

Stockholms Hamnar
Års- och hållbarhetsredovisning

2019





Det här är Stockholms Hamnars samtryckta års- och hållbarhetsredovisning för 2019. Hållbarhetsredovisningen är upprättad i enlighet med ramverket GRI Standards, nivå Core.

Innehåll

Stockholms Hamnar i korthet	3
VD har ordet	4
Viktiga händelser 2019	6
Hamnar, kajer, slussar, båthållplatser och fastigheter	7
Gods- och passagerartrafik i Stockholms Hamnar	9
Hållbara transportkedjor	11
Lönsam och samhällsnyttig	14
Organisation och styrning av verksamheten	16
Intressent- och väsentlighetsanalys	19
Affärsområden	22
Affärsområde sjöfart: Passagerartrafik	24
Affärsområde sjöfart: Godstrafik	25
Stockholm Norvik Hamn	27
Affärsområde fastigheter	28
Affärsstöd och integrerat hållbarhetsarbete	30
Styrelse	35
Ledning	36

Hållbarhetsredovisning enligt GRI

Hållbarhetsdata och information om GRI-uppföljning	38
Revisors rapport från översiktlig granskning av Stockholms Hamn AB:s hållbarhetsredovisning	46

Årsbokslut, förvaltningsberättelse och hållbarhetsrapport

Förvaltningsberättelse	48
Hållbarhetsrapport	50
Verksamheten i sammandrag	52
Resultaträkning	53
Balansräkning	54
Kassaflödesanalys	56
Sammanställning eget kapital	57
Noter	58
Revisionsberättelse	66
Granskningsrapport	69

Stockholms Hamnar i korthet

Stockholms Hamnars vision är att vara Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Uppdrag och verksamhet

- Finns i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär
- Erbjuder kajplatser och anläggningar till främst färje-, kryssnings- och containertrafik
- Vårdar och utvecklar kajerna i Stockholms innerstad
- Främjar skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik
- Ansvarar för Mälarens reglering
- Ägs av Stockholms stad
- Förvaltar 14 km kaj och 3 100 000 kvm mark samt 100 hamnnära byggnader med 200 000 kvm lokalyta
- Bygger Sveriges nya godshamn, Stockholm Norvik Hamn, som öppnar 2020
- Är en del av det prioriterade europeiska transport-systemet TEN-T

Varje dygn – året om

- 24 fartygsanlöp
- 33 000 passagerare
- 26 000 ton gods
- 100 fartyg genom Hammarbyslussen

Några av årets siffror

- Omsättning: 889 Mkr
- Investeringar: 1 289 Mkr
- Resultat efter finansiella poster: 92 Mkr
- Medelantal anställda: 189
- 9,3 miljoner ton gods – Sveriges tredje största godshamn
- 12,1 miljoner passagerare och 4 miljoner i skärgårdstrafiken – Sveriges i särklass största passagerarhamn

En samhällsnyttig hamn

- Passagerartrafiken genererar årligen sju miljarder kronor i köpkraft i Stockholms-regionen
- Skapar 8 000 arbetstillfällen i regionen
- Bidrar till miljövänliga transporter genom att ta gods sjövägen så nära slutdestinationen som möjligt
- Vårdar och underhåller innerstadskajerna

Nästa generations Stockholms Hamnar står för dörren

Efter drygt ett år vid rodret på Stockholms Hamnar kan jag konstatera att det hos oss, precis som i vår omvärld, sker stora förändringar och vi ställs inför nya utmaningar och förutsättningar i stort sett varje dag.

Det gäller särskilt nu när våra hamnar genomgår stora förändringar. År 2020 blir historiskt när vi avslutar det tredje stora utvecklingsprojektet på sex år och öppnar den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn. Energihamnen Loudden avvecklas och Frihamnen som firade 100 år 2019 påbörjar en spännande omdaning mitt i Stockholms stora stadsutvecklingsprojekt Norra Djurgårdsstaden.





Men även de stora trenderna påverkar oss. Klimat- och hållbarhetsfrågan är avgörande för oss i transportbranschen. Miljöpåverkan måste minska samtidigt som globaliseringen medför att efterfrågan och behovet av transporter ökar. Under året invigde vi elanslutningarna i Värtahamnen tillsammans med Tallink Silja. Vi slog också fast en långsiktig handlingsplan för vidare utveckling av infrastrukturen för land-el. Det handlar om betydande investeringar och stor energiåtgång.

Ett orosmoln är att lågkonjunkturen hotar

vid horisonten. Vi ser att roro-trafiken, som är en konjunkturbarometer, viker något.

”Det som är oerhört glädjande och betryggande är att vi har höga och stabila volymer och i grunden en god affär.

Det, tillsammans med minskade intäkter vid Louddens nedläggning och högre avskrivningar till följd av genomförda investeringar,

gör att vi behöver förbereda oss för en annan ekonomisk framtid.

Under året har vi förfinat analysen av samtliga affärsområden, vi arbetar för att ytterligare stärka relationerna till våra kunder och vi är mer aktiva inom områdena försäljning och kostnadskontroll.

Vi har genomfört en omorganisation som speglar denna inriktning genom att i två olika verksamhetsområden samla den operativa verksamheten samt marknads- och försäljningsarbetet.

Det som är oerhört glädjande och

”Miljöpåverkan måste minska samtidigt som globaliseringen medför att efterfrågan och behovet av transporter ökar.”

betryggande är att vi har höga och stabila volymer, och i grunden en god affär. Både kryssnings- och containerverksamheten slog rekord under året, hastighetssidan går mycket bra och vi har solida och innovativa kunder inom så gott som alla segment.

