

# HELSINGBORG'S HAMN ÅRSREDOVISNING



2018



# Innehåll

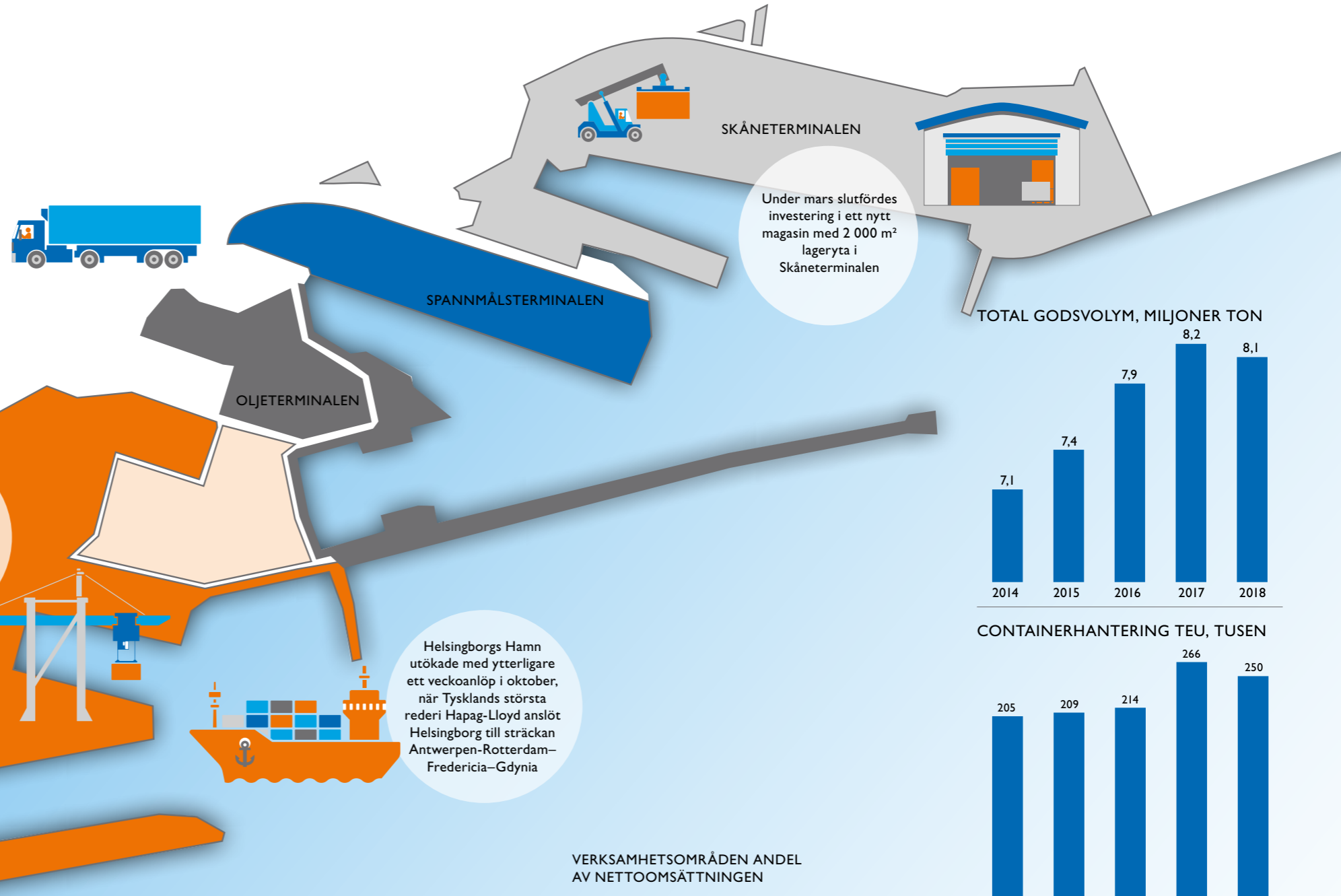
SNABBT OM HAMNEN	4-5	MÅL OCH UTFALL	16-17	PERSONAL	28-29	HÅLLBARHETSSTYRNING	46
VD-ORD	6-7	HÅLLBARHETSARBETET I HAMNEN	18-19	MILJÖARBETE	30-31	GRI-INDEX	47-49
CONTAINERTRAFIK OCH VÄRLDSHANDEL	8-10	VÄSENTLIGA FRÅGOR	20	VERKSAMHETEN I SAMMANDRAG	32	STYRELSENS YTTRANDE	50-51
UTAN TULLSYSTEM STANNAR HAMNEN	11	LÅNGSIKTIGA RELATIONER	21	RESULTATRÄKNING	33	REVISIONSBERÄTTELSE	52-54
STAD & HAMN I SAMEXISTENS	12-13	HAMNENS TJÄNSTER	22-23	BALANSRÄKNING	34	GRANSKNINGSRAPPORT	55
ELDRIVNA FÄRJOR	14	HÅLLBARA TRANSPORTKEDJOR	24-25	KASSAFLÖDESANALYS	36	STYRELSE	57
KUNDUNDERSÖKNING	15	ARBETSMILJÖ OCH SÄKERHET	26-27	TILLÄGGSUPPGIFTER OCH NOTER	37-44	LEDNINGSGRUPP	58-59

# Snabbt om hamnen

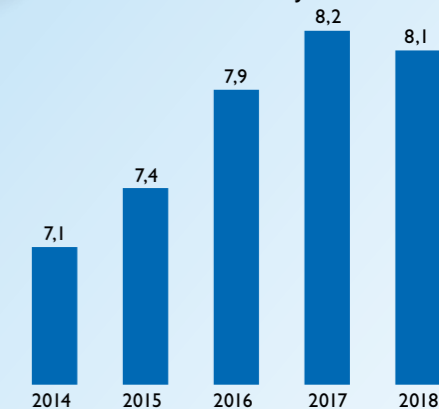
Gods transporteras till och från hamnen genom rederier som med linjer via de stora hubbarna i Europa når hela världen. I takt med att fartygen växer i längd, bredd och djupgående anpassas hamnens verksamhet.

Markområdet motsvarar 115 fotbollsplaner och den sammanlagda kajlängden ligger på 3 430 meter och två av kajerna innehar ett djup på 13 meter.

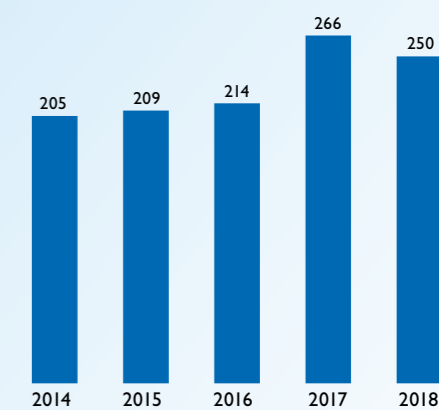
Med hjälp av fem kranar, 85 maskiner och ett 70-tal terminalvagnar lastade eller lossade hamnens 230 medarbetare drygt 8 miljoner ton gods under 2018.



TOTAL GODSVOLYM, MILJONER TON



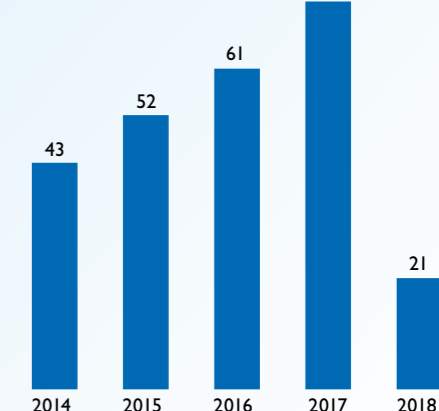
CONTAINERHANTERING TEU, TUSEN



VERKSAMHETSOMRÅDEN ANDEL AV NETTOOMSÄTTNINGEN



RESULTAT MNKR

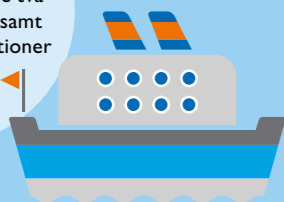


## HELSINGBORGS HAMNS VISION

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

Under hösten tillträdde Bart Steijaert som ny vd efter Niels Vallø som avgick med pension. Närmaste åren kommer styrelse och vd att hantera utmaningar mellan stadens önskemål om mark för bostäder i hamnära läge, kontra behovet av ytor för containerverksamheten.

Scandlines byter namn till ForSea i samband med invigning av de två eldrivna färjorna, samt start av tio laddstationer för elbilar.



# Vi bygger för framtiden



**2018 har varit ett år med stort fokus på att öka kapaciteten inom både container- och lagring/logistikområdet. Vi bygger helt enkelt för framtiden! Vi har skapat nya ytor inom containerterminalen genom att riva gamla byggnader och vi har byggt nya magasin på Skåneterminalen. Våra kunder är positiva inför framtiden och vi ser till att hamnen är redo för att ta emot nya volymer.**

## KAPACITET OCH DIGITALISERING

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

Kapacitetsökning kostar pengar och resultatet för 2018 var betydligt lägre än 2017. Det utmanar oss att öka omsättningen och förbättra effektiviteten i bolaget under kommande år.

Kapacitet är inte bara fysiska ytor, magasin eller arbetsmaskiner, även vår IT-miljö är en viktig del i att öka kapaciteten och att se till att vi möter våra kunder i deras utveckling och krav. Därför har vi satt igång ett stort projekt under 2018 med att genomlysa vår IT-struktur. Vi kommer under 2019 börja uppgradera våra olika system och kompetenser steg för steg för att skapa starka och mätbara resultat.

## INNOVATION OCH NYFIKENHET

Uppdaterade IT-system är också avgörande för vårt nästa steg, vårt mål är att bli Nordens modernaste hamn. Nordens modernaste hamn betyder en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder och medarbetare. Det kommer vi att uppnå genom att samarbeta både internt och externt samt skapa en kultur där ständiga förbättringar, innovation och nyfikenhet är nyckelord.

## MEST MODERNA OCH MILJÖVÄNLIGA

Att vara Nordens modernaste hamn innebär även att vara Nordens mest miljövänliga hamn, investera i miljövänliga maskiner, förbättra produktionen genom att minska dieselförbrukning per container och få ner bullnivån. Allt detta är viktiga komponenter i vårt hållbarhetsarbete. Inom några år kommer vi förhoppningsvis kunna ställa dieseldrivna maskiner helt åt sidan och använda oss av mer miljövänliga alternativ.

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

Helsingborgs Hamn tar ambitiösa och tydliga steg för att minska både den egna och den omkringliggande verksamhetens miljöpåverkan. Färjetrafiken står för de största luftutsläppen. Under 2018 tog ForSea ett stort miljökliv med att sänka utsläppen av CO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> med 65 procent. Genom den stora satsningen att driva de två största färjorna på el och installationen av Sveriges största oberoende laddstation för elbilar sätter ForSea ribban högt i hållbarhetsarbetet och är en inspirerande föregångare inom branschen.

## YTTRE PÅVERKAN

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

*"Seaports are the mouths through which continents speak to each other", Henrik Stevens.*

Ett citat som fastnat för att det är precis så det är. När det gäller Brexit ser vi ingen direkt påverkan i Helsingborgs Hamn eftersom huvudparten av våra kunder inte utgår från Storbritannien. Men en sak är säker, sjöfartsindustrin mellan Storbritannien och övriga världen kommer att fortsätta.

## MED ENERGI FRAMÅT

I hamnens samexistens med staden ser vi med spänning fram emot att lösa de utmaningar vi ställs inför där vi ska öka containerkapaciteten på existerande yta och samtidigt bibehålla goda relationer till boende i vårt närområde. Ett arbete som kommer att ta fart på riktigt nu.

2019 kommer vara ett viktigt år med fortsatt fokus på kundnöjdhet, volymer och goda affärer. Det kommer vara ett år där vi investerar i ny teknik och innovativa logistiklösningar som kommer att gynna våra kunder, våra medarbetare och även våra grannar som bor i Helsingborg.

Bart Steijaert, vd

# Containertrafik och världshandel

I Helsingborgs hamn är godsinnhållet i lastbilarna över HH-leden, varor för export och import till och från EU. Containertrafiken däremot är export och import till och från världen utanför EU. Hamnens volymer och ekonomi är därmed direkt beroende av Sveriges köpkraft och exportföretagens konkurrenskraft.

Världskonjunkturen var positiv 2018 med tillväxtsiffror i USA, Asien, Europa och Sverige, samtidigt som fortsatt politisk osäkerheten kring förändringar av frihandelsavtal, och Brexit påverkar framtidstron.

Handel binder samman länder och marknader världen över. Högre export gynnar företag, konsumenter och ekonomin i stort då det innebär ökade intäkter, möjligheter till specialisering och storskalighets fördelar. Också import har positiva effekter på ekonomin då det ger fler valmöjligheter, lägre priser och innebär att insatsvaror som skulle vara dyra att producera i exempelvis Sverige kan köpas billigare från utlandet. Detta gör i sin tur att svenska varor kan produceras billigare och bli mer konkurrenskraftiga.

Handelshinder är främst tullar, importkvoter och regler kring varors kvalitet, säkerhet och utformning. I praktiken innebär också köparnas preferenser. Frihandelsavtal innebär normalt inte att alla varor får handlas fritt mellan två länder, utan oftast att handelshinder avvecklas för ett antal utpekade produktområden.

## WTO OCH EU

WTO (World Trade Organization, tidigare GATT) har sedan 1947 agerat för att underlätta handel mellan världens länder. Idag är 164 länder medlemmar i WTO. Några länder i nordöstra Afrika och mellanöstern är bara observatörer. Tolv länder är utanför både FN och WTO. Länder som ansluter sig till WTO:s tre olika avtal, lovar att följa regelverket kring hur avtal ska upprättas, följas och konflikter lösas. Varje land listar i **bilagor** de **maximala** tullar, kvoter med mera som de kommer att tillämpa gentemot andra WTO-medlemmar. Dessa **bilagor** till WTO:s tre avtal omfattar ca 22 500 sidor.

För alla medlemmar är det sedan fritt fram att teckna frihandelsavtal, dvs avtal som **sänker** tullar, höjer kvoter eller avvecklar andra hinder för handel. EU agerar som en gemensam part för alla EU-medlemmarna gentemot WTO och andra länder som EU tecknar frihandelsavtal med.

Sedan Sverige gick med i EU 1995 har Sverige inga egna frihandelsavtal. Alla frihandelsavtal som gäller för EU gäller också för Sverige. EU har redan idag frihandelsavtal med ett stort antal länder.\*

Inom EU är tullar och andra gränshinder bortplockade för varor och tjänster. I medlemsländerna finns många nationella regler kvar, som i sig blir ett hinder för handel. EU arbetar med att standardisera och avveckla sådana nationella regler, med målet att EU ska ha en bättre fungerande inre marknad.

