaspekter som handlar om en energieffektiv och säker transporterkedja viktiga parametrar som påverkar den totala kundnöjdheten.

HAMN OCH SAMHÄLLE

Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv. Containerhamnen är en pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Det ekonomiska mervärdet som Helsingborgs Hamn skapar sprids till olika intressenter i samhället, såsom aktieägare, leverantörer, anställda och offentlig sektor genom skatter.

KLIMATFÖRÄNDRING

Den globala uppvärmningen innebär redan idag ökad frekvens av stormar och kommer långsiktigt innebära stigande medelhavsnivå. Fler stormar ökar risken för skador på hamnanläggningar och innebär försenade anlop, dvs störningar i logistikkedjorna. Effekterna av höjd havsnivå kommer att långsiktigt innebära investeringar för att höja nuvarande kajkanter och terminalytor.

LOGISTIKSTADEN

Helsingborgs Hamn är en hamn och ett logistiknav av riksintresse. Som en av Sveriges viktigaste knutpunkter för import och export är hamnen av stor vikt för många stora transportflöden. Dessa ger upphov till positiv indirekt påverkan med många arbetstillfällen.

SÄKRA TRANSPORTER

Hamnen är en samhällsviktig verksamhet. Transportkedjan innehåller många olika steg där godset hanteras av många olika människor och företag. Varje delsteg innebär olika risker från fabrik, transport till hamn, hantering i hamn, lastning, sjöresa, lossning, hantering i hamn och transport till kund.

HÅLLBAR VERKSAMHET

Helsingborgs Hamns utmaning är att tillgodose rederiernas behov av snabba, effektiva anlöp med fartyg som blir större, kontra stadens önskemål om havsnära boenden och de boendes krav på god miljö, minskade utsläpp och mindre buller.

ENERGIANVÄNDNING

Hamnen förbrukar ungefär lika mycket el-energi som fossil energi. Hamnen har en stor utmaning med tunga maskiner som går på fossila drivmedel. En övergång till andra drivmedel kräver helt ny teknik eller byte av hanteringssystem.

EMISSIONER

Hamnen genererar emissioner främst från fossildrivna maskiner. Anlöpande fartyg är en stor källa för emissioner. I hamnens miljötillstånd finns det krav att på sikt kunna el-ansluta fartyg vid kaj.

AVFALL FRÅN FARTYG OCH VERKSAMHET

Avfall genererat från fartyg och egen verksamhet sorteras för återvinning, biologisk behandling och förbränning. Hamnen är skyldig att ta emot allt avfall som anlöpande fartyg genererar vid drift och framförande.

HAMNNÄRA BULLER

Helsingborgs Hamn är direkt involverade i stadens olika stadsbyggnadsprojekt. Buller från vägtrafik och från hamnens verksamhet skapar begränsningar för stadsutvecklingen, där hamnen medverkar till lösningar, till förmån för stadens utveckling.

ANSVARSFULL PARTNER

Genom att samverka med samhället, staden, dess myndigheter och innevånare kan hamnen bidra till en hållbar samhällsutveckling där olika krav och önskemål balanseras mot varandra.

MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER OCH ARBETSRÄTT

Idag förväntas företag ta ansvar, inte bara för arbetsrättsliga frågor, utan även för mänskliga rättigheter, både inom sin egen verksamhet samt i leverantörskedjan. Hamnen redovisar utifrån årsredovisningslagen.

JÄMSTÄLLDHET OCH MÅNGFALD

En av de viktigaste utmaningarna idag är att lyckas engagera, behålla och attrahera medarbetare med rätt kompetens. Att skapa en mer diversifierad arbetsplats med olika kompetenser, erfarenheter och bakgrund samt en arbetsplats där alla har lika möjligheter, kommer att leda till en starkare företagskultur och bidra till att uppnå bättre resultat. Hamnen redovisar utifrån årsredovisningslagen.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Hamnen är en farlig arbetsplats med stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och reachstackers. Hamnen arbetar systematiskt med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder. Våra kunders personal och underentreprenörer (fartyg, lastbilar och anläggningsentreprenörer) är svårare att styra och skydda. När de besöker hamnen ingår de i hamnens systematiska arbete.

KOMPETENSUTVECKLING

Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Effektiviteten i logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed på utveckling av deras kompetens.

ANSVARSFULLA INKÖP

Av hamnens hållbarhetspolicy framgår att leverantörer skall samverka med hamnen för att skapa förutsättningar som främjar arbetsrätt, mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, korruptionsbekämpning och miljöfrågor. Hamnen förbehåller sig även rätten att granska sina leverantörer eller utföra revisionsgranskningar på plats för att säkerställa att detta efterlevs.

AFFÄRSETIK

Att inte aktivt jobba med korruptionsfrågor, mutor och andra frågor som rör affärsetik kommer att få negativa konsekvenser för företagets rykte och varumärke. Hamnen behöver vidareutveckla sitt arbetssätt. Hamnen redovisar utifrån årsredovisningslagen.

TILLÄMPNING AV GRI STANDARD OCH AVGRÄNSNING (GRI 102-47)

För de väsentliga kriterier som hamnen identifierat redovisas nedan vilken GRI Standard som tillämpas, respektive hur kriteriet avgränsas.

VÄSENTLIGA HÅLLBARHETSKRITERIER DEFINIERADE I VÄSENTLIGHETSANALYSEN	TILLÄMPNING AV GRI-STANDARD	AVGRÄNSNING AV HÅLLBARHETSKRITERIER
HÅLLBART ERBJUDANDE		
Nöjda kunder	Ej tillämbart	Kunder och varuägare
Hamnen och samhälle	201-1	Helsingborgs Hamn och intressenter
Klimatförändringar	201-2	Helsingborgs Hamn och ägare
Logistikstaden	203-2	Logistikstaden och Familjen Helsingborg
Säkra transporter	Ej tillämbart	Helsingborgs Hamn
HÅLLBAR VERKSAMHET		
Energianvändning	302-1	Helsingborgs Hamn, hyresgäster och el-anlutna fartyg
Emissioner	305-1, 305-2	Helsingborgs Hamn
Avfall från fartyg och verksamhet	306-2	Helsingborgs Hamn
Hamnnära buller	307-1	Helsingborgs Hamn och närboende
ANSVARSFULL PARTNER		
Arbetsrätt och mänskliga rättigheter	Enligt ÅRL	Helsingborgs Hamn och leverantörer
Jämställdhet och mångfald	Enligt ÅRL	Helsingborgs Hamn
Hälsa och säkerhet	403-1	Helsingborgs Hamn och besökare
Kompetensutveckling	404	Helsingborgs Hamns personal
Ansvarsfulla inköp	308, 414	Helsingborgs Hamn och leverantörer
Affärsetik och antikorruption	Enligt ÅRL	Helsingborgs Hamn och leverantörer



GRI-index

REDOVISNING ENLIGT GRI STANDARDS

Ämnesspecifika standarder rapporteras med hänsyn till Helsingborgs Hamns väsentlighetsanalys. Denna tabell anger var mer information kring GRI-rapporteringen kan hittas. Alla krav på hållbarhetsredovisning enligt årsredovisningslagen omfattas av GRI-rapporteringen och tabellen anger var i årsredovisningen de finns.

KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
GRI 102: GENERELLA STANDARDUPPLYSNINGAR (2016)			
ORGANISATIONSPROFIL			
102-1	Organisationens namn		Helsingborgs Hamn AB
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	6	
102-3	Organisationens huvudkontor		Helsingborg, Oceangatan 3
102-4	Lokalisering av organisationens verksamhet		Bolaget har endast verksamhet i Helsingborg.
102-5	Ägarstruktur och företagsform	53	
102-6	Marknadsnärvaro	6	
102-7	Organisationens storlek	37, 56-67	
102-8	Information om anställda	37	
102-9	Beskrivning av leverantörskedjan	37	
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden		Inga väsentliga förändringar.
102-11	Hantering av försiktighetsprincipen	18	
102-12	Externt utvecklade initiativ		Bolaget har ej någon extern initiativanslutning.
102-13	Medlemskap i organisationer		Ej medlem i någon organisation enligt definition i 102-13.
STRATEGI			
102-14	Uttalande från verkställande direktör	8-9	
ETIK OCH INTEGRITET			
102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	36-43	
BOLAGSSTYRNING			
102-18	Bolagsstyrning	53	
INTRESSSENTENGEMANG			
102-40	Intressentgrupper	19-20	
102-41	Anställda som omfattas av kollektivavtal		100 %
102-42	Identifiering och val av intressenter	45-47	
102-43	Strategi för intressentengagemang	19-20	
102-44	Viktiga frågor som lyfts av intressenter	19-20	
102-45	Företag som redovisas i organisationens årsredovisning	53	

KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
REDOVISNINGSPROFIL			
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar	45-47	
102-47	Identifierade väsentliga aspekter	47	
102-48	Effekt av, och anledning till, förändrad information från tidigare redovisningar	44	
102-49	Förändringar i redovisningar	45-47	
102-50	Redovisningsperiod		I januari - 31 december 2019
102-51	Datum för senaste redovisning		Den 22 mars 2019
102-52	Redovisningscykel		Årligen
102-53	Kontaktinformation rörande hållbarhetsredovisningen		Göran K Johansson, CFO, goran.k.johansson@port.helsingborg.se
102-54	Krav på rapportering enligt GRI	44	
102-55	GRI index	48-50	
102-56	Externt bestyrkande	51	Revision enligt Årsredovisningslagen.
GRI 103: UPPLYSNINGAR OM HÅLLBARHETSSTYRNINGEN (2016)			
103-1	Beskrivning av väsentlighetsanalysen och dess avgränsningar	45-47	
103-2	Styrningsmetod och dess komponenter	16-43	
103-3	Utvärdering av styrningsmetod	16-43	
Ämnesspecifikt innehåll avseende ämnen som klassificerats som väsentliga.			
EKONOMISKA STANDARDER			
GRI 201: EKONOMISK PRESTATION (2016)			
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	25	
201-2	Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter på grund av miljöpåverkan	26	
GRI 203: INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN (2016)			
203-2	Betydande indirekta ekonomiska effekter	27-28	
MILJÖMÄSSIGA STANDARDER			
GRI 302: ENERGI (2016)			
302-1	Energianvändning inom organisationen	31-32	

KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
GRI 305: EMISSIONER (2016)			
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser	32-33	
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser	33	
GRI 306: AVFALL OCH ÅTERVINNING (2016)			
306-2	Avfall per typ och hanteringsmetod	34	
GRI 307: MILJÖEFTERLEVNAD (2016)			
307-1	Efterlevnad av lagar och regler inom miljö	35	
GRI 308: LEVERANTÖRSGRANSKNING (2016)			
308-1	Granskning av leverantörer	42	
SOCIALA STANDARDER			
GRI 403: ARBETSRELATERADE SKADOR OCH HÄLSOPROBLEM (2018)			
403-1	Hanteringssystem för arbetshälsa och säkerhet	38-39	
GRI 404: UTBILDNING OCH KOMPETENSUTVECKLING (2016)			
404-1	Genomsnittlig tid för utbildning per anställd och år	40-41	Arbete pågår med implementering av ett utbildningsverktyg för att ta fram mätvärden.
404-2	Kompetensutveckling, stöd vid avslutad anställning	40-41	Arbete pågår med implementering av ett utbildningsverktyg för att ta fram mätvärden.
404-3	Andel anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av prestation och karriärutveckling	40-41	Mätverktyg saknas
GRI 414: LEVERANTÖRSGRANSKNING (2016)			
414-1	Granskning av leverantörer	42	

Revisorns yttrande

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2019 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande över hållbarhet enligt årsredovisningslagen redovisas i revisionsberättelsen på sidan 69 – 71.

Bolaget planerar att genomföra en separat extern revision av hållbarhetsrapporten för 2020.



**FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE**

Bolagsstyrning	53
Styrelse och ledningsgrupp	54-55
Mål och utfall	56-58
Verksamheten i sammandrag	59
Resultaträkning	60
Balansräkning	61
Kassaflödesanalys	62
Tilläggsuppgifter och noter	63-67
Styrelsens yttrande	68
Revisionsberättelse	69-71
Granskningsrapport	72

Bolagsstyrning

AKTIEÄGARE

Aktiebolaget Helsingborgs Hamn AB organisationsnummer 556024–0979 har sitt säte i Helsingborg och är endast verksam i Helsingborg.

Bolaget ägs i sin helhet av Helsingborgs Stads Förvaltning AB, organisationsnummer 556007–4634. Detta företag är i sin tur i sin helhet ägt av Helsingborgs stad.



STYRELSE OCH REVISORER

Styrelsen utses för fyra år i taget av kommunfullmäktige i Helsingborg på förslag av kommunfullmäktiges valberedning. Styrelsens ledamöter är politiskt tillsatta i proportion till respektive partis antal ledamöter i kommunfullmäktige. En ledamot är vald på icke-politiska meriter.

Ersättningen till styrelseledamöterna fastställs på bolagsstämman utifrån kommunfullmäktiges fastställda ersättningsreglemente ERS 2018. Ersättning till styrelse och ledning har inga kopplingar till bolagets prestationer.

Styrelsen har ett presidium bestående av ordförande och vice ordförande som tillsammans med vd bland annat deltar i dialogmöten med ägaren. Därutöver finns det inga utskott i styrelsen.

Styrelsens arbete utvärderas årligen med hjälp av enkät. Utvärderingen är ett underlag för utformning av styrelsens arbetsordning, vd-instruktion och val av strategiska frågeställningar. Regler om jäv är beslutade av styrelsen.

Styrelsen genomförde sju protokollförda styrelsemöten under 2019, varav ett möte var ett konstituerande styrelsemöte. Därutöver har styrelsen genomfört en introduktionsdag om hamnen, utbildningsdag om sjöfart och hamnverksamhet, styrelseutbildning med examination, samt ett studiebesök i Rotterdams hamn.

Bolaget har en auktoriserad revisor som upphandlas var fjärde år. KPMG har ett avtal till 2023-05-09. Bolaget har också en lekmannarevisor med en suppleant, som är tillsatta av kommunfullmäktige i Helsingborg.