Den viktigaste resursen för verksamheten är alla medarbetare. Jag är imponerad av viljan att ta verksamheten framåt och arbetet som görs för att utveckla våra hamnar och relationer med omvärlden.

Med denna grundplattform att arbeta vidare från är jag övertygad om att vi är redo för nästa generations Stockholms Hamnar.

Jag säger stort tack för i år och ser med förväntan och tillförsikt fram emot ett historiskt 2020.

Thomas Andersson,
verkställande direktör

Viktiga händelser

2019



Foto: Per Erik Adamsson

Nya elanslutningar i Värtahamnen

I början av november invigdes Värtahamnens nya elanslutningar. Under 2019 kopplade fyra av Tallink Siljas fartyg upp sig på landström och två till följer under 2020. De nya elanslutningarna gick också till final i 2019 C40 Cities Bloomberg Philanthropies Award tillsammans med de mest framtidsinriktade och inkluderande klimatåtgärdsprojekten världen över.

Stockholm Norvik Hamn snart klar

Sveriges nya storhamn öppnar under 2020. I september bjöd Stockholms Hamnar in till öppet hus i Stockholm Norvik Hamn och bygget gästades av drygt 2 000 nynäshamnsbor. I slutet av året överlämnades nycklarna till containerterminalen till Hutchison Ports som kommer att driva det operativa arbetet.

2 x rekord

Återigen slogs rekord i antal internationella kryssningspassagerare. Drygt 1,1 miljoner kryssningspassagerare gästade Stockholms Hamnar under säsongen. Även containertrafiken visade rekordsiffror när drygt 61 500 TEU passerade terminalen i Frihamnen.

Kryssningstrafiken viktig för besöksnäringen

Kryssningstrafiken genererade nästan två miljarder kronor och 1 100 arbetstillfällen i Stockholmsregionen under 2018. Det visar en ny oberoende undersökning som presenterades i mars.

Östersjöhamnar samlades i Stockholm

Första veckan i september stod Stockholms Hamnar värd för Baltic Ports Conference, ett av de viktigaste årliga evenemangen för kunskapsutbyte och nätverkande för sjöfarten i Östersjöregionen.

Frihamnen firade 100 år

I september bjöd Stockholms Hamnar in till stort födelsedagskalas. Frihamnen, som nu omvandlas till Stockholms nya mötesplats, fyllde 100 år. Runt 5 000 besökare kom till Frihamnen Live, en dag fylld av aktiviteter för alla åldrar.

Större affärsfokus med ny organisation

För att vara rustade för kommande utmaningar genomfördes en omorganisation under hösten. Ett tydligt marknads- och

försäljningsfokus med kunden i centrum och en samlad operativ verksamhet ger bättre styrning och uppföljning.

Framgångsrik kampanj i sociala medier

Stockholms Hamnars framgångsrika annonskampanj för Stockholm Norvik Hamn i sociala medier nådde hela 1,2 miljoner stockholmare. Banan-Bosse och hans kompisar blev i hård konkurrens också nominerade till det internationella kommunikationspriset European Sea Ports Organisation Award.

Loudden avvecklades

Under året upphörde avtalen med kunderna i Energihamnen Loudden. Verksamheterna håller på att avvecklas och området ger nu plats åt bostäder i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden.



Hamnar, kajer, slussar, båthållplatser och fastigheter

Stockholms Hamnar förvaltar totalt 14 km kaj och 3 100 000 kvm mark i de tre hamnarna Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn. Bolaget förvaltar också cirka 100 hamnnära byggnader.

I Stockholms innerstad ansvarar Stockholms Hamnar för flertalet kajer och hamnar, bland annat Stadsgården, Skeppsbron, Norra Hammarbyhamnen, Södra Hammarbyhamnen, Liljeholms hamnen, Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Nybrokajen, Strandvägskajen, Frihamnen och Värtahamnen.

I Frihamnen finns containerterminalen CTF som flyttar till Stockholm Norvik Hamn 2020. På Loudden drev Stockholms Hamnar fram till årsskiftet 2019/2020 en av Stockholms energihamnar.

Stockholms Hamnar ansvarar även för Stockholms slussar samt för ett 20-tal båthållplatser som kan användas av yrkes- och privattrafik för att hämta och lämna passagerare. Öppning och stängning av Danviksbron, Skansbron, Liljeholmsbron och Husarviksbron ligger också i bolagets ansvar.

