

Helsingborgs Hamn  
ÅRSREDOVISNING

2023





# Långsiktig strategi blir en tydlig kompass

2023 var ett utmanande år i Sverige, såväl som i stora delar av Europa och västvärlden. Ekonomin har präglats en betydligt försvagad svensk krona, hög inflation, höjda räntor och dramatiska omvärldsfaktorer så som krig i vårt närområde och ökad oro i flera geografier, något som haft en direkt påverkan på import och export av containerflödena.

Trots detta är Helsingborgs Hamn ett nav för handel och en viktig infrastruktur för ett välmående näringsliv i logistikstaden Helsingborg. Tillväxt inom lager- och logistikbranschen har dessutom placerat Helsingborg i toppen bland Sveriges absolut bästa logistiklägen. Hamnen är en förutsättning för denna utveckling och genererar många arbetstillfällen, både direkt och indirekt i hela regionen.

Globalt syntes en volymnedgång redan i slutet av 2022 och redan tidigt 2023 kunde vi förutse svikande godsvolymer i hamnens kärnverksamhet; containerhantering. Omorganisation och varsel, behov av ökad produktivitet och lönsamhet ledde bland annat till att logistikföretaget Dalshult tog över vårt affärsområde Logistik & lagring. De strukturella förändringarna förväntas sammantaget ge en positiv finansiell förbättring redan 2024, vilket är en förutsättning för uppfyllelse av lönsamhetsmålet i ägardirektivet.

Tillsammans med företagsledningen har vi i styrelsen fattat en rad viktiga beslut som innebär att Helsingborgs Hamn står bättre rustad för en fortsatt framtid i en utmanande marknadsmiljö.

## Samarbete mot organiserad brottslighet

Utöver att Sverige befinner sig i ett historiskt allvarligt säkerhetsläge, har smuggling av narkotika i hamnens godsflöden från Sydamerika

hamnat i fokus, som en effekt av stora beslag från Tullverket. Den organiserade brottslighetens användning av Helsingborgs Hamn som ett nav för sin smugglingsverksamhet har blivit ett gemensamt fokus i Helsingborg med samverkan mellan såväl hamnen, staden, myndigheter och politiken.

Styrelsen och ledningen har en löpande och nära dialog med Tullverket. Myndigheten har också varit närvarande på ett av våra styrelsemöten. Hamnen har ett långtgående och utvecklat, operationellt och strategiskt, samarbete med Tullverket. Ett samarbete som ytterligare kommer att förbättras och intensifieras framåt.

En effekt av säkerhetsläget och Helsingborgs Hamns nationella betydelse är att vi har påbörjat en process om att bli klassad som så kallat skyddsobjekt. Ansökan är inskickad till Länsstyrelsen.

## Framtid

Trots ett utmanande år har styrelsen arbetat efter en tydlig kompass med fokus på de strategiska områdena; klimatåtgärder genom elektrifiering, modernisering av hamnens IT-system och beredandet för en ny containerhamn.

Som ett viktigt infrastrukturnav i Sverige har vi ett ansvar i att vara drivande och innovativa i den gröna omställningen för att, tillsammans med Helsingborgs stad, uppnå målet om netto-nollutsläpp 2030. Hamnen är och ska vara ett föredöme med utbytet av dieseldrivna arbetsmaskiner till elektriska. Ägardirektivet är tydligt, 75 procent av alla arbetsmaskiner ska vara elektriska redan 2026.

Modernisering av hamnens IT-system är en väsentlig pusselbit för att öka produktiviteten

och effektiviteten i containerhanteringen. Det framgångsrika införandet av vårt nya Terminal Operating System (TOS) innebär att hamnen har kapacitet att systemmässigt hantera framtida förväntade volymökningar samt att öka produktiviteten.

En flytt av containerterminalen öppnar upp staden mot havet och möjliggör fortsatt tillväxt för logistikstaden Helsingborg. Detta förberedande arbete har fortsatt under året. En stor del av de utredningar som krävs för miljöprövning av en ny hamn är färdiga.

Den förste januari 2023 tillträdde jag rollen som Helsingborgs Hamns styrelseordförande. 2023 blev ett minst sagt händelserikt år med både en ny styrelse på plats och nya ägardirektiv under en ny mandatperiod.

Som ny tillsatt styrelse är det viktigt att få grepp om historiken och att förstå nuläget. Genom att lyssna på hamnens intressenter; samarbetspartners, kunder, berörda myndigheter, fackliga organisationer, personal och ledning har vi snabbt kommit in i verksamheten och jag vill för styrelsens räkning tacka för ett gott samarbete och gott arbete under ett utmanande år 2023.

## Maria Hägg

Styrelseordförande Helsingborgs Hamn




Helsingborgs Hamns årsredovisning 2023 består av affärsöversikt, hållbarhetsrapport, GRI-bilagor, bolagsstyrningsrapport och finansiella rapporter.

GRI-bilagor omfattar information och data som inte redovisas på annan plats i årsredovisning för 2023, men som krävs enligt GRI-standard eller årsredovisningslagens bestämmelser om hållbarhetsrapportering.

Rapporten är uppbyggd som en interaktiv PDF-fil där förflyttning mellan de olika sektionerna sker enkelt med hjälp av en övre navigeringsmeny.

Symboler hjälper dig att hitta mer information i rapporten. Understrukna sidnummer fungerar som länkar till andra delar av rapporten.

#### KLICKBARA SYMBOLER:

 Hemknapp, tillbaka till innehållsförteckning.

 Läs mer i denna rapport

 Läs mer på en webbsida

## Affärsöversikt

Styrelseordförande Maria Hägg inleder	<a href="#">2</a>
Vd-ord	<a href="#">4-5</a>
Helsingborgs Hamn i korthet	<a href="#">6</a>
Året i siffror	<a href="#">7</a>
Hamnens verksamhetsområden	<a href="#">8</a>
Vision och uppdrag	<a href="#">9</a>
Värdeskapande affärsmodell	<a href="#">10</a>
Sveriges bästa logistikläge	<a href="#">11-12</a>
Illegalt gods - hamnens ansvarsområde	<a href="#">13</a>
Energistrategi i hamn	<a href="#">14-15</a>
Hamnens strategiska riktning	<a href="#">16</a>

## Hållbarhetsrapport

Hållbarhet i korthet	<a href="#">18</a>
Hållbarhet i hamnen	<a href="#">19</a>
Hamnen påverkar transportkedjan	<a href="#">20</a>
Hållbarhetsstrategi	<a href="#">21</a>

## Hållbart erbjudande

En föregångare och förebild	<a href="#">23-24</a>
Nöjda kunder	<a href="#">25-26</a>
Hamn och samhälle	<a href="#">27</a>
Klimatrisker	<a href="#">28</a>
Logistikstaden	<a href="#">29-30</a>
Säkra transporter	<a href="#">31</a>

## Hållbar verksamhet

Energianvändning	<a href="#">33-34</a>
Utsläpp	<a href="#">35-36</a>
Avfall från fartyg och verksamhet	<a href="#">37-38</a>
Hamnära buller	<a href="#">39</a>

## Ansvarsfull partner

Säkerhet främst	<a href="#">41-43</a>
Kompetensutveckling	<a href="#">44-45</a>
Rättvisa arbetsvillkor	<a href="#">46</a>
Jämställdhet	<a href="#">47</a>
Mänskliga rättigheter	<a href="#">48</a>
Ansvarsfulla inköp	<a href="#">49</a>
Affärsetik och antikorrupktion	<a href="#">50</a>

## GRI-bilagor

Rapporteringspraxis	<a href="#">52</a>
Hållbarhetsstyrning	<a href="#">53</a>
Intressentengagemang	<a href="#">54-55</a>
Väsentlighetsanalys	<a href="#">56-58</a>
Väsentliga aspekter och upplysningar	<a href="#">59-65</a>
GRI-index	<a href="#">66-68</a>
Revisorns yttrande	<a href="#">69</a>

## Bolagsstyrning

Bolagsstyrning	<a href="#">71-72</a>
Styrelse	<a href="#">73</a>
Ledningsgrupp och organisation	<a href="#">74</a>

## Finansiella rapporter

### Förvaltningsberättelse

Mål och utfall	<a href="#">76-78</a>
Verksamheten i sammandrag	<a href="#">79</a>

### Räkenskaper

Resultaträkning	<a href="#">80</a>
Balansräkning	<a href="#">81</a>
Kassaflödesanalys	<a href="#">82</a>

### Noter

Tilläggsuppgifter och noter	<a href="#">83-87</a>
Styrelsens yttrande	<a href="#">88</a>
Revisionsberättelse	<a href="#">89-90</a>
Granskningsrapport	<a href="#">91</a>



# Sveriges bästa logistikläge utvecklas vidare

Helsingborgsregionen har under många år utsetts till ett av Sveriges bästa logistikläge. Närheten till Europa och en väl fungerande containerhamn är grunden för denna utveckling som kommer att fortsätta. Nya logistiketableringar och hamnens planerade utbyggnad av en ny containerterminal är faktorer som lyfts fram för valet av Helsingborg som det bästa logistikläget i Sverige 2024.

Arbetet med att flytta containerhamnen söderut, har pågått hela året. Under 2023 har hamnen gjort ytterligare fördjupande studier i hur en ny containerhamn och containerterminal ska dimensioneras, designas och placeras. Nu är det bara ett fåtal utredningar som återstår att genomföras innan en förberedande miljöprövning kan påbörjas.

Studierna visar att en placering omedelbart norr om Kemiras område är ekonomiskt och tidsmässigt fördelaktigt. Sammanfattningsvis ska hamnen kunna ta emot större fartyg med större djupgående och säkerställa kapacitet fram till 2050. Detta på en betydligt mindre yta än dagens containerterminal.

## Lågkonjunktur

Sjöfartsindustrin är starkt beroende av de globala konjunkturförändringarna. Volymen skeppat gods rör sig i takt med världsekonomin. Rysslands krig mot Ukraina har lett till ökade energipriser, ökad inflation och ökade räntenivåer, med lågkonjunktur som följd i Sverige och Europa. Industrins investeringar, bostadsbyggande och konsumenternas köpkraft har försämrats.

Hamnens import- och exportvolym (mätt i ton) har under 2023 minskat med 15 procent, med försämrat resultat som följd. Under året har verksamheten omorganiserats med minskad bemanning och därmed lägre kostnader från 2024 och framåt. Affärsområdet logistik/lagring har utvecklats på grund av dålig lönsamhet. Från och med den 1 januari bedrivs delar av denna verksamhet, av logistikföretaget Dalshult, fortsatt i hamnens område i Skåneterminalen. Dessa åtgärder kommer att ge resultat 2024 och framåt.

Antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2023 i nivå med 2022. 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 transporthänseendet.

Godsvolymer i ton minskade med 14 procent under 2023, likaså containervolymen jämfört med 2022. Lastbilstrafik med färjelinjen minskade med 10 procent medan antalet passagerare och personbilar låg på samma nivå som 2022. Bulkvolymerna har minskat med 40 procent jämfört med 2022. Framför allt ser vi ett tapp på flytande bulk. Logistik/lagring-verksamheten ökade med 12 procent.

Resultatet efter finansnetto försämrades till 39 mnkr 2023 jämfört med 70 mnkr 2022. Priser på energi minskade jämfört med 2022. Minskade intäkter och omstruktureringskostnader förklarar resultatförsämringen. Bolaget

lever därmed inte upp till ägardirektivets mål att förbättra resultatet för Port Operation med 40 mnkr.

## IT och innovation

Införandet av vårt nya Terminal Operating System (TOS) genomfördes framgångsrikt den 2 oktober 2023. Detta som en följd av omfattande förberedelser. Anpassning av rutiner, organisation och IT-verktyg har skett både på kontoret och i våra maskiner. Verksamheten kunde bedrivas intakt under implementeringsfasen men med en del störningar och fördröjningar fram till årsskiftet.

Vår personal har utbildats i omgångar i vårt nya TOS. Förberedelser och införandet i sig innebär en tydlig kompetenshöjning av medarbetarnas förmåga. Både i att hantera hamnens verktyg, maskiner, IT-stöd och deras förmåga att vara en del av organisationen som kraven på både ledarskap och medarbetarskap medför. Vi införde också ett nytt resursplaneringssystem, som bland annat underlättar vår personalplanering.

Vårt nya TOS innebär också att vi bättre kan optimera vår hantering av containrar och datakommunikation med våra kunder. Med mer information om vilka containrar som ska lossas och lastas, kan vi förbereda arbetet effektivt. Detta inleddes vid årsskiftet.

Nordens modernaste hamn betyder en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder och medarbetare. Det uppnår vi genom att samarbeta både internt och externt samt

skapa en kultur där ständiga förbättringar, innovation och nyfikenhet är nyckelord.

Våra kunder drabbades av vårt byte till ett nytt TOS. Följdaktningsvis fick vi också ett sämre utfall i vår årliga kundundersökning. Vi tror att vi ska återhämta förtroendet, nu när vårt nya TOS fungerar bättre och vi stegvis kan införa förbättringar.

Tillsammans med RISE och Öresundskraft fortsätter arbetet med innovativa lösningar för hamnens utmaningar, inom ramen för projektet "Hållbar hamn". Hamnens framtida momentana effektbehov är ett problem för elnätet i södra Sverige. Innovativa lösningar krävs för att jämna ut effektbehovet och sänka kostnader.

## Hållbarhet

Vår vision är att hamnen i alla hållbarhetsfrågor ska vara ett föredöme, målet är att vara Sveriges mest hållbara hamn. Bolaget ska därmed gå före i alla frågor som innebär att vi bedriver hamnverksamhet ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart, inklusive mänskliga rättigheter.

Ökad andel sjöledes transporter innebär miljöeffektiva och kostnadseffektiva transporter.

Genom säkra, effektiva och energisnåla arbetssätt som ger låga utsläpp motverkas global uppvärmning och ger en säker samt trygg arbetsplats. Helsingborgs Hamn





medverkar till näringslivets konkurrenskraft i Helsingborgsregionen och södra Sverige.

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

### Fossilfri hamn

Att vara Nordens modernaste hamn innebär även att investera i maskiner med så låg miljöpåverkan som möjligt. Hälften av hamnens energiförbrukning utgörs av dieselförbrukning 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.

Miljösatsningen med att byta ut arbetsmaskiner och personbilar har fortsatt under 2023. Nya maskiner och bilar som köps in är i huvudsak eldrivna. De ersätter äldre maskiner som är dieseldrivna. Under 2022 beställdes ytterligare fyra el-drivna dragbilar med leverans under 2024. Sveriges första elektriska reachstacker levererades den 7 februari 2024.

Enligt ägardirektivet ska 75 procent av alla arbetsmaskiner vara eldrivna 2026. Detta mål kommer att vara utmanande att nå. Långa leveranstider och brist på batterier behöver hanteras.

Helsingborgs Hamn har med start 2020 ersatt dieseln till arbetsmaskinerna med

förnyelsebar HVO100 i så stor utsträckning som möjligt. Under 2023 har vi åter minskat våra växthusgasutsläpp, eftersom vi har fått leveranser av HVO100. Priset på HVO100 är i jämförelse med konventionell diesel mycket högt. Merkostnaden hos förnyelsebart bränsle kräver en övergång till ett eldrivet hanteringssystem för att vi ska vara konkurrenskraftiga.

För att nå ända fram och vara helt fossilfria är vår strategi att byta hanteringssystem, från reachstackers till eldrivna Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG). Vi kommer med dessa att minimera hamnens totala CO<sub>2</sub>-utsläpp samt spara energi och samtidigt skapa en bättre arbetsmiljö.

### Framtid

I hamnens samexistens med staden ser vi med spänning fram emot att lösa de utmaningar vi ställs inför, när vi nu planerar för att öka containerkapaciteten genom att flytta hamnen söderut. Stadsutveckling på platsen för nuvarande containerhamn, skapar stora strategiska möjligheter att koppla ihop staden med sundet. Samtidigt får hamnen möjligheter till en långsiktig placering med utrymme för tillväxt och att bygga en långsiktigt hållbar hamn med en klimatneutral verksamhet.

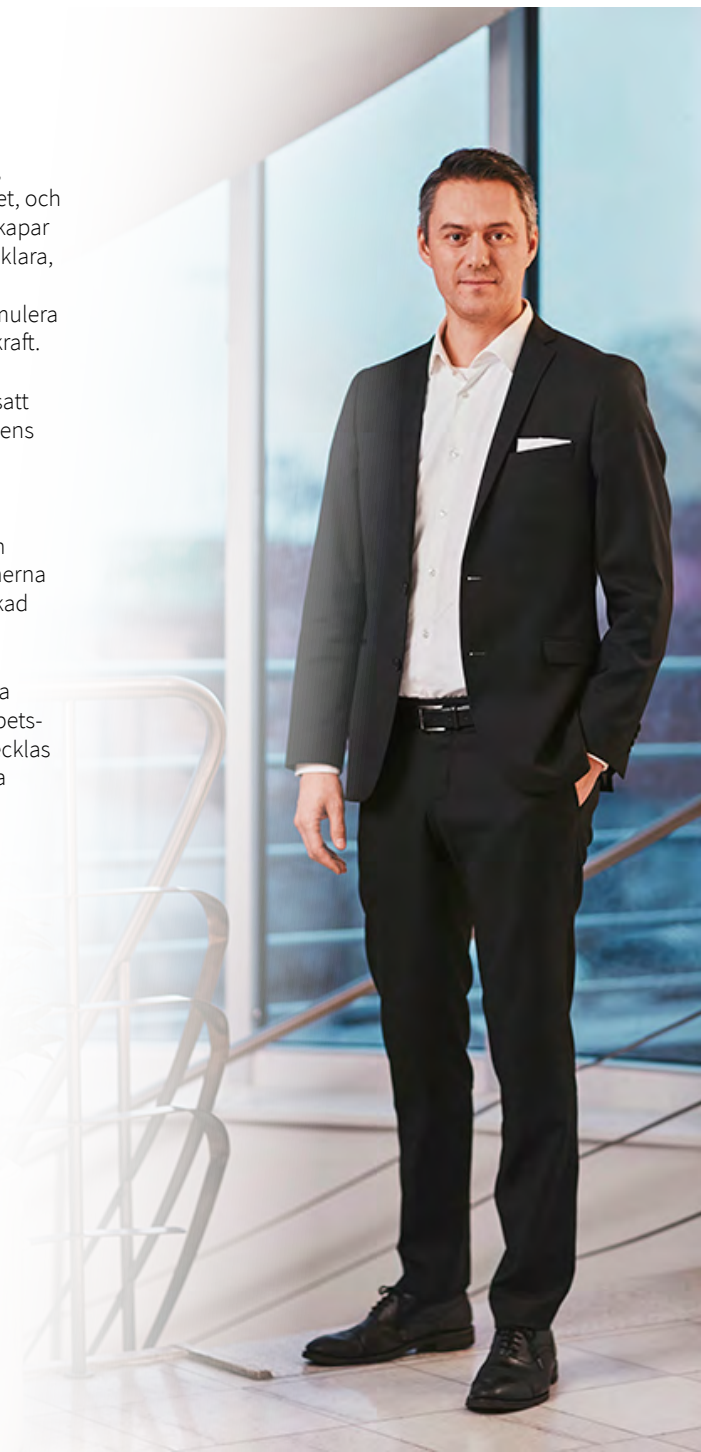
Arbetet med att förbättra lönsamheten fortsätter under kommande år. Detta för att bolaget ska leva upp till stadens lönsamhetsmål och säkerställa det finansiella utrymmet för kommande investeringar i kaj, fossilfri maskinpark och optimerade hanteringsytor.

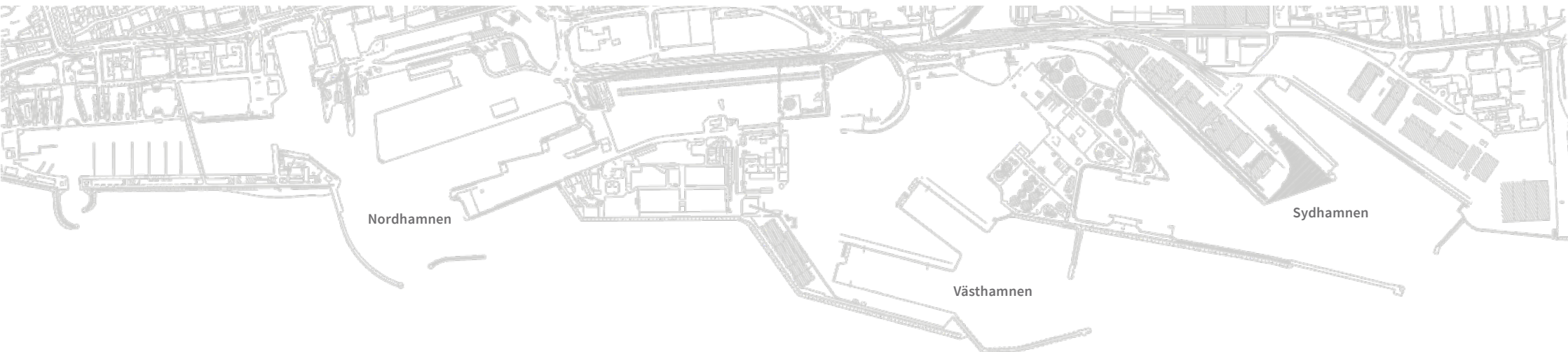
Rysslands krig mot Ukraina, Gaza-kriget, attacker mot containerfartyg i Röda havet, och frågetecken kring världskonjunkturen, skapar osäkerhet. Utsikterna för 2024 är ännu oklara, men minskad inflation leder rimligen till sänkta räntenivåer, som kommer att stimulera investeringar och konsumenternas köpkraft.

I ett längre tidsperspektiv förväntas fortsatt positiv BNP-tillväxt som en följd av världens växande befolkning och en globaliserad ekonomi. Denna utveckling kommer 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.

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

*Bart Steijaert,  
Verkställande direktör*





## 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 235 000-275 000 TEU\* via sjö och 20 000-30 000 TEU via järnväg. 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 normala år runt 7 miljoner passagerare och nära 2 miljoner fordon över ett av världens mest trafikerade sund.

Åtta av tio varor transporteras globalt via sjö. Gods transporteras till och från Helsingborgs Hamn 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 infrastruktur och verksamhet. Markområdet motsvarar 115 fotbollsplaner och den sammanlagda kajlängden är 3 430 meter.

Med hjälp av fyra kranar och 56 arbetsmaskiner lastade eller lossade hamnens 189 medarbetare 7,4 miljoner ton gods under 2023.

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 m<sup>3</sup>.

VIKTIGA  
HÄNDELSE  
2023

**Nytt**  
Terminal  
Operativ  
System  
implementerat!

Världens 1:a och  
grönaste  
biometanoldrivna  
containerfartyg  
anlöper Helsing-  
borg veckovis.

**Rensmuddring**  
i Nord-, Väst och  
Sydhamnen har  
genomförts för fartygssäkerhet och för att tillståndsgiven fartygstrafik ska kunna flyta på.

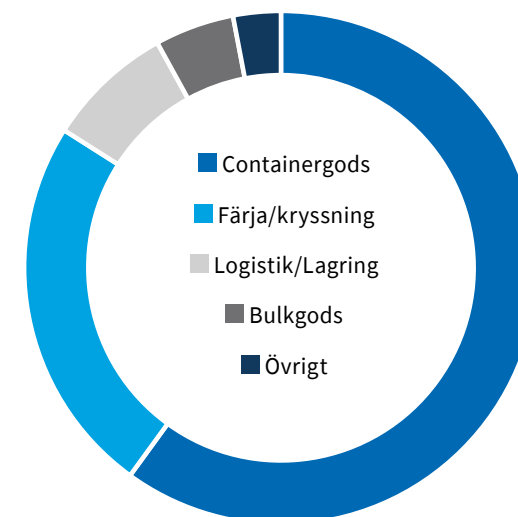


# Året i siffror

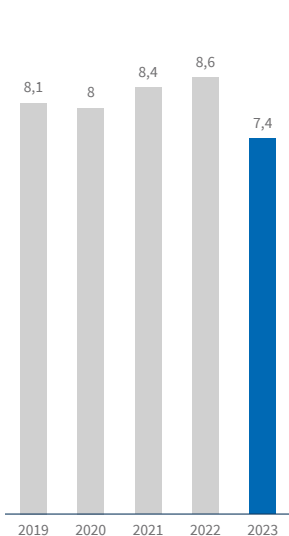
Nyckeltal	2023	2022
<b>Volymer (tusen)</b>		
Ton gods som passerar genom hamnen	7 361	8 559
Hanterade containrar i TEU <sup>1)</sup> sjöledes, LoLo <sup>4)</sup>	235	268
Hanterade enheter i TEU <sup>1)</sup> landledes via järnväg	20	28
Lastfordon med färja	410	457
Personbilar med färja	1 032	1 038
Passagerare med färja	6 368	6 301
<b>Ekonomi (mnkr)</b>		
Nettoomsättning	393	426
Rörelsens kostnader	363	360
Resultat efter finansiella poster	41	71
<b>Energiförbrukning</b>		
Energianvändning, GWh	15,3	17,0
<b>Personal</b>		
Anställda <sup>2)</sup>	189	195
Olycksfallsfrekvens (LTIF) <sup>3)</sup>	2,38	1,68

<sup>1)</sup> Transportenheten Twenty-foot Equivalent, en TEU är volymen på en container med måtten 8x9x20 fot eller drygt 36,25 m<sup>3</sup>. <sup>2)</sup> Medeltal anställda under året <sup>3)</sup> Antal olyckor som resulterat i frånvaro i mer än en dag per 200 000 arbetade timmar, exkl. underleverantörer. <sup>4)</sup> Load on - Load off, benämning för hantering på ett containerfartyg.

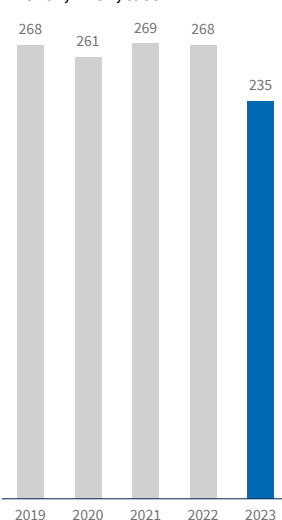
## Verksamhetsområden i andel av omsättning



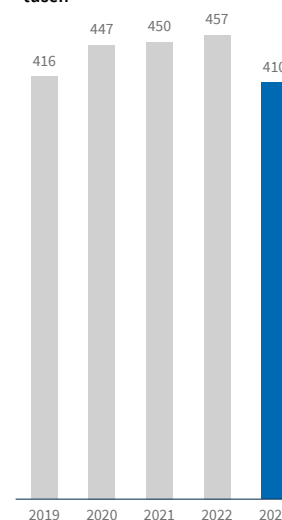
### Total godsvolym, miljoner ton



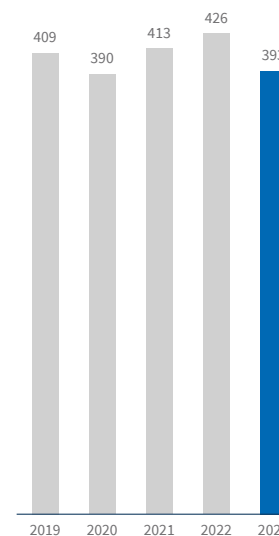
### Sjöledes containerhantering LoLo<sup>4)</sup>, TEU<sup>1)</sup>, tusen



### Totalt antal lastfordon med färja, tusen



### Nettoomsättning, mnkr





# Hamnens verksamhetsområden

## Containertrafik



För att flytta varor mellan kontinenter är container med fartyg det bästa sättet, sjötransporter är det mest ekonomiska och klimateffektiva transportslaget på längre sträckor. Containrarna som ska till och från Helsingborgs Hamn kommer normalt från en transocean omlastningshamn, som till exempel Hamburg, Rotterdam eller Bremerhaven, där de lastas om på mindre feederfartyg. Under 2023 har Helsingborgs Hamn trafikerats med 10 (12) fasta veckoanlöp från åtta rederiers slingor. Ett av anlöpen trafikeras av det unika e-metanoldrivna containerfartyget Laura Maersk.

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

OMSÄTTNING 235 (262) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 60 (61) %.

## Färje- och kryssningstrafik



Färjorna mellan Helsingborg och Helsingör fungerar som en bro för passagerare, lastfordon och personfordon. Att "tura" mellan Sverige och Danmark är ett befäst 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 Öresundslinjen med fem färjor. En nedgång i lastbilsvolymer ombord färjorna syntes redan i början på året. På passagerarsidan började 2023 bra men under sommaren minskade antalet resenärer troligen på grund av den svaga svenska kronan. Persontrafik bedrivs också av Sundbusserne med M/S Pernille.

Av den totala trafiken över Öresund, inklusive Öresundsbron, har HH-leden en marknadsandel om 14,0 (15,2) % för personfordon och 37,8 (38,5) % för lastfordon.

894 kryssningsresenärer besökte Helsingborg under de 4 (5) kryssningsanlöp som hade Helsingborg som destination under 2023.

OMSÄTTNING 93 (93) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 24 (22) %.

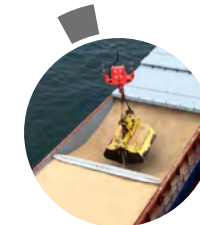
## Logistik och lagring



Stuffing- och strippinguppdrag (lastning/lossning av gods i container) är basen i verksamheten under segmentet logistik och lagring. Verksamheten avvecklas från och med den 1 januari 2024, som en del i arbetet med resultatförbättrande åtgärder. Logistikföretaget Dalshult tar över verksamheten, som fortsatt kommer att bedrivas i hamnens lagerlokaler. Genom en verksamhetsövergång följer delar av personalen med till Dalshult.

OMSÄTTNING 33 (32) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 8 (8) %.

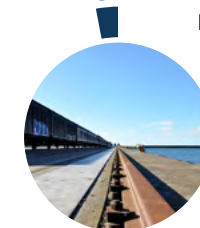
## Bulktrafik



Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om till exempel spannmål, olja eller pellets. Volymerna för mineraloljor hanteras av hamnens kunder i Energihamnen med betydligt mindre volym 2023 mot föregående år. Pelletsvolymerna till Öresundskraft är relativt stabila med en variation beroende på vintertemperaturen. Vintern 2023-2024 innebar höga volymer pellets på grund av kylan men också på grund av en fortsatt instabil elmarknad. Lantmännens volymer i Spannmålsterminalen minskade något under 2023.

OMSÄTTNING 20 (28) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 5 (7) %.

## 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 cirka 965 000 m<sup>2</sup> yta inklusive Norra hamnen och Råå hamn. Hamnbolaget bedriver även en del tekniska entreprenaduppdrag åt kunder inom hamnområdet.

OMSÄTTNING 12 (9) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 3 (2) %.





# Vision och uppdrag



## 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

Våra grundläggande värderingar stödjer oss i vår strävan att förbättra vår verksamhet. Vi strävar efter att vara ansvarsfulla, vänliga, ärliga och utvecklande.

## Vårt uppdrag

Helsingborgs Hamn AB ska vara ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik, som med hänsyn till säkerhet och miljö levererar den kundnytta och de samarbetsformer som förväntas av ett av Sveriges viktigaste logistikcentra.

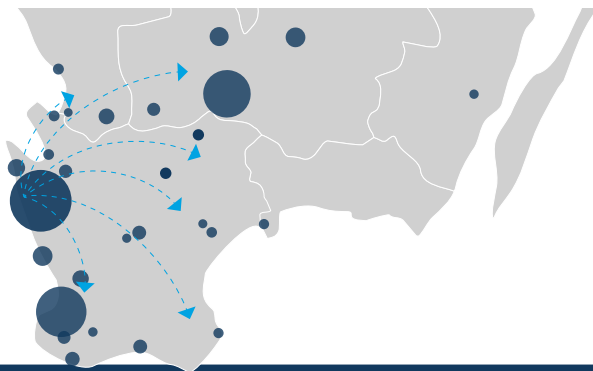
Helsingborgs Hamn har även i uppdrag att göra Helsingborg till en attraktiv stad att leva och verka i för människor och näringsliv samt utveckla och marknadsföra Helsingborg.

Bolaget ska vara Nordens modernaste hamn. Vi 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. Bolaget ska tillsammans med staden utreda flytt av containerhamn enligt kommunfullmäktiges inriktningsprinciper och avsiktsförklaring.





## Import



## 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 sedan 1989 av hamnbolaget. Med dessa investeringar skapas värde för Helsingborgs Hamn AB och dess intressenter. Från och med den 1 januari 2024 bedrivs tjänster inom lager / omlastning av logistikföretaget Dalshult, fortsatt i hamnens område i Skåneterminalen.



**Importhamn**  
Rederier, speditörer och varuägare väljer hamn.



**Landsinfrastruktur**  
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.



**Exporthamn**  
Rederier, speditörer och varuägare väljer hamn.

### Påverkan

Totalpris för transporten  
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 för transporten  
Totalkvalitet  
Farledsdjup  
Linjeutbud / frekvens  
Miljö  
Anslutning till Europavägar

### Hamnens roll

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

Upphandling/inköp. Avtal och villkor. Kontroll/uppföljning  
Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor.  
Utveckla järnvägspendlar. Delta i utvecklingen av infrastruktur.

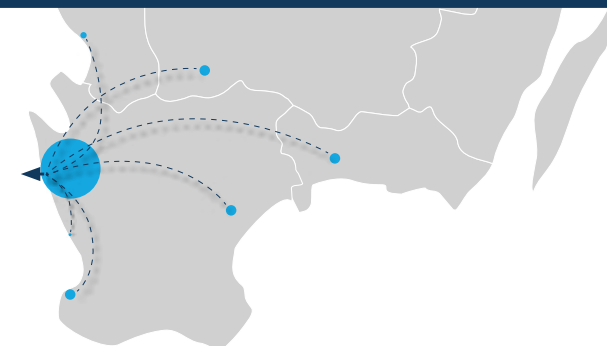
Hyra ut lager och logistikområden. Stripa och stuffa containrar, järnvägsvagnar och lastbilar. Lagra gods. Förvalta lagerlokaler.

