

Årsredovisning 2020
för
Helsingborgs Hamn AB
556024-0979

Fastställelseintyg

Undertecknad verkställande direktör i Helsingborgs Hamn AB intygar att resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen har fastställts på årsstämman den 6 maj 2020. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till hur vinsten ska fördelas.

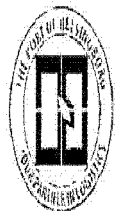
Jag intygar också att innehållet i årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalen.

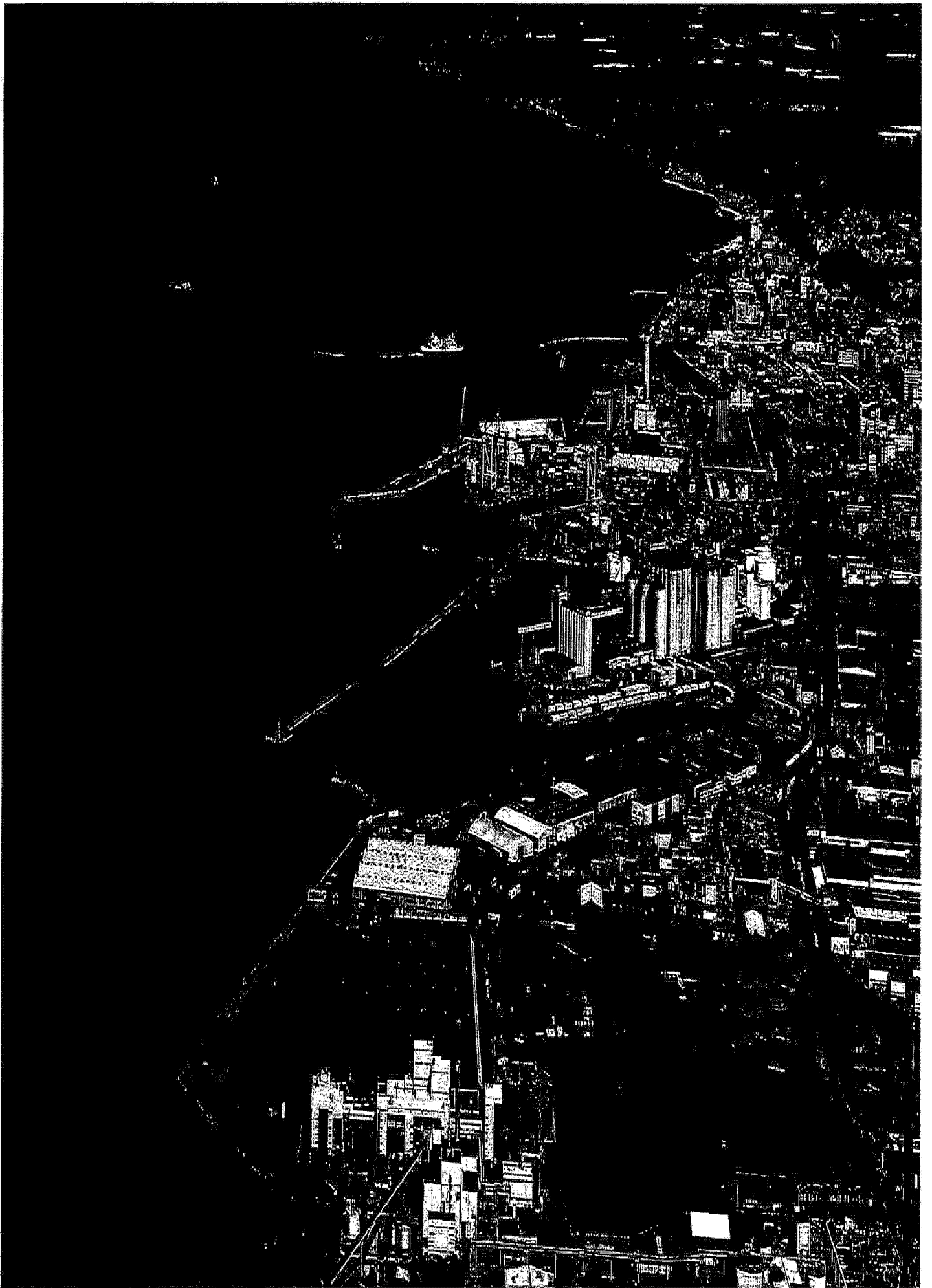
Helsingborg 2021-05-10


Bart Steijaert
Verkställande direktör

Helsingborgs Hamn
ÅRSREDOVISNING

2020





HÅLLBARHETSRAPPORT

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Hållbarhet i korthet | <u>17</u> |
| Hållbarhetsarbetet i hamnen | <u>18</u> |
| Hamnen påverkar transportkedjan | <u>19</u> |
| Hållbarhetsstrategi | <u>20</u> |

HÅLLBART ERBJUDANDE

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Hållbart erbjudande | <u>22</u> |
| På bred front för hållbar sjöfart | <u>23-24</u> |
| Nöjda kunder | <u>25</u> |
| Hamn och samhälle | <u>26</u> |
| Klimatpåverkan | <u>27</u> |
| Logistikstaden | <u>28-29</u> |
| Säkra transporter | <u>30</u> |

HÅLLBAR VERKSAMHET

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Hållbar verksamhet | <u>32</u> |
| Energianvändning | <u>33-34</u> |
| Emissioner | <u>34-35</u> |
| Avfall från fartyg och verksamhet | <u>36</u> |
| Hamnära buller | <u>37</u> |

ANSVARFULL PARTNER

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Ansvarfull partner | <u>39-40</u> |
| Rättvisa arbetsvillkor | <u>41</u> |
| Kompetensutveckling | <u>42-43</u> |
| Hälsa och säkerhet | <u>44-46</u> |
| Ansvarfulla inköp | <u>47</u> |
| Affärsetik och antikorruption | <u>48</u> |
| GRI-BILAGOR | |
| Rapporteringspraxis | <u>50</u> |
| Hållbarhetsstyrning | <u>51</u> |
| Intressentengagemang | <u>52-53</u> |

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Väsentlighetsanalys | <u>54-56</u> |
| Väsentliga aspekter och upplysningar | <u>57-63</u> |
| GRI-index | <u>64-67</u> |
| Revisorns yttrande | <u>68</u> |

BOLAGSSTYRNING

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Bolagsstyrning | <u>70</u> |
| Styrelse | <u>71</u> |
| Ledningsgrupp och organisation | <u>72</u> |

FINANSIELLA RAPPORTER

| | |
|---------------------------|--------------|
| FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE | |
| Mål och utfall | <u>74-76</u> |
| Verksamheten i sammandrag | <u>77</u> |

RÅKENSKAPER

| | |
|-------------------|-----------|
| Resultaträkning | <u>78</u> |
| Balansräkning | <u>79</u> |
| Kassaflödesanalys | <u>80</u> |

NOTER

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Tilläggsuppgifter och noter | <u>81-85</u> |
| Styrelsens yttrande | <u>86</u> |
| Revisionsberättelse | <u>87-89</u> |
| Granskningsrapport | <u>90</u> |

Hållbarhet i korthet
 Hållbarhetsarbetet i hamnen
 Hamnen påverkar transportkedjan
 Hållbarhetsstrategi

Hållbart erbjudande
 På bred front för hållbar sjöfart
 Nöjda kunder
 Hamn och samhälle
 Klimatpåverkan
 Logistikstaden
 Säkra transporter

Hållbar verksamhet
 Energianvändning
 Emissioner
 Avfall från fartyg och verksamhet
 Hamnära buller

Ansvarfull partner
 Rättvisa arbetsvillkor
 Kompetensutveckling
 Hälsa och säkerhet
 Ansvarfulla inköp
 Affärsetik och antikorruption

KLICKABARA SYMBOLER



Home



Search



Checkmark

AFFÄRSÖVERSIKT

| | |
|---|------------|
| Vd-ord | <u>4-5</u> |
| Helsingborgs Hamn i korthet | <u>6</u> |
| Året i siffror | <u>7</u> |
| Hamnens verksamhetsområden | <u>8</u> |
| Vision och uppdrag | <u>9</u> |
| Värdeskapande affärsmodell | <u>10</u> |
| Logistikstaden Helsingborg | <u>11</u> |
| Från en träbrygga till kommersiell hamn | <u>12</u> |
| Containeriseringen under 40 år | <u>13</u> |
| Hamn och infrastruktur | <u>14</u> |
| Hamnens strategiska riktning | <u>15</u> |



Vd-ord

Bibehållna godsvolymer och halverad persontrafik som en effekt av pandemin.

EFTERFRÅGAN

Efterfrågan var stabil för godstrafiken trots pandemi och lågkonjunktur under 2020 som en effekt av pandemin. Godsvolymerna i ton minskade med 1,5 %, medan persontrafiken på färjeleden minskade med 50 % och antalet personbilar med 45 %.

Antalet rederier och antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2020 i nivå med 2019. Oförändrat hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa, innebär att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende. God spannmålsskörd 2020 och högre volymer olja medverkade till bättre bulkvolymer genom hamnen.

Resultatet exklusive jämförelsestörande poster förbättrades till 67 mnkr 2020 jämfört med 61 mnkr 2019, trots tappade intäkter i färjetrafiken på 14 mnkr. Ytterligare ett steg har tagits mot ägardirektivets mål, att hamnen ska förbättra resultatet med 40 mnkr. Fortsatt arbete krävs med våra sex utpekade strategiska förbättringsområden; förbättra bolagsstyrningen, investera i personalen, förbättra IT-stödet för containerverksamheten, investera i hållbarhet, förbättra affärerna och utveckla hamnens kapacitet.

SÄKER ARBETSPLATS - INNOVATION OCH NYFIKENHET

Trenden inom hälsa och säkerhet är positiv med enbart en olycka och ökad rapportering av incidenter, med därpå följande systematiskt arbete med att analysera risker och förebygga olyckor. Folkhälsomyndighetens regelverk för att undvika spridning av Covid-19 har tillämpats i hamnen och vi har alla blivit bättre på digitala möten.



Bolagets förmåga är aldrig större än medarbetarnas förmåga att hantera hamnens verktyg, maskiner, IT-stöd m.m. och deras förmåga att vara en del av organisationen som kraven på både ledarskap och medarbetarskap medför. Förändringsprogrammet Lyftet har fortsatt under 2020 med åtta nya projekt som gett fler medarbetare möjligheten att bidra och växa i sina roller.

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

FOSSILFRI HAMN

Att vara Nordens modernaste hamn innebär även att investera i miljövänliga maskiner och få ner bullernivån. Hälften av hamnens energiförbrukning utgörs av dieselförbrukning i våra reachstackers, truckar och dragbilar. Vår ägare har i sin Klimat- och energiplan fastställt att alla

personbilar ska vara fossilfria från 2020 och alla arbetsfordon från 2024.

Under 2020 har hamnens byte till eldrivna personbilar, fullföljts. 23 av 25 är utbytta och de två sista byts ut i februari 2021. De fyra eldrivna dragbilar som beställdes 2019 kommer efter förseningar att levereras i början på 2021.

Från och med 1 november 2020 använder hamnen HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) dvs. fossilfri diesel för driften av våra dragbilar och reachstackers. Effekten är att våra utsläpp av växthusgaser har minskat med 15 % (341 tCO₂e).

För att nå ända fram och vara helt fossilfria är vår strategi att byta hanteringssystem, från reachstackers till eldrivna Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG). Detta är vår viktigaste hållbarhetsåtgärd från 2024 och framåt. Vi kommer då att minimera hamnens emissioner, CO₂ utsläpp, samt spara energi och samtidigt skapa en bättre arbetsmiljö.



HÅLLBARHET

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

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

Transporter av gods på fartyg och järnväg innebär betydligt mindre miljöbelastning per transporterat ton gods, jämfört med exempelvis lastbilstransporter. Att minska sjötransportindustrins negativa miljöeffekter är dock ett långsiktigt arbete för hela branschen. Än finns inget självklart svar på vad som ska driva de stora fartygen i framtiden. LNG (Liquefied Natural Gas) är dock ett steg på vägen.

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

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

UTVECKLA VÅR AFFÄR

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.

Hamnens sysselsättningsstudie för år 2019 jämfört med 2016 visar att hamnens bidrag till den regionala ekonomin (Familjen Helsingborg) har vuxit kraftigt. Bidraget direkt och indirekt uppgick till cirka 9,2 (6,1) miljarder kr, med cirka 10 000 (8 000) sysselsatta personer som är direkt eller indirekt beroende av hamnen.

Detta är en stor ökning på relativt få år, driven av att Familjen Helsingborg är Sveriges näst bästa logistikläge. Närheten till Europa och en väl fungerande containerhamn är grunden för denna utveckling som kommer att fortsätta. Trafikverket räknar exempelvis med att godsvolymerna till/från Sverige kommer att öka med 64 % fram till 2040.

För att hamnen ska kunna fortsätta att bidra till stadens utveckling behöver hamnens trånga sektorer åtgärdas. Främst tillgång till ytterligare en kaj med 13 meters vattendjup.

Helsingborgs Hamn har under året, i nära samarbete med staden, utrett olika alternativ för hur hamnen dels ska kunna bli fossilfri och dels kunna utöka verksamheten i takt med ökade containervolymer, däribland tillgång till ytterligare en kaj.

Arbetet resulterade i att kommunfullmäktige i januari 2021 beslutade att starta arbetet med en Fördjupad översiktsplan (FÖP), med inriktningen att containerhamnen bör flytta till ett södra läge. Vi siktar på att containerhamnen flyttar 2028. Därmed frigörs så sikt mark för stadsutveckling på vår containerverksamhets nuvarande yta.

FRAMTID

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

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

Sjöfartsindustrin är starkt beroende av de globala konjunkturförändringarna och volymen skeppat gods rör sig i takt med världsekonomin. Trots pandemi, pågående lågkonjunktur och frågetecken kring världshandelns utveckling, ser vi med tillförsikt på framtiden.

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

Bart Steijaert,
Verkställande direktör



NORRA HAMNEN

SYDHAMNEN

VÄSTHAMNEN

Helsingborgs Hamn i korthet

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

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

Med hjälp av fyra kranar och 70 arbetsmaskiner lastade eller lossade hamnens 215 medarbetare 8 miljoner ton gods under 2020.

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

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

VIKTIGA HÄNDELSER 2020

För Helsingborgs Hamn innebär pandemin 2,5 % färre TEU i containertrafiken.

Lastbilstrafiken på färjeleden minskade med 4 %.

Persontrafiken har halverats i volymen jämfört med 2019.

23 av 25 personbilar inom Helsingborgs Hamn är nu eldrivna. Detta är en effekt av stadens klimat- och energiplan för Helsingborg, med krav på att alla fordon ska vara fossilfria. De två sista fossildrivna bilarna ersättes av eldrivna i februari 2021.

Helsingborgsregionen är fortsatt Sveriges näst bästa logistikkläge.

En färsk sysselsättningsrapport visar att Helsingborgs Hamn genererar 10 000 arbetstillfällen i kommunerna inom Familjen Helsingborg.

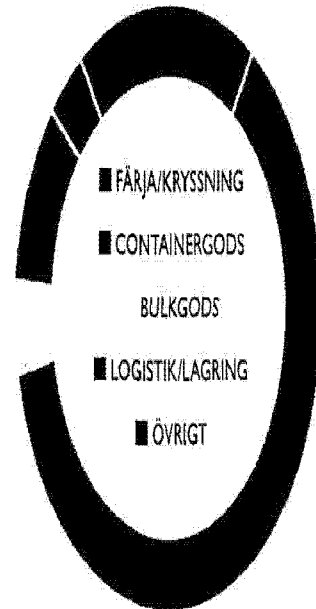


Året i siffror

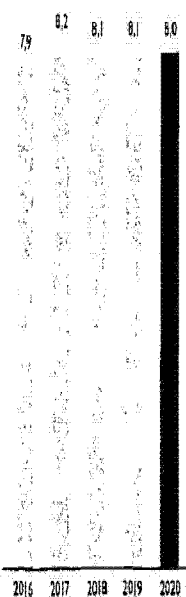
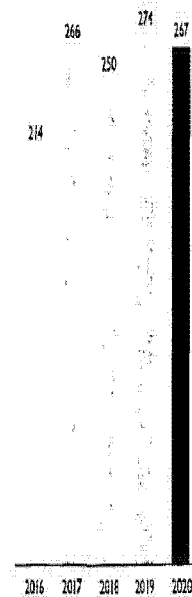
| NYCKELTAL | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Volymer (tusental) | | |
| Ton gods som passerar genom hamnen | 7 959 | 8 084 |
| Hanterade enheter i TEU ¹⁾ sjöledes | 267 | 274 |
| Hanterade enheter i TEU ¹⁾ landledes via järnväg | 22 | 25 |
| Lastfordon med färja | 447 | 468 |
| Personbilar med färja | 701 | 1 275 |
| Passagerare med färja | 3 562 | 7 139 |
| Ekonomi (mkr) | | |
| Nettoomsättning | 390 | 409 |
| Rörelsens kostnader | 330 | 377 |
| Resultat efter finansiella poster | 65 | 42 |
| Energivårdning, kWh | 18 071 178 | 19 609 864 |
| Anställda ²⁾ | 215 | 222 |
| Olycksfallsfrekvens (LTIF) ³⁾ | 0,56 | 0,45 |

1) TEU = Twenty Foot Equivalent Unit, en enhet som motsvarar en 20 fot lång container. 2) Inkluderar anställda i Sverige och utlandet. 3) LTIF = Lost Time Injury Frequency Rate, antalet arbetsskador som resulterat i förlorad arbetstid per 1000 arbetstid i timmar.

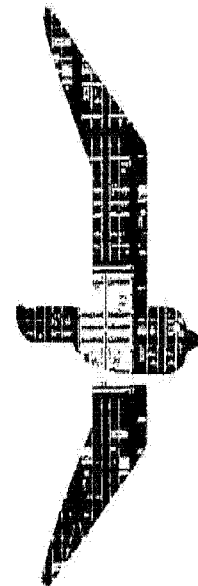
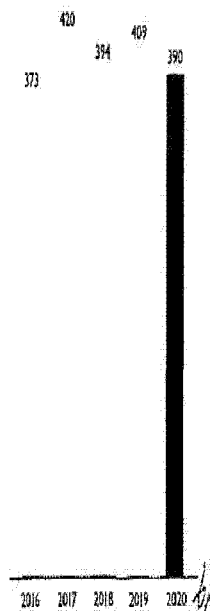
VERKSAMHETSOMRÅDEN I ANDEL AV OMSÄTTNING



TOTAL GODSVOLYM, MILJONER TON

SJÖLEDES CONTAINERHANTERING TEU¹⁾, TUSEN

NETTOOMSÄTTNING, MNKR





Hamnens verksamhetsområden



CONTAINERTRAFIK

För att flytta varor mellan kontinenter är container med fartyg det bästa sättet. Containrarna som ska till och från Helsingborgs Hamn kommer normalt från en transocean omlastningshamn, som till exempel Hamburg, Rotterdam eller Bremerhaven, där de lastas om på mindre feederfartyg. Under 2019 har Helsingborgs Hamn trafikerats med 14 fasta veckoanlöp från tio rederiernas slingor. Denna täta trafik innebär fördelar för import- och exportindustrin och transportföretag i regionen samtidigt som det stärker hamnens konkurrenskraft.

OMSÄTTNING 246 (248) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 63 %



FÄRJE- & KRYSSNINGSTRAFIK

Färjorna mellan Helsingborg och Helsingör fungerar som en bro för passagerare, lastfordon och personfordon. Att "tura" mellan Sverige och Danmark är ett befäst begrepp i Helsingborg och en viktig del i turistnäringen. Färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör är fortsatt en av hamnens största trafikströmmar och drivs främst av PorSea med fem färjor. Persontrafik bedrivs också av Sundbusserne med M/S Pernille. Av den totala trafiken över Öresund, inklusive Öresundsbron, har HH-jeden en marknadsandel om 16 (16) % för personfordon och 44 (49) % för lastfordon.

Under 2020 besökte 63 kryssningsresenärer Helsingborg i det kryssningsanlöp som genomfördes trots pandemin.

OMSÄTTNING 74 (90) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 19 %



LOGISTIK OCH LAGRING

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

OMSÄTTNING 38 (38) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, 10 %



BULKTRAFIK

Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om till exempel spannmål, olja eller pellets. Pellets-volymer till Öresundskraft är stabila med en variation beroende av vintervädret, den milda vintern 2019-2020 innebär låga volymer pellets. Volymer för mineralolja hanteras av hamnens kunder i Energihamnen med stigande volymer under 2020. Lantmännens volymer i Spannmålsterminalen har ökat jämfört med föregående år tack vare goda skördar 2020.

OMSÄTTNING 18 (22) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNING, 5 %



ÖVRIGT

I hamnbolagets åtagande ingår att förvalta tomträtter åt staden, arrendera ut markområden samt hyra ut kajer, lagerlokaler och kontor inom hamnområdet. Totalt hanterar hamnen ca 965 000 m² yta inklusive Norra hamnen och Råå hamn. Råå hamn sticker ut i 2020 års händelser. Helsingborgs Hamn ansvarar för underhållet i hamnen och tiden var inne för en större restaurering och den gamla fyren byttes ut helt. Fyren är till utseendet en replika av den gamla och invigdes i mitten av oktober 2020 av styrelseordförande Marie Weibull Kornias. Hamnbolaget bedriver även en del tekniska entreprenaduppdrag åt kunder inom hamnområdet.

OMSÄTTNING 17 (13) MNKR - ANDEL AV OMSÄTTNINGEN, CA 4 %

GODSVOLYMER

| SJÖ- OCH LANDLEDES GODS, TON | 2020 | 2019 | Forändring | i % |
|------------------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------|
| Bilfärjegods | 5 043 839 | 5 051 891 | -8 052 | -0,2 |
| Container | 2 105 036 | 2 274 695 | -169 659 | -7,5 |
| Styckegods | 127 790 | 110 670 | 17 120 | 15,5 |
| Bulkgods | 682 636 | 647 193 | 35 443 | 5,5 |
| Totalt | 7 959 301 | 8 084 449 | -125 148 | -1,5 |

TEUSJÖLEDES TUSENTAL

| | | | | |
|-------|-----|-----|----|------|
| Antal | 267 | 274 | -7 | -2,6 |
|-------|-----|-----|----|------|



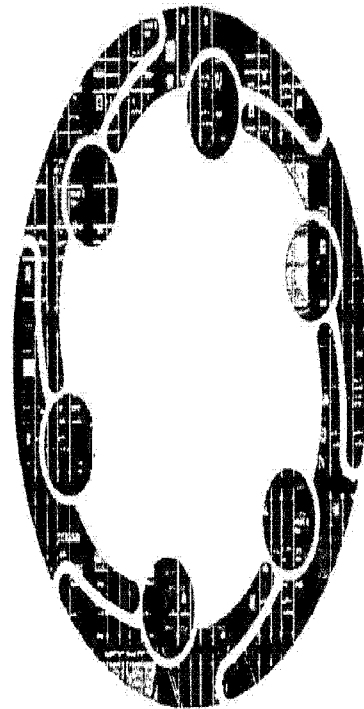
Vision och uppdrag

VÅR AFFÄRSIDÉ

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

VÅR VISION

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



VÅRA VÄRDERINGAR

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

VÅRT UPPDRAG

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

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

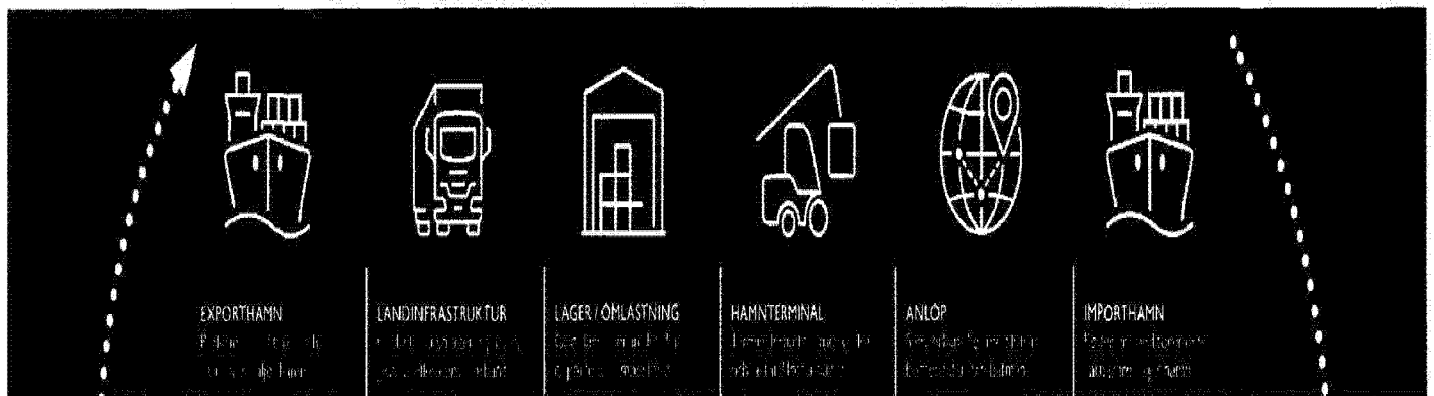
Bolaget ska vara Nordens modernaste hamn. Vi ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder. Fokus ska vara på att optimera befintliga ytor och fortsätta investera i innovativ teknik som ökar kapaciteten och förbättrar hållbarheten.



Värdeskapande affärsmodell

Hamnens värdeskapande affärsmodell beskriver hur bolaget skapar värde genom tjänster till rederier och varuägare som importerar och exporterar gods. Stora investeringar i hamnanläggningar, maskiner och kranar har gjorts genom åren, först av Helsingborgs stad och sedan 1989 av hamnbolaget. Med dessa investeringar skapas värde för Helsingborgs Hamn AB och dess intressenter, bland annat samhälle och miljö.

EXPORT



PÅVERKAN

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| Totalpris för transporten Totalkvalitet Färdedöjup Linjebud / frekvens Anslutning till Europavägar | Kapacitet Pålitlighet Järnväg Kombiterminal Vagnät | Närhet till kaj och hanteringsstyr Hamninfrastruktur Utbud av kringtjänster Lagerlokaler Distributionscentra | Pålitlighet Effektivitet Prisvärdhet Kranar Maskiner Elkopplingar | Effektivitet Säkerhet Miljö Maritima tjänster | Totalpris för transporten Totalkvalitet Färdedöjup Linjebud / frekvens Miljö Anslutning till Europavägar |
|--|--|--|--|--|---|

HAMNENS ROLL

| | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt Utveckla nya affärer Driva en effektiv hamn Hantera containrar och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder | Upphandlingsinköp Aval och villkor Kontrolluppföljning Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor Utveckla järnvägsperioder Delta i utvecklingen av infrastruktur | Hyra ut lager och logistikområden Strippa och ställa containrar, järnvägsvagnar och lastbilar Lagra gods Förvalta lagerlokaler | Lastförlasta fartyg, järnvägsvagnar och lastbilar Mellanlagra kylcontainrar och containrar Mellanlagra comecontainrar Anskaffa maskiner, kranar, IT-system och uppställningsstyr | Skapa förutsättningar för effektiv och hållbar anlop-samarordningsansvar och kaplinering Innehåll myndighetsansvar för hamnens säkerhet och miljö Hamnordningen Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor | Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt Utveckla nya affärer Driva en effektiv hamn Hantera containrar och bulkvaror utifrån krav från myndigheter och kunder |
|---|--|---|---|---|---|

IMPORT



Logistikstaden Helsingborg

Intelligent Logistik har gjort sin årliga listning av Sveriges bästa logistiklägen. Även i år tar sig Helsingborgsregionen in på en andra plats, klättrar poängmässigt och behåller den bästa placeringen någonsin från fjolåret.

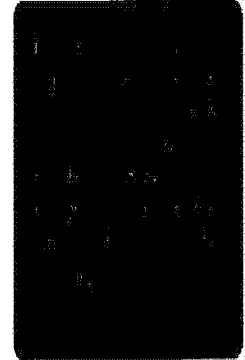
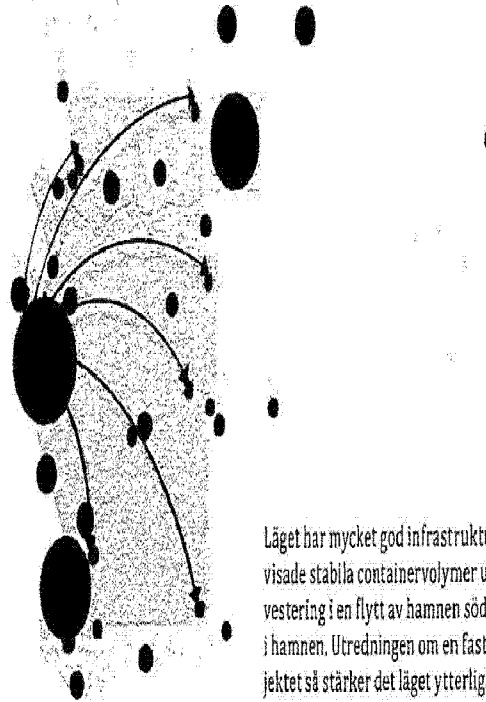
- Det är mycket glädjande att Helsingborgsregionen fortsätter att hävda sig väl. Vårt geografiska läge, vår konkurrenskraftiga hamn samt de senaste årens kraftiga expansion av logistikföretag befäster regionens position som logistiknav. Det skapar förutsättningar för fortsatt tillväxt och välbehövliga jobb, vilket innebär mer pengar till välfärden, säger Peter Danielsson, ordförande i kommunstyrelsen i Helsingborg.

Listan omfattar 25 lägen och kombinerar hårda kriterier som infrastruktur, godsflöden, markttillgång, logistikstock och etableringar med mjukare värden som tillgång till logistikkompetens och regionalt samarbetsklimat.