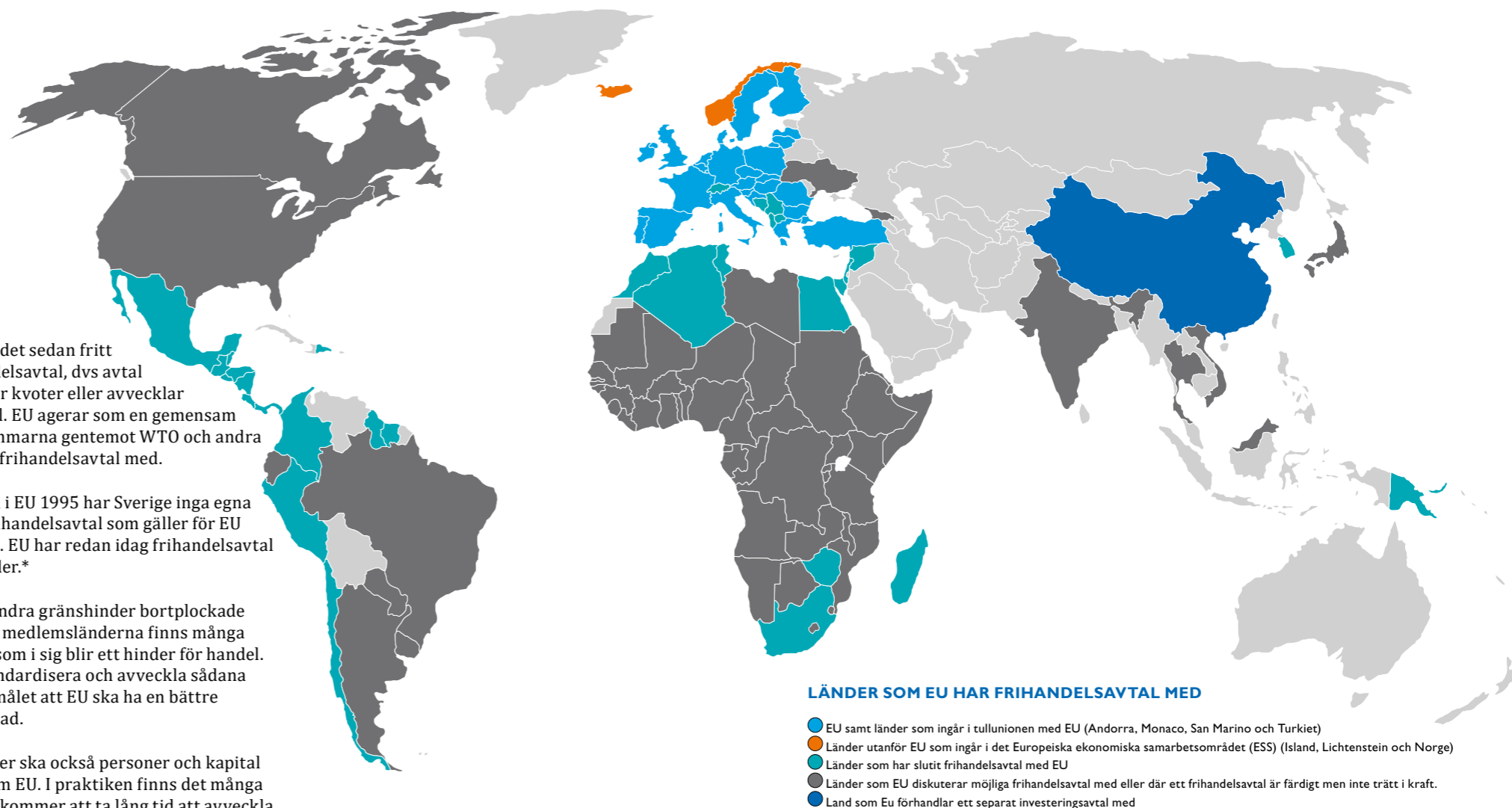
Utöver varor och tjänster ska också personer och kapital kunna röra sig fritt inom EU. I praktiken finns det många handelshinder som det kommer att ta lång tid att avveckla. Inte minst behöver skillnaden mellan ländernas välbefinnande minska innan det är politiskt möjligt.

## BREXIT

Storbritannien har i en folkomröstning beslutat att de ska lämna EU. Hur det ska gå till är oklart. Inte minst vilken handelsrelation som Storbritannien önskar och kan få med EU.

EU är **tullunion**, det vill säga har gemensamma frihandelsavtal och därmed samma tullar mot tredje land. Storbritannien vill idealiskt ingå i denna tullunion (fortsätta handla med EU utan tullar) men de vill själv kunna teckna egna frihandelsavtal. Det går inte EU med på eftersom det innebär exempelvis att varor skulle kunna importeras till Storbritannien med en lägre tull än vad EU har, och sedan exporteras till EU utan tull.

Utän ett frihandelsavtal med EU ("no deal") skulle Storbritannien i praktiken också stå utanför WTO:s avtal, trots att de är medlem i WTO. Storbritannien har idag



### LÄNDER SOM EU HAR FRIHANDELSAVTAL MED

- EU samt länder som ingår i tullunionen med EU (Andorra, Monaco, San Marino och Turkiet)
- Länder utanför EU som ingår i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (ESS) (Island, Lichtenstein och Norge)
- Länder som har slutit frihandelsavtal med EU
- Länder som EU diskuterar möjliga frihandelsavtal med eller där ett frihandelsavtal är färdigt men inte trätt i kraft.
- Land som EU förhandlar ett separat investeringsavtal med

Källa: EU-kommissionen

ingen egen **bilaga** ansluten till WTO eftersom de fram till utträdet ingår i EU:s gemensamma bilaga med uppgifter om tullar och kvoter.

Eftersom alla beslut i WTO fattas enhälligt måste alla 164 länder vara överens om vilka maximala tullar, kvoter med mera som Storbritannien får tillämpa gentemot andra WTO-medlemmar. Normalt tar en sådan förhandling flera år. Storbritannien kan inte heller ensidigt bestämma om olika tullar gentemot olika länder. WTO:s regler säger att sänker ett land en tull mot en WTO-medlem, har alla andra WTO-medlemmar rätt att handla till samma tullsats. Detta kallas för Most-favoured-nation. Inget WTO-land ska ensidigt få diskriminera någon annan medlem. Däremot kan två eller flera länder förhandla fram ett gemensamt frihandelsavtal. För Storbritannien innebär det som en konsekvens av Brexit, att de, måste förhandla fram 60-talet nya frihandelsavtal. Till dessa är på plats drabbas

deras export av varor och tjänster av bland annat olika tullar och kvoter från alla sina olika handelspartners.

## TULLPROCEDURER FÖR TREDJE LAND

EU är en **tullunion**, vilket betyder att medlemsstaterna har avskaffat tullarna mellan sig och tillämpar gemensamma tullar mot länder utanför unionen. Vidare utgör EU:s medlemsstater ett gemensamt **tullområde**, som innebär att varuhandeln bland annat regleras av en gemensam tullagstiftning. När en vara tullbehandlats i samband med import kan den cirkulera fritt och säljas vidare inom EU:s tullområde.

Inom unionens **tullområde** har alla tullformaliteter mellan medlemsstaterna avskaffats och det finns ett omfattande gemensamt regelverk som reglerar import och export till unionen. Vid import av varor från tredje land

ska en föranmälan ur ett säkerhets- och skyddsperspektiv lämnas innan godset anländer till EU. Transportmedel och varor måste anmälas vid ankomst till EU, en tulldeklaration måste lämnas, införselrestriktioner blir i förekommande fall tillämpliga och tull, importmoms och andra avgifter måste betalas. Det kan finnas krav på tillstånd, ursprungsintyg, certifikat, licenser eller liknande. I samband med import och export kan Tullverket göra dokument- och varukontroller. Tullverket har också rätt att stoppa en vara vid gränsen vid misstanke att varan utgör allvarlig risk för hälsa eller säkerhet eller andra allmänna intressen\*. Om Storbritannien lämnar EU:s tullunion och tullområde blir det tredje land och dessa **tullprocedurer** införs.



*Mindre än fem procent av det gods som lastas och lossas i Helsingborgs hamn bedöms vara till/från Storbritannien. För övriga 95 procent gods finns det redan idag etablerade och fungerande tullprocedurer. Effekten av Brexit för Helsingborgs hamn är därför till största delen indirekt. Konjunkturen kan påverkas negativt och det kan bli en bristande tillgång på personal som kan tullprocedurer, förklara Göran K. Johansson CFO i Helsingborgs Hamn.*

WTO har tre avtal som reglerar varor, tjänster och immateriella rättigheter. General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) (for goods), and the General Agreement on Trade in Services (GATS). (The third area, Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPS).

WTO arbetar med reglering av handel mellan deltagarländerna. Detta sker genom att organisationen tillhandahåller en struktur för förhandlingar och formalisering av handelsöverenskommelser, samt processer för konfliktlösning.

\* Brexit – Alternativ till ett framtida regelverk för handel med tjänster och tull- och handelsprocedurer mellan EU och Storbritannien; Kommerskollegium, Utrikesdepartementet.

## VÄRLDSHANDEL OCH HAMNEN

Sedan 2015 har världshandeln vuxit långsammare än världens BNP, vilket är ett trendbrott jämfört med de tidigare 50 åren. Kina är inte längre ett låglöneland, automatisering, och digitalisering som leder till ett högre tjänsteinnehåll, har effekten att varor kan produceras närmare konsumenterna.

Handelsdiskussionerna mellan USA och Kina respektive mellan USA och EU kan innebära fler handelshinder snarare än färre. EU:s inre marknad är idag världens mest ambitiösa frihandels- och integrationsprojekt. För Helsingborgs Hamn kan denna utveckling innebära en långsammare tillväxt eller stagnation i godsvolymerna som hanteras genom hamnen.



# Om tullhanteringen stannar, stannar hamnen

**Smidiga tullprocedurer är helt avgörande för att export- och importvaror ska flöda tryggt, snabbt och effektivt. Med tio containeranlöp i veckan och 2,2 miljoner ton gods hanterade i containers under 2018, är fungerande tullprocedurerna ett gränsvillkor för Helsingborgs Hamn. Utan klartecken från Tullverket blir varorna stående i hamnen, både vid import och export.**

## TULLPROCESSEN I HAMNEN

Tullverksamhet handlar till mindre del om uniformerad personal som patrullerar längs kajerna. Istället handlar det om EDIFACT-meddelanden som i ett ständigt flöde skickas mellan rederier, Tullverket och hamnen. När en vara skickas till Sverige från ett land utanför EU ska den anmälas (deklarerar) till Tullverket och beställaren ska betala tull, moms och eventuellt andra skatter och avgifter. När exempelvis kylcontainern med frukt från Latinamerika landar på kajen i Helsingborg startar en kedja av händelser. Rederiet lämnar ett "manifest" till hamnen som innehåller information om avsändare, mottagare, godstyp och vilket land varorna kommer ifrån. I samma ögonblick som containern lyfts av fartyget går en elektronisk signal till rederiet som i sin tur ansöker om förtullning hos Tullverket. När tullprocessen är avklarad får hamnen en signal om att godset är införtullat varpå detta publiceras på en kundportal, där containern presenteras som redo för utlämning. Beroende på gods och ursprungsland, inom eller utanför EU, kan den elektroniska tullprocessen handla om så lite som några få sekunder. I vissa fall kan varor vara införtullade och tullklara redan innan containern lyfts av fartyget, om mottagaren föranmält godset och har betalat in alla införselavgifter.

## AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR

Med ett 20 tal olika tillstånd från Tullverket och certifikat som exempelvis AEO (authorized economic operator/ godkänd ekonomisk aktör) är Helsingborgs Hamn en certifierad erkänd hamn inom effektiv och enhetlig tullhantering. Med väl dokumenterade processer för IT-stöd, handlägningsrutiner, dokumentation och bokföring uppfyller hamnen alla gällande förtullningskrav. Under 2018 bytte Helsingborgs Hamn IT-system för att möta Tullverkets satsningar och nya krav om elektronisk inlämning av tulluppgifter.

## NOGGRANN KONTROLL AV LIVSMEDEL

Göteborgs och Helsingborgs hamn är de enda hamnarna i Sverige som på uppdrag av Tullverket slumpmässigt får kontrollväga bananer och rapportera in uppgifterna till Tullverket. När det gäller Livsmedelsverkets livsmedelskontroller sker det i ett särskilt anpassat hus inne på hamnområdet där veterinärer tar prover för att säkerställa att exempelvis risken för salmonella undanröjs vid import av livsmedel. Vidare har Helsingborgs Hamn dispens från Tullverket att skicka containrar på stickprovskontroller till Jordbruksverkets växtskydd, då gods tillfälligt får lämna hamnområdet trots att godset inte är tullklart.

## TILLFÄLLIGA TULLAGER

I tider av "just in time"-transporter och "lager på vägen" blir det allt vanligare att gods ligger och väntar i tullager och logistikcentra över hela landet. Om kunden inte ska använda eller sälja varan direkt vid införseln till Sverige kan den lagras i ett tullager. Då betalar importören tull och skatt först när de tar ut godset ur tullagret och anmäler varan som importerad. Tullager kräver Tullverkets godkännande av både logistikföretaget, lagerlokalen, bevakning, redovisningsrutiner, IT-säkerhet med mera.

Helsingborgs Hamn erbjuder två former av tullager. Nytt för hamnen är "Tillfällig lagring" i vilket godset får lagras i maximalt 90 dagar, ett slags mellanlager för kunderna. När gods ska lagras längre än 90 dagar erbjuds ett Tullager. Exempelvis kan stålrollar, som är strippat från containrar, lagras oförtullat i tull-lager-magasin i hamnen.

Logistikföretag har ofta egna tullager utanför hamnen, vilket kräver särskilt tillstånd från Tullverket för transporten från hamnen till tullagret.

## FÖRTULLNING LIKA VIKTIGT VID EXPORT

Lika viktigt som förtullning är vid import är det vid export. När exportören gör godset tullklart mot Tullverket går ett meddelande till Helsingborgs Hamn om att lasten är klar för export. Inga fartyg får avsegla utan att allt gods är tullklart. Om så sker hålls hamnen ansvarig och blir betalningskyldig.



# Stadsdelen växer fram, vägg i vägg med hamnen

**Oceanhamnen, Helsingborgs nya, attraktiva 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 hållbart pulserande stadsdel fram. Oceanhamnen med inledningsvis 350 bostäder och 32 000 kvadratmeter verksamhetslokaler och service.**

2019 är det tio år sedan Helsingborgs Hamn lämnade över Oceanhamnen till staden. Idag finns endast en hamnkran och magasin 405 kvar som vittnar om den tidigare hamnverksamheten. 2019 blir året då stadsförnyelseprojektet verkligen tar fart.

– Under 2019 kommer besökare se hur byggkranar och huskroppar skjuter upp på piren i Oceanhamnen. Det blir året då stadsprojektet verkligen synliggörs och första inflyttning är planerad till 2020 i de populära bostäderna. Då ska också

*den nya gångbron mellan Oceanpiren och Helsingborgs C stå klar, säger Jessica Engvall som är kommunikationsstrateg för H+ projektet i Helsingborgs stad.*

Det är en helt ny stadsdel som växer fram vid stadens hamninlopp, mitt i staden, vägg i vägg med hamnverksamheten. Det är en utmaning för hamnbolaget att anpassa och förbättra verksamheten till de framtida boende i närområdet. Buller och utsläpp ska reduceras för en levande stadsdel med bostäder, kontor, restauranger och handel nära vattnet. Här byggs också ett nytt affärsdistrikt, Oceanhamnen Waterfront Business District. 32 000 m<sup>2</sup> nya kontor med ett spektakulärt läge, ett stenkast från Helsingborgs centralstation.