VIKTIGA EXTERNA OCH INTERNA REGELVERK

VÄSENTLIGA EXTERNA REGELVERK

- Svensk aktiebolagslag
- Svensk bokföringslag
- Svensk årsredovisningslag
- Lag om hamnskydd och Förordning om hamnskydd
- Lag om sjöfartsskydd och Förordning om sjöfartsskydd
- Bolagsstyrning i Helsingborgs stad
- Finanspolicy i Helsingborgs stad
- Policy för upphandling i Helsingborgs stad

VÄSENTLIGA INTERNA REGELVERK OCH POLICYER

- Bolagsordning för Helsingborgs Hamn
- Ägardirektiv för Helsingborgs Hamn
- Styrelsens arbetsordning och vd-instruktion
- Policy internstyrning och kontroll
- Finansreglemente

VÄSENTLIGA PROGRAM OCH PLANER FRÅN HELSINGBORGSTAD

Utöver dessa styrande regelverk finns följande program och planer som anger stadens (ägarens) viljeinriktning respektive tidsramar och ansvar för respektive område: Mark- och boendeprogram, Näringslivsprogram, Livskvalitetsprogram, Natur- och kulturmiljöprogram, Plan för lika möjligheter, Klimat- och energiplan, Krisberedskap Helsingborgs Stad.

FÖRETAGSLEDNING

Helsingborgs Hamn har en funktionell organisation, se sidan 55. De olika avdelningarna är representerade i ledningsgruppen som fastställer policyer, riktlinjer och rutiner. Ledningsgruppen beslutar i frågor som rör ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.

Utöver ledningsgruppen finns det en skyddskommitté med representanter från avdelningarna. De har beslutsrätt i säkerhets-, miljö- och skyddsfrågor inom ramen för den delegation som vd har fastställt.

Styrelse



Marie Weibull Kornias
Ordförande



Bengt Larsen
Vice ordförande



Bart Steijaert
Verkställande direktör



Mats Wieden
Ledamot



Per Lindström
Ledamot



Pär Fransson
Suppleant



Malin Möller
Ledamot



Carl Mattsson
Suppleant



Karsten Deppert
Suppleant



Catarina Karlsson
Ledamot



Sead Konakovic
Ledamot



Jimmy Åstrand
Suppleant



Aline Leal de Carmargo Olsson
Ledamot



Johnny Lindberg
Facklig representant



Christian Svensson
Facklig representant



Elvira Jusufovic
Facklig representant



Rolf Lycktoft
Facklig representant

Saknas på bild: Jenny Hsu, suppleant i styrelsen sedan januari 2020.

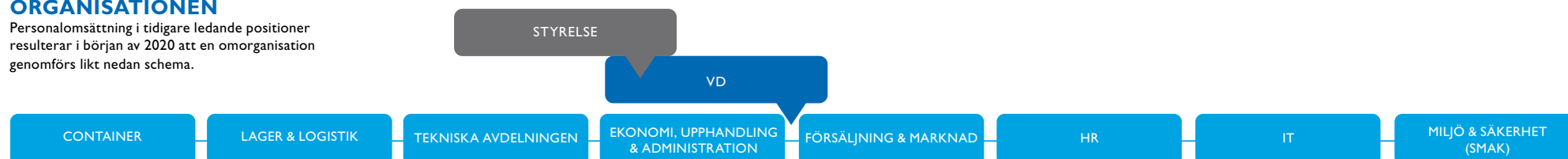
Ledningsgrupp



Från vänster: Per Björnson, Chief Business Support, Göran K Johansson, Chief Finance Officer, Thomas Pålsson, Chief Logistic Operation, Bart Steijaert, Chief Executive Officer, Iréne Olsson, Executive Assistant, Nicklas Romell, Chief Commercial Officer och Henric Halvorsen, Chief Operating Officer

ORGANISATIONEN

Personalomsättning i tidigare ledande positioner resulterar i början av 2020 att en omorganisation genomförs likt nedan schema.



Mål och utfall

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER RÄKENSKAPSÅRET

Helsingborgs Stad fastställde i december 2018 en Klimat- och energiplan för Helsingborg, med bland annat krav på att stadens förvaltningar och bolag ska anskaffa fossilfria arbetsfordon från och med år 2024.

Helsingborgs Hamn har under året utrett olika alternativ för hur hamnen, dels ska kunna bli fossilfri och dels kunna utöka verksamheten i takt med ökade containervolymer. De närmaste åren kommer styrelse och vd att hantera svåra avväganden mellan stadens önskemål om mark för bostäder i hamnnära läge, kontra behovet av ytor för containerverksamheten.

Den 7 juli utökade Unifeeder sin service till Helsingborgs Hamn. Det tillkommande anslöpet innebär en betydande volymökning inom containersegmentet. Anslöpet innebär också att gods flyttades från lastbil till sjöfart och vidare från Helsingborg med järnväg. Volymtillskottet innebär ett nytt volymrekord för Helsingborgs Hamn, med 268 tusen hanterade TEU:s under 2019, en ökning med 10,8 % jämfört med 2018.

I oktober månad ingick Helsingborgs Hamn ett innovationspartnerskap med Einride för att utveckla hållbara, effektiva och säkra självkörande transporter. Projektet inleds med mätningar och analyser av transportflödet i hamnområdet och samarbetet är en betydelsefull del av utvecklingen för autonoma, elektriska transporter både i Sverige och världen. Innovationspartnerskapet innebär också att Helsingborgs Hamn blev en av de första i landet med att använda den nya upphandlingsformen - innovationsupphandling.

ÅRETS VERKSAMHET UTIFRÅN BOLAGETS UPPDRAG OCH INRIKTNING

Helsingborgs Hamn ska bidra till att göra Helsingborg till en attraktiv stad att leva och verka i för människor och näringsliv. Hamnen ger näringslivet förutsättningar för utveckling och fler arbetstillfällen.

Helsingborgs Hamn bygger och förbättrar Helsingborgs Stad som ett logistiskt nav, både regionalt och nationellt, genom fortlöpande investeringar i ny teknik, nya arbetsätt, utveckling av medarbetare och ökad kapacitet på kajer samt terminaler.

Hamnens bidrag till den regionala ekonomin (Familjen Helsingborg) uppgick till cirka 6,0 miljarder kr, med cirka 8 000 sysselsatta personer som är direkt eller indirekt beroende av hamnen. Dessa personer har en förvärvsinkomst på cirka 2,4 miljarder kr.

Ökad andel sjöledes transporter innebär miljöeffektiva och kostnadseffektiva transporter. Oförändrat hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa, innebär att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende.

Ytterligare en veckovis tågpendel till och från hamnen har tillkommit under 2019. Tåg är bättre för miljön än lastbilar. Utbytet av arbetsmaskiner fortsatte under år 2019 och nya maskiner med bästa möjliga miljöklass har köpts in. Fortsatt utbyggnad av Yard Planning kommer att minimera antalet lyft och förflyttningar av containrar. ForSea kör fortsatt två av sina färjor på el.

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Att se risker som strategiska affärsmöjligheter skapar en organisation som snabbt identifierar risker och vänder dessa till möjligheter. Tillbudsrapporteringen har över tiden ökat som en effekt av en utökad rapporteringsplikt av även små och mindre tillbud. Antalet olyckor minskade 2019.

UPPFÖLJNING AV BOLAGETS MÅL

Bolaget ska öka lönsamheten inom Port operations med 40 miljoner kronor fram till 2022 jämfört med 2018. Bedömningen är att målet kommer att uppnås utifrån utfallet 2019.

En ökad lönsamhet inom Port Operations med 40 mnkr kräver förbättringar på alla nivåer och alla funktioner, processer, samt kund- och leverantörsrelationer. Ågardirektivets mål har omsatts till strategier och åtgärder i vår affärsplan för 2020 till 2025.