MOTIVERINGEN TILL HELSINGBORGSREGIONENS 2:A PLATS:

Helsingborgsregionen utsågs till Årets Tillväxtläge 2020 och stärker sin andraplats på listan, bara ett poäng under ettan Göteborg. Med 93 500 kvm tillkommande ytor 2021, gör läget ännu ett starkt tillväxtår ytmässigt. Läget finns mitt i ett konsumtionscentrum som växer i betydelse, och Öresundsregionen växer också som logistikfastighetsmarknad med sjunkande yielder och låga vakansgrader, och starka, innovativa fastighetsaktörer aktiva på orten.

Helsingborg är känt som Sveriges centrum för livsmedelslogistik, med ett starkt frukt- och färsckvarukluster och växer även starkt inom TPL, e-handel och som internationellt distributionsläge. Regionen har starka regionala näringslivssamarbeten med 11 kommuner inom Familjen Helsingborg och region Skåne och spetsutbildning inom bl.a. förpacknings- och returlogistik vid Campus Helsingborg som stärker läget.



Läget har mycket god infrastruktur, med landets näst största containerhamn som visade stabila containervolymer under 2020 trots pandemin, och planerar en miljardinvestering i en flytt av hamnen söderut, som kommer att fördubbla containerkapaciteten i hamnen. Utredningen om en fast HH-förbindelse blev nyligen klar, och genomförs projektet så stärker det läget ytterligare både vad gäller infrastruktur och arbetsmarknad.

MED HELA VÄRLDEN SOM MARKNAD

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

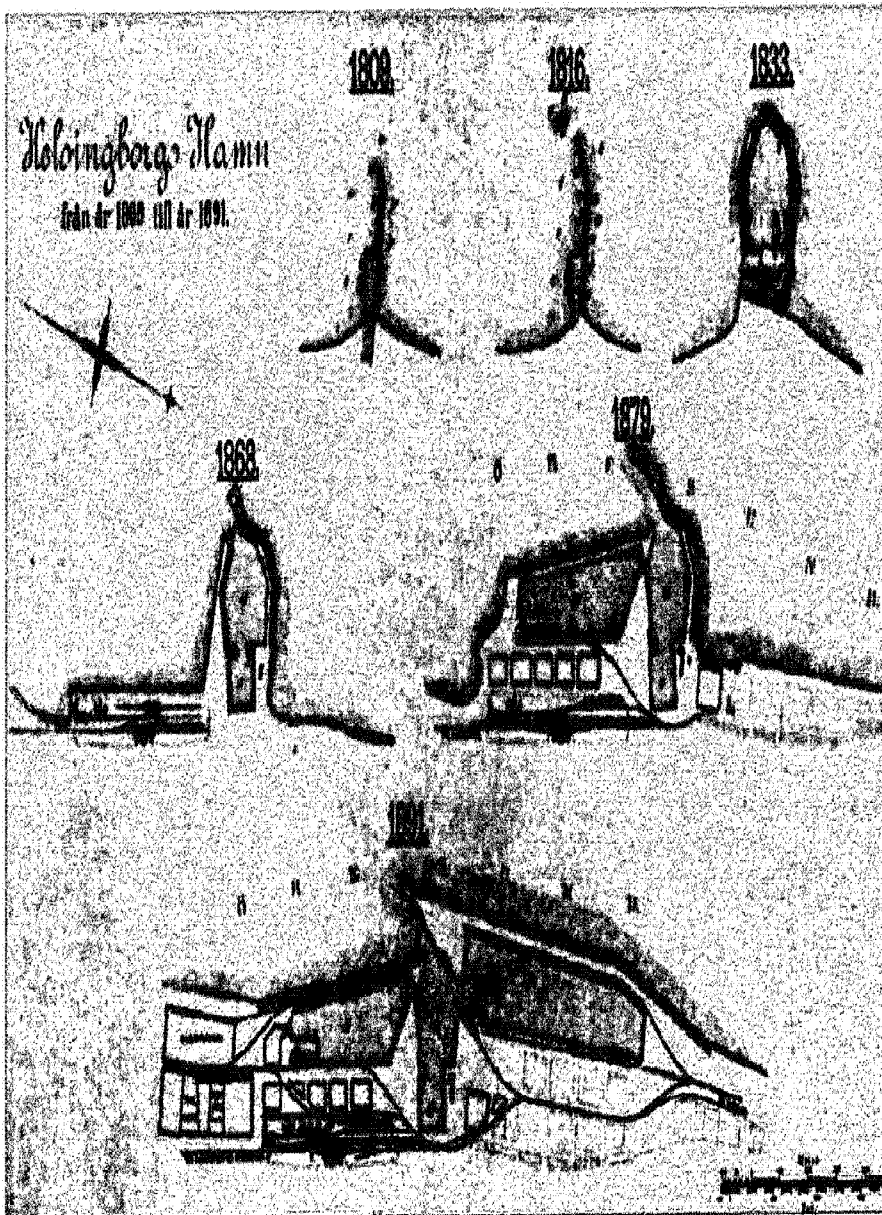
När importgodset kommer in går det snabbt, både in och ut. Snabbt vidare regionalt men även nationellt. Ungefär 80 % av godset som kommer till Helsingborg fördelas till olika orter i södra Sverige. I flödet kan hamnen liknas vid en hållplats. Givetvis behöver en del gods även lagerhantering, men det mesta ska helst bara snudda marken innan det är på väg igen.

Partytgen kan följas i realtid och containrar hämtas oftast av speditörer redan samma dag. De många distributions- och lageranläggningarna utanför Helsingborg fördelar godset vidare över vårt avlånga land, ibland till mindre distributionsanläggningar eller lager innan det till sist kanske landar i din lokala livsmedelsaffär och ganska snart därefter är på väg hem till dig.

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



Från en träbrygga till kommersiell hamn



Den som tittar närmare på utvecklingskurvan i Helsingborgs Hamn finner snabbt att den följer samhällets modernisering på nära håll. Hamn och stad är sammankopplade och driver på varandra där en utveckling av den ena parten ger en naturlig utväxling hos den andra. Dagens logistiskt prisade och fördelaktiga läge vid Öresund har varit och är avgörande för stadens placering, tillväxt och handelsverksamhet.

TRÄ, STEN OCH BETONG

För 290 år sedan bestod "hamnen" av en träbrygga som sträckte sig något hundratal meter ut i vattnet och Helsingborg hade cirka 900 innevånare. Under mitten av 1700-talet byggdes den första stenbryggan, vilken användes fram till 1832 då den första mer "riktiga" hamnen invigdes. Med stenbryggan växte stadens betydelse som handelsplats påtagligt och under perioden 1835-1850 fyrdubblades exporten av spannmål från Sverige. Ett par decennier senare var Helsingborg den helt dominerade spannmålsexporterande staden i Sverige.

JÄRNVÄGEN

Ytterligare en viktig milstolpe var järnvägens ankomst som innebar att norra hamnen byggdes och 1891 stod det första järnvägsfärjeläget klart. Helsingborg fick därmed sitt första färjeläge och järnvägsspåren var dragna direkt ut på den norra vägbrytaren. Den första svenska tåg färjeförbindelsen med utlandet inleddes den 10 mars 1892. Sedan dess har järnvägens betydelse bara ökat och är idag mer aktuell än någonsin i den hållbara omställningen som pågår globalt.

INDUSTRIALISERING

En snabb industrialisering karakteriserade Helsingborg under slutet av 1800-talet. 1912 fick hamnens ledning i uppdrag att utarbeta ett förslag till en ny hamndel och Oceanhamnen stod färdig 1923. Kapaciteten ökade därmed kraftigt i takt med att de stora lastfartygen blev vanligare på 30-talet.



Containeriseringen i ett 40-års perspektiv

Utvecklingen av containern revolutionerade moderna transporter och banade väg för globaliseringen med sänkta transportkostnader som främsta effekt. Efter 2:a världskriget påbörjades den förfining som har lett fram till dagens containrar och de standardmått som knyter ihop världen idag. Malcolm McLean hette mannen bakom den mer moderna containern och dess utformning. Han insåg hur transporter kunde effektiviseras om frakten från en lastbil kunde lyftas direkt ombord på ett fartyg. I början fanns det flera olika containersystem och de var inte kompatibla med varandra. Tack vare dagens internationella ISO standard kunde hela branschen ställa om till ett helt nytt intermodalt transportsystem med förenliga och obrutna globala transportkedjor oavsett transportsätt.

FRUKT REDAN DÅ

Mellan 1951 och 1971 sexdubblades godsomsättningen i Helsingborg, nära sammanknutet med industrins framsteg. Genom Sydhamnen (som invigdes 1962) och Skåne-terminalen ökade stadens betydelse ur internationell synvinkel när containerlinjer startades. Skåne-terminalen var då en av Nordens största containerterminaler och Helsingborg blev snabbt en av landets ledande fruktimporthamnar och en fjärdedel av den svenska trävaruexporten lämnade landet via hamnen. Kommunikationer med hamnar både inom- och utanför Europa bidrog starkt till att sätta Helsingborg på kartan som viktigt transportcentra i Skandinavien.

SÅ EFFEKTIV ÄR CONTAINERN - ETT RÅKNEEXEMPEL

Jan Fenning arbetar idag som IT-samordnare i Helsingborgs Hamn, men hans hamnresa började redan 1974 i stuveriet. Då hjälpte han till att lossa fartyg som kom från Sydamerika lastat med 5 000 ton äpplen och päron förpackade i lådor om 18 kg. Vid fartygets fem luckor användes en kran vid varje lucka och 10 hamnarbetare. Totalt arbetade 50 män med anläppet och det tog ungefär en vecka att hantera. Dessutom var arbetsdagen 15 timmar lång vilket totalt ger 3750 arbetstimmar.

Idag rymmer en 40 footscontainer 1116 lådor/18 kg, 5000 ton blir 250 containers. Att lossa 250 containrar tar idag ungefär 9 timmar för ett arbetslag på 11 personer, dvs. totalt 99 arbetstimmar. Jämför vi 1974 års arbete mot dagens, så har arbetsinsatsen för att hantera samma mängd äpplen och päron i vår hamn minskat med hela 90%.

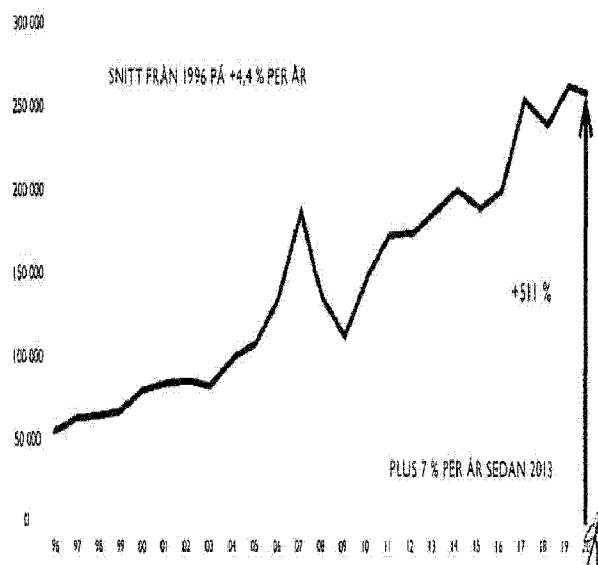


Med containeriseringen försvann mycket av det manuella arbetet, sortering och behovet av lagerhållning. Flera tusen hamnarbetare blev arbetslösa, trängseln i hamnarna minskade, precis som förluster från skador och stölder eftersom lasten inte rörs innan den når sin slutdestination. Leveranstiderna kortades ner kraftigt.

VÄSTHAMNEN

Idag är det i den "nybyggda" Västhamnen (1985) som containrarna lossas och lastas. Västhamnen är den senaste större infrastrukturförändringen som stått klar och hamndelen står idag för huvudsysselsättningen. Men bygget var faktiskt inte alls anpassat utefter containerverksamhet vilket man kan tro utan byggdes initialt för RoRo-trafik. Idag används inte dessa lägen alls och RoRo-trafiken i Helsingborg är avvecklad. Containers mått och utformning fortsätter att styra dagens transportlogistik och även framtiden i Helsingborgs Hamn.

ANTAL HANTERADE CONTAINRAR I HELSINGBORGS HAMN (TEU) 1996-2020





Hamn och infrastruktur



Under de senaste tvåhundra åren har sjöfarten genomgått ett antal tekniskiften där containerrevolutionen bara är en del. Nya fartygstyper, större fartyg och krav på anslutning till transportsystem såsom järnväg och motorväg har inneburit nya möjligheter men också utmaningar för existerande hamnar.

Det moderna samhällets framväxt, länders industrialisering och utveckling skapar nya behov från dagens marknad. Med urbaniseringen växte städerna samtidigt som allt färre arbetade inom jordbruket. En ökande population, framför allt i städerna, och högre levnadsstandard bidrar till att efterfrågan fortsätter växa och allt fler länder involveras i handeln. Transport av varor drivs av att en del länder kan producera vissa varor billigare, av specialisering, stordrift, klimatskillnader och säsonger. Det kan tyckas konstigt att en liten råka som faktisk fiskas ganska nära oss åker runt halva jordklotet för att skalas innan den landar på vår smörgås. Transportkostnaden i förhållande till den billiga arbetskraften och de stora volymerna blir marginell i helheten.

Med rätt förutsättningar kan stordriftsfördelar nyttjas som ger en lägre produktionskostnad vilket gör det möjligt och ekonomiskt försvarbart att exportera varorna till andra delar av världen, där ett konkurrenskraftigt slutpris fortfarande kan erbjudas. Jordens befolkning blir större, kräver mer och ställer dessutom allt fler krav på hållbarhet. Volymerna pekar uppåt, flödet av varor ökar och transportsystemet följer utvecklingen för att kunna motsvara de krav som ställs.

Den tekniska utvecklingen gör att globaliseringen fördjupas. Hela världens marknad är tillgänglig genom våra skärmar och konsumenter går ofta över landsgränserna för att beställa det som önskas. Digitaliseringen ger ökad konkurrens, priserna pressas och kraven på ett brett produktsortiment blir större. Idag står E-handeln för drygt 7 % av handelns omsättning i Sverige och trenden fortsätter att peka uppåt. Helsingborgs Hamn räknar med en volymtillväxt på 2-4 % årligen vilket gör att dagens kostym snart har nått bristningsgränsen och blivit för liten.

EN TILLGÄNGLIG KUST OCH EFFEKTIV HAMN

Rent geografiskt sett var det länge sedan hamnområdet i Helsingborg var tillgängligt för invånarna. Men med växande befolkning och nya behov förutspås staden som vill breda ut sig längs kuststräckan. En naturlig utveckling av att vi både vill bo och arbeta nära vattnet. Samtidigt expanderar hamnen för att behålla stadens konkurrenskraft och underhålla de nya behoven som det moderna samhället medför. Stark utveckling på två håll som fortsätter att driva på varandra.

MED 40-ÅRS PERSPEKTIV

Egentligen är det alltid samma logik om ligger bakom utvecklingen i hamnar. Logistiken behöver effektiviseras och ytor anpassas efter en modernare godshantering. 40 år är ett kort perspektiv i förhållande till hamnutveckling. Det som byggdes för 40 år sedan i Västhamnen är de kajer som används idag. Även delar av den hamn som byggdes på 1800-talet används fortfarande. Volymerna ökar, flödet blir större och hamnar behöver förändra sin infrastruktur. Nu är det dags igen. Och i Helsingborg är planerna stora.





Hamnens strategiska riktning

FÖRBÄTTRA BOLAGSSTYRNINGEN

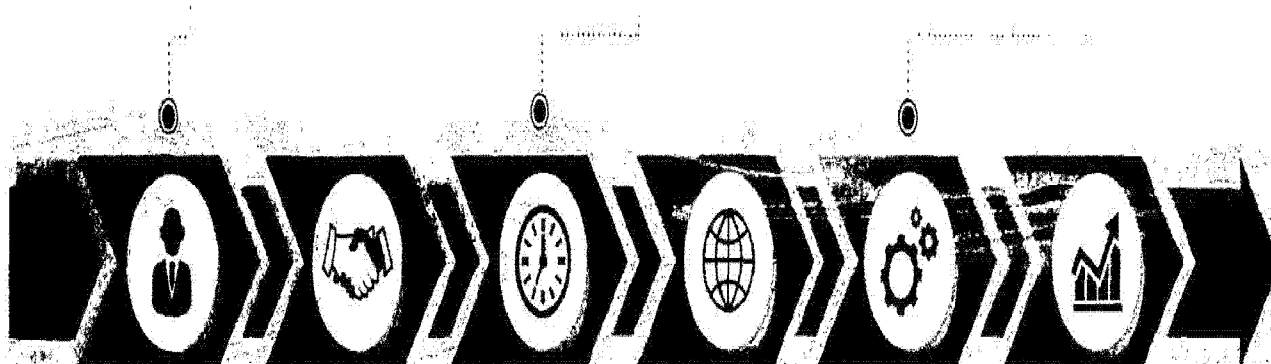
Nordens modernaste hamn, startar med en ledning som tillvaratar medarbetarnas kompetens och vilja till förändring. Samtidigt behöver hamnens verktyg för verksamhetsutveckling, ekonomirapportering och analys, samt målstyrning utvecklas. Nyckeltal behöver utvecklas för att möjliggöra målstyrning i hela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

FÖRBÄTTRA PORT OPERATIONS - NYTT TOS

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

FÖRBÄTTRA AFFÄRERNA

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



INVESTERA I PERSONALEN - LYFTET

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

INVESTERA I HÅLLBARHET

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

UTVECKLA HAMNENS KAPACITET

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



HÅLLBARHETSRAPPORT

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Hållbarhet i korthet | <u>17</u> |
| Hållbarhetsarbetet i hamnen | <u>18</u> |
| Hamnen påverkar transportkedjan | <u>19</u> |
| Hållbarhetsstrategi | <u>20</u> |
| HÅLLBART ERBJUDANDE | <u>22</u> |
| På bred front för hållbar sjöfart | <u>23-24</u> |
| Nöjda kunder | <u>25</u> |
| Hamn och samhälle | <u>26</u> |
| Klimatpåverkan | <u>27</u> |
| Logistikstaden | <u>28-29</u> |
| Säkra transporter | <u>30</u> |
| HÅLLBAR VERKSAMHET | <u>32</u> |
| Energianvändning | <u>33-34</u> |
| Emissioner | <u>34-35</u> |
| Avfall från fartyg och verksamhet | <u>36</u> |
| Hamnnära buller | <u>37</u> |
| ANSVARFULL PARTNER | <u>39-40</u> |
| Rättvisa arbetsvillkor | <u>41</u> |
| Kompetensutveckling | <u>42-43</u> |
| Hälsa och säkerhet | <u>44-46</u> |
| Ansvarsfulla inköp | <u>47</u> |
| Affärsetik och antikorrupcion | <u>48</u> |
| GRI-BILAGOR | |
| Rapporteringspraxis | <u>50</u> |
| Hållbarhetsstyrning | <u>51</u> |
| Intressentengagemang | <u>52-53</u> |
| Väsentlighetsanalys | <u>54-56</u> |
| Väsentliga aspekter och upplysningar | <u>57-63</u> |
| GRI-index | <u>64-67</u> |
| Revisorns yttrande | <u>68</u> |



Hållbarhet i korthet

STADENS VISION SÄTTER RIBBAN

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

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

GLOBALA UTMANINGAR

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

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

VIKTIGA HÄNDELSER

2020

Helsingborgs Hamn har beställt fyra eldrivna dragbilar som levereras första kvartalet 2021.

Under 2020 har elinfrastruktur för att kunna ladda dessa dragbilar byggts ut i hamnen.

23 av 25 personbilar inom Helsingborgs Hamn är nu eldrivna. Detta är en effekt av stadens klimat- och energiplan för Helsingborg, med krav på att alla fordon ska vara fossilfria. De två sista fossildrivna bilarna ersättes av eldrivna i februari 2021.

Från och med november 2020 använder hamnen HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) dvs fossilfri diesel för driften av våra dragbilar och reachstackers. Effekten är att våra utsläpp av växthusgaser har minskat med 15 % (341 tCO₂e).





Hållbarhet i hamnen

HELSINGBORGS STADS VISION 2035

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

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

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

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

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

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

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

HÅLLBARHETSPOLICY

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

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

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

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

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

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

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

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

H



Hamnen påverkar transportkedjan

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

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



Hållbarhetsstrategi

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

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

HÅLLBART ERBJUDANDE

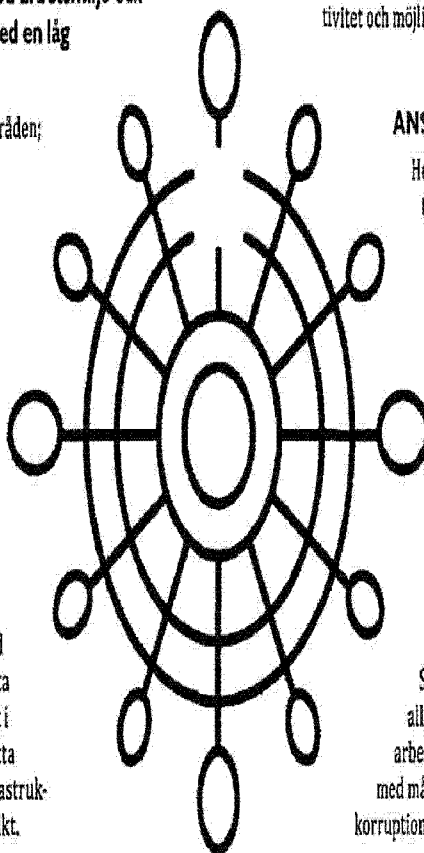
Helsingborgs Hamn skapar värde för kunderna genom att erbjuda skånska och sydsvenska import- och exportföretag en god konkurrenskraft ur transporthänseende. Varuägare som importerar och exporterar gods får tillgång till hög turtäthet (anlop sex dagar i veckan) i containerhamnen och därmed goda förbindelser med de stora transoceanala omlastningshamnarna i Europa och därmed hela världen.

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

HÅLLBAR VERKSAMHET

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

Hamnens strategi är att lämna all användning av fossildrivna fordon och maskiner, till förmån för eldrivna. Detta innebär att hamnen måste byta hanteringsystem, dvs. lämna dagens system med reachstackers till förmån för eldrivna RTG:er. Vilket medför en stor investering i hamninfrastruktur, men också högre kapacitet, ökad energieffektivitet och möjliggör ökad automatisering.



ANSVARSFULL PARTNER

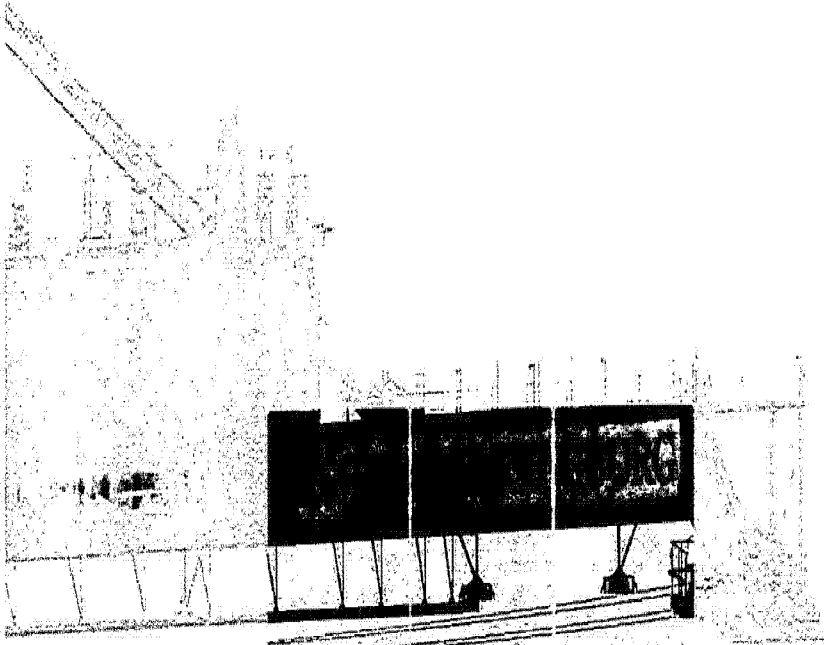
Helsingborgs Hamn har en stor påverkan på samhället och vill ta ett stort ansvar för sin utveckling. Helsingborgs Hamn följer strikta normer som en ansvarsfull partner genom att ta ansvar för affäretik och ansvarsfulla inköp, samt genom att ständigt sträva efter att förbättra säkerhet, mångfald och vår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

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

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

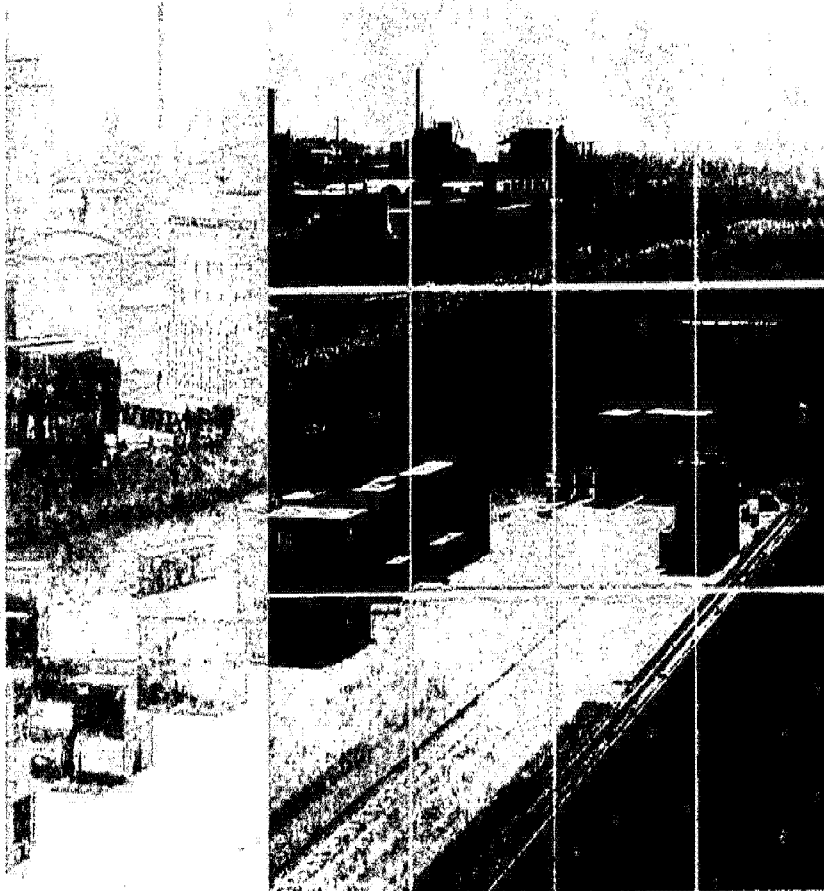
HÅLLBARHETSMÅL

Under 2020 har mål för hamnens hållbarhetsarbete utformats. Dessa kommer att revideras och förtydligas under 2021, bland annat för att säkerställa att Helsingborgs Hamn når upp till ägardirektivets mål om att vara Sveriges mest hållbara hamn 2026.



HÅLLBART ERBJUDANDE

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Hållbart erbjudande | <u>22</u> |
| På bred front för hållbar sjöfart | <u>23-24</u> |
| Nöjda kunder | <u>25</u> |
| Hamn och samhälle | <u>26</u> |
| Klimatpåverkan | <u>27</u> |
| Logistikstaden | <u>28-29</u> |
| Säkra transporter | <u>30</u> |



[Faint, illegible text]

[Handwritten mark]



Hållbart erbjudande

HÅLLBARA TRANSPORTKEDJOR

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

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

EFFEKTIVA FLÖDEN

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

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

NÖJDA KUNDER

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

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

HAMN OCH SAMHÄLLE

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

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

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

KLIMATFÖRÄNDRINGAR

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

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

LOGISTIKSTADEN

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

Verksamheten i Helsingborgs Hamn och de företag som är direkt eller indirekt anknutna till den bidrar med totalt 9,2 miljarder kronor till den regionala ekonomin, brutto-regionprodukten (BRP), dvs. värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Denna andel motsvarar cirka 8 % av hela Familjen Helsingborgs BRP.

SÄKRA TRANSPORTER

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



På bred front för en hållbar sjöfart

Rederiet CMA CGM gruppen grundades av Jacques R. Saadé och i över 40 år har den familjeägda koncernens starkt mänskliga och entreprenöriella värderingar format företaget. Flottan på över 500 fartyg transporterar gods mellan 400 hamnar över hela världen varav tre linjer anlöper Helsingborg. Under de senaste sju åren har de arbetat intensivt med att införa LNG som drivmedel, även om det är långt från det enda de har på sin agenda inom hållbarhet.

Den 7 februari 2020 hade Helsingborgs Hamn för första gången besök av ett LNG-fartyg. Det var Containerships "Arctic" som gjorde sin jungfruresa och för att utnyttja färden optimalt lastades hon med citrusfrukt i Marocko som sedan lossades i Helsingborg. Med LNG i tanken minskar svavel- och partikelutsläppen drastiskt och kväveutsläppen med så mycket som 85-90 %. I dagsläget har CMA CGM inte mindre än 26 LNG-fartyg i olika storlekar varav de största kan lasta 23 000 TEUs. Men är LNG framtiden för sjöfarten? Klart är att det är ett av de mest miljövänliga alternativen som finns tillgängliga på marknaden.

FRÅN MÅLARFÄRG TILL MOTORER

I det initiala skedet av LNG-utvecklingen hos CMA CGM ingick man ett samarbete med det franska LNG-bolaget "Total" för att tillsammans med dem arbeta fram lösningar för sjön. De köpte in egna bunkringsfartyg för LNG och designen av de nya fartygen var en gemensam process där än fler företag bidrog till utvecklingen. Allt sågs över, från målarfärgen på skrovet som skulle vara så friktionsfri som möjligt för bättre glid i vattnet till motorerna som inte behövde ha samma effektivitet när det inte längre handlar om att köra fort. Precis som i bilindustrin har fokus flyttat från kraft och fart till lågenergi och hållbarhet.