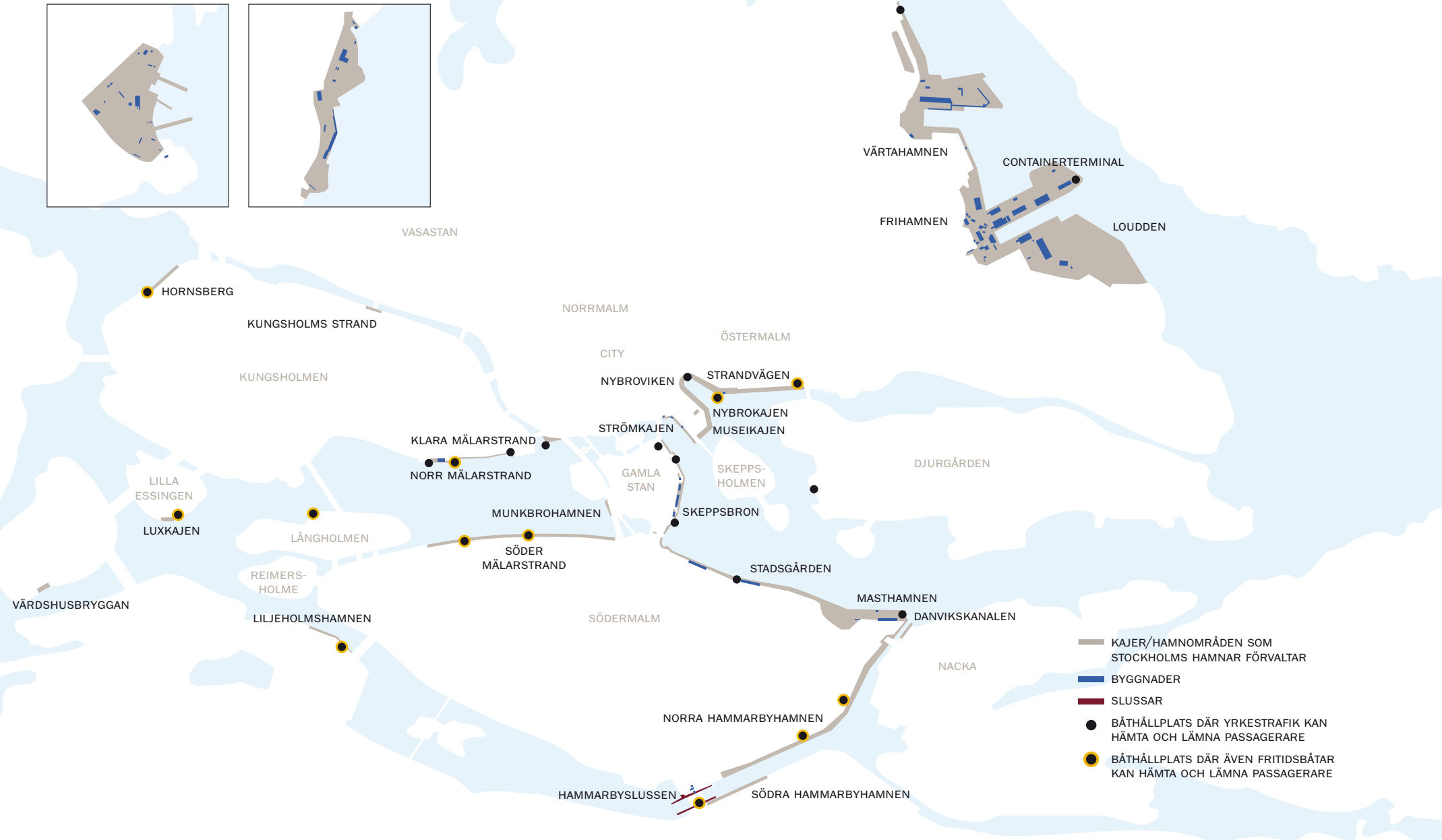
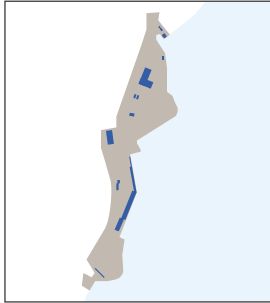
Stockholms Hamnar förvaltar och utvecklar även cirka 100 byggnader på totalt cirka 200 000 kvm samt 3 100 000 kvm mark. Byggnaderna ligger i anslutning till hamnverksamheten.

Stockholms hamn

Kapellskärs hamn



Nynäshamns hamn



- KAJER/HAMNOMRÅDEN SOM STOCKHOLMS HAMNAR FÖRVALTAR
- BYGGNADER
- SLUSSAR
- BÅTHÅLLPLATS DÄR YRKESTRAFIK KAN HÄMTA OCH LÄMNA PASSAGERARE
- BÅTHÅLLPLATS DÄR ÄVEN FRITIDSBÅTAR KAN HÄMTA OCH LÄMNA PASSAGERARE

Gods- och passagerartrafik i Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnars strategi är att koncentrera passagerartrafiken till koncernens centrala hamnar i Stockholm. Godset styrs till stor del till hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn.

Stockholm

I Stockholm ansvarar Stockholms Hamnar för de större hamnarna som trafikeras av internationell fartygstrafik samt för innerstadskajer med skärgårds- och lokaltrafik.

Värtahamnen: Färjetrafik på Helsingfors, Åbo, Riga och Tallinn.

Frihamnen: Färjetrafik på Sankt Petersburg samt containertrafik på Bremerhaven, Hamburg och Antwerpen. Containertrafiken flyttar till Stockholm Norvik Hamn 2020.

Stadsgården: Färjetrafik på Helsingfors, Mariehamn och Åbo samt renodlad kryssningstrafik.

Internationella kryssningsfartyg anlöper Frihamnen, Värtahamnen, Stadsgården och Skeppsbron.

Skärgårdstrafiken är främst samlad kring Strömmen och Nybroviken. Vid innerstadskajerna ligger även stillaliggande och kommersiella fartyg.

Nynäshamn

Cirka 60 kilometer söder om Stockholm ligger Nynäshamns hamn. Härifrån går färjetrafik på Visby, Gdansk och Ventspils.

Nynäshamn tar även emot större internationella kryssningsfartyg som inte har möjlighet eller väljer att inte gå genom Stockholms skärgård.

2020 öppnar godshamnen Stockholm Norvik Hamn strax norr om Nynäshamn. Dit flyttar då all containertrafik samt delar av befintlig ro-ro-trafik i Nynäshamn.

Kapellskär

Kapellskärs hamn ligger cirka 90 kilometer norr om Stockholm. Härifrån går färjetrafik, med främst gods, på Nådendal, Paldiski och Mariehamn.