Sex strategiska förbättringsområden är utpekade; förbättra bolagsstyrningen, investera i personalen, förbättra IT-stödet för containerverksamheten, investera i hållbarhet, förbättra affärerna och utveckla hamnens kapacitet.

Under 2019 har fokus legat på att förbättra bolagsstyrningen och investera i personalen. Arbetet med att förbättra affärerna är påbörjat främst genom att svaga affärer förbättras, minimeras eller avvecklas.

Arbetet med att förbättra IT-stödet för containerverksamheten, investera i hållbarhet och utveckla hamnens kapacitet är påbörjat med genomförda förstudier som resultat.

Bolaget ska vara Sveriges mest hållbara hamn 2022. Helsingborgs Hamn redovisar sin hållbarhet enligt GRI Standards, som är ett ramverk för att systematiskt beskriva hur

hållbarhetsarbetet styrs och leds, samt resultatet av hållbarhetsarbetet. Detta gör att hamnen systematiskt kan jämföra sitt hållbarhetsarbete med andra hamnar, både nationellt och internationellt, som också använder GRI Standards som ramverk för hållbarhetsredovisning.

Närmast ska hamnen, dels förbättra sin hållbarhetsrapportering för att kunna göra en extern revision av rapporteringen, dels påbörja arbetet med att jämföra med andra hamnar, exempelvis Göteborgs Hamn och Stockholms Hamn som också använder GRI Standards.

Samtidigt kommer hållbarhetsarbetet internt att systematiseras för att säkerställa förbättringar och identifiera gap/brister relativt andra hamnar. En särskild utmaning är stadens Energi- och klimatplan som föreskriver att våra arbetsfordon ska drivas fossilfritt från 2024.

EKONOMISKT UTFALL

Nettoomsättningen uppgick under 2019 till 409 miljoner kronor jämfört med 394 miljoner föregående år. Containervolymerna ökade med 11 % jämfört med föregående år, vilket är ett nytt rekord. Samtidigt har lastbilstrafiken med ForSea minskat med knappt 4 %. Volymen oljeprodukter och spannmål har ökat med 11 % jämfört med föregående år.

Världskonjunkturen var fortsatt positiv med tillväxtsiffror i USA, Asien, Europa och Sverige, samtidigt som osäkerheten kring effekter av Brexit och förändringar av frihandelsavtal kvarstår. För Helsingborgs Hamn innebar detta en positiv marknad för containertrafiken, medan vi för lastbilstrafiken på HH-leden ser en avmattning under 2019.

Antalet rederier och antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2019 stabilt. Ett anlöp har tillkommit med gods som tidigare gick på lastbil. Sammanfattningsvis oförändrat hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceana omlastningshamnarna i Europa. Effekten är att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende. God spannmåls-skörd 2019 och högre volymer olja medverkade till bättre bulkvolymer genom hamnen.

Antal TEU:s genom hamnen 2019 slog rekordet från 2017 med 3 %. Rekordvolymen är en effekt av konjunkturen och god tillväxt i Skåne och södra Sverige, både för importörer och exportörer, samt att gods flyttat från lastbil till containers. Till skillnad från volymrekordet 2017, har Göteborg under 2019 återhämtat större delen av de volymer de förlorade under arbetsmarknadskonflikten 2017.

Kunder med svag lönsamhet avvecklas under 2019 och 2020 med omstruktureringskostnader som en följd.

Ökade container- och bulkvolymer, lägre priser på energi och lägre kostnader medförde att bolaget uppnådde ett resultat som är bättre än närmast föregående år. Resultatet exklusive jämförelsestörande poster var 59 mnkr 2019 jämfört med 42 mnkr 2018. Helsingborgs Hamn AB redovisar ett resultat efter finansnetto på 42 miljoner kronor, efter nedskrivning av byggnader och realisation av maskiner.

Avkastningen på totalt kapital uppgår till 6,8 (2,9) %, beräknat på en genomsnittlig balansomslutning på 619 mnkr och ett resultat efter finansnetto på 42 mnkr.

Hamnbolaget har under året betalt 23,4 (23,0) mnkr i arrenden och tomträttsavgälder till Helsingborgs Stad för de markområden och kajer som verksamheten disponerar.

Ägaren har under 2019 inga önskemål om koncernbidrag eller utdelning. Hamnen ska planera för att lämna ett koncernbidrag på 50 mnkr avseende 2020, 55 mnkr 2021 och 60 mnkr 2022.

INVESTERINGAR

Helsingborgs Hamns investeringsutgift uppgår till 11 mnkr. Huvuddelen är investeringar i hamnanläggningar 3 mnkr samt reinvesteringar i maskiner för cirka 8 mnkr. Detta är ett led i att utöka kapaciteten i hamnen i takt med kundernas efterfrågan.

Utbyggnad av hamnverksamhet och reinvesteringar i befintlig infrastruktur ska bolaget klara genom investeringens intjäningsförmåga oavsett om finansieringen sker med egna medel eller med extern finansiering.

FRAMTID

Sverige är ett export- och import-beroende land. Nittio % av all import och export sker via svenska hamnar. Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn med en konjunkturberoende verksamhet.

Världskonjunkturen är fortfarande positiv med tillväxtsiffror i USA, Asien, Europa och Sverige. Konjunkturprognoser pekar på att konjunkturen försvagas något under 2020 för att därefter vara fortsatt positiv. Samtidigt finns en fortsatt politisk osäkerhet kring frihandel och frihandelsavtal. USA önskar förbättra sina handelsvillkor. En stor

del av övriga världen önskar fortsatt utöka världens frihandel. Brexit är ytterligare en osäkerhetsfaktor.

Spridningen av Coronaviruset i Kina minskar godsvolymerna till och från Kina. Produktionsbortfall i kinesisk industri och minskad efterfrågan på varor påverkar containervolymer i både export- och importflödena via Helsingborgs Hamn. Volymer uppskattas, i skrivande stund, kunna minska med 10 - 20 %, oklart för hur lång tidsperiod. Effekten blir kännbar från och med mars månad 2020.

I ett längre tidsperspektiv förväntas fortsatt positiv BNP-tillväxt som en följd av världens växande befolkning och en globaliserad ekonomi. Denna utveckling bör för Helsingborgs Hamn innebära ökade godsvolymer, både vad gäller export och import. Utvecklingen av containervolymer i Helsingborgs Hamn ställer krav på utökad kapacitet i hamnen.

I första hand är det tillgången till kajer med vattendjup på 13 meter som är en trång sektor. Våra kunders fartyg blir större och större. För att fortsätta vara en containerdestination med volymtillväxt, måste hamnen på sikt kunna ta emot större fartyg (upp till 3 500 TEU), vilket kräver utökad kajlängd på upp till 300 m och ett vattendjup på 13-14 m. Redan idag har vi tidvis kö till kaj 904 där vi har 13 meters vattendjup.

Styrelse och vd samverkar också med staden för att möjliggöra tillgång på mark för bostäder och verksamheter i hamnnära läge, samtidigt som vi ser ökande volymer inom containerverksamheten. Ett byte av hanteringssystem för containrar från Reachstackers till Rubber Tire Gantry-Cranes (RTG) skulle ta mindre plats och göra det möjligt att leva upp till stadens önskemål om bostäder, samt stadens krav på fossilfria arbetsmaskiner.