Det finns för- och nackdelar med alla bränslen. För LNG är det antalet bunkringsdestinationer som är förhållandevis få vilket begränsar rutterna. Det är inte heller tillåtet att lasta eller lossa ett LNG-fartyg under bunkring. CMA CGM driver på utvecklingen och är det första containerrederi som beställt riktigt stora containerfartyg med LNG-drift. Det är alltid speciellt och lite osäkert att vara först samtidigt finns det goda förhoppningar om ytterligare vidareutveckling. Planerna har fallit väl ut och fartygen är aktiva på slingor i det globala linjenätverket.

INTERMODAL TRAFIK JÄRNVÄG

Klimatfrågorna har sin givna plats i logistikens rum och får alltmer utrymme. Fortsatt gäller det att se över hela logistikkedjan för att kunna räkna hem hållbarhetsvinster och ofta är det den stora volymen hos sjövägen som blir den avgörande faktorn. Investeringar som syftar till att förbättra möjligheter för att använda intermodala lösningar pågår över hela världen, där mycket handlar om att utöka tågtrafiken och skapa effektiva anslutningar för tåg i förhållande till hamnar.

I ett särskilt projekt arbetar CMA CGM aktivt för att öka användningen av tåg och en av destinationerna som är aktuell är Helsingborg. Framför allt möjligheten att transportera reefercontainrar vidare via räls är under utredning och förhoppningsvis snart även verklighet.

INVOLVERA KUNDEN

Det är många samverkande strategier som utstakar riktningen i CMA CGMs hållbarhetsarbete. Medvetenheten ligger väl förankrad i kulturen som genomsyrar hela organisationen både i det interna och externa förhållnings sättet. En viktig del av arbetet är att tidigt involvera kunderna i att själva bli effektivare och ta sitt ansvar för att bidra till den hållbara logistikkedjan där de menar att "det viktigaste är inte att alla gör något, det viktigaste är att alla gör alle de kan".

- Vi förväntar oss att man har överblick över sin miljöpåverkan och arbetar aktivt med att reducera föroreningar. Om vi ska kunna reducera våra koldioxidutsläpp med 50 % fram till 2030 och vara helt koldioxidneutrala till 2050 så ställer det även vidare krav på att våra samarbetspartners är miljömedvetna, säger Linus Ljungmark som är Managing Director för CMA CGM Scandinavia.

Det finns ingen gyllene lösning när det gäller sjötransporter utan det gäller att arbeta på många fronter parallellt, att våga stå framåtlutad, investera, prova och utmana. Insikten av att alltid arbeta hållbart ökar snabbt även om det fortfarande finns mycket mer att göra. De flesta stora svenska företag har ambitiösa miljömål där logistikdelen ingår. Att främja det hållbara är ofta mer kostsamt men behöver inte vara det.

BIOBRÄNSLE EN ANNAN VÄG

Parallellt med LNG-satsningen är CMA CGM även långt fram i utvecklingen av biobränsle där de var först med att lyckas testa andra generationens biobränsle som produceras av matojla och släpper ut minst 85 % mindre koldioxid än traditionellt bränsle.



Produkten kallas för "Cleaner energy" och den finns tillgänglig redan idag. Den väljer att fylla tanken med biobränsle får sedan en deklARATION som anger mängden använt bränsle och dess medförande koldioxidbesparingar. Även här är man alltså pionjärer när det gäller att utveckla drivmedlet i industriell skala.

BRED PALETT

En annan satsning är ett koncept som CMA CGM valt att kalla "positiv offset" där kunder kan välja att kompensera för sina återstående koldioxidutsläpp i olika miljöprojekt världen över. Partner i arbetet är PUR Projet, en certifierad aktör som främjar hållbara jordbruksmetoder genom långsiktiga projekt så som återplantering av skog och olika sociala projekt.

Företaget har också tagit ett beslut om att inte använda den känsliga "Northern Searoute" även om det innebär att fartygen behöver segla en omväg. Slingan har en mycket känslig och oersättlig biotop som bara återfinns just i dessa områden. Dyrare för CMA CGM, men ett principbeslut som känns rätt i magen. På samma sätt väljer de också att segla långsammare i vatten som är kända reproduktionsområden för valar.

- LNG, biobränsle, järnväg, positiv offset, forskning, friktionsminskande färg. Vi ser till att agera och gör många saker samtidigt, helt enkelt för att annars hamnar vi i ett läge som är ohållbart för vår framtid och planeten. CMA CGM gruppen är fast beslutna att bli ledande inom låg koldioxidtransport och logistik och vi arbetar varje dag för att nå det målet säger Linus Ljungmark.





Nöjda kunder

Helsingborgs Hamns arbete med kundnöjdhet fortsätter och är även ett övergripande mål för bolaget. Under 2020 har fokus på kunderna kanske varit tydligare än någonsin och en nära dialog är grundläggande för ett framgångsrikt arbete. Efterfrågan på hamnens tjänster drivs ytterst av exportindustrins framgångar och importörernas efterfrågan från industri och konsumenter i Sverige. Kunder, rederier, speditörer och varuägare styrs av konjunkturen och världshandelns volymutveckling. Genom att erbjuda ett hållbart partnerskap kan Helsingborgs Hamn behålla existerande kunder och attrahera nya till Helsingborg samt skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt för både hamnen och näringslivet i regionen.

UTVECKLAS TILLSAMMANS

Försäljningsarbetet i Helsingborgs Hamn bygger på ett nära och långsiktigt samarbete med kunderna. Tjänstebudet anpassas, innovativa samarbetsprojekt drivs och teknisk service utvecklas för att hela tiden förbättra erbjudandet. Hamnbolaget strävar efter att uppnå en kundupplevelse med högsta standard i kvalitet, ledtider och leveranssäkerhet med digitala lösningar, personlig kontakt och kanaler för smidig interaktion. Under 2020 lanserades en ny hemsida som ett led i att ytterligare förbättra det digitala kunderbjudandet.

SÅ SÄGER KUNDERNA I EN UNDERSÖKNING

Utöver den personliga inressentdialogen som förs i samtal och mejl efterfrågar hamnbolaget årligen kundernas åsikter via en webbaserad undersökning som utgör en viktig grund för det vidare arbetet med att tillvarata kundernas åsikter. Resultatet från kundundersökningen används som en måttstock i måluppfyllelse, identifiering av förbättringsområden och vilka hållbarhetsaspekter som prioriteras av kunderna.

2020 får Helsingborgs Hamn ett NKI-värde (Nöjd kundindex) på 76 som indikerar en mycket hög grad av kundtillfredsställelse. Samma siffra uppmättes under 2019, dock var antalet svarande betydligt högre 2020 (49) än 2019 (26), vilket därmed indikerar en ökad kundnöjdhet. 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 41 %. Svaren visar att andelen ambassadörer är betydligt högre än andelen kritiker. Resultatet indikerar även att majoriteten av de kunder som deltagit i undersökningen är lojala.

RANGORDNAT HAMNENS HÅLLBARHETSFOKUS

Kundernas åsikter har en hög grad av inflytande i hamnbolagets strategiska hållbarhetsarbete. I 2019 års undersökning fick kunderna 20 hållbarhetsinriktningar att rangordna utifrån vad de tycker att hamnbolaget ska fokusera på. För att smalna av antalet prioriterade aspekter ombads kunderna i 2020 års undersökning istället att rangordna utifrån de aspekter som prioriterades som viktigast 2019. För att möjliggöra andra svar kompletterades avsnittet med en fritextfråga.

TOPP TIO, HÅLLBARHETSOMRÅDEN RANGORDNADE AV DE SVARANDE:

1. Nöjda kunder (1)
2. Infrastruktur - kajer och vägnät (3)
3. Teknisk utveckling (8)
4. Näringslivsförutsättning i verksamhetsregion (7)
5. Emissioner – Luftföroreningar (2)
6. Arbetsmiljö (5)
7. Emissioner - växthusgaser, global uppvärmning (4)
8. Indirekta utsläpp dvs. kunders och samarbetspartners klimatpåverkan (9)
9. Energianvändning (6)
10. Informationssäkerhet (10)

HAMNENS NÖJD KUNDINDEX 2020:

76

Siffror inom parentes: 2019 års prioritering.

OM UNDERSÖKNINGEN

Under 2020 deltog 49 kunder i en kundundersökning som genomfördes i samråd med kunderna. Undersökningen genomfördes i samråd med kunderna och syftet var att få en ökad förståelse för kundernas åsikter och behov. Resultatet från undersökningen används som en måttstock i måluppfyllelse, identifiering av förbättringsområden och vilka hållbarhetsaspekter som prioriteras av kunderna. Undersökningen genomfördes i samråd med kunderna och syftet var att få en ökad förståelse för kundernas åsikter och behov. Resultatet från undersökningen används som en måttstock i måluppfyllelse, identifiering av förbättringsområden och vilka hållbarhetsaspekter som prioriteras av kunderna.



Hamn och samhälle

HAMNOMRÅDE BLIR STADSDEL

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

Helsingborg genomför samma förändringar som sker i alla äldre hamnar över hela världen. Hamnar konstruerade för styckegods som mellanlagras i magasin i direkt anslutning till kajen, byggs om till nya attraktiva stadsdelar.

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

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

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

UTVECKLA HAMNENS KAPACITET

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

Behovet av containertransporter bedöms över tiden öka med 1,3 gånger BNP-utvecklingen per år. Allt mer gods transporteras i container, med effekten att denna trafik ökar. Helsingborgs Hamns tillgång till ytor är begränsade, med effekten att nuvarande

ytor måste användas effektivare. Ökade containervolymer innebär också krav på ytterligare en kaj som kan ta emot fartyg i gamla panamastorlek och byte till ett hanterings-system där fler containrar kan hanteras på mindre yta.

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

Arbetet resulterade i att kommunfullmäktige i januari 2021 beslutade att starta arbetet med en Fördjupad översiktsplan (FÖP), med inriktningen att containerhamnen ska flytta till ett södra läge. Siktet är att containerhamnen flyttar 2028. Därmed frigörs på sikt mark för stadsutveckling på vår containerverksamhets nuvarande yta.

DIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

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

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

201-I SKAPAT OCH FÖRDELAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE

| GENERERAT DIREKT EKONOMISKT VÄRDE, tkr | | |
|--|---------|---------|
| | 2020 | 2019 |
| Intäkter | 398 849 | 429 770 |

| FÖRDELAT EKONOMISKT VÄRDE, tkr | | |
|---|---------------|----------------|
| Rörelsekostnader | -109 395 | -121 804 |
| Anställdas löner och förmåner | -164 171 | -180 255 |
| Betalningar till finansärer | -39 161 | -183 |
| Betalningar till den offentliga sektorn | -4 932 | -12 114 |
| Investeringar i samhället | -15 | -8 |
| ERHÅLLET EKONOMISKT VÄRDE | 81 175 | 115 406 |

FAKTA

2020 års resultat för Helsingborgs Hamn är godkänt. Den ekonomiska utvecklingen är god och verksamheten är stabil. Det finns goda förutsättningar för fortsatt tillväxt och utveckling. Det finns goda förutsättningar för fortsatt tillväxt och utveckling. Det finns goda förutsättningar för fortsatt tillväxt och utveckling.



Klimatpåverkan

Rapportering enligt GRI 201-2. Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter för organisationens aktiviteter, hänförliga till klimatförändringarna

GLOBAL UPPVÄRMNING

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

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

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

Ska bolaget leva upp till stadens Klimat- och energiplan behöver hamnen byta hanteringssystem från dagens dieseldrivna reachstackers till ett eldrivet system. För att uppnå målet att alla arbetsmaskiner ska vara fossilfria 2024, behöver investering i RTGer (Rubber Tyred Gantry Cranes) tidigareläggas.

Under 2019 och 2020 har arbetet med att byta ut bolagets alla interna personbilar till eldrivna personbilar genomförts. 23 av 25 personbilar inom Helsingborgs Hamn är nu eldrivna. De två sista fossildrivna bilarna ersättes av eldrivna i februari 2021. Bolaget har beställt fyra nya elektriskt batteridrivna dragbilar som levereras under 2021. Under 2020 har elinfrastruktur för att kunna ladda dessa dragbilar byggts ut.

ÅTGÄRDER MOT HAVSNIVÅHÖJNING

Bolagets investeringsutgifter för att hantera stigande medelhavsnivåer och frekventare stormar är stora. Det krävs mycket stora reinvesteringar i våra hamnanläggningar för att höja nuvarande kajkanter och terminalytor. Återanskaffningsvärdet på dagens hamnanläggningar är ca 5 mdkr. Alla dessa anläggningar kommer inte att återanskaf-

fas, utan överförs till staden och hanteras inom ramen för stadens skydd mot havsnivåhöjningen.

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

Genom utredning har hamnen fått en kvalificerad bild av investeringsutgifterna för kajer och terminalytor i vår containerverksamhet. En ny containerterminal med tre kajplatser med 13 meters djup, nytt hanteringssystem, nya kranar och en höjning av terminalalytan till 4 meter bedöms kosta cirka 2,5 miljarder kronor i 2019 års prisnivå.

Kostnaderna för att höja nuvarande kajer och terminalområde uppskattas till ca 1 miljard kronor. Delar av dessa kajer och ytor kommer på sikt att tas över av staden.

KLIMATÅTGÄRDER

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

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

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

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



Logistikstaden

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

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



INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN (GRI 203-2)

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

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

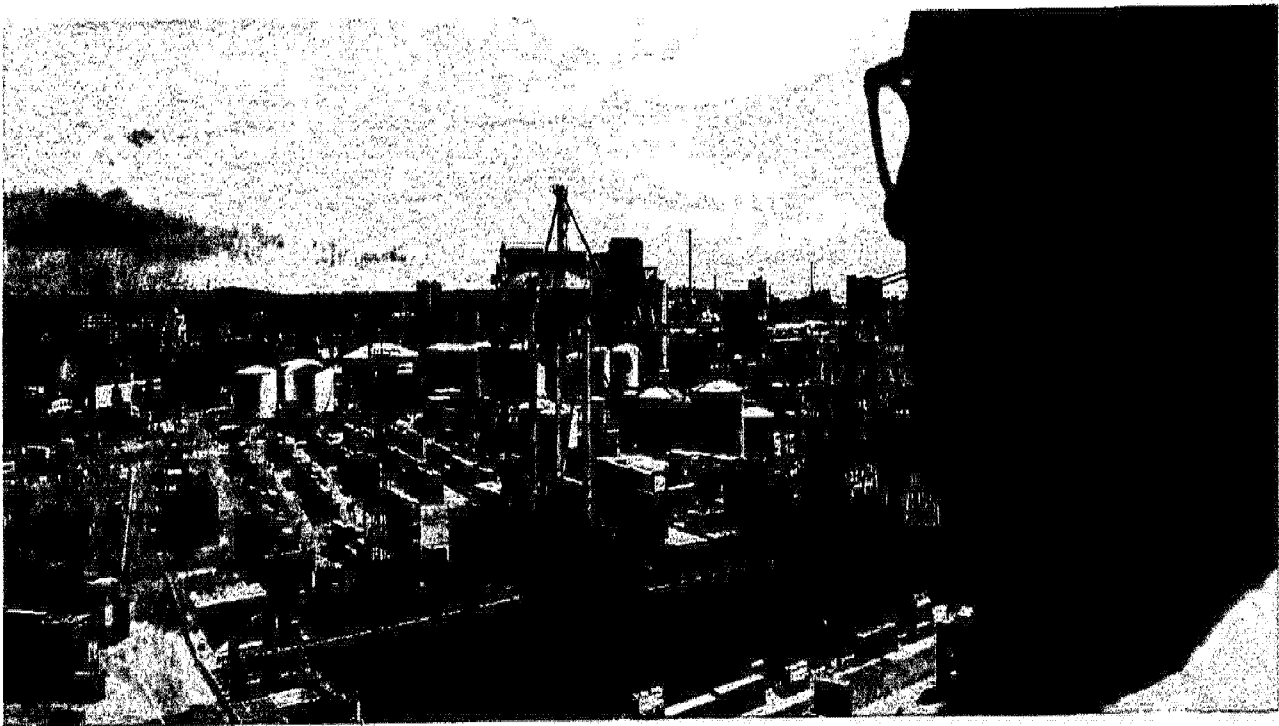
Hamnens bidrag till den regionala ekonomin uppgick 2019 till cirka 9,2 miljarder kr, (6,0 mdr kr 2016) med drygt 10 000 (8 000 mdr kr 2016) sysselsatta personer som är direkt eller indirekt beroende av hamnen. Den regionala ekonomin definieras här som Familjen Helsingborg med kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örskällunga.

Även om Helsingborgs Hamn "endast" har 215 anställda bidrar hamnen till sysselsättning för cirka 10 300 personer. Uträkningen bygger på att drygt 1 000 (930) personer är direkt verksamma i hamnen och cirka 5 200 (4 400) jobb är lokaliserade i kommunerna i Familjen Helsingborg tack vare närheten till hamnen.

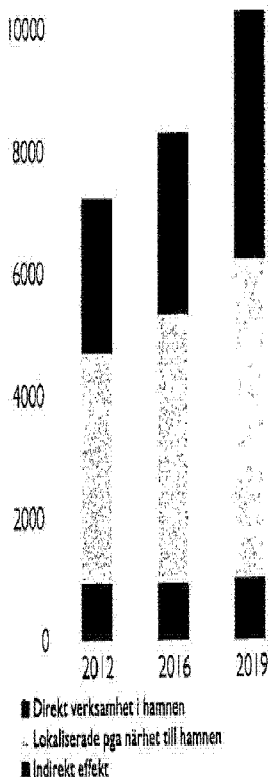
Genom modellberäkningarna framgår att ytterligare 4 060 (2 970) jobb utgör så kallade indirekta effekter, dvs. underleverantörer av insatsvaror och tjänster till de direkt sysselsatta. Alltså 10 300 jobb, en ökning med 24 % från 2016. Dessa personer har en förvärvsinkomst på cirka 2,8 (2,4) miljarder kr.

Verksamheten i Helsingborgs Hamn och de företag som är direkt eller indirekt anknutna till den bidrar med total 9,2 (6,6) miljarder kronor till den regionala ekonomin, bruttoregionprodukten (BRP), dvs. värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Denna andel motsvarar cirka 8 (5) % av hela Familjen Helsingborgs BRP. En marginellt mindre andel.

Hamnen deltar och samverkar med staden och näringslivet i olika grupper, med syftet att stärka logistikstaden och näringslivet. Hamnen har idag inga särskilda rutiner för att utvärdera hamnens indirekta ekonomiska påverkan, utöver användningen av WSP:s regionala analys- och prognosystem. Nästa undersökning med denna metod kommer att genomföras för år 2022.

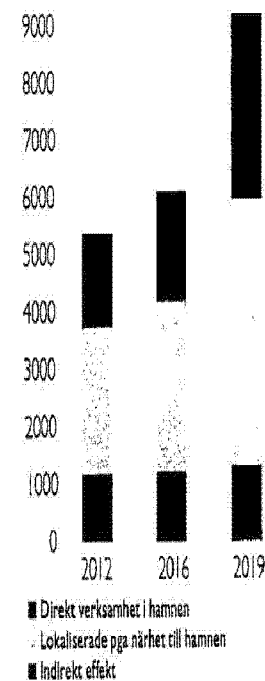


DIREKT OCH INDIREKT SYSSELSÄTTNING RELATERAD TILL HELSINGBORGS HAMN ÅR 2012, ÅR 2016 OCH ÅR 2019



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

HAMNENS BIDRAG TILL FAMILJEN HELSINGBORGS BRP, ÅR 2012, 2016 OCH 2019 (MDR KR)



UNDERSÖKNINGEN - UTFÖRARE SAMT METOD

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

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



Säkra transporter

RISKER FÖR BRISTANDE HÅLLBARHET

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

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

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

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

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

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

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

SÄKERT OMRÅDE

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

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

SAMVERKAN MED MYNDIGHETER

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

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

11



HÅLLBART ERBJUDANDE

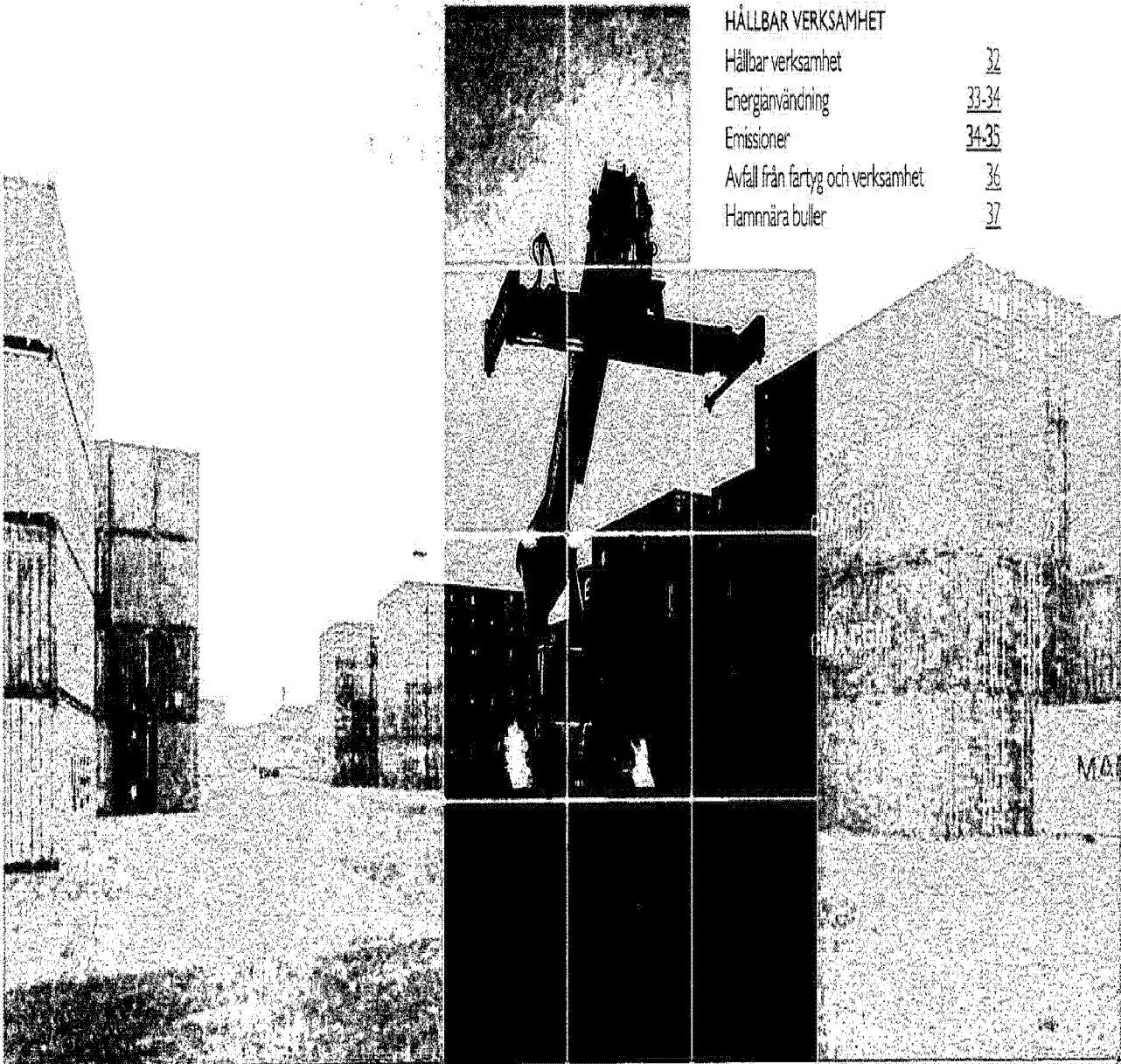
HÅLLBAR VERKSAMHET

ANSVARFULLA PARTNER

GRI BILAGOR

HÅLLBAR VERKSAMHET

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Hållbar verksamhet | <u>32</u> |
| Energianvändning | <u>33-34</u> |
| Emissioner | <u>34-35</u> |
| Avfall från fartyg och verksamhet | <u>36</u> |
| Hamnära buller | <u>37</u> |





Hållbar verksamhet

HAMNENS PÅVERKAN

Hamnverksamhetens miljöpåverkan är främst genom den omfattande användningen av dieseldrivna arbetsmaskiner, dvs. våra dragbilar, truckar, reachstackers, lastmaskiner och materialhanterare. En stor del av hamnens bulleremissioner alstras också från dessa arbetsmaskiner.

ENERGIANVÄNDNING

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

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

På kort sikt ska samtliga personbilar och lätta lastbilar vara fossilbränslefria 2020. Hamnens dragbilar och reachstackers ska vara fossilbränslefria 2024.

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

EMISSIONER - UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

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

Av hamnens 70 arbetsmaskiner (dragbilar, truckar, reachstackers, lastmaskiner och materialhanterare) drivs 15 med el och 55 med diesel. En övergång till eldrivna maskiner kräver idag helt ny teknik eller byte till ett el-drivet hanteringssystem. Hamnen fortsatte under 2020 att byta ut arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga motorer för att minska emissioner.

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

AVFALL OCH ÅTERVINNING

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

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

HAMNNÄRA BULLER

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

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

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

POLICY

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



Energianvändning

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

ENERGIKÄLLOR

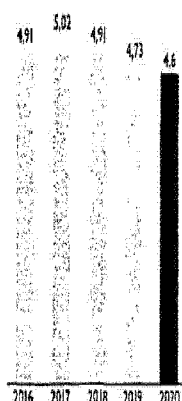
De huvudsakliga bränslen som används vid hamnens interna transportarbete är diesel och elektricitet. Hamnens reachstackers och dragbilar är de stora förbrukarna av diesel, medan hamnens kranar och mellanlagringen av kylcontainrar förbrukar mest verksamhetsel. En del av verksamhetselen säljs vidare till fartyg som ansluter sig till elnätet när de ligger vid kaj (fartygsel). Under slutet av 2020 har diesel ersatts av HVO 100, ett förnybart bränsle. Detta bränsle driver nu alla hamnens arbetsfordon.

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

Inköp av energieffektiva arbetsmaskiner och förbättrat IT-stöd leder till mindre bränsleförbrukning per hanterad enhet.



NYCKELTAL DRIVMELESFÖRBRUKNING
Antal liter drivmedel per hanterad enhet.



KLIMAT- OCH ENERGIPLAN

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

Samtliga av hamnens arbetsmaskiner ska vara fossilbränslefria 2024. Senast 2024 ställer vi krav på fossilbränslefria arbetsmaskiner hos entreprenörer som vi anlitar.

Hamnen har 44 fordon (personbilar, lätta lastbilar och arbetsfordon) varav 23 drivs med el och nio är hybridfordon. Av 70 arbetsmaskiner (dragbilar, truckar, reachstackers, lastmaskiner och materialhanterare) drivs 15 med el och 55 med diesel.

Hamnen har under flera år genomfört utbyte av arbetsmaskiner till nya med bästa möjliga miljöklass. Under 2020 anskaffades en ny maskin med "steg fem-motor" vilket är den bästa av dieselmotorer som erbjuds marknaden. Detta angreppssätt är inte tillräckligt när vi ska leva upp till stadens Klimat- och energiplan.

Under 2020 har hamnen fått leveranser av 19 eldrivna personbilar. Hamnen har också beställt fyra eldrivna dragbilar (arbetsfordon) som kommer att levereras 2021. I slutet av 2020 gick vi över till att använda HVO100 istället för diesel som drivmedel. Detta har gjort att vi kunnat göra en besparing på våra växthusgasutsläpp med 341 ton CO₂ ekvivalenter. Tillgången på HVO100 ser fortsatt god ut för 2021 och vi har för avsikt att använda detta drivmedel i så stor utsträckning som möjligt.

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

POLICY

Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Exempel på miljöinsatser är minskad energitåg och avveckling av fossila bränslen. Under 2020 har hamnen fortsatt utrett möjligheter och konsekvenser av att byta hanteringssystem för att leva upp till Klimat- och energiplanen, samt utbyggnad av ny kaj för att hantera ökade volymer och behovet av att flytta kombiterminal respektive hamnens långsiktiga placering.



302-1 ORGANISATIONENS ENERGIANVÄNDNING

| BRÄNSLEFÖRBRUKNING, kWh | 2020 | 2019 |
|--|------------------|-------------------|
| Eldningsolja ¹⁾ | 0 | 100 120 |
| Diesel | 7 839 861 | 10 133 095 |
| Bensin 95 oktan | 7 160 | 30 013 |
| Icke förnybara bränslen, totalt | 7 847 021 | 10 263 228 |
| HVO100 | 1 394 039 | 0 |
| Fordonsgas (0-100% Biogas) ²⁾ | 7 911 | 20 131 |
| Etanol (E85) ³⁾ | 0 | 716 |
| Förnybara bränslen, totalt | 1 401 950 | 20 847 |

¹⁾ Vi har bytt värmekälla från oljepanna till värmepump i ett av våra magasin. ²⁾ Fordonsgas förbrukad består till delar av biogas (förnybart) och delar naturgas (fossilt). ³⁾ E85 innehåller 75-85 % förnybart bränsle (bio-etanol) och 15-25 % bensin (fossilt). Andelen etanol skiljer sig mellan vinter och sommar. Uppgifter om förbrukad mängd, samt beräkningsfaktorer har tillhandahållits av våra leverantörer Preem och Qstar energy. Källa beräkningsfaktor fordonsgas: Energigas Sverige. Vi använder faktorer från 2019, eftersom 2020 års ej är fastslagna då beräkningarna gjordes. Diesel: 9,8 kWh/l, Bensin 95 oktan: 8,94 kWh/l, HVO100: 9,45 kWh/l, Fordonsgas: 13 kWh/kg (0-100% biogas)

| EL, FJÄRRVARME, FJÄRRKYLA - Internt förbrukat, kWh | 2020 | 2019 |
|---|------------------|------------------|
| Fastighetsel | 1 769 457 | 1 848 951 |
| Verksamhetsel | 6 823 039 | 7 223 853 |
| Fjärrvärme | 185 942 | 208 419 |
| Fjärrkyla | 43 768 | 44 566 |
| El, fjärrvärme och fjärrkyla, internt totalt | 8 822 207 | 9 325 789 |

Uppgifter om total förbrukad mängd har tillhandahållits av våra leverantörer Energi Försäljning Sverige (el) och Öresunds Kraft (fjärrvärme och fjärrkyla). Fördelningen internt/externt, samt mellan de olika typerna av el, är delvis faktiska mätningar och delvis procentuella uppskattningar. Detta eftersom vi i dagsläget inte har interna elmätare på samtliga funktioner.

| kWh | 2020 | 2019 |
|---|-------------------|-------------------|
| Icke förnybara bränslen, totalt | 7 847 021 | 10 263 228 |
| Förnybara bränslen, totalt | 1 401 950 | 20 847 |
| El, fjärrvärme och fjärrkyla, internt totalt | 8 822 207 | 9 325 789 |
| Energiförbrukning i organisationen, totalt | 18 071 178 | 19 609 864 |

Se ovan tabells kommentarer för källor till uppgifterna.