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

## EN STADSDEL PÅ ÖAR

Oceanhamnen är först ut och ska bli en stadsdel byggd på öar. Den industriella hamnen förvandlas till en stadsdel där detaljer från hamnverksamheten stärker områdets karaktär och påminner om områdets historia. Området kompletterar stadskärnan med attraktiva, vattennära bostäder och kontor. Mötesplatser längs kajer, på torg och i parker bidrar till att skapa liv och rörelse i området. En kanal genom piren skapar en första ö i stadsdelen. En arkitektonisk gång- och cykelbro förbinder stadsdelen med Helsingborgs centralstation och skapar närhet till centrum. I nästa etapp planeras för ytterligare ett 100-tal bostäder samt en förskola och en park i ett annat klassiskt hamninslag, torrdockan med den bevarade gamla hamnkranen.

– Den nya stadsdelen kommer att kraftigt öka människors tillgång till tidigare stängda och vackra hamnområden i staden och på så sätt också poängtera stadens närhet och beroende till hav- och hamnverksamhet. En mycket stor del av Helsingborgs framgångar är sprungna ur handel, hav och hamn varför det är extra roligt att området framöver ger förnyad kraft till stadens attraktion, säger Jessica Engvall.

## EN HÅLLBAR UPPLEVELSE

Helsingborg Stad vill göra H+ projektet till en förebild för hållbar stadsutveckling. Bland annat med planen att införa ett unikt avloppssystem i samarbete med de kommunala bolagen Öresundskraft, NSR (Nordvästra Skånes Renhållning) samt NSVA (Nordvästras Vatten och avlopp). Det övergripande målet är att samla in och använda avlopps-avfall som råvara för att producera biogas och växtnäring på ett säkert sätt. För att ta hand om de tre olika flödena byggs en ny anläggning på reningsverket. Den nya utvecklingsanläggningen ska vara flexibel och kunna utvecklas med ny teknik och anpassas för framtida krav.

– Projektet har fått stor uppmärksamhet såväl nationellt som internationellt och sätter Helsingborg på hållbarhetskartan. I och med att det byggs ett helt nytt område från grunden har vi särskilt goda möjligheter att skapa hållbarhet

*i framkant. För att möta det stora intresset för projektet planeras ett show-room och en s.k. testbädd, ett RECO Lab, där forskning och utveckling kommer ske för att göra Oceanhamnen till en långsiktigt hållbar stadsdel, avslutar Jessica Engvall, kommunikationsstrateg för H+ projektet i Helsingborgs Stad.*

## MINNEN SKA GE LIV ÅT STADSDELEN

En varvskran, ett hamnmagasin och spår av den gamla torrdockan är allt som finns kvar från den tidigare hamnverksamheten. Jessica Engvall och Elisabeth Högdahl, etnolog och forskare på Campus Helsingborg inledde ett samarbete för att fånga upp historien i området. Samarbetet har lett till många fina möten med personligheter som delat med sig av minnen från hamnen, kryddat med en och annan rövarhistoria.

– Det var svårare än vi trodde att komma i kontakt med helsingborgare som ville dela med sig av minnen. Men vi hade turen att komma i kontakt med en pensionerad hamnarbetare som satt oss i kontakt med gamla hamnkollegor. Och det visade sig att när vi träffade dem hade de massor att dela med sig av, för det är vardagen, stämningen, jargongen och vanorna vi ville veta mer om, säger Jessica Engvall

Ett särskilt roligt minne som fångades hör ihop med den gamla hamnkran som står kvar i området och som ska bevaras. Där jobbade under en period en kranförare som gick under smeknamnet "Gullet" av vissa och "Tjocke Gullberg" av andra. Det var som namnet antyder en rar och matglad man. Han sågs ofta sitta och äta rå falukorv medan han jobbade i kranen.

Alla dessa hamn-historier sammanställs och tanken är att detta ska leda fram till en modell för hur den fortsatta utvecklingen i Oceanhamnen kan ske med avstamp i denna för Helsingborg viktiga hamnhistoria.

De insamlade minnena är sammanställda här: <https://hplus.helsingborg.se/etapper/oceanhamnen/minnen-fran-oceanhamnen/>

Jessica Engvall kommunikationsstrateg för H+ projektet.



# Världsunik, ForSea banar väg för hållbara transporter

Världsunik är det rakaste sättet att beskriva den (r)evolution som ForSea under 2018 förverkligat på linjen Helsingborg – Helsingör. Med världens största eldrivna färjor riktar ForSea världens blickar mot Helsingborg. Från att ha varit mycket tidiga med katalytisk avgasrening och lågsvavligt bränsle sänker rederiet nu utsläppen av CO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> med ytterligare 65 procent, i ett slag.

– Som företag är vi på en ”grön resa” och tog ett stort kliv framåt under 2018 inom hållbarhet. Framförallt med den stora satsningen på eldrift av våra två största färjor så bidrar vi till samhällets omställning och inspirerar andra att se att det faktiskt går att ta stora kliv framåt inom hållbarhet om man bara vill, säger Johan Röstin, som sedan 2018 är vd på ForSea, tidigare HH Ferries.

## VÄRLDENS STÖRSTA ELDRIVNA FÄRJOR

Det är knappt man tror sina ögon. Att driva en cykel eller en bil på el är fortfarande lite magi. Men att låta batterier och elmotorer driva de väldiga färjorna Aurora och Tycho Brahe genom sundets vågor på 50 000 resor om året är omtumlande och imponerande. Men humlan flyger och sedan november 2018 är det elmotorer och inte dieselmotorer som transporterar hälften av de cirka 7,1 miljoner passagerare, 1,3 miljoner personbilar, 428 000 lastbilar och 18 000 bussar över den flytande bron årligen. 2023 ska antalet passagerare vara 9 miljoner!

– På den danska sidan laddar vi i sex minuter med certifierad vindel och på den svenska nio minuter med el från vind- och vattenkraft. Energin räcker med råge till för att säkert och snabbt föra fartygen över sundet. För att ”motionera” dieselmotorerna, så att de är tillförlitliga vid behov, kör vi ibland på hybriddrift ute på sundet. Men väl över 90 procent av tiden kör vi enbart på el. En fantastisk teknik utan tvekan, säger Johan.

Fartygens vardera 640 batterier ger en total batterikraft på massiva 8 320 kWh för de två fartygen. Batteriprojektet på Aurora och Tycho Brahe har sträckt sig över mer än tre år och kostat omkring 300 miljoner kronor. INEA, EU:s

förvaltningsorgan för innovation och nätverk, har stöttat projektet med 120 miljoner kronor, ett projekt som på flera sätt är banbrytande inom den maritima världen.

## EN OFFENSIV SATSNING PÅ HÅLLBARHET

Men ForSeas hållbarhetsatsning stannar inte med elfärjor. Samtidigt som framdriften revolutionerats på sundet sker det ambitiösa satsningar utanför och inuti färjorna. En av 2019 års stora satsningar blir att också erbjuda mer hållbar mat ombord. För både människa och natur.

– När jag började på företaget fanns det knappt vegetariska alternativ ombord. Det var inte helt enkelt att hitta leverantörer som kunde bistå med vegetarisk och vegansk mat, men nu är vi på väg vilket kommer att märkas 2019. Som ett exempel på hållbar mat har vi ett samarbete med Helsingborgsföretaget Rescued Fruit som skapar fantastisk juice av frukter som annars skulle kasseras, men fortfarande passar perfekt att göra drycker av, säger Johan.

## STOR LADDSTATION FÖR ELBILAR

Utöver ett allt mer hållbart kostalternativ ombord har en annan viktig miljöinsats lanserats under det ”gröna året” 2018. Sveriges största oberoende laddstation för elbilar som finns på uppmarksområdet i Helsingborg. Tio elfordon kan laddas samtidigt innan de kör på färjan, med förtur i en egen grön fil. Och satsningarna skapar vågor av hopp.

– Vi är stolta över att ha fått Helsingborgs stads miljöpris den 28 november och tog i december beslutet att aktivt arbeta mot hela sju av FN:s globala hållbarhetsmål. Så vi är många i företaget som har höga ambitioner för att sätta ForSea på ”hållbarhetskartan” på allvar. Hos oss ska det vara på riktigt och vi ska leda väg på allvar. Exempelvis cyklar jag själv till jobbet två mil om dagen för att leva som jag lär, avslutar Johan.

# Kunderna tycker till

HAMNENS NÖJD KUNDINDEX 2018:

# 74

”

**Ett övergripande mål i Helsingborgs Hamn är Nöjdare kunder. Det är genom kunderna som vi bygger vår verksamhet. Genom att behålla existerande kunder och attrahera nya skapar vi förutsättningarna för fortsatt tillväxt.**

I kundundersökning som genomfördes under 2018 får Helsingborg Hamn ett NKI-värde (Nöjd kundindex) på 74 som indikerar en hög grad av kundtillfredsställelse. Nio av tio kunder är som helhet nöjda med hamnens verksamhet. Generellt brukar man säga att ett NKI på högre än 70 är bra och lägre än 60 är ett sämre värde.

## NET PROMOTORSORE

Genom frågan ”Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera Helsingborgs Hamn till en kollega eller ett annat företag?” mättes lojalitet, ett så kallat NPS-värde, som för Helsingborgs Hamn uppgår till 42 procent. Andelen ambassadörer är alltså betydligt högre än andelen kritiker.

## STYRKA OCH FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE

44 av 65 kunder (68 procent) kunde ange minst en stark sida hos Helsingborgs Hamn. Det som kunderna nämner oftast som en stark sida är flexibilitet.

33 av 65 kunder (51 procent) kunde ange minst ett förbättringsområde hos Helsingborgs Hamn. Det som kunderna nämner oftast som förbättringsområde är återkoppling gällande specifika åtgärder och händelser i samband med tjänsteutförande.

## KONTINUITET

Kundundersökningar har gjorts tidigare men under 2018 valdes en metod för kontinuerliga mätvärden över tid. Undersökningen innehåller grunden för ett NKI-värde, ett standardiserat och etablerat mått på nöjdhet, NPS-värde och ett fördjupningsområde, Kontaktvägar och tillgänglighet. Hamnens ambition är att utveckla undersökningen till att även omfatta hållbarhetsfrågor med utgångspunkt från intressenternas ståndpunkt i Helsingborgs Hamns väsentlighetsanalys från och med 2019 och ska genomföras årligen.

Resultatet är ett starkt kvitto på att vi arbetar på rätt sätt och levererar våra tjänster med kvalitet men det innebär inte att vi kan slå av på takten. Vi måste fortsätta utvecklas tillsammans med våra kunder genom tät dialog och tydlig återkoppling på deras önskemål för att fortsatt ligga i framkant, säger Nicklas Romell CCO Helsingborgs Hamn.



## UNDERSÖKNINGEN

Under oktober till december 2018 genomfördes en webbaserad nöjd kund-undersökning med syftet att kartlägga och analysera vad kunderna tycker om Helsingborgs Hamn.

Totalt var det 122 kunder som ingick i undersökningen och svarsfrekvensen var 53 procent, dvs 65 svar.

Målet 2018 var att ta fram ett Nöjd Kund-indexvärde och att göra det med en konsekvent mätmetodik för att över tid få jämförbara värden.

Resultat från undersökningen genomförd under 2018 kan inte jämföras med tidigare genomförda undersökningar då metodiken inte är densamma.



# Mål och utfall

## 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.

## VISION

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

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

Under mars slutfördes investering i ett nytt magasin med 2 000 m<sup>2</sup> lageryta i Skåneterminalen, för att kunna lagra och hantera pappersrullar från Billerud/Korsnäs och Stora Enzo.

Ny terminalyta för containers har skapats under sommaren, genom att omklädningsrum och uppställning av maskiner, samt fjärrvärmerör har rivits respektive flyttats.

Helsingborgs Hamn utökade med ytterligare ett veckoanlop i oktober, när Tysklands största rederi Hapag-Lloyd anslöt Helsingborg till sträckan Antwerpen-Rotterdam-Fredericia-Gdynia.

Scandlines byter namn till ForSea i samband med invigning av de två eldrivna färjorna, samt start av tio laddstationer för elbilar.

Under hösten tillträdde Bart Steijaert som ny vd efter Niels Vallø som avgick med pension. De närmaste åren kommer styrelse och vd att hantera svåra avväganden mellan stadens önskemål om mark för bostäder i hamnnära läge, kontra behovet av ytor för containerverksamheten.

## MÅL & RESULTAT

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.

Genom fortlöpande investeringar i ny teknik, nya arbets sätt, utveckling av medarbetare och ökad kapacitet på kajer och terminaler, bygger och förbättrar Helsingborgs Hamn staden som ett logistiskt nav både regionalt och nationellt.

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

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

Antal tågpendlar 2018 till och från hamnen var oförändrat. Tåg är bättre för miljön än lastbilar. Utbytet av arbetsmaskiner fortsatte under 2018 och nya maskiner med bästa möjliga miljöklass har köpts in. Fortsatt utbyggnaden av Yard Planning kommer att minimera antalet lyft och förflyttningar av containrar. ForSea har börjat köra två av sina färjor på el.

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Att se risker som strategiska affärsmöjligheter skapar en organisation som snabbt identifierar risker och vänder risker till möjligheter. Tillbudsrapporteringen har över tiden ökat som en effekt av att en utökad rapporteringsplikt av små och mindre tillbud. Antalet olyckor minskade 2018.

Omsättningen minskade under 2018 till 398 miljoner kronor jämfört med 424 miljoner föregående år. Containervolymen har minskat med 6 procent jämfört med föregående år, samtidigt som lastbilstrafiken med ForSea har haft en tillväxt på 6 procent. Volymen med oljeprodukter och spannmål har minskat med 9 procent jämfört med föregående år.

Volymminskningar, prisökningar på energi och engångskostnader medförde att bolaget uppnådde ett resultat som är sämre än närmast föregående år.

Helsingborgs Hamn AB redovisar ett resultat efter finansiella poster på 21 (73) miljoner kronor.

Bolagets nettoomsättning uppgår till 394 (420) mnkr. Avkastningen på totalt kapital uppgår till 2,9 procent, beräknat på en genomsnittlig balansomslutning på 740 mnkr och ett resultat efter finansnetto på 21 mnkr. Ågarens avkastningskrav 2018 var 4,6 procent.

Hamnbolaget har under året betalt 23,0 (22,6) mnkr i arrenden och tomträttsavgälder till Helsingborgs Stad för de markområden och kajer som verksamheten disponerar.