Stockholm

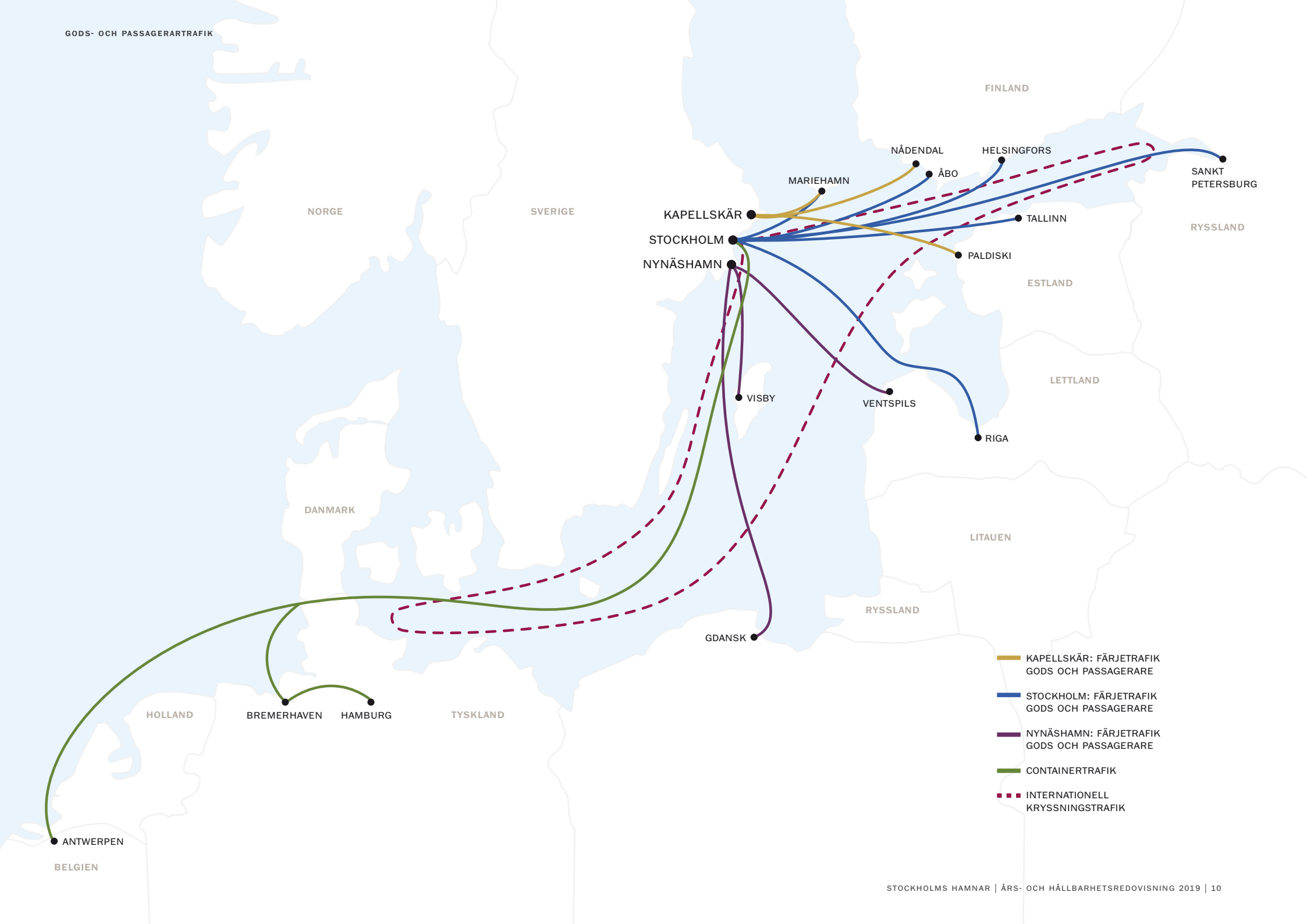
	Passagerare, tusental	Gods, tusen ton
2015	9 108	4 637
2016	9 074	4 933
2017	9 310	5 389
2018	9 248	5 025
2019	9 074	4 817

Nynäshamn

	Passagerare, tusental	Gods, tusen ton
2015	1 592	1 295
2016	1 667	1 531
2017	1 753	1 678
2018	1 854	1 882
2019	1 979	1 883

Kapellskär

	Passagerare, tusental	Gods, tusen ton
2015	917	2 409
2016	937	2 544
2017	954	2 599
2018	995	2 737
2019	1 018	2 647

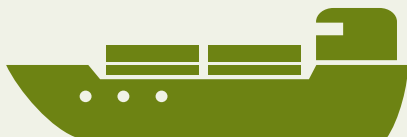




9 av 10 varor kommer sjövägen



Avlastar landets järnvägar och vägar



Möjliggör inlandssjötrafik

Hållbara transportkedjor

En av framtidens stora utmaningar är hållbara transporter. Nio av tio varor kommer idag sjövägen till Sverige. Stockholms Hamnar arbetar för att varor ska fraktas så nära slutdestinationen som möjligt till sjöss. Det ger stora miljövinster samtidigt som det avlastar landets hårt belastade vägar och järnvägar.

Den blivande godshamnen Stockholm Norvik Hamn bidrar i stor utsträckning till en hållbar transportkedja där gods fraktas sjövägen en längre sträcka och närmare sin slutdestination. Dock krävs en kortare landtransport lokalt i Stockholmsregionen varför förbindelserna till och från hamnen måste vara effektiva och kapacitetsstarka. För att möta industrins exportbehov bygger Stockholms Hamnar järnvägsspår som ansluter Stockholm Norvik Hamn till Nynäsbanan och arbetar för att underlätta för pråmtrafik till och från Mälaren.