Lasta/lossa fartyg, järnvägsvagnar och lastbilar. Mellanlagra kylcontainrar och containrar. Mellanlagra tomcontainrar. 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 containrar och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder.

## Export



# Med hela världen som marknad

**Sverige har en stor utrikeshandel vilket är naturligt med tanke på att vi är ett litet land. Vi har helt enkelt inte alla råvaror som vi behöver, samtidigt som vi har ett överflöd av vissa andra råvaror. Genom att handla med omvärlden kan sådana obalanser rättas till. Importen av varor och tjänster uppgick 2023 till cirka 50 procent av BNP.**

Viktiga importvaror är exempelvis el- och teleprodukter (318 mdkr), fordon (214 mdkr) och livsmedel (220 mdkr). Olja är annan mycket stor importvara, både råolja och raffinerad olja (mineraloljor). Över tid har dock det svenska oljeberoendet minskat. 1980 låg oljenotan på över 20 procent av det totala varuimportvärdet. År 2023 uppgick oljeimporten till drygt 7 procent. Den lägre andelen kan bland annat förklaras av den successiva övergången till andra energikällor och det minskade oljeberoendet inom industrin.

När det gäller varuimporten kommer över 80 procent av den från länder i Europa. Framför allt importerar vi mycket från Tyskland, Norge, Nederländerna och Danmark.

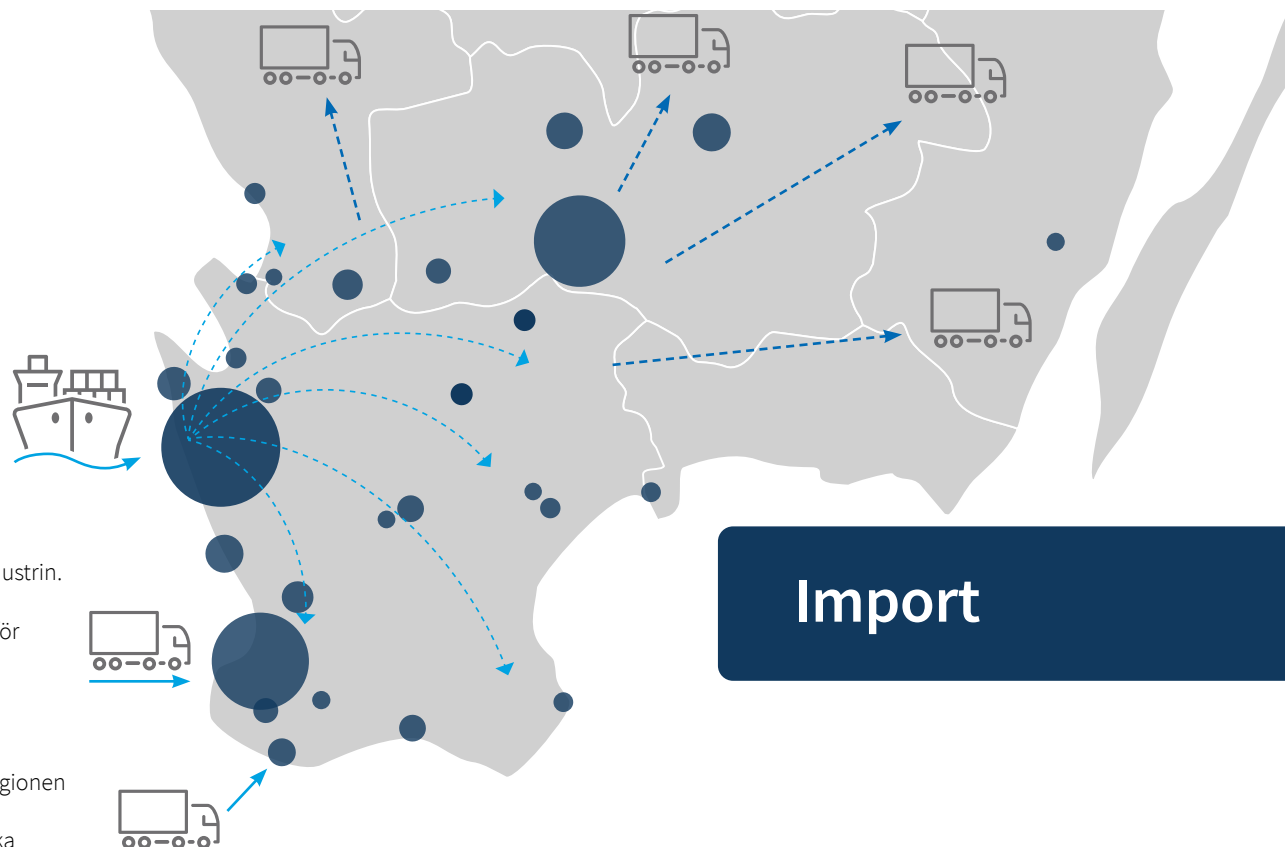
## Logistikstaden Helsingborg

Cirka 90 procent av Sveriges frukt och grönt passerar Helsingborgsregionen vilket gör regionen till Sveriges centrum för livsmedelslogistik. Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn och störst inom segmentet kylcontainrar vilket bidrar till regionens starka position inom livsmedelshandling.

Helsingborgs frukt- och grönsaksgrossister får sina produkter från hela Europa, från Skåne och i kylcontainrar från andra kontinenter. Från Helsingborg distribueras frukt och grönt upp i Sverige till regionala distributionslager och livsmedelsbutiker.

Förutom hantering av frukt- och färskvaror, utvecklas även tredjepartslogistik (TPL) och e-handel starkt inom det regionala näringslivssamarbetet med elva kommuner i Familjen Helsingborg. Inom regionen finns spetsutbildning inom bland annat förpacknings- och returlogistik vid Campus Helsingborg. Under 2023 etablerades ytterligare 168 000 kvm ytor till logistiknäringen i regionen vilket är ännu ett starkt tillväxtår vad gäller yta.

Planerna för en ny containerterminal i Helsingborg framtidssäkrar ökade godsvolymer i regionen och ger näringslivet en viktig samarbetspartner för fortsatt utveckling och tillväxt. I Helsingborgsregionen ingår kommunerna Helsingborg, Åstorp, Ängelholm, Bjuv, Båstad, Klippan och från och med 2022 ingår även Landskrona i regionen vid rankningen av Sveriges bästa logistiklägen.



## Helsingborg i topp – bäst 2022 och delad förstaplacering 2024

Varje år summerar branschtidningen Intelligent Logistik en lista över Sveriges bästa logistiklägen. 2022 utsågs Helsingborgsregionen som det bästa läget, tappade ett poäng 2023 men kom tillbaka på delad förstaplats med Göteborgsregionen 2024.

Listan, som utgörs av 25 lägen, granskar hårda kriterier som infrastruktur, godsflöden, marktgång, logistikstock och etablering, tillsammans med mjukare värden som logistikkompetens och regionalt samarbetsklimat. En sammanvägning av alla parametrar bidrar till ett slutgiltigt betyg och placering på listan.

298 000 kvm nybyggd logistikyta 2024 varav DSVs två nya jättebyggen i Landskrona på totalt 175 000 kvm får stort genomslag i rankningen. Regionen satsar starkt på att skapa ny etableringsmark för logistik men möter växande utmaningar i att hitta mark i konkurrens med höga jordbruksvärden.

Källa: <https://intelligentlogistik.com/logistiklagen/>





## I Sverige exporterar vi mer än vi importerar

Sedan mitten av 1980-talet har Sverige exporterat varor och tjänster för ett större värde än vad vi har importerat. Det innebär att Sverige tjänar mer på exporten än vad vi betalar för importen. Sverige har en positiv bytesbalans.

Värdet av exporten motsvarar idag 53 procent av BNP. Exporten av varor är större än exporten av tjänster, men tjänstehandeln har vuxit snabbare än varuhandeln. Om svensk export ökar eller minskar är beroende av hur ekonomin går i de länder som vi handlar mest med. När deras ekonomi går sämre handlar de färre varor och tjänster från utlandet och då minskar vår export till dem. Eftersom större delen av vår export går till länder i Europa är det ekonomiska läget där extra viktigt.

Efter pandemiåren 2020 - 2021 har exporten tagit fart igen. Även resor och persontransporter är 2023 tillbaka på en högre nivå än 2019.

## Kronans värde påverkar exporten

Hur mycket vi exporterar påverkas också av om kostnadsläget i Sverige förändras, till exempel om lönerna stiger. Då blir svenskproducerade varor och tjänster dyrare för andra länder. Svenska varor blir också billigare för omvärlden om vår krona minskar i värde jämfört med andra valutor. Det här brukar innebära att vi exporterar mera.

Under 2023 var den största varugruppen för export fordon för vägar följt av medicinska och farmaceutiska produkter, och andra icke elektriska maskiner och apparater. Även mineraloljor, papper samt järn och stål är viktiga exportvaror.

Ungefär hälften av det vi exporterar är beroende av insatsvaror och insattjänster som vi köper in från andra länder. På samma sätt ingår svenska insatsvaror i det som andra länder exporterar. Ekonomierna har på detta sätt integrerats över nationsgränserna.

## Till vilka länder exporterar vi?

Sveriges största exportmarknad är andra länder i Europa, dit drygt 72 procent av alla varor fraktas. Våra två största handelspartner är Norge (205 mdkr) och Tyskland (216 mdkr) som tillsammans står för cirka 20 procent av den totala varuexporten. På tredje plats kommer USA (189 mdkr). Storbritannien med 114 mdkr kommer på 6:e och Kina först på 11:e plats med 77 mdkr.

## Skånes näringsliv

Skånes näringsliv är på detaljerad branschnivå mer specialiserad inom områden som telekom, livsmedel, förpackning, datorspel, läkemedel/läkemedelsteknik och kemisk industri. Andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin, information och kommunikation, finans- och försäkringsverksamhet, offentlig förvaltning och försvar är dock lägre i Skåne jämfört med riket.



## Hamnen i Helsingborg

Helsingborgs Hamn har idag en bra balans mellan import och export i containertrafiken. Cirka 54 procent är import och 46 procent är export. Effekten är att de anlöpande rederierna har bra beläggning i fartygen både vid ankomst och avgång. Vilket förbättrar deras ekonomi och gör Helsingborg till en attraktiv hamn att anlöpa.

Huvuddelen av exporten till Europa går på lastbil via HH-leden, Öresundsbron, Trelleborg och Ystad. Naturligtvis också till Norge och Finland på främst lastbil.

Eftersom Sverige inte är ett låglöneland, exporterar Sverige kvalificerade produkter med högt varuvärde. Av Skånes specialiteter är telekom och datorspel idag närmast tjänster som exporteras via Internet. Läkemedel exporteras på licens eller via flygfrakt.

Export som inte ska till Europa, stuffas i containrar som skickas över oceanerna. Det är mycket kvalificerade produkter som kemiska produkter från Perstorp AB, järnpulver från Höganäs AB, kvalificerade maskiner och livsmedel, det vill säga varor som har högt värde och inte är tillgängliga på en lokal marknad.

Att exportföretagen ligger i nordvästra Skåne är ingen slump. Historiskt sett har läget vid Öresund alltid varit avgörande för handeln och staden är en etablerad logistikstad med fina förgreningar av både land- och sjöinfrastruktur.

# Illegalt gods, hamnens ansvars- och samverkansområden

**Transportarbetet som hamnen gör är en del av den långa kedjan från avsändare till mottagare där godset under resan omlastas mellan sjö, väg och järnväg. Då hamnen ofta är en gränsoverskridande punkt för godset är det här smuggling kan ske.**

Godset som transporteras via världens hamnar är till största delen legalt gods – men transporten kan tyvärr också innehålla illegalt gods. Transportinfrastrukturer och delar av transportkedjor är av stort intresse för organiserad brottslighet som vill använda världens logistikkedjor för att uppfylla sina mål. Att smugla narkotika är ett exempel på sådana mål.

Smuggling skapar utmaningar för hela samhället och det påverkar ofta logistikinfrastruktur där hamnar är speciellt utsatta. Brottsförebyggande myndigheter i Europa bekräftar återkommande det växande hotet från organiserad brottslighet – inte minst vad gäller införsel av narkotika till Europa.

Tullverket uppskattar att 100-150 ton narkotika smugglas in i Sverige varje år och att Skåne är den enskilt största porten in till Skandinavien. Öresundsbron och Skånes hamnar identifieras som de främsta vägarna in i Sverige, där Helsingborgs Hamn återkommande utpekats som den största inkörsporten, av främst kokain, till Skandinavien. Under 2023 har Tullverket gjort rekordbeslag av drogen.

I Helsingborgs Hamn sker omfattande import av frukt, grönt och övriga livsmedel som fraktras i kylcontainrar. En del av importen har sitt ursprung i Sydamerika. Sydamerika är stora producenter av frukter som bananer vilka uppskattas i Skandinavien men det är också den världsdelen där mest kokain produceras.

## Hamnens uppdrag

Det ligger ett stort ansvar på hamnen att skydda sin verksamhet, sin personal och sina kunders gods under den tid det hanteras i hamnen. Brottsbekämpande arbete ansvarar däremot Tullverket och Polisen för. Hamnens samverkan med brottsförebyggande myndigheter för att hjälpa till att göra deras jobb så effektivt och bra som möjligt är därför av stor betydelse. Helsingborgs Hamn ingår i följande samarbeten:

### Tull och Port Security Committee –

Samverkan med Tull i syfte att förbättra och förenkla Tullens verksamhet. 2024 inleds med att hamnen försöker förbättra kontrolllokaler för Tullverket i containerterminalen. Representanter är hamnens miljö- och säkerhetschef och cheferna för Kontrollverksamheten och Tullkrim. Deltar gör också säkerhetschefen från Helsingborgs stad för att samordna insatser, stödja trygghets- och säkerhetsarbete och därmed störa organiserad brottslighet samt öka tryggheten i staden. Operativ samverkan sker även löpande mellan områdesansvariga chefer i hamnen och gruppledare inom Tullverket.

**Polis** – Operativ samverkan på lokal, regional och nationell nivå.

**General Stevedoring Council** – Samverkan mellan de större europeiska hamnarna. Samtliga säkerhetschefer deltar där bl. a hamnarna i Rotterdam, Antwerpen, Hamburg Southampton och Helsingborg ingår. De stora hamnarna i Europa har mångårig problematik inom området varpå informationsdelning och ”best practice” är mycket värdefullt.

### Sveriges hamnars säkerhetsnätverk –

Helsingborgs Hamn deltar tillsammans med Sveriges corehamnar för samverkan och

informationsdelning. Övriga hamndeltagare är Göteborg, Malmö och Köpenhamn, Trelleborg, Luleå och Stockholm.

## Ansöker om skyddsobjekt

Verksamhetsutövare som bedriver samhällsviktig verksamhet som behöver ett förstärkt skydd kan utifrån skyddslagen (2010:305) ansöka hos Länsstyrelsen om att få byggnader, anläggningar, områden och objekt beslutad som skyddsobjekt. I syfte att höja säkerheten ytterligare ansöker nu Helsingborgs Hamn om att göra containerterminalen och Energihamnen till skyddsobjekt.

Skyddsobjekt är benämningen på det som enligt skyddslagen kan behöva ett förstärkt skydd mot sabotage, terroristbrott, grovt rån och spioneri samt röjande av känsliga uppgifter som rör totalförsvaret. Ett beslut om skyddsobjekt, som kräver tydlig skyltning, innebär att obehöriga inte har tillträde, ett så kallat tillträdesförbud. Tillträdesförbudet omfattar även obemannade farkoster, som exempelvis överflygning med drönare. I hamnens fall kommer det också innebära ett förbud mot dykning, bad och fiske.

Helsingborgs Hamn anser att det finns ett behov av att klassificera hamnen som ett civilt skyddsobjekt för att därmed höja hamnsäkerheten. Med målet att få det klart under 2024 planeras en rad åtgärder i hamnen nu. Som förändringar i tillträdesystem, förstärkt fysiskt skydd, utbildning och skyltning.

För den som har behörigt ärende i hamnen kommer det inte innebära någon större skillnad mot idag då tillträde till området

redan är kontrollerat, reglerat och behovsstyrt sedan många år enligt ISPS-regelverket.

*”Det är viktigt för oss att hjälpa myndigheter men också att minimera risker för egen personal och verksamhet. Inte minst i insiderproblematik och ökande hot”*

Joakim Sandberg, miljö- och säkerhetschef  
Helsingborgs Hamn



# Energistrategi i hamn

**Rysslands anfallskrig mot Ukraina 2022 och användning av energi som politiskt vapen hade förödande konsekvenser för energimarknaderna, med höga energikostnader som följd för konsumenter och företag. EU enades snabbt om att diversifiera energiförsörjningen och minska användningen av fossila bränslen och påskynda övergången till renare energi.**

## Energipriser

Gaspriset i EU sjönk avsevärt mot slutet av 2022 och förblev relativt stabilt hela 2023. I december 2023 kostade en megawatt/timme (MWh) gas 34 euro, vilket är nästan nio gånger mindre än när krisen var som värst, då priset nådde över 300 euro/MWh.

Helsingborgs Hamn har under 2023 sett lägre priser på el och biobränslet HVO100. 2023 har kostnader minskat med 3 mnkr, jämfört med 2022 då kostnaderna ökade med 10 mnkr.

## Lägre energiförbrukning i hamnen

Viktigaste steget för att minska hamnens energikostnader är att minska energianvändningen. Enklast och effektivast görs detta genom att byta ut dieseldrivna maskiner till eldrivna maskiner. En dieselmotor har en verkningsgrad på cirka 40 procent, jämfört med en elmotor som har en verkningsgrad på cirka 90 procent. I en dieselmotor blir omkring 60 procent värme och i en elmotor blir runt 10 procent värme.

Med en övergång till elmotorer i alla dragbilar och reachstackers skulle hamnen kunna minska sin energiförbrukning med upp till 5 GWh. En minskning med upp till 27 procent vid oförändrade containervolymer.

## Ökat effektbehov

Med fler eldrivna arbetsmaskiner som ska laddas under kort tid, behöver elnätet ha kapacitet att transportera större mängd energi vid ett givet tillfälle. Utöver övergången från dieseldrivna till eldrivna maskiner, ska hamnen också kunna ansluta ankommande fartyg till så kallad land-el. Hamnen bedömer att det maximala momentana effektbehovet av elkraft kommer att öka upp till totalt cirka 11 MW, beroende på hur hamnen hanterar effektopparna. (Färjorna Helsingborg – Helsingör ingår inte i dessa 11 MW, de har egen elförsörjning.)

## Klimatförändringar och miljömål

Klimatförändringen skapar stora utmaningar att minska utsläppen av växthusgaser. EU har med direktivet "Fit for 55" kommit överens om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till år 2030.

Enligt International Energy Agency (IEA) står transportsektorn för 16 procent av världens totala CO<sub>2</sub>-utsläpp och maritima transporter beräknas stå för 3–4 procent av CO<sub>2</sub>-utsläppen inom EU.

Trots detta är sjöfarten ofta det minst skadliga transportsättet om man räknar utsläpp per transporterat ton (CO<sub>2</sub>/tonkm). Utmaningen är därför att både minska utsläppen från sjöfarten och öka dess konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Från och med 1 januari 2024 kommer sjöfarten att inkluderas i EU:s utsläppshandel. Det innebär att rederierna kommer att på samma sätt som andra sektorer få betala för sina utsläpp. Detta kommer att innebära ett starkt förändringstryck

på sjöfarten att ställa om till fossilfria bränslen och att på andra sätt minska utsläppen av koldioxid, metan och kväveoxider som alla omfattas av de nya reglerna.

Helsingborg är en av 100 utvalda städer i EU som har åtagit sig att vara föregångare i arbetet för att bli klimatneutrala. I kommunens nuvarande Klimat- och energiplan 2024–2028 är ett mål att stadens nettoutsläpp av koldioxid år 2030 ska vara noll. Ett steg bland flera är att Helsingborgs Hamn ska elektrifiera 75 procent av alla arbetsmaskiner till 2026.

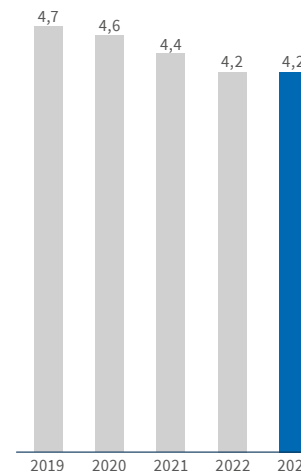
## I första hand elektrifiering

Helsingborgs stad har fattat inriktningsbeslut om att flytta hamnverksamheten söderut, vilket öppnar möjligheter för nytänkande och innovativa lösningar på den nya platsen.

Hamnens strategi för att minska utsläppen är i första hand elektrifiering.

De totala utsläppen av CO<sub>2</sub> av hamnverksamheten inklusive Öresundstrafiken har beräknats till 29 900 ton TTW (Tank-to-wheel, dvs exklusive CO<sub>2</sub>-utsläpp från bränslets tillverkning och distribution.). Av detta beräknades 1 600 ton komma från hamnens arbetsmaskiner och 1 100 ton från kundernas lastbilar till och från containerhamnen. Fartygen beräknades stå för 23 500 ton varav 14 100 från Öresundstrafiken. Containerfartygen stod för 7 700 ton och styckegods- och tankfartyg för vardera 800 ton.

En del av fartygens utsläpp sker när de ligger vid kaj för lastning/lossning. Vid miljöprövning av hamnens verksamhet 2019 fastställde Länsstyrelsen Skåne att hamnen måste installera landströmsanslutning för fartyg senast



Stapel Tabellen visar antal liter drivmedel per hanterad enhet vid lastning och lossning av containerfartyg 2019-2023.





2026. Intresset har varit lågt. Rederiet Maersks nybyggda metanoldrivna fartyg Laura Maersk, är det första fartyget som anlöper Helsingborgs Hamn, som är förberett för att ta emot el från land när det ligger vid kaj.

### Utveckling av klimatneutral elektrifierad hamnverksamhet

Helsingborgs Hamn ska till 2030 ställa om sitt energisystem genom att reducera alla utsläpp av växthusgaser från hamnens verksamhet. Flytten av containerverksamheten till en ny plats, innebär en nybyggnad av elsystemet i hamnen.

Öresundskraft har på uppdrag av Helsingborgs Hamn utarbetat en Energistrategi för hamnen, som tydliggör effektbehovet som övergången till eldrivna arbetsmaskiner och landströmsanslutningar till fartyg kräver.

Framtida effektbehov har beräknats i enlighet med det arbetssätt hamnen använder i sin verksamhet idag med momentant höga effektuttag. Behovet är beräknat att öka från nuvarande nivå på 2,8 MW till 11 MW, om inga åtgärder vidtas. Drygt hälften av det maximala effektuttaget kan orsakas av landströmsanslutningar till fartyg. Detta effektbehov måste begränsas, eftersom effekt är dyrt och en bristvara i södra Sveriges elsystem.

För att genomföra energistrategin har Helsingborgs Hamn startat ett förberedelseprojekt som ska skapa en systemdemonstrator. Genom studier och pilottester av energilagring, lokal elproduktion, lastbalansering, styrning av laddning och elektrisk anslutning av fartyg och arbetsfordon, ska en kostnadseffektiv försörjning av elenergi och effekt testas och demonstreras.

Helsingborgs Hamn är projektägare för projektet "Hållbar Hamn". RISE, Enhet för Maritima transporter & logistik, som har bred och djup kunskap om hamnars omställning till fossilfrihet, bidrar med expertis inom maritima transporter, energisystem, modellering och simulering. RISE

kommer även att fungera som processtödjare i planeringen av systemdemonstrator.

Öresundskraft, projektets tredje aktör, är nätägare och energileverantör samtidigt som de besitter viktig energisystemkompetens som är avgörande för att hamnens utveckling skall kunna ske på ett resurseffektivt och hållbart sätt.

Sveriges innovationsmyndighet, Vinnova stödjer projektet ekonomiskt, med målet att Helsingborgs Hamn ska kunna visa på innovativa lösningar, som kan implementeras i andra hamnar som har samma utmaningar.



Konceptuell bild av en möjlig framtida batterienergilagring från lokal elproduktion.

# 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.



## Investera i personalen – Lyftet

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



## Förbättra Port Operations

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.



## 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.



## Förbättra affärerna

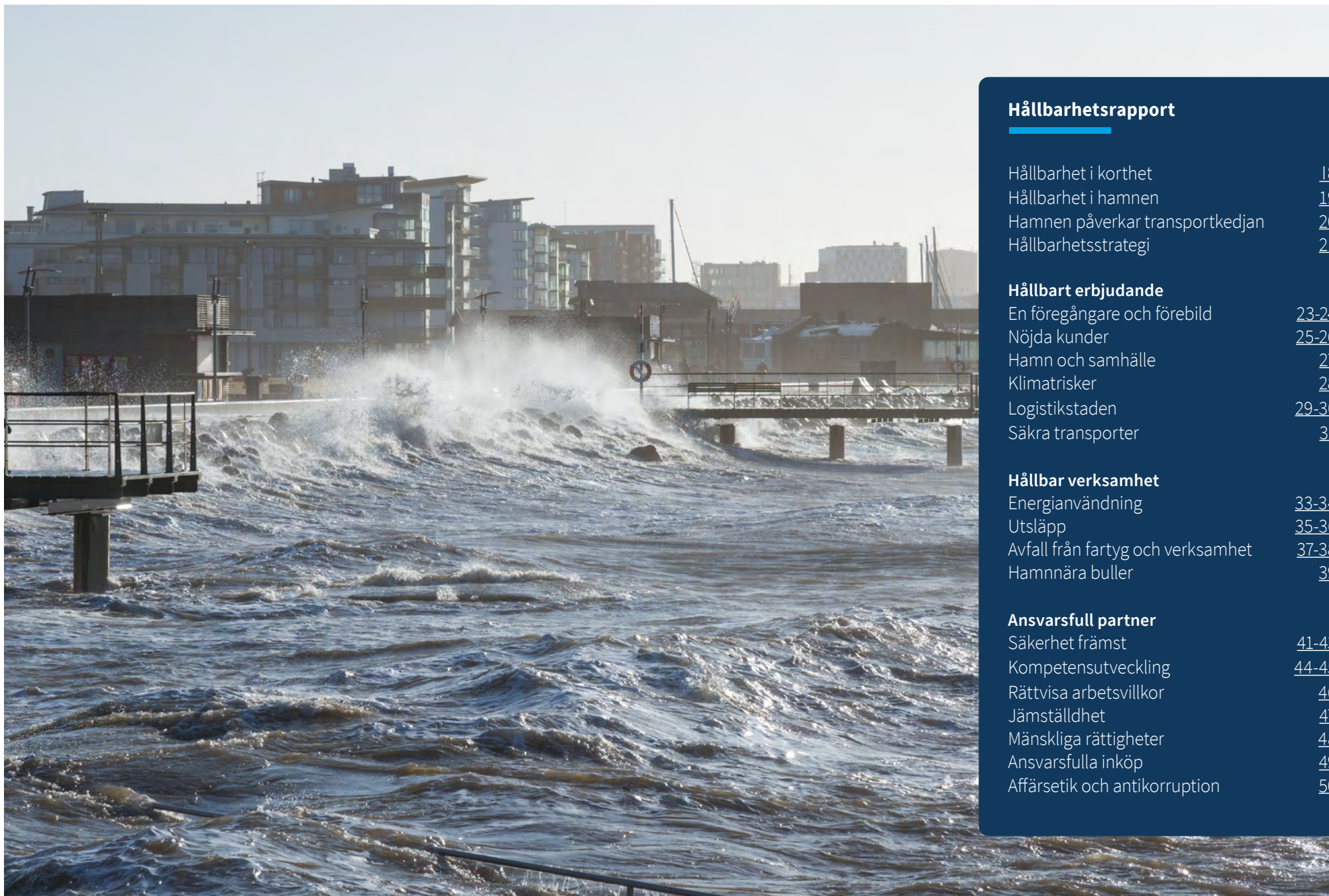
Lönsamheten måste förbättras i alla affärer för att bolaget ska leva upp till stadens lönsamhetsmål och säkerställa det finansiella utrymmet för investeringar. Svaga affärer ska förbättras, alternativt minimeras eller avvecklas.



## 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 Panamax-storlek.





## Hållbarhetsrapport

Hållbarhet i korthet	<a href="#">18</a>
Hållbarhet i hamnen	<a href="#">19</a>
Hamnen påverkar transportkedjan	<a href="#">20</a>
Hållbarhetsstrategi	<a href="#">21</a>

## Hållbart erbjudande

En föregångare och förebild	<a href="#">23-24</a>
Nöjda kunder	<a href="#">25-26</a>
Hamn och samhälle	<a href="#">27</a>
Klimatrisker	<a href="#">28</a>
Logistikstaden	<a href="#">29-30</a>
Säkra transporter	<a href="#">31</a>

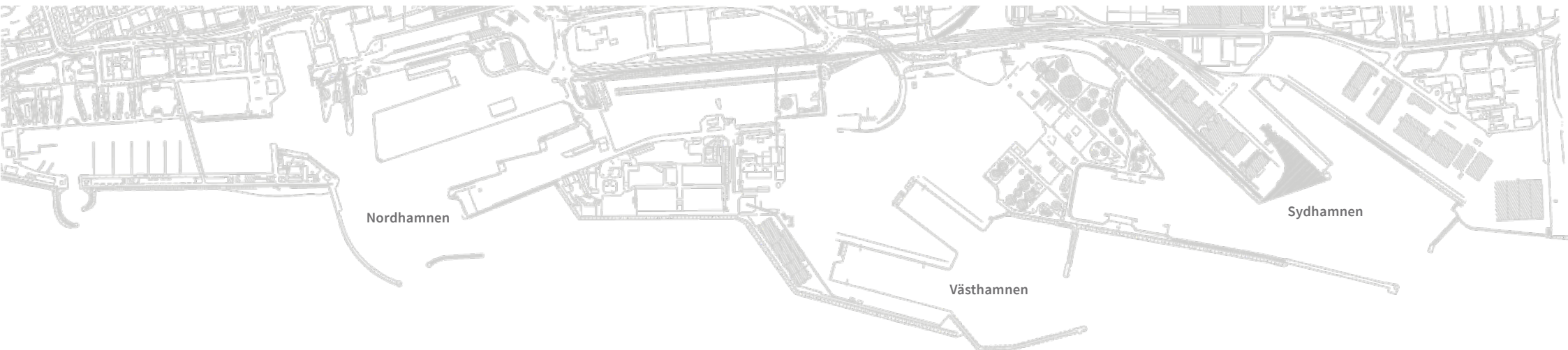
## Hållbar verksamhet

Energianvändning	<a href="#">33-34</a>
Utsläpp	<a href="#">35-36</a>
Avfall från fartyg och verksamhet	<a href="#">37-38</a>
Hamnära buller	<a href="#">39</a>

## Ansvarsfull partner

Säkerhet främst	<a href="#">41-43</a>
Kompetensutveckling	<a href="#">44-45</a>
Rättvisa arbetsvillkor	<a href="#">46</a>
Jämställdhet	<a href="#">47</a>
Mänskliga rättigheter	<a href="#">48</a>
Ansvarsfulla inköp	<a href="#">49</a>
Affärsetik och antikorrupktion	<a href="#">50</a>





## Hållbarhet i korthet

### Stadens vision sätter ribban

"... 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, och därmed hamnen, ska utvecklas. Mycket handlar om hållbarhet i byggande, boendemiljöer, transportsystem och miljösatningar men också om balans mellan stillhet och puls och att ha fokus på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.

### Globala utmaningar

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.

VIKTIGA  
HÄNDELSER  
2023

Sveriges  
1:a elektriska  
reachstacker

är upphandlad med  
option för ytterligare två.  
Efter dryga förseningar  
levererades den första  
den 7 februari 2024.

### "Hållbar Hamn"

Med finansieringshjälp  
från Vinnova, expertis  
från Rise och energi från  
Öresundskraft ska Hel-  
singborgs Hamn ta ett  
stort kliv mot den helt  
elektrifierade driften i  
ett nystartat projekt.

Energiförbrukning  
har minskat med

9,4 procent

En effekt av  
omställningen från  
fossila drivmedel  
till eldrivna  
arbetsfordon



# Hållbarhet 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 miljöinsatser 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 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 transporter sjöledes. Mer gods ska omlastas till och från järnväg. Transporter av gods på fartyg och järnväg innebär betydligt lägre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter.

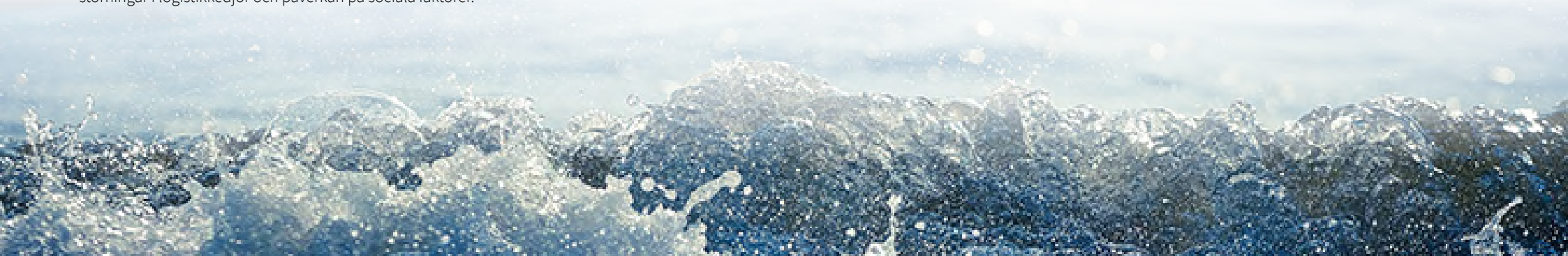
Helsingborgs Hamn ska sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energiåtgång, minskade markföroreningar och sanering av markområden, minskade utsläpp samt minskade bullernivåer i hamnens verksamhet.