I hållbarhetsrapporten 2019 redovisades felaktigt energiförbrukning till våra hyresgäster och fartyg som en del av hamnens energiförbrukning. Siffrorna för 2020 och 2019 är rättade och jämförbara.

| EL TILL FARTYG ANSLUTNA TILL LAND, kWh | 2020 | 2019 |
|--|-----------|---------|
| Land-el | 1 405 516 | 628 802 |

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

Emissioner

DIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

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

Under 2020 har de direkta utsläppen från hamnens interna transportarbete minskat från 2 357 ton CO₂ ekvivalenter till 2 228. En bidragande del till förbättringen är att diesel ersatts med HVO100 och med denna åtgärd har vi besparat 341 ton CO₂ ekvivalenter.

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

Tillståndet reglerar inte mängden emissioner, däremot att Helsingborgs Hamn ska påverka kunderna att ständigt förbättra miljöprestanda t.ex. i sina fartyg. Ett sätt att göra detta är via miljödifferenterade hamnavgifter vilket innebär att den kund som kan påvisa god prestanda och förbättring kan få rabatt på hamnavgifter.

Ett annat exempel är att vi senast 2026 ska kunna erbjuda elanslutning av fartyg vid kaj. Idag producerar fartygen el med hjälp av så kallade hjälpmotorer som är igång när fartyget ligger vid kaj. Vid landanslutning elimineras alla emissioner från sådana hjälpmotorer.

Bolaget har fortsatt aktivt arbeta för att förbättra sin emissionsprestanda och under 2020 beställt fyra dragbilar som är helt eldrivna. De förväntas levereras under första kvartalet 2021.

Ett ytterligare steg i att förbättra hamnens emissionsprestanda är det utbyte av terminalsystem som ska genomföras under 2021 - med optimerade Yard Planning-funktioner. Detta kommer ytterligare att minimera antalet lyft, förkorta körvägar och förflyttningar av containrar. Detta kommer att förbättra produktiviteten och innebära minskade emissioner.

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



FARTYGSANLÖP OCH LASTBILAR

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

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

INDIREKTA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER FRÅN ENERGI

Indirekta GHG-utsläpp (GreenHouse Gas - växtgasutsläpp) kommer från framställning av inköpt el, fjärrvärme och fjärrkyla. Under 2020 uppgick bolagets indirekta (Scope 2) utsläpp av 118 (122) ton CO₂ ekvivalenter, location-based.

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

POLICY

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

305-1 DIREKTA (SCOPE 1) VÄXTHUSGASUTSLÄPP

| SCOPE 1, TON CO ₂ -EKV | 2020 | 2019 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Eldningsolja | 0 | 27 |
| Diesel | 2 179 | 2 319 |
| Bensin 95 oktan | 2 | 9 |
| HVO 100 | 46 | 0 |
| Fordonsgas (0-100 % Biogas) | 0,5 | 2,3 |
| Etanol (E85) | 0,0 | 0,1 |
| Direkta (scope 1), totalt | 2 228,0 | 2 357,4 |

Uppgifter om förbrukad mängd, samt emissionsfaktorer har tillhandahållits av våra leverantörer Preem och Qstar-energi. Källa emissionsfaktor fordonsgas: Energimyndigheten. Vi använder faktorer från 2019, eftersom 2020s ej är fastslagna då beräkningarna gjordes. Avser WTW (Well to Wheel)-värde: Diesel: 2,724 kg CO₂-ekv/l, Bensin 95 oktan: 2,97 kg CO₂-ekv/l, HVO100: 0,312 kg CO₂-ekv/l, Fordonsgas (0-100 % Biogas): 0,763 kg CO₂-ekv/kg, Global Warming Potential, GWPI100. Källa: Fifth Assessment Report (AR5) från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) Basår: 2019, enligt följande: Eldningsolja: 2,69 kg CO₂-ekv/l, Diesel: 2,28 kg CO₂-ekv/l, Bensin 95 oktan: 2,63 kg CO₂-ekv/l, Fordonsgas (0-100 % Biogas): 1,47 kg CO₂-ekv/kg, Etanol: 1,19 kg CO₂-ekv/l

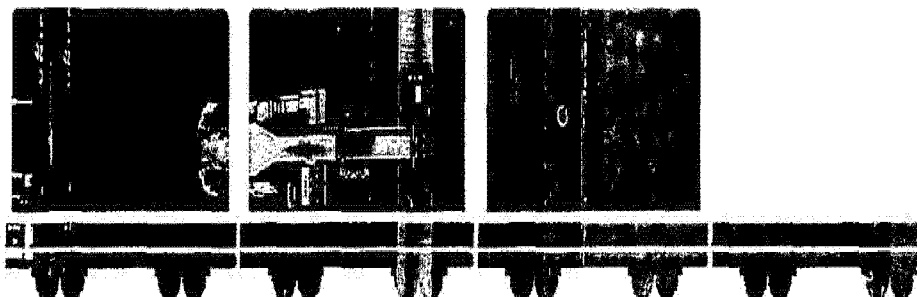
BESPARING VÄXTHUSGASUTSLÄPP - HVO100 ISTÄLLET FÖR DIESEL, TON CO₂-EKV

| | 2020 | 2019 |
|-------------------|------|------|
| Besparing, totalt | 341 | 0 |

305-2 INDIREKTA (SCOPE 2) UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

| TON CO ₂ -EKV | 2020 | 2019 |
|--------------------------|------|------|
| Location-based | 118 | 122 |
| Market-based | 16 | 13 |

I beräkningarna har fastighets- och verksamhetsel tagits med, samt fjärrvärme och fjärrkyla. Uppgifter om totala mängden har tillhandahållits av våra leverantörer Energi Försäljning Sverige (ef) och Öresunds-kraft (fjärrvärme och fjärrkyla). Källa emissionsfaktor el, Location-based: Rapport AIB (Association of Issuing Bodies); European Residual Mixes, Production mix 2019 för Sverige (SE): 0,01189 kg CO₂-ekv/kWh. Källa emissionsfaktor el, Market-based: Naturskyddsföreningen: 0 kg CO₂-ekv/kWh. Vi köper enbart Bra miljöval El. Basår: 2019, enligt följande: Källa emissionsfaktor el: Rapport AIB (Association of Issuing Bodies); European Residual Mixes, Production mix 2018 för Sverige (SE): 0,012 kg CO₂-ekv/kWh. Källa emissionsfaktor fjärrvärme/fjärrkyla: leverantör Öresundskraft. Fjärrvärme 0,047 kg CO₂-ekv/kWh, Fjärrkyla 0,066 kg CO₂-ekv/kWh





Avfall från fartyg och verksamhet

AVFALL OCH ÅTERVINNING

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

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

HAMNENS MILJÖTILLSTÅND

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

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

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

AVGRÄNSNING

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

MILJÖPÅVERKAN

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

Hamnen har en enhet (Miljögården) som ansvarar för och hanterar fartygsavfall. Avfallet hämtas i direkt anslutning till fartyget och transporteras efter avgång till hamnens miljögård för sortering och mellanlagring. Maskinrumsolja (sludge) hämtas direkt av en entreprenör och körs iväg för förädling och energiat återvinning.

Under 2020 har nya rutiner för att mäta avfall och återvinning införts. Vi saknar fortfarande uppgifter om alla fraktioner.

Under 2019 har bolaget upphandlat ny avfallsentreprenad, som under 2020 har tagit över avfallsentreprenaden. Den förväntade effekten är ökad återvinningsgrad utifrån tydliggjorda krav.

Som ett led i att förbättra hamnens hållbarhetsarbete har ansvar för att följa och utveckla hamnens avfallsarbete utpekats. Nya mål kommer att formuleras under 2021.

306-2 FARLIGT AVFALL

| AVYTTRINGSMETOD, VIKT/TON | 2020 | 2019 |
|--|--------------|------------|
| Återvinning | 28 | 49,2 |
| Kompostering | 0 | 8,2 |
| Återhämtning inkl. energiat återvinning (Fjärrvärme) | 834,4 | 608 |
| Förbränning (ej Fjärrvärme) | 0 | 24,6 |
| Deponi | < 0,27 | < 0,82 |
| Total mängd farligt avfall | 869,1 | 690 |

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

ÖVRIGT AVFALL

| AVYTTRINGSMETOD, VIKT/TON | 2020 | 2019 |
|--|---------------|--------------|
| Återanvändning | 0 | 0 |
| Återvinning | 243,35 | 292 |
| Kompostering | 21,9 | 70,8 |
| Återhämtning inkl. energiat återvinning (Fjärrvärme) | 97,5 | 96 |
| Förbränning (ej Fjärrvärme) | 115,46 | 130 |
| Injektionsbrunn | 0 | 0 |
| Deponi | 0 | 0 |
| Lagring på plats | 0 | 0 |
| Annat | 0 | 0 |
| Total mängd övrigt avfall | 479,21 | 589,8 |

Avyttringsmetod och vikt försedd av godkänd avfallsleverantör.



Hamnnära buller

TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN (GRI 307)

Buller är ett stort hälso- och samhällsproblem som aktualiseras såväl i den fysiska planeringen utifrån plan och bygglagen som vid prövning och tillsyn enligt miljöbalkens bestämmelser. Buller i hamnen kommer främst från arbetsmaskiner, fartyg, fordon och hanteringsljud.

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

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

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

REDOGÖRELSE ENLIGT GRI 307

Hamnen har inte identifierat någon överträdelse av miljötillståndet. Inga böter eller andra påföljder har riktats mot bolaget för överträdelse av miljötillståndet.

Under 2020 har kontrollmätning av alla hamnens bulleremissioner skett. Detta ska göras vart femte år enligt villkor i miljötillståndet. Bullernivåerna ligger med god marginal inom lovgivna bullergränser. Kontrollen är redovisad för tillsynsmyndigheten. Inga klagomål på buller har skett under 2020.

STADSNÄRA BULLER

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

Under 2020 har hamnen i samarbete med staden (H+), fortsatt studerat möjligheterna att minska bullret från kombiterminalen och tomdepån.



Hamnen har också utrett möjligheterna att flytta kombiterminalen till ett annat läge, som minskar bullernivåerna och därmed möjliggör en fortsatt utbyggnad av H+.

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

En flytt av containerhamnen till ett nytt läge söderut skulle innebära mindre buller som påverkar befintliga och tillkommande bostäder. Under 2020 har bullerutredningar för olika alternativ för hamnens långsiktiga utveckling och placering genomförts.

Under 2020 påbörjades också ett innovationsprojekt tillsammans med stadens Energi-bolag Öresundskraft där vi med hjälp av smart teknik och sensorer (Internet of things) kan analysera och få tillgång till information som kan användas för förbättringar. Som ett led i detta planerar vi införa bl.a. bullersensorer på strategiska platser. Denna information kommer möjliggöra ständig övervakning och därmed både rapportering av bulleremissioner men också identifiering av möjliga förbättringsåtgärder.

HAMNENS MILJÖTILLSTÅND

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

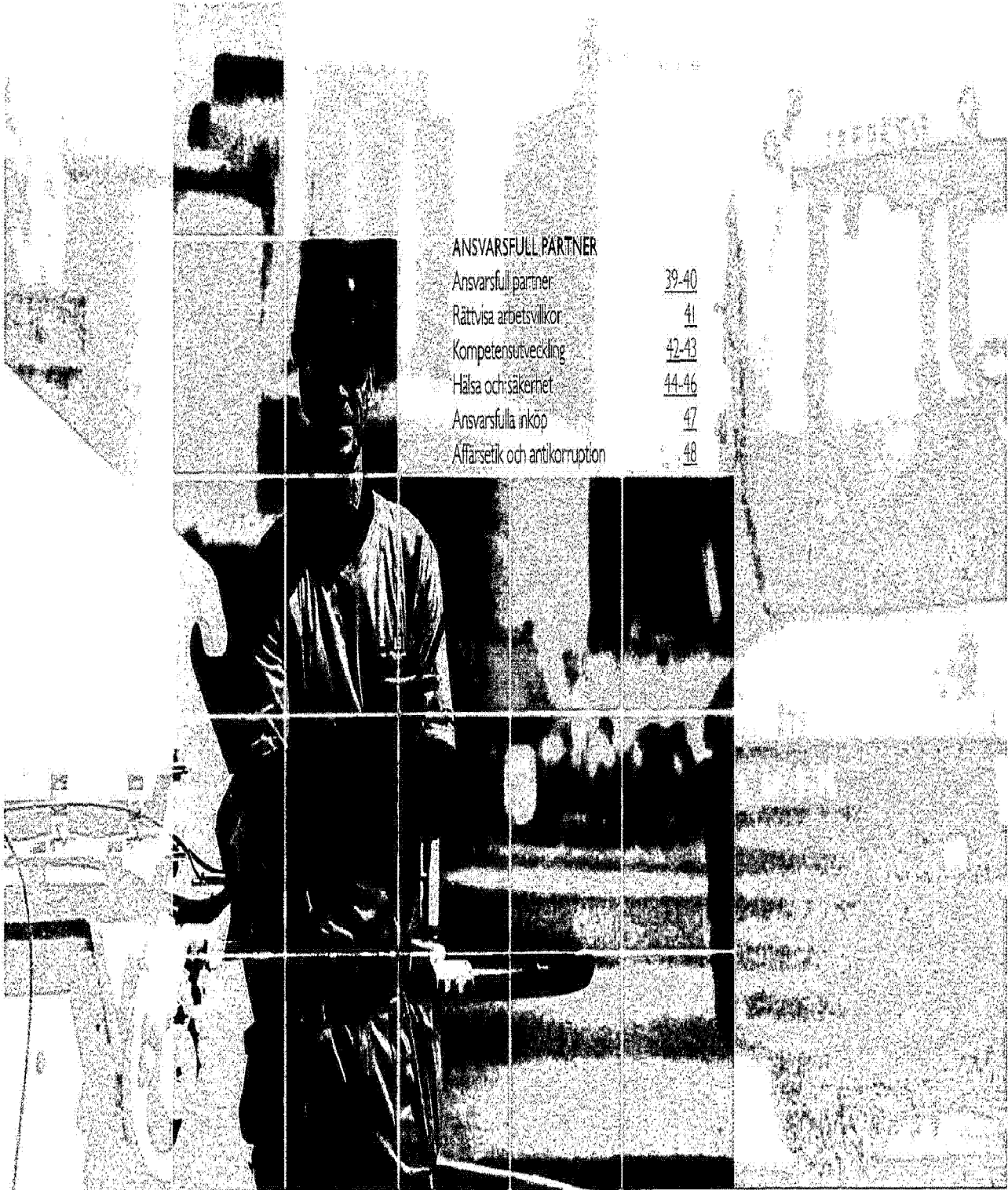
- Hamnverksamhet intill sammanlagt 52 000 anlöp per år av fartyg med en bruttodräk-tighet av minst 1 350 ton, varav ca 50 000 anlöp avser färjetrafiken på HH-leden.
- Mottagning, avvattning och mellanlagring av oljeförorenat vatten och oljehaltigt avfall från fartyg.
- Mottagning och mellanlagring av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

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



ANSVARSFULL PARTNER

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Ansvarfull partner | <u>39-40</u> |
| Rättvisa arbetsvillkor | <u>41</u> |
| Kompetensutveckling | <u>42-43</u> |
| Hälsa och säkerhet | <u>44-46</u> |
| Ansvarfulla inköp | <u>47</u> |
| Affärsetik och antikorrupcion | <u>48</u> |





Ansvarsfull partner

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

EFFEKTIV ORGANISATION

Förändringsprogrammet Lyftet är Helsingborgs Hamns interna strategi för arbete med ständiga förbättringar och ger alla medarbetare möjligheter att bidra. Lyftet innebär också att strategier och mål bryts ned till alla arbetsgrupper. Nedbrutna nyckeltal kopplade till bolagets strategier för hållbart erbjudande och hållbar verksamhet respektive förbättrat resultat, tydliggör förväntningar på en effektiv organisation. Lyftet utvecklar processer och ökar samarbetet inom organisationen, med många involverade medarbetare, vilket leder till en ändrad kultur, från hierarki till teamwork.

ATTRAKTIV ARBETSGIVARE

Helsingborgs Hamns framgång bygger på en stark företagskultur som drivs av engagerade och ständigt lärande medarbetare med olika kompetenser. För att säkerställa framgång både idag och i framtiden är det nödvändigt att kunna attrahera, behålla, utveckla och motivera kvalificerade medarbetare både på lång och kort sikt. Alla medarbetare behöver bidra, bland annat genom att arbeta med ständiga förbättringar för att på så sätt att utveckla processer och öka organisationens effektivitet. Effektiviteten i vår logistik är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och byte av hanteringssystem ställer stora krav på utveckling av medarbetarnas kompetens.

102-8 INFORMATION OM ANSTÄLLDA

| Anställd per 2020-12-31 (2019) | Män | | | Kvinnor | | |
|--------------------------------|------------------|------------------|--------------|----------------|----------------|--------------|
| | Totalt | Heltid | Deltid | Totalt | Heltid | Deltid |
| Tillsvidareanställning | 171 (177) | 166 (175) | 5 (2) | 30 (29) | 27 (25) | 3 (4) |
| Visstidsanställning | 1 (0) | 1 (0) | 0 (0) | 0 (1) | 0 (1) | 0 (0) |
| Totalt, HC* | 172 (177) | 167 (175) | 5 (2) | 30 (30) | 27 (26) | 3 (4) |

* Headcount. All personal arbetar inom hamnens verksamhetsområde. Ingen regional indelning och ingen säsongsvariation. Data hämtas från lönesystem. Siffror inom parentes 2019.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Hamnen är en riskfylld arbetsplats med stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Helsingborgs Hamn arbetar systematiskt med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder. Att medarbetare är friska och motiverade är inte bara viktigt för den allmänna trivseln i bolaget, att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv är också en lönsam investering.

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

JÄMSTÄLLDHET OCH MÅNGFALD

Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare. Under 2020 har Helsingborgs Hamns utarbetat och fastställt en Uppförandekod som tydliggör att hamnen ska vara en bra arbetsplats för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Hamnen vill skapa en arbetsplats där olikheter ses som en tillgång. Hamnens nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra och det behövs både likheter och olikheter för framgång.

40 | 1 NYANSTÄLLD PERSONAL OCH PERSONALOMSÄTTNING

| NYANSTÄLLNING | 2020 | | 2019 | |
|-------------------|-------------|----------------------|-------------|----------------------|
| | Nyanställda | % av antal anställda | Nyanställda | % av antal anställda |
| Totalt antal, HC* | 6 | 3 | 7 | 3,40 |
| Kvinnor / Män | 3 / 3 | 1 / 2 | 3 / 4 | 1 / 2 |
| <30 år | 2 | 1 | 1 | 0,5 |
| 30-50 år | 3 | 1,5 | 6 | 2,9 |
| >50 år | 1 | 0,5 | 0 | 0 |

| PERSONALOMSÄTTNING | 2020 | | 2019 | |
|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | Avslutad anställning | % av antal anställda | Avslutad anställning | % av antal anställda |
| Totalt antal, HC* | 11 | 5,5 | 17 | 8,3 |
| Kvinnor / Män | 1 / 10 | 2 / 6 | 5 / 12 | 2 / 6 |
| <30 år | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 30-50 år | 3 | 1,5 | 5 | 2,4 |
| >50 år | 6 | 3 | 12 | 5,8 |

* Headcount



MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER OCH RÄTTVISA ARBETSVILLKOR

Helsingborgs Hamns stöd för mänskliga rättigheter framgår av hamnens uppförandekod. Helsingborgs Hamn har enbart verksamhet i Helsingborg och lever upp till svenska lagar och kollektivavtal. Fartyg och dess besättning kommer ofta från andra länder än Sverige. Arbetsmiljö och sociala villkor på fartygen kontrolleras av IMO's Port State Control system. Kontroll utförs i Sverige av Transportstyrelsen. Lastbilschaufförer som hämtar och lämnar containrar kan komma från olika länder i Europa. EU-regler begränsar mängden uppdrag som icke-svenska företag får genomföra i Sverige. Kontroll av regler om cabotage genomförs av polisen.

I Helsingborgs Hamn respekteras föreningsrätten att tillhöra en arbetstagar- eller arbetsgivarorganisation, något som gäller enligt svensk lagstiftning. Genom Helsingborgs Hamns medlemskap i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar omfattas alla medarbetare i bolaget av kollektivavtal och det finns en aktiv samverkan mellan arbetsgivaren och de lokala fackliga organisationerna. Hamnbranschen har traditionellt haft fler arbetstagar konflikter än många andra avtalsområden. Helsingborgs Hamn önskar bygga vidare på den förtroendefulla relation till sina fackliga organisationer som har utvecklats de senaste åren.

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

ANSVARSFULLA INKÖP

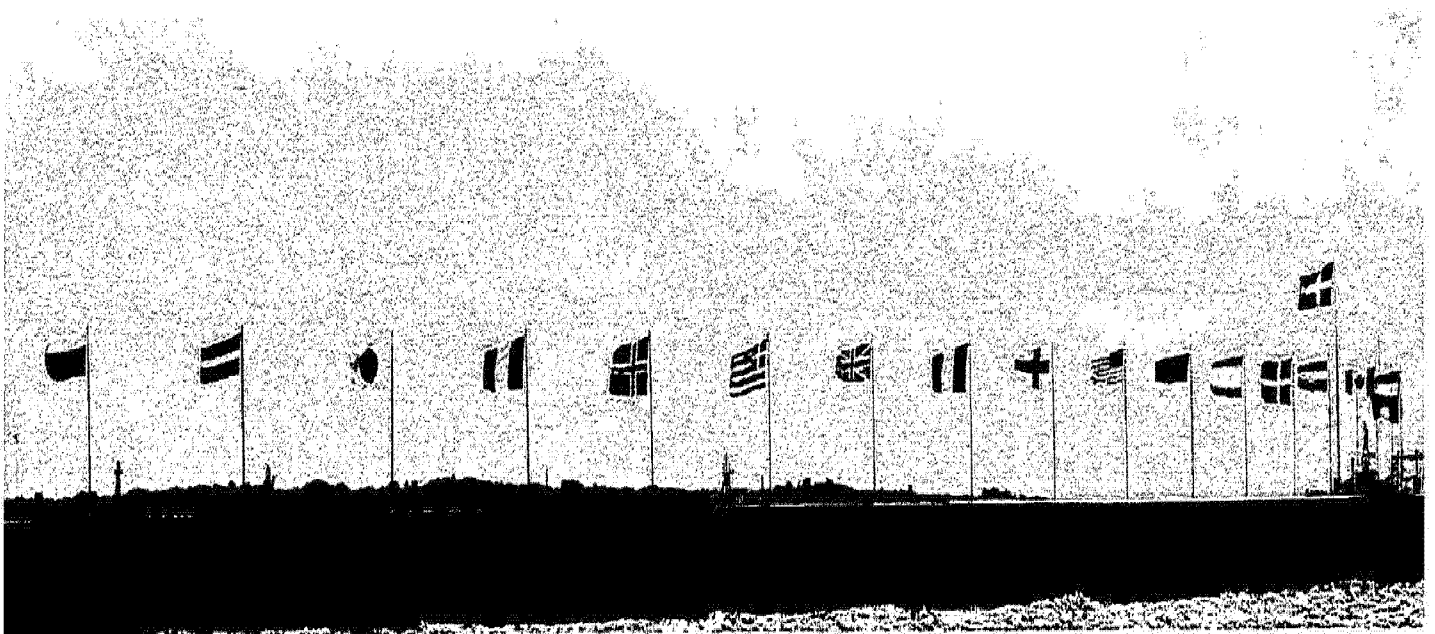
Helsingborgs Hamn köper främst material och tjänster från Sverige. Maskiner och fordon inhandlas även från andra delar av världen, främst från Europa. Genom att tillämpa sociala och miljömässiga krav i Helsingborgs Hamns upphandlingar, där det är lämpligt och möjligt, bidrar hamnen aktivt till ett hållbart Helsingborg som är en del av stadens vision 2035.

AFFÄRSETIK OCH ANTIKORRUPTION

Helsingborgs Hamns arbete med att främja god affärsetik och antikorrupcion framgår av hamnens uppförandekod. Förhållande till leverantörer av varor och tjänster ska vara helt affärsmässigt och inte påverkas av exempelvis otillbörliga gåvor eller förmåner för att eliminera risken av korrupcion. Facilitation payments (påskyndandebetalningar) är en omskrivning för de mutor, gåvor m.m. som internationell sjöfart tidigare betalat för att exempelvis snabbare få fartyget lossat och lastat. Helsingborgs Hamns medarbetare ska inte vare sig ta emot eller kräva någon form facilitation payments, vare sig från anlöpande fartyg, besökande lastbilar, agenter eller varuägare.

205-3 INCIDENTER AV KORRUPTION OCH VIDTAGNA ÅTGÄRDER

| ANTAL INCIDENTER | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Totalt antal incidenter och vidtagna åtgärder | 0 | 0 |





Rättvisa arbetsvillkor

JÄMSTÄLLDHET OCH MÅNGFALD

Under 2020 har Helsingborgs Hamn utarbetat och fastställt en Uppförandekod som tydliggör att hamnen ska vara en bra arbetsplats för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Hamnen vill skapa en arbetsplats där olikheter ses som en tillgång. Hamnens nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra och det behövs både likheter och olikheter för framgång.

Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare. Nuläget i hamnen indikerar via våra medarbetarundersökningar en kultur med en ganska tuff jargong som kan upplevas som kränkande. Våra medarbetare har möjlighet att använda vår visseblåstjänst för att flagga allvarliga avvikelser. Under 2020 inkom ingen anmälan eller rapport som rörde diskriminering. Lönekartläggning visar inga osakliga löneskillnader. Mångfald på annan grund än kvinnor och män samt ålder redovisas inte.

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

Ledningsgruppen har efter avgångar och nyrekrytering under 2020, förändrats från sex män och en kvinna 2019, till fem män och fyra kvinnor 2020.

405-1 MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET

| | 2020 | | 2019 | |
|-------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Arbetare | Tjänstemän | Arbetare | Tjänstemän |
| Totalt antal, HC* | 128 | 73 | 131 | 75 |
| Kvinnor / Män | 4 % / 96 % | 34 % / 66 % | 4 % / 96 % | 31 % / 69 % |
| <30 år | 7 % | 7 % | 8 % | 8 % |
| 30-50 år | 45 % | 47 % | 44 % | 44 % |
| >50 år | 48 % | 46 % | 48 % | 48 % |

* Headcount

Skillnaderna i lön och ersättningar till män och kvinnor redovisas i not 4 på sidan 82. Helsingborgs Hamn har ej möjlighet att dela upp anställda i regioner då vi inte verkar i fler regioner eller använder oss av någon annan indelning av personal.

MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER OCH RÄTTVISA ARBETSVILLKOR

Helsingborgs Hamns stöd för mänskliga rättigheter framgår av hamnens uppförandekod. Helsingborgs Hamn har enbart verksamhet i Helsingborg och lever upp till svenska lagar och kollektivavtal.

Fartyg och dess besättning kommer ofta från andra länder än Sverige. Fartyg utan kollektivavtal eller motsvarande för anställda får inte anlöpa Helsingborgs Hamn. Med kollektivavtal avses ITF avtal eller motsvarande eller att förhandlingar därom kan uppvisas. Arbetsmiljö och sociala villkor på fartygen kontrolleras av IMO's Port State Control system. Kontroll utförs i Sverige av Transportstyrelsen. Under 2020 har inga fartyg utan kollektivavtal eller motsvarande anlöpt Helsingborgs Hamn. En ny riktlinje har fastställts som förtydligat hamnens ansvar och interna rutiner om ett fartyg utan kollektivavtal eller motsvarande skulle anlöpa hamnen.

Lastbilschaufförer som hämtar och lämnar containrar gör det på uppdrag från ett rederi, en agent eller en varuägare. Lastbilschaufförer kan komma från olika länder i Europa. EU-regler begränsar mängden uppdrag som icke-svenska företag får genomföra i Sverige. Kontroll av regler om cabotage genomförs av polisen.

I Helsingborgs Hamn respekteras föreningsrätten att tillhöra en arbetstagar- eller arbetsgivarorganisation, något som gäller enligt svensk lagstiftning. Genom Helsingborgs Hamns medlemskap i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar omfattas alla medarbetare i bolaget av kollektivavtal och det finns en aktiv samverkan mellan arbetsgivarorganisationerna och de lokala fackliga organisationerna.

Hamnbranschen har traditionellt haft fler arbetstagarkonflikter än många andra avtalsområden. Helsingborgs Hamn önskar bygga vidare på den förtroendefulla relation till sina fackliga organisationer och medarbetare som har utvecklats de senaste åren. Sveriges Hamnar och Hamnarbetarförbundet har tecknat en överenskommelse om ett nytt andrahandsavtal. Avtalet gäller för perioden 1 februari 2021 - 30 april 2023. Förstahandsavtalet är tecknat mellan Sveriges Hamnar och Transportarbetarförbundet.