Viktig landinfrastruktur

De kommande lastbilstransporterna till och från Stockholm Norvik Hamn har fått stor

uppmärksamhet. Många synpunkter har förts fram kring den lokala trafikökning som kan bli en följd av den nya hamnen, samt Stockholms Hamnars ansvar kring detta.

Stockholms Hamnar genomförde under 2017 en prövotidsutredning som behandlades i domstol under 2018. Mark- och miljödomstolen valde att godkänna prövotidsutredningen utan att ge Stockholms Hamnar några villkor för transporterna till och från Stockholm Norvik. Mark- och miljödomstolens beslut har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen. Ärendet har tagits upp och dom i målet väntas under 2020.

Trafiken till och från den nya hamnen är en angelägen fråga och utredningen är ett viktigt underlag för att kunna arbeta vidare

med långsiktigt hållbara transporter i regionen tillsammans med andra aktörer, som Trafikverket och berörda kommuner, främst på Södertörn.

Inlandssjöfart avlastar

Tillsammans med flera aktörer arbetar Stockholms Hamnar för att möjliggöra och underlätta för inlandssjöfart, det vill säga trafik på kanaler och insjöar – det som gemensamt kallas inre vattendrag. Det handlar om mindre fartyg som kan ta last från Stockholm Norvik Hamn och vidare in i Mälaren till städer som Västerås och Köping. På så sätt skulle hela Mälardalsregionen kunna försörjas samtidigt som landinfrastrukturen avlastas.

Bättre framkomlighet i Europa

Genom den europeiska infrastrukturpolitiken skapar EU det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Syftet är att modernisera transportlederna i Europa, avlägsna flaskhalsar, uppgradera infrastruktur och förenkla gränsöverskridande transporter. På så sätt kan transportnätet bidra till att uppnå EU:s klimatmål.

Av Europas cirka 1 200 hamnar har drygt 100 pekats ut som extra viktiga stomnätshamnar, så kallade corehamnar. Det ställer krav på att tillhandahålla infrastruktur och hållbara lösningar som efterfrågas av EU och ger samtidigt möjligheter genom till exempel finansieringsstöd och prioritering vid infrastruktursatsningar.

Alla Stockholms Hamnars hamnar är utpekade hamnar inom TEN-T. Stockholms hamn är även utpekad som en av fem corehamnar i Sverige.

EU-projekt för hållbar sjöfart

Stockholms Hamnar deltar, tillsammans med Åbo Hamn, Åbo stad, Mariehamns Hamn och Viking Line, i EU-projektet NextGen Link som syftar till att uppgra-

dera sjöfartsförbindelsen Åbo-Mariehamn-Stockholm. Alla deltagande hamnar genomför åtgärder i hamninfrastrukturen för att skapa en effektiv och hållbar länk mellan Sverige och Finland.

Inom ramen för projektet införs ett intelligent transportsystem (ITS) för smartare användande av hamnområdet i Stadsgården.

En annan del av projektet är Viking Lines nya fartyg Viking Glory som ska sjösättas under 2021. Fartyget kommer att drivas med LNG, flytande naturgas, som är ett mer hållbart bränsle jämfört med vanligt fartygsbränsle.



Viktiga samarbeten

Hamnar är både konkurrenter och samarbetsparter. Att samverka i nätverk för att utveckla näringen, standarder och dela erfarenheter är en framgångsrik och mångårig tradition i hamnvärlden.

Stockholms Hamnar deltar bland annat i Baltic Ports Organization (BPO), Cruise Europe, European Sea Port Organisation (ESPO) och The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC).



Några viktiga transportkedjor i Stockholms Hamnars hamnar

Färje-/roro-trafik

Färjorna fungerar som en bro till Gotland, Finland, Ryssland, Polen och Baltikum. Elva miljoner passagerare står för en stor del av turistnäringen i Stockholmsområdet. Sju miljoner ton gods förflyttas också via färje- och roro-trafiken.



fungerar som bro över Östersjön



för gods och passagerare



skapar många arbetstillfällen



och är en stor del av turistnäringen

Containertrafik

Containertrafik är ett effektivt sätt att flytta varor mellan kontinenter. Containerar som ska till Stockholm kommer ofta först till en hamn i Europa och fraktas sedan med ett mindre feederfartyg till containerterminalen i Frihamnen.



containertrafik från hela världen



anländer till hamn i Europa



fraktas vidare med feederfartyg



anländer till Stockholm

Internationell kryssningstrafik

Internationella kryssningsrederier lockar passagerare från hela världen till Östersjön. Stockholms Hamnar tar varje år emot omkring en miljon kryssningspassagerare. Kryssningstrafiken genererar närmare två miljarder kronor per år i intäkter till Stockholmsregionen.



internationella kryssningar



lockar en miljon passagerare



genererar två miljarder kr/år



till Stockholmsregionen

Bulktrafik

Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om spannmål, olja eller cement.



olja, spannmål, cement mm



fraktas som oförpackat gods



godset förädlas



och kommer ut till konsument

Lönsam och samhällsnyttig

Stockholm är en av de städer som växer snabbast i Europa. Stockholms Hamnar bidrar till att göra det möjligt genom att bygga nya miljöanpassade och effektiva hamnar för hållbara transporter av gods och passagerare.

Stockholms Hamnar är ett kommunalt bolag med ett tydligt resultatkrav från Stockholms stad. En av Stockholms stads mest prioriterade uppgifter är att skapa boende för stockholmare. Genom att utveckla nya hamnar frigörs attraktiv mark för stadsutveckling samtidigt som möjligheten till hållbara transporter för varor och passagerare förbättras i regionen.