Dagens effektiva logistik kräver kontroll över logistikflöden, kopplade till transport- och hanteringsresurser samt informationsflöden. Detta ställer krav på utveckling av hamnens IT-system. Hamnen arbetar med digitalisering för att tillgodose krav från kunderna på IT-kopplingar och hamnens behov av att optimera hanteringen av containrar. Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av diesel och bättre miljö.

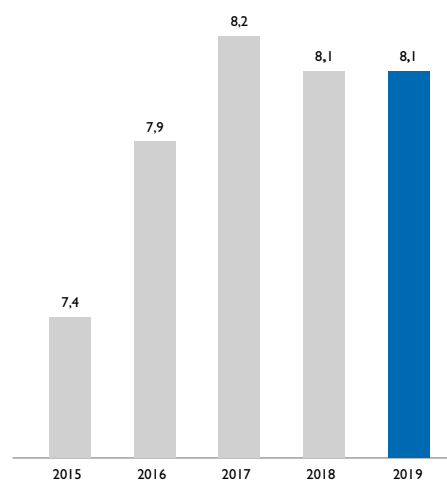
Digitalisering, nya maskiner och hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed kompetens, det vill säga kunskaper, erfarenheter och engagemang. Ledarskap, samverkan och medarbetarskap ska fortsatt utvecklas för att säkerställa hamnens förmåga att leva upp till kundernas behov och krav.

VOLYMER

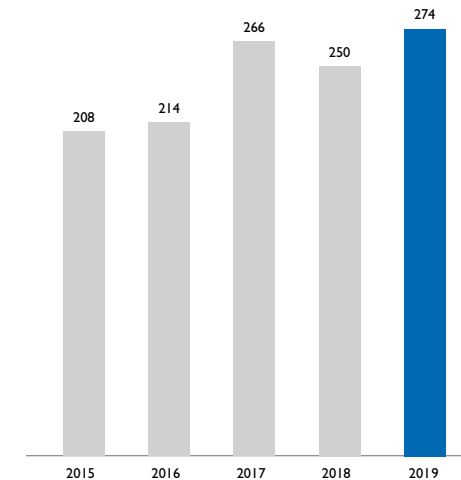
NYCKELTAL	2019	2018	2017
Volymer (tusental)			
Ton gods som passerar genom hamnen	8 084	8 120	8 170
varav med färja (%)	62 %	64%	61%
Passagerare med färja	7 139	7 172	7 335
Lastfordon med färja	468	485	459
Personbilar med färja	1 275	1 307	1 347
Hanterade enheter i TEU ¹⁾ sjöledes	274	250	266
Hanterade enheter i TEU ¹⁾ som transporteras på järnväg	25	23	25

¹⁾ Transportenheten Twenty-foot Equivalent, en TEU är volymen på en container med måtten 8x9x20 fot eller drygt 36,25 m³.

TOTAL GODSVOLYM, MILJONER TON



SJÖLEDES CONTAINERHANTERING TEU¹⁾, TUSEN



Verksamheten i sammandrag

5 ÅR I SAMMANDRAG

FINANSIELLA NYCKELTAL, MNKR	2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	409	394	420	373	351
Rörelsens kostnader	377	377	351	324	305
Resultat efter finansiella poster	42	21	73	61	52
Balansomslutning	515	722	758	775	760
Justerat eget kapital	389	356	361	604	598
Investeringar i anläggningstillgångar	11	19	68	100	19
Godsomsättning (milj. ton)	8,1	8,1	8,2	7,9	7,4
Medelantal anställda (st)	222	227	230	215	220
NYCKELTAL					
Nettomarginal (%)	10,3	5,4	17,4	16,2	14,7
Avkastning på justerat eget kapital (%)	11,3	6,0	15,2	10,1	8,6
Avkastning på totalt kapital (%)	6,8	2,9	9,6	7,9	6,9
Soliditet (%)	78	49	48	78	79
Nettoomsättning per anställd (tkr)	1 842	1 736	1 828	1 735	1 579

DEFINITIONER

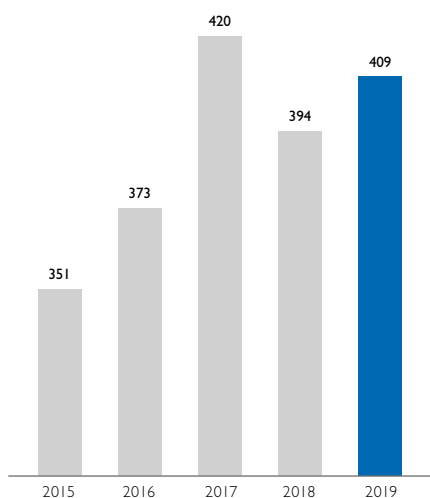
Nettomarginal; Resultat efter finansiella poster (exkl. jämförelsestörande poster) i % av nettoomsättningen.

Avkastning på justerat eget kapital; Resultat efter finansiella poster (exkl. jämförelsestörande poster) i % av genomsnittligt justerat eget kapital.

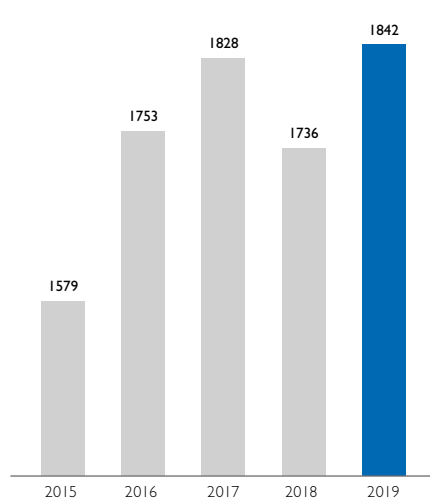
Avkastning på totalt kapital; Resultat före räntekostnader (exkl. jämförelsestörande poster) i % av genomsnittlig balansomslutning.

Soliditet; Justerat eget kapital i % av balansomslutningen.