NYCKELTAL	2018	2017	2016
<b>Volymer</b>			
Antal ton gods som passerar genom hamnen	8 120	8 170	7 946
- varav med färja	64 %	61 %	60 %
Antal hanterade containers i TEU <sup>1)</sup> sjöledes, tusental	250	266	214
Antal hanterade containers i TEU <sup>1)</sup> som transporteras på järnväg, tusental	23	25	20
Passagerare på HH-leden, tusental	7 172	7 335	7 514
Lastfordon och släpvagnar på HH-leden, tusental	485	459	442
Personbilar på HH-leden, tusental	1 307	1 347	1 377

<sup>1)</sup>Volymen omräknad till 20 fots containrar (TEU=Twenty-foot Equivalent Unit).

## INVESTERINGAR

Helsingborgs Hamn investeringsutgift uppgår till 19 mnkr. Huvuddelen är investeringar i byggnader (9 mnkr) och lagerytor (4 mnkr), samt reinvesteringar i maskiner för cirka 3 mnkr. Detta är ett led i att utöka kapaciteten i hamnen i takt med kundernas efterfrågan. Nya maskiner har dessutom lägre dieselförbrukning.

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

## FRAMTID

Sverige är ett exportberoende land. 90 procent av all import och export sker via svenska hamnar. Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn med en konjunkturberoende verksamhet.

Världskonjunkturen är fortfarande positiv med tillväxtsiffror i USA, Asien, Europa och Sverige. Konjunkturprognoser pekar på att konjunkturen fortsätter vara positiv till och med 2019 för att därefter försvagas. Samtidigt finns en fortsatt politisk osäkerhet kring frihandel och frihandelsavtal. USA önskar förbättra sina handelsvillkor. En stor del av övriga världen önskar fortsätta utöka världens frihandel. Brexit är ytterligare en osäkerhetsfaktor.

I ett längre tidsperspektiv förväntas 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 som import. Utvecklingen av containervolymerna i Helsingborgs Hamn ställer krav på utökad kapacitet i hamnen.

Styrelse och vd ska utarbeta lösningar för att tillgodose stadens önskemål om mark för bostäder i hamnnära läge i förening med bolagets behov av ytor för ökande volymer inom containerverksamheten. Nytt hanteringssystem för containers kräver stora investeringar, men tar mindre plats och gör det möjligt att leva upp till stadens önskemål om tillgång till mark, samt stadens krav på fossilfria arbetsmaskiner.

I andra hand är det tillgången till kajer med vattendjup på 13 meter som är en trång sektor. I takt med att containervolymerna ökar blir fartygen större. För att säkerställa hamnens service till de skånska och sydsvenska företagen, behöver hamnen kunna ta emot fartyg som är 235–300 meter långa och 32 meter breda. Nuvarande kaj 906 behöver anpassas till dessa fartyglängder och 13 meters vattendjup.

Dagens logistik kräver kontroll över materialflöden, koplade till transport- och hanteringsresurser samt informationsflöden. Detta ställer krav på utveckling av hamnens IT-system. Hamnens behov av att optimera hanteringen och krav från kunderna på IT-kopplingar, ingår i arbete med digitalisering. Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av diesel och bättre miljö.

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



# Hållbarhetsarbetet i hamnen

## HELSINGBORGS STADS VISION 2035

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

Visionen sätter ribban för i vilken riktning staden ska utvecklas. Mycket handlar om hållbarhet i byggande, boendemiljöer, transportsystem och miljöåtgärder 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 ska leverera den kundnytta och de samarbetsformer som förväntas av ett av Sveriges viktigaste logistikcentra.

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 att Helsingborg är ett logistiknav för södra Sverige.

## 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 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.

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

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

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

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

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

## HÅLLBARHETSARBETE

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.

Helsingborgs Hamns hållbarhetsarbete ska bedrivas som en integrerad del av organisationens arbete med ledning, styrning och utveckling av verksamheten. Utifrån hållbarhetspolicyn utarbetas riktlinjer och strategier för att långsiktigt säkerställa en hållbar verksamhet. Hållbarhetsarbetet ska integreras i bolagets affärsplanering, budgetarbete och investeringsplaner.

Investeringar i klimatåtgärder bedöms långsiktigt kunna undvika negativa klimatskador från kraftigare och mer frekventa stormar, höjning av medelhavsnivån, påverkan på närsamhället, störningar i logistikkedjor och påverkan på sociala faktorer. Dagens räntenivå är mycket låg, vilket möjliggör klimatinvesteringar till låga kostnader och god framtida avkastning. Investering idag bör innebära mindre kostnader för klimatåtgärder i framtiden. Hamnens ambition är att kortsiktigt acceptera en försämrad avkastning för att genomföra investeringar i klimatåtgärder som innebär minskade utsläpp av växthusgaser.

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

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

En första väsentlighetsanalys för att definiera de mest relevanta och väsentliga hållbarhetsaspekterna för Helsingborgs Hamn genomfördes 2017, i samband med att bolaget anpassade sin redovisning till dels lagkrav på årsredovisningen, dels höjde ambitionsnivån för hållbarhetsarbetet och rapportering om detta arbete. Fyra prioriterade väsentliga aspekter identifierades och för rapporteringen tillämpades GRI version 3.

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

Väsentlighetsanalysen har genomförts utifrån en bakgrundsanalys där trender och globala drivkrafter har identifierats. Med hjälp av analysen och en intern arbetsgrupp identifierades alla viktiga aspekter i hela bolagets värdekedja, både i leverantörsledet och kundledet.

Med värdekedjan som bakgrund identifierades relevanta aktiviteter och relaterade faktorer som påverkar vår omgivning ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Faktorerna rangordnades och prioriterades, som underlag för den hållbarhetspolicy som utarbetades under 2018. Ledningen tillstyrkte och styrelsen fastställde hållbarhetspolicyn i januari 2019.

Inom bolaget har ansvaret för arbetet med hållbarhet tydliggjorts och utbildningsinsatser påbörjats. Under 2019 kommer arbetet att fördjupas och åtgärdsplaner utarbetas.

Helsingborg Hamns hållbarhetsredovisning är inspirerad av GRI Standards, Global Reporting Initiatives riktlinjer. Den täcker alla väsentliga principer i FN:s Global Compact som beskriver internationella principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption riktade till företag.

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

# Väsentliga frågor

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 många arbetstillfällen och omfattande fartygstrafik, lastbilstrafik med krav på farleder, kajer, lagerlokaler och motorleder.

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

Långsiktigt ska Helsingborgs Hamn utveckla och förbättra de forum för dialog som vi arbetar med gentemot de olika intressenterna. De väsentligaste frågorna för hamnens långsiktiga hållbarhet är följande:

## HÖJD HAVSNIVÅ

En global uppvärmning kommer långsiktigt innebära stigande medelhavsnivå. Det krävs mycket stora reinvesteringar i våra hamnanläggningar för att höja nuvarande kajkanter och terminaler. Återanskaffningsvärdet på våra anläggningar är ca 5 mdkr. Hamnen agerar för att motverka den globala uppvärmningen.

## HAMNNÄRA BULLER

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

## MILJÖPÅVERKAN

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

## UTSLÄPP FRÅN FARTYG OCH LASTBILAR

Öresund är ett av världens mest trafikerade sund med över 40 000 fartygspassager i nord/sydlig riktning utöver färjetrafikens 100 000 fartygsrörelser. Hamnen arbetar primärt med de fartyg som anlöper till Helsingborgs Hamn. Såväl färjetrafik som containertrafik genererar frekvent lastbilstrafik. Hamnen samverkar med staden för att underlätta och förbättra trafiken till och från hamnen.

## ENERGIANVÄNDNING

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

## KOMPETENSUTVECKLING

Effektivare logistiklösningar innebär mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Effektiviteten i logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed kompetens, det vill säga kunskaper, erfarenheter och engagemang. Ledarskap, samverkan och medarbetarskap ska fortsatt utvecklas för att säkerställa hamnens förmåga att leva upp till kundernas behov och krav.

## VÄSENTLIGHET

### INFORMERA

Avfall / Återvinning  
Kundsäkerhet  
Personal  
Socioekonomiska lagar

### RAPPORTERA

Nöjda kunder  
Näringslivsförutsättning  
Ekonomisk lönsamhet  
Indirekta utsläpp  
Leverantörsbedömning

### RAPPORTERA & FOKUSERA

Havsnivå  
Buller  
Emissioner  
Energianvändning  
Kompetensutveckling

MEDEL

HÖG

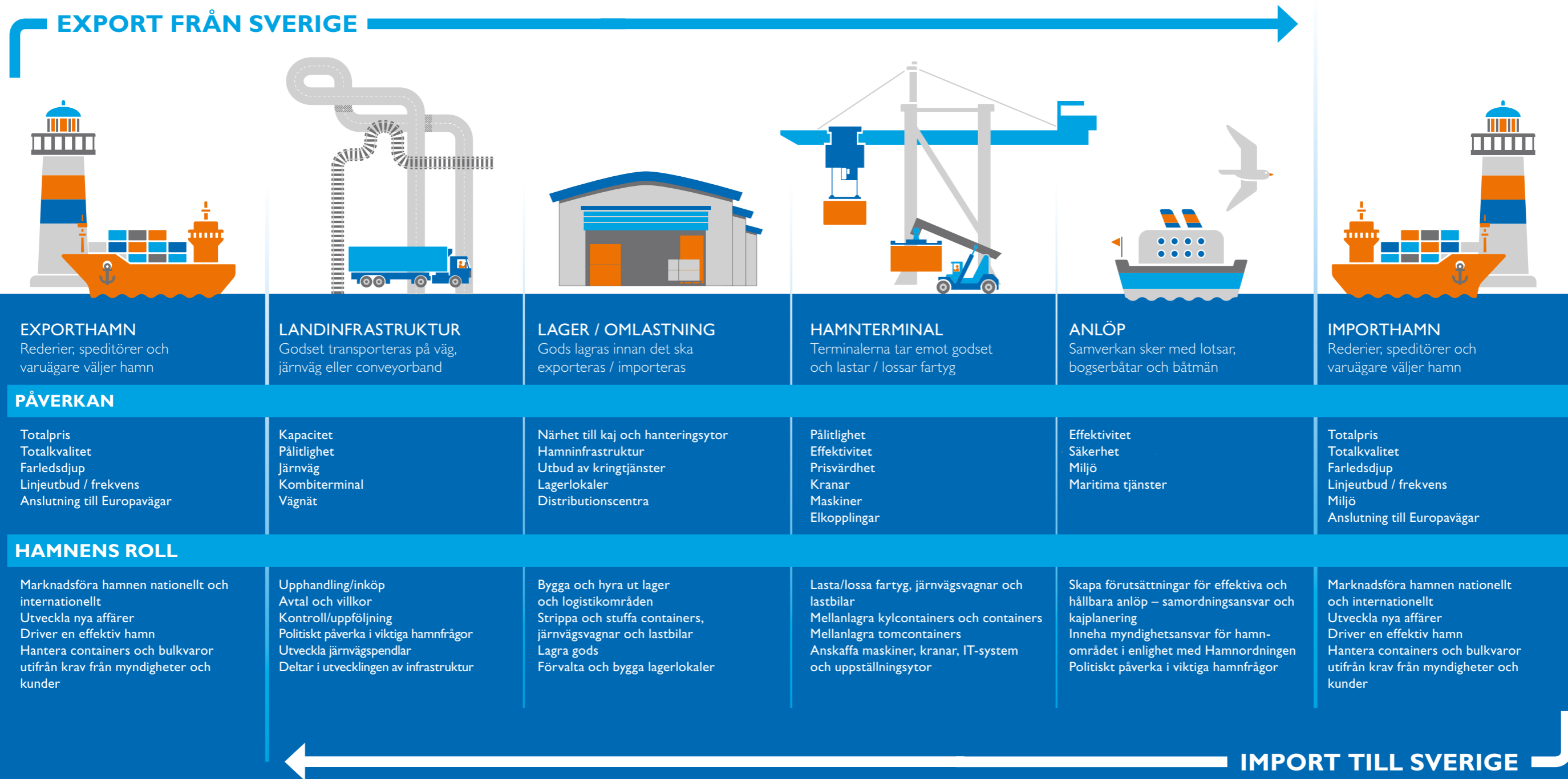
# Långsiktiga relationer

För att förstå vilka frågor det är som ska lyftas till väsentliga, hur de ska prioriteras och vad hamnen måste utveckla, förs en aktiv samverkan och dialog mellan bolaget och dess intressenter. Samverkan kan ske på olika sätt, till exempel genom regelbundna möten med styrelse, kunder och myndigheter. Att delta i branschorganisationer, referensgrupper och att genomföra årliga medarbetarundersökningar är andra sätt. Utöver detta är arbetsplatsträffar och arbetsmiljökommitté av vikt för löpande dialog.

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



INTRESSENTGRUPP	INTRESSETER	HÅLLBARHETSASPEKT
Ägare	Kommunfullmäktige Helsingborgs Stads Förvaltning AB Stadsbyggnadsnämnden Styrelse	Ägardirektiv och stora viktiga frågor Tertialvis uppföljning av mål och avkastningskrav Stadsutveckling (särskilt fortsättningen av H+) Strategiska frågor, investeringar, budget och uppföljning
Näringsliv	Tillverkningsindustri i södra Sverige Livsmedelsdistribution i Sverige <ul style="list-style-type: none"> <li>Familjen Helsingborg</li> <li>Region Skåne</li> </ul>	Dagliga anlop till/från oceanhamnarna. Säkra och effektiva logistiklösningar för livsmedelsklustret Säkra och effektiva logistiklösningar
Kunder	Rederier Logistik-kunder Varuägare Speditörer	Stabila volymer och effektiv hantering Säkra och effektiva logistiklösningar Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop
Medarbetare	Anställda Fackliga organisationer	Kompetenta och engagerade medarbetare Medbestämmande och lönsamt företag
Hamnnära service	Speditörer Bogserbåtar Bunkring m.m.	Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop Frekventa anlop Säker hantering
Leverantörer	Inköp av varor och tjänster Bygg- och anläggningsentreprenörer	Upphandling, avtal och uppföljning
Tillståndsgivande myndigheter	Mark- och miljödomstolen Vattendomstolen Länsstyrelsen Skåne Helsingborgs miljöförvaltning	Verksamhet inom ramen för lagar och förordningar
Operativa hamnnära myndigheter	Tull, Polis, Sjöfartsverk, Jordbruksverket, Transportstyrelsen och Räddningstjänst	Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav
Organisationer	Sveriges Hamnar	Aktiv och lojal medlem i arbetsgivarorganisationen
Allmänheten	Hamnnära boende Boende inom Familjen Helsingborg	Rimliga buller och utsläppsnivåer Konkurrenskraftigt näringsliv
Kundens kund	Turister och besökare Lastbilschaufförer Anställda inom industri och distribution	Tillgång till färjetrafik till Helsingör/Danmark Korta hanteringstider och tydlig kommunikation Konkurrenskraftigt näringsliv



### CONTAINERTRAFIK

För att flytta varor mellan kontinenter är container med fartyg det bästa sättet! Containerarna som ska till och från Helsingborgs Hamn kommer normalt från en transocean omlastningshamn, som till exempel Hamburg, Rotterdam eller Antwerpen, där de lastas om på mindre feederfartyg. Exempel på kunder: CMA/CGM, MSC, Hapag Lloyd, Mac Andrews, Maersk/Sealand, EIMSKIP, Langship, COSCO, ONE-Line, Evergreen och Unifeeder.