Levande innerstadskajer och kollektivtrafik på vatten

En del av Stockholms Hamnars uppdrag är av mer samhällsnyttig karaktär, som att rusta

upp och förvalta innerstadskajer. Stockholms Hamnar arbetar för att skapa en blandning av verksamheter vid innerstadskajerna så att de är attraktiva för både stockholmare och besökare.

Kajerna är också viktiga för att möjliggöra kollektivtrafik på vatten. Region Stockholm har huvudansvaret för den här frågan. Stockholms Hamnar skapar förutsättningar

för trafiken på strategiska lägen vid innerstadskajerna och prioriterar den när kajerna ska utvecklas.

Brett politiskt stöd

När tillväxten går snabbt är det viktigt att

staden utvecklas så att den behåller sitt värde för både boende och besökare. Investeringar siktar till att vara både långsiktigt lönsamma och samhällsnyttiga. De uppdrag som Stockholms Hamnar arbetar efter är brett politiskt förankrade,

vilket är avgörande eftersom utvecklingen av hamnarna sker på lång sikt.

Turismen viktig för regionen

Många av de fartyg som trafikerar Stockholms Hamnar fungerar som en bro för både gods och passagerare mellan Sverige och andra länder. Passagerarna på

”Staden växer och närmar sig vattnet. Att med elanslutningar både få ner ljudnivåer och utsläpp underlättar för den stadsutveckling vi vill se i Norra Djurgårdsstaden.

Joakim Larsson (M), stadsbyggnadsborgarråd

”Det är spännande att vara med och utveckla en verksamhet som ger ett kommersiellt värde samtidigt som vi utvecklar sjöfartsstaden Stockholm för de kommande hundra åren.

Fredrik Lindstål (C), styrelseordförande Stockholms Hamn AB

färjorna är både nytto- och nöjesresenärer.

Nöjesresenärerna är viktiga för turistnäringen som nu har vuxit sig så stark i Sverige att den kan jämföras med en basnäring som papper eller stål. Enbart färjetrafiken genererar flera miljarder kronor i turistintäkter per år.

Passagerarna som på sommarhalvåret kommer med de internationella kryssningsfartygen är också en stor inkomstkälla för regionen. En oberoende undersökning visar att kryssningspassagerare som besöker staden över dagen spenderar 750 kronor per person. De som påbörjar eller avslutar sin kryssning i Stockholm spenderar hela

2 700 kronor per person under sitt besök. Dessutom tillkommer intäkter från besättningar och rederier. Totalt genererade kryssningstrafiken 1,87 miljarder kronor i intäkter och skapade över 1 000 arbetstillfällen i Stockholmsregionen under 2018.

Stockholmarna tycker om sin hamn

Med viss regelbundenhet mäter Stockholms Hamnar stockholmarnas kännedom om och syn på bolaget. En undersökning från 2016 visar att omkring åtta av tio tycker att hamnen är viktig för Stockholmsregionens turism, näringsliv och invånare.

8 000

ARBETSTILLFÄLLEN
GENERERAS I STOCKHOLM
& MÄLARDALSREGIONEN

12

MILJONER PASSAGERARE
VÄLKOMNAS VARJE ÅR

7,5

MILJARDER INVESTERAS I NY
INFRASTRUKTUR FÖR ATT LÄMNA MARK
TILL BOSTADSBYGGANDE

>2 300 000

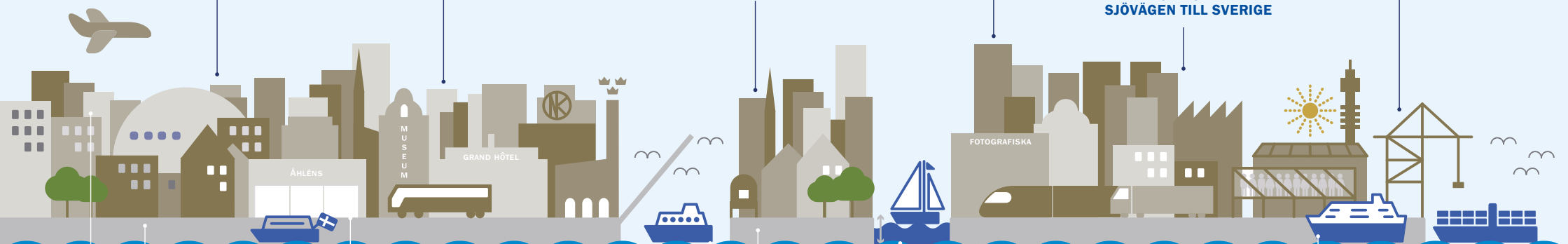
INVÅNARE GÖR STOCKHOLMS
LÅN TILL SVERIGES STÖRSTA
KONSUMTIONSOMRÅDE

9 av 10

VAROR KOMMER
SJÖVÄGEN TILL SVERIGE

9

MILJONER TON
GODS ANLÄNDER
VARJE ÅR



Färjeresenärerna är en stor
inkomstkälla för regionen.
De bor på hotell, handlar och går
på kultur- och idrottsevenemang.



Många tar sig till Stockholm för att påbörja eller avsluta
sin kryssning och stannar ofta några dagar i anslutning
till detta. Totalt genererar kryssningspassagerarna näs-
tan 2 miljarder kronor i intäkter under ett år.

Stockholms Hamnar öpp-
nar Danviksbron, Lilje-
holmsbron, Skansbron
och Husarviksbron.



4 miljoner
passagerare per år
i skärgårdstrafiken.

För att underlätta för
privat och kommersiell
båttrafik finns ett
20-tal båthållplatser.