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. Hamnen samverkar med och kan påverka bland annat leverantörer, transport- och rederibranschen, kunder och varuägare.

Värdekedjan	Leverantörer	Hamnverksamhet	Kunder	Varuägare
<b>Omfattning</b>	<p>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.</p> <p>Hamnen investerar regelbundet i olika arbetsmaskiner och använder entreprenörer för att underhålla och bygga ut vår hamninfrastruktur.</p> <p>Hamnen ställer krav på miljö och sociala villkor i sina upphandlingar och fortsätter utveckla metoder för värdering av leverantörer ur hållbarhetssynpunkt.</p>	<p>Personal med rätt kompetens möjliggör ett flexibelt och effektivt utnyttjande av våra arbetsmaskiner och vår hamninfrastruktur som består av kajer, hanteringsytor och lagerlokaler.</p> <p>Val av maskiner och kranar och deras energianvändning har störst påverkan på miljö, arbetsmiljö, effektivitet och därmed hållbarhet.</p>	<p>Rederier, men även speditörer och varuägare är våra kunder, som via hamnen importerar och exporterar gods, till och från Helsingborg, Skåne och södra Sverige.</p> <p>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.</p> <p>Sjötransporter är det mest energieffektiva transportslaget. Gods som transporteras på fartyg och järnväg innebär en lägre miljöbelastning per transporterat ton.</p>	<p>Varuägaren äger och försäkrar godset som hamnen hanterar. Hamnen har begränsad kunskap om innehållet i en container.</p> <p>För bulkgoods, gods som hanteras i våra magasin samt gods som stuffas och stripas har hamnen mer kunskaper.</p> <p>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.</p>
<b>Påverkan</b>	<b>Stort inflytande</b>	<b>Stort inflytande</b>	<b>Visst inflytande</b>	<b>Litet inflytande</b>
<b>Fokus</b>	Krav på miljö och socialt ansvar.	Säkerhet, energiförbrukning, buller och utsläpp påverkas av hamnens val av arbetsmaskiner och val av hanteringssystem. Ny teknik kräver ny kompetens.	Effektiva flöden till och från hamnen ger låga utsläpp och mindre buller från fartyg, järnväg och lastbilstrafik.	Säkerhet vid hantering av farligt gods. Tillämpning av regelverk från myndigheter.
<b>Hantering</b>	Systematiskt arbete med upphandling, inköp, avtal och avtalsvillkor samt kontroll och uppföljning.	Hanterar containrar och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder på ett energieffektivt och säkert sätt.	Hamnen medverkar till mer optimala, kostnadseffektiva och hållbara logistiklösningar via sjötransporter.	Effektiva rutiner för att identifiera och hantera farligt gods respektive digitalisering av kommunikation med kunder och myndigheter.



# Hållbarhetsstrategi

**Genom att driva och utveckla hamnens verksamhet på ett hållbart sätt till Nordens modernaste hamn, kan Helsingborgs Hamn långsiktigt leverera effektiv logistik till kunder och varuägare, ett finansiellt resultat som möjliggör investeringar i utökad kapacitet och god arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter för hamnens medarbetare, med en låg belastning på staden/närmiljön.**

Helsingborgs Hamns hållbarhetsstrategi bedrivs i tre fokusområden;  
**Hållbart erbjudande, Hållbar verksamhet och Ansvarsfull partner.**



## Hållbart erbjudande

Helsingborgs Hamn skapar värde för kunderna genom att erbjuda skånska och sydsvenska import- och exportföretag en god konkurrenskraft ur transporthänsende. 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 och därmed hela världen.

Strategiskt drivs hamnen av att utveckla kapaciteten i takt med efterfrågan på främst containertransporter, både genom smarta IT-system som skapar ett snabbare flöde, men också flexibilitet i hantering och säkra transporter. Stadens inriktning att flytta containerverksamheten söderut, möjliggör en bättre hamninfrastruktur med större kapacitet och goda tillväxtpotentialer på lång sikt.



## Hållbar verksamhet

Helsingborgs Hamns verksamhet påverkar miljön främst genom den omfattande användningen av dieseldrivna arbetsmaskiner, dvs. våra dragbilar och reachstackers. Även hamnens buller och utsläpp kommer från dessa arbetsmaskiner, vilket tillsammans med buller och utsläpp från fartyg samt lastbilstrafik till/från hamnen skapar utmaningar för närmiljön.

Hamnens strategi är att lämna all användning av fossildrivna fordon och maskiner, till förmån för eldrivna. Detta innebär att hamnen måste byta hanteringssystem, dvs. lämna dagens system med reachstackers till förmån för eldrivna RTG:er, vilket medför en stor investering i

hamninfrastruktur, men också högre kapacitet, ökad energieffektivitet och möjliggörande av ökad automatisering. På kort sikt ska 75 procent av alla arbetsmaskiner vara eldrivna år 2026.



## Ansvarsfull partner

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

Hamnens strategi är att bygga ett modernt företag som drivs av engagerade och lärande medarbetare med olika kompetenser. Alla medarbetare behöver bidra till arbetet med ständiga förbättringar för att på så sätt utveckla processer och öka organisationens effektivitet. Effektiviteten i vår logistik är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar.

Samtidigt måste hamnen leva upp till och helst överträffa alla sociala gränsvillkor för ett modernt företag. Såväl en säker arbetsplats, mänskliga och fackliga rättigheter, en trygg arbetsplats med mångfald med hög affäretik, ansvarsfulla inköp som professionella korruptionsfria relationer med leverantörer och kunder.

## Hållbarhetsmål

Helsingborgs Hamn ska aktivt leva upp till stadens mål att vara klimatneutrala år 2030. För hamnen innebär det en fortsatt satsning på eldrivna fordon och arbetsmaskiner. Genom att avveckla dieseldrivna maskiner som drivs med HVO100 minskar hamnen ytterligare utsläppen av växthusgaser, NOx och finpartiklar.

Med fler eldrivna maskiner minskar energiförbrukningen och driftskostnaderna blir lägre. Med en ny containerhamn ökar hamnens kapacitet och därmed bidraget till regionens näringsliv och ekonomi samtidigt som ytor frigörs för stadsutveckling.

### Hållbart erbjudande



En föregångare och förebild	<a href="#">23-24</a>
Nöjda kunder	<a href="#">25-26</a>
Hamn och samhälle	<a href="#">27</a>
Klimatrisker	<a href="#">28</a>
Logistikstaden	<a href="#">29-30</a>
Säkra transporter	<a href="#">31</a>



Bilagor till GRI-rapporten omfattar information och data som inte redovisas på annan plats i årsredovisning för 2023, men som krävs enligt GRI standard eller årsredovisningslagens bestämmelser om hållbarhetsrapportering.



# En föregångare och förebild i den gröna omställningen

**Genom samverkan i transportsektorn kan godsägarna minska koldioxidavtrycken i sina leveranskedjor. Stora steg måste tas från alla aktörer och det finns pionjärer som redan tagit stora kliv. Inom sjöfarten är containerrederiet A.P Möller Maersk en sådan pionjär - "All the way to zero" är rederiets slogan i den gröna omställningen med ambitionen att nå nettonollutsläpp 2040.**

100 000 fartyg som drivs av 300 miljoner ton bränsle, transporterar varje år 11 miljarder ton varor runt om i världen. Detta gör att sjöfarten står för cirka 1 076 miljoner ton CO<sub>2</sub>-utsläpp årligen vilket är cirka tre procent av de globala växthusgasutsläppen. Nya globala och regionala utsläppsriktlinjer kommer driva förbättringar av energieffektiviteten och minska utsläpp av växthusgaser från sjöfarten. Bränslet som driver fartygen är den största källan till utsläpp varpå det är bränslet som den globala rederijätten Maersk prioriterar att hitta alternativa lösningar till.

## Hållbarhet är inte längre ett val, utan en absolut nödvändighet

Globala åtgärder behövs under detta decennium för att uppfylla Parisavtalets mål att begränsa den globala uppvärmningen till en temperaturhöjning på 1,5°C. Åtgärder som inom sjöfarten, från och med den 1 januari 2024, ingår i EU ETS (EU Emissions Trading System). EU ETS sätter en årlig absolut gräns för utsläpp av vissa växthusgaser (GHG) och kräver köp av utsläppsrätter för utsläpp. Det innebär förenklat att rederier, som förutom att motiveras till att minska sina utsläpp, belastas med den extrakostnad som uppstår för att följa EU ETS-direktivet. En kostnad som i sin tur kommer att belasta rederiets kund i form av ett "Emissionstillägg" då varuägarens transport går till och från en hamn inom EU/ESS-länderna (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet).

## För Maersk är grönt bränsle nyckeln

Det finns flera alternativa bränslevägar, men alla har utmaningar när det gäller lämplighet och teknisk mognad. För att få en mätbar effekt så snart som möjligt prioriterar Maersk





grön metanol (e-metanol eller bio-metanol) som den bästa lösningen för nu. Rederiet samarbetar med bränsleproducenter för att accelerera och skala upp produktionen av e-metanol. Bland deras partners finns European Energy, som utvecklar en ny anläggning i Danmark för att förse Maersk med 16 000 ton grön metanol till 2024.

För att minska koldioxidutsläppen i sina globala leveranskedjor ersätter alltså Maersk bränslet som driver fartygen. Men det är inte bara bränslet som byts ut, Maersk har åtagit sig principen att endast beställa nybyggda fartyg som kan segla på gröna bränslen. Containerfartyget Laura Maersk som sjösattes 2023 är startskottet för Maersks storsatsning på grön metanol som fartygsbränsle. Hon har en dubbelbränslemotor som kan köras både på grön metanol och konventionellt bränsle.

– Laura Maersk och innovationen hon representerar i branschen, är beviset på att förändring i vårt synsätt på att minska koldioxidutsläppen i sjöfarten är möjlig. För att göra den förändringen måste vi samarbeta i nära partnerskap – med regeringar och myndigheter, med leverantörer och entreprenörer, men också med våra kunder, till vilka vi erbjuder en rad produkter som syftar till att minska deras koldioxidavtryck, berättar Birna Ödefors, Managing Director på Nordics – A.P. Moller Maersk.

### En viktig milstolpe för sjöfartens gröna omställning

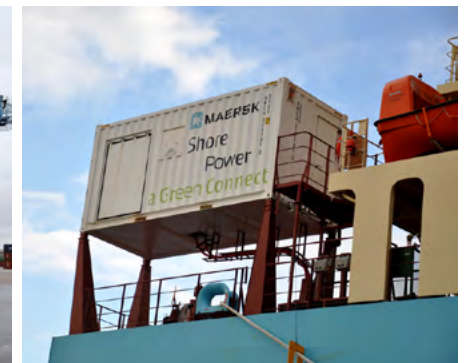
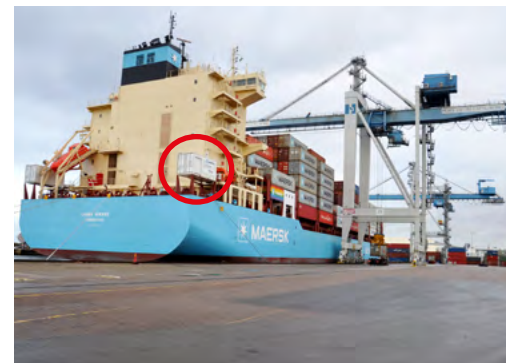
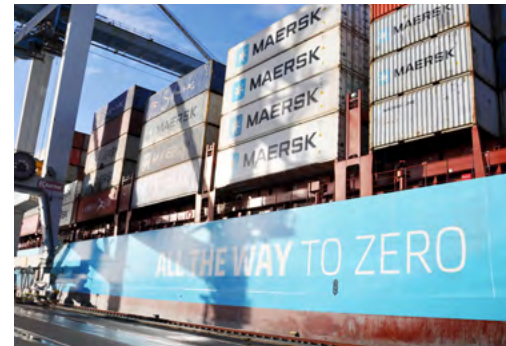
Laura Maersk är både rederiets och världens första metanoldrivna containerfartyg. Men hon blir inte ensam länge. Rederiet har ytterligare 25 fartyg på väg med beräknad sjösättning mellan 2024 och 2027. CO<sub>2</sub>-utsläppen kommer att minska med cirka 3 miljoner ton när alla 25 fartyg är i drift och äldre fartyg byts ut.

– Vi ser fram emot att se fler kunder och logistikleverantörer arbeta hand i hand för att avsevärt minska utsläppen av växthusgaser. Laura Maersk är det välbehövliga steget i rätt riktning på väg mot nollutsläpp i vår verksamhet till 2040, fortsätter Birna Ödefors.

### Nettonollerbjudande tillsammans

Laura Maersk gjorde sitt första anlöp i Helsingborgs Hamn den 30 oktober 2023. Hon har sedan dess varit ett välkommet anlöp i Helsingborg varje måndag med lastning och lossning av containrar på det som i nuläget är världens grönaste containerlinje till sjöss: Bremerhafen / Helsingborg / Halmstad / Kalundborg / Bremerhafen.

Linjetrafiken öppnar nya möjligheter för godsägare att minska sitt koldioxidavtryck i sina leveranskedjor med transporter ombord Laura Maersk via Helsingborgs Hamn. Därutöver trafikerar två åkerier, Dania Connect och Erikssons Åkeri i Tomelilla, hamnen i eldrivna lastbilflöden med containertransporter. En publik laddstation för tung trafik kommer invigas vid hamnens Centralgate under 2024, något hamnen hoppas ska bidra till den gröna omställningen inom lastbilstransporterna jämte den egna satsningen på eldrivna arbetsfordon.



Maersks nya containerfartyg ska alla vara förberedda (som på bilden ovan i röd markering och i fokus på den högra bilden) att ansluta till land-el när de ligger vid kaj. Land-el eliminerar utsläpp från motorerna då fartyget ligger stilla, en service Helsingborgs Hamn kommer att kunna erbjuda under 2026.

#### Om A.P. Möller Maersk:

A.P. Möller - Maersk är ett integrerat logistikföretag som arbetar för att koppla ihop och förenkla sina kunders leveranskedjor. Som en global ledare inom logistiktjänster är företaget verksamt i mer än 130 länder och sysselsätter över 110 000 personer över hela världen. Maersk siktar på att nå netto-nollutsläpp till 2040 över hela verksamheten med ny teknik, nya fartyg och gröna bränslen.

#### Om Laura Maersk:

Lastkapacitet: 2136 TEU (tjugofotscontainrar). Längd: 172 meter. Bredd: 32,2 meter. Djupgående: 11 meter. Maxfart: 17,4 knop. Fartyget har fått namnet Laura efter rederiets första ångbåt från 1886 som likt dagens Laura Maersk hade betydande inverkan på sjöfarten.

#### Om grön metanol:

Med grön metanol kan koldioxidutsläppen minska med uppåt 65-90 % jämfört med konventionella fartygsbränslen. Grön metanol är dessutom snabbt biologiskt nedbrytbart och är därför mindre skadligt om det skulle ske utsläpp till sjöss.

# Nöjda kunder

**Helsingborgs Hamns arbete med kundnöjdhet och affärsutveckling är ständigt pågående och ett viktigt mål för bolaget. Målet är även tydligt formulerat i ägardirektivet med att NKI-värdet 2026 ska uppgå till minst 77. Med kunderna och deras behov av tjänster och service i fokus arbetar hamnen årligen fram strategier för vilka förbättringsområden inom verksamheten som ska prioriteras.**

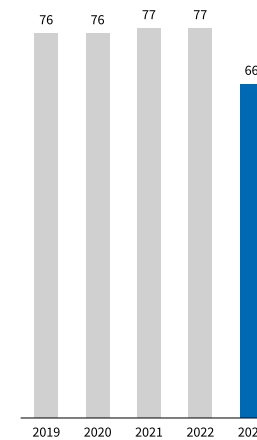
Efterfrågan på hamnens tjänster drivs ytterst av exportindustrins framgångar och importörernas efterfrågan från industri och konsumenter i Sverige. Kunder, rederier, speditörer och varuägare styrs av konjunkturen och världshandelns volymutveckling. Genom att erbjuda ett hållbart partnerskap kan Helsingborgs Hamn behålla existerande kunder och attrahera nya till Helsingborg. Hamnen har därigenom en positiv påverkan på näringsliv och arbetstillfällen i regionen.

## Utvecklas tillsammans

Försäljningsarbetet i Helsingborgs Hamn bygger på ett nära och långsiktigt samarbete med kunderna. Tjänsteutbudet anpassas, samarbetsprojekt drivs och teknisk service utvecklas för att hela tiden förbättra erbjudandet. Hamnen har en rutin för att med hjälp av ett IT-system hantera och hitta förbättringsåtgärder om ett klagomål inkommit från kund. IT-systemet är tillgängligt för alla medarbetare i hamnen. Rutinen och det systematiska affärsutvecklingsarbetet ska förbättras under 2024 och utvecklas i dialog med kunderna. Hamnen strävar efter att uppnå en kundupplevelse med högsta standard i kvalitet, ledtider och leveranssäkerhet med

digitala lösningar, personlig kontakt och tillgängliga kanaler för smidig interaktion. I oktober 2023 implementerades ett nytt Terminal Operating System i Helsingborgs Hamn. Övergången påverkade hamnens produktivitet och effektivitet negativt under ett par månader och har påverkat resultatet i årets kundundersökning som genomfördes i november till december 2023.

Hamnens Nöjd Kundindex:



## Så säger kunderna i en undersökning, NKI-värde hamnens nyckeltal

Utöver den personliga intressentdialogen som förs i samtal och mejl efterfrågar hamnen årligen kundernas åsikter via en web-baserad undersökning som utgör en viktig grund för arbetet med att identifiera förbättrings- och hållbarhetsområden som kunderna anser att hamnen bör prioritera. Undersökningen genomförs för att samla kunskap om hur hamnens tjänster fungerar och som en måttstock för måluppfyllelse.

Helsingborgs Hamn får ett NKI på 66 i undersökningen 2023, vilket är ett tydligt tapp jämfört med föregående år då värdet låg på 77. Det är också tydligt att höstens implementering av terminaloperativsystemet NAVIS har fått konsekvenser för kunderna och påverkat deras nöjdhet med hamnens service.

Införandet av det nya terminaloperativsystemet Navis N4 i oktober 2023 påverkade resultatet i årets kundundersökningen då hamnens produktivitet och service återhämtade sig till normalnivåer först i början på 2024.



Deltagarantal i undersökningen 2023 motsvarar 53 procent av alla tillfrågade respondenter, vilket kan anses ge ett pålitligt resultat där 100 kunder och partners bjudits in att delta.

## Kundlojalitet

Genom frågan "Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera Helsingborgs Hamn till en kollega eller ett annat företag?" mäts lojalitet, ett så kallat NPS-värde, som för Helsingborgs Hamn uppgår till 8 procent 2023 - en minskning från 2022 med 34 procent. Resultatet indikerar att det fortfarande finns fler ambassadörer än kritiker bland kunderna.

## Rangordnat hamnens hållbarhetsfokus

Kundernas åsikter har en hög grad av inflytande i hamnens strategiska hållbarhetsarbete. På frågan "Hur nöjd är du med Helsingborgs Hamns hållbarhetsarbete generellt?" indikerar kundernas svar ett än högre förtroende för hamnens ambitionsnivå och satsningar mot fjolårets höga resultat. I undersökningen får deltagarna varje år rangordna vad de tycker att hamnbolaget ska fokusera på. För att möjliggöra andra svar kompletteras avsnittet med en fritextfråga men har inte påverkat listningen 1-10 av prioriterade områden som följer i tabellen nedan.

## Hållbarhetsområden rangordnade av de svarande

Placering i prioritetsordning	2023	2022	2021
Nöjda kunder	1	5	2
Infrastruktur - kajer och vägnät	2	1	1
Utsläpp - växthusgaser, global uppvärmning	3	3	4
Teknisk utveckling	4	4	5
Näringslivsförutsättning i verksamhetsregion	5	8	7
Informationssäkerhet	6	7	10
Arbetsmiljö	7	9	9
Utsläpp - Luftföroreningar	8	2	3
Indirekta utsläpp dvs. kunders och samarbetspartners klimatpåverkan	9	10	8
Energianvändning	10	6	6

## Viktiga förbättringsområden

Utifrån resultatet i kundundersökningen 2023 kommer Helsingborgs Hamn att koncentrera arbetet på att förbättra effektiviteten och produktiviteten i det nya terminaloperativsystemet vilket kräver både ett kompetenslyft inom befintlig personal och en organisationsförändring som genomfördes den 1:e januari 2024. Kommunikation och täta dialoger med kunder för att hantera uppkomna problem samt avvikelser ska prioriteras med lyhördhet och förståelse för kundens behov.



Utbildningar och partnerträffar genomfördes inför skiftet till det nya terminaloperativsystemet för att skapa en så smidig övergång som möjligt.

## Om undersökningen

Undersökningsmetoden är sedan 2018 anpassad för att kunna se kontinuerliga mätvärden över tid. Kundundersökningen genomförs av extern part och innehåller grunden för ett NKI-värde, ett standardiserat och etablerat mått på kundnöjdhet, NPS-värde, ett standardiserat och etablerat mått på lojalitet samt ett hållbarhetsavsnitt med utgångspunkt från kunders och partners 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 stadsdel fram.

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 avvecklas och byggs om till nya attraktiva stadsdelar.

Oceanhamnen är första etappen av stadsutvecklingsprojektet H+. Fram till 2035 ska en miljon kvadratmeter hamn- och industriområde utvecklas till 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 är ett hinder för att möjliggöra en levande stadsdel med bostäder, kontor, restauranger och handel nära vattnet.

Hamnen har en positiv påverkan på 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 mellan riksintresset för hamnen och önskemålet om havsnära boende. På 1900-talet fanns det plats för både hamnutbyggnad och bostadsbyggnad.

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, därför måste nuvarande ytor användas effektivare. Ökade

### 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."

containervolymer innebär också krav på ytterligare en kaj som kan ta emot större fartyg (upp till gamla Panamax-storlek) och byte till ett hanteringssystem där fler containrar kan hanteras på mindre yta.

Helsingborgs Hamn utredde under 2020 i nära samarbete med staden olika alternativ för hur hamnen, dels ska kunna bli fossilfri och dels kunna utöka verksamheten och däribland få tillgång till ytterligare en kaj.

Arbetet resulterade i att kommunfullmäktige i januari 2021 beslutade att starta arbetet med en Fördjupad översiktsplan (FÖP), med inriktningen att containerhamnen ska flytta till ett södra läge. Siktet är att containerhamnen flyttar 2029-2030. Därmed frigörs på sikt mark för stadsutveckling på containerverksamhetens nuvarande yta. Under 2023 har detta planeringsarbete fortsatt.

## 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.

## 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde

Genererat direkt ekonomiskt värde, tkr	2023	2022	2021
Intäkter	400 030	434 369	424 656
<b>Fördelat ekonomiskt värde, tkr</b>			
Rörelsekostnader	-136 320	-139 231	-134 360
Anställdas löner och förmåner	-175 569	-168 316	-171 411
Betalningar till finansärer	-40 195	-60 186	-55 263
Betalningar till den offentliga sektorn	-3 932	-6 619	-3 942
Investeringar i samhället	0	-15	-15
<b>Erhållet ekonomiskt värde</b>	<b>44 014</b>	<b>60 003</b>	<b>59 665</b>



# Klimatrisker

**Rapportering enligt GRI 201-2. Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter för organisationens aktiviteter att hänföra till klimatförändringarna.**

## Global uppvärmning

Det krävs stora förändringar i samhället om vi på ett effektivt sätt ska kunna ta itu med de globala utmaningar som klimatförändringar och överkonsumtion av resurser medför. Ökad förbrukning av råvaror, ökat transportarbete, mer avfall och befolkningstillväxten skapar risker som behöver hanteras redan idag.

Den globala uppvärmningen kommer långsiktigt innebära fler negativa klimateffekter från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av havsnivån, påverkan på närsamhället 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 stor 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.

Ska bolaget leva upp till stadens Klimat- och energiplan behöver hamnen byta hanteringssystem från dagens dieseldrivna reachstackers till ett eldrivet system. För att uppnå målet att 75 procent av alla arbetsmaskiner ska vara fossilfria 2026, behövs investeringar i cirka 6 st eldrivna dragbilar för cirka 20 mnkr och 13 st reachstackers för cirka 150 mnkr. I samband med flytten till den nya containerhamnen behöver hamnen för att få plats, byta hanteringssystem till eldrivna RTG (Rubber Tyred Gantry Cranes). Några planer på byte till RTG på nuvarande yta för containerhamnen finns för närvarande inte.

Bolagets personbilar har ersatts av eldrivna. Arbetet med att även ställa om arbetsmaskiner till fossilfria har fortsatt. Under 2022 har ytterligare fyra nya el-drivna dragbilar beställts med leverans i april 2024. Dessutom har en el-driven reachstackers beställts med leverans i februari 2024. El-infrastruktur för att kunna ladda dessa dragbilar har byggts ut. Arbetsmaskiner med förbränningsmotor drivs av HVO100.

Den pågående havsnivåhöjningen kommer att fortgå på kort sikt oavsett om den globala temperaturhöjningen avstannar på plus 1,5 grader. Fram till år 2100 är bedömningen att kajerna behöver höjas till plus 4 meter över dagens normalvattennivå. Kostnaderna för att höja nuvarande kajer (cirka 3,6 km) och terminalområden till plus 4 meter, uppskattas till cirka 3,6 miljarder kronor i dagens prisnivå, om de ska användas som kajer för att lasta och lossa fartyg. Kostnaderna för sluttande strandskoningar är betydligt lägre. En del av dessa kajer och ytor kommer på sikt att tas över av staden.

## Åtgärder mot havsnivåhöjning

Kommunfullmäktige i Helsingborg har i januari 2021 beslutat om att påbörja arbetet med en ändrad Fördjupad översiktsplan för H+ (Stadsplan Södra staden), med inriktning att hamnens containerverksamhet omlokaliseras till det södra alternativet. Styrelsen har därefter ställt sig positiv till stadens inriktning att flytta containerverksamheten till det södra alternativet, med effekten att delar av Västhamnen avvecklas som containerterminal och riksintresse.

Hamnen har under de senaste åren utrett och fått en kvalificerad bild av investeringsutgifterna för att bygga ny kaj och terminalyta för containerverksamhet i det södra läget. En ny containerterminal med två kajplatser med 15 meters djup, en ny kombiterminal och en höjning av terminalytan till plus 4 meter bedöms kosta cirka 2,6 miljarder kronor i 2023 års prisnivå.

Efter flytten av containerverksamheten till en ny containerhamn och avveckling av Västhamnen, pellets kaj och Energihamnen, skulle hamnen ansvara för cirka 1,8 km kajer och terminalyta. Kostnaderna för att höja dessa kajer från cirka plus 2 meter till plus 4 meter minskar i motsvarande mån. Åtgärderna behövs troligen i senare delen av seklet.

## 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 fortfarande relativt 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. Tillsammans med Öresundskraft kommer hamnen att bygga en laddstation för tunga fordon i direkt anslutning till hamnens Centralgate.

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

# Logistikstaden

**Hamnen har en positiv påverkan på 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 ett av Sveriges bästa logistiklägen.**

Hamnen bedriver sin verksamhet i Helsingborg centralt i staden, med kunder som agerar globalt och regionalt. Leverantörer till hamnen 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 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.

WSP Advisory, en organisation specialiserad på mätningar och analyser, har regelbundet genomfört studier som med ett regionalt analys- och prognosprogram räknar fram hamnens indirekta påverkan på ekonomi och sysselsättning i regionen. Studien har genomförts för år 2012, 2016, 2019 och 2022.

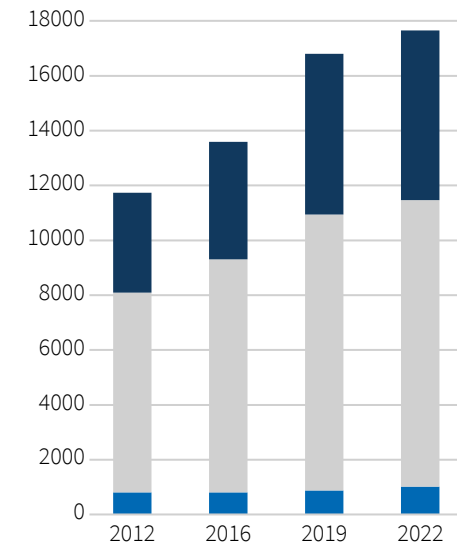
Hamnens bidrag till den regionala ekonomin uppgick 2022 till cirka 16,6 miljarder kr, jämfört med cirka 9,5 mdr kr 2016. Drygt 17 700 sysselsatta personer (11 500 år 2016) är direkt eller indirekt beroende av hamnen. Den regionala ekonomin definieras här som Familjen Helsingborg med kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örskälljunga.

Även om Helsingborgs Hamn "endast" har cirka 200 anställda bidrar hamnen till sysselsättning för cirka 17 700 personer. Uträkningen bygger på att drygt 1 000 (930) personer är direkt verksamma i hamnen och cirka 10 400 jobb är lokaliserade i kommunerna i Familjen Helsingborg tack vare närheten till hamnen.

Genom modellberäkningarna framgår att ytterligare 6 200 jobb utgör så kallade indirekta effekter, dvs. underleverantörer av insatsvaror och tjänster till de direkt sysselsatta. Alltså 17 700 jobb, i Familjen Helsingborgs kommuner. En ökning under tio år med 50 procent från 2012. Dessa personer har en förvärvsinkomst på cirka 6,1 miljarder kr.

## Direkt och indirekt sysselsättning relaterad till Helsingborgs Hamn år 2012, 2016, 2019 och 2022.

■ Direkt verksamhet i hamnen ■ Lokaliserade pga närhet till hamnen ■ Indirekt effekt





## Bidrar till den regionala ekonomin

Verksamheten i Helsingborgs Hamn och de företag som är direkt eller indirekt anknutna till den bidrar med totalt 17 miljarder kronor till den regionala ekonomin, bruttoregionprodukten (BRP), dvs. värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Denna andel motsvarar cirka 7 procent av hela Familjen Helsingborgs BRP.

Hamnens bidrag till Familjen Helsingborgs BRP har ökat kraftigt över tid, från knappt 10 miljarder kr år 2012 till närmare 17 miljarder kr år 2022. En ökning med 70 %. Under samma tid har Sveriges export ökat med knappt 90 % och importen ökat med 100 %. Inflationen (mätt med KPI) har ökat med drygt 18 % under dessa tio år.

Hamnen deltar och samverkar med staden och näringslivet i olika konstellationer, med målet att stödja och utveckla logistikstaden och näringslivet. I Helsingborg och i kranskommunerna finns det tillgång på både mark, logistiklokaler och arbetskraft som möjliggör en fortsatt utveckling av logistikstaden Helsingborg. En viktig anledning till att Helsingborg är utnämnt till Sveriges bästa logistikläge.

## Helsingborgsdeklarationen

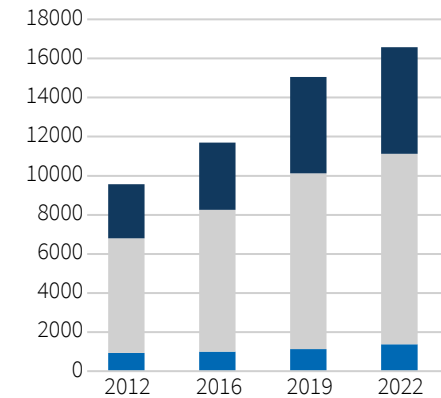
Helsingborgs Hamn skrev 2022 under Helsingborgsdeklarationen som är en satsning där Helsingborgs stad tillsammans med aktörer från hela logistikkedjan tar sikte på att Helsingborgsregionen ska bli Europas mest snabbväxande och hållbara logistikknä. Helsingborgsdeklarationens syfte är att möjliggöra en ökande klimatomställning genom konkreta samarbetsprojekt för att nå målet nettonollutsläpp år 2030.

Hamnen har idag inga kontinuerliga rutiner för att utvärdera hamnens indirekta ekonomiska påverkan, utöver användningen av WSP:s regionala analys- och prognosystem.



## Hamnens bidrag till Familjen Helsingborgs BRP, år 2012, 2016, 2019 och 2022 (mdr kr)

■ Direkt verksamhet i hamnen ■ Lokaliserade pga närhet till hamnen ■ Indirekt effekt



År 2019 var hamnens BRP-tillskott cirka 9,2 miljarder kronor. En stor ökning jämfört med 2016 då tillskottet var cirka 6,1 miljarder kr, respektive 2012 då tillskottet var 5,4 miljarder kronor.

## Undersökningen - utförare samt metod

WSP Advisory har på uppdrag av Helsingborgs Hamn genomfört en studie av den totala betydelse hamnen har för samhällsekonomin för kommunerna som ingår i Familjen Helsingborg.

Genom en modellbaserad ansats har både det direkta ekonomiska tillskottet som företagen i hamnen genererar samt de vidare indirekta spridningseffekterna i form av leverantörer och underentreprenörer kunnat beräknas. För beräkningarna i sysselsättningsrapporten har modellverket Raps (regionalt analys- och prognosystem) använts. Verktöget används för att göra olika typer av prognoser och analyser av exempelvis befolkning, arbetsmarknad och ekonomi för kommuner, delregioner eller län.

Metoden har förbättrats med bl a bättre indata, vilket har påverkat även utfallet 2012, 2016 och 2019.