### FÄRJOR / RO-RO

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. Närmare 5 miljoner ton gods förflyttas också via färjor och ro-ro-trafiken. Exempel på kunder: HH-Ferries, Sundsbussarna och SCA.

### BULK

Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om till exempel spannmål, olja, pellets eller trävirke. Exempel på kunder: Öresundskraft, Lantmännen, Nordic Bulkers, Preem och Nordic Storage.

### LAGRING & LOGISTIK

Skåneterminalen är vår främsta terminal för stuff/stripp (lastning/lossning av gods i container). I en flexibel miljö hanterar vi varierande godslag. Exempel på kunder: Areco, Orkla, SCA, Billerud/Korsnäs, Tetra Pak, Elof Hansson och Boliden.

# Hållbara transportkedjor

## HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

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

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

Det totala antalet anlöpande containerrederier till Helsingborgs Hamn var under 2018 i nivå med föregående år. Vilket innebär att turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa är oförändrat hög. Effekten är att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende.

## GODSVOLYMER

Under 2018 har de totala volymerna, räknat i ton, minskat med 0,6 procent inom hamnbolagets verksamhetsområde. Bilfärjegods har ökat med 211 tusen ton och containervolymer har minskat med 191 tusen ton. Totalt hanterades 8,1 miljoner ton under året.

## SJÖ- OCH LANDLEDES GODS, TON

	2018	2017	Förändring i %	
Bilfärjegods	5 169 222	4 958 047	211 175	4,3
Container	2 232 927	2 424 171	-191 244	-7,8
Styckegods	135 118	150 005	-14 887	-9,9
Bulkgoods	582 685	637 536	-54 851	-8,6
Totalt	8 119 952	8 169 759	-49 807	-0,6

## TEU SJÖLEDES

TEU, tusental	250	266	-16	-6,3
---------------	-----	-----	-----	------

## EFFEKTIVA FLÖDEN

Flexibilitet, effektivitet och hög kompetens är betydande komponenter för tempot i transportflödet inom hamnen. 600 till 800 dragfordon passerar Helsingborgs Hamn varje arbetsdag. Föraviseringen är avgörande för tidseffektiva transporter och målsättningen är att allt fler åkare ska välja att föravisera via hamnens IT-system. Under 2018 var genomsnittstiden för en lastbilschaufför - från infart vid gate till utfart vid gate - 21,3 (23,5) minuter.

Transporter på järnväg är gröna affärer som inte bara är miljöeffektiva utan även kostnadseffektiva. Under 2018 har kapaciteten i kombiterminalen minskat som en effekt av att fjärrvärmeledningen har flyttats.

Containerhamnen i Göteborg har under 2018 haft stabil kapacitet efter arbetsmarknadskonflikten under 2017. Effekten är att containervolymer som under konflikten hanterades i andra hamnar, däribland Helsingborg, börjar leta sig tillbaka till Göteborg. Arbetsmarknadskonflikten har under 2019 års inledning också berört Helsingborgs Hamn, med flera dagars strejk och lockout.

## OPERATIVA YTOR OCH FÖRVALTNING

Hamnens containerverksamhet bedrivs främst i Västhamnen. Logistik/lagring, RoRo och konventionella laster sköts på Skåneterminalen och från Södra hamnen utgår färjetrafiken. Därutöver finns Bulkhamnen med spannmålshantering och Oljehamnen med petroleumprodukter.

Under 2018 har fyra äldre byggnader rivits i Västhamnen. De rivna byggnaderna har ersatts med nya omklädningsrum och ny tankstation. Effekten är att ytor har frigjorts och hamnens kapacitet att hantera och mellanlagra containers har ökat. En fjärrvärmeledning har också flyttats för att frigöra yta för containerverksamheten. Under 2019 kommer den uttrangerade fjärrvärmeledningen och ackumulatortanken att rivas och marken iordningsställas för containerverksamhet.

Helsingborgs Hamn förvaltar tomträtter åt staden, arrenderar ut markområden och hyr ut kajer, lagerlokaler och kontor inom hamnområdet. Totalt hanterar hamnen ca 965 000 m<sup>2</sup> yta inklusive Norra hamnen och Råå hamn. Hamnen har också 25 400 m<sup>2</sup> lageryta, som används för att mellanlagra varor på väg till kunden. Ett nytt lager byggs under 2019. Kapacitet kommer därmed att öka med 3 680 m<sup>2</sup>.

## MASKINPARK MED IT-SYSTEM

Hamnen har tre Ship-to-shore-kranar för containerhantering och två mobilkranar för container- och bulkhantering. Hanteringen av containers sker med 17 reachstackers och 16 dragbilar. Därutöver finns det 80-talet olika mindre truckar, bilar och specialfordon.

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

## LEVERANTÖRER

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.

Hamnen har under 2018 formulerat en ny upphandlingsstrategi. Vid all anskaffning ska det ställas relevanta och mätbara, miljökrav, sociala krav och etiska krav. Hamnen har idag ingen systematisk ansats för hur leverantörer utvärderas ur hållbarhetsperspektivet. En sådan ansats ska utvecklas.

## ANSVAR OCH INTRESSENTER

Som en del i transportkedjan och som en av Sveriges största containerhamnar har Helsingborgs Hamn ett stort ansvar mot många intressenter i vår omvärld. I detta ansvar ingår att medverka till ett hållbart samhälle för kommande generationer. Vårt ansvar sträcker sig utanför vårt verksamhetsområde och hamnen samverkar med bland annat leverantörer, transport- och rederibranschen, kunder och varuägare.

Värdekedjan	Leverantörer	Hamnverksamhet	Kunder	Varuägare
Omfattning	Kranar Arbetsmaskiner Entreprenörer El/diesel/värme/kyla IT/utbildning/service	Personal/kompetens Hamninfrastruktur Kajer/hanteringsytor Lagerlokaler/kontor Vägnät/Farleder	Rederier Speditörer Varuägare	Innehåll i container. Bulkprodukter
Påverkan	Stort inflytande	Stort inflytande	Visst inflytande	Litet inflytande
Hantering	Krav på varor/tjänster Upphandling/inköp Avtal och villkor Kontroll/uppföljning	Hanterar containers och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder	Hamnen medverkar till effektiva sjöledes logistiklösningar	Varuägare beslutar om sina produkter och har ett ansvar inför sina kunder.

# Arbetsmiljö och säkerhet

## SÄKERT OMRÅDE

Godset står säkert i hamnen som verkar inom ett ISPS-område vilket garanterar hög säkerhet. ISPS är en förkortning av International Ship & Port Facility Security Code som är ett regelverk antaget av International Maritime Organisation (IMO). Det internationella sjösäkerhetsorganet lyder under FN och regelverket gäller för hamnar över hela världen för att säkra transporter mellan hamnarna för både passagerare, gods och fartygsanställd personal.

## 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	Samverksamtal
Transportstyrelsen	Tillståndsärendande	Revision av tillstånd var femte år	Sjöfartsskyddstillstånd och tillstånd för farleders sjösäkerhetsanordningar
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	Miljö tillstånd
Myndighet för samhällsskydd och beredskap	Tillstånd	Vid behov	Farligt Gods
Kustbevakningen	Förebyggande	Kontinuerligt	Farligt Gods Lastsäkring Gränskontroll

## SÄKERHET OCH TILLGÄNGLIGHET

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. Säkerhetsaspekter i verksamheten identifieras löpande för att förebygga både dagens och framtida risker.

## IDENTIFIERA OCH HANTERA

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 risker till möjligheter. Grunden i riskarbetet bygger på att alla avdelningar genomför en riskanalys. I denna identifieras alla risker som skulle kunna innebära att en avdelning eller verksamhetsområde inte kan uppnå sina mål.

Riskerna kan variera stort. Riskhantering handlar främst om att veta vilka risker respektive avdelning och bolaget är beredda att ta för att utvecklas. 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.

## KONTINUITETSPLANERA

När riskerna har identifierats är det dags att skapa åtgärder som minskar sannolikheten och konsekvenserna av dem. För att säkerställa leverans av tjänster och minimera den tid som hamnen påverkas av en risk finns och skapas kris- och kontinuitetsplaner.

En identifierad risk inom säkerhetsområdet är digital brottslighet. Hamnen hanterar enorma mängder av information varje dag - varje lyft, knapptryckning och passage genererar en digital transaktion.

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

Som ett led i vårt säkerhetsarbete lanserades ett visseblåsarsystem under 2018 med syfte att skapa möjlighet att helt anonymt anmäla oegentligheter i och omkring bolaget.

# Ansvarsfulla, Vänliga, Ärliga, Utvecklande

## HELSINGBORGS HAMN SKA HA DEN BÄSTA ARBETSMILJÖN BLAND SVERIGES HAMNBOLAG

Genom identifiering av kritiska processer och tillgångar kartläggs hamnbolagets viktigaste beståndsdelar. Först därefter kan bolaget hantera riskerna med utarbetade metoder. Att kontinuerligt underhålla och utveckla arbetsmiljö och säkerhet är prioriterat i bolaget.

Målet är att utveckla ett gemensamt arbetssätt i syfte att standardisera som leder till förbättring av verksamheten. Den enskilt största resursen i säkerhetsarbetet är medarbetarna.

I samband med anställning utbildas all personal i hamnens säkerhetsrutiner. Personal som har säkerhetsrelaterade uppgifter erhåller en fördjupad utbildning med återkommande kompletterande övningar och utbildning.

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

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

Under 2018 skedde två olyckor, en klämskada och en axelsträckning. Se tabell nedan.

## ARBETSRELATERADE SKADOR OCH HÄLSOPROBLEM

OLYCKOR, OLYCKSFALLSFREKVENNS OCH DÖDSOLYCKOR	2018		2017	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
<b>Olycksfallsfrekvens (LTIF) <sup>1)</sup></b>	<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>Totalt antal olyckor (LTI)</b>	<b>1</b>	<b>1 / 0</b>	<b>3</b>	<b>2 / 1</b>
Anställda	1	1 / 0	3	2 / 1
Underleverantörer <sup>2)3)</sup>	iu		iu	
<b>Totalt antal dödsolyckorolyckor</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	

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

<sup>3)</sup> Arbetsutförare inom hamnområde på uppdrag av organisationens kunder. Data ej tillgänglig.

TYP AV OCH ANTAL OLYCKOR PER KATEGORI OCH KÖN	2018		2017	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
Olycka som resulterat i frånvaro	1	1 / 0		
Tillbud	88		85	

SJUKFRÅNVARO	2018		2017	
	Totalt	Män / Kvinnor	Totalt	Män / Kvinnor
Fast anställd personal, %	4,33	4,75 / 2,08	4,46	4,88 / 1,6

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

# Personal

## KOMPETENS FÖR FRAMTID

I bolagets vision är strävan om att vara Hamnsveriges bästa arbetsplats tydlig. Hamnens viktigaste tillgång är oavkortat medarbetarna. En god arbetsmiljö med sammanhållning där personalen trivs, får möjlighet att växa och utvecklas är väsentlig i alla led. För att kunna leverera tjänster med hög kvalitet till kunder i en utvecklingstät bransch, är det av stor betydelse att medarbetarna har rätt kompetens och motivation. Två viktiga verktyg som möjliggör medarbetarens kompetensutveckling är medarbetarsamtal och målstyrning.

Medarbetarsamtalen genomförs årligen då varje anställd får återkoppling gällande prestation och utveckling i sin arbetsroll tillsammans med närmaste chef. Samtalet ger även goda möjligheter för chef och medarbetare att forma samarbete och relation. Målstyrning är en del av medarbetarsamtalen som ger en tydlig och strukturerad individuell målsättning, i vilken det framgår vad medarbetaren ska uppnå och hur det är kopplat till Helsingborgs Hamns mål. Likaså ges möjlighet till att utveckla sin roll i form av utbildningar som sedan följs upp vid nästa medarbetarsamtal.

När en anställd slutar sin anställning hos Helsingborgs Hamn, genomförs ett avslutningssamtal, där bolaget fångar upplevelser som varit under anställningstiden, och om det finns något som kan utvecklas.

## KVALITETSÄKRAD REKRYTERING

Det finns en kvalitetssäkrad intervjuprocess där fokus ligger på kompetens, personlighet, beteende, inställning, ambition och synen på hamnbolagets värderingar. Rekryteringar, såväl interna som externa, grundar sig på att den som anställs är den som anses mest lämpad med rätt kompetens utifrån verksamhetens behov.

## INTERNKommunikation

I Helsingborgs Hamn finns flera kanaler för kommunikation. Information sprids bland annat vid diskussionsgrupper som driftsutskott, skyddskommitté och samverkansmöten. Digitala anslagstavlor finns uppsatta runt om hamnområdet och intranätet "Kompassen" är tillgängligt för alla hamnens medarbetare, där nyheter och hjälpmedel kontinuerligt publiceras.

## LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

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

Denna utbildningsatsning har lagt grunden för den kommande kulturförändring som kommer att påbörjas under 2019, där vi strävar efter att nå visionen med branschens effektivaste hamn med mest nöjda kunder och medarbetare.

## MEDARBETARUNDERSÖKNING

Medarbetarundersökningen genomförs vartannat år, den genomfördes under 2018 digitalt på intranätet och är en viktig del för att kunna identifiera hamnbolagets nuläge, fortsatta satsningar och utveckling. Resultatet presenteras och resulterar i en konkret åtgärdsplan som följs upp och kommuniceras kontinuerligt. Årets medarbetarenkät identifierade tydliga utvecklingspunkter inom bolaget. Ett resultat som medför att statusen i bolaget kommer mätas mer frekvent för att snabbare kunna fånga upp utvecklingsmöjligheter.

## VERKSAMHET, VISION OCH VÄRDEGRUND

Medarbetarguiden är en lättillgänglig portal via intranätet för personalen när man vill veta mer om vad som gäller i anställningsförhållandets olika skeden. I medarbetarguiden finns samlad dokumentation om hamnens verksamhet, vision och värdegrund. Dessutom är guiden ett viktigt komplement till anställningsavtal och kollektivavtal.

I Helsingborgs Hamn har alla medarbetare rätt till föreningsfrihet. Arbetare och arbetsgivare kan, utan förhandsgodkännande, stifta och ansluta sig till organisationer efter eget val. Alla medarbetare har rätten till kollektivavtal och att kollektivt organisera sig efter eget val. Helsingborgs Hamn var inte drabbad av konflikter under 2018. 2019 inleddes med enstaka konfliktdagar. Under mars tecknades kollektivavtal mellan Sveriges Hamnar och Svenska Hamnarbetarförbundet. Det kommer nu att ingå i bolagets väl utarbetade forum och strukturer som bidrar till samverkan i hamnen.

I medarbetarguiden finns Helsingborgs Hamns riktlinjer för diskriminering och jämställdhet. Det bedrivs ett aktivt arbete för att motverka diskriminering. Ett av verktygen är företagets jämställdhetsplan som innehåller en handlingsplan med förebyggande åtgärder.