26 000 ton
gods per dag.



Stockholms Hamnar
förvaltar 100 byggnader
på totalt 200 000 kvm.

Vid reglering av Mälarens vattennivå tappades
2019 cirka 25 vattenfyllda Globen per dygn
genom Stockholms slussar. 37 000 fartyg
passerar Hammarbyslussen varje år.



Fler än 30 000
passagerare
per dag.



Elanslutning mins-
kar fartygens miljö-
påverkan när fartygen
ligger i hamn.



3 av 4 kryssningsfartyg
lämnar avloppsvatten
i hamnen.

Organisation och styrning av verksamheten

Stockholms Hamn AB är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stadshus AB. Visionen att vara Östersjöns ledande hamn, ägardirektiv från Stockholms stads kommunfullmäktige, Stockholms Hamnars egna långsiktiga mål och en årlig intressent- och väsentlighetsanalys är det som styr verksamheten.

Stockholms stads organisation

Stockholms stad organiserar en del verksamheter i bolag istället för i förvaltningar. Dessa bolag är samlade inom ramen för Stockholms Stadshus AB. I koncernen finns 16 helägda bolag och två intressebolag som bedriver verksamhet inom områden som är av central betydelse för stadens invånare.

Kommunfullmäktige fattar beslut i budgeten om ägardirektiv för samtliga bolag inom koncernen. Bolagens styrelser får genom ägardirektiven uppdrag som ska verkställas under verksamhetsåret.

Stockholms Hamnars ägarstruktur

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolaget Kapellskärs Hamn AB.

Kapellskärs Hamn AB ägs till 91 procent av Stockholms Hamn AB och till nio procent

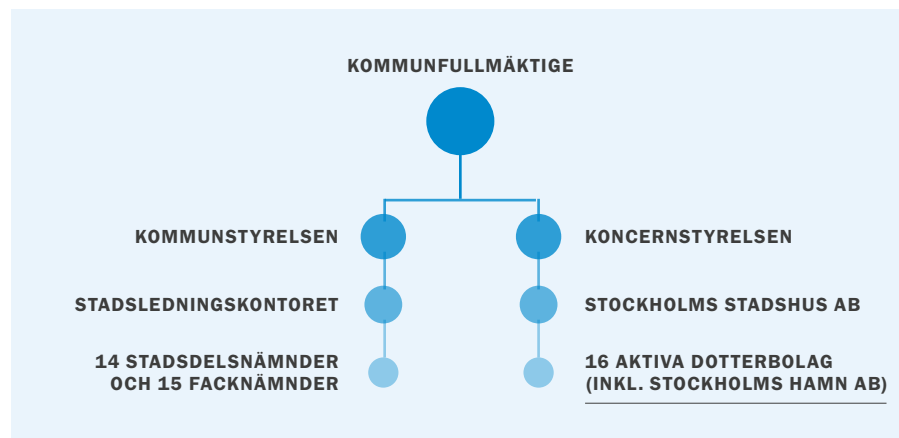
av Norrtälje kommun. Stockholms Hamn AB äger 50 procent av aktierna i intressebolaget Nynäshamns Mark AB. Övriga 50 procent ägs av Nynäshamns kommun.

Styrning och uppföljning

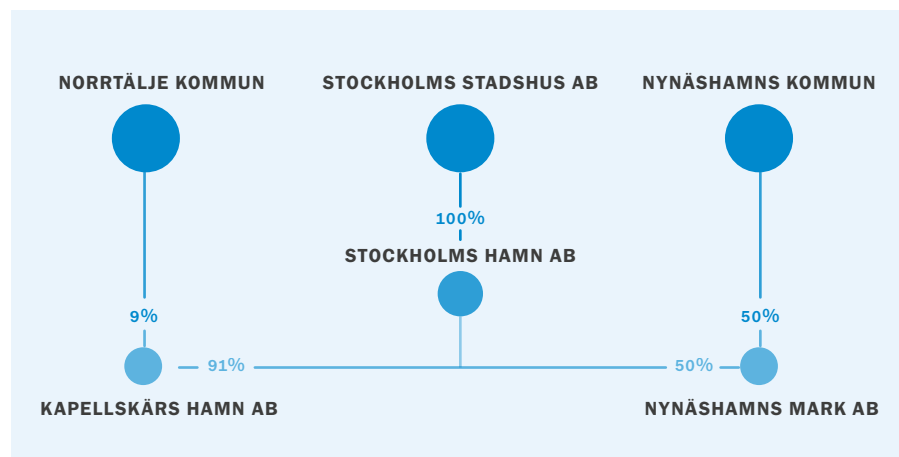
Verksamhetsstyrningen utgår från Stockholms Hamnars treårsplan, som visar den strategiska inriktningen, samt den årliga budgeten.

Tre gånger per år hålls uppföljningsmöten som följer Stockholms Hamnars rapportering till styrelsen och Stockholms Stadshus AB. Verksamheten utvärderas genom att mål, mått, aktiviteter, avvikelser och utfall från revisioner följs upp. På så sätt rör sig verksamheten i riktning mot ägardirektiven och mot visionen att vara Östersjöns ledande hamn.

STOCKHOLMS STADS ORGANISATION



STOCKHOLMS HAMNARS ÄGARSTRUKTUR





Revisioner

Inom Stockholms Hamnar genomförs många revisioner under ett år. Revisionerna följs upp vid ledningens genomgång per tertial och i samband med årsbokslutet där revisorer för ekonomi och hållbarhet samt stadsrevisorer och lekmanarevisorer avger sina rapporter.