# 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 och 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 och transport till kund. Olika länders gränser passeras med olika regelverk för tullar, kvoter, miljökrav, tekniska krav, konsumentskydd, m.m.

Containern 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 procent av styckegodset skadades eller försvann i tidigare hantering. Dagens hantering av gods i containrar 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, IMO, är ett FN-organ som driver globala sjöfartsfrågor och anpassar regelverk inom internationell sjösäkerhet, sjöfarts- och hamnskydd, hantering av fartygsavfall, utsläpp 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 regelverk 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.

Hamnens systematiska säkerhetsarbete har en positiv påverkan på hållbarhet, genom att risker som följer av transport- och logistikarbete minimeras. Olyckor kan i värsta fall ha en mycket negativ påverkan på miljö, människor och ekonomi.

## 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, Öresundslinjen, Sundbusserne och Kemira ansvarar för var sitt ISPS-område. Tillfälliga ISPS-områden upprättas vid exempelvis kryssningsanlöp då kajer som normalt är öppna för allmänhet tillfälligt stängs.

Hamnen är en samhällsviktig verksamhet. En förändrad omvärld med ökande hot innebär ett historiskt allvarligt säkerhetsläge, inte minst för Sveriges hamnar. Hotbild mot samhällsviktiga verksamheter och infrastrukturer har ökat med hot från andra stater men även från organiserad brottslighet. Helsingborgs Hamn tog 2023 ett kliv mot att säkra upp verksamheten genom beslut att ansöka om att göra Container- och Energiterminalen till ett civilt skyddsobjekt.

## 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 Gemensamma nödlägesövningar
Transportstyrelsen	Tillståndsärende	Revision av tillstånd vart femte år	Sjöfartsskyddstillstånd, tillstånd för farleders sjösäkerhetsanordningar samt tillsyn enligt NIS-direktiv och Säkerhetsskyddslagen.
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	Miljötilstånd
Myndighet för samhällsskydd och beredskap	Tillstånd	Vid behov	Farligt Gods
Kustbevakningen	Förebyggande	Kontinuerligt	Farligt Gods, Lastsäkring Gränskontroll

### Hållbar verksamhet



Energianvändning	33-34
Utsläpp	35-36
Avfall från fartyg och verksamhet	37-38
Hamnära buller	39



Bilagor till GRI-rapporten omfattar information och data som inte redovisas på annan plats i årsredovisning för 2023, men som krävs enligt GRI standard eller årsredovisningslagens bestämmelser om hållbarhetsrapportering.



# Energianvändning

**Hamnen använder ungefär lika mycket el-energi som energi från drivmedel till verksamheten. Hamnen har en stor utmaning med tunga arbetsmaskiner som går på fossila drivmedel. En övergång till eldrift kräver ny teknik eller byte av hanteringssystem och annan kompetens hos bolagets medarbetare. Under mellanperioden används i så stor utsträckning som möjligt HVO100 i stället för konventionell diesel som bränsle för att minska påverkan av fossila drivmedel.**

Hamnen är en av Helsingborgs största förbrukare av energi. Denna energianvändningen har negativ påverkan på hamnens hållbarhet. Åtgärderna för att minska energianvändningen genom en övergång till eldrivna arbetsmaskiner har en positiv påverkan.

## Energikällor

De huvudsakliga bränslen som används vid hamnens interna transportarbete är HVO100 och elektricitet. Hamnens reachstackers och dragbilar är de stora förbrukarna av HVO, medan hamnens kranar och mellanlagringen av kylcontainrar förbrukar mest verksamhetsel. En del av verksamhetselen används till fartyg som ansluter sig till elnätet när de ligger vid kaj. Detta är en lågspänningsanslutning som förser fartyget med el till belysning, värme etc. Denna el ska ej förväxlas med den högspänningsanslutning som hamnen ska kunna erbjuda från 2026. Sedan slutet av 2020 har hamnen ersatt diesel i så stor utsträckning som möjligt med HVO100, ett förnybart bränsle.

Arbete pågår fortlöpande för att minska energiförbrukningen i hamnen. Att byta till energieffektiva armaturer (LED) i belysningsmasterna är ett exempel, ett annat är arbetet med att optimera körvägar i produktion samt att effektivisera antal fordon som används.

## 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 2030.

Samtliga av hamnens arbetsmaskiner ska vara fossilbränsle fria 2024. Hamnen har 40 fordon (personbilar och lätta arbetsfordon) varav 37 drivs med el. Av 56 arbetsmaskiner (dragbilar, truckar, reachstackers och lastmaskiner) drivs 13 med el och 43 med förnybart diesel (HVO100). Hamnen upphandlade under 2022 ytterligare fyra elektriska dragbilar (med leverans hösten 2024) samt en elektrisk reachstacker (med leverans i februari 2024 efter ett års försening). Parallellt pågår arbetet med att effektivisera verksamheten för att minska antal fordon och energiförbrukning i hamnen.

Hamnen har under flera år genomfört utbyte av arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga miljöklass. Två nya reachstackers med "steg fem-motor", vilket är den bästa av dieselmotorer som erbjuds på marknaden, levererades och rullade ut i produktion i början på 2024. Detta angreppssätt är dock inte tillräckligt när hamnen ska leva upp till stadens Klimat- och energiplan.

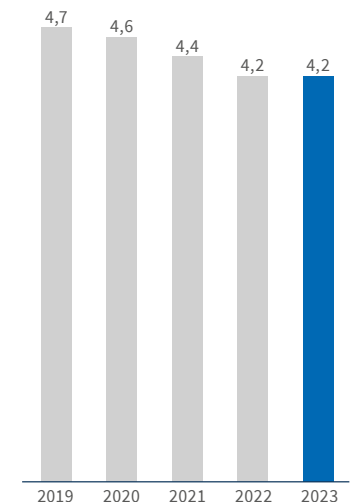
Hamnen har de senaste åren gjort stora investeringar i den egna el-infrastrukturen. Ökad kapacitet och ökad driftsäkerhet med matning av elektricitet i en slinga till alla delar i hamnen, är en förutsättning för att kunna byta till ett containerhanteringssystem som drivs med el. En ny fördelningsstation började byggas under 2022 med driftsättning våren/sommaren 2024. Hamnen ska också senast 2026 kunna erbjuda högspänningsanslutning till fartyg vid kaj, så kallad land-el. Denna anslutning kan tillgodose containerfartygens höga effektbehov, så som kylcontainrar, batterier med mera. Detta innebär att fartygens hjälpmotorer inte behöver vara i drift, med markant minskade utsläpp som resultat. En förstudie har påbörjats under 2023.

## Policy

Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energiåtgång och avveckling av fossila bränslen. Under 2023 har hamnen fortsatt utreda möjligheter och konsekvenser av att byta hanteringssystem för att leva upp till Klimat- och energiplanen, samt utbyggnad av ny containerterminal för att hantera ökade volymer och behovet av att flytta kombiterminal respektive hamnens långsiktiga placering.

## Nyckeltal Drivmedelsförbrukning

Stapel Tabellen visar antal liter drivmedel per hanterad enhet vid lastning och lossning av containerfartyg 2019-2023.



### 302-1 Organisationens energianvändning

Bränsleförbrukning, MWh	2023	2022	Basår (2019)
Eldningsolja <sup>1)</sup>	0	0	100
Diesel	118	906	10 133
Bensin 95 oktan	1	2	30
<b>Icke förnybara bränslen, totalt</b>	<b>119</b>	<b>908</b>	<b>10 263</b>
HVO100	7 124	7 186	0
HVO	0	188	0
Fordonsgas (0-100% Biogas) <sup>2)</sup>	0	0	20
Etanol (E85) <sup>3)</sup>	0	0	1
<b>Förnybara bränslen, totalt</b>	<b>7 124</b>	<b>7 374</b>	<b>21</b>

<sup>1)</sup> Värmekälla från oljepanna till värmepump har bytts i ett magasin.

<sup>2)</sup> Fordonsgas förbrukad består till delar av biogas (förnybart) och delar naturgas (fossilt).

<sup>3)</sup> E85 innehåller 75-85 % förnybart bränsle (bioetanol) och 15-25 % bensin (fossilt). Andelen etanol skiljer sig mellan vinter och sommar.

Uppgifter om förbrukad mängd, samt beräkningsfaktorer har tillhandahållits av hamnens leverantörer Preem AB och Qstar Försäljning AB. Faktorer från 2022 används, eftersom 2023 års ej är fastslagna då beräkningarna gjordes. Diesel: 9,8 kWh/l, Bensin E5: 8,94 kWh/l, HVO100: 9,45 kWh/l, HVO: 9,45 kWh/l

El-, fjärrvärme-, fjärrkylförbrukning, MWh	2023	2022	Basår (2019)
Fastighetsel	1 514	1 567	1 849
Verksamhetsel (el till bl. a. kranar och kylcontainrar)	6 371	6 860	7 224
Fjärrvärme	174	211	208
Fjärrkyla	24	34	45
<b>El, fjärrvärme och fjärrkyla, totalt</b>	<b>8 083</b>	<b>8 672</b>	<b>9 326</b>

Uppgifter om total förbrukad mängd har tillhandahållits av våra leverantörer Bixia AB (el) och Öresundskraft AB (fjärrvärme och fjärrkyla). Fördelningen mellan de olika typerna av el, är delvis faktiska mätningar och delvis procentuella uppskattningar. Detta eftersom hamnen i dagsläget inte har interna elmätare på samtliga funktioner.

MWh	2023	2022	Basår (2019)
Icke förnybara bränslen, totalt	119	908	10 263
Förnybara bränslen, totalt	7 124	7 374	21
El, fjärrvärme och fjärrkyla, internt totalt	8 083	8 672	9 326
<b>Energiförbrukning i organisationen, totalt</b>	<b>15 326</b>	<b>16 954</b>	<b>19 610</b>

Se ovan tabells kommentarer för källor till uppgifterna.

El till fartyg anslutna till land, MWh	2023	2022	Basår (2019)
Elanslutning, lågspänning	731	473	629

Från och med 2026 ska hamnen kunna erbjuda högspänningsanslutning, s.k. land-el till anlöpande fartyg i Västhamnen och Skåneterminalen.





# Utsläpp

## Direkta utsläpp av växthusgaser

Helsingborgs Hamn genererar utsläpp främst från de fossildrivna arbetsmaskinerna. Ytterligare utsläpp sker från anlöpande fartyg och färjetrafiken tillsammans med den externa fordonstrafiken till och från hamnen. Dessa utsläpp från hamnens arbetsmaskiner, anlöpande fartyg och lastbilar har en negativ påverkan på klimatet.

Helsingborgs Hamns hållbarhetsarbete avgränsas till utsläpp från den egna verksamheten. Hamnen har tillstånd enligt Miljöbalken för sammanlagt 52 000 anlöp per år av fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton, varav cirka 50 000 anlöp avser färjetrafiken på HH-leden.

Tillståndet reglerar inte mängden utsläpp, däremot att Helsingborgs Hamn ska påverka kunderna att ständigt förbättra miljöprestanda t.ex. i sina fartyg. Ett sätt att göra detta är via miljödifferenterade hamnavgifter vilket innebär att den kund som kan påvisa god prestanda och förbättring kan få rabatt på hamnavgifter. Avgiftsmodellen för hamnavgifter och miljö-differenterade rabatter reviderades senast 2022. Fartyg som engageras i internationell handel kan välja att poängsättas enligt Environmental Ship Index, ett globalt certifierat system för världshandelsflottan. Fartyg som erhåller tillräckliga poäng i detta system åtnjuter rabatt på hamnavgifter.

Helsingborgs Hamn ska senast 2026 kunna erbjuda el-anslutning av fartyg vid kaj med så kallad land-el. Idag producerar fartygen el med hjälp av så kallade hjälpmotorer som är igång när fartyget ligger vid kaj. Vid land-elanslutning elimineras alla utsläpp från sådana hjälpmotorer.

Hamnen har fortsatt aktivt arbetat för att förbättra sin utsläppsprestanda och under 2022 upphandlades ytterligare fyra elektriska dragbilar (leverans hösten 2024) samt en elektrisk reachstacker (leverans februari 2024). Vid utgången av 2023 var fossilfriheten 34 procent för hamnens arbetsmaskiner. Utbudet av större fossilfria arbetsmaskiner, såsom reachstackers, har varit begränsat vilket medför att omställningen tar längre tid än förväntat. Dessutom är marknaden av tunga eldrivna arbetsmaskiner drabbad av både långa och svårlösta förseningar.

Under 2023 har de direkta utsläppen från hamnens interna transportarbete minskat från 641 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter till 300. Detta beror huvudsakligen på att andelen diesel och HVO minskat igen i takt med att HVO100 tillgången förbättrats. Att använda HVO100 när det finns tillgängligt istället för att använda diesel medför att hamnen har besparat 1 430 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter under 2023.

Ett ytterligare steg i att förbättra hamnens utsläppsprestanda är det utbyte av terminalsystem som genomförts under 2023 med optimerade Yard Planning-funktioner. Detta kommer ytterligare att minimera antalet lyft, förkorta körvägar och förflyttningar av containrar. Vilket kommer att förbättra produktiviteten och innebära minskade utsläpp.

Bolagets långsiktiga plan för helt fossilfri hantering och eliminerade utsläpp har vidareutvecklats där hamnen planerar för ett utbyte av hanteringssystem till helelektriskt. Införande av RTG:er (Rubber Tyred Gantry Cranes) skulle både möjliggöra en ökad kapacitet på en mindre yta och innebära eliminerade utsläpp av växthusgaser och luftförorenande gaser och partiklar.

## Fartygsanlöp och lastbilar

Luftförorenande utsläpp från anlöpande fartyg regleras av IMO med bland annat krav på att svavelhalten i marina bränslen från och med 2020 får vara max 0,5 procent. Sedan 2015 gäller för SECA-området (öster om Storbritannien inkl. Östersjön) att svavelhalten får vara max 0,1 procent.

Öresundslinjen kör sedan 2019 två av sina fyra färjor på el och ytterligare en planeras. Eldrivna fartyg fungerar för färjetrafik där laddning sker frekvent. För transoceaniska fartyg är idag en övergång till LNG eller metanol möjliga lösningar för sjöfartens gröna omställning.

## Indirekta utsläpp av växthusgaser från energi

Indirekta GHG-utsläpp (Greenhouse gas – växthusgasutsläpp) kommer från framställning av inköpt el, fjärrvärme och fjärrkyla. Under 2023 uppgick bolagets indirekta (Scope 2) utsläpp av 69 (77) ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, location-based.

Helsingborgs Hamn upphandlar el tillsammans med Helsingborgs stad, med krav på förnybar el med ursprungsgarantier för sol, vind, vatten eller biobränsle. Därigenom är bolagets indirekta utsläpp vid produktion av el mycket låg eller noll.

## Policy

Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energianvändning och avveckling av fossila bränslen. Under 2023 har bolaget fortsatt utreda möjligheterna och konsekvenserna av att byta hanteringssystem, för att leva upp till Klimat- och energiplanens krav på fossilfria arbetsmaskiner 2024.



### 305-1 Direkta (Scope 1) växthusgasutsläpp

Scope 1, ton CO <sub>2</sub> -ekv	2023	2022	Basår (2019)
Eldningsolja	0	0	27
Diesel	28	238	2 319
Bensin 95 oktan	0	1	9
HVO100	271	395	0
HVO	0	8	0
Fordonsgas (0-100 % Biogas)	0	0	2
Etanol (E85)	0	0	0,1
<b>Direkta (scope 1), totalt</b>	<b>300</b>	<b>641</b>	<b>2 357</b>

Uppgifter om förbrukad mängd, samt emissionsfaktorer har tillhandahållits av hamnens leverantörer Preem AB och Qstar Försäljning AB.

Källa emissionsfaktor fordonsgas: Energimyndigheten.

Hamnen använder faktorer från 2022, eftersom 2023s ej är fastslagna då beräkningarna gjordes.

Avser WTW (Well to Wheel)-värde: Diesel: 2,34 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, Bensin E5: 2,77 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, HVO100: 0,36 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l Global Warming Potential, GWP100, källa: Fifth Assessment Report (AR5) från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)

Basår: 2019, enligt följande: Eldningsolja: 2,69 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, Diesel: 2,28 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, Bensin 95 oktan: 2,63 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, Fordonsgas (0-100% Biogas): 1,47 kg CO<sub>2</sub>-ekv./kg, Etanol: 1,19 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l



Besparing växthusgasutsläpp - HVO100 istället för diesel, ton CO <sub>2</sub> -ekv	2023	2022	Basår (2019)
<b>Besparing, totalt</b>	<b>1430</b>	<b>1 489</b>	<b>0</b>

Hamnen använder faktorer från 2022, eftersom 2023s ej är fastslagna då beräkningarna gjordes.

Diesel: 9,8 kWh/l, HVO100: 9,45 kWh/l Avser WTW (Well to Wheel)-värde: Diesel: 2,34 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l, HVO100: 0,36 kg CO<sub>2</sub>-ekv./l

### 305-2 Indirekta (Scope 2) utsläpp av växthusgaser

Ton CO <sub>2</sub> -ekv	2023	2022	Basår (2019)
Location-based	69	77	122
Market-based	17	12	13

I beräkningarna har fastighets- och verksamhetsel tagits med, samt fjärrvärme och fjärrkyla. Uppgifter om totala mängden har tillhandahållits av våra leverantörer Bixia AB (el) och Öresundskraft AB (fjärrvärme och fjärrkyla).

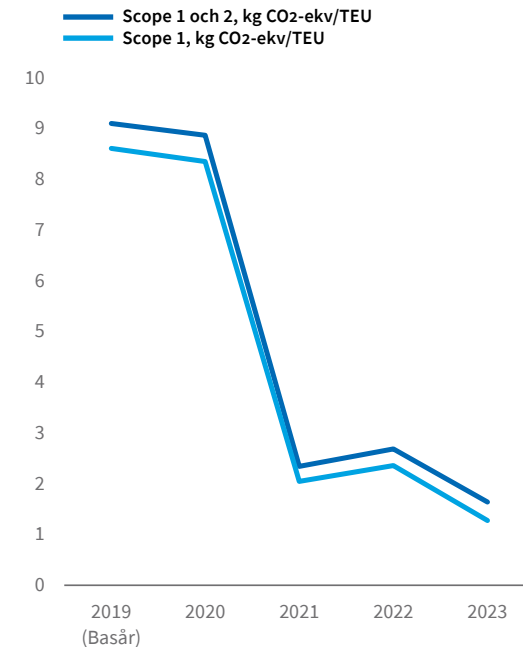
Källa emissionsfaktor el, Location-based: Rapport AIB (Association of Issuing Bodies): European Residual Mixes, Production mix 2022 för Sverige (SE): 0,00662 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh Källa emissionsfaktor el, Market-based: Bixia AB: 0 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh. Hamnen köper 100 % förnybar el.

Källa emissionsfaktor fjärrvärme/fjärrkyla, Location- och Market-based: leverantör Öresundskraft: Fjärrvärme 0,084 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh, Fjärrkyla 0,006 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh

Basår: 2019, enligt följande:

Källa emissionsfaktor el: Rapport AIB (Association of Issuing Bodies): European Residual Mixes, Production mix 2018 för Sverige (SE): 0,012 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh. Källa emissionsfaktor fjärrvärme/fjärrkyla: leverantör Öresundskraft: Fjärrvärme 0,047 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh, Fjärrkyla 0,066 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kWh

### Antal kg CO<sub>2</sub>-ekv per hanterad TEU sjöledes



# Avfall från fartyg och verksamhet

## Avfall och återvinning

Hamnen utför en logistik tjänst som genererar relativt lite avfall som dock har en negativ miljöpåverkan. Avfallsfrågor uppströms och nedströms i värdekedjan är kopplat till den infrastruktur och utrustning som används för att leverera denna tjänst. Vid tillverkning och skrotning av hamnens utrustning/infrastruktur genereras avfall. Merparten av detta avfall är cirkulärt (metaller) varför avfallsuppkomst uppströms och nedströms värdekedjan inte bedöms som signifikanta. Avfallsuppkomsten påverkas inte heller av hur verksamheten bedrivs i form av utformning av anläggningar eller val av utrustning. Viktigare vid val av utrustning/infrastruktur är istället påverkan på miljö (inklusive avfallsuppkomst) vid användning.

Hamnen är enligt lagstiftning skyldig att ta emot allt avfall som anlöpande fartyg genererar för drift och framförande, vilket har en positiv miljöpåverkan. Ingen merkostnad får debiteras fartygen (ingår i hamnavgift). Risken att fartyg dumpar sitt avfall till havs minimeras därmed.

Avfall genererat i den egna verksamheten och av fartyg sorteras för återvinning, biologisk behandling och förbränning. Det avfall som genereras inom verksamhet är främst till följd av underhållsåtgärder på anläggningar och utrustningar i form av brännbart/hushålls-, emballage-, skrot, el- och oljeavfall. Det avfall som genereras av fartyg är främst hushållsavfall såsom plast, papper, glas och organiskt avfall samt oljehaltigt avfall såsom maskinrumsolja (sludge) och länsvatten. Avfallet mellanlagras och sorteras i bolagets miljöstation innan vidare transport med godkända entreprenörer.

Hamnen har de tillstånd för avfallshantering som krävs för att bedriva verksamhet enligt Miljöbalken för fyra verksamheter, [se spec på sid 39](#).

## Avgrensning

Hamnens ansvar för mottagning av avfall från fartyg omfattar alla anlöpande fartyg över bruttodräktighet på 500 bruttoton. Öresundslinjen 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 och Svitzers för deras bogserbåtar. Helsingborgs Yacht Club och Råå hamnförening har också ett eget ansvar för avfallshantering.

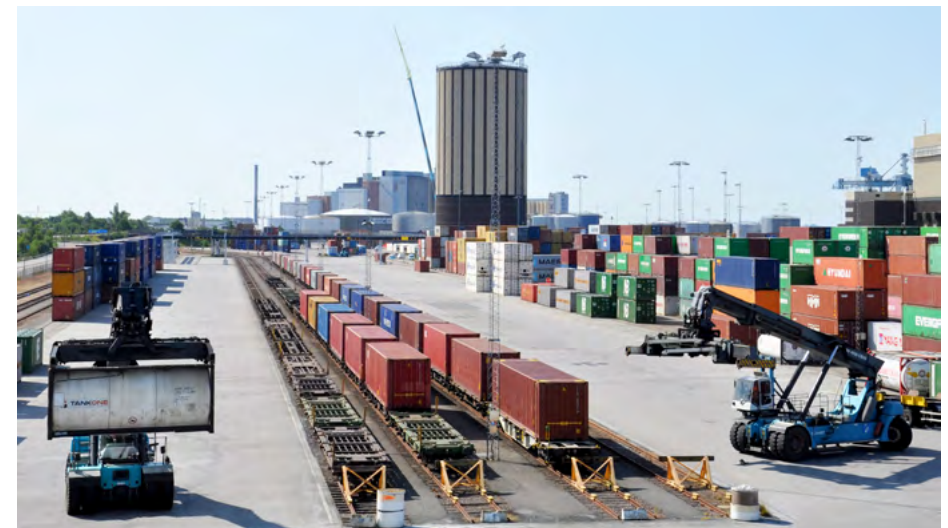
## Miljöpåverkan

Hamnen strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan genom minskade utsläpp. Avfallet hanteras av egen personal, som även samordnar och kontrollerar den hantering som sköts av

entreprenörer. Fartygsavfallet hämtas i direkt anslutning till fartyget och transporteras därifrån till hamnens miljögård för sortering och mellanlagring. Maskinrumsolja (sludge) hämtas direkt av en entreprenör och körs iväg för förädling och energiåtervinning.

Avfallsmängderna bestäms genom vägning av hamnens entreprenör som löpande rapporterar mängderna till hamnen. Mängden hushållsavfall kan inte rapporteras utan bestäms genom beräkning i stället för vägning då det inte går att få vägda mängder via den kommunala avfallshandlingen. Vid mindre underhålls- och entreprenadarbete används hamnens avfallskärl. Vid större arbeten rapporterar entreprenören till hamnen uppkomna mängder efter avslutat arbete. Källsorteringskärl avseende hushållsavfall har implementerats i delar av egna verksamheten i kontor och matsalar under 2022. Arbetet med implementering i samtliga kontor och matsalar beräknas vara klart under 2024.

Avfallsuppkomsten 2023 är markant högre än tidigare år till följd av att en revisionsmuddring av samtliga hamndelar genomförts i syfte att säkerställa säkra fartygsanlöp samt rivning av en större ackumulatortank för fjärrvärmevatten som tidigare hört till Öresundskrafts Västhamnsverket. Muddermassorna återanvändes lokalt av Nordvästra Skånes Renhållnings AB för att sluttäcka en deponi.





## 306 Avfall, avfallsfraktioner (ton)

Avfallsfraktion	Total avfallsuppkomst 2023	Varav återvinning	Varav energiåtervinning/deponi	Total avfallsuppkomst 2022
Brännbart	34	0	34	143
Sorterbart	16	16	0	15
Bygg/Schakt	29 611	29 445	165	4 569
Elektronik	4	4	0	7
Glas	1	1	0	1
Metall	14	14	0	39
Sludge/Slam/Olja	280	142	137	740
Små-/Underhållskemikalier	10	1	9	2
Trä/Trädgårds	89	52	37	101
Wellpapp/Papper	7	7	0	12
Plast	0	0	0	0
Däck	0	0	0	15
Övrigt farligt avfall	0	0	0	5
<b>Summa avfall</b>	<b>30 066</b>	<b>29 683</b>	<b>383</b>	<b>5 649</b>

## Avfall för återvinning (ton)

Farligt avfall	Onsite	Offsite	Total 2023	Total 2022
Förberett för återanvändning	0	0	0	0
Återvinning	0	147	147	436
Annan återvinning	0	0	0	0
<b>Total mängd farligt avfall</b>	<b>0</b>	<b>147</b>	<b>147</b>	<b>436</b>

Övrigt avfall	Onsite	Offsite	Total 2023	Total 2022
Förberett för återanvändning	0	0	0	0
Återvinning	0	29 536	29 536	118
Annan återvinning	0	0	0	0
<b>Total mängd övrigt avfall</b>	<b>0</b>	<b>29 536</b>	<b>29 536</b>	<b>118</b>

## Avfall för deponi och förbränning (ton)

Farligt avfall	Onsite	Offsite	Total 2023	Total 2022
Förbränning (med energiåtervinning)	0	93	93	0
Förbränning (utan energiåtervinning)	0	0	0	0
Deponi	0	0	0	0
Annan avyttring	0	41	41	25
<b>Total mängd farligt avfall</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>134</b>	<b>25</b>

Övrigt avfall	Onsite	Offsite	Total 2023	Total 2022
Förbränning (med energiåtervinning)	0	71	71	193
Förbränning (utan energiåtervinning)	0	0	0	0
Deponi	0	165	165	15
Annan avyttring	0	13	13	4887
<b>Total mängd övrigt avfall</b>	<b>0</b>	<b>249</b>	<b>249</b>	<b>5095</b>



# Hamnnära buller

## Tillstånd enligt miljöbalken (GRI 2-27)

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. Buller i hamnen kommer främst från arbetsmaskiner, fartyg, fordon och hanteringsljud. Detta buller har negativ påverkan på både närboende och hamnens medarbetare.

Helsingborgs Hamn 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. Kontrollprogram för att säkerställa att hamnen möter bullerkrav är beslutat och innebär att hamnen mäter bullernivåer, med hjälp av externa oberoende företag vart femte år, eller tidigare, om väsentliga förändringar i verksamheten har skett eller tillsynsmyndigheten så påkallar. Hamnen arbetar aktivt för att åtgärda och eliminera höga momentana ljud speciellt nattetid. Uppföljning visar att hamnen ligger långt under de lovgivna bullerbegränsningsvärdena. Senaste kontrollmätningen skedde 2020.

Inga klagomål på buller har inkommit under 2023.

## 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.

## 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, avattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av övrigt farligt avfall.
- I tvätthall utföra tvätt av de fordon, arbetsmaskiner och personbilar som används i hamnverksamheten.

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.

Under 2023 överskreds ett av dessa villkor, villkor 12 – begränsningsvärde för fordonstvätt. Överskridandet har anmälts till tillsynsmyndighet och undersökning samt åtgärder har vidtagits. Hamnen har inte identifierat ytterligare överträdelser av miljötillståndet eller andra lagar och regleringar. Inga böter eller andra påföljder har riktats mot bolaget för överträdelse av miljötillståndet eller andra lagar och regelverk.



### Ansvarsfull partner



Säkerhet främst	<a href="#">41-43</a>
Kompetensutveckling	<a href="#">44-45</a>
Rättvisa arbetsvillkor	<a href="#">46</a>
Jämställdhet	<a href="#">47</a>
Mänskliga rättigheter	<a href="#">48</a>
Ansvarsfulla inköp	<a href="#">49</a>
Affärsetik och antikorrupcion	<a href="#">50</a>

HELSINGBORG'S HAMN  
PORT OF HELSINGBORG



# Säkerhet främst

**Hamnen är en riskfylld arbetsplats med stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Arbetet sker längs kajer, på terminaltytor och arbetsområden i en till synes aldrig sinande och hektisk aktivitet.**

I arbetet samverkar hamnens personal dessutom många gånger med externa aktörer - dessa kan vara fartygsbesättningar, chaufförer som hämtar och lämnar gods eller entreprenörer - vilket gör att säkerhet, förståelse, regler och efterlevnad men också god samordning är av största vikt. I hamnens terminaler hanteras också farligt gods.

Hamnen är en arbetsplats där säkerheten dagligen står överst på agendan och har högsta prioritet. Att förebygga olyckor och ohälsa för både personal och besökare är en självklarhet. Systematiskt säkerhetsarbete med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder har en positiv påverkan på riskerna för anställda och besökande. Olyckor har en negativ påverkan på anställda och besökande.

## Ledning (403-1)

Helsingborgs Hamn bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är integrerat i bolagets ledningssystem och omfattar hela verksamheten, enligt arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen. Säkerhetsarbetet styrs av hamnens Arbetsmiljö- och Säkerhetspolicy. Av dessa framgår att säkerhetsarbetet syftar till att förebygga ohälsa, risker och skador genom kostnadseffektiva säkerhetslösningar inom fysisk säkerhet, personsäkerhet, brandskydd, IT-säkerhet, informationssäkerhet, krisledning, kontinuitetsplanering och administrativ säkerhet. Säkerhetsarbetet ska vara ett stöd till, och en naturlig del av, kärnverksamheten.

Som arbetsgivare har Helsingborgs Hamn arbetsmiljöansvar för all egen personal, vilket innebär att ansvaret ligger på vd. Ansvaret är förtydligt och delegerat från vd till chefer på alla nivåer som ska säkerställa god arbetsmiljö för sin personal. Detta arbetsmiljöansvar är tydligt dokumenterat från vd genom skriftliga delegationer. Det är vidare allas (både chefers och medarbetares) ansvar att arbeta säkert, följa instruktioner och rapportera avvikelser.

Hamnens kunders personal (besättningsmän, lastbilschaufförer, hyresgäster och underentreprenörer) arbetar inom hamnen där Helsingborgs Hamn har samordningsansvaret för arbetsmiljön. Helsingborgs Hamn har dock ingen kontroll över hur besättningsmännen och lastbilschaufförerna utför sitt arbete. Hamnen styr genom regelverk (drift- och säkerhetsföreskrifter) och information kring hur alla inom hamnen förväntas agera försiktigt. Förseelser eller brott mot säkerhetsföreskrifter kan leda till arbetsrättsliga påföljder eller nekad åtkomst till hamnen.

Chefen för miljö- och säkerhet (SMAK) har ansvaret att följa och införa ny lagstiftning och ta strategiska initiativ inom området. I syfte att förbättra säkerheten har Helsingborgs Hamn en

skyddskommitté som leds av chefen för Operations (COO) där hamnens säkerhetssamordnare och avdelningscheferna från operations, teknik och HR ingår tillsammans med personalrepresentanter. Personalrepresentanter är huvudskyddsombud eller skyddsombud och utses av personalen via sin fackliga organisation.

Hälsa- och säkerhetsarbetet är kopplat till bolagets verksamhetsstyrning och struktur för affärsplan och målarbete och följs också upp i dessa processer.

## Riskhantering (403-2)

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.

Risker för olyckor och hälsa kopplade till arbetet analyseras kontinuerligt i det systematiska arbetsmiljöarbetet. I arbetet är skyddsronder, riskanalyser, internutredningar och tillbudsrapportering viktiga verktyg. Uppföljning sker löpande för att säkerställa att åtgärder fått effekt.

Personal uppmanas via dagligt styrningsmöte, på utbildningar och arbetsplatsträffar att alltid rapportera säkerhetsincidenter. Repressalier får inte förekomma till den som rapporterar. Personal kan även rapportera helt anonymt via visseblåsarfunktion.

Incidentrapporteringen har över tid ökat som en effekt av ett aktivt arbete. Under 2023 rapporterades 187 incidenter vilket är högre än måttalet omkring 160. Syftet med ökad rapportering av incidenter är att få information om risker för att därmed kunna vidta förebyggande åtgärder så att risk för allvarligt tillbud eller olycka minskar. Arbete med förbättrad uppföljning av rapporterade tillbud, åtgärder och effekt har skett vid regelbundna incidentgenomgångar där ansvariga chefer, skyddsombud från arbetstagares sida och hamnens dedikerade säkerhetssamordnare deltar. Bra och fungerande tillbudsrapportering är en betydande resurs för att med rätt åtgärder i rätt tid kunna uppnå hög säkerhet. Incidenter rapporteras i avvikelssystem, fördelas inom organisationen till rätt ansvarig, flaggas upp vid dagligt styrningsmöte och hanteringen följs upp i eget forum för genomgång av incidenter.

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 hamnens viktigaste beståndsdelar. Först därefter kan bolaget hantera riskerna med utarbetade metoder. Målet är att utveckla ett standardiserat arbetssätt i syfte att förbättra verksamheten.