## MEDARBETARHÄLSA OCH LIVSKVALITET

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

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

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



## ANSTÄLLNING

NYANSTÄLLNING	2018		2017	
	Nyanställda	% av antal anställda	Nyanställda	% av antal anställda
Totalt antal	16	7,3	23	10,7
Kvinnor / Män	5 / 11	2,3 / 5	5 / 18	2,3 / 8,4
<30 år	7	3,2	5	2,3
30–50 år	9	4,1	16	7,4
>50 år	0	0	2	0,9

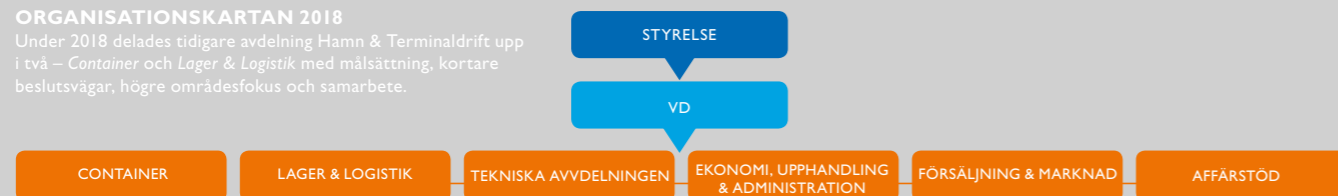
PERSONALOMSÄTTNING	2018		2017	
	Avslutat anställning	% av antal anställda	Avslutat anställning	% av antal anställda
Totalt antal	16	7,3	13	6,1
Kvinnor / Män	2 / 14	1 / 6	1 / 2	0,5 / 5,5
<30 år	0	0	0	0
30–50 år	4	1,8	4	1,9
>50 år	12	5,5	9	4,2

## MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET

PROCENTUELL ANDEL ANSTÄLLDA PER PERSONALKATEGORI, KÖN OCH ÅLDERSGRUPP	2018		2017	
	Arbetare	Tjänstemän	Arbetare	Tjänstemän
Totalt antal	138	80	135	80
Kvinnor / Män	4 / 96	31 / 69	2 / 98	29 / 71
<30 år	7	6	3	4
30–50 år	46	41	49	43
>50 år	47	53	48	54

### ORGANISATIONSKARTAN 2018

Under 2018 delades tidigare avdelning Hamn & Terminaldrift upp i två – *Container* och *Lager & Logistik* med målsättning, kortare beslutsvägar, högre områdesfokus och samarbete.



# Miljöarbete

## HAMNENS PÅVERKAN

Hamnverksamhetens miljöpåverkan är främst genom buller och luftutsläpp från interna transporter. Ytterligare faktorer är anlöpande fartyg och färjetrafiken tillsammans med den externa fordonstrafiken till och från hamnen. Förbipasserande fartyg och biltrafik är andra stora utsläppskällor.

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

## UTSLÄPP REDUCERAS

Bolaget fortsatte sin satsning med att byta ut arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga miljöklass under 2018. De maskiner som köpts in under året är av modell ”steg fyra” vilket är det bästa marknaden har att erbjuda ur miljösynpunkt.

Sjunkande volymer i containerverksamheten har medfört marginellt minskad dieselförbrukning per hanterad container. Minskningen beror dels på nya maskiner, dels på fortsatt platsbrist, med effekten att vi staplat högre och haft längre interndragningar. Utbyggnad med nya ytor för containerhantering och smartare planering med nya funktioner i IT-systemen, kommer att minimera antalet lyft och förflyttningar av containrar. Detta kommer att förbättra produktiviteten och vara positivt ur miljösynvinkel.

I bolagets ambition att möta framtida energibehov pågår vidareutbyggnad av elförsörjning. Det är en förutsättning för att långsiktigt kunna byta containerhanteringssystem och ett detta kommer att drivas med el.

ForSea kör sedan våren 2018 två av sina färjor på el. Denna förändring har mycket stor påverkan på mängden luftutsläpp från hamnen.

Kontinuerligt utförs kontroll och kartläggning av markföroreningar och grundvattnet.

## AVFALLSHANTERING

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

som anlöpande fartyg genererar för drift och framförande. Lagstiftning på området är omfattande men huvudsyftet är att fartygen enkelt ska kunna att lämna avfallet i hamnen. Ingen merkostnad får debiteras fartygen (ingår i hamnavgift). Risken att världshandelsflottan dumpar sitt avfall till havs minimeras därmed.

Farligt avfall i hamnen är huvudsakligen: Oljeavfall, färgrester, elektronikavfall, ljuskällor. Största delen farligt avfall är Oljehaltigt länsvatten/maskinrumsolja.

## HAMNNÄRA BULLER

Buller från vägtrafik och från hamnens verksamhet skapar begränsningar för stadsutvecklingen vilket involverar bolaget i stadens olika stadsbyggnadsprojekt. Under 2019 kommer Helsingborgs Hamn i samarbete med staden (H+) att studera möjligheterna att minska bullret från kombi-terminalen och tomdepån.

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

## TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

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, avvattnings och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av övrigt farligt avfall.
- Mottagning, avvattnings och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.

Sammanlagt är det 32 olika gränsvillkor som verksamheten ska leva upp till. Rapportering av utfall och förbättringar sker till Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Länsstyrelsen Skånes miljötillsynsavdelningen.

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

## ORGANISATIONENS ENERGI ANVÄNDNING

BRÄNSLEN, kWh	2018	2017
Diesel	10 067 891	11 240 919
Olja	217 390	163 240
Bensin 95 Oktan	42 853	61 678
<b>Icke förnybara bränslen</b>	<b>10 328 134</b>	<b>11 465 837</b>
Fordongas (0-100% Biogas) <sup>1)</sup>	32 707	47 637
Etanol (E85) <sup>2)</sup>	19 068	781
<b>Förnybara bränslen</b>	<b>51 775</b>	<b>48 418</b>
<b>ELKRAFT, VÄRME, KYLA</b>		
Inköpt elkraft	11 053 598	11 406 200
Inköpt värme	490 993	503 314
Inköpt kyla	75 582	35 083
<b>Elkraft, värme och kyla totalt</b>	<b>11 620 173</b>	<b>11 944 597</b>
<b>Energianvändning, brutto</b>	<b>22 000 082</b>	<b>23 458 852</b>

<sup>1)</sup> Fordongasen förbrukad består till delar av biogas (förnybart) och delar naturgas (fossilt bränsle)

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

ELKRAFT OCH VÄRME, kWh	Internt 2018	Sålt 2018	Internt 2017	Sålt 2017
El (Fastighetsel)	2 106 221		2 304 414	
Verksamhetsel (egen)	7 632 697		7 684 843	
Hyresgästel		167 570		137 023
Fartygsel		1 147 110		1 279 920
Fjärrvärme	183 167	307 826	379 041	124 723
Fjärrkyla	52 907	22 675	28 066	7 017

## DIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

BRÄNSLEN OCH ENERGIPRODUKTION, TON CO <sub>2</sub> -EKV	2018	2017
<b>BRÄNSLEN OCH ENERGIPRODUKTION</b>		
Eldningsolja och biodiesel	58	44
<b>FÖRBRUKNING AV DRIVMEDEL</b>		
Bensin 95 Oktan	12	18
Diesel	2 304	2 572
Etanol (E85)	3,5	0,1
Fordongas (0-100 % Biogas)	3,7	5

\* GWP (Global warming potential) har beräknats utifrån leverantörens produktdata och faktisk förbrukning. Faktorer använda är: Diesel: 2,28, Bensin 2,63, är för diesel 2,28 kg, Fordongas 1,47 och Etanol 1,19 kg CO<sub>2</sub> ekv

## INDIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

TON CO <sub>2</sub> -EKV	2018	2017
Fastighetsel, verksamhetsel, hyresgästel, fartygsel	0	0
Fjärrvärme externt hyresgäster	15	iu
Fjärrvärme	9	19
Fjärrkyla	iu	iu
<b>Totalt</b>	<b>24</b>	<b>19</b>

\* GWP (Global warming potential) för all el inom Helsingborgs hamn är 0 då vi köper Bra miljöval El. För Fjärrvärme är har beräknats utifrån leverantörens produktdata. Fjärrvärme produceras huvudsakligen med biobränsle men vid köldtoppar kan leverantör (Öresundskraft) använda tillskott av fossil energi. CO<sub>2</sub> ekvivalenten som använts är 0,048 kg CO<sub>2</sub> ekv. För fjärrkylan saknas bekräftad uppgift.



# Verksamheten i sammandrag

(mnkr)	2018	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	394	420	373	351	349
Rörelsens kostnader	377	351	324	305	315
Resultat efter finansiella poster	21	73	61	52	43
Balansomslutning	722	758	775	760	740
Justerat eget kapital	356	361	604	598	601
Investeringar i anläggningstillgångar	19	68	100	19	84
Godsomsättning (milj. ton)	8,1	8,2	7,9	7,4	7,1
Medelantal anställda (st)	230	230	215	220	231
<b>NYCKELTAL</b>					
Nettomarginal (%)	5,4	17,4	16,2	14,7	12,3
Avkastning på justerat eget kapital (%)	6,0	15,2	10,1	8,6	7,2
Avkastning på totalt kapital (%)	2,9	9,6	7,9	6,9	6,8
Soliditet (%)	49	48	78	79	81
Nettoomsättning per anställd (tkr)	1714	1 828	1 735	1 579	1 511

## DEFINITIONER

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

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

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

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

## ÄGARFÖRHÅLLANDEN

Aktiebolaget Helsingborgs Hamn AB organisationsnummer 556024-0979 har sitt säte i och är bara verksam i Helsingborg. Bolaget ägs i sin helhet av Helsingborgs Stads Förvaltning AB, organisationsnummer 556007-4634. Detta företag är i sin tur helägt av Helsingborgs Stad.



## STYRELSE OCH FÖRETAGSLEDNING

Styrelsen har ett presidium som tillsammans med vd deltar i dialogmöten med ägaren, samt träffar personalrepresentanter i regelbundna möten. Därutöver finns inga utskott. Styrelsens arbete utvärderas årligen med hjälp av enkät. Utvärderingen är ett underlag för utformning av styrelsens arbetsordning, vd-instruktion och val av strategiska frågeställningar. Regler om jäv är beslutade av styrelsen. Ersättning till styrelse och ledning har inga kopplingar till bolagets resultat. Styrelsen utses av Kommunfullmäktige i Helsingborg.

## STYRELSE OCH FÖRETAGSLEDNING TILL OCH MED 2019-01-02

STYRELSELEDAMÖTER	STYRELSESUPPLEANTER	FACKLIG REPRESENTATER	VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR
Ulrika Stålnacke, ordförande	Nick Ahlbin	Elvira Jusufovic (Unionen)	Niels Vallø, t.o.m. 31/8
Mikael Andersson, vice ordförande	Mikael Sköld	Christian Svensson (Ledarna)	Bart Steijaert, fr.o.m. 1/9
Bo Cederholm	Bengt Larsen	Bengt Pihlqvist (Transport), t.o.m. 31/5	
Mats Wieden	Malin Blomberg	Johnny Lindberg (Transport), fr.o.m. 12/6	
Camilla Jönsson	Bo Roland Larsson		
Sofia Mattsson			
Martin Zensch, t.o.m. 21/11			

## STYRELSE OCH FÖRETAGSLEDNING FRÅN OCH MED 2019-01-03 se sidan 57

# Resultaträkning

Belopp i tkr	Not	2018	2017
Nettoomsättning	1	394 258	420 403
Aktiverat arbete för egen räkning		98	468
Övriga rörelseintäkter		3 467	3 077
<b>Summa intäkter</b>		<b>397 823</b>	<b>423 948</b>
Rörelsens kostnader			
Varor, material och köpta tjänster		-4 720	-4 484
Övriga externa kostnader	2,3	-128 443	-105 735
Personalkostnader	4	-187 201	-184 025
Av- och nedskrivningar på materiella anläggningstillgångar		-54 418	-50 632
Övriga rörelsekostnader		-2 330	-5 818
<b>Summa kostnader</b>		<b>-377 112</b>	<b>-350 694</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>20 711</b>	<b>73 254</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter	5	649	308
Räntekostnader	6	-174	-267
		475	41
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>21 186</b>	<b>73 295</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>			
Skilnad mellan bokförd avskrivning och avskrivning enligt plan		-2 023	-8 135
Lämnade koncernbidrag		-27 000	-64 000
Återföring periodiseringsfond		8 810	
<b>Resultat före skatt</b>		<b>973</b>	<b>1 160</b>
Skatt på årets resultat	7	-520	-389
<b>Årets resultat</b>		<b>453</b>	<b>771</b>

# Balansräkning

<b>TILLGÅNGAR</b>			
Belopp i tkr, 31 december	Not	2018	2017
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader	8	45 845	45 121
Markanläggningar	9	141 274	156 655
Maskiner och tekniska anläggningar	10	230 403	239 176
Inventarier, verktyg och installationer	11	25 277	28 418
Pågående nyanläggning och förskott	12	8 560	22 531
		<b>451 359</b>	<b>491 901</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Långfristiga värdepappersinnehav	13	311	311
Uppskjuten skattefordran	14	1 182	641
		<b>1 493</b>	<b>952</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>452 852</b>	<b>492 853</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Förråd</b>	15	<b>8 263</b>	<b>7 479</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		58 365	55 404
Fordringar på moderföretaget		138 318	54 314
Fordringar på koncernföretag		27	22
Övriga fordringar		4 418	3 845
Förutbet. kostnader och uppl.intäkter	16	3 139	4 330
		<b>204 267</b>	<b>117 915</b>
<b>Kortfristiga placeringar</b>		<b>56 506</b>	<b>139 218</b>
<b>Kassa och bank</b>	17	<b>5</b>	<b>2</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>269 041</b>	<b>264 614</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>721 893</b>	<b>757 467</b>

<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
Belopp i tkr	Not	2018	2017
<b>EGET KAPITAL</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital	18, 19	100 000	100 000
Reservfond		50 275	50 275
		<b>150 275</b>	<b>150 275</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserat resultat		69 693	68 922
Årets resultat		453	771
		<b>70 146</b>	<b>69 693</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>220 421</b>	<b>219 968</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	20	<b>173 636</b>	<b>180 424</b>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>			
Avsättning för pensioner		13 814	12 017
<b>Summa avsättningar</b>		<b>13 814</b>	<b>12 017</b>
<b>LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>			
Skulder till moderföretag		250 000	250 000
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>250 000</b>	<b>250 000</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>			
Leverantörsskulder		15 694	17 065
Skulder till moderföretag		-	28 000
Skulder till koncernföretag		1 237	
Skatteskulder		1 727	567
Övriga skulder		6 563	9 785
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	38 802	39 641
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>64 023</b>	<b>95 058</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>721 893</b>	<b>757 467</b>

# Tilläggsuppgifter och noter

(Alla belopp i tkr om inget annat anges)