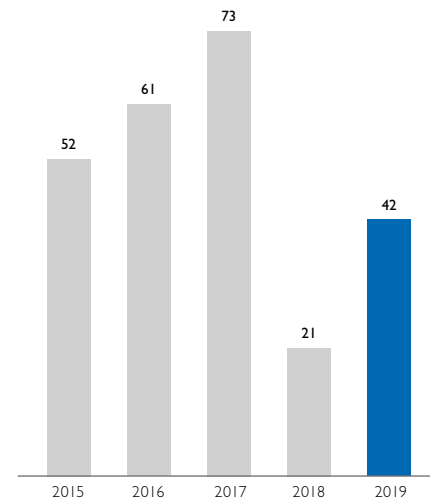
NETTOOMSÄTTNING, MNKR



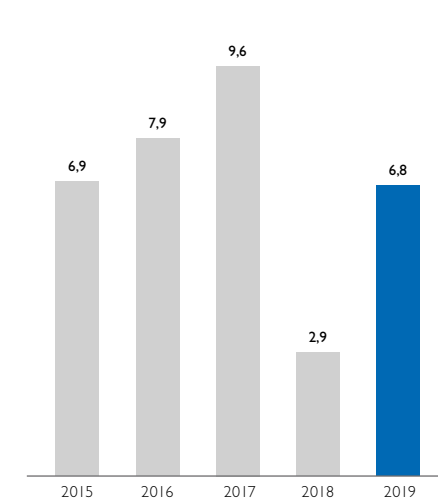
NETTOOMSÄTTNING PER ANSTÄLLD, TKR



RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER, MNKR



AVKASTNING PÅ TOTALT KAPITAL, %



Resultaträkning

BELOPP I TKR	Not	2019	2018
Nettoomsättning	1	408 675	394 258
Aktiverat arbete för egen räkning		-	98
Övriga rörelseintäkter		10 587	3 467
Summa intäkter		419 262	397 823
Rörelsens kostnader			
Varor, material och köpta tjänster		-5 386	-4 720
Övriga externa kostnader	2,3	-115 916	-128 443
Personalkostnader	4	-183 018	-187 201
Av- och nedskrivningar på materiella anläggningstillgångar		-70 222	-54 418
Övriga rörelsekostnader		-2 821	-2 330
Summa kostnader		-377 362	-377 112
Rörelseresultat		41 900	20 711
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter	5	283	649
Räntekostnader	6	-183	-174
		100	475
Resultat efter finansiella poster		42 000	21 186
Bokslutsdispositioner			
Avsättning till periodiseringsfond		-17 000	-
Återföring periodiseringsfond		2 000	8 810
Skillnad mellan bokförd avskrivning och avskrivning enligt plan		3 195	-2 023
Lämnade koncernbidrag		-	-27 000
Resultat före skatt		30 195	973
Skatt på årets resultat	7	-6 940	-520
Årets resultat		23 255	453



Balansräkning

TILLGÅNGAR

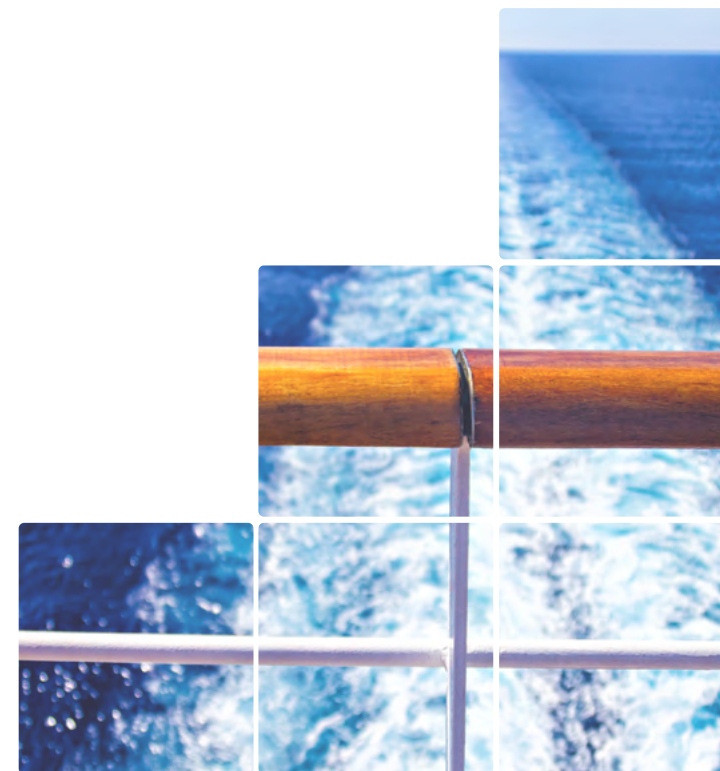
BELOPP I TKR, 31 DECEMBER	Not	2019	2018
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	8	23 524	45 845
Markanläggningar	9	131 761	141 274
Maskiner och tekniska anläggningar	10	207 555	230 403
Inventarier, verktyg och installationer	11	21 960	25 277
Pågående nyanläggning och förskott	12	5 590	8 560
		390 390	451 359
Finansiella anläggningstillgångar			
Långfristiga värdepappersinnehav	13	311	311
Uppskjuten skattefordran	14	5 301	1 182
		5 612	1 493
Summa anläggningstillgångar		396 003	452 852
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Förråd	15	9 201	8 263
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		60 592	58 365
Fordringar på moderföretaget		38 808	138 318
Fordringar på koncernföretag		-	27
Övriga fordringar		3 074	4 418
Förutbet. kostnader och uppl.intäkter	16	3 775	3 139
		106 249	204 267
Kortfristiga placeringar		3 895	56 506
Kassa och bank	17	-	5
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		119 344	269 041
SUMMA TILLGÅNGAR		515 346	721 893

EGET KAPITAL OCH SKULDER

BELOPP I TKR	Not	2019	2018
EGET KAPITAL			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	18, 19	100 000	100 000
Reservfond		50 275	50 275
		150 275	150 275
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		70 145	69 693
Årets resultat		23 255	453
		93 400	70 146
Summa eget kapital		243 675	220 421
Obeskattade reserver	20	185 441	173 636
AVSÄTTNINGAR			
Avsättning för pensioner		17 706	13 814
Summa avsättningar		17 706	13 814
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till moderföretag		-	250 000
Summa långfristiga skulder		-	250 000
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		12 203	15 694
Skulder till koncernföretag		617	1 237
Skatteskulder		12 766	1 727
Övriga skulder		7 027	6 563
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	35 910	38 802
Summa kortfristiga skulder		68 524	64 023
Summa eget kapital och skulder		515 346	721 893

KASSAFLÖDESANALYS

BELOPP I TKR	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		41 900	20 711
<u>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:</u>			
Av- och nedskrivningar		70 221	54 419
Nettoresultat vid försäljning av anläggningstillgångar		-8 245	-1 352
Förändring av avsättningar		3 892	1 797
Orealiserade kursdifferenser		34	-
Omklassificering av anläggningstillgång		-	628
		107 802	76 203
Erhållen ränta/utdelning		282	649
Erlagd ränta		-183	-174
Betald skatt		-19	99
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		107 882	76 777
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förråd, ökning (-) minskning (+)		-937	-784
Kundfordringar, ökning (-) minskning (+)		-718	-2 960
Övr. fordringar exkl. centralkonto, ökning (-) minskning (+)		76 728	-14 743
Leverantörsskulder, ökning (+) minskning (-)		-15 296	-1 371
Övriga skulder, ökning (+) minskning (-)		-1 231	-2 824
Kassaflöde från den löpande verksamheten		166 428	54 095
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-11 331	-18 981
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		10 325	2 827
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 006	-16 154
Finansieringsverksamheten			
Lämnade koncernbidrag		-	-27 000
Förändring av lån till moderföretag		-250 000	-25 000
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-250 000	-52 000
Årets kassaflöde		-84 578	-14 059
Likvida medel vid årets början		170 150	184 209
Omklassificering av IB kortfristiga placeringar		-56 506	
Likvida medel vid årets slut	22	29 066	170 150



Tilläggsuppgifter och noter

(Alla belopp i tkr om inget annat anges)

REDOVISNINGSPRINCIPER

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet. Tillkommande utgifter som uppfyller tillgångskriteriet räknas in i tillgångens redovisade värde. Utgifter för löpande underhåll och reparationer redovisas som kostnader när de uppkommer.

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

	Nyttjandeperiod
Byggnader	20-50 år
Kranar	15-25 år
Markanläggningar	10-20 år
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5-15 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	3-10 år

NEDSKRIVNINGAR -

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att ett tillgångsvärde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återföres endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats.

LEASING

Alla leasingavtal redovisas som operativa leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive ev. förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

FÖRRÅD/VARULAGER

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därvid har inkuransrisk beaktats.

FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i enlighet med kapitel 11 (Finansiella instrument värderade utifrån anskaffningsvärdet) i BFAR 2012:1

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till det belopp som beräknas inflyta. Kortfristiga skulder redovisas till anskaffningsvärde.

ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som antingen avgiftsbestämda eller förmånsbestämda. Planer för vilka pensionspremier betalas redovisas som avgiftsbestämda vilket innebär att avgifterna kostnadsförs i resultaträkningen. I de fall förmånsbestämda pensionsplaner finansieras i egen regi redovisas pensionsskulden till det belopp som erhålls från Kommunernas Pensionsanstalt, KPA.

SKATT

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner och händelser.

AVSÄTTNINGAR

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

INTÄKTER

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

KONCERNBIDRAG

Koncernbidrag som erhållits/lämnats redovisas som en bokslutsdisposition i resultaträkningen. Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

NOTER (Alla belopp i tkr om inget annat anges)**NOT 1.**

NETTOOMSÄTTNING	2019	2018
Verksamhetsområden		
Passagerar- och bilfärjetrafik	90 476	91 145
Container/RoRo-trafik	247 598	235 715
Bulktrafik	22 086	22 150
Konventionell trafik	453	1 002
Logistik och Lagring	35 290	32 668
Uthyrning	8 807	9 779
Övrig verksamhet	3 966	1 799
Summa	408 675	394 258

NOT 2.

ERSÄTTNING TILL REVISORER	2019	2018
Ersättningar till revisorer och revisionsföretag har utgått enl. nedan:		
KPMG AB		
- revisionsuppdrag	122	59
- revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	29	6
- Skatterådgivning	14	42
- Andra uppdrag	-	72
Summa	165	180

NOT 3.

OPERATIONELL LEASING	2019	2018
Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Inom ett år	4 112	3 372
Mellan ett och fem år	5 201	6 457
Senare än fem år	-	-
Summa	9 313	9 829
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	4 173	4 271

Bolaget har under året betalt 23,4 (23,0) mnkr i arrenden och tomträttsavgälder till Helsingborgs stad för de markområden och kajer som verksamheten disponerar. Tomträttsavtalet gäller t.o.m 2034-03-31.

NOT 4.

PERSONALINFORMATION	2019	2018
Medelantalet anställda		
<u>Tjänstemän:</u>		
Män	52	55
Kvinnor	26	24
<u>Kollektiv personal:*</u>		
Män	139	142
Kvinnor	5	6
Totalt	222	227
* Härav extrapersonal motsvarande 11 heltidstjänster (**10)		
Könsfördelning		
<u>Styrelse exkl. vd:</u>		
Män	4	4
Kvinnor	4	3
<u>Ledande befattningshavare inkl vd:</u>		
Män	7	7
Kvinnor	-	-
Löner, andra ersättningar, sociala kostnader inklusive pensionskostnader (tkr)		
<u>Löner och andra ersättningar:</u>		
Styrelse och vd	2 816	3 333
Övriga anställda	176 950	181 925
Summa löner och andra ersättningar	179 766	185 258
Snittlön tillsvidareanställda		
Män	36	36
Kvinnor	33	34
Snittlön visstidsanställda		
Män	26	26
Kvinnor	26	33
<u>Sociala kostnader:</u>		
Sociala kostnader enligt lag och avtal	45 702	44 392
Pensionskostnader	17 045	14 601
(varav styrelse och vd)	-385	-823
Summa sociala kostnader	62 747	58 993

Ersättning till förtroendevalda i bolaget

	Styrelsearvode			Summa
	Fast arvode	Mötesarvode	Övrigt	
Styrelsens ordförande	185	28	-	213
Styrelsens vice ordförande	88	21	-	109
Övriga ordinarie ledamöter; 6 pers	80	111	19	210
Suppleanter; 5 pers	144	123	20	287
Summa	497	283	39	819

Avgångsvederlag

Enligt anställningsavtal med vd gäller en uppsägningstid på 12 månader från bolagets sida och 6 månader från vd:s sida

NOT 5.

ÖVRIGA RÄNTEINTÄKTER	2019	2018
Utdelning	73	302
Övriga ränteintäkter	210	347
Summa	283	649

NOT 6.

RÄNTEKOSTNADER	2019	2018
Ränta på pensionsskuld	156	168
Övriga räntekostnader	27	6
Summa	183	174

NOT 7.

SKATT PÅ ÅRETS RESULTAT	2019	2018
Aktuell skattekostnad	-11 059	-1 061
Uppskjuten skatt	4 119	541
Avstämning av effektiv skatt		
Resultat före skatt	30 195	973
Skatt enl. gällande skattesats 21,4 % (22,0 %)	-6 462	-214
Ej avdragsgilla kostnader	-184	-818
Skatt på schablonintäkt period.fond	-2	-9
Tidigare ej avdragna pensionskostnader	46	-38
Övriga skattemässiga justeringar	-339	18
Redovisad effektiv skatt	-6 940	-1 061

NOT 8.

BYGGNADER	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	98 442	103 899
Nyanskaffningar	-	-
Omklassificeringar	-	8 798
Avyttringar och utrangeringar	-	-14 255
Utgående ackumulerat anskaffningsv.	98 442	98 442
Ingående avskrivningar	-51 247	-57 428
Årets avskrivningar	-2 866	-3 199
Avyttringar och utrangeringar	-1 350	9 380
Utgående ackumulerade avskrivningar	-55 463	-51 247
Ingående nedskrivningar	-1 350	-1 350
Årets nedskrivning	-19 455	-
Avyttringar och utrangeringar	1 350	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-19 455	-1 350
Utgående planenligt restvärde	23 524	45 845

I balansposten ingår kontors- och servicebyggnader samt hamnmagasin, alla belägna på mark tillhörig Helsingborg stad. Flertalet av byggnaderna taxeras som specialenheter och saknar därför åsatt taxeringsvärde

NOT 9.

MARK OCH MARKANLÄGGNINGAR	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	270 762	270 486
Nyanskaffningar	-	276
Omklassificeringar	2 632	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-
Utgående ackumulerat anskaffningsv.	273 394	270 762
Ingående avskrivningar	-126 590	-113 832
Årets avskrivningar	-12 086	-12 758
Avyttringar och utrangeringar	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-138 676	-126 590
Ingående nedskrivningar	-2 898	-
Årets nedskrivningar	-58	-2 898
Utgående nedskrivningar	-2 956	-2 898
Utgående planenligt restvärde	131 761	141 274

NOT 10.

MASKINER OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	573 999	584 115
Nyanskaffningar	9 046	3 846
Omklassificeringar	-11 489	17 121
Avyttringar och utrangeringar	-23 693	-31 083
Utgående ackumulerat anskaffningsv.	547 863	573 999
Ingående avskrivningar	-340 842	-342 185
Årets avskrivningar	-28 551	-29 579
Omklassificeringar	12 337	-
Avyttringar och utrangeringar	18 154	30 922
Utgående ackumulerade avskrivningar	-338 902	-340 842
Ingående nedskrivningar	-2 754	-2 754
Årets nedskrivning	-1 406	-
Avyttringar och utrangeringar	2 754	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 406	-2 754
Utgående planenligt restvärde	207 555	230 403

I balansposten ingår huvudsakligen bilklaffar och ramper, passagerargångar, manöver- och styrsystem, spåranläggningar, kranar, truckar, terminaltraktorer, servicebilar samt övrig produktionsutrustning. Under 2019 har en omklassificering gjorts av servicebilar så att de numera ingår i Maskiner och andra tekniska anläggningar istället för Inventarier, verktyg och installationer.