### Förebyggande säkerhetsarbete (403-3)

Skyddsronder genomförs, enligt föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete, regelbundet på alla arbetsplatser inom bolaget. Syftet är att identifiera och undanröja risker. Vid skyddsronden deltar hamnens säkerhetssamordnare, berörd avdelningschef, skyddsombud och representanter för berörda medarbetare. Skyddsronder är ett av många verktyg som används för att förebygga risker för olyckor och ohälsa. Av övriga verktyg som systematiskt används kan nämnas riskanalyser, arbetsplatsträffar, mätningar, undersökningar, medarbetarsamtal, hälsoundersökningar, internutredningar och avvikelserapportering.

Vid varje fartygsanlop sker en kontroll med ansvarig personal på fartyget. Innan nya arbetsuppgifter påbörjas genomförs en särskild skyddsgenomgång som dokumenteras i form av en checklista. Nya och säkrare metoder införs i hamnens säkerhetsmanual fortlöpande. Alla medarbetare förväntas rapportera säkerhetsproblem till sin närmaste chef eller sitt skyddsombud. Skyddsombud har laglig rätt att stoppa farliga arbeten. Något sådant stopp har inte gjorts under 2023.

Under 2023 inträffade fyra olyckor, varav en gällde extern leverantör. Dessa olyckor har lett till läkarbesök och eller sjukfrånvaro. Internutredning genomfördes av hamnen tillsammans med de involverade och skyddsombud.

### Samverkan (403-4)

Helsingborgs Hamn samverkar systematiskt med medarbetarna och deras fackliga organisationer. Skyddsronder, riskbedömningar, kartläggningar, internutredningar, utbildningar, hälsoundersökningar, enkäter, medarbetarsamtal, tillbudsrapportering, arbetsplatsträffar och daglig styrning är några exempel på metoder och rutiner som används. Medarbetare och skyddsombud är därför både självklara deltagare och förutsättningar i arbetet för samverkan. Samma metoder används också för att leda och följa upp arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet.

Skyddskommittén har under 2023 sammanträtt fem gånger. Vid skyddskommitténs möte deltar bland andra hamnens säkerhetssamordnare, berörda avdelningschefer, och huvudskyddsombud. Deltagande avdelningschefer har befogenheter att vidta skyddsåtgärder. Strukturella åtgärder som kräver investeringar och omorganisation beslutas av vd.

### Säkerhetsutbildning (403-5)

Varje medarbetare har ett personligt ansvar för att arbeta säkert varje dag. Detta är ett grundläggande krav för att arbeta i hamnen. I samband med anställning genomförs utbildning i hamnens säkerhetsrutiner som en del av introduktionen. Medarbetare som har säkerhetsrelaterade uppgifter får en fördjupad utbildning med återkommande kompletterande övningar och utbildning. Utbildning utvärderas bland annat genom att följa tillbudsrapporteringen och vidta åtgärder utifrån analyser av tillbud.

Som en del av hamnens arbete med säkerhet i vardagen bedrivs ett aktivt förebyggande säkerhetsarbete. Exempelvis installeras alkolås i bilar, slumpmässiga alkohol- och drogtester genomförs. Hälsoundersökning för medarbetare som arbetar natt enligt schema erbjuds. En utbildningsgrupp säkerställer fortbildning och repetitionsutbildning för fordon.

### Hälsa (403-6)

En modern hamnarbetare är till stora delar stillasittande i sin maskin. En mindre del av personalen utför fysiskt arbete. Att hamnens medarbetare är friska och motiverade är inte bara viktigt för den allmänna trivseln i bolaget, det är en lönsam investering. Via samarbetsavtal med företagshälsovården får bolaget en viktig samarbetspartner för verksamheten och dess personal i frågor som rör en trygg och hälsosam arbetsplats. Företagshälsovården utgör ett stöd för både chefer och medarbetare genom utbildning, rådgivning och förebyggande åtgärder.

Alla medarbetare erbjuds friskvårdsbidrag, sköterskemottagning och tillgång till gym som finns i hamnens egna lokaler. Bolagets hälsoarbete bygger på Helsingborgs stads livskvalitetsprogram. Hamnen har valt inriktningen livslång aktivitet med målet att alla medarbetare ska uppleva god livskvalitet. HR-avdelningen leder arbetet som genomförs tillsammans med en intern grupp med representanter från personalen. Individens personliga uppgifter om hälsa skyddas enligt sekretesslagen.

Bolagets övergripande mål i personalfrågor fokuserar på att minska antalet rapporterade arbetsrelaterade skador i förhållande till basåret 2022. Utöver arbetsrelaterade skador målstyr och arbetar hamnen även aktivt med att förebygga och minska den korta och långa sjukfrånvaron med proaktivt arbetsmiljöarbete, aktiv rehabilitering genom tidiga insatser och support för chefer i deras arbete med att verka för en hälsosam arbetsplats.

### Hälsa och säkerhet hos affärspartner på plats i hamnen (403-7)

Helsingborgs Hamn har samordningsansvar för arbetsmiljön även för kunders personal som besättningsmän, lastbilschaufförer och entreprenörer som arbetar inom hamnområdet. Helsingborgs Hamn har dock ingen kontroll eller styrning över hur besättningsmännen, lastbilschaufförerna och entreprenadpersonal utför sina arbeten. Hamnen styr genom regelverk, instruktioner och information kring hur berörda förväntas agera säkert inom hamnen.

Samordning av säkerheten vid lossning och lastning av fartyg sker med fartygens ansvariga innan arbetet påbörjas utifrån tydliga protokoll. Lastbilschaufförer och besökare får instruktioner och information om körvägar och tillvägagångssätt vid lastning och lossning senast vid ankomst till hamnens huvudentré, Centralgatan. Skyltar på plats och tydlig information via hemsida hjälper också besökaren att ta del av och förstå säkerhetsregler i hamnen.

Vid entreprenadarbete samordnas arbetsmiljöarbetet genom dokumenterade arbetstillstånd och riskanalyser innan arbetet påbörjas. Hamnen och dess entreprenörer säkerställer

efterlevnad och förståelse av analysen och säkerhetsföreskrifter genom att gemensamt skriva på en entreprenörsförsäkrans.

Samma förfaringssätt med entreprenörsförsäkrans gäller vid exempelvis heta arbeten, arbeten på järnväg, arbete på hög höjd, arbete med elektriska faror eller arbete i slutna utrymmen.

Det är av största vikt för Helsingborgs Hamn att besökare undviker risker för olyckor och ohälsa. Genom tydliga instruktioner, professionellt och behjälpligt bemötande och kontroll av efterlevnad erbjuds en trygg och säker hamn även för besökare.

## Arbetsrelaterade skador

De vanligaste olycksriskerna i hamnen, som identifierats genom riskbedömningar och rapporterade incidenter är fordonsolycka, klämskada, fall i samma nivå och fall från höjd. Vid samtliga olyckor med arbetsrelaterad skada som inträffat 2023 har dessa risker legat till grund.

Alla incidenter, oavsett allvarlighetsgrad, hanteras likartat och åtgärder baseras på den s.k. åtgärdstrappan där man i första hand försöker eliminera risk och i sista hand använda sig av personlig skyddsutrustning eller instruktioner för att minimera olycksrisken. Samtliga redovisade olyckor har utretts och åtgärder har vidtagits utifrån åtgärdstrappan.

### 403-9 arbetsrelaterade skador

Arbetsrelaterade skador: Antal och förhållande	2023	2022
	Medarbetare	Medarbetare
Antal (och frekvens) dödsfall till följd av arbetsrelaterad skada	0 (0)	0 (0)
Antal (och frekvens) allvarliga arbetsrelaterade skador * (exkl. dödsfall)	0 (0)	1 (0,56)
Antal (och frekvens) i rapporterade arbetsrelaterade skador **	4 (2,38)	3 (1,68)
Arbetade timmar totalt	336 402	356 417
Totalt antal anställda medarbetare i snitt	189	182
Sjukfrånvaro totalt: Fast anställd personal	5,17 %	5,51 %
<b>Totalt inrapporterade incidenter/tillbud/olyckor</b>	<b>187</b>	<b>142</b>

\* Skada som arbetstagaren inte kan förväntas återhämta sig helt från till hälsotillståndet före skadan inom 6 månader.

\*\* Olycka som resulterat i dödsfall, frånvaro från arbetet, begränsningar i arbetet eller omplacering, medicinsk behandling annat än grundläggande första hjälpen eller förlorat medvetande är en arbetsrelaterad olycka. Även skada och ohälsa som diagnostiserats av läkare eller motsvarande inkluderas.

Sjukfrånvaro: Mäts genom den faktiska frånvaron i procent i förhållande till den schemalagda arbetstiden för medarbetaren under samma period.

En (1) rapporterad arbetsrelaterad skada är av extern personal.





# Kompetensutveckling

## Attraktiv arbetsgivare

Helsingborgs Hamns framgång bygger på en stark företagskultur som drivs av engagerade och ständigt lärande medarbetare med olika kompetenser. Brister i medarbetares kompetens har negativ påverkan såväl socialt som ekonomiskt. För att säkerställa framgång både idag och i framtiden är det nödvändigt att kunna attrahera, behålla, utveckla och motivera kvalificerade medarbetare både på lång och kort sikt. Alla medarbetare behöver bidra, bland annat genom att arbeta med ständiga förbättringar för att på så sätt utveckla processer och öka organisationens effektivitet. Detta påverkar hamnen positivt såväl socialt som ekonomiskt.

Effektiva logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och byte av hanteringssystem ställer nya krav på organisationen och därmed på utveckling av personalens kompetens.

Effektiva logistiklösningar leder i sin tur till nöjda kunder och mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Hamnens förmåga är aldrig större än våra medarbetares förmåga att vara en del av organisationen och leva upp till kraven på ledarskap och medarbetarskap, utöver att hantera alltmer kvalificerade verktyg, maskiner, system med mera. En attraktiv arbetsgivare ställer krav på moderna arbetssätt och det utvecklingsarbete som pågår är en viktig del för att vara Nordens modernaste hamn.

## Effektiv organisation

Förändringsprogrammet Lyftet är Helsingborgs Hamns interna strategi för arbete med ständiga förbättringar och ger alla medarbetare möjligheter att bidra. Lyftet innebär också att strategier och mål bryts ned till olika arbetsgrupper. Vi ser ett flertal framgångsrika projekt från Lyftet.

Under 2023 har fokus varit på förberedelser och implementering av nytt verksamhetssystem som driftsattes oktober 2023. Det kan konstateras att ett delmål med Lyftet har uppnåtts, att hitta en modell för verksamhetsförbättring. Genom en ny struktur och ett utvecklat arbetssätt, kallat HHAB 2.0, kommer förslag på förbättringar till styrgruppen, utreds enligt bolagets projektmodell och projektsätts med resurser från organisationens olika delar. Delaktigheten bland medarbetarna är hög och det tvärfunktionella arbetet skapar en förståelse för hur alla är beroende av varandra i verksamheten. Projekten innebär att medarbetare från alla delar av organisationen deltar i arbetet med att utveckla frågor som rör gemensamma dagliga processer, framtida utvecklingar och företagskultur.

Under 2023 har Helsingborgs Hamn genomfört en omorganisation i syfte att utveckla verksamheten och möta behov av nya arbetssätt.

## Medarbetarengagemang

Hög kompetens och engagemang hos medarbetare är kärnan i Helsingborgs Hamns företagskultur. För att förbättra dessa områden samlar bolaget regelbundet in återkoppling från medarbetare i form av medarbetarundersökningar och årliga medarbetarsamtal. Hamnen erbjuder olika möjligheter till kompetensutveckling och det arbetas aktivt med ständiga förbättringar för att engagera alla olika arbetsgrupper.

Under 2023 har ingen medarbetarundersökning genomförts, det planeras under 2024. Medarbetarundersökningar är viktiga för att kunna identifiera nuläge, fortsatta satsningar och utveckling.

Medarbetarsamtal ska genomföras årligen. Varje medarbetare får tillfälle till en dialog kring sin prestation och utveckling tillsammans med närmaste chef. Samtalet ger även goda möjligheter för chef och medarbetare att forma samarbete och relation. Målstyrning är en del av medarbetarsamtalen som ger ett tydligt individuellt mål. Av detta 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.

## Digitalisering med nytt TOS (Terminal Operating System)

Hamnens produktivitet är i första hand en effekt av bolagets förmåga att arbeta smart, med hjälp av gemensamma processer och rätt digitala verktyg. Med många förbättringar inom det interna arbetet - från förberedelser av affärsförhandlingar till hantering av containrar - kan produktivitet öka. Ett modernt TOS är en förutsättning för ökade volymer och för att kunna byta hanteringssystem.

Under de senaste åren har dagens och framtida processer i containerverksamheten dokumenterats och ett nytt TOS upphandlats. Under 2023 fördjupades arbetet i att förbereda organisationen inför systemskiftet i oktober. Även så förberedelserna för implementeringen av ett nytt resursplaneringssystem som driftsattes i september. Parallellt har medarbetare utbildats och organisationen anpassats för att möta det nya arbetssätt som krävs för en effektiv produktion där alla nya systemfördelar kan tas tillvara och vidareutvecklas.



## Ledarskap och medarbetarskap

Helsingborgs Hamns ledarskap och kultur har varit fokus för flera av grupperna i Lyftet under åren som har resulterat i kontinuerliga chefsforum, reviderade policies respektive riktlinjer för medarbetarskap och ledarskap.

Möten för daglig styrning finns på alla avdelningar inom organisationen. Genom korta dagliga och veckovisa möten med alla medarbetare på avdelningen ökas delaktighet, det dagliga ledarskapet stärks och ständiga förbättringar arbetas fram. Detta är identifierat som ett av det viktigaste forumet för kommunikation och kommer därför fortsatt att ha ett särskilt fokus.

## 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 medarbetarna trivs och 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.

Nya krav på hamnen innebär att organisationen, rollerna i organisationen och bemanningen av dessa roller ständigt ses över och vidareutvecklas. Arbetet bedrivs inom ramen för hamnens arbete med att förändra och utveckla bolaget i de sex strategiska förbättringsområdena, som beskrivs [på sid 16](#). Vd och ledningsgrupp utvecklar åtgärder och planer utifrån dessa sex strategiska förbättringsområdena, som också innebär krav på förändrad och utvecklad kompetens.

HR-chefen 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 kommer att utvecklas under 2024 med anledning av nytt resursplaneringssystem samt uppdateringar i HR-systemet. Kompetensutvecklingen är kopplad till bolagets verksamhetsstyrning och struktur för affärsplan och målarbete och följs således upp i dessa processer.

## 404-3 Utvärdering av prestation och utveckling

%-andel anställda som genomfört medarbetarsamtal per kön och personalkategori	2023*	2022*
Andel genomförda samtal av totalt antal anställda kvinnor	42 %	39 %
Andel genomförda samtal av totalt antal anställda män	21 %	24 %
Andel genomförda samtal av totalt antal anställda tjänstemän	26 %	52 %
Andel genomförda samtal av totalt antal anställda kollektivanställda	23 %	11 %
Totalt genomförda samtal av totalt antal anställda	24 %	26 %

Data registreras och hämtas från lönesystem.

\*Antalet genomförda medarbetarsamtal är större än vad som har återrapporterats till lönesystem.





# Rättvisa arbetsvillkor

Genom Helsingborgs Hamns medlemskap i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar omfattas alla medarbetare i bolaget av kollektivavtal och det finns en aktiv samverkan mellan arbetsgivaren och de lokala fackliga organisationerna. Hamnbranschen har traditionellt haft fler arbetstagar konflikter än många andra avtalsområden. Helsingborgs Hamn önskar bygga vidare på den förtroendefulla relation till sina fackliga organisationer och medarbetare som har utvecklats de senaste åren. Hamnen har en positiv påverkan på sociala hållbarhet.

Sveriges Hamnar och Hamnarbetarförbundet har tecknat en överenskommelse om ett andrahandsavtal. Förstahandsavtalet är tecknat mellan Sveriges Hamnar och Transportarbetarförbundet. Avtalen löper till 30 april 2025.

Det finns lokal facklig representation och Helsingborgs Hamn har i rollen som arbetsgivare en löpande dialog med de fackliga parterna genom driftsutskott och skyddskommittémöten. I bolagets styrelse finns facklig representation från de fyra största fackliga organisationerna.

## 401-1 Nyanställd personal och personalomsättning

Nyanställning	2023		2022	
	Nyanställda	av antal anställda	Nyanställda	av antal anställda
Totalt antal, HC*	10	6 %	8	4,5 %
Kvinnor / Män	3 / 7	2 % / 4 %	1 / 7	0,6 % / 3,9 %
<30 år	2	1,2 %	2	1,1 %
30–50 år	7	4,2 %	6	3,4 %
>50 år	1	0,6 %	0	0 %

Personalomsättning	2023		2022	
	Avslutat anställning	av antal anställda	Avslutat anställning	av antal anställda
Totalt antal, HC*	21	12,5 %	16	8,9 %
Kvinnor / Män	6 / 15	3,5 % / 8,9 %	2 / 14	1,1 % / 7,8 %
<30 år	0	0 %	0	0 %
30–50 år	10	6 %	6	3,4 %
>50 år	11	6,5 %	10	5,6 %

\* Headcount

## Personalläget

Helsingborgs Hamn arbetar för att alla medarbetare ska ha en tillsvidareanställning på heltid i grunden. Visstidsanställda medarbetare under 2023 har främst arbetat under sommarmånaderna för att täcka upp för ordinarie personal under semesterperioden. Visstidsanställning har också förekommit under året för att täcka upp för medarbetare som varit föräldralediga eller för arbete med specifika projekt som varit tidsbegränsade.

De medarbetare som har en behovsanställning i bolaget, arbetar främst inom stuveri och bidrar till hamnens bemanningsflexibilitet vid arbetstoppar då fartygsanlöp kan ske på dygnets alla timmar med varierande framförhållning.

## 2-7-a information om anställda

Anställd per 31 december	2023			2022		
	Man	Kvinna	Total	Man	Kvinna	Total
Tillsvidareanställda	145	23	168	153	26	179
Visstidsanställda	0	1	1	1	2	3
Deltidsanställda inkl visstid	0	0	0	1	2	3
Heltidsanställda inkl visstid	145	24	169	153	26	179
Extra personal	0	0	0	13	2	15
Totalt antal	145	24	169	154	28	182

\* Headcount. All personal arbetar inom hamnens verksamhetsområde. Ingen regional indelning och ingen säsongsvariation. Data hämtas från lönesystem.

## Arbetsuppgifter som löpande utförs av underleverantörer (GRI 2-8)

Dagligen återkommande arbetsuppgifter som utförs av underleverantörer är städning och båtsmän. Städning och markunderhåll upphandlas tillsammans med Helsingborgs stad i formen av ramavtal. Båtsmän (förtöjning av fartyg) upphandlas av rederiernas agenter. Dessa arbetsuppgifter utförs regelbundet/dagligen inom hamnens område, och hamnen styr arbetsuppgifternas genomförande direkt eller indirekt. Antalet berörda personer (headcount) uppskattas till åtta stycken. Det finns ingen säsongsvariation eller skillnad över tid. Hamnens verksamhet påverkar omfattningen. Entreprenadarbete rörande hamninfrastruktur omfattas inte av redovisningskravet.

Som betydande samhällsaktör tar Helsingborgs Hamn ett stort ansvar för att påverka utvecklingen i positiv och hållbar riktning. Genom att följa strikta normer inom affärsetik och inköp samt att ständigt sträva efter att förbättra säkerhet och bejaka mångfald kan hamnen vara en attraktiv arbetsgivare och ansvarsfull partner.

Helsingborgs Hamn stödjer och respekterar skyddet av de internationellt erkända mänskliga rättigheterna, och upprätthåller föreningsfriheten samt stödjer rätten till kollektivavtal. Uppförandekoden är Helsingborgs Hamns införande av FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, FN:s konvention mot korruption, EU:s direktiv om Corporate Sustainability Due Diligence, samt ILO:s konventioner.

# Jämställdhet

Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare. Detta påverkar hamnen negativt, såväl socialt som ekonomiskt. Helsingborgs Hamn har en uppförandekod som tydliggör att hamnen ska vara en bra arbetsplats för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Hamnen vill skapa en arbetsplats där olikheter ses som en tillgång. Hamnens nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra och det behövs både likheter och olikheter för framgång. Detta beaktas i alla rekryteringar och vid intern rörlighet.

## Jämställdhet och mångfald

Helsingborgs Hamn har en Uppförandekod som tydliggör att hamnen ska vara en bra arbetsplats för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Hamnen vill skapa en arbetsplats där olikheter ses som en tillgång. Hamnens nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra och det behövs både likheter och olikheter för framgång.

Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare medan fördelningen på tjänstemannasidan är bättre.

Nuläget i hamnen indikerar via våra medarbetarundersökningar en kultur med en ganska negativ jargong som kan upplevas som kränkande. Medarbetare har möjlighet att använda en visseblåsartjänst för att flagga allvarliga avvikelser. Under 2024 kommer hamnen följa upp detta med en ny medarbetarundersökning. Under 2023 inkom ingen anmälan eller rapport som rörde diskriminering. Lönekartläggning visar inga osakliga löneskillnader. Mångfald på annan grund än kön samt ålder redovisas inte.

## 406-1 Incidenter rörande diskriminering

Antal fall av diskriminering	2023	2022
Totalt antal fall av diskriminering / brott mot uppförandekod	0	0

Hamnens medarbetare, med sina unika erfarenheter, kunskaper och talanger, skapar stort värde för verksamheten. Den absoluta ambitionen är att arbeta på ett sätt som säkerställer en arbetsmiljö som är tillgänglig för en mångfald av människor och ger alla samma möjligheter till utveckling, utbildning och karriär.

Ledningsgruppen har under 2023 bestått av tre män och fyra kvinnor, inkluderat vd-assistent.

## 405-1 Mångfald och jämställdhet

%-andel anställda per personalkategori, kön och åldersgrupp

	2023			2022		
	Arbetare	Tjänstemän	Styrelse	Arbetare	Tjänstemän	Styrelse
Totalt antal, HC*	107	61	14	116	63	13
Kvinnor / Män	5 % / 95 %	28 % / 72 %	29 % / 71 %	4 % / 96 %	33 % / 67 %	46 % / 54 %
<30 år	8 %	3 %	0 %	9 %	2 %	0 %
30–50 år	34 %	49 %	21 %	44 %	49 %	31 %
>50 år	58 %	48 %	79 %	47 %	49 %	69 %

\* Headcount

Skillnaderna i lön och ersättningar till män och kvinnor redovisas i not 4 på sidan 84. Helsingborgs Hamn har inte möjlighet att dela upp anställda i regioner då bolaget inte verkar i fler regioner eller använder sig av någon annan indelning av personal.





# Mänskliga rättigheter

Helsingborgs Hamns stöd för mänskliga rättigheter framgår av hamnens uppförandekod. 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 på fartygen kontrolleras av IMO's Port State Control system. Kontroll utförs i Sverige av Transportstyrelsen.

## Världsomspännande anslutna fackföreningar

Helsingborgs Hamn tillåter inte att fartyg utan kollektivavtal anlöper hamnen. För att säkerställa detta samarbetar bolaget med Internationella Transportarbetarfederationen (ITF) vilket är en demokratisk organisation och förbinder nästan 700 anslutna fackföreningar från 150 länder som kämpar för att säkra sina medlemmars rättigheter, jämlikhet och rättvisa. ITF representerar nästan 20 miljoner arbetande män och kvinnor i transportbranschen över hela världen. ITF's huvudkontor ligger i London med regionala kontor i Amman, Bryssel, Nairobi, New Delhi, Ouagadougou, Rio de Janeiro, Singapore, Sydney och Tokyo.

ITF bedriver sedan 1948 en kampanj mot den bekvämlighetsflaggade sjöfarten, den s.k. FoC-kampanjen (Flags of Convenience - FoC). Den startade för att driva tillbaka fartygen till länderna där de var ägda och kontrollerade, men idag handlar det mer om att säkra drägliga villkor för sjöfolket.

I Sverige bedrivs FoC-kampanjen av fackförbunden Transportarbetarförbundet och Service- och kommunikationsfacket Seko.

Samarbetet med ITF har varit effektivt i kampen mot avtalslösa fartyg där hamnbolaget har kunnat undvika tidskrävande blockader med följande störningar i flera led. Om ett avtalslöst fartyg är på väg till Helsingborgs Hamn kontaktar hamnen ITF för att få till stånd ett effektivt samarbete mellan ITF, hamnledning, befektare och fartygets management. Detta skedde senast januari 2022, men inget under 2023.

## Reglering utanför hamnbolagets kontroll

Lastbilschaufförer som hämtar och lämnar containrar i Helsingborgs Hamn 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.

Öresundslinjen och Sundbusserne är egna juridiska personer och har ett eget ansvar för sitt ISPS-område. De ansvarar därmed också för frågor som rör mänskliga rättigheter i sin verksamhet. Exempelvis är frågor om ankommande flyktingar med färjetrafiken deras ansvar.





# 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 200 mnkr. Beloppet varierar stort beroende på storleken av 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.

Ansvarsfulla inköp rör både miljödimensionen (GRI 308) och den sociala dimensionen (GRI 414) av hållbarhetsrapporteringen. Helsingborgs Hamn vill samarbeta med både leverantörer och kunder för att bidra till ett hållbart samhälle. Om Helsingborgs Hamn använder leverantörer som inte lever upp till högt ställda hållbarhetskrav, riskerar vi vårt rykte utifrån ambitionen att vara ett föredöme. Hamnen har idag inga verktyg för att systematiskt kunna bedöma om vi har en negativ eller positiv påverkan på hållbarhet hos våra leverantörer.

I hamnens hållbarhetspolicy belyses att leverantörer ska samverka med hamnen för att skapa förutsättningar som främjar arbetsrätt, mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, korruptionsbekämpning och miljöfrågor.

Redan i kartläggningsfasen inför en upphandling görs en riskanalys av branschen för att identifiera möjliga hållbarhetskrav. Utifrån bästa möjliga kravställning värderas möjligheterna att utveckla respektive bransch eller delbransch, genom att i upphandling ställa förbättrade miljökrav och sociala krav. Denna analys innefattar också bedömningar av livscykelperspektivet, och hamnens krav utifrån väsentlighet för hållbarhet.

I upphandlingen formuleras miljökrav och sociala krav som bottenar i analysen. Utifrån kraven formuleras utvärderingskriterier, för att möjliggöra likabehandling och en effektiv och transparent utvärdering av de leverantörer som deltar i upphandlingen.

Helsingborgs Hamn förbehåller sig rätten att granska leverantörer i våra avtal eller utföra revisionsgranskningar på plats för att säkerställa att avtalade miljökrav och sociala krav efterlevs.

Hamnens upphandlings- och inköpsarbete har utvecklats genom det inköpsråd som organiserades i början av 2020. Inköpsrådet har bland annat utbildat organisationen i upphandling och inköp.

## Ledning av ansvarsfulla inköp

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

Helsingborgs Hamn ska enligt hamnens Hållbarhetspolicy samarbeta med och påverka leverantörer genom upphandling för att bidra till ett hållbart samhälle och därav skapa en ansvarsfull leverantörskedja.

Hamnen arbetar idag systematiskt med att ställa miljökrav vid upphandling och inköp. Bolagets verktyg för att följa upp och utvärdera leverantörerna både i upphandlingen och i den löpande användningen av en leverantör behöver utvecklas.

Det finns dock inga indikationer på att hamnen på ett allvarligt sätt medverkar till eller använder leverantörer som inte lever upp till ställda miljökrav och sociala krav.

Under 2023 genomförde Helsingborgs Hamn inga platsbesök eller revisioner hos leverantörer där företagsstyrning, kvalitet samt sociala och miljömässiga förhållanden utvärderades. Styrande dokument för revision och avtalsuppföljning är framtagna och arbetet med revision är planerat att komma i gång under 2024 då upphandlingsenheten är fulltalig.

Bolagets upphandlingspersonal och inköpsansvariga behöver löpande uppdatera sin kompetens med utbildning och genom praktisk tillämpning av verktyg för avtalsuppföljning. Under 2024 planeras utbildning i avtalsuppföljning för en till två personer.

## 308-1 Nya leverantörer som screenats rörande miljökriterier

%-andel av nya leverantörer som utvärderats utifrån miljökrav respektive sociala krav	2023	2022
Nya leverantörer	3	10
Andel nya leverantörer med miljökrav	100 %	100 %
Andel nya leverantörer med sociala krav	100 %	100 %

Redan i kartläggningsfasen inför en upphandling görs en riskanalys av branschen för att identifiera möjliga hållbarhetskrav.

# Affärsetik och antikorrupktion

## Uppförandekod

Styrelsen fastställde 2021 en uppförandekod som tydliggör hur organisationen ska uppträda som affärspartner, arbetsgivare, medarbetare och samhällsaktör. Vd har ansvaret för att implementera uppförandekoden inom bolaget. Hamnens HR-chef har fått i uppdrag att förvalta koden, informera om koden inom bolaget och utbilda i uppförandekoden. Avvikelser eller brott mot koden hanteras också av HR-chefen. Uppförandekoden har också införts som en utbildningsdel inom Helsingborgs Hamns Akademi. Nyanställda ska utbildas i koden som en del av introduktionen "Välkommen ombord".

Uppförandekoden är tillgänglig för leverantörer på hamnens webbsida och för medarbetare på hamnens intranät.

Helsingborgs Hamns uppförandekod tydliggör hur bolaget ska uppträda som affärspartner, arbetsgivare, medarbetare och samhällsaktör. Uppförandekoden är tillsammans med bolagets värdeord hamnens viktigaste dokument. [Läs Helsingborgs Hamns Uppförandekod](#)



Medarbetares relationer till varandra, till kunder, leverantörer, entreprenörer och andra intressenter ska präglas av ärlighet, vänlighet, utveckling och ansvar. Hamnbolaget strävar efter att skapa relationer som är långsiktiga och förtroendefulla. Förhållanden till leverantörer av varor och tjänster ska vara helt affärsmässiga och inte påverkas av exempelvis otillbörliga gåvor eller förmåner för att eliminera risken av korrupktion.

Facilitation payments (smörjmedelsbetalningar) är en omskrivning för de mutor, gåvor m.m. som internationell sjöfart tidigare betalat för att exempelvis snabbare få fartyget lossat och lastat. Hamnens kunder, rederierna är till stor del medlemmar i Maritime Anti-Corruption Network, som agerar för att avveckla denna praxis. Helsingborgs Hamns medarbetare ska inte ta emot eller kräva någon form av facilitation payments, vare sig från anlöpande fartyg, besökande lastbilar, agenter eller varuägare. Erbjudande om facilitation payments ska rapporteras som en överträdelse till närmsta chef eller genom hamnens visselblåsarsystem.

Uppförandekoden tydliggör att Helsingborgs Hamn ska tillämpa försiktighetsprincipen enligt FN:s Rio-deklaration om miljö och utveckling. Dvs hamnen ska förebygga och minska risken för negativ påverkan på miljö, hälsa och säkerhet. Bästa möjliga teknik, lösningar och tillämpningar ska väljas i första hand. Uppförandekoden innebär också att Helsingborgs Hamn ska tillämpa FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, FN:s konvention mot korrupktion, EU:s direktiv

om Corporate Sustainability Due Diligence, samt ILO:s konventioner. Uppförandekoden innehåller inga krav på "due diligence" relativt riskerna för korrupktion.

## Uppföljning

Under 2021 har medarbetare informerats om hamnens uppförandekod, under 2022 har medarbetare utbildats i densamma. Hamnens uppförandekod ägs och förvaltas av HR-chefen. Uppföljning gällande affärspartners som informerats om uppförandekoden kommer ses över under 2024.

Under 2023 och 2022 har inga fall av korrupktion eller incidenter kopplat till korrupktion bekräftats. Ingen medarbetare har bestraffats eller avskedats på grund av korrupktion. Inga avtal med affärspartners har under 2023 och 2022 upphävts på grund av att hamnens Uppförandekod för leverantörer rörande korrupktion har överskridits. Varken bolaget eller någon medarbetare har åtalats för korrupktionsbrott.

Hamnen har god intern kontroll och har inga indikationer på att hamnens grundläggande värderingar och policys inte tillämpas i frågor som rör affärsetik och antikorrupktion.

Rådgivning om eller avvikelser från uppförandekoden ska tas upp med närmsta chef, eller med HR-chef, alternativt säkerhetschefen. Som ett led i säkerhetsarbetet och arbetet med intern kontroll har bolaget sedan 2018 ett visselblåsarsystem med syftet att skapa möjlighet att helt anonymt anmäla oegentligheter i och omkring bolaget. En anmälan inkom under 2023. Ärendet rörde misstänkt avvikelse mot hamnens uppförandekod. Ärendet utreddes av extern part och missförhållanden kunde konstateras ej föreligga.