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

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

406-1 INCIDENTER RÖRANDE DISKRIMINERING

| ANTAL FALL AV DISKRIMINERING | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Totalt antal fall av diskriminering / brott mot uppförandekod | 0 | 0 |



Kompetensutveckling

EFFEKTIV ORGANISATION

Förändringsprogrammet Lyftet är Helsingborgs Hamns interna strategi för arbete med ständiga förbättringar och ger alla medarbetare möjligheter att bidra. Lyftet innebär också att strategier och mål bryts ned till alla arbetsgrupper. Nedbrutna nyckeltal kopplade till bolagets strategier för hållbart erbjudande och hållbar verksamhet respektive förbättrat resultat, tydliggör förväntningar på en effektiv organisation. Lyftet utvecklar processer och ökar samarbetet inom organisationen, med många involverade medarbetare, vilket leder till en ändrad kultur, från hierarki till teamarbete.

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

Lyftet innebär att alla medarbetare ska få möjligheter att bidra, bland annat genom att vi arbetar med ständiga förbättringar. Under 2020 fullföljdes åtta fokusgrupper, och vi planerar för ytterligare grupper under 2021. Delaktigheten bland medarbetarna är hög och det tvärfunktionella arbetet skapar en förståelse för hur vi alla är beroende av varandra i verksamheten. Projekten innebär att medarbetare från alla delar av organisationen deltar i arbetet med att utveckla frågor som rör gemensamma dagliga processer, framtida utvecklingar och företagskultur.

ATTRAKTIV ARBETSGIVARE

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

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

Effektiva logistiklösningar leder i sin tur till nöjda kunder och mindre resursförbrukning av energi och därmed bättre miljö. Hamnens förmåga är aldrig större än

våra medarbetares förmåga att vara en del av organisationen och leva upp till kraven på ledarskap och medarbetarskap, utöver att hantera allt mer kvalificerade verktyg, maskiner, system med mera.

MEDARBETARENGAGEMANG

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

Medarbetarundersökningen genomförs varje år och är viktig för att kunna identifiera nuläge, fortsatta satsningar och utveckling. Undersökningen resulterar i en konkret åtgärdsplan som följs upp och kommuniceras. Nytt för 2020 är att vi mäter medarbetar-engagemang genom Employee Net Promoter Score (e-NPS). Vi följer dels e-NPS-värdet och dels andelen ambassadörer, dvs de som svarat högst på skalan. Vi landade för 2020 på ett resultat där 37 procent är ambassadörer och ett e-NPS-värde på 6.

Medarbetarsamtal genomförs årligen. Varje medarbetare får tillfälle till en dialog kring sin prestation och utveckling tillsammans med närmaste chef. Samtalet ger även goda möjligheter för chef och medarbetare att forma samarbete och relation. Målstyrning är en del av medarbetarsamtalet som ger ett tydligt individuellt mål. Av detta framgår vad medarbetaren ska uppnå och hur det är kopplat till Helsingborgs Hamns mål. Likaså ges möjlighet till att utveckla sin roll i form av utbildningar som sedan följs upp vid nästa medarbetarsamtal.

DIGITALISERING MED NYTT TOS

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



Under de senaste två åren har dagens och framtida processer i containerverksamheten dokumenterats och en kravspecifikation på ett nytt TOS utarbetats. Under 2021 genomförs upphandling av ett nytt TOS. Parallellt kommer organisationen förändras och medarbetare utbildas för de nya roller som krävs för våra nya arbetssätt.

Pandemin har under 2020 inneburit ett praktiskt och mentalt steg för en ökad digitalisering. En stor del av våra interna och externa möten har under året genomförts med hjälp av digitala videokonferenssystem.

LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

Under 2019 och 2020 har vårt ledarskap och vår kultur varit fokus för två av grupperna i Lyftet. Deras arbete har resulterat i att vi inrättat kontinuerliga arbetsledarträffar, reviderat våra värdeord och våra policys respektive riktlinjer för medarbetarskap och ledarskap. Genom medarbetarundersökningen har vi identifierat ett behov av att utveckla vårt ledarskap och ledarens roll i den interna kommunikationen ytterligare, ett utvecklingsarbete som fortsätter under 2021.

Möten för daglig styrning har under 2020 införts på alla avdelningar inom hamnen. Genom dessa korta dagliga och veckovisa möten med alla medarbetare på avdelningen, ökas delaktighet, det dagliga ledarskapet stärks och ständiga förbättringar arbetas fram.

LEDNING AV KOMPETENSUTVECKLINGEN

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

Nya krav på hamnen innebär att organisationen, rollerna i organisationen och bemaningen av dessa roller ständigt ses över och vidareutvecklas. Arbetet bedrivs inom ramen för hamnens arbete med att förändra och utveckla bolaget i de sex strategiska förbättringsområdena, som beskrivs på sid 15. Vd och ledningsgrupp utvecklar åtgärder och planer utifrån dessa sex strategiska förbättringsområdena, som också innebär krav på förändrad och utvecklad kompetens.

HR-chefen ansvarar för hamnens kompetensinventering och samordnar planerna för gemensam kompetensutveckling. Respektive chef ansvarar för de individuella utvecklingsplanerna som utformas i medarbetarsamtalen. Verktyg för att mäta omfattningen på Helsingborgs Hamns utbildning och fördelning var planerad till att införas under

2020, uppstart har dock försenats och påbörjas i början av 2021. Kompetensutvecklingen är kopplad till bolagets verksamhetsstyrning och struktur för affärsplan och målarbete och följs således upp i dessa processer.

404-3 UTVÄRDERING AV PRESTATION OCH UTVECKLING

| | 2020 | 2019 |
|---|------|-------|
| Andel kvinnor av totalt antal anställda kvinnor | 77 % | 100 % |
| Andel män av totalt antal anställda män | 47 % | 77 % |
| Andel tjänstemän av totalt antal anställda tjänstemän | 66 % | 100 % |
| Andel arbetare av totalt antal anställda kollektivanställda | 44 % | 72 % |
| Totalt antal av totalt antal anställda | 51 % | 81 % |

Data registreras och hämtas från lönesystem.





Hälsa och säkerhet

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

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

Hamnen är en arbetsplats där säkerheten dagligen står överst på agendan och har högsta prioritet. Att förebygga olyckor och ohälsa för både personal och besökare är en självklarhet. Systematiskt säkerhetsarbete med förebyggande skyddsarbete, utbildning, riskanalyser, incidentrapporter och skyddsåtgärder är därför ett naturligt och dagligt inslag i hamnens vardag.

LEDNING (403-1)

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

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

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

Chefen för miljö- och säkerhet (SMÅK) har ansvaret att följa och införa ny lagstiftning och ta strategiska initiativ inom området. I syfte att förbättra säkerheten har Helsingborgs Hamn en skyddskommitté som leds av chefen för operations (COO) där hamnens säkerhetsordnare och avdelningscheferna från container, logistik, teknik och HR ingår tillsammans med personalrepresentanter. Personalrepresentanter är huvudskyddsombud eller skyddsombud och utses av personalen via sin fackliga organisation.

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

RISKHANTERING (403-2)

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

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

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

Tillbudsrapporteringen har över tid ökat som en effekt av ett aktivt arbete och 2020 hade vi det högsta antalet rapporterade tillbud någonsin, 160 st (97). Syftet med ökad rapportering av incidenter är att få information om risker för att därmed kunna vidta förebyggande åtgärder så det aldrig händer allvarligt tillbud eller olycka. Bra och fungerande tillbudsrapportering är därför en betydande resurs för att med rätt åtgärder i rätt tid kunna uppnå hög säkerhet. Tillbud rapporteras i avvikelssystem, fördelas inom organisationen till rätt ansvarig, flaggas upp vid dagligt styrningsmöte och åtgärder följs upp i forum för incidentrapporter som leds av hamnens säkerhetsordnare.

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



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

FÖREBYGGANDE SÄKERHETSARBETE (403-3)

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

Vid varje fartygsanlop sker en kontroll med ansvarig personal på fartyget. Innan nya arbetsuppgifter påbörjas genomförs en särskild skyddsgenomgång som dokumenteras i form av en checklista. Nya och säkrare metoder införs i hamnens säkerhetsmanual fortlöpande. Alla medarbetare förväntas rapportera säkerhetsproblem till sin närmas- te chef eller sitt skyddsombud. Skyddsombud har laglig rätt att stoppa farliga arbeten. Något sådant stopp har inte gjorts under 2020.

Under 2020 skedde en olycka som ledde till ett läkarbesök. Internutredning genomfördes av hamnen tillsammans med de involverade och skyddsombud.

Pandemin har under 2020 påverkat arbetets organisation och genomförande. Hamnen har under året följt både myndigheters och Helsingborgs stads rekommendationer och anpassat dessa till hamnens verksamhet. De medarbetare som har möjlighet har arbetat hemifrån i större utsträckning och många möten har förflyttats till olika digitala forum. I produktionsverksamheten har säkerhetsrutiner införts och den fysiska miljön har anpassats för att möjliggöra distans.

Arbetsgivaren har inte mottagit några signaler gällande psykisk ohälsa kopplat till de anpassningar som gjorts. Däremot uppfattar vi att många medarbetare saknar sina kollegor, de personliga mötena och sina vanliga rutiner, vilket är naturligt. Våra medarbetare visar god förståelse för situationen och de begränsningar som denna innebär.

SAMVERKAN (403-4)

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

Skyddskommittén har under 2020 sammanträtt tre gånger. Vid skyddskommitténs möte deltar hamnens säkerhetssamordnare, berörd avdelningschef, och huvudskyddsombud. Deltagande avdelningschefer har befogenheter att vidta skyddsåtgärder. Strukturella åtgärder som kräver investeringar och omorganisation beslutas av vd.

Under 2020 har hamnen säkerställt att kontinuitetsplaner är uppdaterade för verksamheten i händelse av stort sjukdomsfall. I krishanteringen kopplat till pandemin har hamnen samverkat med Helsingborgs stads krisledning. Helsingborgs Hamn är en samhällskritisk verksamhet och ska bedrivas även i kristider. Pandemin har inte hindrat någon verksamhet.

SÄKERHETSUTBILDNING (403-5)

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

Som en del av vårt arbete med säkerhet i vardagen bedriver vi ett aktivt förebyggande säkerhetsarbete. Vi har till exempel installerat alkohol- och drogtester. Under 2021 inför vi hälsoundersökning för fler av våra medarbetare som ibland arbetar natt.

En utbildningsgrupp säkerställer fortbildning och repetitionsutbildning för fordon.

Under året har det genomförts utbildningar i Säker Last och Farligt Gods. Det genomfördes även utbildning i hjärt- och lungräddning till dess restriktioner kopplat till covid-19 satte detta på paus. Korta digitala utbildningar inom IT- och informations säkerhet har också genomförts under året.



HÄLSA (403-6)

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

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

Bolagets mål i personalfrågor täcker speciellt tre områden: att minska den korta sjukfrånvaron (upp till 14 dagar), att öka personalomsättningen och med aktiv rehabilitering säkerställa att de som varit sjukskrivna under längre tid kan återgå till sitt arbete så snart som möjligt.

HÄLSA OCH SÄKERHET HOS AFFÄRSPARTNER PÅ PLATS I HAMNEN (403-7)

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

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

Vid entreprenadarbete samordnas arbetsmiljöarbetet genom dokumenterad riskanalys innan arbetet påbörjas. Hamnen och dess entreprenörer säkerställer efterlevnad och

förståelse av analysen och säkerhetsföreskrifter genom att gemensamt skriva på en entreprenörsförsäkring i form av en checklista.

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

Det är självklart av största vikt för oss att våra besökare undviker risker för olyckor och ohälsa. Genom tydliga instruktioner, professionellt och behjälpligt bemötande och kontroll av efterlevnad erbjuder vi en trygg och säker hamn även för våra besökare.

403-9 ARBETSRELATERADE SKADOR

| ARBETSRELATERADE SKADOR: ANTAL OCH FÖRHÅLLANDE | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| | Medarbetare | Medarbetare |
| Dödsfall till följd av arbetsrelaterad skada | 0 | 0 |
| Arbetsrelaterade skador som resulterat i längre frånvaro* (exkluderat dödsfall) | 0 | 0 |
| Rapporterade arbetsrelaterade skador (LTIF) ** | 1 (0,56) | 1 (0,45) |
| Arbetade timmar totalt | 359 256 | 443 195 |
| Totalt antal anställda medarbetare i snitt | 204 | 212 |
| Sjukfrånvaro totalt: Fast anställd personal, % | 4,99 | 4,54 |
| Totalt inrapporterade incidenter/tillbud/olyckor | 160 | 96 |

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

** Antal olyckor som resulterat i frånvaro i mer än en dag per 200 000 arbetade timmar (LTIF). Olycka som resulterat i frånvaro (LT) är en arbetsrelaterad olycka, som resulterat i att medarbetaren inte har kunnat återvända till arbetet nästa kalenderdag.

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

Utgått: Nyckeltal som var kopplade till GRI-upplysning 403-9 i 2018 års redovisning är borttagna i årets redovisning med anledning av övergång från GRI 403 2016 till GRI 403 2018.



Ansvarsfulla inköp

EFFEKTIVA OCH ANSVARSFULLA INKÖP AV VAROR OCH TJÄNSTER

Helsingborgs Hamn köper främst material och tjänster från Sverige. Dock köps maskiner och fordon även från andra delar av världen främst från Europa. Hamnen gör i genomsnitt årliga inköp motsvarande ca 100 mkr. Beloppet varierar stort beroende på storleken av investeringar i hamnanläggningar, kranar och maskiner. Hamnen utför tjänster och vidare säljer enbart lastsäkringsmaterial. Alla övriga varor och tjänster används för att producera hamnens tjänster.

Ansvarsfulla inköp rör både miljödimensionen (GRI 308) och den sociala dimensionen (GRI 414) av hållbarhetsrapporteringen. Helsingborgs Hamn vill samarbeta med både leverantörer och kunder för att bidra till ett hållbart samhälle. Om Helsingborgs Hamn använder leverantörer som inte lever upp till högt ställda hållbarhetskrav, riskerar vi vårt rykte utifrån ambitionen att vara ett föredöme.

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

Inför en upphandling görs en riskanalys av branschen rörande miljökrav och sociala krav. Utifrån dagens bästa möjliga miljökrav och sociala krav, värderas möjligheterna att utveckla respektive bransch eller delbransch, genom att önska förbättrade miljökrav och sociala krav. Denna analys innefattar också bedömningar av livscykelperspektivet, och hamnens krav utifrån väsentlighet för hållbarhet.

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

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

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

LEDNING AV ANSVARSFULLA INKÖP

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

I hamnens hållbarhetspolicy framgår att arbetet med att skapa en ansvarsfull leverantörskedja med höga miljökrav och sociala krav ska vara en integrerad del i arbetet med upphandling och inköp.

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

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

Under 2020 genomförde Helsingborgs Hamn inga platsbesök eller revisioner hos leverantörer där företagsstyrning, kvalitet samt sociala och miljömässiga förhållanden utvärderades. Denna verksamhet planeras komma i gång under 2021 om pandemin så tillåter.

Bolagets upphandlingspersonal och inköpsansvariga behöver löpande uppdatera sin kompetens med utbildning och genom praktisk tillämpning av verktyg för avtalsuppföljning. Pandemin hindrade utbildning under 2020. Under 2021 planeras utbildning i avtalsuppföljning för en till två personer.

| | 2020 | 2019 |
|------------------|------|------|
| Nya leverantörer | 9 | -- |
| Miljökrav | 86% | -- |
| Sociala krav | 7% | -- |

Data saknas för 2019.



Affärsetik och antikorrupktion

UPPFÖRANDEKOD

Helsingborgs Hamns arbete med att främja god affärsetik och antikorrupktion framgår av hamnens uppförandekod. Helsingborgs Hamn är beroende av att omvärlden har förtroende för oss. Det är bara genom att ha ett högt förtroende som Helsingborgs Hamn kan fortsätta att vara ett framgångsrikt företag, som tar stora ytor i anspråk centralt i Helsingborgs stad. Efterfrågan på hamnens tjänster drivs av exportindustrins framgångar och importörernas efterfrågan från industri och konsumenter. Företag som har höga krav på sig själva och från sina kunder. Hamnen måste både vara en effektiv länk i logistikkedjan och leva upp till kundernas krav på affärsetik.

Helsingborgs Hamns uppförandekod tydliggör hur vi ska uppträda som affärspartner, arbetsgivare, medarbetare och samhällsaktör. Vår uppförandekod är tillsammans med våra värdeord vårt viktigaste dokument.

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

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

UPPFÖLJNING

I slutet av 2020 antog ledningsgruppen en uppförandekod som tydliggör hur vi ska uppträda som affärspartner, arbetsgivare, medarbetare och samhällsaktör. Under 2021 kommer medarbetare att informeras om och utbildas i hamnens uppförandekod.

Två verksamheter (8 %) har särskilt riskvärderats utifrån risken för korrupktion, dels upphandling/inköp (leverantörskontakter) och anlop (påskyndandebetalningar).

Under 2020 och 2019 har inga fall av korrupktion eller incidenter kopplat till korrupktion bekräftats. Ingen medarbetare har bestraffats eller avskedats på grund av korrupktion.

Inga avtal med affärspartners har under 2020 och 2019 upphävts på grund av att hamnens uppförandekod för leverantörer rörande korrupktion har överskridits. Varken bolaget eller någon medarbetare har åtals för korrupktionsbrott.

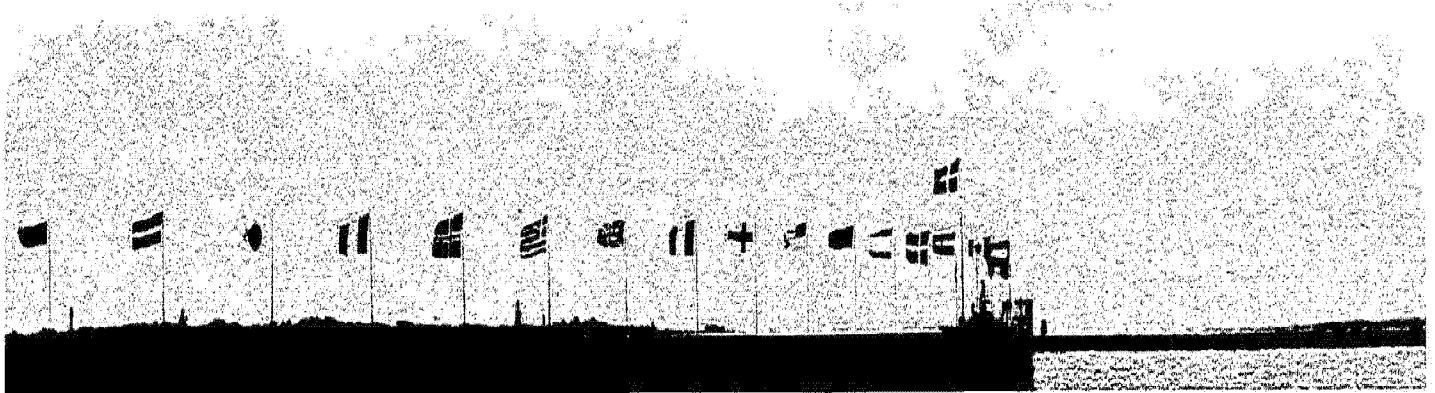
Hamnen har god intern kontroll och har inga indikationer på att hamnens grundläggande värderingar och policys inte tillämpas i frågor som rör affärsetik och antikorrupktion.

Som ett led i vårt säkerhetsarbete och arbete med intern kontroll har bolaget sedan 2018 ett visseblåsarsystem med syfte att skapa möjlighet att helt anonymt anmäla oegentligheter i och omkring bolaget. Några visseblåsningar har inte förekommit under 2020 eller 2019.

205-2 INFORMERATS RESPEKTIVE UTBILDATS I UPPFÖRANDEKODEN*

| | 2020 | | 2019 | |
|----------------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| | Informerats | Utbildats | Informerats | Utbildats |
| Ledning | 36 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Tjänstemän | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Arbetare | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Affärspartners | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |

* Bolaget verkar bara i en region.

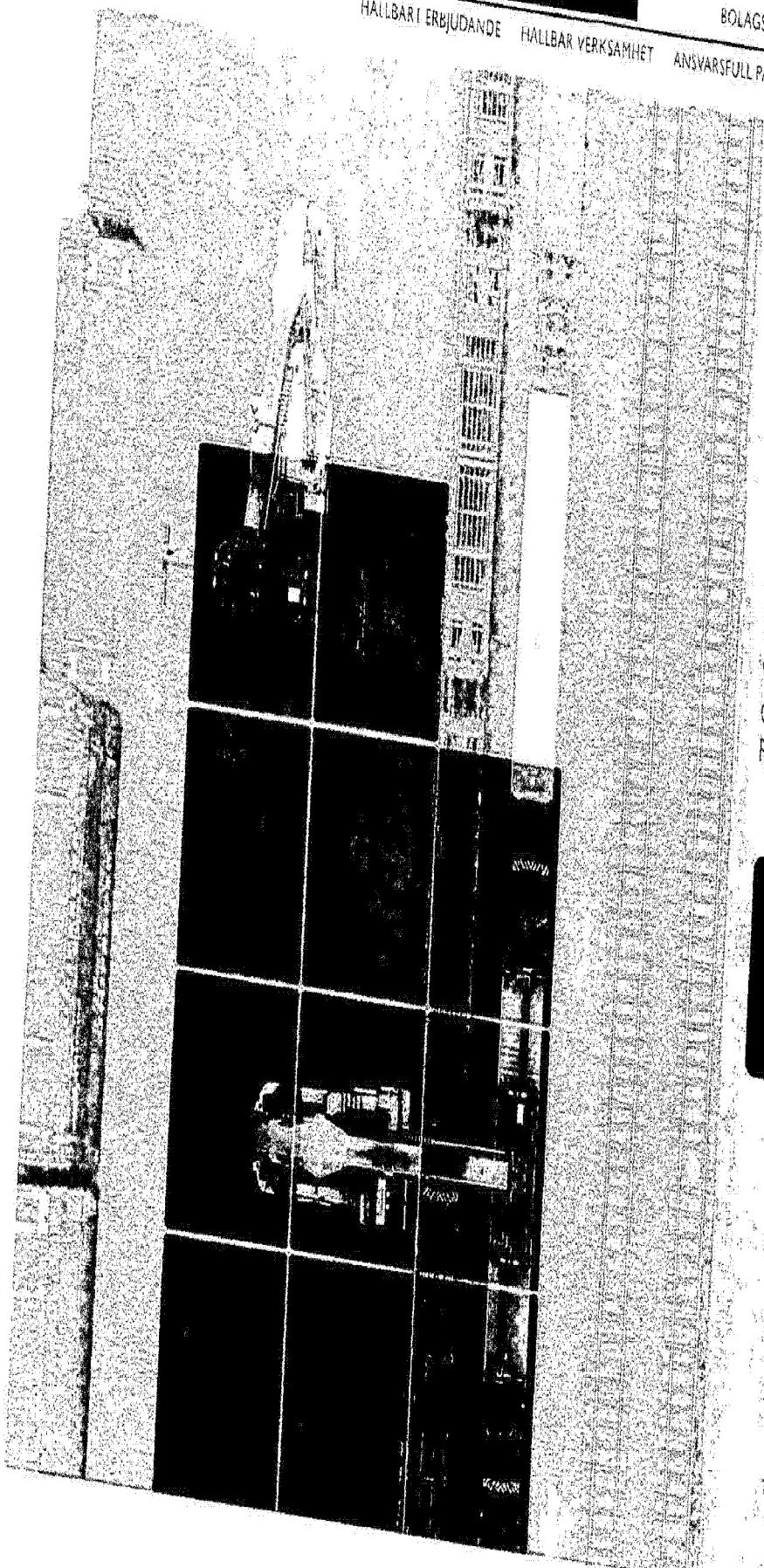




GRI-BILAGOR

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Rapporteringspraxis | 50 |
| Hållbarhetsstyrning | 51 |
| Intressentengagemang | 52-53 |
| Väsentlighetsanalys | 54-56 |
| Väsentliga aspekter och upplysningar | 57-63 |
| GRI-index | 64-67 |
| Revisorns yttrande | 68 |

Beaktat till GRI rapporten omfattar information och data som inte redovisas på annat plats i årsredovisning för 2020, men som är enligt GRI-standarder eller andra relevanta bestämmelser om hållbarhetsrapportering.





Rapporteringspraxis

Hammens hållbarhetsrapport 2020 har framställts i enlighet med "Core"-alternativet i GRI Standards. Krav på hållbarhetsrapportering enligt årsredovisningslagen innefattas i GRI-rapporteringen.

GRI STANDARD

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

Helsingborgs Hamns hållbarhetsrapport 2020 har framställts i enlighet med "Core"-alternativet i GRI Standards. Krav på hållbarhetsrapportering enligt årsredovisningslagen innefattas i GRI-rapporteringen.

Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2020 består av affärsöversikt, hållbarhetsrapport, bolagsstyrningsrapport och förvaltningsberättelse.

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

GRI-bilagan redovisar hur de väsentliga aspekter styrs, hur styrningen följs upp och information om GRI-upplysningar som inte redovisas på annan plats i Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2020.

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

Helsingborgs Hamns årsredovisning för 2020 publiceras i PDF-format på svenska och är tillgänglig på [Helsingborgs Hamns webbsida](https://www.helsingborgshamn.se).

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

EXTERNT BESTYRKANDE

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

KPMG har kontrollerat att de uppgifter och den information som krävs av årsredovisningslagen inom hållbarhetsområdet är inkluderad i årsredovisningen för 2020. På sidan 68 finns en redogörelse från revisorerna.

REDOVISNINGENS OMFATTNING

Den ekonomiska informationen som beskriver ekonomiskt ansvar i denna rapport är baserad på Helsingborgs Hamns årsredovisning. Den ekonomiska data som redovisas i denna rapport omfattar normalt endast Helsingborgs Hamn AB. Redovisningen av betydande indirekta effekter (GRI 203-2) omfattar kommunerna som ingår i samarbetet "Familjen Helsingborg".

Helsingborgs Hamns GRI-rapportering omfattar inte intressebolag eller samriskföretag och ej heller underleverantörer eller leverantörer av varor och tjänster, om inget annat anges. Inga betydande organisationsförändringar har skett under 2020.

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

Helsingborgs Hamns hållbarhetsredovisning följer GRI Standards, Global Reporting Initiatives riktlinjer. Den täcker alla väsentliga principer i FN:s Global Compact som beskriver internationella principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption i ett 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.



Hållbarhetsstyrning

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

HAMNENS HÅLLBARHETSORGANISATION

Helsingborgs Hamns ledning har ansvaret för hamnens hållbarhetsstrategier och för att följa upp hur strategin införs i bolaget. Hamnens chef för avdelningen säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet (SMAK) är också hållbarhetschef med ansvar för att samordna och driva hållbarhetsarbetet inom bolaget. Hållbarhetsfrågorna finns var sjätte vecka på dagordningen för hamnens ledningsgrupp. Hållbarhetschefen leder en styrgrupp med ansvar för att samordna och vidareutveckla hamnens systematiska hållbarhetsarbete, samt stödja organisationens arbete med mål, uppföljning och redovisning av hållbarhetsdata.

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

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

PLAN FÖR ATT NÅ MÅL

Sedan 2020 har bolaget ett ägardirektiv som säger att hamnen ska vara; "Sveriges mest hållbara hamn 2022". Ägardirektivet har omsatts till hållbarhetspolicy, riktlinjer och strategier för att långsiktigt säkerställa en hållbar verksamhet och uppnå ägardirektivets krav.

Den övergripande planen för att nå målet "Sveriges mest hållbara hamn 2022" har utarbetats under 2019 med ett gemensamt angreppssätt för hur hamnen styr, leder och

utvecklas mot målet. Under 2020 påbörjades det systematiska arbetet med konkreta åtgärder och planer för att nå fastställda mål. Hamnen har också börjat jämföra Helsingborg med andra hamnar för att identifiera styrkor och svagheter i hamnens arbete. Utifrån jämförelsen ska våra hållbarhetsmål och mätmetoder revideras och förbättrade mål formuleras under 2021.

Under 2021 ska de större och mer utmanande hållbarhetsprojekten påbörjas. 2022 är planen att hamnens styrelse beslutar om en handlings- och tidsplan för fossilfri hamnverksamhet.

STYRANDE DOKUMENT

Under 2020 har tillämpningen av Helsingborgs Hamns vision och värderingar tydliggjorts i uppdaterade styrdokument för Medarbetarskap och Ledarskap. En "Uppförandekod" har fastställts för Helsingborgs Hamn. Under 2021 ska utbildning i uppförandekoden genomföras.

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

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

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

FÖRSIKTIGHETSPRINCIPEN (GRI 102-11)

Arbetet med försiktighetsprincipen behöver utvecklas för alla löpande frågor. Under året har försiktighetsprincipen tillförts bolagets rutiner för investeringsbegäran. Stora förändringar av hamnens verksamhet kräver normalt förändringar av miljötilståndet, vilket kräver en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning. I sådana miljökonsekvensbeskrivningar ska bolaget redogöra för hur försiktighetsprincipen har tillämpats.