NOT 11.

INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	76 942	83 581
Nyanskaffningar	-	2 911
Omklassificeringar	14 845	-
Avyttringar och utrangeringar	-764	-9 550
Utgående ackumulerat anskaffningsv.	91 023	76 942
Ingående avskrivningar	-51 665	-55 163
Årets avskrivningar	-5 644	-5 984
Omklassificeringar	-12 338	-
Avyttringar och utrangeringar	741	9 482
Utgående ackumulerade avskrivningar	-68 906	-51 665

Ingående nedskrivningar	-	-
Årets nedskrivningar	-157	-
Utgående nedskrivningar	-157	-
Utgående planenligt restvärde	21 960	25 277

I balansposten ingår huvudsakligen datorutrustning, verkstadsinventarier, bevakningskameror, larm- och låsinstallationer. Under 2019 har en omklassificering gjorts av servicebilar så att de numera ingår i Maskiner och andra tekniska anläggningar istället för Inventarier, verktyg och installationer.

NOT 12.

PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FÖRSKOTT	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	8 560	22 531
Investeringar	7 203	15 041
Omklassificeringar	-5 987	-29 012
Avyttringar och utrangeringar	-4 186	-
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	5 590	8 560

NOT 13.

ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPERSINNEHAV	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	311	311
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	311	311

Uppgift om värdepapper	Antal	Nom. värde	Markn.värde
SE-Banken A, noterad aktie	11 200	112	986

NOT 14.

UPPSKJUTEN SKATTEFORDRAN	2019	2018
Övriga temporära skillnader:		
Markanläggningar	5 301	1 182
Summa	5 301	1 182

NOT 15.

FÖRRÅD	2019	2018
Förrädsartiklar redovisade till anskaffningsvärde:		
Reservdelar och förnödenheter	9 201	8 263
Utgående ackumulerat anskaffningsv.	9 201	8 263

NOT 16.

FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER	2019	2018
Förutbetalda hyror och arrenden	516	544
Förutbetalda försäkringspremier	395	75
Förutbetalda licens- och serviceavtal	2 086	1 438
Övriga förutbetalda kostnader	778	1 082
Summa	3 775	3 139

NOT 17.**KASSA OCH BANK**

Bolaget är anslutet till koncernkonto hos Helsingborgs stad. Saldot, 29 066 (113 639) tkr redovisas under fordringar på moderföretaget.

NOT 18.**ANTAL AKTIER OCH KVOTVÄRDE**

Aktiekapitalet är uppdelat i 10.000 aktier med ett kvotvärde på 10.000 kr.

NOT 19.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (kr)	
Bolaget	
Till årsstämman förfogande står enligt balansräkningen:	
Balanserade vinstmedel	70 145 315
Årets resultat	23 254 742
	93 400 057
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:	
I ny räkning överförs	93 400 057
	93 400 057

NOT 20.

OBESKATTADE RESERVER	2019	2018
Periodiseringsfond 2014	-	2 000
Periodiseringsfond 2019	17 000	
Akkumulerade överavskrivningar:		
- byggnader	152	174
- maskiner och inventarier	168 289	171 463
Summa	185 441	173 637

NOT 21.

UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER	2019	2018
Upplupna löner och semesterlöner	20 605	24 061
Upplupna sociala avgifter	8 426	9 771
Förutbetalda hyror och arrenden	3 479	1 382
Övriga upplupna kostnader	1 770	1 959
Övriga förutbetalda intäkter	1 630	1 629
Summa	35 910	38 802

NOT 22.

LIKVIDA MEDEL	2019	2018
Kassamedel	-	5
Tillgodohavande på koncernkonto	29 066	113 639
Kortfristiga placeringar	3 895	56 506
Omklassificering	-3 895	
Summa	29 066	170 150

NOT 23.

Det finns inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter i bolaget.

NOT 24.

Utbrott av coronavirus kommenteras i förvaltningsberättelsen på sidan 58.

Styrelsens yttrande

Enligt ägardirektivet ska bolaget inte lämna något koncernbidrag för 2019.

Styrelsen bedömer att verksamheten under året bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet, samt att verksamheten bedrivits inom ramen för de kommunala befogenheterna med beaktande av det i bolagsordning och ägardirektiv angivna syftet.

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

tkr	BUNDET AV EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL	
	AKTIEKAPITAL	RESERVFOND	BALANSERAT RESULTAT	ÅRETS RESULTAT
Belopp vid årets ingång	100 000	50 275	69 693	452
Föregående års resultat			452	-452
Årets resultat				23 255
Per 2018-12-31	100 000	50 275	70 145	23 255

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

kr	
Till årstämmans förfogande står enligt balansräkningen:	
Balanserade vinstmedel	70 145 315
Årets resultat	23 254 742
	93 400 057

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:

I ny räkning överförs	93 400 057
-----------------------	-------------------

Helsingborg 2020-03-26

Marie Weibull Kornias
Ordförande

Bengt Larsen

Mats Wieden

Malin Möller

Aline Leal de Camargo Olsson

Sead Konakovic

Per Lindström

Catarina Karlsson

Bart Steijaert
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats
2020-03-26

Min granskningsrapport har lämnats
2020-03-26

Bengt Månsson
Auktoriserad revisor
KPMG AB

Bengt Jönsson
Av kommunfullmäktige utsedd lekmannarevisor

Revisionsberättelse

TILL BOLAGSSTÄMMAN I HELSINGBORGS HAMN AKTIEBOLAG, ORG. NR. 556024-0979

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Helsingborgs Hamn AKTIEBOLAG för år 2019 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 16-43.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Helsingborgs Hamn AKTIEBOLAGS finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 16-43.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Förvaltningsberättelsen och bolagsstyrningsrapporten är förenliga med årsredovisningens övriga delar, och bolagsstyrningsrapporten är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Helsingborgs Hamn AKTIEBOLAG enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

ANNAN INFORMATION ÄN ÅRSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av sidorna 16-43.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

REVISORNS ANSVAR

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS. >>

hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Helsingborgs Hamn AKTIEBOLAG för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Helsingborgs Hamn AKTIEBOLAG enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS. >>

REVISORNS ANSVAR

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

REVISORNS YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 16-43 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Helsingborg den 26 mars 2020

KPMG AB
Bengt Månsson
Auktoriserad revisor

TILL ÅRSSTÄMMAN I HELSINGBORGS HAMN AB, ORG. NR 556024-0979

Granskningsrapport

FÖR HELSINGBORGS HAMN AB ÅR 2019

Jag, av fullmäktige i Helsingborgs stad utsedd lekmannarevisor, har granskat Helsingborgs Hamn AB:s verksamhet.

Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder lekmannarevisorn.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorn ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och kommunallagen, god redovisningssed i kommunal verksamhet och kommunens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Under året har en särskild granskning av bolagets krisberedskap genomförts. Utifrån granskningens iakttagelser är min bedömning att styrelsen i allt väsentligt har säkerställt en ändamålsenlig organisation för krisberedskap.

Jag bedömer sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Jag bedömer att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Helsingborg 2020-03-26

Bengt Jönsson
Lekmannarevisor





ADRESS: 251 89 HELSINGBORG BESÖK: OCEANGATAN 3, HELSINGBORG TEL: 042-10 63 00
E-POST: information@port.helsingborg.se WEBB: www.port.helsingborg.se