## 205-2 Informerats respektive utbildats i uppförandekoden\*

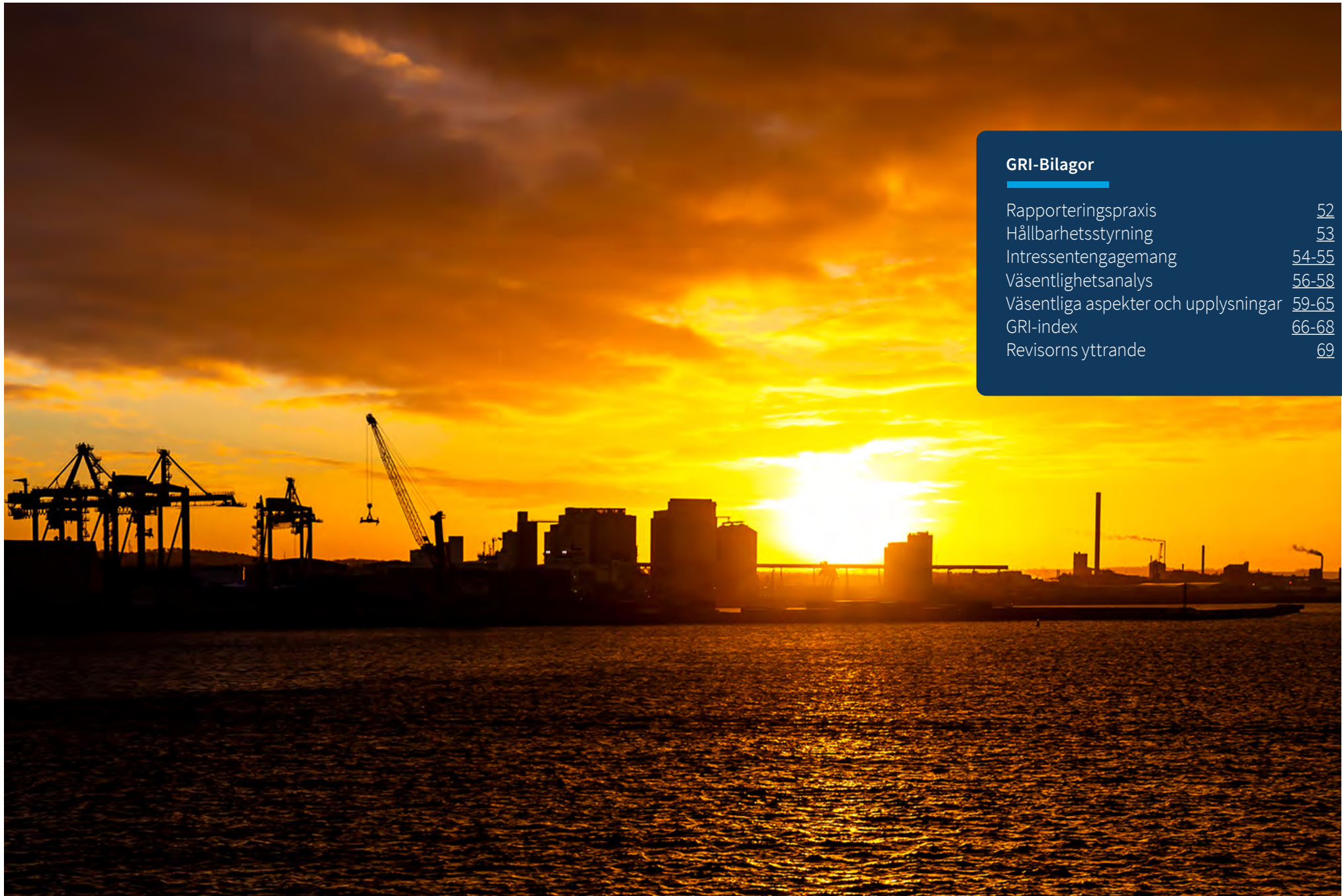
Andel anställda	2023		2022	
	Informerats	Utbildats	Informerats	Utbildats
Ledning	96 %	96 %	88 %	100 %
Tjänstemän	69 %	0 %	67 %	0 %
Arbetare	18 %	0 %	15 %	0 %
Affärspartners	0 %	0 %	0 %	0 %

\* Bolaget verkar bara i en region.

## 205-3 Incidenter av korrupktion och vidtagna åtgärder

Antal incidenter	2023	2022
Totalt antal incidenter och vidtagna åtgärder	0	0





### GRI-Bilagor

Rapporteringspraxis	52
Hållbarhetsstyrning	53
Intressentengagemang	54-55
Väsentlighetsanalys	56-58
Väsentliga aspekter och upplysningar	59-65
GRI-index	66-68
Revisorns yttrande	69

Bilagor till GRI-rapporten omfattar information och data som inte redovisas på annan plats i årsredovisning för 2023, men som krävs enligt GRI standard eller årsredovisningslagens bestämmelser om hållbarhetsrapportering.



# Rapporteringspraxis

**Helsingborgs Hamn AB rapporterar i enlighet med GRI Standards för perioden 1 januari 2023 till 31 december 2023. Krav på hållbarhetsrapportering enligt årsredovisningslagen innefattas i GRI-rapporteringen.**

## GRI Standard

Helsingborgs Hamn tillämpar den internationella standarden för hållbarhetsrapportering Global Reporting Initiative (GRI). 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.

GRI Standard ställer generellt högre krav på hållbarhetsrapportering än EU:s kommande standard ESRS (European Sustainability Reporting Standards), med effekten att hamnen är väl förberedd för kommande förändringar i årsredovisningslagen.

Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2023 består av affärsöversikt, hållbarhetsrapport, bolagsstyrningsrapport och förvaltningsberättelse. Krav på hållbarhetsrapportering enligt årsredovisningslagen innefattas i GRI-rapporteringen.

GRI-bilagan definierar omfattningen och principerna för hamnens hållbarhetsredovisning, beskriver valda väsentliga aspekter och aspekternas avgränsningar samt indikatorer.

GRI-bilagan redovisar hur de väsentliga aspekter styrs, hur styrningen följs upp och information om GRI-upplysningar som inte redovisas på annan plats i Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2023.

Innehållsindex för GRI ingår i hållbarhetsrapporten och specificerar var information 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 2023 publiceras i PDF-format på svenska och är tillgänglig på [Helsingborgs Hamns webbsida](#).

Helsingborgs Hamns årsredovisning kan laddas ned på [port.helsingborg.se/](http://port.helsingborg.se/) Rapporten är uppbyggd som en interaktiv PDF-fil där förflyttning mellan de olika sektionerna sker enkelt med hjälp av en övre navigeringsmeny.

## Externt bestyrkande

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

Ernst & Young har kontrollerat att de uppgifter och den information som krävs av årsredovisningslagen inom hållbarhetsområdet är inkluderad i årsredovisningen för 2023. På sidan [69](#) finns en redogörelse från revisorerna.

## Redovisningens omfattning

Den ekonomiska rapporten och hållbarhetsrapporten omfattar all verksamhet inom den juridiska personen Helsingborgs Hamn AB. Inga andra juridiska personer finns eller är berörda av rapporten.

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 normalt endast Helsingborgs Hamn AB. Redovisningen av betydande indirekta effekter (GRI 203–2) omfattar kommunerna som ingår i samarbetet "Familjen Helsingborg".

Helsingborgs Hamns GRI-rapportering omfattar inte intressebolag eller samriskföretag och ej heller underleverantörer eller leverantörer av varor och tjänster, om inget annat anges. Inga betydande organisationsförändringar har skett under 2023.

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

Vid frågor gällande hållbarhetsrapporten: Joakim Sandberg, Miljö- och säkerhetschef i Helsingborgs Hamn, [joakim.sandberg@port.helsingborg.se](mailto:joakim.sandberg@port.helsingborg.se)

Helsingborg Hamns hållbarhetsredovisning följer 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 2022/2464/EU, som i Sverige kommer att införas genom förändringar i Årsredovisningslagen.



# Hållbarhetsstyrning

Hållbarhetsstyrningen i Helsingborgs Hamn utgår från bolagets vision och värderingar kompletterat med hamnens 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 och mänskliga rättigheter, för att få acceptans till förtroende från samhället, kunder och medborgare. Ägardirektivets mål att hamnen ska 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

Helsingborgs Hamns ledning har ansvaret för hamnens hållbarhetsstrategier och för att följa upp hur strategin införs i bolaget. Hamnens Miljö- och säkerhetschef, 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. Miljö- och säkerhetschefen leder en styrgrupp med ansvar för att samordna och vidareutveckla hamnens systematiska hållbarhetsarbete, samt stödja organisationens arbete med mål, uppföljning och redovisning av hållbarhetsdata.

För varje väsentlig hållbarhetsfråga finns det utsedda ansvariga som sedan 2020 har utarbetat mål och åtgärder för sin hållbarhetsfråga. Dessa mål och åtgärder integreras i bolagets affärsplanering och arbete med budget och investeringsplaner. Årligen i september genomförs en s.k. ledningens genomgång där ansvariga får rapportera om utvecklingen inom sitt ansvarsområde.

Helsingborgs Hamn har ett inköpsråd där frågor om inköp och upphandling samordnas och utvecklas. Frågor som rör ansvarsfulla inköp och tillämpning av affärsetik, sociala och miljömässiga krav hanteras av inköpsrådet. Helsingborgs Hamn har ett driftutskott där ledningen samverkar med de fackliga organisationerna i frågor som rör främst den sociala och ekonomiska dimensionen av hållbarhet.

## Plan för att nå mål

Den övergripande planen för att nå målet ”Sveriges mest hållbara hamn 2022” påbörjades i ett första steg under 2019 med ett gemensamt angreppssätt för hur hamnen skulle styra, leda och utvecklas mot målet. Under 2020 identifierades svagheter och styrkor och under 2021 till 2022 har det större hållbarhetsmålet med utbyte av alla dieseldrivna maskiner till elektriska påbörjats.

Ägardirektivets mål att Helsingborgs Hamn ska vara Sveriges mest hållbara hamn 2022, har utvärderats under 2023. Jämförelsen med andra hamnar (Göteborg, Stockholm och Gävle) pekar på följande:

Alla tre jämförelsehamnarna har tydliga ambitioner för minskad energiförbrukning och fossilfri energi. Göteborg och Stockholm informerar systematiskt med hjälp av GRI, medan Gävle bara har övergripande mål. Eftersom hamnarna inte bedriver containerverksamheten i egen regi, måste en jämförelse, även omfatta APM Terminals, Hutchinson Terminals och Yilport Terminals. Av dessa är APMT inspirerad av European Sustainability Reporting Standards (ESRS), Hutchinson inspirerad av GRI Standards och Yilport har bara en policy med inriktningsmål. Helsingborgs Hamn tillämpar GRI fullt ut, dvs är mer transparent med fler indikatorer. En absolut värdering kräver mer analysarbete.

## Styrande dokument

Hamnen har styrdokument som regelbundet granskas och uppdateras. Dessa rör alla väsentliga hållbarhetsfrågor, men med skiftande kvalitet. Bolaget har flera ledningssystem som ska säkerställa att arbetet med hållbarhet, arbetsmiljö, risker och säkerhet bedrivs på ett systematiskt och effektivt sätt.

Hamnens interna arbete med Risk Management och internkontroll täcker även hållbarhet, säkerhet, arbetsmiljö- och miljörisker. Införandet av ”daglig styrning” med syftet att förbättra bolagets arbete med ständiga förbättringar, har genomförts på alla funktioner inom bolaget. Rapportering av incidenter med påföljande riskanalys genomförs varje vardag.

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

## Försiktighetsprincipen

Stora förändringar av hamnens verksamhet kräver normalt förändringar av miljötillståndet, vilket kräver en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning. I sådana miljökonsekvensbeskrivningar ska bolaget redogöra för hur försiktighetsprincipen har tillämpats.

Arbetet med försiktighetsprincipen kommer att bli särskilt viktigt och utmanande när hamnen kommande år ska detaljprojektera utbyggnaden av en ny containerhamn.



# Intressentengagemang

Helsingborgs Hamn har många olika intressenter som påverkas av hamnens verksamhet. I samband med hamnens årliga arbete med affärsplan, revideras intressentanalysen.

Planerna på att flytta containerhamnen söderut har förändrat analysen av hur intressenter påverkas av hamnens verksamhet och planer på förändrad verksamhet. Detta arbete har inneburit utökad ömsesidigt samarbete kring frågor som rör översiktsplaner, detaljplaner, markfrågor, sanering av markföroreningar, påverkan på närliggande företag och närboende, miljötillstånd och farleder. Samarbete och kommunikation i dessa frågeställningar sker minst kvartalsvis, oftast månadsvis.

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 2-29 Intressentgrupper, engagemang och viktiga frågor som lyfts fram av intressenter

Intressentgrupp	Intressenter	Intressentengagemang	Viktigaste frågor/förväntningar	Hamnens svar/åtgärd	Aspekt
Ägare	Kommunfullmäktige	Bolagsstämma, viktiga frågor. 1 ggr/år.	Ägardirektiv och stora viktiga frågor.	Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling.	God ekonomi, direkt och indirekt. Hållbar hamn. Energianvändning.
	Helsingborgs stads Förvaltning AB	Bolagsstämma 1ggr/år, ägardialog. 2-3 ggr/år.	Tertiärsvis uppföljning av mål och avkastningskrav.	Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling.	
	Stadsbyggnadsförvaltningen	Samrådsmöten, arbetsgrupper. 2-6 ggr/år.	Stadsutveckling (särskilt H+ och FÖP södra staden)	Samverka om klimatpåverkan, logistikstaden och hamnära buller.	
	Mark- och exploateringsenheten	Kvartalsvis	Flytt av containerhamn	FÖP Södra staden och H+	
	Miljöförvaltningen	Kvartalsvis	Anläggning av ny containerhamn	FÖP Södra staden och H+	
	Styrelsen	Styrelsemöten, strategidagar. 8-9 ggr/år.	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. Säkra och effektiva logistiklösningar för livsmedelsklustret.	Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system.	Kompetens Nöjda kunder Öka kapacitet God ekonomi
	Livsmedelsdistribution i Sverige		Säkra och effektiva logistiklösningar.	Medverka till effektiva transportkedjor.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Familjen Helsingborg</li> <li>Region Skåne</li> </ul> Fastighetsägare söder om hamnen	Kvartalsvis	Flytt och anläggning av en ny hamn	FÖP Södra staden och H+	



Intressentgrupp	Intressenter	Intressentengagemang	Viktigaste frågor/förväntningar	Hamnens svar/åtgärd	Aspekt
Kunder	Rederier Logistik-kunder Varuägare Speditörer	Regelbundna möten på strategisk, taktisk och operativ nivå. 1-4 ggr/år. Kundenkäter. 1 ggr/år	Stabila volymer och effektiv hantering. Säkra och effektiva logistiklösningar.  Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop.	Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system.	Kompetens Nöjda kunder Öka kapacitet Säkra transporter
Medarbetare	Anställda  Fackliga organisationer	Arbetsplatsträffar, 10-45 ggr/år beroende på avdelning. Medarbetarsamtal, medarbetarenkäter, 1 ggr/år. Visselblåsarfunktion, alltid tillgänglig. Regelbunden dialog med fackföreningar, både på central och lokal nivå. 14 ggr/år.	Kompetenta och engagerade medarbetare.  Medbestämmande och lönsamt företag.	Arbeta utifrån policyer och riktlinjer för säker arbetsplats och god hälsa. Engagera och kompetensutveckla medarbetare.  Hamnbolaget värdesätter konstruktiv dialog med fackliga organisationer.	Hälsa och säkerhet God ekonomi Kompetensutveckling  Arbetsrätt
Hamnnära service	Speditörer Bogserbåtar Bunkring m.m.	Operativ samverkan. Löpande 1 ggr/ vecka.	Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop.  Frekventa anlop  Säker hantering	Flexibilitet och service.  Utveckla hamnen för att svara upp mot efterfrågan och volymtillväxt.  Tydliga regelverk för bunkring på plats.	Kompetens Ökad kapacitet  Säkra transporter
Leverantörer	Inköp av varor och tjänster Bygg- och anläggningsentreprenörer	Upphandling av ramavtal på upp till 8 år. Upphandling av entreprenader. Vid behov.	Upphandling, avtal och uppföljning.	Arbete med affäretik och antikorrupktion, samt ställa krav på och följa upp miljökrav och sociala krav i upphandlingar.	Affäretik och antikorrupktion. Granska leverantörer.
Tillståndsgivande myndigheter	Mark- och miljödomstolen Länsstyrelsen Skåne Helsingborgs miljöförvaltning Trafikverket	Tillståndsprocess. Vid behov. Tillståndsprocess vart 5:e år, tillsyn årligen. Regelbunden dialog. Kvartalsvis	Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav.  Anläggning av ny farled	Efterlevnad av miljötillståndet 32 olika villkor inklusive krav på buller, elanslutning av fartyg vid kaj och antalet årliga anlop. Säkra anlop och transporter	Miljöefterlevnad, Buller, Utsläpp, Havsnivå.
Operativa hamnnära myndigheter	Tull Polis, Sjöfartsverket, Jordbruksverket Transportstyrelsen, Räddningstjänst	Tillståndsprocess, vid regeländringar. Tillsyn årligen. Regelbunden samverkan och dialog, månadsvis. Tillståndsprocess, dialog, årligen. Samarbetsavtal, årliga övningar.	Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav.	Efterlevnad av Transportstyrelsens och Tullverkets tillstånd, med bl.a. krav på säkerhet enligt sjöfartslag och hamnslag, tullprocedurer, hantering av brandfarliga varor.	Säkra transporter Kompetensutveckling Hälsa och säkerhet
Organisationer	Sveriges Hamnar	Erfarenhetsutbyte, 4-5 ggr/år. Kollektivavtal, 2 ggr/år.	Aktiv och lojal medlem i arbetsgivarorganisationen.	Utveckla sjöfarts- och hamnringen, samt vara en konstruktiv arbetsgivare och part i kollektivavtalsförhandlingar.	Arbetsrätt Affäretik Indirekta ekonomiska effekter
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.	Miljöefterlevnad, Buller, Utsläpp
Kundens kund	Turister och besökare Lastbilschaufförer Anställda inom industri och distribution	Kryssningsanlop. 1-5 ggr/år.  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 turismyndighet.  Främja hälsa och säkerhet för alla besökare till hamnen.  Medverka till effektiva transportkedjor.	Hälsa och säkerhet  God ekonomi Ökad kapacitet

# Väsentlighetsanalys

Helsingborgs Hamn har genomfört en väsentlighetsanalys för att definiera bolagets relevanta och väsentliga hållbarhetsaspekter. Utifrån dessa har hållbarhetspolicy och hållbarhetsstrategier fastställts och väsentliga aspekter utifrån GRI Standards principer har prioriterats.

Väsentlighetsanalysen har reviderats under 2023 med resultatet att inga förändringar av våra väsentliga aspekter behöver förändras. Hamnens prioriteringar har förtydligats och redovisningen utvecklats och fördjupats. Det finns fortfarande behov av att förbättra och utveckla rapportering av indikatorer för flera av aspekterna.

Nöjda kunder och säkra transporter är två aspekter som inte har någon motsvarighet i GRI Standard. För nöjda kunder har vi valt en egen indikator. För säkra transporter har hamnen ännu ej valt indikator.

Information om väsentlighetsanalysen finns på sidorna [59-65](#). En fullständig lista över GRI-indikatorer finns i GRI-indexet på sidorna [66-68](#).

## Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar (GRI 3-1)

Väsentliga aspekter identifierades och prioriterades under en process där hamnens negativa och positiva påverkan på olika ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter identifierades.

I samband med bolagets arbete med affärsplanen uppdateras omvärldsanalysen för att identifiera nya trender och globala drivkrafter. Med hjälp av analysen och en intern workshop identifierades viktiga hållbarhetsfaktorer i transportkedjan. Dessa hållbarhetsfaktorer jämfördes med EU:s mål och krav från Helsingborgs stads mål för att värdera vikten på hamnens påverkan på omgivning ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Samtidigt revideras bolagets intressentanalys.

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, direktkontakt 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). Flera webbundersökningar genomfördes för att säkerställa våra prioriteringar och få aspekterna värderade. Resultaten från dialogen med interna och externa intressenter utvärderades sedan i workshops med interna experter och bekräftades sedan av hamnens ledning och styrelse.

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 sjöledes transporter. 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 transportkedja viktiga parametrar som påverkar den totala kundnöjdheten.

### Hamn och samhälle - direkt ekonomisk påverkan

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 - höjd havsnivå

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 anlöp, dvs störningar i logistikkedjorna.

Effekterna av höjd havsnivå kommer att långsiktigt innebära investeringar för att höja nuvarande kajkanter och terminalator.



### Logistikstaden - indirekt ekonomisk påverkan

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 flera 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.

### Utsläpp

Hamnen genererar utsläpp främst från fossildrivna maskiner. Anlöpande fartyg är en stor källa för utsläpp. I hamnens miljötillstånd finns det krav att 2026 kunna el-ansluta fartyg vid kaj.

### Avfall och återvinning 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.

### Hamnära buller - miljöefterlevnad

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.

### Arbetsrätt och mänskliga rättigheter

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

### 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.

### Hälsa och säkerhet

Hamnen är en riskfylld 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 nya krav på medarbetarna och därmed på utveckling av deras kompetens.

### Ansvarsfulla inköp - granskning av leverantörer

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 och antikorrupcion

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.



## Tillämpning av GRI Standard och avgränsning (GRI 3-2)

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

	Väsentliga hållbarhetsaspekter definierade i väsentlighetsanalysen	Tillämpning av GRI Standard	Avgränsning av hållbarhetsaspekter
Hållbart erbjudande	Nöjda kunder	Eget nyckeltal / ingen motsvarande indikator i GRI	Kunder och varuägare
	Hamnen och samhälle / Direkt ekonomisk påverkan	201-1	Helsingborgs Hamn och intressenter
	Klimatförändringar / Höjning av havsnivå	201-2	Helsingborgs Hamn och ägare
	Logistikstaden / Indirekt ekonomisk påverkan	203-2	Logistikstaden och Familjen Helsingborg
	Säkra transporter	Inget nyckeltal / ingen motsvarande indikator i GRI	Helsingborgs Hamn
Hållbar verksamhet	Energianvändning	302-1	Helsingborgs Hamn och el-anslutna fartyg
	Utsläpp	305-1, 305-2	Helsingborgs Hamn
	Avfall och återvinning från fartyg och verksamhet	306-2	Helsingborgs Hamn
	Hamnnära buller / Miljöefterlevnad	2-27	Helsingborgs Hamn och närboende
Ansvarsfull partner	Hälsa och säkerhet / Företagshälsovård och säkerhet	403	Helsingborgs Hamn och besökare
	Kompetensutveckling / Utbildning och personlig utveckling	404	Helsingborgs Hamns personal
	Jämställdhet och mångfald	405, 406	Helsingborgs Hamn
	Rättvisa arbetsvillkor	401	Helsingborgs Hamn och leverantörer
	Ansvarsfulla inköp / Granskning av leverantörer	308, 414	Helsingborgs Hamn och leverantörer
	Affärsetik och antikorrupcion	205	Helsingborgs Hamn och leverantörer

## Prioriterade aspekter för hamnens hållbarhetsarbete

### Informera

Hälsa och säkerhet  
Affärsetik och antikorrupcion  
Arbetsrätt och mänskliga rättigheter  
Jämställdhet och mångfald  
Avfall och återvinning

### Rapportera

Indirekt ekonomisk påverkan  
Säkra transporter  
Direkt ekonomisk påverkan  
Granskning av leverantörer  
Klimatförändringar

### Rapportera & fokusera

Utsläpp  
Energianvändning  
Nöjda kunder  
Kompetensutveckling  
Buller/miljöefterlevnad

Medel

Hög



## Väsentliga aspekter och upplysningar om hållbarhetsstyrningen (GRI 3-3)

Påverkan på hållbarhet och systematiskt arbete och metoder för att hantera negativ påverkan presenteras i tabellerna nedan eller hänvisas till sidor där informationen kan hittas i denna rapport.

### Hållbart erbjudande

Ekonomisk hållbarhet	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Ekonomisk prestation
Påverkan på hållbarhet	Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv, utan också för samhället, anställda och leverantörer. Ur ett bredare perspektiv har containerhamnen en positiv påverkan och är en avgörande pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Ett positivt resultat möjliggör reinvesteringar och kapacitetsökningar.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 201 Ekonomisk prestanda
Rapporterade GRI-indikatorer	201-1 Skapat och levererat ekonomiskt värde 201-2 Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter på grund av miljöpåverkan
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn ska över tid förbättra resultatet, för att möjliggöra reinvesteringar och kapacitetsökningar i hamninfrastruktur.
Mål	Hamnen ska enligt ägardirektiv förbättra resultat från Port Operations med 40 mnkr till 2026.
Ansvarsområde	Styrelse och verkställande direktör har sex strategiska förbättringsområden som ska medverka till att resultatkravet uppnås.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Hamn och samhälle resp Klimatrisker sid <a href="#">27</a> och <a href="#">28</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Hamn och samhälle respektive Klimatrisker, sid <a href="#">27</a> och <a href="#">28</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen säkerställer styrning och uppföljning av bolagets ekonomi, genom månadsvis rapportering internt till ansvariga och till bolagets styrelse, samt tertialvis till ägaren.
Kommunikation med intressenter	Ägardialog och ägardirektiv sätter ekonomiska mål för bolaget. I delårsrapporter och årsredovisning redovisas målpuppfyllelsen.
Aspekter som ingår i styrmodellen	Nöjda kunder
Påverkan på hållbarhet	Helsingborgs Hamn har en positiv ekonomisk påverkan som erbjuder skånska och sydsvenska import- och exportföretag en god konkurrenskraft ur transporthänseende. Varuägare som importerar och exporterar gods får tillgång till hög turtäthet i containerhamnen och därmed goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa.
GRI-väsentliga aspekter	Ingen relevant aspekt i GRI
Rapporterade GRI-indikatorer	Indikator för nöjda kunder redovisas under avsnittet nöjda kunder.
Policy och åtagande	Enligt ägardirektiv ska bolaget vara Nordens modernaste hamn. Helsingborgs Hamn ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder, nöjd -kund-index inom Port Operations ska 2026 uppgå till minst 77.
Mål	Återhämtning av NKI-värdet på 77 från 2022 till 2024.
Ansvarsområde	Verkställande direktör tillsammans med chef för försäljning och marknad.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnitt Nöjda kunder på sid <a href="#">25-26</a>
Risker relaterade till aspekten	Utan en väl fungerande och effektiv hamn, skulle Skånes och södra Sveriges varuägare tappa i konkurrenskraft, med stor risk för att arbetstillfällena flyttar till andra städer och länder med god infrastruktur.
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer årligen kundernas syn på hamnen med hjälp av kundenkäter. Därutöver samverkar bolaget på många andra sätt med näringslivet, varuägare och kunder.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnitt Nöjda kunder på sid <a href="#">25-26</a>





## Hållbart erbjudande

Ekonomisk hållbarhet	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Indirekt ekonomisk påverkan
Påverkan på hållbarhet	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. Containerhamnen är en avgörande pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Hamnen är en del av den infrastruktur som möjliggör tillväxt, arbetstillfällen och välbefinnande. Hamnen har en positiv påverkan på regionens ekonomiska välbefinnande.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 203 Indirekt ekonomisk påverkan
Rapporterade GRI-indikatorer	203-2 Betydande indirekta ekonomiska effekter
Policy och åtagande	Enligt ägardirektiv ska bolaget vara Nordens modernaste hamn. Vi 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.
Mål	Helsingborgs Hamn ska vara Nordens modernaste hamn. Bolaget ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder. Fokus ska vara på att fortsätta investera i innovativ teknik som ökar kapaciteten och förbättrar hållbarheten. Bolaget ska tillsammans med staden utreda flytt av containerhamn enligt kommunfullmäktiges inriktningsprinciper och avsiktsförklaring.
Ansvarsområde	Styrelse och verkställande direktör har sex strategiska förbättringsområden som ska medverka till att ägardirektivet uppnås.
Särskilda åtgärder	Redovisas i avsnittet Logistikstaden sid <a href="#">29-30</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Logistikstaden sid <a href="#">29-30</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer med några års mellanrum sin indirekta påverkan på arbetstillfällen, bruttoregionprodukt och skatteintäkter för Familjen Helsingborg. Därutöver samverkar bolaget med näringslivet, varuägare och kunder.
Kommunikation med intressenter	Näringslivets utveckling och dess tillgång till infrastruktur engagerar förutom näringslivet, också Helsingborgs Stad med grannkommuner, Region Skåne och Trafikverket.
Aspekter som ingår i styrmodellen	Säkra transporter
Påverkan på hållbarhet	Hamnen hanterar farligt gods som ytterst kan innebära mycket stor negativ påverkan både för människor, näringsliv och miljö. Olyckor, brottslig verksamhet, felaktig hantering eller ovarsamhet kan skapa utsläpp och skador på anläggningar, maskiner, människor samt innebära ekonomisk skada för företag och samhälle. Hamnens systematiska säkerhetsarbete har en positiv påverkan på social, ekonomisk och miljöhållbarhet.
GRI-väsentliga aspekter	Ingen relevant aspekt i GRI
Rapporterade GRI-indikatorer	Indikator för säkra transporter saknas.
Policy och åtagande	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 internationella standards exempelvis sjösäkerhet, sjöfarts- och hamnskydd, hantering av fartygsavfall, utsläpp från fartyg, m m.
Mål	Hamnen ska leva upp till och helst överträffa alla gränsvillkor som krävs för att få bedriva en säker hamnverksamhet.
Ansvarsområde	Verkställande direktören tillsammans med ledningsgruppen följer tillbud och risker varje vardag.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Säkra transporter på sid <a href="#">31</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Säkra transporter på sid <a href="#">31</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer dagligen inrapporterade tillbud och gör riskanalyser och vidtar åtgärder.
Kommunikation med intressenter	Olyckor och incidenter utreds i nära samverkan med polis, tull, arbetsmiljöverket, tillståndsmyndigheter och berörda intressenter.



## Hållbar verksamhet

Miljöfrågor	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Energianvändning
Påverkan på hållbarhet	Hamnens höga energiförbrukning påverkar miljön negativt direkt och indirekt, främst genom en hög förbrukning av diesel och el. Genom en effektiv energianvändning minskas denna påverkan. Ägardirektivet har målet att 75 procent av hamnens arbetsmaskiner ska vara elektrifierade 2026 jämfört med 30 procent 2022. Ett eldrivet system för hantering av container är energieffektivare än dagens system med fossilbränsle drivna system. Hamnen är en del i världens logistikkedjor. Rederier och åkerier är också en del av logistikkedjan och har samma utmaningar som Helsingborgs Hamn.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 302 Energi
Rapporterade GRI-indikatorer	302-1 Energianvändning inom organisationen
Policy och åtagande	Ägardirektivet har målet att 75 procent av hamnens arbetsmaskiner ska vara elektrifierade 2026 jämfört med 30 procent 2022.
Mål	Det finns tydliga mätbara mål för land-el, optimering av containerhantering, antal el-fordon, eco-körning och styrning av LED-belysning.
Ansvarsområde	Hamnens tekniska chef ansvarar för att nå de kortsiktiga besparingsmålen med hjälp av särskilda energijägare. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanterings-system från ett fossilbränsle drivet system till ett eldrivet system.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet <a href="#">Energianvändning</a> , sid <a href="#">33-34</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet <a href="#">Energianvändning</a> , sid <a href="#">33-34</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer energiförbrukningen månadsvis och följer upp alla mindre förbättringar av energianvändningen. De stora förbättringarna kräver investeringar och flera års framförhållning.
Kommunikation med intressenter	Helsingborgs Hamn informerar och påverkar intressenterna främst genom årsredovisningen och dess hållbarhetsrapport.
Aspekter som ingår i styrmodellen	Utsläpp
Påverkan på hållbarhet	Utsläppen från hamnens arbetsmaskiner är hamnens enskilt största utsläpp och har negativ påverkan på hamnens närmiljö och på den globala uppvärmningen. Stadens klimat- och energiplan har målet att samtliga arbetsmaskiner är fossilbränslefria 2024. Ett eldrivet system för hantering av container är energieffektivare än dagens system med fossilbränsle drivna system. Hamnen är en del i världens logistikkedjor. Rederier och åkerier är också en del av logistikkedjan och har samma utmaningar som Helsingborgs Hamn.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 305 Utsläpp
Rapporterade GRI-indikatorer	305-1 Direkta utsläpp av växthusgaser 305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Ägardirektivet har målet att 75 procent av hamnens arbetsmaskiner ska vara elektrifierade 2026 jämfört med 30 procent 2022.
Mål	Det finns tydliga mätbara mål för land-el, optimering av containerhantering, antal el-fordon, eco-körning och styrning av LED-belysning.
Ansvarsområde	Hamnens tekniska chef ansvarar för att nå de kortsiktiga besparingsmålen med hjälp av särskilda energijägare. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanterings-system från ett fossilbränsle drivet system till ett eldrivet system.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet <a href="#">Utsläpp</a> , sid <a href="#">35-36</a>
Risker relaterade till aspekten	Miljörisiker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet <a href="#">Utsläpp</a> , sid <a href="#">35-36</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen säkerställer ständiga förbättringar genom styrning och uppföljning av miljöprestanda.
Kommunikation med intressenter	Helsingborgs Hamn informerar intressenterna främst genom årsredovisningen och dess hållbarhetsrapport.



## Hållbar verksamhet

### Miljöfrågor

Aspekter som ingår i styrmodellen	Avfall och återvinning
Påverkan på hållbarhet	Hamnens verksamhet genererar en mindre mängd avfall, jämfört med de anlöpande fartygen. Fartyg genererar större mängder avfall vid drift och framförande av fartyget. Avfallet har en negativ påverkan på hamnens miljömässiga hållbarhet. För att avfallet från fartyget inte ska dumpas i havet, är hamnen skyldig enligt lag att ta emot allt fartygsavfall från föregående hamn.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 306 Avfall och återvinning
Rapporterade GRI-indikatorer	306-2 (2016) Avfall per typ och hanteringsmetod.
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Lagstiftning innebär att fartyg enkelt ska kunna lämna avfallet i hamnen.
Mål	Mål för avfall och återvinning behöver fastställas.
Ansvarsområde	Hamnens Fastighets & Anläggningschef ansvarar för hamnens återvinningsstationer.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Avfall från fartyg och verksamhet, sid <a href="#">37-38</a>
Risker relaterade till aspekten	Miljörisker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Avfall från fartyg och verksamhet, sid <a href="#">37-38</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen säkerställer ständiga förbättringar genom styrning och uppföljning av miljöprestanda
Kommunikation med intressenter	Anlöpande fartyg måste innan anlop rapportera avfallsslag och uppskattad mängd som de ska lämna i Helsingborgs Hamn.