Intressentengagemang

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

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

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

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

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

| INTRESSENTGRUPP | INTRESSENER | INTRESSENTENGAGEMANG | VIKTIGASTE FRÅGOR/FORVANTNINGAR | HAMNENS SVAR/ÅTGÄRD | ASPEKT |
|-------------------|---|--|---|---|---|
| Ägare | Kommunfullmäktige | Bolagsstämma, viktiga frågor. 1 ggr/år. | Ägardirektiv och stora viktiga frågor. | Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling. | God ekonomi, direkt och indirekt. Hållbar hamn. Energianvändning. |
| | Helsingborgs Stads Förvaltning AB | Bolagsstämma 1 ggr/år, ägardialog. 2 ggr/år. | Tertialvis uppföljning av mål och avkastningskrav. | Leva upp till resultat- och hållbarhetsmål. Säkerställa logistikstadens utveckling. | |
| | Stadsbyggnadsnämnden | Samrådsmöten, arbetsgrupper. 2-6 ggr/år. | Stadsutveckling (särskilt fortsättningen av H+) | Samverka om klimatpåverkan, logistikstaden och hamn nära buller. | |
| | Styrelse | Styrelsemöten, strategidagar. 7-8 ggr/år. | Strategiska frågor, investeringar, budget och uppföljning. | Leva upp till ägardirektiv samt resultat- och hållbarhetsmål. | |
| Näringsliv | Tillverkningsindustri i södra Sverige | Dialog om transporter i Skåne. | Dagliga anlop till/från oceanhamnarna. | Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system. | Kompetens Nöjda kunder Öka kapacitet |
| | Livsmedelsdistribution i Sverige | | Säkra och effektiva logistiklösningar för livsmedelsklostret. | Medverka till effektiva transportkedjor. | God ekonomi |
| | • Familjen Helsingborg • Region Skåne | | Säkra och effektiva logistiklösningar. | Medverka till effektiva transportkedjor. | |
| Kunder | Rederier | Regelbundna möten på strategisk, taktisk och operativ nivå. 1-4 ggr/år. Kundenkäter. 1 ggr/år. | Stabila volymer och effektiv hantering. | Medverka till effektiva transportkedjor genom tillräcklig kapacitet och moderna IT-system. | Kompetens Nöjda kunder Öka kapacitet Säkra transporter |
| | Logistik-kunder Varulagare Speditörer | | Säkra och effektiva logistiklösningar. Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop. | | |
| Medarbetare | Anställda | Arbetsplatsträffar, 10-45 ggr/år beroende på avdelning. Medarbetarsamtal, medarbetarenkäter. 1 ggr/år. Visselblåsarfunktion, alltid tillgänglig. | Kompetenta och engagerade medarbetare. | Arbeta utifrån policyer och riktlinjer för säker arbetsplats och god hälsa. Engagera och kompetensutveckla medarbetare. | Hälsa och säkerhet God ekonomi Kompetensutveckling |
| | Fackliga organisationer | Regelbunden dialog med fackföreningar, både på central och lokal nivå. 14 ggr/år. | Medbestämmande och församt företag. | Hamnbolaget värdesätter konstruktiv dialog med fackliga organisationer. | Arbetsrätt |
| Hamn nära service | Speditörer | Operativ samverkan. Löpande 1 ggr/vecka. | Säkra och effektiva logistiklösningar, dagliga anlop. | Flexibilitet och service. | Kompetens Ökad kapacitet |
| | Bogserbåtar | | Frekventa anlop | Utveckla hamnen för att svara upp mot efterfrågan och volymtillväxt. | |
| | Bunkring m.m. | | Säker hantering | Tydliga regelverk för bunkring på plats | Säkra transporter |
| Leverantörer | Inköp av varor och tjänster Bygg- och anläggningsentreprenörer | Upphandling av ramavtal. Cirka vart 3-4:e år. Upphandling av entreprenader. Vid behov. | Upphandling, avtal och uppföljning. | Arbete med affäretik och antikorrupcion, samt ställa krav på och följa upp miljökrav och sociala krav i upphandlingar. | Affäretik och antikorrupcion. Granska leverantörer. 7 |



| INTRESSENTGRUPP | INTRESSENTER | INTRESSENTENGAGEMANG | VIKTIGASTE FRÅGOR/FORVANTNINGAR | HAMNENS SVARI/TÅGÅRD | ASPEKT |
|-------------------------------|---|--|---|---|--|
| Tillståndsgivande myndigheter | Mark- och miljödomstolen Länsstyrelsen Skåne Helsingborgs miljöförvaltning | Tillståndprocess. Vid behov. Tillståndprocess vart 5:e år, tillsyn årligen. Regelbunden dialog. | Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav. | Efterlevnad av miljötillståndet 32 olika villkor inklusive krav på buller, elanslutning av fartyg vid kaj och antalet årliga anlöp. | Miljöefterlevnad, Buller, Emissioner, Havsnivå. |
| Operativa hamnära myndigheter | Tull Polis, Sjöfartsverket, Jordbruksverket Transportstyrelsen, Räddningstjänst | Tillståndprocess, vid regeländringar. Tillsyn årligen. Regelbunden samverkan och dialog, månadsvis. Tillståndprocess, dialog, årligen. Samarbetsavtal, årliga övningar. | Verksamhet inom ramen för tillstånd och säkerhetskrav. | Efterlevnad av Transportstyrelsens och Tullverkets tillstånd, med bl.a. krav på säkerhet enligt sjöfartslag och hamnlag, tullprocedurer, hantering av brandfarliga varor. | Säkra transporter Kompetensutveckling Hälsa och säkerhet |
| Organisationer | Sveriges Hamnar | Erfarenhetsutbyte, 4-5 ggr/år. Kollektivavtal, 2 ggr/år. | Aktiv och lojal medlem i arbetsgivarorganisationen. | Utveckla sjöfarts- och hamnningarna, samt vara en konstruktiv arbetsgivare och part i kollektivavtalsförhandlingar. | Arbetsrätt Affäretik Indirekta ekonomiska effekter |
| Allmänheten | Hamnära boende Boende inom Familjen Helsingborg | Information och dialog vid behov. | Rimliga buller och utsläppsnivåer. | Hantera klagomål och få synpunkter på hamnens långsiktiga utveckling. | Miljöefterlevnad, Buller, Emissioner |
| Kundens kund | Turister och besökare Lastbilschaufförer Anställda inom industri och distribution | Kryssningsanlöp, 1-5 ggr/år. Dagligen när gods hämtas/lämnas. | Tillgång till färjetrafik till Helsingör/Danmark. Korta hanteringstider och tydlig kommunikation Konkurrenskraftigt näringsliv. | Upprätta tillfälliga ISPS-områden och samverka med stadens turistmyndighet. Främja hälsa och säkerhet för alla besökare till hamnen. Medverka till effektiva transportkedjor. | Hälsa och säkerhet God ekonomi Ökad kapacitet |





Väsentlighetsanalys

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

Väsentlighetsanalysen har reviderats under 2020 med resultatet att inga förändringar av våra väsentliga aspekter behöver förändras. Hamnens prioriteringar har förtydligats och redovisningen utvecklats och fördjupats. Det finns fortfarande behov av att förbättra och utveckla rapportering av indikatorer för flera av aspekterna.

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

För Arbetsrätt och mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald, och Affäretik och antikorrupcion redovisar vi från och med 2020 enligt relevanta GRI-aspekter och enligt GRI:s indikatorer.

Information om materialitetsanalysen finns på sidorna 57-63. En fullständig lista över GRI-indikatorer finns i GRI-indexet på sidorna 64-67.

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

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

I samband med bolagets arbete med affärsplanen genomfördes en omvärldsanalys för att identifiera trender och globala drivkrafter. Med hjälp av analysen och en intern workshop identifierades viktiga hållbarhetsfaktorer i transportkedjan. Utifrån transportkedjan identifierades relevanta faktorer som påverkar vår omgivning ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Samtidigt revideras bolagets intressentanalys.

I det andra steget analyserades och rangordnades de aspekter som identifierats under bakgrundsanalysen i enlighet med betydelse, utifrån hamnens och externa intressenters krav, och hamnens förutsättningar. Dialog med intressenter och prioritering av väsentliga kriterier skedde både systematiskt med hjälp av enkäter, direkt kontakt och

genom analys av regelverk och lagstiftning. Hamnens miljötillstånd formaliserar bland annat kriterier och därmed gränsvillkor för vår verksamhet.

Dialogen gjordes genom intervjuer med externa intressenter (kunder, leverantörer, branschorganisationer). Flera webbundersökningar genomfördes för att säkerställa våra prioriteringar och få aspekterna värderade. Resultaten från dialogen med interna och externa intressenter utvärderades sedan i workshops med interna experter och bekräftades sedan av hamnens ledning och styrelse.

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

HÅLLBART ERBJUDANDE

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

NÖJDA KUNDER

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

HAMN OCH SAMHÄLLE - DIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

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

KLIMATFÖRÄNDRING - HÖJD HAVSNIVÅ

Den globala uppvärmningen innebär redan idag ökad frekvens av stormar och kommer långsiktigt innebära stigande medelhavsnivå. Fler stormar ökar risken för skador på hamnanläggningar och innebär försenade anlop, dvs störningar i logistikkedjorna.

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



LOGISTIKSTADEN - INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

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

SÄKRA TRANSPORTER

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

HÅLLBAR VERKSAMHET

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

ENERGIANVÄNDNING

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

EMISSIONER

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

AVFALL OCH ÅTERVINNING FRÅN FARTYG OCH VERKSAMHET

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

HAMNNÄRA BULLER - MILJÖEFTERLEVNAD

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

ANSVARSFULL PARTNER

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

ARBETSRÄTT OCH MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

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

JÄMSTÄLLDHET OCH MÅNGFALD

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

HÄLSA OCH SÄKERHET

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

KOMPETENSUTVECKLING

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

ANSVARSFULLA INKÖP - GRANSKNING AV LEVERANTÖRER

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

AFFÄRSETIK OCH ANTIKORRUPTION

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



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

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

| | VÄSENTLIGA HÅLLBARHETSASPEKTER DEFINIERADE I VÄSENTLIGHETSANALYSÉN | TILLÄMPNING AV GRI-STANDARD | AVGRÄNSNING AV HÅLLBARHETSASPEKTER |
|---------------------|--|---|--|
| HÅLLBART ERBJUDANDE | Nöjda kunder | Eget nyckeltal / Ingen motsvarande indikator i GRI | Kunder och varuägare |
| | Hamnen och samhälle / Direkt ekonomisk påverkan | 201-1 | Helsingborgs Hamn och intressenter |
| | Klimatförändringar / Höjning av havsnivå | 201-2 | Helsingborgs Hamn och ägare |
| | Logistikstaden / Indirekt ekonomisk påverkan | 203-2 | Logistikstaden och Familjen Helsingborg |
| | Säkra transporter | Inget nyckeltal / Ingen motsvarande indikator i GRI | Helsingborgs Hamn |
| HÅLLBAR VERKSAMHET | Energianvändning | 302-1 | Helsingborgs Hamn och el-anslutna fartyg |
| | Emissioner | 305-1, 305-2 | Helsingborgs Hamn |
| | Avfall och återvinning från fartyg och verksamhet | 306-2 | Helsingborgs Hamn |
| | Hamnnära buller / Miljöeffekter | 307-1 | Helsingborgs Hamn och närboende |
| ANSVARSFULL PARTNER | Hälsa och säkerhet / Företagshälsövård och säkerhet | 403 | Helsingborgs Hamn och besökare |
| | Kompetensutveckling / Utbildning och personlig utveckling | 404 | Helsingborgs Hamns personal |
| | Jämställdhet och mångfald | 405, 406 | Helsingborgs Hamn |
| | Arbetsrätt och mänskliga rättigheter | 401 | Helsingborgs Hamn och leverantörer |
| | Ansvarfulla inköp / Granskning av leverantörer | 308, 414 | Helsingborgs Hamn och leverantörer |
| | Affärsetik och antikorrupcion | 205 | Helsingborgs Hamn och leverantörer |

PRIORITERADE ASPEKTER FÖR HAMNENS HÅLLBARHETSARBETE

INFORMERA

Hälsa och säkerhet

Affärsetik och antikorrupcion

Arbetsrätt och mänskliga rättigheter

Jämställdhet och mångfald

Avfall och återvinning

RAPPORTERA

Indirekt ekonomisk påverkan

Säkra transporter

Direkt ekonomisk påverkan

Granskning av leverantörer

Klimatförändringar

RAPPORTERA & FOKUSERA

Emissioner

Energianvändning

Nöjda kunder

Kompetensutveckling

Buller/miljöeffekter *17*

MEDEL

HÖG

**VÄSENTLIGA ASPEKTER OCH UPPLYSNINGAR OM HÅLLBARHETSSTYRNINGEN (GRI 103)**

Väsentliga aspekter i hållbarhetsarbete och metoder för att hantera dem presenteras i tabellerna nedan eller hänvisas till sidor där informationen kan hittas i denna rapport.

HÅLLBART ERBJUDANDE**EKONOMISK HÅLLBARHET****ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN****EKONOMISK PRESTATION**

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Hamnen har ett ekonomiskt värde inte bara för ägaren och Helsingborgs näringsliv, utan också för samhället, anställda och leverantörer. Ur ett bredare perspektiv är containerhamnen en avgörande pulsåder och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Ett positivt resultat möjliggör reinvesteringar och kapacitetsökningar. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 201 Ekonomisk prestanda |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 201-1 Skapat och levererat ekonomiskt värde 201-2 Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter på grund av miljöpåverkan |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn ska över tid förbättra resultatet, för att möjliggöra reinvesteringar och kapacitetsökningar i hamninfrastruktur. |
| Mål | Hamnen ska enligt ägardirektiv förbättra resultat från Port Operations med 40 mkr till 2022. |
| Ansvarsområde | Styrelse och verkställande direktör har sex strategiska förbättringsområden som ska medverka till att resultatkravet uppnås. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Hamn och samhälle resp Klimatpåverkan sid <u>26</u> och <u>27</u> |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Hamn och samhälle respektive Klimatpåverkan, sid <u>26</u> och <u>27</u> |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen säkerställer styrning och uppföljning av bolagets ekonomi, genom månadsvis rapportering internt till ansvariga och till bolagets styrelse, samt tertialvis till ägaren. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |

ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN**NÖJDA KUNDER**

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | Helsingborgs Hamn erbjuder skånska och sydvenska import- och exportföretag en god konkurrenskraft ur transporthänseende. Varuägare som importerar och exporterar gods får tillgång till hög turtäthet i containerhamnen och därmed goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa. |
| GRI-väsentliga aspekter | Ingen relevant aspekt i GRI |
| Rapporterade GRI-indikatorer | Indikator för nöjda kunder redovisas under avsnittet nöjda kunder. |
| Policyer, ledningssystem | Enligt ägardirektiv ska bolaget ska vara Nordens modernaste hamn. Vi ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder. |
| Mål | Målet är att bibehålla NKI-resultatet som vi fick 2020 även under 2021. |
| Ansvarsområde | Verkställande direktör tillsammans med chef för försäljning och marknad. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnitt Nöjda kunder på sid <u>25</u> |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Utän en väl fungerande och effektiv hamn, skulle Skånes och södra Sveriges varuägare tappa i konkurrenskraft, med stor risk för att arbetstillfällen flyttar till andra städer och länder med god infrastruktur. |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer årligen kundernas syn på hamnen med hjälp av kundenkäter. Därutöver samverkar bolaget på många andra sätt med näringslivet, varuägare och kunder. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |



HÅLLBART ERBJUDANDE

EKONOMISK HÅLLBARHET

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | 90 % av Sveriges import och export går genom de svenska hamnarna. Sjötransporter kopplar samman länder, marknader, handel och människor samtidigt som det är det mest energieffektiva transportslaget. Containerhamnen är en avgörande pusselbit och förutsättning för import och export för hela Skåne och delar av södra Sverige. Hamnen är en del av den infrastruktur som möjliggör tillväxt, arbetstillfällen och välbästand. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 203 Indirekt ekonomisk påverkan |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 203-2 Betydande indirekta ekonomiska effekter |
| Policyer, ledningssystem | Enligt ägardirektiv ska bolaget vara Nordens modernaste hamn. Vi ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder. Fokus ska vara på att optimera befintliga ytor och fortsätta investera i innovativ teknik som ökar kapaciteten och förbättrar hållbarheten. |
| Mål | Helsingborgs Hamn ska vara ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik, som med hänsyn till säkerhet och miljö levererar den kundnytta och de samarbetsformer som förväntas av ett av Sveriges viktigaste logistikcentra. |
| Ansvarsområde | Styrelse och verkställande direktör har sex strategiska förbättringsområden som ska medverka till att ägardirektivet uppnås. |
| Särskilda åtgärder | Redovisas i avsnittet Logistikstaden sid 28 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Logistikstaden sid 28 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer med några års mellanrum sin indirekta påverkan på arbetstillfällen, bruttoregionprodukt och skatteintäkter för Familjen Helsingborg. Därutöver samverkar bolaget med näringslivet, varuägare och kunder. |
| Aspekternas avgränsning | Familjen Helsingborg |

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

SÄKRA TRANSPORTER

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Hamnen hanterar farligt gods som ytterst kan innebära mycket stor negativ påverkan både för människor, näringsliv och miljö. Olyckor, brottslig verksamhet, felaktig hantering eller ovarsamhet kan skapa utsläpp och skador på anläggningar, maskiner, människor samt innebära ekonomisk skada för företag och samhälle. |
| GRI-väsentliga aspekter | Ingen relevant aspekt i GRI |
| Rapporterade GRI-indikatorer | Indikator för säkra transporter saknas. |
| Policyer, ledningssystem | Sverige har flera olika lagar som är en följd av EU-direktiv för implementering av IMO-regler. International Maritime Organisation är ett FN organ som samordnar internationella standards exempelvis sjösäkerhet, sjöfarts- och hamnskydd, hantering av fartygsavfall, emissioner från fartyg, m m. |
| Mål | Hamnen ska leva upp till och helst överträffa alla gränsvillkor som krävs för att få bedriva en säker hamnverksamhet. |
| Ansvarsområde | Verkställande direktören tillsammans med ledningsgruppen följer tillbud och risker varje vardag. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Säkra transporter på sid 30 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Säkra transporter på sid 30 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer dagligen inrapporterade tillbud och gör riskanalyser och vidtar åtgärder. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |



HÅLLBAR VERKSAMHET

MILJÖFRAGOR

ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN

ENERGIANVÄNDNING

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Genom en effektiv energianvändning minskar hamnens kostnader. Stadens Klimat- och energiplan har målet att samtliga arbetsmaskiner är fossilbränslefria 2024. Ett eldrivet system för hantering av container är energieffektivare än dagens system med fossilbränsle drivena system. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 302 Energi |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 302-1 Energianvändning inom organisationen |
| Policyer, ledningssystem | Stadens Klimat- och energiplan har målet att samtliga fordon ska vara fossilbränslefria 2020 och att samtliga arbetsmaskiner ska vara fossilbränslefria 2024. |
| Mål | Mål för Helsingborgs Hamn är att nå en årlig besparing på 1000 MWh (1 GVWh) (5 %) till utgången av 2022. |
| Ansvarsområde | Hamnens tekniska chef ansvarar för att nå de kortsiktiga besparingsmålen med hjälp av särskilda energilägare. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanteringssystem från ett fossilbränsle driven system till ett eldrivet system. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Energianvändning, sid 33-34 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Energianvändning, sid 33-34 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer energiförbrukningen månadsvis och följer upp alla mindre förbättringar av energianvändningen. De stora förbättringarna kräver investeringar och flera års framförhållning. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamns egna energianvändning. |

ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN

EMISSIONER

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | Utsläppen från hamnens arbetsmaskiner är hamnens enskilt största utsläpp och påverkan på hamnens närmiljö och på den globala uppvärmningen. Stadens klimat- och energiplan har målet att samtliga arbetsmaskiner är fossilbränslefria 2024. Ett eldrivet system för hantering av container är energieffektivare än dagens system med fossilbränsle drivena system. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 305 Emissioner |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 305-1 Direkta utsläpp av växthusgaser 305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Stadens Klimat- och energiplan har målet att samtliga fordon ska vara fossilbränslefria 2020 och att samtliga arbetsmaskiner ska vara fossilbränslefria 2024. |
| Mål | Mål för Helsingborgs Hamn är att nå en årlig besparing på 1000 MWh (1 GVWh) (5%) till utgången av 2022. |
| Ansvarsområde | Hamnens tekniska chef ansvarar för att nå de kortsiktiga besparingsmålen med hjälp av särskilda energilägare. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanteringssystem från ett fossilbränsle driven system till ett eldrivet system. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Emissioner, sid 34-35 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Miljörisiker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Emissioner, sid 34-35 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen säkerställer ständiga förbättringar genom att styrning och uppföljning av miljöprestanda. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamns egna direkta och indirekta energianvändning. |



HÅLLBAR VERKSAMHET

MILJÖFRÅGOR

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

AVFALL OCH ÅTERVINNING

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Hamnen är skyldig att ta emot allt avfall som anlöpande fartyg genererar för drift och framförande från föregående hamn. Lagsiftningens huvudsyft är att fartygen enkelt ska kunna lämna avfallet i hamnen. Därmed undviks att avfall dumpas i havet. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 306 Avfall och återvinning |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 306-2 Avfall per typ och hanteringsmetod |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Lagstiftning innebär att fartyg enkelt ska kunna lämna avfallet i hamnen. |
| Mål | Mål för avfall och återvinning behöver fastställas. |
| Ansvarsområde | Hamnens chef för Logistik och lagring ansvarar för hamnens återvinningsstationer. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Avfall från fartyg och verksamhet, sid 36 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Miljörisiker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Avfall från fartyg och verksamhet, sid 36 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen säkerställer ständiga förbättringar genom styrning och uppföljning av miljöprestanda. |
| Aspekternas avgränsning | Avfall från fartyg som anlöper till Helsingborgs Hamn, samt eget internt genererat avfall. |

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

BULLER FRÅN HAMNVERKSAMHETEN

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | 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. Helsingborgs Hamn bedriver sin verksamhet mitt i staden. Buller från hamnverksamheten skapar begränsningar för stadsutveckling. Bolaget har ett miljöstillsånd som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 307 Miljöerfarenhet |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 307-1 Erfarenhet av miljökrav |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan. Bolaget har ett miljöstillsånd fastställt av länsstyrelsen som reglerar bullernivån från verksamheten och ett kontrollprogram för att följa upp bullernivåerna. |
| Mål | Hamnens mål är att över tid minska bullerbelastningen på närmiljön. Dagens buller är med god marginal lägre än gränsvärden i miljöstillsånd. |
| Ansvarsområde | Hamnens hållbarhetschef ansvarar för att samordna åtgärder som minskar buller från verksamheten. Vd ansvarar för det långsiktiga målet att byta hanteringsystem från dagens dieseldrivna bullriga system till ett eldrivet tystare hanteringsystem. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnitt Hamnära buller, sid 37 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Miljörisiker är inkluderade i hamnens riskhanteringsprocess. Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Hamnära buller, sid 37 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer bullernivåerna genom mätningar som genomförs vart femte år. Årligen åtgärdas buller genom att lägre bullernivåer, bland annat som en effekt av förbättrad arbetsmiljö. De stora förbättringarna kräver investeringar och flera års framförhållning. |
| Aspekternas avgränsning | Buller från Helsingborgs Hamn. |



ANSVARSFULL PARTNER

SOCIALA FRAGOR

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

HÄLSA OCH SÄKERHET

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Hamnen är en riskfylld arbetsplats med fartyg, stora fordon, och arbete med tunga laster i kranar och truckar. Varje medarbetare har ett personligt ansvar för att arbeta säkert varje dag. Detta är ett grundläggande krav för att arbeta i hamnen. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 403 Arbetshälsa och säkerhet |
| Rapporterade GRI-indikatorer | GRI 403-1 till 403-7. Metoder för att styra och säkerställa ett systematiskt arbete med hälsa och säkerhet beskrivs i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid 44-46 GRI 403-9 Arbetsrelaterade skador och hälsoproblem |
| Policyer, ledningssystem | Systematiskt arbetsmiljöarbete är en viktig del i vår verksamhet och är integrerat i vårt ledningssystem, enligt gällande arbetsmiljölagstiftning. Säkerhetsarbetet styrs av hamnens säkerhetspolicy. |
| Mål | Målet med Helsingborgs Hamns arbetsmiljöarbete är att skapa en fysiskt, psykiskt och socialt sund och utvecklande arbetsplats för alla medarbetare. Lagstiftning och föreskriftskrav inom säkerhetsområdet är minimikrav. Ambitionen skall vara att överträffa dessa krav med god marginal. |
| Ansvarsområde | Chefen för miljö- och säkerhet har ansvaret att följa och införa ny lagstiftning och ta strategiska initiativ inom området. Avdelningschefer har arbetsmiljöansvaret delegerat till sig, med tillhörande befogenheter och ansvar. Skyddskommittén med representanter från anställda och företaget träffas minst fyra gånger årligen. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i Hälsa och säkerhet, avsnittet Hälsa och säkerhet, sid 44-46 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Alvarliga säkerhetsrisker och personolyckor är en identifierad risk inom hamnen. Riskerna beskrivs närmare i avsnittet Hälsa och säkerhet, sid 44-46 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Tillbudsrapportereringen har över tid ökat som en effekt av ett aktivt arbete och 2020 hade vi det högsta antalet rapporterade tillbud någonsin. Syftet med ökad rapportering av incidenter är att kunna vidta förebyggande åtgärder för att det aldrig ska inträffa allvarligt tillbud eller olycka. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

AFFÄRSETIK OCH ANTIKORRUPTION

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Helsingborgs Hamn har sin verksamhet mitt i staden och har en direkt påverkan på människors miljö, samtidigt som hamnen är en viktig infrastruktur för staden och Skåne. Det är bara genom att ha ett högt förtroende som Helsingborgs Hamn kan fortsätta att vara ett framgångsrikt företag och få möjligheter att utvecklas och växa. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 205 |
| Rapporterade GRI-indikatorer | GRI 205-1 till 205-3 |
| Policyer, ledningssystem | Hamnens uppförandekod beskriver bland annat hamnens nolltolerans för mutor och korruption. Kopplat till uppförandekoden finns också riktlinjer och rutiner som rör hur överträdelser, misstankar och risker ska rapporteras eller anmälas. Hamnen har särskilda riktlinjer som är en uppförandekod för hamnens leverantörer. Helsingborgs Hamn har också en visselblåsarfunktion där anmälningar kan göras anonymt. |
| Mål | Helsingborgs Hamn ska motverka korruption i alla former, inbegripet utpressning och mutor. |
| Ansvarsområde | Uppförandekod ägs och förvaltas av HR-chefen, som har ansvaret att följa och införa ny lagstiftning och internationella riktlinjer inom området. |
| Särskilda åtgärder | Information och utbildning om uppförandekoden behöver införas, för att hamnens ska leva upp till uppsatt mål. |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Affärsetik och antikorrupktion, sid 48 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen avser att mäta antalet medarbetare som fått information respektive utbildning i uppförandekoden. Hamnen möter också antalet ärenden som kommer in via visselblåsarfunktionen. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB och hamnens leverantörer. |



ANSVARSFULL PARTNER

SOCIALA FRÅGOR

ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN

KOMPETENSUTVECKLING

| | |
|--|--|
| Varför aspekten är väsentlig | Effektiviteten i logistiklösningar är idag helt beroende av digitala smarta IT-lösningar. Digitalisering, nya maskiner och byte av hanteringssystem ställer nya krav på organisationen och därmed på utveckling av medarbetarnas och ledarnas kompetens. Hamnens förmåga är aldrig större än våra medarbetares förmåga att vara en del av organisationen och leva upp till kraven på ledarskap och medarbetarskap, utöver att hantera verktyg, maskiner och IT-system. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 404 |
| Rapporterade GRI-indikatorer | GRI-indikator redovisas enligt 404-3 där vi årligen följer andelen genomförda medarbetarsamtal för olika kategorier. |
| Policyer, ledningssystem | Arbetet med kompetensutveckling bedrivs inom ramen för hamnens arbete med att förändra och utveckla bolaget i de sex strategiska förbättringsområdena. Lyftet är hamnens systematiska arbete med att engagera alla medarbetare i ständiga förbättringar. |
| Mål | I bolagets vision är strävan att vara hamnsveriges bästa arbetsplats tydlig. |
| Ansvarsområde | HR-chefen ansvarar för hamnens kompetensinventering och samordnar planerna för gemensam kompetensutveckling. Respektive chef ansvarar för de individuella utvecklingsplanerna som utformas i medarbetarsamtalen. |
| Särskilda åtgärder | Arbetet med att införa ny systematik för att följa hamnens kompetensutveckling påbörjas i början av 2021. |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Kompetensutveckling, sid 42 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Hamnen följer kompetensutveckling genom att följa upp och utvärdera medarbetarsamtal. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |

ASPEKTER SOM INGÅR I STYRMODELLEN

JÄMSTÄLLDHET OCH MANGFALD

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Hamnen är traditionellt en manlig arbetsplats och bland medarbetarna finns ett fåtal kvinnliga hamnarbetare. Vi ser att våra nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra, och vi behöver både likheter och olikheter för att lyckas. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 405 och GRI 406 |
| Rapporterade GRI-indikatorer | GRI 405-1, 405-2. Personuppgiftslagen förhindrar bolaget att registrera och redovisa känsliga personliga uppgifter, exempelvis etnicitet. GRI 406-1 |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn har en uppförandekod och en jämställdhetsplan med syftet att Helsingborgs Hamn ska vara en arbetsplats som behandlar alla medarbetare rättvist, jämlikt och med lika möjligheter. |
| Mål | Hamnen vill skapa och möjliggöra en arbetsplats där vi ser olikheter som en tillgång. Vi ser att våra nuvarande och framtida medarbetare ska komplettera varandra, och vi behöver både likheter och olikheter för att lyckas. |
| Ansvarsområde | HR-chefen ansvarar för löpande revidering av jämställdhetsplan och genomförande av åtgärder enligt handlingsplan. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Rättvisa arbetsvillkor, sid 41 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Hamnen behöver både likheter och olikheter för att hantera de utmaningar som teamwork, ständiga förbättringar, digitalisering och ny teknik innebär. Bolagets samlade kompetens och förmåga att tillsammans förändra och förbättra verksamheten avgör om verksamheten utvecklas. Risken för bolaget är att vi inte lyckas med denna kulturförändring. |
| Uppföljning av metodens effektivitet | HR-avd. använder medarbetarenkäter, lönkartläggning, medarbetarsamtal och regelbundna möten med fackliga organisationer för att förstärka positiv utveckling samt för att undvika, mildra och åtgärda negativa effekter. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |



ANSVARFULL PARTNER

SOCIALA FRÅGOR

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

ARBETSRETT OCH MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Idag förväntas Helsingborgs Hamn ta ansvar, inte bara för arbetsrättsliga frågor, utan även för mänskliga rättigheter, både inom sin egen verksamhet samt i leverantörskedjan. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 401 |
| Rapporterade GRI-indikatorer | GRI 401-I Nyanställd personal och personalomsättning. |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs Hamn har en särskild medarbetarguide där alla policyer, riktlinjer och rutiner som rör medarbetarna är samlade och tillgängliga. |
| Mål | Helsingborgs Hamn är medlem i bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. Genom detta medlemskap finns centrala kollektivavtal gällande på arbetsplatsen som omfattar samtliga medarbetare. |
| Ansvarsområde | HR-chefen är ansvarig för alla frågor om arbetsrätt och mänskliga rättigheter. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Ansvarfull partner, sid 39-41 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Ansvarfull partner, sid 39-41 |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Genom ett nära och lyhört samarbete med de fackliga organisationerna har hamnen goda erfarenheter av att vidareutveckla frågor om arbetsrätt. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |

ASPEKTER SOM INGÅR I
STYRMODELLEN

ANSVARFULLA INKÖP

| | |
|--|---|
| Varför aspekten är väsentlig | Genom att tillämpa sociala och miljömässiga krav i Helsingborgs Hamns upphandlingar, där det är lämpligt och möjligt, bidrar hamnen aktivt till ett hållbart Helsingborg som är en del av stadens vision 2035. |
| GRI-väsentliga aspekter | GRI 308 och GRI 414 |
| Rapporterade GRI-indikatorer | 308-I Andel av nya leverantörer som utvärderas utifrån miljöaspekter. 414-I Andel av nya leverantörer som utvärderas utifrån sociala aspekter. |
| Policyer, ledningssystem | Helsingborgs stad har en upphandlingspolicy som gäller för Helsingborgs Hamn som anger att all anskaffning, så långt det är möjligt, ska ställas relevanta och mätbara miljökrav, sociala, hälsomässiga och etiska krav. Hamnens riktlinje för upphandling följer policyen. |
| Mål | Hamnens mål är att genomföra upphandlingar som bidrar till ett mer miljömässigt och socialt hållbart samhälle. |
| Ansvarsområde | Hamnens upphandlingsansvarige ansvarar för framtagande av riktlinjer och rutiner som stödjer arbetet med att ställa miljökrav och sociala krav som om möjligt ska kunna följas upp under avtalsstiden. |
| Särskilda åtgärder | Åtgärder redovisas i avsnittet Ansvarfulla inköp, sid 47 |
| Huvudsakliga risker relaterade till aspekten | Risker kopplade till aspekten beskrivs närmare i avsnittet Ansvarfulla inköp, sid 47 Beskrivningen behöver förbättras. |
| Uppföljning av metodens effektivitet | Upphandlingsenhetens utvärdering av metodernas effektivitet behöver förbättras. |
| Aspekternas avgränsning | Helsingborgs Hamn AB |



GRI Standards Index

REDOVISNING ENLIGT GRI STANDARDS

Ämnesspecifika standarder rapporteras med hänsyn till Helsingborgs Hamns väsentlighetsanalys. Denna tabell anger var mer information kring GRI-rapporteringen kan hittas.