## KASSAFLÖDESANALYS

Belopp i tkr	Not	2018	2017
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		20 711	73 254
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:			
Av- och nedskrivningar		54 419	50 632
Nettoresultat vid försäljning av anläggningstillgångar		-1 352	808
Förändring av avsättningar		1 797	1 295
Omklassificering av anläggningstillgång		628	
		<b>76 203</b>	<b>125 989</b>
Erhållen ränta/utdelning		649	308
Erlagd ränta		-174	-267
Betald skatt		99	156
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>76 777</b>	<b>126 186</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Förråd, ökning (-) minskning (+)		-784	-8
Kundfordringar, ökning (-) minskning (+)		-2 960	-567
Övr. fordringar exkl. centralkonto, ökning (-) minskning (+)		-14 743	3 869
Leverantörsskulder, ökning (+) minskning (-)		-1 371	-8 769
Övriga skulder, ökning (+) minskning (-)		-2 824	6 985
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>54 095</b>	<b>127 696</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-18 981	-67 726
Utbetalda förskott			-
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		2 827	74
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-16 154</b>	<b>-67 652</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Lämnade koncernbidrag		-27 000	-54 000
Förändring av lån till moderföretag		-25 000	-36 000
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-52 000</b>	<b>-90 000</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-14 059</b>	<b>-29 956</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>184 209</b>	<b>214 165</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	22	<b>170 150</b>	<b>184 209</b>

## REDOVISNINGSPRINCIPER

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

## MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

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

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

## NEDSKRIVNINGAR -

### MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

## LEASING

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

## FÖRRÅD/VARULAGER

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

## FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

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

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

## ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA

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

## SKATT

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

## AVSÄTTNINGAR

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

## INTÄKTER

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

## KONCERNBIDRAG

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

**NOTER**

(Alla belopp i tkr om inget annat anges)

**NOT 1.**

NETTOOMSÄTTNING	2018	2017
<b>Verksamhetsområden</b>		
Passagerar- och bilfärjetrafik	91 145	87 129
Container/RoRo-trafik	235 715	259 219
Bulktrafik	22 150	19 147
Konventionell trafik	1 002	5 559
Logistik och Lagring	32 668	33 578
Uthyrning	9 779	10 690
Övrig verksamhet	1 799	5 081
<b>Summa</b>	<b>394 258</b>	<b>420 403</b>

**NOT 2.**

ERSÄTTNING TILL REVISORER	2018	2017
<b>Ersättningar till revisorer och revisionsföretag har utgått enl. nedan:</b>		
<b>KPMG AB</b>		
- revisionsuppdrag	59	75
- revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	6	80
- Skatterådgivning	42	0
- Andra uppdrag	72	0
<b>Summa</b>	<b>180</b>	<b>155</b>

**NOT 3.**

OPERATIONELL LEASING	2018	2017
<b>Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal</b>		
Inom ett år	3 372	4 690
Mellan ett och fem år	6 457	8 252
Senare än fem år	-	-
<b>Summa</b>	<b>9 829</b>	<b>12 942</b>
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	4 271	4 355

Bolaget har under året betalt 23,0 (22,6) mnkr i arrenden och tomträttsavgälder till Helsingborgs stad för de markområden och kajer som verksamheten disponerar. Tomträttsavtalet gäller t.o.m 2034-03-31.

**NOT 4.**

PERSONALINFORMATION	2018	2017
<b>Medelantalet anställda</b>		
<u>Tjänstemän:</u>		
Män	55	56
Kvinnor	24	23
<u>Kollektiv personal:*</u>		
Män	145	**148
Kvinnor	6	3
<b>Totalt</b>	<b>230</b>	<b>230</b>
* Härav extrapersonal motsvarande 11 heltidstjänster (**10)		
<b>Könsfördelning</b>		
<u>Styrelse exkl. vd:</u>		
Män	4	4
Kvinnor	3	3
<u>Ledande befattningshavare inkl vd:</u>		
Män	7	6
Kvinnor	-	-
<b>Löner, andra ersättningar, sociala kostnader inklusive pensionskostnader (tkr)</b>		
<u>Löner och andra ersättningar:</u>		
Styrelse och vd	3 333	2 343
Övriga anställda	121 879	120 534
<b>Summa löner och andra ersättningar</b>	<b>125 212</b>	<b>122 877</b>
<b>Snittlön tillsvidareanställda</b>		
Män	36	
Kvinnor	34	
Snittlön visstidsanställda		
Män	26	
Kvinnor	33	
<u>Sociala kostnader:</u>		
Sociala kostnader enligt lag och avtal	44 392	43 082
Pensionskostnader	14 601	12 128
(varav styrelse och vd)	-823	-480
<b>Summa sociala kostnader</b>	<b>58 993</b>	<b>55 210</b>

**Ersättning till förtroendevalda i bolaget**

	Styrelsearvode			Summa
	Fast arvode	Mötesarvode	Övrigt	
Styrelsens ordförande	184	10	5	199
Styrelsens vice ordförande	87	4		91
Övriga ordinarie ledamöter, 5 pers	78	31	2	111
Suppleanter, 5 pers	78	29		107
<b>Summa</b>	<b>427</b>	<b>74</b>	<b>7</b>	<b>508</b>

**Avgångsvederlag**

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

**NOT 5.**

ÖVRIGA RÄNTEINTÄKTER	2018	2017
Utdelning	302	62
Övriga ränteintäkter	347	246
<b>Summa</b>	<b>649</b>	<b>308</b>

**NOT 6.**

RÄNTEKOSTNADER	2018	2017
Ränta på pensionsskuld	168	266
Övriga räntekostnader	6	1
<b>Summa</b>	<b>174</b>	<b>267</b>

**NOT 7.**

SKATT PÅ ÅRETS RESULTAT	2018	2017
Aktuell skattekostnad	-1 061	-413
Uppskjuten skatt	541	24
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>		
Resultat före skatt	973	1 160
Skatt enl. gällande skattesats (22,0 %)	-214	-255
Ej avdragsgilla kostnader	-818	-169
Skatt på schablonintäkt period.fond	-9	-9
Tidigare ej avdragna pensionskostnader	-38	44
Övriga skattemässiga justeringar	18	-
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>-1 061</b>	<b>-389</b>

**NOT 8.**

BYGGNADER	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	103 899	106 690
Nyanskaffningar	-	-
Omklassificeringar	8 798	-
Avyttringar och utrangeringar	-14 255	-2 791
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsv.</b>	<b>98 442</b>	<b>103 899</b>
Ingående avskrivningar	-57 428	-56 224
Årets avskrivningar	-3 199	-3 220
Avyttringar och utrangeringar	9 380	2 016
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-51 247</b>	<b>-57 428</b>
Ingående nedskrivningar	-1 350	-1 350
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 350	-1 350
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>45 845</b>	<b>45 121</b>

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

**NOT 9.**

MARK OCH MARKANLÄGGNINGAR	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	270 486	271 643
Nyanskaffningar	276	-
Omklassificeringar	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-1 157
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsv.</b>	<b>270 762</b>	<b>270 486</b>
Ingående avskrivningar	-113 832	-101 760
Årets avskrivningar	-12 758	-13 148
Avyttringar och utrangeringar	-	1 077
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-126 590</b>	<b>-113 831</b>
Ingående nedskrivningar	-	-
Årets nedskrivningsr	-2 898	-
<b>Utgående nedskrivningar</b>	<b>-2 898</b>	<b>-</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>141 274</b>	<b>156 655</b>

**NOT 10.**

MASKINER OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	584 115	544 724
Nyanskaffningar	3 846	42 508
Omklassificeringar	17 121	2 871
Avyttringar och utrangeringar	-31 083	-5 988
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsv.</b>	<b>573 999</b>	<b>584 115</b>
Ingående avskrivningar	-342 185	-319 609
Årets avskrivningar	-29 579	-28 537
Avyttringar och utrangeringar	30 922	5 961
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-340 842</b>	<b>-342 185</b>
Ingående nedskrivningar	-2 754	-2 754
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-2 754	-2 754
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>230 403</b>	<b>239 176</b>

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

**NOT II.**

INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	83 581	65 271
Nyanskaffningar	2 911	5 750
Omklassificeringar		14 076
Avyttringar och utrangeringar	-9 550	-1 516
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsv.</b>	<b>76 942</b>	<b>83 581</b>
Ingående avskrivningar	-55 163	-50 952
Årets avskrivningar	-5 984	-5 727
Avyttringar och utrangeringar	9 482	1 516
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-51 665</b>	<b>-55 163</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>25 277</b>	<b>28 418</b>

I balansposten ingår huvudsakligen datorutrustning, verkstadsinventarier, bevakningskameror, larm- och låsinstallationer samt servicebilar

**NOT 12.**

PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FÖRSKOTT	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	22 531	20 010
Investeringar	15 041	19 468
Omklassificeringar	-29 012	-16 947
Utbetalda förskott	-	-
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>8 560</b>	<b>22 531</b>

**NOT 13.**

ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV	2018	2017
Ingående anskaffningsvärde	311	311
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>311</b>	<b>311</b>

Uppgift om värdepapper	Antal	Nom. värde	Markn.värde
SE-Banken A, noterad aktie	11 200	112	964

**NOT 14.**

UPPSKJUTEN SKATTEFORDRAN	2018	2017
Övriga temporära skillnader:		
Markanläggningar	1 182	641
<b>Summa</b>	<b>1 182</b>	<b>641</b>

**NOT 15.**

FÖRRÅD	2018	2017
Förrådsartiklar redovisade till anskaffningsvärde:		
Reservdelar och förnödenheter	8 263	7 479
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsv.</b>	<b>8 263</b>	<b>7 479</b>

**NOT 16.**

FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER	2018	2017
Förutbetalda hyror och arrenden	544	196
Förutbetalda försäkringspremier	75	2 538
Förutbetalda licens- och serviceavtal	1 438	1 143
Övriga förutbetalda kostnader	1 082	412
Upplupna lagringsintäkter	-	-
Upplupen skadeersättning	-	41
<b>Summa</b>	<b>3 139</b>	<b>4 330</b>

**NOT 17.****KASSA OCH BANK**

Bolaget är anslutet till koncernkonto hos Helsingborgs stad. Saldot, 113 639 (44 989) tkr redovisas under fordringar på moderföretaget.

**NOT 18.****ANTAL AKTIER OCH KVOTVÄRDE**

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

**NOT 19.****FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (kr)**

Bolaget	
Till årsstämman förfogande står enligt balansräkningen:	
Balanserade vinstmedel	69 692 803
Årets resultat	452 512
	<b>70 145 315</b>

Årets resultat har belastats med ett koncernbidrag på 64 000 000 som lämnas till moderföretaget.

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:

I ny räkning överförs	70 145 315
	<b>70 145 315</b>

**NOT 20.**

OBESKATTADE RESERVER	2018	2017
Periodiseringsfond tax. 2014	-	2 680
Periodiseringsfond tax. 2015	2 000	8 130
Akkumulerade överavskrivningar:		
- byggnader	174	1 231
- maskiner och inventarier	171 463	168 383
<b>Summa</b>	<b>173 637</b>	<b>180 424</b>

**NOT 21.**

UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER	2018	2017
Upplupna löner och semesterlöner	24 061	23 657
Upplupna sociala avgifter	9 771	9 486
Förutbetalda hyror och arrenden	1 382	1 642
Övriga upplupna kostnader	1 959	3 070
Övriga förutbetalda intäkter	1 629	1 786
<b>Summa</b>	<b>38 802</b>	<b>39 641</b>

**NOT 22.**

LIKVIDA MEDEL	2018	2017
Kassamedel	5	2
Tillgodohavande på koncernkonto	113 639	44 989
Kortfristiga placeringar	56 506	139 218
<b>Summa</b>	<b>170 150</b>	<b>184 209</b>

**NOT 23.**

Det finns inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter i bolaget.

**NOT 24.**

Det har inte inträffat några händelser av väsentlig betydelse efter räkenskapsårets slut som påverkar balans- eller resultaträkningen.

# Ekonomisk prestation

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.

## SKAPAT OCH FÖRDELAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE

GENERERAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE	2018	2017
Intäkter	397 734	420 785
FÖRDELAT EKONOMISKT VÄRDE		
Rörelsekostnader	-134 146	-112 035
Anställdas löner och förmåner	-185 295	-178 730
Betalningar till finansärer	-27 174	-314 267
Betalningar till den offentliga sektorn	-4 964	-1 394
Investeringar i samhället	-11	-2 668
<b>ERHÅLLET EKONOMISKT VÄRDE</b>	<b>46 144</b>	<b>-188 309</b>

# Hållbarhetsstyrning

Helsingborgs hamn har under 2018 tydliggjort det organisatoriska ansvaret för samordningen av arbetet med hållbarhetsfrågorna, med inriktningen att stärka hållbarhetsarbetet inom bolaget. GRI Standars används dels som ett verktyg för att leva upp till omvärldens krav på hållbarhetsredovisning, dels som en utgångspunkt för att systematiskt organisera och utveckla hållbarhetsarbetet. Detta arbete startar på allvar under 2019.

## HAMNENS HÅLLBARHETSORGANISATION

Hamnens chef för avdelningen Affärsstöd ansvarar för att samordna och driva hållbarhetsarbetet inom bolaget, med hjälp av hamnens miljösamordnare.

Inom hamnen organiseras arbetet i en arbetsgrupp för hållbarhetsfrågor som ansvarar för att samordna och driva hamnens hållbarhetsinitiativ. Arbetet behöver breddas och fördjupas från dagens rapportering förhållningssätt, till att mer aktivt styra, följa upp och utvärdera hållbarhetsarbetet.

Hållbarhetsfrågorna finns regelbundet på dagordningen för hamnens ledningsgrupp för att se till att ledningen är nära inbegripen i viktiga frågor som rör hållbarhet, respektive att hållbarhetsarbetet bedrivs som en integrerad del av organisationens arbete med ledning, styrning och utveckling av verksamheten. Hållbarhetsarbetet och försiktighetsprincipen ska integreras i bolagets affärsplanering, budgetarbete och investeringsplaner.

## POLICYER OCH RIKTLINJER

Under 2018 har en övergripande hållbarhetspolicy utformats och fastställts. Riktlinjer, planer och mål för hållbarhetsarbetet saknas idag. Det fortsatta arbetet ska utformas under 2019. Bolagets hållbarhetsansvarige utvärderar hur ett eller flera ledningssystem kan säkerställa att arbetet med hållbarhet, arbetsmiljö och säkerhet kan bedrivas på ett systematiskt sätt. Införandet av ett ledningssystem förväntas starta under 2019.

Hamnens interna arbete med Risk Management och internkontroll täcker även arbetsmiljö- och miljörisker. I syfte att uppmuntra rapportering om eventuella oegentligheter och misstänkta olagliga aktiviteter har hamnen implementerat en visseblåsarfunktion. Verktyg för att arbeta med en ansvarsfull leverantörskedja, miljöaspekter och sociala aspekter ska integreras i arbetet med upphandling och inköp, utifrån hamnens fastställda upphandlingsstrategi.

## UTVÄRDERING AV STYRNING

Metoder för att utvärdera hamnens hållbarhetsarbete finns inte idag, utan behöver utarbetas, för att säkerställa att hamnen fortlöpande förbättrar sin hållbarhetsstyrning och förbättrar våra policyer, riktlinjer och rutiner. Hållbarhetsstyrningen kommer först att utvecklas för de fem prioriterade väsentliga frågeställningarna.