Aspekter som ingår i styrmodellen	Buller från hamnverksamheten
Påverkan på hållbarhet	Helsingborgs Hamn bedriver en verksamhet som bullrar mitt i staden. Buller kommer främst från dieseldrivna arbetsmaskiner och ljud när containrar sätts ned. Hamnverksamheten begränsar därmed stadsutveckling. Detta buller har negativ påverkan på närboende och anställda. Bolaget har ett miljötilstånd som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna. Buller är ett hälsoproblem som påverkar främst de närboende. Buller förhindrar utbyggnad i direkt anslutning till hamnen. Den fysiska planeringen påverkas därmed utifrån plan- och bygglagen och vid tillståndsprövning enligt miljöbalken.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 2-27 Efterlevnad av lagar
Rapporterade GRI-indikatorer	2-27 (2021) Efterlevnad av lagar
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Bolaget har ett miljötilstånd fastställt av länsstyrelsen som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna.
Mål	Hamnens mål är att över tid minska bullerbelastningen på närmiljön. Dagens buller är med god marginal lägre än gränsvärden i miljötilstånd.
Ansvarsområde	Hamnens miljö- och säkerhetschef ansvarar för att samordna åtgärder som minskar buller från verksamheten. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanterings-system från dagens dieseldrivna bullriga system till ett eldrivet tystare hanteringsystem.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnitt Hamnära buller, sid <a href="#">39</a>
Risker relaterade till aspekten	Miljörisker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Hamnära buller, sid <a href="#">39</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer bullernivåerna genom mätningar som genomförs vart femte år. Årligen åtgärdas buller genom att nya maskiner har lägre bullernivåer, bland annat som en effekt av förbättrad arbetsmiljö. De stora förbättringarna kräver investeringar och flera års framförhållning.
Kommunikation med intressenter	Buller från hamnen följs löpande upp av länsstyrelsens miljöenhet. Kommunikation sker också löpande med stadsbyggnadsförvaltningen och berörda närboende.



**Ansvarsfull partner**

Sociala frågor	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Hälsa och säkerhet
Påverkan på hållbarhet	Hamnen är en riskfylld arbetsplats med fartyg, stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Varje medarbetare har ett personligt ansvar för att arbeta säkert varje dag. Systematiskt säkerhetsarbete med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder har en positiv påverkan på riskerna för anställda och besökande. Olyckor har en negativ påverkan på anställda och besökande.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 403 Arbetshälsa och säkerhet
Rapporterade GRI-indikatorer	GRI 403-1 till 403-7. Metoder för att styra och säkerställa ett systematiskt arbete med hälsa och säkerhet beskrivs i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid <a href="#">41-43</a> GRI 403-9 Arbetsrelaterade skador och hälsoproblem
Policy och åtagande	Systematiskt arbetsmiljöarbete är en viktig del i vår verksamhet och är integrerat i vårt ledningssystem, enligt gällande arbetsmiljölagstiftning. Säkerhetsarbetet styrs av hamnens säkerhetspolicy.
Mål	Målet med Helsingborgs Hamns arbetsmiljöarbete är att skapa en fysiskt, psykiskt och socialt sund och utvecklande arbetsplats för alla medarbetare. Lagstiftning och föreskriftskrav inom säkerhetsområdet är minimikrav. Ambitionen skall vara att överträffa dessa krav med god marginal.
Ansvarsområde	Chefen för miljö- och säkerhet har ansvaret att följa och införa ny lagstiftning och ta strategiska initiativ inom området. Avdelningschefer har arbetsmiljöansvaret delegerat till sig, med tillhörande befogenheter och ansvar. Skyddskommittén med representanter från anställda och företaget träffas minst fyra gånger årligen.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid <a href="#">41-43</a>
Risker relaterade till aspekten	Allvarliga säkerhetsrisker och personolyckor är en identifierad risk inom hamnen. Riskerna beskrivs närmare i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid <a href="#">41-43</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Tillbudsrapporteringen har över tid ökat som en effekt av ett aktivt arbete och 2020 hade vi det högsta antalet rapporterade tillbud någonsin. Syftet med ökad rapportering av incidenter är att kunna vidta förebyggande åtgärder för att det aldrig ska inträffa allvarligt tillbud eller olycka.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid <a href="#">41-43</a>
Aspekter som ingår i styrmodellen	Affärsetik och antikorrupktion
Påverkan på hållbarhet	Helsingborgs Hamn är beroende av att omvärlden har förtroende för bolaget. Brister i affärsetik och korrupktion skulle ha allvarlig negativ påverkan på Helsingborgs Hamn. Det är bara genom att ha ett högt förtroende som Helsingborgs Hamn kan fortsätta att vara ett framgångsrikt företag, som tar stora ytor i anspråk centralt i Helsingborgs stad.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 205
Rapporterade GRI-indikatorer	GRI 205-1 till 205-3
Policy och åtagande	Hamnens uppförandekod beskriver bland annat hamnens nolltolerans för mutor och korrupktion. Kopplat till uppförandekoden finns också riktlinjer och rutiner som rör hur överträdelser, misstankar och risker ska rapporteras eller anmälas. Hamnen har särskilda riktlinjer som är en uppförandekod för hamnens leverantörer.
Mål	Helsingborgs Hamn har också en visseblåsarfunktion där anmälningar kan göras anonymt.
Ansvarsområde	Helsingborgs Hamn ska motverka korrupktion i alla former, inbegripen utpressning och mutor där chefen för miljö- och säkerhet har det övergripande ansvaret.
Särskilda åtgärder	Information och utbildning om uppförandekoden behöver införas, för att hamnens ska leva upp till uppsatt mål.
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Affärsetik och antikorrupktion, sid <a href="#">50</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen avser att mäta antalet medarbetare som fått information respektive utbildning i uppförandekoden. Hamnen mäter också antalet ärenden som kommer in via visseblåsarfunktionen.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Affärsetik och antikorrupktion, sid <a href="#">50</a>



## Ansvarsfull partner

Sociala frågor	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Kompetensutveckling
Påverkan på hållbarhet	Helsingborgs Hamns framgång bygger på en stark företagskultur som drivs av engagerade och ständigt lärande medarbetare med olika kompetenser. Brister i medarbetares kompetens har negativ påverkan såväl socialt som ekonomiskt. För att säkerställa framgång både idag och i framtiden är det nödvändigt att kunna attrahera, behålla, utveckla och motivera kvalificerade medarbetare både på lång och kort sikt.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 404
Rapporterade GRI-indikatorer	GRI 404-3. Andelen genomförda medarbetarsamtal för olika kategorier följs årligen.
Policy och åtagande	Arbetet med kompetensutveckling bedrivs inom ramen för hamnens arbete med att förändra och utveckla bolaget i de sex strategiska förbättringsområdena. Lyftet är hamnens systematiska arbete med att engagera alla medarbetare i ständiga förbättringar.
Mål	I bolagets vision är strävan att vara hamnsveriges bästa arbetsplats tydlig.
Ansvarsområde	HR-chefen ansvarar för hamnens kompetensinventering och samordnar planerna för gemensam kompetensutveckling. Respektive chef ansvarar för de individuella utvecklingsplanerna som utformas i medarbetarsamtalen.
Särskilda åtgärder	Arbetet med att införa ny systematik för att följa hamnens kompetensutveckling påbörjas i början av 2021.
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Kompetensutveckling, sid <a href="#">44-45</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Hamnen följer kompetensutveckling genom att följa upp och utvärdera medarbetarsamtal.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Kompetensutveckling, sid <a href="#">44-45</a>
Aspekter som ingår i styrmodellen	Jämställdhet och mångfald
Påverkan på hållbarhet	Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare. Detta påverkar hamnen negativt, såväl socialt som ekonomiskt. Nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra, och både likheter och olikheter behövs för att lyckas med det.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 405 och GRI 406
Rapporterade GRI-indikatorer	GRI 405-1, 405-2. Personuppgiftslagen förhindrar bolaget att registrera och redovisa känsliga personliga uppgifter, exempelvis etnicitet. GRI 406-1
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn har en uppförandekod och en jämställdhetsplan med syftet att Helsingborgs Hamn ska vara en arbetsplats som behandlar alla medarbetare rättvist, jämlikt och med lika möjligheter.
Mål	Hamnen vill skapa och möjliggöra en arbetsplats där olikheter ses som en tillgång. Nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra, och både likheter och olikheter behövs för att lyckas med det.
Ansvarsområde	HR-chefen ansvarar för löpande revidering av jämställdhetsplan och genomförande av åtgärder enligt handlingsplan.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Jämställdhet, sid <a href="#">47</a>
Risker relaterade till aspekten	Hamnen behöver både likheter och olikheter för att hantera de utmaningar som teamwork, ständiga förbättringar, digitalisering och ny teknik innebär. Bolagets samlade kompetens och förmåga att tillsammans förändra och förbättra verksamheten avgör om verksamheten utvecklas. Risken för bolaget är att inte lyckas med denna kulturförändring.
Uppföljning av metodens effektivitet	HR-avd. använder medarbetarenkäter, lönekartläggning, medarbetarsamtal och regelbundna möten med fackliga organisationer för att förstärka positiv utveckling samt för att undvika, mildra och åtgärda negativa effekter.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Jämställdhet, sid <a href="#">47</a>



## Ansvarsfull partner

Sociala frågor	
Aspekter som ingår i styrmodellen	Arbetsrätt och mänskliga rättigheter
Påverkan på hållbarhet	Genom Helsingborgs Hamns medlemskap i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar omfattas alla medarbetare i bolaget av kollektivavtal och det finns en aktiv samverkan mellan arbetsgivaren och de lokala fackliga organisationerna. Hamnbranschen har traditionellt haft fler arbetstagar konflikter än många andra avtalsområden. Helsingborgs Hamn önskar bygga vidare på den förtroendefulla relation till sina fackliga organisationer och medarbetare som har utvecklats de senaste åren. Hamnen har en positiv påverkan på sociala hållbarhet.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 401
Rapporterade GRI-indikatorer	GRI 401-1 Nyanställd personal och personalomsättning.
Policy och åtagande	Helsingborgs Hamn har en särskild medarbetarguide där alla policyer, riktlinjer och rutiner som rör medarbetarna är samlade och tillgängliga.
Mål	Helsingborgs Hamn är medlem i bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. Genom detta medlemskap finns centrala kollektivavtal gällande på arbetsplatsen som omfattar samtliga medarbetare.
Ansvarsområde	HR-chefen är ansvarig för alla frågor om arbetsrätt och mänskliga rättigheter.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Ansvarsfull partner, sid <a href="#">46-48</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Ansvarsfull partner, sid <a href="#">46-48</a>
Uppföljning av metodens effektivitet	Genom ett nära och lyhört samarbete med de fackliga organisationerna har hamnen goda erfarenheter av att vidareutveckla frågor om arbetsrätt.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Ansvarsfull partner, sid <a href="#">46-48</a>
Aspekter som ingår i styrmodellen	Ansvarsfulla inköp
Påverkan på hållbarhet	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. Hamnen har idag inga verktyg för att systematiskt kunna bedöma om vi har en negativ eller positiv påverkan på hållbarhet hos våra leverantörer.
GRI-väsentliga aspekter	GRI 308 och GRI 414
Rapporterade GRI-indikatorer	308-1 Andel av nya leverantörer som utvärderas utifrån miljöaspekter. 414-1 Andel av nya leverantörer som utvärderas utifrån sociala aspekter.
Policy och åtagande	Helsingborgs stad har en upphandlingspolicy som gäller för Helsingborgs Hamn som anger att all anskaffning, så långt det är möjligt, ska ställas relevanta och mätbara miljökrav, sociala, hälsomässiga och etiska krav. Hamnens riktlinje för upphandling följer policyn.
Mål	Hamnens mål är att genomföra upphandlingar som bidrar till ett mer miljömässigt och socialt hållbart samhälle.
Ansvarsområde	Hamnens ekonomichef ansvarar för framtagande av riktlinjer och rutiner som stödjer arbetet med att ställa miljökrav och sociala krav som om möjligt ska kunna följas upp under avtalstiden.
Särskilda åtgärder	Åtgärder redovisas i avsnittet Ansvarsfulla inköp, sid <a href="#">49</a>
Risker relaterade till aspekten	Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Ansvarsfulla inköp, sid <a href="#">49</a> Beskrivningen behöver förbättras.
Uppföljning av metodens effektivitet	Upphandlingsenhetens utvärdering av metodernas effektivitet behöver förbättras.
Kommunikation med intressenter	Redovisas i avsnittet Ansvarsfulla inköp, sid <a href="#">49</a>





# GRI Standards Index

Helsingborgs Hamn AB rapporterar i enlighet med GRI Standards för perioden 1 januari 2023 till 31 december 2023. GRI 1 som använts är GRI 1: Foundation 2021.

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.

Standardredogörelse	Titel	Sidhänvisning	Information / Tillämpning
<b>GRI 2 Standardupplysningar (2021)</b>			
<b>GRI 2: Standardupplysningar</b>	2-1 Organisatoriska detaljer		Helsingborgs Hamn AB är ett privat aktiebolag med verksamhet enbart i Helsingborg SE.
	2-2 Legala enheter inkluderade i hållbarhetsredovisningen	<a href="#">52</a>	Hållbarhetsrapporten omfattar all verksamhet inom Helsingborgs Hamn AB.
	2-3 Rapporteringsperiod, frekvens och kontaktuppgifter	<a href="#">52</a>	Årlig rapportering, 1 januari 2023 - 31 december 2023. Publicering den <b>XX</b> mars 2024.
	2-4 Korrigeringar jämfört med föregående hållbarhetsrapport	<a href="#">52</a>	
	2-5 Extern granskning	<a href="#">52</a>	Revisionstjänster upphandlas av ägaren vart fjärde år.
	2-6 Aktiviteter, värdekedja och andra affärsrelationer	<a href="#">8-10</a>	Svensk Näringsgrensindelning - SNI 52241 Hamngodshantering.
	2-7 Anställda	<a href="#">46</a>	
	2-8 Medarbetare som inte är anställda av organisationen	<a href="#">46</a>	
	2-9 Styrningsstruktur och sammansättning	<a href="#">71-72</a>	Revision enligt Årsredovisningslagen.
	2-10 Nominering och valberedning av styrelsen	<a href="#">71-72</a>	
	2-11 Ordförande för det högsta beslutsfattande organet	<a href="#">71-72</a>	Bolagets styrelseordförande är inte tillika verkställande direktör.
	2-12 Styrelsens kontrollansvar	<a href="#">71-72</a>	
	2-13 Delegering av ansvar för hantering av bolagets påverkan	<a href="#">71-72</a>	
	2-14 Styrelsens arbete med hållbarhetsrapportering	<a href="#">71-72</a>	
	2-15 Intressekonflikter	<a href="#">71-72</a>	
	2-16 Rapportering gällande missförhållanden och visselblåsarincidenter	<a href="#">71-72</a>	
	2-17 Styrelsens samlade kunskapsnivå	<a href="#">71-72</a>	
	2-18 Utvärdering av styrelsens prestation	<a href="#">71-72</a>	
	2-19 Ersättnings- och kompensationspolicyer	<a href="#">71-72</a>	
	2-20 Process för att fastställa ersättning och kompensation	<a href="#">71-72</a>	
	2-21 Årlig total ersättning till högst betalda och förhållandet till medianlönen	<a href="#">71-72</a>	
	2-22 Uttalande om strategi för hållbar utveckling	<a href="#">4-5</a>	
	2-23 Policyåtaganden	<a href="#">50</a>	Bolagets uppförandekod är fastställd av bolagets styrelse
	2-24 Integrering av policyåtaganden	<a href="#">50</a>	
	2-25 Processer för att gottgöra negativ påverkan	<a href="#">25-26, 71</a>	
	2-26 Mekanismer för att söka vägledning och för att lyfta farhågor	<a href="#">50</a>	
	2-27 Efterlevnad av lagar och regleringar	<a href="#">37, 39, 50, 62</a>	
	2-28 Medlemskap i organisationer		Medlem i branschorganisation Sveriges hamnar. Deltar i styrelse och arbetsgivarråd.
	2-29 Engagemang med intressenter	<a href="#">54-55</a>	
	2-30 Kollektivavtal		100 procent av bolagets anställda omfattas av kollektivavtal.



Väsentliga aspekter	Titel	Sidhänvisning	Information / Tillämpning
<b>GRI 3 Väsentliga aspekter (2021)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter</b>	3-1 Process för att fastställa väsentliga aspekter	<a href="#">56-57</a>	
	3-2 Väsentliga aspekter	<a href="#">58</a>	
<b>Materiella aspekter</b>			
<b>GRI 200 Ekonomiska standarder</b>			
<b>GRI 201 Ekonomiska resultat (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">27-28, 59</a>	
<b>GRI 201: Ekonomiska Resultat</b>	201-1 Genererat och distribuerat ekonomiskt värde	<a href="#">27</a>	
	201-2 Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter för organisationens aktiviteter, hänförliga till klimatförändringarna	<a href="#">28</a>	
<b>GRI 203 Indirekt ekonomisk påverkan (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">29-30, 60</a>	
<b>GRI 203: Indirekt ekonomisk påverkan</b>	203-2 Betydande indirekt ekonomisk påverkan	<a href="#">29-30</a>	
<b>GRI 205 Antikorruption (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">50, 63</a>	
<b>GRI 205: Antikorruption</b>	205-1 Verksamhetsrisker som bedömts avseende risk för korruption	<a href="#">50</a>	
	205-2 Information om och utbildning i policyer och rutiner mot korruption	<a href="#">50</a>	
	205-3 Bekräftade incidenter av korruption och vidtagna åtgärder	<a href="#">50</a>	
<b>GRI 300 Miljöstandarder</b>			
<b>GRI 302 Energi (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">33, 61</a>	
<b>GRI 302: Energi</b>	302-1 Organisationens energiförbrukning	<a href="#">33-34</a>	
<b>GRI 305 Utsläpp (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">35, 61</a>	
<b>GRI 305: Utsläpp</b>	305-1 Direkta (Scope 1) växthusgasutsläpp	<a href="#">35-36</a>	
	305-2 Indirekta (Scope 2) växthusgasutsläpp	<a href="#">35-36</a>	
<b>GRI 306 Avlopp och avfall (2020)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">37, 62</a>	
<b>GRI 306: Avlopp och avfall</b>	306-1 Avfallsgenerering och betydande avfallsrelaterade effekter	<a href="#">37-38</a>	
	306-2 Hantering av betydande avfallsrelaterat effekter	<a href="#">37-38</a>	
	306-3 Skapat avfall	<a href="#">37-38</a>	
	306-4 Avfall omdirigerat från förstörelse eller depåer	<a href="#">37-38</a>	
	306-5 Avfall omdirigerat till förstörelse eller depåer	<a href="#">37-38</a>	



Materiella aspekter	Titel	Sidhänvisning	Information / Tillämpning
<b>GRI 308 Miljöbedömning av leverantörer (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">49, 65</a>	
<b>GRI 308: Miljöbedömning av leverantörer</b>	308-1 Nya leverantörer som screenats rörande miljökriterier	<a href="#">49</a>	
<b>GRI 400 Sociala standarder</b>			
<b>GRI 401 Anställning (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">46, 65</a>	
<b>GRI 401: Anställning</b>	401-1 Nyanställd personal och personalomsättning.	<a href="#">46</a>	
<b>GRI 403 Hälsa och säkerhet (2018)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">41-43, 63</a>	
<b>GRI 403: Hälsa och Säkerhet</b>	403-1 Ledningssystem för arbetsrelaterad hälsa och säkerhet	<a href="#">41</a>	
	403-2 Riskidentifiering, bedömning och incidenthantering	<a href="#">41</a>	
	403-3 Yrkeshälsovård	<a href="#">42</a>	
	403-4 Arbetstagarrepresentation, samråd och kommunikation om hälsa och säkerhet	<a href="#">42</a>	
	403-5 Utbildning inom hälsa och säkerhet för arbetstagare	<a href="#">42</a>	
	403-6 Främjande av arbetstagarnas hälsa	<a href="#">42</a>	
	403-7 Förebyggande och begränsning av effekter av hälsa och säkerhet direkt kopplade till affärsrelationer	<a href="#">42-43</a>	
	403-9 Arbetsrelaterade skador och hälsoproblem	<a href="#">43</a>	
	<b>GRI 404 Utbildning och kompetensutveckling (2016)</b>		
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">44-45, 64</a>	
<b>GRI 404: Utbildning och kompetensutveckling</b>	404-3 Andel anställda som får regelbunden utvärdering av sin prestation och karriärutveckling	<a href="#">44-45</a>	
<b>GRI 405 Mångfald och jämställdhet (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">47, 64</a>	
<b>GRI 405: Mångfald och jämställdhet</b>	GRI 405-1 Mångfald av styrelse, ledning och anställda	<a href="#">47, 64</a>	
<b>GRI 406 Diskriminering (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">47, 64</a>	
<b>GRI 406: Diskriminering</b>	406-1 Incidenter rörande diskriminering	<a href="#">47</a>	
<b>GRI 414 Social bedömning av leverantörer (2016)</b>			
<b>GRI 3: Väsentliga aspekter (2021)</b>	3-3 Styrning av väsentlig aspekt	<a href="#">49, 65</a>	
<b>GRI 414: Social bedömning av leverantörer</b>	414-1 Andel av nya leverantörer som utvärderas utifrån sociala aspekter	<a href="#">49</a>	

# Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Helsingborgs Hamn org. nr 556024-0979

## Uppdrag och ansvarsfördelning

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

## Granskningens inriktning och omfattning

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

## Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Lund den 21 mars 2024  
Ernst & Young AB

Thomas Hallberg  
Auktoriserad revisor







## Bolagsstyrning

Bolagsstyrning	71-72
Styrelse	73
Ledningsgrupp och organisation	74

# 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.



## Bolagsstyrning

Styrelsen genomförde åtta protokollförda styrelsemöten under 2023. Därutöver har styrelsen genomfört en workshop. Styrelsen har ett presidium bestående av ordförande och vice ordförande som tillsammans med vd bland annat deltar i dialogmöten med ägaren. Därutöver har styrelsen även ett ekonomiutskott bestående av ordförande, två ledamöter samt två suppleanter, med syfte att fördjupa styrelsens arbete i ekonomifrågor samt att bli ett bättre stöd för vd.

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. Principer för nominering och urval hanteras av de politiska partierna. Två ledamöter är valda på icke-politiska meriter. Ingen styrelseledamot är anställd i bolaget. Fackliga representanter är adjungerade till styrelsen, utan rösträtt.

Styrelsen ansvarar gemensamt för bolagets övergripande affärsplaner och utveckling, inklusive strategier, policys och mål som rör hållbarhet. Styrelsens ledamöter har ett kontrollansvar som fullföljs med ekonomiska rapporter och rapportering på styrelsemöte från vd i enlighet med styrelsens arbetsordning.

Ansvariga i ledningsgruppen deltar och rapporterar enligt ett rullande schema. Styrelsen bjuder regelbundet in olika intressenter för utbyte. Under 2023 har styrelsen bjudit in Tullverket.

Bolaget har ingen särskild process för att hantera intressekonflikter, utöver att styrelsen är demokratiskt vald.

Styrelsen begär löpande fördjupande information, rapporter och kunskaper, som en effekt av dessa möten med intressenter och rapporter från organisationen.

Styrelsen utser vd i samverkan med bolagets ägare. Vd har befogenheter enligt aktiebolagslagen kompletterad med en vd-instruktion som revideras årligen. Därigenom har styrelsen delegerat ansvaret för att bolagets påverkan på ekonomisk, miljömässig och social påverkan. Vd ansvarar för delegationen inom bolaget i nästa led.

Styrelsen beslutar om förslag till årsredovisning inkluderande hållbarhetsrapport. Styrelsen följer årligen upp bolagets hållbarhetsmål, som också revideras årligen. Bolaget har ingen process för due diligence av hållbarhetsarbetet.

Bolaget har ingen särskild process för att gottgöra negativ påverkan. Alla typer av avvikelser och klagomål avseende miljö och sociala faktorer rapporteras i hamnens TRIA-system. Även utredning, åtgärder och uppföljning av händelser hanteras i TRIA. Tillsammans med fackliga organisationer och berörda funktioner utvärderas och förbättras dessa rutiner årligen. Kundklagomål hanteras i ett eget verktyg. Alla medarbetare har tillgång till dessa system.

Styrelsen reviderar årligen sin arbetsordning. I denna regleras också frågor om intressekonflikter och jäv. Ingen styrelseledamot har någon intressekonflikt relaterat till annat styrelseuppdrag, ägarintressen hos leverantörer, samarbetspartners andra intressenter eller pågående transaktioner.

Bolagets systematiska arbete med risker och förebyggande arbete redovisas årligen till styrelsen. På styrelsemöten redovisar vd löpande kritiska händelser och vid akuta situationer också direkt till styrelsen. Helsingborg Hamn är ett kommunalt bolag som tillämpar offentlighetsprincipen. Ingen kritisk händelse har ägt rum under 2023.

Styrelsen har inte genomgått någon särskild utbildning om hållbar utveckling under året. Årlig uppföljning av hållbarhetsmål, hållbarhetsrapportering och styrelsens beslutsprocess kring investeringar i eldrivna dragbilar och reachstackers, solceller och ladd-infrastruktur, samt åtgärder relaterade till projektering av ny containerhamn, har ökat styrelsens förmåga och erfarenheter av hållbar utveckling.

Styrelsens interna arbete utvärderas årligen inom hamnbolagets egna regi med hjälp av enkät. Utvärderingen påverkar styrelsens beslut om arbetsordning, vd-instruktion och val av strategiska frågeställningar.



Styrelsens och bolagets prestationer inklusive hållbarhet redovisas och utvärderas på mötet kallat ägardialog. HSFAB kallar till dessa ägardialoger, som normalt genomförs tre gånger per år. Bolaget översänder årligen en bolagsstyrningsrapport till ägaren.

Återkoppling till bolaget sker normalt genom förändring av bolagets ägardirektiv. Ägardirektivet har reviderats under 2023. I huvudsak oförändrat, medan kortsiktiga mål har förtydligats.

Ersättningen till styrelseledamöterna fastställs på bolagsstämman utifrån kommunfullmäktiges fastställda ersättningsreglemente ERS 2022. Styrelseordförande och vice ordförande har en fast ersättning motsvarande 23 procent respektive 11 procent av en kommunalråds arvode. Ledamöterna i styrelsen har en fast ersättning motsvarande två procent av en kommunalråds arvode. Sammanträdesarvode tillkommer motsvarande 1 procent av en kommunalråds arvode för första timmen och med 0,25 procent för varje därefter påbörjad halvtimme. Ersättning till extern styrelseledamot är två prisbasbelopp per tjänstgöringsår.

Ersättning till vd fastställs av styrelsen efter konsultationer med HSFAB:s vd. Ersättning till ledningsgruppen fastställs av vd efter konsultationer med styrelsens ordförande.

Enligt anställningsavtal med vd gäller en uppsägningstid på 12 månader från bolagets sida och 6 månader från vd:s sida. Ledningsgruppens uppsägningstider är i enlighet med lagstiftning och kollektivavtal med Unionen.

Ersättning till styrelse och ledning har inga kopplingar till bolagets prestationer.

Ersättningsreglemente för förtroendevalda fastställs vart fjärde år av Helsingborgs stads kommunfullmäktige. Bolagsstämman fastställer ersättningsreglementet.

Ersättningen till vd är 4,55 (4,5) gånger högre än median-ersättningen i bolaget. Ersättningen till vd har förändrats med 123 (41) procent av median-ökningen. Både lön, förmåner och pension ingår i jämförelsen per heltidsekvivalent.

Bolaget har en auktoriserad revisor som upphandlas vart fjärde år. Ernst & Young har ett avtal till årsstämman 2027. 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
- Miljötillstånd hamnverksamhet, Länsstyrelsen
- Riksintresse Helsingborgs Hamn
- 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

### Väsentliga program och planer från Helsingborgs stad

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, Program civil beredskap, Krisberedningsplan samt Översiktsplan för Helsingborgs stad.

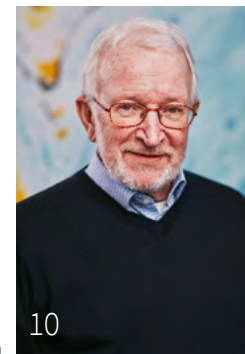
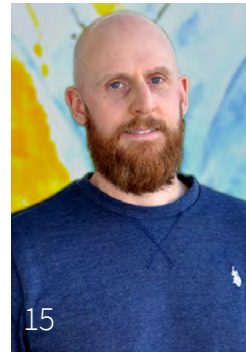
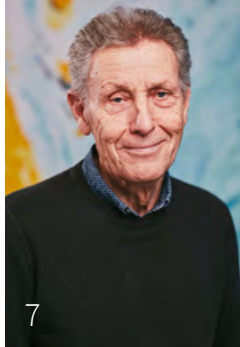
## Företagsledning

Helsingborgs Hamn har en funktionell organisation, se sidan [74](#). 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.

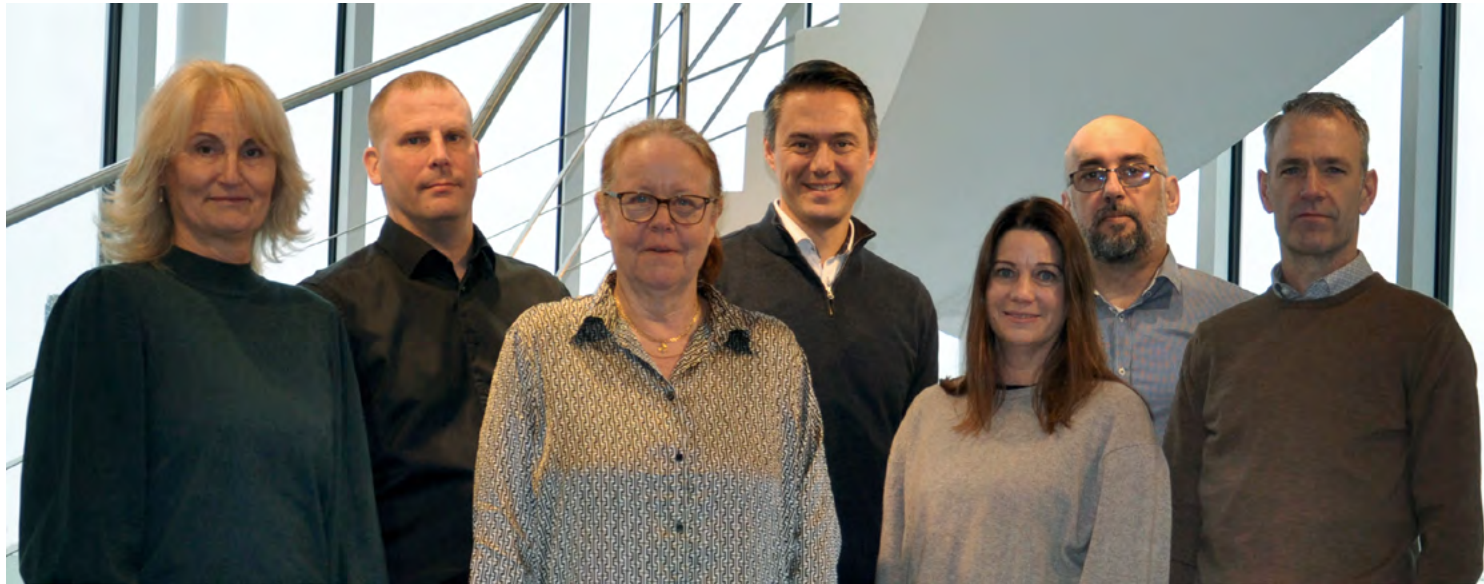
# Styrelse

Från och med 2023-01-01



1. Maria Hägg (M), Ordförande 2. Fredrik Dersell (S) Vice ordförande 3. Nihad Sarajlic (M) Ledamot 4. Carl Möller (KD) Ledamot 5. Jimmy Åstrand (SD) Ledamot 6. Marie Nilsson (S) Ledamot 7. Thomas Nordström (S) Ledamot 8. Catarina Karlsson Ledamot 9. Lars Karlsson Ledamot 10. Kaj Ridell (M) Suppleant 11. Jens Högberg (SD) Suppleant 12. Per Andersson (M) Suppleant 13. Ingela Andersson (S) Suppleant 14. Ian Karlmark (C) Suppleant 15. André Björklund Facklig representant 16. Rolf Lycktoft Facklig representant 17. Alexandra Baranowska Facklig representant 18. Conny Rosén Facklig representant 19. Bart Steijaert Verkställande direktör



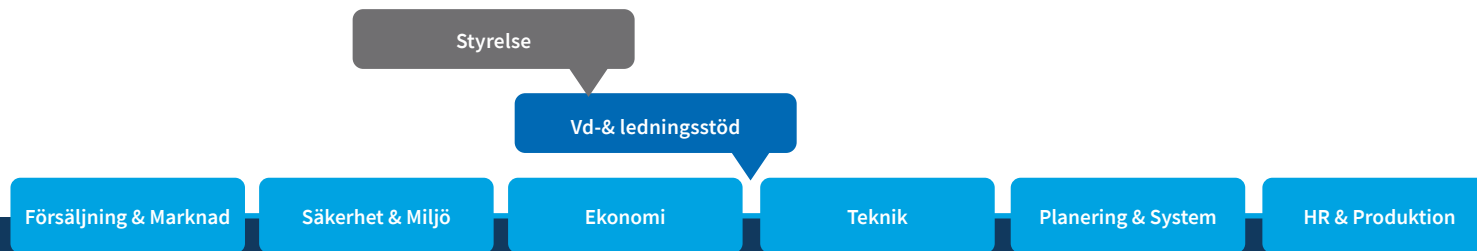


## Ledningsgrupp

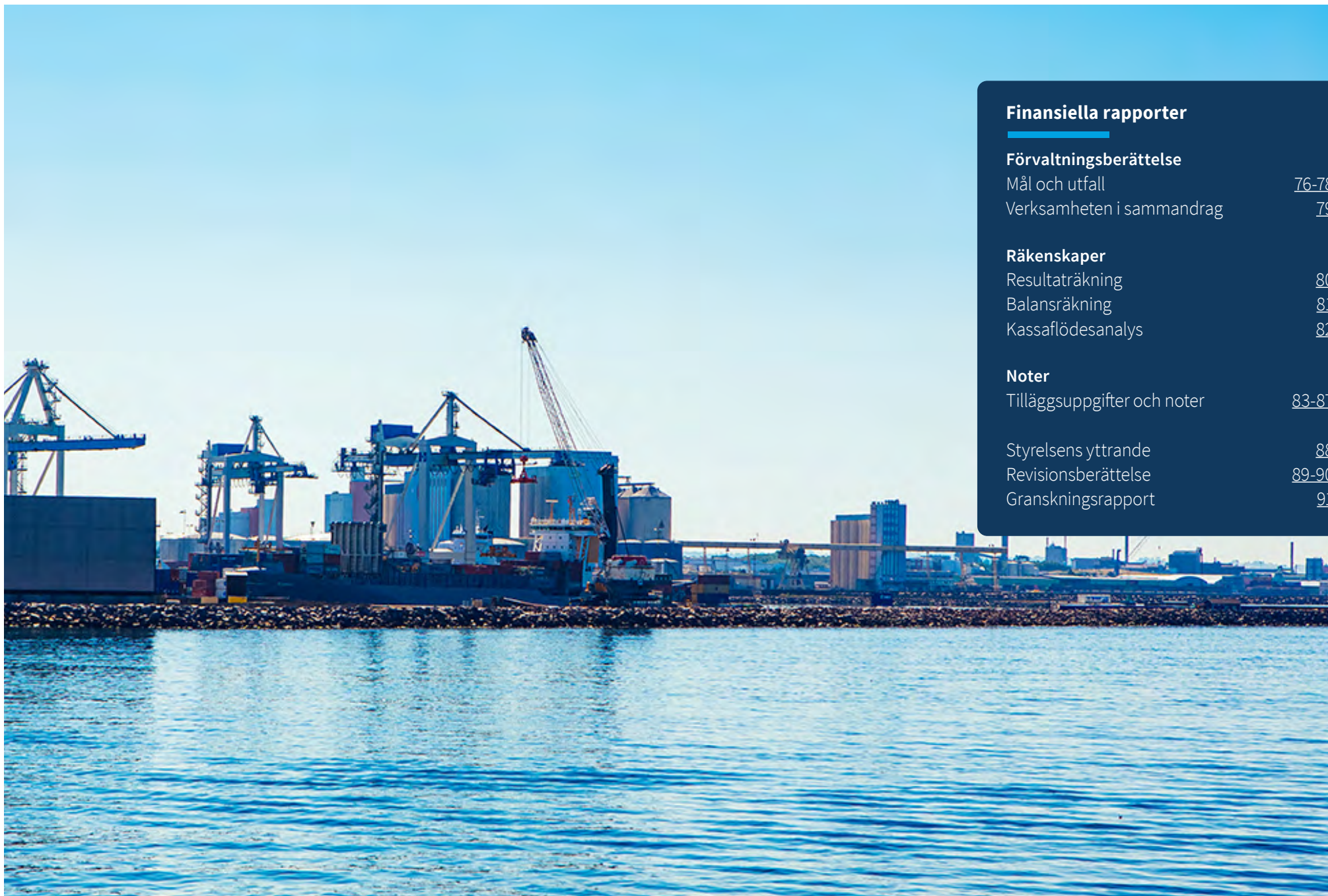
Från vänster:

Iréne Olsson, Executive Assistant  
Joakim Sandberg, Chief Security Officer  
Christina Argelius, Chief Technical Officer

Bart Steijaert, Chief Executive Officer  
Josefin Gorthe Skafar, Chief Financial Officer  
Sanjin Redzepagic, Chief Information Officer  
Jonnie Åkesson, Chief Human Resources Officer



I slutet av 2023 genomfördes en organisationsförändring med en delning av avdelningen Operations som en effekt av införandet av ett nytt Terminal Operating System (TOS) samt ett nytt resursplaneringssystem. Säkerhetsfrågorna lyftes också upp direkt under vd.