Alla krav på hållbarhetsredovisning enligt årsredovisningslagen omfattas av GRI-rapporteringen och tabellen anger var i årsredovisningen de finns.

| STANDARDREDOGÖRELSE | TITEL | § DHANVISNING | KOMMENTAR |
|-------------------------------------|--|---------------|---|
| GRI 102 STANDARDUPPLYSNINGAR | | | |
| | ORGANISATIONSPROFIL | | |
| | 102-1 Organisationens namn | | Helsingborgs Hamn AB |
| | 102-2 Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster | 8 | |
| | 102-3 Organisationens huvudkontor | | Oceangatan 3, Helsingborg, Sverige |
| | 102-4 Plats för verksamheten | | Bolaget har endast verksamhet i Helsingborg |
| | 102-5 Ägarstruktur och företagsform | 70 | |
| | 102-6 Marknadsnärvaro | 8 | |
| | 102-7 Organisationens storlek och omfattning | 8, 40, 74-76 | |
| | 102-8 Information om anställda | 40 | Helsingborgs Hamn har ej möjlighet att dela upp anställda i regioner då vi inte verkar i fler regioner eller använder oss av någon annan indelning av personal. |
| | 102-9 Beskrivning av leverantörskedjan | 47 | |
| | 102-10 Väsentliga förändringar i företagets leverantörskedja | | Inga väsentliga förändringar. |
| | 102-11 Försiktighetsprincipen | 51 | |
| | 102-12 Externa initiativ | | Bolaget har ej anslutit sig till något externt initiativ |
| | 102-13 Medlemskap i organisationer | | Ej medlem i någon organisation enligt definition i 102-13. |
| | STRATEGI | | |
| | 102-14 Uttalande från senior beslutsfattare | 4-5 | |
| | ETIK OCH INTEGRITET | | |
| | 102-16 Organisationens värderingar, principer, standarder och normer för uppträdande | 9, 18, 32-18 | |
| | BOLAGSSTYRNING | | |
| | 102-18 Styrningsstruktur | 18, 51, 70-72 | |
| | ENGAGEMANG MED INTRESSENTER | | |
| | 102-40 Lista över intressentgrupper | 52-53 | |
| | 102-41 Kollektivavtal | | 100 % |
| | 102-42 Grund för identifiering och urval av intressenter | 54-56 | |
| | 102-43 Tillvägagångssätt för intressentdialog | 52-53 | |
| | 102-44 Huvudfrågor och områden som lyfts vid intressentdialoger | 52-53 | ? |

**GRI 102:
STANDARD-
UPPLYSNINGAR**



| STANDARDREDOGÖRELSE | TITEL | SIDHÄNVISNING | KOMMENTAR |
|---|---|---------------|---|
| GRI 102 STANDARDUPPLYSNINGAR | | | |
| | REDOVISNINGSPROFIL | | |
| | 102-45 Affärsenheter inkluderade i redovisningen | 50 | |
| | 102-46 Process för att identifiera väsentliga aspekter | 54-56 | |
| | 102-47 Lista på väsentliga aspekter | 56 | |
| | 102-48 Förklaringar till korrigeringar från tidigare redovisningar | 50 | |
| | 102-49 Förändringar i redovisning | 54-56 | |
| GRI 102: STANDARD- UPPLYSNINGAR | 102-50 Redovisningsperiod | | 1 januari - 31 december 2020 |
| | 102-51 Datum för senast publicerad redovisning | | Den 26 mars 2020 |
| | 102-52 Redovisningscykel | | Årligen |
| | 102-53 Kontaktuppgifter för frågor om redovisning | | Göran K. Johansson, Senior Advisor, goran.k.johansson@port.helsingborg.se |
| | 102-54 Tillämpningsnivå enligt GRI Standards | 50 | |
| | 102-55 GRI index | 64-67 | |
| | 102-56 Externt bestyrkande | 68, 87-89 | Revision enligt Årsredovisningslagen. |
| MATERIALIA ASPEKTER | | | |
| | TITEL | SIDHÄNVISNING | KOMMENTAR |
| GRI 200 EKONOMISKA STANDARDER | | | |
| GRI 201 EKONOMISKA RESULTAT (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 26-27, 57 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 26-27, 57 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 57 | |
| GRI 201: EKONOMISKA RESULTAT | 201-1 Genererat och distribuerat ekonomiskt värde | 26 | |
| | 201-2 Finansiell påverkan samt andra risker och möjligheter för organisationens aktiviteter, hänförliga till klimatförändringarna | 27 | |
| GRI 203 INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 28-29, 58 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 28-29, 58 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 28-29, 58 | |
| GRI 203: INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN | 203-2 Betydande indirekt ekonomisk påverkan | 28-29 | |
| GRI 205 ANTIKORRUPTION (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 40-41, 48, 61 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 40-41, 48, 61 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 40-41, 48, 61 | |
| GRI 205: ANTI-KORRUPTION | 205-1 Verksamhetsrisker relaterade till korruption | 40-41 | |
| | 205-2 Information om och utbildning i policyer och rutiner mot korruption | 48 | |
| | 205-3 Bekräftade incidenter av korruption och vidtagna åtgärder | 40 | 47 |



| MATERIELLA ASPEKTER | TITEL | SIDHÄNVISNING | KOMMENTAR |
|--|---|---------------|-----------|
| GRI 300 MILJÖSTANDARDER | | | |
| GRI 302 ENERGI (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 33, 59 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 33, 59 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 33, 59 | |
| GRI 302: ENERGI | 302-1 Organisationens energiförbrukning | 33-34 | |
| GRI 305 UTSLÄPP (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 34-35, 59 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 34-35, 59 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 34-35, 59 | |
| GRI 305: UTSLÄPP | 305-1 Direkta (Scope 1) växthusgasutsläpp | 34-35 | |
| | 305-2 Indirekta (Scope 2) växthusgasutsläpp | 34-35 | |
| GRI 306 AVLOPP OCH AVFALL (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 36, 60 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 36, 60 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 36, 60 | |
| GRI 306: AVLOPP OCH AVFALL | 306-2 Avfall uppdelat enligt typ och avryttningsmetod | 36 | |
| GRI 307 EFTERLEVNAD AV MILJÖLAGAR OCH REGLER (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 37, 60 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 37, 60 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 37, 60 | |
| GRI 307: EFTERLEVNAD AV MILJÖLAGAR OCH REGLER | 307-1 Överträdelser av miljölagar och regleringar | 37 | |
| GRI 308 MILJÖBEDÖMNING AV LEVERANTÖRER (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 47, 63 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 47, 63 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 47, 63 | |
| GRI 308: MILJÖBEDÖMNING AV LEVERANTÖRER | 308-1 Nya leverantörer som screenats rörande miljökriterier | 47 | |
| GRI 400 SOCIALA STANDARDER | | | |
| GRI 401 ANSTÄLLNING (2016) | | | |
| | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 39-41, 63 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 39-41, 63 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 39-41, 63 | |
| GRI 401: ANSTÄLLNING | GRI 401-1 Nyanställd personal och personalomsättning | 39-41 | |

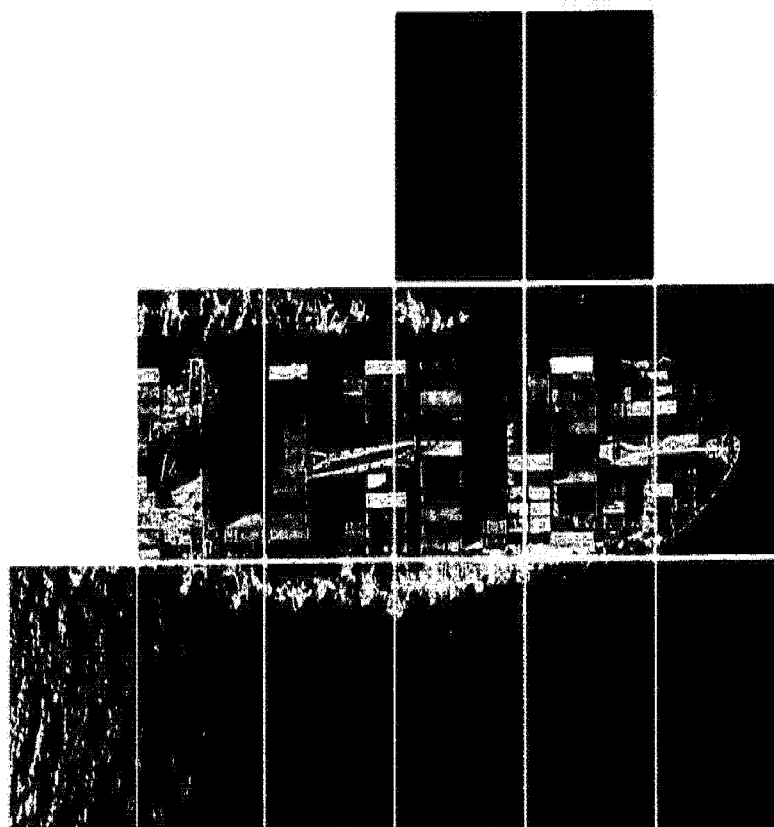


| MATERIELLA ASPEKTER | TITEL | SIDANVISNING | KOMMENTAR |
|--|--|--------------|-----------|
| GRI 403 HÄLSA OCH SÄKERHET (2016) | | | |
| GRI 403: HÄLSA OCH SÄKERHET | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 44-46, 61 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 44-46, 61 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 44-46, 61 | |
| | 403-1 Ledningssystem för arbetsrelaterad hälsa och säkerhet | 44 | |
| | 403-2 Riskidentifiering, bedömning och incidenthantering | 44-45 | |
| | 403-3 Yrkeshälsövård | 45 | |
| | 403-4 Arbetsgagarrepresentation, samråd och kommunikation om hälsa och säkerhet | 45 | |
| | 403-5 Utbildning inom hälsa och säkerhet för arbetstagare | 45 | |
| | 403-6 Främjande av arbetstagarnas hälsa | 46 | |
| 403-7 Förebyggande och begränsning av effekter av hälsa och säkerhet direkt kopplade till affärsrelationer | 46 | | |
| 403-9 Arbetsrelaterade skador och hälsoproblem | 46 | | |
| GRI 404 UTBILDNING OCH KOMPETENSUTVECKLING (2016) | | | |
| GRI 404: UTBILDNING OCH KOMPETENSUTVECKLING | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 42-43, 62 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 42-43, 62 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 42-43, 62 | |
| | 404-3 Andel anställda som får regelbunden utvärdering av sin prestation och karriärsutveckling | 43 | |
| GRI 405 MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET (2016) | | | |
| GRI 405: MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 41, 62 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 41, 62 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 41, 62 | |
| GRI 405-1 Mångfald av styrelse, ledning och anställda | 41, 62 | | |
| GRI 406 DISKRIMINERING (2016) | | | |
| GRI 406: DISKRIMINERING | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 41, 62 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 41, 62 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 41, 62 | |
| GRI 406-1 Incidenter rörande diskriminering | 41 | | |
| GRI 414 SOCIAL BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER (2016) | | | |
| GRI 414: SOCIAL BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER | 103-1 Beskrivning av området, dess omfattning och påverkan | 63 | |
| | 103-2 Upplysningar om hållbarhetsstyrning | 63 | |
| | 103-3 Uppföljning av hållbarhetsstyrning | 63 | |
| GRI 414-1 Genomsnittligt antal utbildningstimmar per år och per anställd | 48 | | |



Revisorns yttrande

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2020 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen. Revisorns yttrande över hållbarhet enligt årsredovisningslagen redovisas i revisionsberättelsen på sidorna 87-89

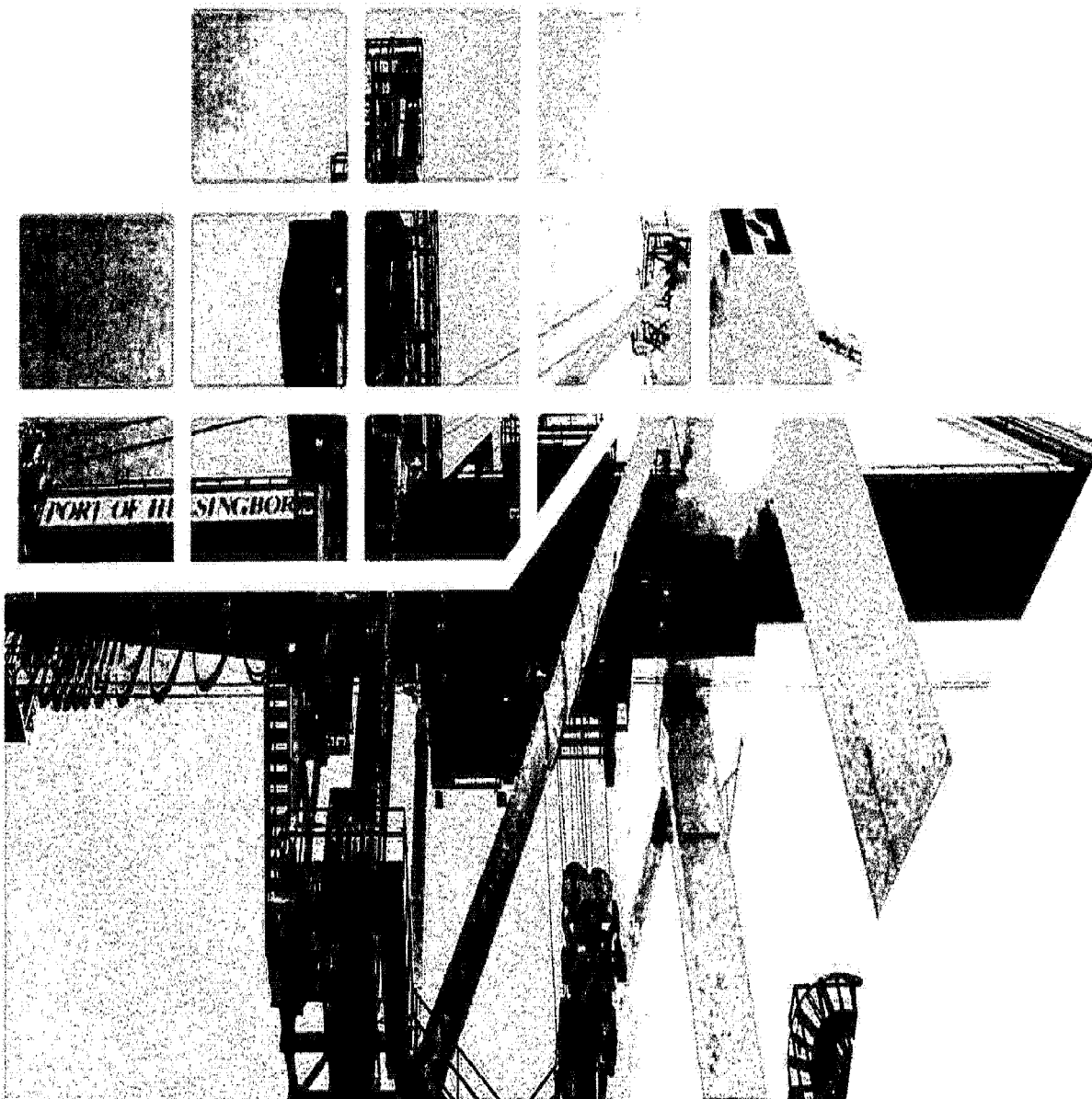


Vertical text on the left margin, likely a page number or reference code.



BOLAGSSTYRNING

| | |
|--------------------------------|----|
| Bolagsstyrning | 70 |
| Styrelse | 71 |
| Ledningsgrupp och organisation | 72 |





Bolagsstyrning

AKTIEÄGARE

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

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

HELSINGBORGS STAD

HELSINGBORGS STADS
FÖRVALTNING AB

HELSINGBORGS HAMN AB

STYRELSE OCH REVISORER

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

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

Styrelsen har ett presidium bestående av ordförande och vice ordförande som tillsammans med vd bland annat deltar i dialogmöten med ägaren. Under 2020 tillsattes en grupp med fyra ledamöter som ska utarbeta förslag till utveckling av styrelsens arbetsformer.

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

Styrelsen genomförde sex protokollförda styrelsemöten under 2020. Därutöver har styrelsen genomfört två workshops. Från och med april har mötena genomförts med hjälp av videokonferens.

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

VIKTIGA EXTERNA OCH INTERNA REGELVERK

VÄSENTLIGA EXTERNA REGELVERK

- Svensk aktiebolagslag
- Svensk bokföringslag
- Svensk årsredovisningslag
- Lag om hamnskydd och Förordning om hamnskydd
- Lag om sjöfartsskydd och Förordning om sjöfartsskydd
- Miljötillstånd hamnverksamhet, Länsstyrelsen
- Rikssintresse Helsingborgs Hamn
- Bolagsstyrning i Helsingborgs stad
- Finanspolicy i Helsingborgs stad
- Policy för upphandling i Helsingborgs stad

VÄSENTLIGA INTERNA REGELVERK OCH POLICYER

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

VÄSENTLIGA PROGRAM OCH PLANER FRÅN HELSINGBORGS STAD

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

FÖRETAGSLEDNING

Helsingborgs Hamn har en funktionell organisation, se sidan 72. De olika avdelningarna är representerade i ledningsgruppen som fastställer policyer, riktlinjer och rutiner. Ledningsgruppen beslutar i frågor som rör ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.

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



Styrelse

FÖRÄNDRINGAR UNDER ÅRET

Bengt Larsen, vice ordförande i styrelsen t o m 2021-01-01, ersättare ej tillsatt.
 Jenny Hsu, suppleant i styrelsen januari 2020 - oktober 2020 ersatt av
 Marie Nilsson, suppleant i styrelsen fr o m 2021-01-01. Saknas på bild.
 Jimmy Åstrand, suppleant i styrelsen t o m 2020-12-31 ersatt av
 Oskar Sollevi, suppleant i styrelsen fr o m 2021-01-01.
 Johnny Lindberg, facklig representant för Transportförbundet t o m augusti
 2020 ersatt av Erika Backler Swärdh fr o m september 2020.



Marie Weibull Kornias
Ordförande

Malin Möller
Ledamot

Mats Wieden
Ledamot



Catarina Karlsson
Ledamot

Per Lindström
Ledamot

Sead Konakovic
Ledamot

Aline Lealde Carmargo Olsson
Ledamot

Carl Mattsson
Suppleant

Karsten Deppert
Suppleant



Pär Fransson
Suppleant

Oskar Sollevi
Suppleant

Erika Backler Swärdh
Facklig representant

Christian Svensson
Facklig representant

Elvira Jusufovic
Facklig representant

Rolf Lycktoft
Facklig representant

Bart Steijaert
Verkställande direktör

89



Ledningsgrupp

Från vänster

- Thomas Pálsson, Chief Logistic Operation
- Christina Angelus, Chief Technical Officer
- Suryin Redzepagic, Chief Information Officer
- Irène Olsson, Executive Assistant
- Linda Hasselgren, Chief Human Resources Officer
- Bart Stejneger, Chief Executive Officer
- Hicric Halvorsen, Chief Operating Officer
- Nicolas Romell, Chief Commercial Officer
- Malin Wingren, Chief Financial Officer



STYRELSE

CEO





FINANSIELLA RAPPORTER

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

| | |
|---------------------------|--------------|
| Mål och utfall | <u>74-76</u> |
| Verksamheten i sammandrag | <u>77</u> |

RAKENSKAPER

| | |
|-------------------|-----------|
| Resultaträkning | <u>78</u> |
| Balansräkning | <u>79</u> |
| Kassaflödesanalys | <u>80</u> |

NOTER

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Tilläggsuppgifter och noter | <u>81-85</u> |
|-----------------------------|--------------|

| | |
|---------------------|-----------|
| Styrelsens yttrande | <u>86</u> |
|---------------------|-----------|

| | |
|---------------------|--------------|
| Revisionsberättelse | <u>87-89</u> |
|---------------------|--------------|

| | |
|--------------------|-----------|
| Granskningsrapport | <u>90</u> |
|--------------------|-----------|

81



Mål och utfall

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER RÅKENSKAPSÅRET

Hela världen drabbades under 2020 av en pandemi. För Helsingborgs Hamn har det främst inneburit en halverad persontrafik med ForSea och bibehållen godstrafik. I containertrafiken var turtätheten oförändrad med främst något lägre exportvolym. Antalet lastbil på HH-leden minskade med ca 4 %. Bulkvolymerna ökade med 5 % jämfört med 2019.

Helsingborgs Hamn har under året i nära samarbete med staden, utrett olika alternativ för hur hamnen, dels ska kunna bli fossilfri och dels kunna utöka verksamheten i takt med ökade containervolymer. Arbetet resulterade i att kommunfullmäktige i januari 2021 beslutade att starta arbetet med en Fördjupad översiktsplan, med inriktningen att containerhamnen bör flytta till ett "södra läge". Därmed frigörs mark på sikt för stadsutveckling på nuvarande yta för vår containerverksamhet.

Av 25 personbilar som används inom Helsingborgs Hamn är nu 23 eldrivna. Detta är en effekt av stadens Klimat- och energiplan, som fastställt att alla personbilar ska vara fossilfria senast 2020. De sista två bilarna byts ut i februari.

Helsingborgs Hamns innovationspartnerskap med Einride för att utveckla hållbara, effektiva och säkra självkörande transporter fortsatte under 2020. Innovationspartnerskapet innebar att Helsingborgs Hamn var en av de första i landet med att använda den nya upphandlingsformen - innovationsupphandling.

ÅRETS VERKSAMHET UTFRÅN BOLAGETS UPPDRAG OCH INRIKTNING

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

Helsingborgs Hamns innovationsarbete har främst rört möjligheterna med självkörande fordon. Vi har påbörjat ett projekt tillsammans med Einride för att ta fram en självkörande eldriven terminaltraktor. Projektet har dock avstannat då leverantören av terminaltraktorer istället har valt att delta i ett stort EU-projekt tillsammans med 19 andra stora europeiska partners. Utöver det har hamnen tillsammans med Öresundskraft lämnat in en projektansökan till Trafikverket som rör smart el-infrastruktur i hamnar.

När hamnen samtidigt ska förse fartyg med land-el, ladda eldrivna terminaltraktorer och driva kranar och eldrivna RTC, behöver el-infrastrukturen i hamnen optimeras och smart teknik användas för att minska topp-belastningar på elnätet.

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

Hamnens bidrag till den regionala ekonomin (Familjen Helsingborg) uppgick till cirka 9,2 miljarder kr, med cirka 10 000 sysselsatta personer som är direkt eller indirekt beroende av hamnen. Dessa personer har en förvärvsinkomst på cirka 2,8 miljarder kr. Denna sysselsättning bidrar med ca 900 mnkr i kommunala skatteintäkter.

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

Antalet tågpendlar till och från hamnen var oförändrad under 2020. Tåg är bättre för miljön än lastbilar. Utbytet av arbetsmaskiner fortsatte under år 2020 och nya maskiner med bästa möjliga miljöklass har köpts in. ForSea kör fortsatt två av sina färjor på el.

Helsingborgs Hamn arbetar strategiskt och kontinuerligt med att identifiera, mäta och hantera risker. Att se risker som strategiska affärsmöjligheter skapar en organisation som snabbt identifierar risker och vänder dessa till möjligheter. Tillbudsrapporteringen har över tiden ökat som en effekt av en utökad rapporteringsplikt av även små och mindre tillbud. Antalet olyckor 2020 (1 st) var oförändrad jämfört med 2019.

UPPFÖLJNING AV BOLAGETS MÅL

Bolaget ska öka lönsamheten inom Port operations med 40 miljoner kronor fram till 2022 jämfört med 2018. Bedömningen är att målet kommer att uppnås utifrån utfallet 2020.

En ökad lönsamhet inom Port Operations med 40 mnkr kräver förbättringar på alla nivåer och alla funktioner, processer, samt kund- och leverantörsrelationer. Ågardirektivets mål har omsatts till strategier och åtgärder i vår affärsplan för 2021 till 2025.

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



Under 2020 har bolagsstyrningen förbättrats och investeringen i personalen fortsatt. Arbete med att förbättra affärerna, genom att svaga affärer förbättras, minimeras eller avvecklas har genomförts.

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

Bolaget ska vara Sveriges mest hållbara hamn 2022. Helsingborgs Hamn redovisar sin hållbarhet enligt GRI Standards, som är ett ramverk för att systematiskt beskriva hur hållbarhetsarbetet styrs och leds, samt resultatet av hållbarhetsarbetet. Detta gör att hamnen systematiskt kan jämföra sitt hållbarhetsarbete med andra hamnar, både nationellt och internationellt, som också använder GRI Standards som ramverk för hållbarhetsredovisning.

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

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

EKONOMISKT UTFALL

Omsättningen uppgick under 2020 till 390 miljoner kronor jämfört med 409 miljoner föregående år. Världskonjunkturen var negativ som en effekt av covid-19, med lågkonjunktur i USA, Asien, Europa och Sverige. Samtidigt kvarstår osäkerhet kring effekterna av Brexit och förändringar av frihandelsavtal.

För Helsingborgs Hamn innebar detta en näst intill oförändrad marknad för containertrafiken, med bara 2 procent lägre volym jämfört med 2019. Lastbilstrafiken med ForSea minskade med 4 % under 2020. Danmark har i omgångar stängt sin gräns pga covid-19, med effekten att antalet passagerare har minskat med 50 % och antalet personbilar med 45 % jämfört med föregående år. God spannmålsskörd 2020 och högre volymer fossilbaserade produkter gav 5 % högre bulkvolym genom hamnen.

Antalet rederier och antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2020 stabilt. Ett anlöp har tillkommit med gods som tidigare gick på lastbil. Sammanfattningsvis oförändrat hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transocean

omlastningshamnarna i Europa. Effekten är att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende.

Antal TEUs genom hamnen 2020 minskade med bara 2,5 %. Volymen är stark trots lågkonjunkturen och covid-19. En viktig förklarande faktor är att Helsingborg är Sveriges näst bästa logistikläge, samt att Malmö är Sveriges sjätte bästa logistikläge. Under 2021 förväntas containervolymerna öka.

Kunder med svag lönsamhet har fortsatt avvecklats under 2020, och ökad lastbilstrafik med ForSea under hösten, har inneburit ett bättre resultat än förväntat.

Oförändrade respektive ökade container- och bulkvolym, lägre priser på energi och lägre kostnader medförde att bolaget uppnådde ett resultat som är bättre än närmast föregående år. Resultatet exklusive jämförelsestörande poster var 67 mnkr 2020 jämfört med 61 mnkr 2019.

Helsingborgs Hamn AB redovisar ett resultat efter finansnetto på 68 (42) miljoner kronor, efter nedskrivning av byggnader och realisation av maskiner. Avkastningen på totalt kapital uppgår till 12,4 (6,8) %, beräknat på en genomsnittlig balansslutning på 525 mnkr och ett resultat efter finansnetto på 65 mnkr.

Hamnbolaget har under året betalt 23,6 (23,4) mnkr i arrenden och tomträtsavgifter till Helsingborgs Stad för de markområden och kajer som verksamheten disponerar.

Hamnen ska planera för att lämna ett concernbidrag på 55 mnkr 2021 och 60 mnkr 2022.

INVESTERINGAR

Helsingborgs Hamns investeringsutgift uppgår till 18 mnkr. Huvuddelen är investeringar i fordon 10 mnkr samt reinvesteringar i maskiner för cirka 6 mnkr. Detta är ett led i att utöka kapaciteten i hamnen i takt med kundernas efterfrågan.