## VÄSENTLIGA FRÅGOR

Under 2018 har bolaget fastställt en hållbarhetspolicy där väsentliga frågor har identifierats utifrån intressentanalyser. 14 frågor har pekats ut och fem frågor prioriterats, som ska

omfattas av ett fokuserat systematiskt arbete med hållbarhet. De fem beskrivs kort nedan:

### ENERGIANVÄNDNING

Den största delen av dagens utsläpp av växthusgaser kommer från industrin, byggnader, transporter och den el- och värmeproduktion som sker för att förse dessa med energi. Fossila bränslen orsakar tre fjärdedelar av de totala växthusgasutsläppen.

Ågaren har fastställt en klimat- och energiplan som säger att samtliga arbetsmaskiner ska vara fossilfria 2024. Hamnen har här en stor utmaning då våra tunga maskiner idag går på fossila drivmedel. En övergång till andra drivmedel kräver helt ny teknik eller byte av hanteringssystem.

### HAVSNIVÅ

En global uppvärmning kommer långsiktigt innebära stigande medelhavsnivå. Det krävs mycket stora reinvesteringar i våra hamnanläggningar för att höja nuvarande kajkanter och terminaltytor. Återanskaffningsvärdet på våra anläggningar är ca 5 mdkr. Bolaget har ett eget ansvar för de egna utsläppen av växthusgaser. Bolaget kan också påverka kundernas och leverantörernas engagemang i och arbete med att minska utsläpp av växthusgaser.

### EMISSIONER

Miljö är det utvecklingsmål där hamnen har störst möjligheter att bidra positivt till samhället och undvika miljörisker. Hamnens mål med det långsiktiga miljöarbetet är att sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan. Detta ska genomföras med miljöinsatser såsom minskad energiåtgång, minskade föroreningar och minskade bullernivåer inom hamnens verksamhet.

Helsingborgs Hamn ska främja försiktighetsprincipen inför miljöutmaningar, ta initiativ för att främja ett större miljöansvar och stödja utvecklingen och spridningen av miljövänlig teknik.

### BULLER

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. Hamnens miljötillstånd reglerar bullernivåerna från verksamheten. Dessa tillåtna bullervärden krockar med stadens önskemål om mark för bostäder i hamnnära läge.

Nytt hanteringssystem för containers kräver stora investeringar, men tar mindre plats och gör det möjligt att leva upp till stadens önskemål om tillgång till mark, samt stadens önskemål om lägre bullernivåer och krav på fossilfria arbetsmaskiner.

### KOMPETENS

Ny teknik, nya IT-system för att optimera produktionen och leva upp till kundernas krav på integrerade logistikkedjor, samt byte av hanteringssystem kräver ökad kompetens hos våra medarbetare.

# GRI-index

## REDOVISNING ENLIGT GRI STANDARDS

Helsingborgs Hamns hållbarhetsrapport är inspirerad av GRI Standards.

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

KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
<b>GRI 102: GENERELLA STANDARDUPPLYSNINGAR (2016)</b>			
<b>ORGANISATIONSPROFIL</b>			
102-1	Organisationens namn		Helsingborgs Hamn AB
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	22-23	
102-3	Organisationens huvudkontor		Helsingborg, Oceangatan 3
102-4	Lokalisering av organisationens verksamhet		Bolaget har endast verksamhet i Helsingborg.
102-5	Ägarstruktur och företagsform	32	
102-6	Marknadsnärvaro	22-23	
102-7	Organisationens storlek	24-25, 32-39	
102-8	Information om anställda	39	
102-9	Beskrivning av leverantörskedjan	24-25	
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden		Inga väsentliga förändringar.
102-11	Hantering av försiktighetsprincipen	18, 46	
102-12	Extern utvecklad initiativ	46	Hamnbolaget omfattas av Helsingborgs stads Klimat- & energilan.
102-13	Medlemskap i organisationer		Niels Vallö ingick i styrelsen för Sveriges Hamnar t o.m. 31 augusti. Personalchef ingår i arbetsutskottets arbete. Helsingborgs Hamn är medlem i Baltic Port Org.
<b>STRATEGI</b>			
102-14	Uttalande från verkställande direktör	6-7	
<b>ETIK OCH INTEGRITET</b>			
102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	18, 28-29	
<b>BOLAGSSTYRNING</b>			
102-18	Bolagsstyrning	32	
<b>INTRESSSENTENGAGEMANG</b>			
102-40	Intressentgrupper	21	
102-41	Anställda som omfattas av kollektivavtal		100 %
102-42	Identifiering och val av intressenter	20-21	
102-43	Strategi för intressentengagemang	20-21	
102-44	Viktiga frågor som lyfts av intressenter	20-21	



KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
<b>REDOVISNINGSPROFIL</b>			
102-45	Företag som redovisas i organisationens årsredovisning	32	
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar	18-19	
102-47	Identifierade väsentliga aspekter	20	
102-48	Effekt av, och anledning till, förändrad information från tidigare redovisningar		Redovisning gällande 2017 framställdes i enlighet med GRI 3, årets redovisning har framställts inspirerad av "Core"-alternativet i GRI Standards
102-49	Förändringar i redovisningar		Sedan tidigare redovisning har Helsingborgs Hamn fördjupat väsentlighetsanalysen och tagit del i Helsingborgs kommuns hållbarhetsarbete.
102-50	Redovisningsperiod		1 januari - 31 december 2018
102-51	Datum för senaste redovisning		Den 22 mars 2018
102-52	Redovisningscykel		Årligen
102-53	Kontaktinformation rörande hållbarhetsredovisningen		Göran K Johansson, CFO goran.k.johansson@port.helsingborg.se
102-54	Krav på rapportering enligt GRI	47	
102-55	GRI index	47-49	
102-56	Externt bestyrkande	54	Revision enligt Årsredovisningslagen. Bolagets målsättning är att även hållbarhetsredovisningen ska revideras av en revisor nästkommande år och framåt.
<b>GRI 103: UPPLYSNINGAR OM HÅLLBARHETSSTYRNINGEN (2016)</b>			
103-1	Beskrivning av väsentlighetsanalysen och dess avgränsningar	46	
103-2	Styrningsmetod och dess komponenter	46	
103-3	Utvärdering av styrningsmetod	46	
Ämnesspecifikt innehåll avseende ämnen som klassificerats som väsentliga.			
<b>EKONOMISKA STANDARDER</b>			
<b>GRI 201: EKONOMISK PRESTATION (2016)</b>			
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	45	
201-2	Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter på grund av miljöpåverkan	20	
<b>MILJÖMÄSSIGA STANDARDER</b>			
<b>GRI 302: ENERGI (2016)</b>			
302-1	Energianvändning inom organisationen	31	
302-4	Reducering av energianvändning		Vi lever inte upp till redovisningsstandarder utan ska utarbeta mätmetoder under 2019.
<b>GRI 304: BIOLOGISK MÅNGFALD (2016)</b>			
304-1	Verksamhet i anslutning till skyddat område med högt biologisk mångfald.		Knähakens havsnaturreservat ligger i direkt anslutning sydväst om hamnens verksamhetsområde förhindrar utbyggnader i vattnet i denna riktning.
<b>GRI 305: UTSLÄPP TILL LUFT (2016)</b>			
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser	31	
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser	31	
305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser		Vi lever inte upp till redovisningsstandard och ska utarbeta mätmetoder inom hamnområdet under 2019

KOD	BESKRIVNING	SIDA	KOMMENTAR
<b>GRI 306: AVFALL OCH ÅTERVINNING (2016)</b>			
306-2	Avfall per typ och hanteringsmetod	30	
306-3	Betydande spill och läckage		Inget miljöspill eller läckage att rapportera under 2018
<b>GRI 307: MILJÖEFTERLEVAD (2016)</b>			
307-1	Efterlevnad av lagar och regler inom miljö	30	
<b>GRI 308: LEVERANTÖRSBEDÖMNING MILJÖ (2016)</b>			
308-1	Andel nya leverantörer som utvärderas enligt kriterier för miljö	24	
308-2	Negativ miljöpåverkan i leverantörskedjan samt vidtagna åtgärder	24	
<b>SOCIALA STANDARDER</b>			
<b>GRI 401: ANSTÄLLNING (2016)</b>			
401-1	Nyanställning och personalomsättning	28-29	
<b>GRI 403: ARBETSRELATERADE SKADOR OCH HÄLSOPROBLEM (2016)</b>			
403-1	Hanteringssystem för arbetshälsa och säkerhet	26-27	
403-9	Arbetsrelaterade skador	27	
403-10	Arbetsrelaterade hälsoproblem	27	
<b>GRI 404: UTBILDNING OCH KOMPETENSUTVECKLING (2016)</b>			
404-1	Genomsnittlig tid för utbildning per anställd och år	28	Arbete pågår med implementering av ett utbildningsverktyg för att ta fram mätvärden.
404-2	Kompetensutveckling, stöd vid avslutad anställning	28-29	Arbete pågår med implementering av ett utbildningsverktyg för att ta fram mätvärden.
404-3	Andel anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av prestation och karriärutveckling	28-29	Mätverktyg saknas
<b>GRI 416: KUNDERS HÄLSA OCH SÄKERHET (2016)</b>			
416-1	Utvärdering av produkt- och tjänstekategoriernas påverkan på hälsa och säkerhet	26-27	Vi undersöker inom ramen för systematisk arbetsmiljö alla de aspekter på produkter och services och genomför förbättringsåtgärder. Uppgift på procenttal som efterfrågas saknas.
416-2	Fall av bristande efterlevnad gällande produkters/tjänsters påverkan på hälsa/säkerhet		Inköp av räddningsstegar i plast höll inte måttet ur ett räddningsperspektiv..
<b>GRI 419: SOCIOEKONOMISK EFTERLEVAD (2016)</b>			
419-1	Fall av bristande efterlevnad av socioekonomiska lagar och regler		Inga brister 2018, inga överträdelser eller bötesbelopp

# Styrelsens yttrande angående värdeöverföring

Styrelsen för Helsingborgs Hamn AB konstaterar att årets resultat har belastats med ett koncernbidrag på 27 mnkr, som ska lämnas till moderbolaget Helsingborgs Stads Förvaltnings AB. Detta är i överensstämmelse med ägar-direktivet som har inriktningen att de årliga överskotten i helhet ska överföras till moderbolaget.

När detta koncernbidrag och tidigare beslutad utdelning har fullföljts, bedöms bolagets soliditet uppgå till 55 %. 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 27 mnkr, oavsett att den beslutade utdelningen om 250 mnkr ej är fullföljd.

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.

Helsingborg 2019-03-21

Marie Weibull Kornias  
Ordförande

Bengt Larsen

Mats Wieden

Camilla Jönsson

Aline Leal de Camargo Olsson

Sead Konakovic

Per Lindström

Bart Steijaert  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats  
2019-03-21

Min granskningsrapport har lämnats  
2019-03-21

Bengt Månsson  
Auktoriserad revisor  
KPMG AB

Arne Larsson  
Av kommunfullmäktige utsedd lekmannarevisor

## FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

tkr	BUNDET AV EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL	
	AKTIEKAPITAL	RESERVFOND	BALANSERAT RESULTAT	ÅRETS RESULTAT
Belopp vid årets ingång	100 000	50 275	68 922	771
Föregående års resultat			771	-771
Årets resultat				452
<b>Per 2018-12-31</b>	<b>100 000</b>	<b>50 275</b>	<b>69 693</b>	<b>452</b>

## FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

kr	
<b>Till årstämman förfogande står enligt balansräkningen:</b>	
Balanserade vinstmedel	69 692 804
Årets resultat	452 512
	<b>70 145 316</b>
Årets resultat har belastats med ett koncernbidrag på 27 000 000 som lämnas till moderföretaget.	
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:	
I ny räkning överförs	<b>70 145 316</b>

# Revisionsberättelse

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

### UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Helsingborgs Hamn Aktiebolag för år 2018 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 45-46.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Helsingborgs Hamn Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 45-46. 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 revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisornas ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Helsingborgs Hamn Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

### ANNAN INFORMATION ÄN ÅRSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av sidorna 45-46.

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

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

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

### STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

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

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

### REVISORNS ANSVAR

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed 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 huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de

underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Helsingborgs Hamn Aktiebolag för år 2018 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 revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisornas ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Helsingborgs Hamn Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

### STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

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

# Granskningsrapport

## FÖR HELSINGBORGS HAMN AB ÅR 2018

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 ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

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

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder,

områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

### REVISORNS YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 45-46 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Helsingborg den 21 mars 2019

KPMG AB  
Bengt Månsson  
Auktoriserad revisor

Jag, av fullmäktige i Helsingborgs stad utsedd lekmannarevisor, har granskat Helsingborgs Hamn AB verksamhet under 2017.

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 utgått från bedömningen av väsentlighet och risk och utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och ägardirektiv. Samplanering har skett med bolagets auktoriserade revisor.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Jag har under året utfört en särskild granskning av förtroendekänsliga områden. Granskningen visar att bolaget har ändamålsenliga riktlinjer, att bolaget har haft en korrekt hantering av förtroendekänsliga områden för de poster som ingått i granskningen samt att den interna kontrollen för dessa varit tillräcklig.

Jag bedömer sammantaget att bolaget följer ägardirektiven, dock när avkastningen för året inte upp till ägarens förväntan. Jag bedömer vidare att bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att bolagets interna kontroll varit tillräcklig.

Helsingborg den 21 mars 2019

Arne Larsson  
Lekmannarevisor





# Styrelse

från och med 2019-01-03



**Marie Weibull Kornias**  
Ordförande



**Bengt Larsen**  
Vice ordförande



**Bart Steijaert**  
Verkställande direktör



**Per Lindström**  
Ledamot



**Camilla Jönsson**  
Ledamot



**Mats Wieden**  
Ledamot



**Pär Fransson**  
Suppleant



**Malin Blomberg**  
Suppleant



**Carl Mattsson**  
Suppleant



**Karsten Deppert**  
Suppleant



**Sead Konakovic**  
Ledamot



**Jimmy Åstrand**  
Suppleant



**Aline Leal de Carmargo Olsson**  
Ledamot



**Johnny Lindberg**  
Facklig representant



**Christian Svensson**  
Facklig representant



**Elvira Jusufovic**  
Facklig representant



## Ledningsgrupp

Mats Holmberg, Chief Technical Officer  
Henric Halvorsen, Chief Operating Officer  
Irène Olsson, Executive Assistant  
Bart Steijaert, Chief Executive Officer  
Nicklas Romell, Chief Commercial Officer  
Göran K Johansson, Chief Finance Officer  
Per Björnson, Chief Business Support  
Thomas Pålsson, Chief Logistic Operation



VILL DU HA ETT  
TRYCKT EXEMPLAR AV  
ÅRSREDOVISNINGEN?  
BESTÄLL HÄR! »

 **HELSINGBORGS HAMN**  
**PORT OF HELSINGBORG**