## Finansiella rapporter

### Förvaltningsberättelse

Mål och utfall	<u>76-78</u>
Verksamheten i sammandrag	<u>79</u>

### Räkenskaper

Resultaträkning	<u>80</u>
Balansräkning	<u>81</u>
Kassaflödesanalys	<u>82</u>

### Noter

Tilläggsuppgifter och noter	<u>83-87</u>
Styrelsens yttrande	<u>88</u>
Revisionsberättelse	<u>89-90</u>
Granskningsrapport	<u>91</u>



# Mål och utfall

## Allmänt om verksamheten

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 arbetssätt, kompetensutveckling och ökad kapacitet på kajer samt terminaler.

Containervolymer har minskat med 14 procent jämfört med 2022. Detta är i linje med branschen i stort vilket kan tolkas som ett resultat av världsläget med inflation, ränteläge och en lågkonjunktur som har stor inverkan på hamnens volymer. Föregående år syntes ökade intäkter gällande kajhyror för hamnens import- och exportgods som grundade sig i en obalans i containertrafiken. Denna obalans som tidigare varit till hamnens fördel har återgått till normalläge och har således påverkat intäkterna negativt jämfört med 2022.

Färjetrafikens antal passagerare har under året ökat med 1 procent. Lastfordonstrafiken som följer samma trend som containervolymer har minskat med 10 procent jämfört med föregående år. Bulkvolymer har minskat med 40 procent jämfört med 2022 med störst tapp på flytande bulk. Satsning på biobränsle har inneburit betydligt lägre volymer under året. I och med slopandet av reduktionsplikten spås inte någon ljusning för oljan under 2024 heller.

## Investeringar

Miljösatningen med att byta ut arbetsmaskiner och personbilar har fortsatt under 2023. Leveransproblem för eldrivna arbetsmaskiner, har resulterat i att leveranser sker först under 2024. Under 2024 levereras en el-reachstacker, samt fyra eldrivna dragbilar som är försenade från ursprungligt leveranslöfte 2023.

Under 2023 har Helsingborgs Hamn framgångsrikt implementerat ett nytt Terminal Operating System (TOS). Detta kommer möjliggöra tillväxt inom containersegmentet. Med en effektivare hantering ökar kapaciteten och verksamhetens förmåga att möta marknadens efterfrågan på ökade volymer.

Infrastrukturen under ytan är lika viktig som på land för att en hamn ska vara operationell. Under 2022-2023 genomfördes därför rensuddring av Nordhamnen, Västhamnen och Sydhamnen i Helsingborg. Senast en rensuddring av denna omfattning genomfördes var 2012. En sådan behöver genomföras regelbundet för fartygssäkerhet och för att tillståndsgiven fartygstrafik ska kunna anlöpa.

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.

## Ägarförhållanden

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.

## Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Under 2023 har Helsingborgs Hamn gått ut med ett varsel och man har förberett för en verksamhetsöverlåtelse av Skåneterminalen. Lågkonjunktorens effekt på godsvolymer i kombination med högt inflationsdrivet kostnadstryck har inneburit ett ökat fokus på kostnads-kontroll. Helsingborgs Hamn har under många år försökt få lönsamhet i Skåneterminalen men utan framgång. Således har hamnen valt att lägga ner detta segment, var till en extern aktör visat intresse för att ta över verksamheten och driva den vidare i egen regi. Denna överlåtelse blir klar och genomförs från och med januari 2024.

Helsingborgs Hamn har under 2023 med framgång implementerat ett nytt TOS. Detta är ett affärssystem som över tid möjliggör en effektivare hantering och planering i hamnen, samt rustar hamnen för att möta en modern och digitaliserad framtid.

Världens första e-metanoldrivna containerfartyg Laura Maersk gjorde sitt första anlöp i Helsingborgs Hamn den 30 oktober 2023. Fartyget har sedan dess anlöpt Helsingborg varje vecka med lastning och lossning av containrar på det som i nuläget är världens grönaste containerlinje till sjöss: Bremerhafen - Helsingborg - Halmstad - Kalundborg - Bremerhafen.

## Viktiga förhållanden

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. Två ledamöter är valda på icke-politiska meriter. Ersättningen till styrelseledamöterna fastställs på bolagsstämman utifrån kommunfullmäktiges fastställda ersättningsreglemente ERS 2022. 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.





Styrelsens arbete utvärderas årligen med hjälp av en 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 åtta protokollförda styrelsemöten under 2023. Därutöver har styrelsen genomfört fyra informationsmöten och en workshop.

Helsingborgs Hamn har en funktionell organisation. 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.

### Förväntad framtida utveckling

Sverige är ett export- och importland. 90 procent av all import och export sker via svenska hamnar. Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn med en konjunkturberoende verksamhet. Rysslands krig mot Ukraina har lett till ökade energipriser, (även om denna ökning minskat något igen under 2023), ökad inflation och ökade räntenivåer. Industrins investeringar, bostadsbyggande och konsumenternas köpkraft och köpmönster har påverkat hamnens import- och exportvolymerna.

I ett längre perspektiv 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. Den framtida 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. Rederiernas fartyg blir allt 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 meter och ett vattendjup på 13-14 meter. Redan idag är det regelbundet kö till kaj 904 där det är 13 meters vattendjup. Styrelse och vd samverkar med staden för att möjliggöra stadsutveckling nära havet. Med en flytt av hamnen söderut skulle ökande volymer inom containerverksamheten kunna hanteras på en mindre yta. Ett byte av hanteringssystem för containrar från reachstackers till Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) skulle ta mindre plats och samtidigt göra det möjligt att leva upp till stadens önskemål om stadsutveckling samt stadens krav på fossilfria arbetsmaskiner.

Dagens effektiva logistik ställer krav på logistikflöden kopplade till transport- och hanteringsresurser, samt informationsflöden. Detta förutsätter en fortsatt utveckling av hamnens IT-system. Hamnen fortsätter arbeta med digitalisering för att möta kunders önskemål, samt för att optimera och effektivisera hanteringen av containrar. Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av diesel och en bättre miljö.

Digitalisering, nya maskiner och hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och deras kompetens gällande kunskap, erfarenhet och engagemang. Ledarskap, samverkan och medarbetarskap ska fortsatt utvecklas för att säkerställa hamnens förmåga att leva upp till kundernas behov och krav.

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 ett transporthänseende.

### Uppföljning av bolagets mål

Enligt bolagets ägardirektiv ska lönsamheten inom Port Operations uppgå till 25 miljoner kronor 2026. Svikande volymer under 2023 medför en stor utmaning för Helsingborgs Hamn att nå det finansiella målet. Omorganisationen som genomförts i kombination med effektiviseringsåtgärder, bland annat genom hamnens nya TOS, och en återgång till normala volymnivåer under senare delen av 2024 och 2025 väntas ge en successiv resultatförbättring. För att uppnå målet för år 2026 behöver ytterligare effektiviseringar göras i kombination med en fortsatt ökning av containervolymer.

Historiskt har Helsingborgs Hamn alltid haft en hög nöjd-kund-index. Utifrån ett lägre resultat i kundundersökningen 2023 kommer Helsingborgs Hamn koncentrera arbetet med att förbättra effektiviteten och produktiviteten i det nya terminaloperativsystemet. Detta kräver både ett kompetenslyft inom befintlig personal och en organisationsförändring med genomföring den 1:e januari 2024. Kommunikation och täta dialoger med kunder för att hantera uppkomna problem samt avvikelser ska prioriteras med lyhördhet och förståelse för kundens behov. Resultatet 2023 var 66 och målet 2026 är 77.

Helsingborgs Hamn kommer fortsatt att förbättra sin hållbarhet, primärt med att fortsätta byta ut dieseldrivna arbetsmaskiner mot eldrivna maskiner. Bolaget jobbar mot målet att 75 procent av verksamhetens arbetsmaskiner 2026 ska vara eldrivna.

### Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Helsingborgs Hamn är konjunkturkänslig och världsläget har stor påverkan på volymer och intäkter. Hamnen är också en verksamhet som har svårt att snabbt påverka sin kostnadsbas i förhållande till stora volymförändringar. Förändringar i branschen är svåra att överblicka över en längre tid och verksamhetens omställningstid och stora investeringar kräver en lång tidshorisont.



## Tillstånd- eller anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken

Hamnen har fyra verksamheter som kräver tillstånd enligt miljöbalken:

- 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, avtattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av övrigt farligt avfall.
- I tvätthall utförs tvätt av de fordon, arbetsmaskiner och personbilar som används i hamnverksamheten

## Hållbarhetsupplysningar

Hållbarhetsrapporten finns tillgänglig på bolagets hemsida tillsammans med bolagets publika årsredovisning. [www.port.helsingborg.se/nyheter-media/arsredovisning](http://www.port.helsingborg.se/nyheter-media/arsredovisning).





# Flerårsöversikt

## Flerårsöversikt

Finansiella nyckeltal, mnkr	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	393	426	413	390	409
Resultat efter finansiella poster	41	71	69	65	42
Balansomslutning	553	542	533	534	515
Soliditet (%)	77,8	79,5	79,4	76,7	75,5
Avkastning på eget kapital (%)	9,6	16,6	16,6	16,2	11,3
Avkastning på totalt kapital (%)	7,6	13,2	12,9	12,3	6,8
Medelantal anställda (st)	189	195	205	215	222
Investeringar i anläggningstillgångar*	60	17	23	18	11
Godsomsättning (milj. ton)	7,4	8,6	8,4	8	8,1
Nettomarginal (%)	10,4	16,4	16,7	16,7	10,3
Nettoomsättning per anställd (tkr)	2079	2185	2015	1814	1842

\*Från och med 2023 inkluderas pågående nyanläggningar vartefter tidigare års siffror ej är jämförbara.

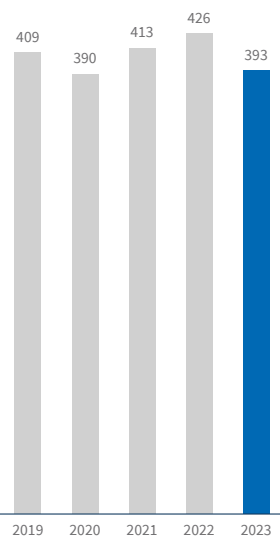
## Definitioner

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

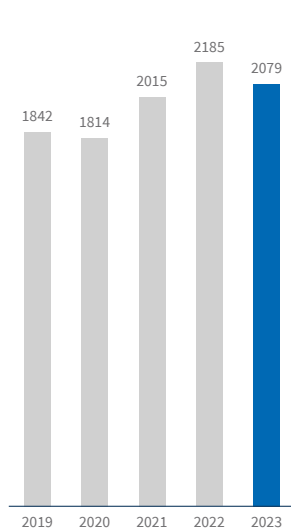
**Avkastning på totalt kapital;** Resultat före räntekostnader (exkl. jämförelsestörande poster) i procent av genomsnittlig balansomslutning.

**Soliditet;** Justerat eget kapital i procent av balansomslutningen.

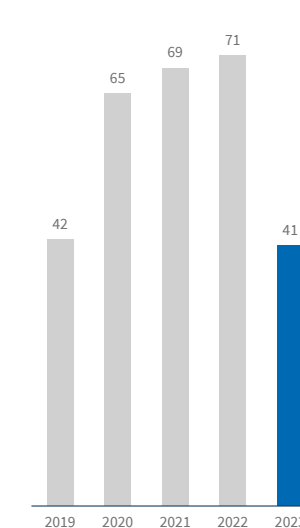
Nettoomsättning, mnkr



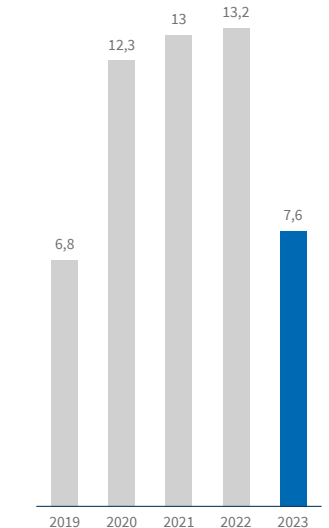
Nettoomsättning per anställd, tkr



Resultat efter finansiella poster, mnkr



Avkastning på totalt kapital, procent



# Resultaträkning

Belopp i tkr	Not	2023	2022
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning	2, 3	392 789	426 384
Övriga rörelseintäkter		8 986	3 938
Summa intäkter		401 775	430 322
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Varor, material och köpta tjänster		-3 387	-4 271
Övriga externa kostnader	4, 5	-132 821	-134 462
Personalkostnader	6	-172 283	-177 456
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-53 754	-43 956
Övriga rörelsekostnader		-492	-13
Summa kostnader		-362 737	-360 158
<b>Rörelseresultat</b>		39 038	70 164
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		1 170	67
Ränteintäkter		1 482	642
Räntekostnader		-195	-186
		2 457	523
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		41 495	70 687
<b>Bokslutsdispositioner</b>			
Förändring av avskrivningar utöver plan		5 100	14 100
Lämnade koncernbidrag		-40 000	-60 000
		-34 900	-45 900
<b>Resultat före skatt</b>		6 595	24 787
Skatt på årets resultat	7	-3 078	-5 684
<b>Årets resultat</b>		<b>3 517</b>	<b>19 103</b>





# Balansräkning

## Tillgångar

Belopp i tkr, 31 december	Not	2023	2022
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Övriga immateriella anläggningstillgångar	8	25 073	0
		25 073	0
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	9	162 963	116 338
Maskiner och andra tekniska anläggningar	10	159 539	169 884
Inventarier, verktyg och installationer	11	22 681	20 859
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	30 392	88 180
		375 575	395 261
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13	0	311
Uppskjuten skattefordran	14	4 275	4 850
		4 275	5 161
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		404 923	400 422
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		56 082	50 298
Fordringar hos koncernföretag		62 111	56 346
Aktuell skattefordran		9 906	5 521
Övriga fordringar		4 735	1 148
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	2 831	7 028
		135 665	120 339
<b>Kortfristiga placeringar</b>			
Övriga kortfristiga placeringar	16	12 196	20 921
		12 196	20 921
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		147 860	141 262
<b>Summa tillgångar</b>		<b>552 783</b>	<b>541 682</b>

## Eget kapital och skulder

Belopp i tkr	Not	2023	2022
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital	17	100 000	100 000
Reservfond		50 275	50 275
		150 275	150 275
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserat resultat		141 486	122 383
Årets resultat		3 517	19 103
		145 003	141 486
<b>Summa eget kapital</b>		295 278	291 761
<b>Obeskattade reserver</b>			
Periodiseringsfond		17 000	17 000
Ackumulerade avskrivningar utöver plan		153 100	158 200
<b>Summa obeskattade reserver</b>		170 100	175 200
<b>Avsättningar</b>			
Avsättning för pensioner	18	16 968	21 290
<b>Summa avsättningar</b>		16 968	21 290
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		31 336	17 441
Skulder till koncernföretag		59	774
Övriga skulder		5 967	5 325
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	33 075	29 891
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		70 437	53 431
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>552 783</b>	<b>541 682</b>



**Kassaflödesanalys**

Belopp i tkr	Not	2023	2022
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat	2	39 038	70 687
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:		44 079	48 071
Erhållen ränta m.m.		2 652	642
Erlagd ränta		-195	-186
Betald inkomstskatt		-2 503	-3 467
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		83 071	115 747
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Minskning(+)/ökning(-) av rörelsefordringar		-21 528	-6 396
Minskning(-)/ökning(+)		17 006	-4 015
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		78 549	105 336
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av övriga immateriella anläggningstillgångar	8	-8 734	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	10	-51 161	-100 750
Försäljning av maskiner o andra tekniska anläggningar		5 012	3 732
Utdelning från långfristiga värdepapper		0	67
Försäljning av långfristiga värdepapper	13	1 405	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		-53 478	-96 951
Lämnade koncernbidrag		-40 000	-60 000
<b>Förändring av likvida medel</b>		-14 929	-51 615
Likvida medel vid årets början		43 384	94 999
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		19 <b>28 455</b>	<b>43 384</b>



# Tilläggsuppgifter och noter

(Alla belopp i tkr om inget annat anges)

## Not 1

### Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning.

Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

### Fordringar

Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

### Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till bokslutsdagens kurs.

### Övriga tillgångar, avsättningar och skulder

Övriga tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

### Intäktsredovisning

Inkomsten redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits eller kommer att erhållas. Avdrag görs för lämnade rabatter.

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Tillgångarna skrivs av linjärt över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod förutom mark som inte skrivs av. Nyttjandeperioden omprövas per varje balansdag. Följande nyttjandeperioder tillämpas:

	ANTAL ÅR
Byggnader	20-50 år
Kranar	15-25 år
Markanläggningar	10-20 år
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5-15 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år

### Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Tillgångarna skrivs av linjärt över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod. Nyttjandeperioden omprövas per varje balansdag. Pågående projekt skrivs inte av utan nedskrivningsprövas årligen. Följande nyttjandeperioder tillämpas:

### Inkomstskatt

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. Aktuell skatt värderas till det sannolika beloppet enligt de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen.

### Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av en tidigare händelse, det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen och beloppen kan uppskattas på ett tillförlitligt sätt. Tidpunkten eller beloppet för utflödet kan fortfarande vara osäkert.





## Upplysningar till enskilda poster

### Not 2

Nettoomsättning	2023	2022
<b>Verksamhetsområden</b>		
Passagerar- och bilfärjetrafik	92 983	92 628
Container/RoRo-trafik	233 772	261 753
Bulktrafik	19 678	27 670
Konventionell trafik	1 214	841
Logistik och Lagring	32 533	29 061
Uthyrning	10 227	9 252
Övrig verksamhet	2 381	5 179
	392 788	426 384

### Not 3

Inköp och försäljning inom koncernen	2023	2022
Andel av försäljningen som avser koncernföretag	3,2 %	3,6%
Andel av inköpen som avser koncernföretag	21,9 %	18,4%

### Not 4

Leasingavtal - Operationell leasing leasetagare	2023	2022
Under året har företagets leasingavgifter uppgått till	3 527	3 914
Framtida minimileasingavgifter för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:		
Inom 1 år	3 851	3 567
Mellan 2 till 5 år	5 230	4 281
	9 081	7 848

### Not 5

Ersättning till revisorer	2023	2022
<b>E&amp;Y</b>		
Revisionsuppdrag	200	0
<b>KPMG AB</b>		
Revisionsuppdrag	122	122
Skatterådgivning	0	18
Övriga tjänster	75	41
	397	181

Med revisionsuppdrag avses revisors arbete för den lagstadgade revisionen och med revisionsverksamhet olika typer av kvalitetssäkringstjänster. Övriga tjänster är sådant som inte ingår i revisionsuppdrag, revisionsverksamhet eller skatterådgivning.

### Not 6

Personal	2023	2022
<b>Medelantalet anställda</b>		
<i>Medelantalet anställda bygger på av bolaget betalda närvarotimmar relaterade till en normal arbetstid.</i>		
Medelantal anställda har varit	189	195
varav kvinnor	25	26
varav män	164	169
<b>Löner, ersättningar m.m.</b>		
<i>Löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader har utgått med följande belopp:</i>		
Styrelsen och vd:		
Löner och ersättningar	2 907	2 596
Pensionskostnader	447	444
	3 354	3 040
Övriga anställda:		
Löner och ersättningar	116 661	110 773
Pensionskostnader	5 107	18 501
	121 768	129 274
Sociala kostnader	44 315	41 187
Summa styrelse och övriga	169 438	173 501
<b>Könsfördelning i styrelse och företagsledning</b>		
Antal styrelseledamöter	9	8
varav kvinnor	3	3
varav män	6	5
Antal övriga befattningshavare inkl. vd	7	7
varav kvinnor	3	4
varav män	4	3

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



## Not 7

Skatt på årets resultat	2023	2022
Aktuell skatt	-2 503	-4 792
Uppskjuten skatt	-575	-892
Summa redovisad skatt	-3 078	-5 684
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>		
Resultat före skatt	6 595	24 787
Skattekostnad 20, 60 % (20, 60 %)	-1 359	-5 106
Skatteeffekt av:		
Ej avdragsgilla kostnader	-1 127	-170
Ej skattepliktiga intäkter	51	89
Schablonintäkt periodiseringsfond	-68	-18
Förändring Uppskjuten skatt	-575	-479
Summa redovisad skatt	-3 078	-5 684

## Not 8

Övriga immateriella anläggningstillgångar	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	0	0
Inköp	0	0
Försäljningar/utrangeringar	0	0
Omklassificeringar	25 938	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	25 938	0
Ingående avskrivningar	0	0
Försäljningar/utrangeringar	0	0
Omklassificeringar	0	0
Årets avskrivningar	-865	0
Utgående ackumulerade avskrivningar	-865	0
Utgående redovisat värde	25 073	0

## Not 9

Byggnader och mark	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	368 762	368 762
Försäljningar/utrangeringar	-831	0
Omklassificeringar	67 877	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	435 808	368 762
Ingående avskrivningar	-230 013	-217 103
Försäljningar/utrangeringar	502	0
Årets avskrivningar	-17 881	-12 910
Utgående ackumulerade avskrivningar	-247 392	-230 013
Ingående nedskrivningar	-22 411	-22 411
Årets nedskrivningar	-3 042	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-25 453	-22 411
Utgående redovisat värde	162 963	116 338
Redovisat värde byggnader	18 893	20 642
Redovisat värde markanläggningar	143 682	95 308
Redovisat värde mark	388	388
	162 963	116 338

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 10**

Maskiner och andra tekniska anläggningar	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	571 783	565 443
Inköp	14 337	11 570
Försäljningar/utrangeringar	-10 268	-5 230
Omklassificeringar	4 278	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	580 130	571 784
Ingående avskrivningar	-400 494	-377 374
Försäljningar/utrangeringar	9 833	4 650
Årets avskrivningar	-28 523	-27 770
Utgående ackumulerade avskrivningar	-419 185	-400 494
Ingående nedskrivningar	-1 406	-1 406
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 406	-1 406
Utgående redovisat värde	159 539	169 884

I balansposten ingår huvudsakligen bilklaffar och ramper, passagerargångar, manöver- och styrsystem, spåranläggningar, kranar, truckar, terminaltraktorer, servicebilar samt övrig produktionsutrustning.

**Not 11**

Inventarier, verktyg och installationer	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	83 284	79 801
Inköp	857	5 207
Försäljningar/utrangeringar	-2 605	-2 671
Omklassificeringar	4 408	947
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	85 944	83 284
Ingående avskrivningar	-62 268	-61 663
Försäljningar/utrangeringar	2 605	2 671
Årets avskrivningar	-3 443	-3 276
Utgående ackumulerade avskrivningar	-63 106	-62 268
Ingående nedskrivningar	-157	-157
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-157	-157
Utgående redovisat värde	22 681	20 859

I balansposten ingår huvudsakligen datorutrustning, verkstadsinventarier, bevakningskameror, larm och låsinstallationer.

**Not 12**

Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	88 180	5 148
Inköp	44 713	83 979
Omklassificeringar	-102 501	-947
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	30 392	88 180
Utgående redovisat värde	30 392	88 180

Ökningen av pågående nyanläggningar består till största delen av muddring av hamnbassängerna samt pågående investering i nytt Terminal Operating System. Båda planeras vara klara och aktiveras under 2023.

**Not 13**

Andra långfristiga värdepappersinnehav	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	311	311
Försäljningar/utrangeringar	-311	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	311
Utgående redovisat värde	0	311

**Not 14**

Uppskjuten skatt	2023		2022	
	Temporär skillnad	Uppskjuten skattefordran	Temporär skillnad	Uppskjuten skattefordran
Byggnader	13 948	2 873	15 408	3 174
Markanläggningar	6 806	1 402	8 135	1 676
		4 275		4 850

**Not 15**

Övriga kortfristiga placeringar	2023	2022
Övriga	12 196	20 921
Utgående redovisat värde	12 196	20 921

Posten avser placering av likvida medel på skattekontot.

**Not 16**

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2023	2022
Förutbetalda hyror och arrenden	660	722
Förutbetalda försäkringspremier	1 892	3 501
Förutbetalda licens och serviceavtal	56	2 461
Övriga förutbetalda kostnader	223	344
	2 831	7 028

**Not 17**

Upplysningar om aktiekapital		
	Antal aktier	Kvotvärde per aktie
Antal/värde vid årets ingång	10 000	10 000,00
Antal/värde vid årets utgång	10 000	10 000,00

**Not 18**

Avsättningar	2023	2022
<b>Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser enligt trygghandelagen</b>		
Redovisat värde vid årets början	21 290	14 204
Årets avsättningar	0	7 086
Belopp som tagits i anspråk under året	-4 322	0
Redovisat värde vid årets slut	16 968	21 290

**Not 19****Kassa och bank**

Bolaget är anslutet till koncernkonto hos Helsingborgs Stad. Saldot, 28 455 (43 384) tkr redovisas under fordringar hos koncernföretag.

**Not 20**

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2023	2022
Upplupna löner och semesterlöner	20 067	16 557
Upplupna sociala avgifter	6 576	6 410
Övriga upplupna kostnader	2 841	3 528
Förutbetalda hyresintäkter	3 592	3 397
	33 076	29 892

**Not 21****Disposition av vinst eller förlust****Förslag till disposition av bolagets vinst**

tkr

**Till årsstämman förfogande står**

Balanserad vinst	141 486
Årets vinst	3 517
	<b>145 003</b>
Styrelsen föreslår att:	
i ny räkning överföres	<b>145 003</b>
	<b>145 003</b>

**Not 22****Ställda säkerheter och eventalförpliktelser**

Det finns inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter i bolaget.

**Not 23****Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut**

Den 1 januari 2024 övergår Skåneterminalen till en extern aktör. Det innebär en verksamhetsövergång där sju anställda har valt att gå över till den nya verksamhetsägaren/hyresgästen. Det innebär för Helsingborgs Hamn en minskad intäkt, men framförallt minskade kostnader. Istället får man en hyresintäkt från den nya aktören som hyr in sig för att driva verksamheten på hamnens område.

**Not 24****Definition av nyckeltal****Soliditet**

Justerat eget kapital i procent av balansomslutning

**Avkastning på eget kapital**

Resultat efter finansiella poster i procent av genomsnittligt justerat eget kapital

**Avkastning på totalt kapital**

Rörelseresultat med tillägg för finansiella intäkter, i procent av genomsnittlig balansomslutning



# Styrelsens yttrande angående värdeöverföring

Styrelsen för Helsingborgs Hamn AB konstaterar att årets resultat har belastats med ett koncernbidrag på 40 mnkr, som ska lämnas till moderbolaget Helsingborgs stads förvaltnings AB.

Efter detta koncernbidrag bedöms bolagets soliditet uppgå till 78 procent. Det är styrelsens bedömning att denna soliditet är betryggande på kort och lång sikt och att bolaget har tillräckligt goda finanser för att medge ett koncernbidrag om 40 mnkr.

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

	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa eget kapital
Belopp vid årets ingång	100 000	50 275	122 383	19 103	291 761
Föregående års resultat			19 103	-19 103	0
Årets resultat				3 517	3 517
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>100 000</b>	<b>50 275</b>	<b>141 486</b>	<b>3 517</b>	<b>295 278</b>

## Förslag till vinstdisposition

kr	
<b>Till årsstämman förfogande står</b>	
Balanserad vinst	141 485 693
Årets resultat	3 517 466
	<b>145 003 159</b>
Styrelsen föreslår att	
i ny räkning överförs	<b>145 003 159</b>

Beträffande bolagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till föregående resultat- och balansräkning med tillhörande noter.

Helsingborg 2024-03-21

**Maria Hägg**  
Ordförande

**Fredrik Dersell**  
Vice ordförande

**Nihad Sarajlic**  
Ledamot

**Marie Nilsson**  
Ledamot

**Thomas Nordström**  
Ledamot

**Catarina Karlsson**  
Ledamot

**Carl Möller**  
Ledamot

**Jimmy Åstrand**  
Ledamot

**Lars Karlsson**  
Ledamot

**Bart Steijaert**  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats  
2024-03-21

**Thomas Hallberg**  
Auktoriserad revisor Ernst & Young

Min granskningsrapport har lämnats  
2024-03-21

**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 AB för räkenskapsåret 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Helsingborgs Hamn ABs finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

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 AB 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.

### Övriga upplysningar

Revisionen av årsredovisningen för år 2022 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad den 22 mars 2023.

### 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 att 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. Risker 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 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 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.





Revisionsberättelse, forts. >>

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 av Helsingborgs Hamn AB för räkenskapsåret 2023 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 AB 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.

### 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 ersättnings-skyldighet 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, viktiga 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.

Lund den 21 mars 2024

Ernst & Young AB

Thomas Hallberg  
Auktoriserad revisor

Till årsstämman i Helsingborgs Hamn AB, Org. nr 556024-0979

# Granskningsrapport

Jag, av fullmäktige i Helsingborgs stad utsedd lekmannarevisor, har granskat Helsingborgs Hamn AB:s verksamhet under 2023.

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 revisionssed i kommunal verksamhet och kommunens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

En sammanfattande redogörelse för den utförda granskningen har redovisats i en särskild årsrapport som har överlämnats till bolagets styrelse.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för min bedömning. 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 2024-03-21

Bengt Jönsson

Lekmannarevisor





ADRESS: 251 89 HELSINGBORG BESÖK: OCEANGATAN 3, HELSINGBORG TEL: 042-10 63 00  
E-POST: [info@port.helsingborg.se](mailto:info@port.helsingborg.se) WEBB: [www.port.helsingborg.se](http://www.port.helsingborg.se)