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

FRAMTID

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



Världskonjunkturen är försämrad på grund av pandemin. Utöver den politiska osäkerheten kring förändringar av frihandelsavtal och Storbritanniens utträde ur EU, tillkommer osäkerhet om effekten av pandemin och hanteringen av konjunkturnedgången.

I takt med vaccinering mot covid-19 förväntas dock konjunkturen stärkas under 2021. Redan nu ser vi en ökad efterfrågan på containertransporter och positiva signaler från industrin med reservation för utvecklingen av pandemin.

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

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

Styrelse och vd samverkar med staden för att möjliggöra stadsutveckling nära havet. En flytt av hamnen till ett södra läge, skulle kunna hantera ökande volymer inom container-verksamheten på en mindre yta. Ett byte av hanteringssystem för containrar från Reachstackers till Rubber Tyre Gantry Cranes (RTG) skulle ta mindre plats och göra det möjligt att leva upp till stadens önskemål om stadsutveckling, samt stadens krav på fossilfria arbetsmaskiner.

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

Digitalisering, nya maskiner och hanteringssystem ställer stora krav på medarbetarna och därmed kompetens, det vill säga kunskaper, erfarenheter och engagemang.

Ledarskap, samverkan och medarbetarskap ska fortsatt utvecklas för att säkerställa hamnens förmåga att leva upp till kundernas behov och krav.

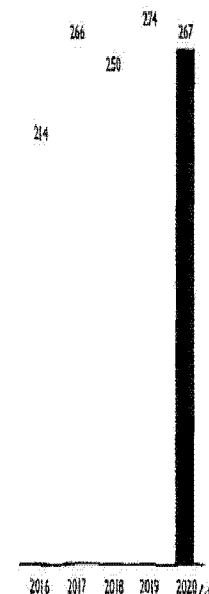
VOLYMER

| NYCKELTAL | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------|-------|-------|
| Volymer (tusental) | | | |
| Ton gods som passerar genom hamnen | 7 959 | 8 004 | 8 120 |
| varav med färja (%) | 63 % | 62 % | 64 % |
| Passagerare med färja | 3 562 | 7 139 | 7 172 |
| Lastfordon med färja | 447 | 468 | 485 |
| Personbilar med färja | 701 | 1 275 | 1 307 |
| Hantrade enheter i TEU ¹⁾ sjöledes | 267 | 274 | 250 |
| Hantrade enheter i TEU ¹⁾ som transporteras på järnväg | 22 | 25 | 23 |

TOTAL GODSVOLYM, MILJONER TON



SJÖLEDES CONTAINERHANTERING TEU, TUSEN





Verksamheten i sammandrag

5 ÅR I SAMMANDRAG

| FINANSIELLA NYCKELTAL, MNKR | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nettoomsättning | 390 | 409 | 394 | 420 | 373 |
| Rörelsens kostnader | 330 | 377 | 377 | 351 | 324 |
| Resultat efter finansiella poster | 65 | 42 | 21 | 73 | 61 |
| Balansomslutning | 535 | 515 | 722 | 758 | 775 |
| Justerat eget kapital | 411 | 389 | 356 | 361 | 604 |
| Investeringar i anläggningstillgångar | 18 | 11 | 19 | 68 | 100 |
| Godsomsättning (mill. ton) | 8,0 | 8,1 | 8,1 | 8,2 | 7,9 |
| Medelantal anställda (st) | 215 | 222 | 227 | 230 | 215 |
| NYCKELTAL | | | | | |
| Nettomarginal (%) | 16,7 | 10,3 | 5,4 | 17,4 | 16,2 |
| Avkastning på justerat eget kapital (%) | 16,3 | 11,3 | 6,0 | 15,2 | 10,1 |
| Avkastning på totalt kapital (%) | 12,4 | 6,8 | 2,9 | 9,6 | 7,9 |
| Soliditet (%) | 77 | 78 | 49 | 48 | 78 |
| Nettoomsättning per anställd (tkr) | 1 814 | 1 842 | 1 736 | 1 828 | 1 735 |

DEFINITIONER

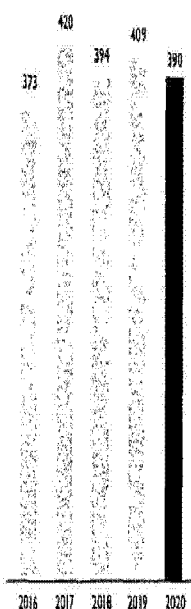
Nettomarginal; Resultat efter finansiella poster (exkl. jämförelsestörande poster) i % av nettoomsättningen.

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

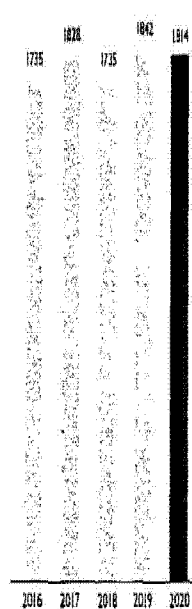
Avkastning på totalt kapital; Resultat före räntekostnader (exkl. jämförelsestörande poster) i % av genomsnittlig balansomslutning.

Soliditet; justerat eget kapital i % av balansomslutningen.

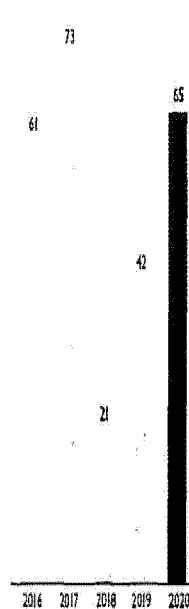
NETTOOMSÄTTNING, MNKR



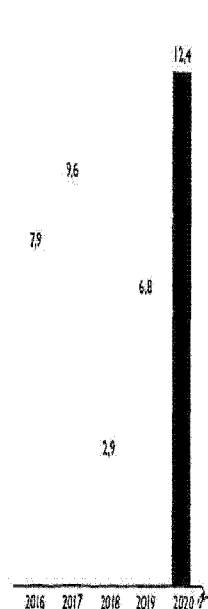
NETTOOMSÄTTNING PER ANSTÄLLD, TKR



RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER, MNKR



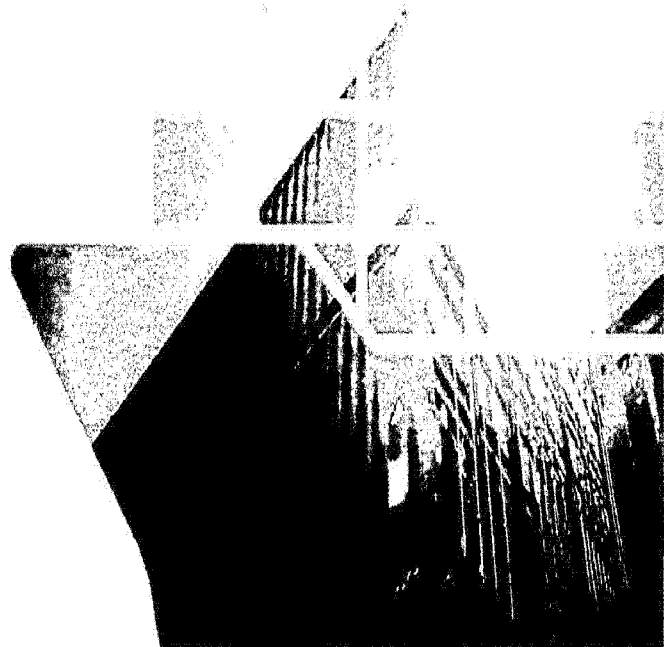
AVKASTNING PÅ TOTALT KAPITAL, %





Resultaträkning

| BÄLLOPP I TKR | Not | 2020 | 2019 |
|---|-----|-----------------|-----------------|
| Nettoomsättning | 1 | 390 176 | 408 675 |
| Övriga rörelseintäkter | | 4 556 | 10 587 |
| Summa intäkter | | 394 732 | 419 262 |
| Rörelsens kostnader | | | |
| Varor, material och köpta tjänster | | -4 630 | -5 386 |
| Övriga externa kostnader | 2,3 | -105 104 | -115 916 |
| Personalkostnader | 4 | -170 159 | -183 018 |
| Av- och nedskrivningar på materiella anläggningstillgångar | | -45 824 | -70 222 |
| Övriga rörelsekostnader | | -4 282 | -2 821 |
| Summa kostnader | | -329 999 | -377 362 |
| Rörelseresultat | | 64 733 | 41 900 |
| Resultat från finansiella poster | | | |
| Övriga ränteintäkter | 5 | 4 | 283 |
| Räntekostnader | 6 | -161 | -183 |
| | | -157 | 100 |
| Resultat efter finansiella poster | | 64 576 | 42 000 |
| Bokslutsdispositioner | | | |
| Avsättning till periodiseringsfond | | - | -17 000 |
| Återföring periodiseringsfond | | - | 2 000 |
| Skillnad mellan bokförd avskrivning och avskrivning enligt plan | | -6 005 | 3 195 |
| Lämnade koncernbidrag | | -39 000 | - |
| Resultat före skatt | | 19 571 | 30 195 |
| Skatt på årets resultat | 7 | -3 731 | -6 940 |
| Årets resultat | | 15 839 | 23 255 |





Balansräkning

TILLGÅNGAR

| BELOPP I TKR, 31 DECEMBER | Not | 2020 | 2019 |
|--|-----|----------------|----------------|
| ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | | | |
| Byggnader | 8 | 22 210 | 23 524 |
| Markanläggningar | 9 | 119 177 | 131 761 |
| Maskiner och tekniska anläggningar | 10 | 194 334 | 207 555 |
| Inventarier, verktyg och installationer | 11 | 19 414 | 21 960 |
| Pågående nyanläggning och förskott | 12 | 5 820 | 5 590 |
| | | 360 955 | 390 390 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Långfristiga värdepappersinnehav | 13 | 311 | 311 |
| Uppskjutna skattefordran | 14 | 5 487 | 5 301 |
| | | 5 798 | 5 612 |
| Summa anläggningstillgångar | | 366 753 | 396 003 |
| OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Förråd | 15 | 9 535 | 9 201 |
| Kortfristiga fordringar | | | |
| Kundfordringar | | 52 133 | 60 592 |
| Fordringar på moderföretaget | | 93 290 | 38 808 |
| Fordringar på koncernföretag | | 2 | - |
| Övriga fordringar | | 4 347 | 3 074 |
| Förutbet. kostnader och uppl.intäkter | 16 | 6 949 | 3 775 |
| | | 156 721 | 106 249 |
| Kortfristiga placeringar | | 1 346 | 3 895 |
| Kassa och bank | 17 | - | - |
| SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | 167 622 | 119 344 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 534 375 | 515 346 |

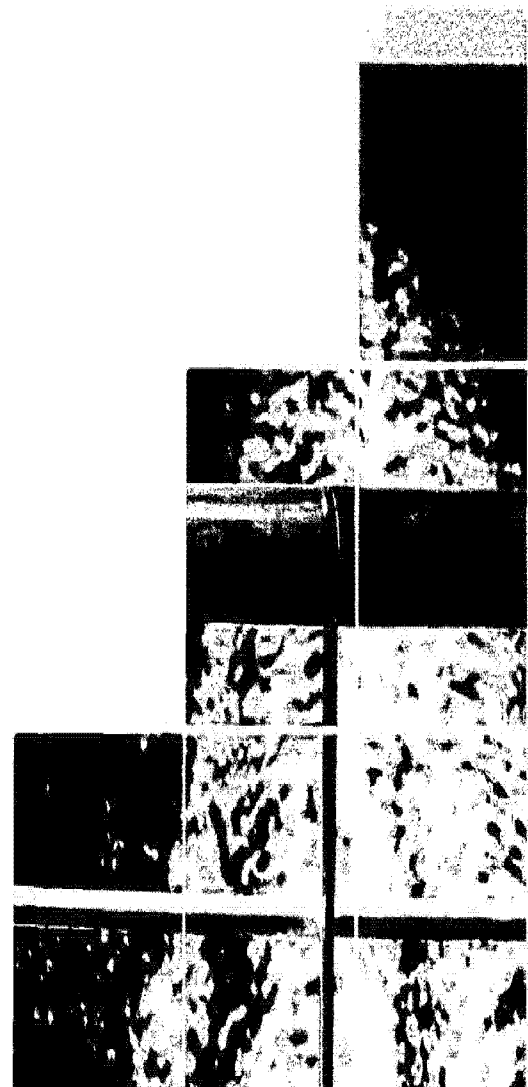
EGET KAPITAL OCH SKULDER

| BELOPP I TKR | Not | 2020 | 2019 |
|--|-----|----------------|----------------|
| EGET KAPITAL | | | |
| | 18, | | |
| | 19 | | |
| Bundet eget kapital | | | |
| Aktiekapital | | 100 000 | 100 000 |
| Reservfond | | 50 275 | 50 275 |
| | | 150 275 | 150 275 |
| Fritt eget kapital | | | |
| Balanserat resultat | | 93 400 | 70 145 |
| Årets resultat | | 15 839 | 23 255 |
| | | 109 239 | 93 400 |
| Summa eget kapital | | 259 514 | 243 675 |
| Obeskattade reserver | 20 | 191 446 | 185 441 |
| AVSÄTTNINGAR | | | |
| Avsättning för pensioner | | 13 793 | 17 706 |
| Summa avsättningar | | 13 793 | 17 706 |
| LÅNGFRISTIGA SKULDER | | | |
| Skulder till moderföretag | | - | - |
| Summa långfristiga skulder | | - | - |
| KORTFRISTIGA SKULDER | | | |
| Leverantörsskulder | | 12 389 | 12 203 |
| Skulder till moderföretag | | 5 | - |
| Skulder till koncernföretag | | 1 414 | 617 |
| Skatteskulder | | 13 806 | 12 766 |
| Övriga skulder | | 6 510 | 7 027 |
| Upplypna kostnader och förutbetalda intäkter | 21 | 97 354 | 35 910 |
| Summa kortfristiga skulder | | 131 478 | 120 523 |
| Summa eget kapital och skulder | | 534 375 | 515 346 |



KASSAFLÖDESANALYS

| BELÖPP I TKR | Not | 2020 | 2019 |
|---|-----|----------------|-----------------|
| Den löpande verksamheten | | | |
| Rörelseresultat | | 64 575 | 41 900 |
| <i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:</i> | | | |
| Av- och nedskrivningar | | 45 824 | 70 221 |
| Nettoresultat vid försäljning av anläggningstillgångar | | -1 698 | -8 245 |
| Förändring av avsättningar | | -3 967 | 3 892 |
| Orealiserade kursdifferenser | | - | 34 |
| Omklassificering av anläggningstillgång | | - | - |
| | | 104 734 | 107 802 |
| Erhållen ränta/utdelning | | 4 | 282 |
| Erlagd ränta | | -161 | -183 |
| Betald skatt | | -2 877 | -19 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital | | 101 700 | 107 882 |
| Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital | | | |
| Förråd, ökning (-) minskning (+) | | -354 | -937 |
| Kundfordringar, ökning (-) minskning (+) | | 8 459 | -718 |
| Övr. fordringar exkl. centralkonto, ökning (-) minskning (+) | | -1 650 | 76 728 |
| Leverantörsskulder, ökning (+) minskning (-) | | 186 | -15 296 |
| Övriga skulder, ökning (+) minskning (-) | | -498 | -1 231 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | 107 843 | 166 428 |
| Investeringsverksamheten | | | |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | | -18 436 | -11 331 |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar | | 3 956 | 10 325 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | -14 480 | -1 006 |
| Finansieringsverksamheten | | | |
| Lämnade koncernbidrag | | -39 000 | - |
| Förändring av lån till moderföretag | | - | -250 000 |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | -39 000 | -250 000 |
| Årets kassaflöde | | 54 363 | -84 578 |
| Likvida medel vid årets början | | 29 066 | 170 150 |
| Omklassificering av IB kortfristiga placeringar | | - | -56 506 |
| Likvida medel vid årets slut | 22 | 83 429 | 29 066 |





Tilläggsuppgifter och noter

(Alla belopp i tkr om inget annat anges)

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

NEDSKRIVNINGAR - MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att ett tillgångsvärde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidvärde 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 | 2020 | 2019 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| Verksamhetsområden | | |
| Passagerar- och bilfärjetrafik | 74 234 | 90 476 |
| Container/roRo-trafik | 245 534 | 247 598 |
| Bulktrafik | 17 945 | 22 086 |
| Konventionell trafik | 1 646 | 453 |
| Logistik och Lagring | 34 035 | 35 290 |
| Uthyrning | 12 493 | 8 807 |
| Övrig verksamhet | 4 288 | 3 966 |
| Summa | 394 176 | 408 675 |

NOT 2.

| ERSÄTTNING TILL REVISORER | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Ersättningar till revisorer och revisionsföretag har utgått enl. nedan: | | |
| KPMG AB | | |
| - revisionsuppdrag | 133 | 122 |
| - revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget | 64 | 29 |
| - Skatterådgivning | 18 | 14 |
| Summa | 215 | 165 |

NOT 3.

| OPERATIONELL LEASING | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal | | |
| Inom ett år | 3 606 | 4 112 |
| Mellan ett och fem år | 4 392 | 5 201 |
| Senare än fem år | - | - |
| Summa | 7 997 | 9 313 |
| Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter | 3 757 | 4 173 |

Bolaget har under året betalt 23,6 (23,4) mkr 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 | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Medelantalet anställda | | |
| <u>Tjänstemän:</u> | | |
| Män | 49 | 52 |
| Kvinnor | 24 | 26 |
| <u>Kollektiv personal*</u> | | |
| Män | 137 | 139 |
| Kvinnor | 5 | 5 |
| Totalt | 215 | 222 |
| * Härav extrapersonal motsvarande 11 heltidstjänster (**10) | | |
| Könsfördelning | | |
| <u>Styrelse, exkl. vd:</u> | | |
| Män | 4 | 4 |
| Kvinnor | 4 | 4 |
| <u>Ledande befattningshavare inkl vd:</u> | | |
| Män | 5 | 7 |
| Kvinnor | 4 | 1 |
| Löner, andra ersättningar, sociala kostnader inklusive pensionskostnader (tkr) | | |
| <u>Löner och andra ersättningar:</u> | | |
| Styrelse och vd | 2 769 | 2 816 |
| Övriga anställda | 165 043 | 176 950 |
| Summa löner och andra ersättningar | 167 812 | 179 766 |
| Snittlön tillsvidareanställda | | |
| Män | 36 | 36 |
| Kvinnor | 37 | 33 |
| Snittlön visstidsanställda | | |
| Män | 25 | 26 |
| Kvinnor | - | 26 |
| <u>Sociala kostnader:</u> | | |
| Sociala kostnader enligt lag och avtal | 47 997 | 45 702 |
| Pensionskostnader | 13 251 | 17 045 |
| (varav styrelse och vd) | -425 | -385 |
| Summa sociala kostnader | 55 648 | 62 747 |



Ersättning till förtroendevalda i bolaget

| | Styrelsearvode | | | Summa |
|------------------------------------|----------------|-------------|-----------|------------|
| | Fast arvode | Mötesarvode | Övrigt | |
| Styrelsens ordförande | 189 | 7 | - | 196 |
| Styrelsens vice ordförande | 90 | 4 | - | 94 |
| Övriga ordinarie ledamöter, 6 pers | 159 | 31 | 9 | 199 |
| Suppleanter, 5 pers | 96 | 42 | 12 | 150 |
| Summa | 533 | 84 | 21 | 639 |

Avgångsvederlag

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

NOT 5.

| ÖVRIGA RÄNTEINKÅTER | 2020 | 2019 |
|-----------------------|----------|------------|
| Utdelning | - | 73 |
| Övriga räntekostnader | 4 | 210 |
| Summa | 4 | 283 |

NOT 6.

| RÄNTEKOSTNADER | 2020 | 2019 |
|-----------------------|------------|------------|
| Ränta på pensionskuld | 151 | 156 |
| Övriga räntekostnader | 10 | 27 |
| Summa | 161 | 183 |

NOT 7.

| SKATT PÅ ÅRETS RESULTAT | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Aktuell skattekostnad | -3 917 | -11 059 |
| Uppskjuten skatt | 185 | 4 119 |
| Avstämning av effektiv skatt | | |
| Resultat före skatt | 19 570 | 30 195 |
| Skatt enl. gällande skattesats 21,4 % (22,0 %) | -4 188 | -6 462 |
| Ej avdragsgilla kostnader | +130 | -184 |
| Skatt på schablonintäkt period.fond | -18 | -2 |
| Tidigare ej avdragna pensionskostnader | 72 | 46 |
| Övriga skattemässiga justeringar | 533 | -339 |
| Redovisad effektiv skatt | -3 731 | -6 940 |

NOT 8.

| BYGGNADER | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 98 442 | 98 442 |
| Nyanskaffningar | - | - |
| Omklassificeringar | - | - |
| Avyttringar och utrangeringar | - | - |
| Utgående ackumulerat anskaffningsv. | 98 442 | 98 442 |
| Ingående avskrivningar | -55 463 | -51 247 |
| Årets avskrivningar | -1 314 | -2 866 |
| Avyttringar och utrangeringar | - | -1 350 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -56 777 | -55 463 |
| Ingående nedskrivningar | -19 455 | -1 350 |
| Årets nedskrivning | - | -19 455 |
| Avyttringar och utrangeringar | - | 1 350 |
| Utgående ackumulerade nedskrivningar | -19 455 | -19 455 |
| Utgående planenligt restvärde | 22 210 | 23 524 |

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

NOT 9.

| MARK OCH MARKANLÄGGNINGAR | 2020 | 2019 |
|--|-----------------|-----------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 273 394 | 270 762 |
| Nyanskaffningar | - | - |
| Omklassificeringar | - | 2 632 |
| Avyttringar och utrangeringar | -4 194 | - |
| Utgående ackumulerat anskaffningsv. | 269 200 | 273 394 |
| Ingående avskrivningar | -138 676 | -126 590 |
| Årets avskrivningar | -12 190 | -12 086 |
| Avyttringar och utrangeringar | 3 799 | - |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -147 067 | -138 676 |
| Ingående nedskrivningar | -2 956 | -2 898 |
| Årets nedskrivningar | - | -58 |
| Utgående nedskrivningar | -2 956 | -2 956 |
| Utgående planenligt restvärde | 119 177 | 131 761 |



NOT 10.

| MASKINER OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR | 2020 | 2019 |
|--|-----------------|-----------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 547 863 | 573 999 |
| Nyanskaffningar | 11 418 | 9 046 |
| Försäljning | -9 408 | - |
| Omklassificeringar | 4 965 | -11 489 |
| Avyttringar och utrangeringar | -2 398 | -23 693 |
| Utgående ackumulerat anskaffningsv. | 552 440 | 547 863 |
| Ingående avskrivningar | -338 902 | -340 842 |
| Årets avskrivningar | -27 997 | -28 551 |
| Försäljning | 7 800 | - |
| Omklassificeringar | - | 12 337 |
| Avyttringar och utrangeringar | 2 398 | 18 154 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -356 700 | -338 902 |
| Ingående nedskrivningar | -1 406 | -2 754 |
| Årets nedskrivning | - | -1 406 |
| Avyttringar och utrangeringar | - | 2 754 |
| Utgående ackumulerade nedskrivningar | -1 406 | -1 406 |
| Utgående planenligt restvärde | 194 334 | 207 555 |

I balansposten ingår huvudsakligen bilkälfar och ramper, passagerargångar, manöver- och styrsystem, spår- och järnanläggningar, kranar, truckar, terminaltraktorer, servicebilar samt övrig produktionsutrustning.

NOT 11.

| INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 91 023 | 76 942 |
| Nyanskaffningar | 1 821 | - |
| Omklassificeringar | - | 14 845 |
| Avyttringar och utrangeringar | -13 064 | -764 |
| Utgående ackumulerat anskaffningsv. | 79 780 | 91 023 |
| Ingående avskrivningar | -68 906 | -51 665 |
| Årets avskrivningar | -4 323 | -5 644 |
| Omklassificeringar | - | -12 338 |
| Avyttringar och utrangeringar | 13 020 | 741 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -60 209 | -68 906 |

| | | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Ingående nedskrivningar | -157 | - |
| Årets nedskrivningar | - | -157 |
| Utgående nedskrivningar | -157 | -157 |
| Utgående planenligt restvärde | 19 414 | 21 960 |

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

NOT 12.

| PAGAENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FORSKOTT | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 5 590 | 8 560 |
| Investeringar | 5 197 | 7 203 |
| Omklassificeringar | -4 967 | -5 987 |
| Avyttringar och utrangeringar | - | -4 186 |
| Utgående ackumulerat anskaffningsvärde | 5 820 | 5 590 |

NOT 13.

| ANDRA LANGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV | 2020 | 2019 | |
|--|--------------|-------------------|--------------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 311 | 311 | |
| Utgående ackumulerat anskaffningsvärde | 311 | 311 | |
| Uppgift om värdepapper | Antal | Nom. värde | Markn.värde |
| SE-Banken A, noterad aktie | 11 200 | 112 | 946 |

NOT 14.

| UPPSKJUTEN SKATTEFORDRAN | 2020 | 2019 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Övriga temporära skillnader | - | - |
| Markanläggningar | 5 487 | 5 301 |
| Summa | 5 487 | 5 301 |

NOT 15.

| FORRAD | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Förrådsartiklar redovisade till anskaffningsvärde: | - | - |
| Reservdelar och förnödenheter | 9 555 | 9 201 |
| Utgående ackumulerat anskaffningsv. | 9 555 | 9 201 |

**NOT 16.**

| FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTAKTER | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Förutbetalda hyror och arrenden | 564 | 516 |
| Förutbetalda försäkringspremier | 3 456 | 395 |
| Förutbetalda licens- och serviceavtal | 2 545 | 2 086 |
| Övriga förutbetalda kostnader | 384 | 778 |
| Summa | 6 949 | 3 775 |

NOT 17.**KASSA OCH BANK**

Bolaget är anslutet till koncernkonto hos Helsingborgs stad. Saldot, 83 429 (29 066) 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 (tkr)****Bolaget**

Till årsstämans förfogande står enligt balansräkningen:

| | |
|------------------------|--------------------|
| Balanserade vinstmedel | 93 400 057 |
| Årets resultat | 15 839 329 |
| | 109 239 386 |

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:

| | |
|-----------------------|--------------------|
| I ny räkning överförs | 109 239 386 |
| | 109 239 386 |

NOT 20.

| OBESKATTADE RESERVER | 2020 | 2019 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Periodiseringsfond 2019 | 17 000 | 17 000 |
| Akkumulerade överavskrivningar: | | |
| - byggnader | 146 | 152 |
| - maskiner och inventarier | 174 300 | 168 289 |
| Summa | 191 446 | 185 441 |

NOT 21.

| UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTAKTER | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Upplupna löner och semesterlöner | 20 297 | 20 605 |
| Upplupna sociala avgifter | 7 982 | 8 426 |
| Förutbetalda hyror och arrenden | 3 347 | 3 479 |
| Övriga upplupna kostnader | 2 242 | 1 770 |
| Övriga förutbetalda intäkter | 1 630 | 1 630 |
| Summa | 35 498 | 35 910 |

NOT 22.

| LIKVIDA MEDEL | 2020 | 2019 |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Kassamedel | - | - |
| Tillgodohavande på koncernkonto | 83 429 | 29 066 |
| Kortfristiga placeringar | - | 3 895 |
| Omklassificering | - | -3 895 |
| Summa | 83 429 | 29 066 |

NOT 23.

Det finns inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter i bolaget. *11*



Styrelsens yttrande angående värdeöverföring

Styrelsen för Helsingborgs Hamn AB konstaterar att årets resultat har belastats med ett koncernbidrag på 39 mnkr, som ska lämnas till moderbolaget Helsingborgs Stad Förvaltnings AB.

Efter detta koncernbidrag bedöms bolagets soliditet uppgå till 77 %. 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 39 mnkr.

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

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

| kr | BUNDET AV EGET KAPITAL | | FRITT EGET KAPITAL | |
|-------------------------|------------------------|------------|---------------------|----------------|
| | AKTIEKAPITAL | RESERVFOND | BALANSERAT RESULTAT | ÅRETS RESULTAT |
| Belopp vid årets ingång | 100 000 | 50 275 | 70 145 | 23 255 |
| Föregående års resultat | | | 23 255 | -23 255 |
| Årets resultat | | | | 15 839 |
| Per 2020-12-31 | 100 000 | 50 275 | 93 400 | 15 839 |

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

| kr | |
|--|--------------------|
| Till årsstämman förfogande står enligt balansräkningen: | |
| Balanserade vinstmedel | 93 400 057 |
| Årets resultat | 15 839 329 |
| | 109 239 386 |
| Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att: | |
| I ny räkning överförs | 109 239 386 |

Helsingborg 2021-03-25

Marie Weibull Kornias
Ordförande

Mats Wieden

Aline Leal de Camargo Olsson

Per Lindström

Bart Steijaert
Verkställande direktör

Malin Möller

Šećad Konaković

Catarina Karlsson

Vår revisionsberättelse har lämnats
2021-03-25

Bengt Månsson
Auktoriserad revisor
KPMG AB

Min granskningsrapport har lämnats
2021-03-25

Bengt Jönsson
Av kommunfullmäktige utsedd lekmannarevisor



Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Helsingborgs Hamn Aktiebolag, org. nr 556024-0979

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Helsingborgs Hamn Aktiebolag för år 2020 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 17-68.

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 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 17-68.

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

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

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

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

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 17-68. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

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

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

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

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

- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med 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.



2021051416135

— 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 2020 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

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

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 räkenskaper. Våra tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.



2021051416136

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

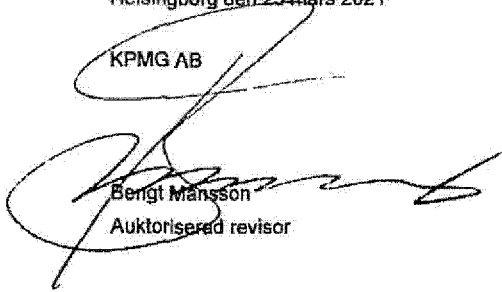
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 17-66 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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 25 mars 2021

KPMG AB


Bengt Mansson
Auktoriserad revisor