Stockholms Hamnar är ISO-certifierat inom både kvalitet och miljö vilket innebär att interna och externa revisioner genomförs regelbundet.

Följande revisioner genomförs varje år för att granska Stockholms Hamnars verksamhet:

- Revisionsföretaget EY för ekonomi och översiktlig granskning av hållbarhet, GRI Standards.
- Revisionskontoret från Stockholms stad.
- LRQA – ISO 9001:2015 (kvalitet) och 14001:2015 (miljö).
- Interna revisioner – ISO 9001:2015 (kvalitet) och 14001:2015 (miljö).
- Riktade revisioner, till exempel på uppdrag av Stockholms Stadshus AB, av de stora projekt Stockholms Hamnar driver.

Vision

Stockholms Hamnar är Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Mission

Stockholms Hamnar är en effektiv länk för transporter av människor och varor mellan vatten, spår och väg.

Affärsidé

Stockholms Hamnar erbjuder rederier, hyresgäster, stockholmare och turister åtkomst till Stockholm och regionen genom att tillhandahålla modern hamnknuten infrastruktur och service – där säkerhet och miljö är i fokus.

Det gör Stockholms Hamnar genom att:

- erbjuda kajplatser och anläggningar till främst färje-, kryssnings- och containertrafik
- vårda och utveckla innerstadens kajer
- främja skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik
- vara en effektiv och lönsam partner

Mål

Stockholms Hamnars vision har brutits ner i 13 långsiktiga mål som är uppdelade i tre områden – hamnverksamhet, fastigheter och stöd till verksamheten. Till dessa mål knyts varje år aktiviteter, mått och indikatorer för att på så sätt ta steg för steg i riktning mot visionen.

Ny målstyrning

Under 2019 har ett strategiarbete genomförts där målen har omarbetats. För 2020 kommer nöjda kunder, goda affärer och tydlig nytta att vara de tre övergripande målen.

Stockholms Hamnars långsiktiga mål

Hamnverksamhet



1

Effektiv hamnkapacitet

Vi möter kunders och samhällets långsiktiga behov av hamnkapacitet för både person- och godstrafik.

2

Nöjda och hållbara kunder

Vi gör det möjligt för kunder att vara och agera hållbart.

Stöd till verksamheten



4

Effektiv verksamhetsstyrning

Vi arbetar med tydliga mål, uppföljning och transparent rapportering.

5

Lönsam affärsverksamhet

Vi bedriver en långsiktigt lönsam affärsverksamhet.

6

Säker arbetsplats

Vi är ett föredöme i arbetsmiljö-, hälso- och säkerhetsarbetet.

7

Förnybar energi

Vi använder endast förnybar energi.

8

Brottsförebyggande

Vi motverkar illegal verksamhet i samverkan med våra intressenter.

9

Kompetenta medarbetare

Vi säkerställer proaktivt rätt kompetens och arbetar för mångfald.

Fastigheter



3

Attraktiva och hamnnära fastigheter

Vi utvecklar, förvaltar och hyr ut unika och hamnnära fastigheter.

10

Kloka inköp

Våra inköp är hållbara.

11

Proaktiv kommunikation

Vi har en öppen dialog med våra intressenter i effektiva kanaler.

12

Leva som vi lär

Våra etiska riktlinjer vägleder oss i vårt beteende.

13

Effektiv resursanvändning

Vi använder allt material, avfall, energi, vatten och tid effektivt.

Intressent- och väsentlighetsanalys

För att ta reda på vilka frågor som Stockholms Hamnar gör störst avtryck inom krävs lyhördhet och ett nära samarbete med intressenter. De tre frågor som väger tyngst för både intressenter och Stockholms Hamnar är fartygens utsläpp till luft, långsiktig lönsamhet och en effektiv och förnybar energianvändning.

Balans mellan ekonomi, ett socialt ansvar och miljöfrågor är avgörande för Stockholms Hamnar i arbetet med att tillsammans med Stockholms stad, kunder och övriga intressenter skapa morgondagens infrastruktur i den växande Stockholmsregionen.

Stockholms Hamnars största utmaning är att möjliggöra rederiernas framtida behov av snabba effektiva anlöp med allt större fartyg och samtidigt utveckla och ta tillvara Stockholms unika värden.

En förutsättning för Stockholms Hamnars verksamhet är att förstå och leva upp till de krav som ingår i att vara Östersjöns ledande hamn idag och i framtiden. Genom undersökningar, regelbunden dialog och nära samarbete med ägare, kunder och närboende är det tydligt att intressenternas uppfattning om vilka frågor som är viktiga för Stockholms

Hamnar stämmer väl överens med de utmaningar som bolaget har identifierat.

De frågor som väger tyngst är fartygens utsläpp till luft, långsiktig lönsamhet och en effektiv och förnybar energianvändning. Dessa mäter Stockholms Hamnar genom GRI-indikatorer.

För att skapa en hållbar verksamhet och vara Östersjöns ledande hamn har följande områden identifierats som viktiga utifrån GRI Standards hållbarhetsområden. För att förtydliga styrningen av Stockholms Hamnars verksamhet kopplas hållbarhetsområdena till bolagets tretton långsiktiga mål.

Fartygens utsläpp till luft

För hållbarhetsområdet *utsläpp till luft* arbetar Stockholms Hamnar med miljörabatt. Från och med 2019 ges rabatt till fartyg



GRI

GRI (Global Reporting Initiative) är en internationell oberoende organisation med syftet att bland annat stötta företag, myndigheter och andra organisationer i att förstå och kommunicera effekterna av sin verksamhet när det gäller kritiska hållbarhetsfrågor som klimatförändringar, mänskliga rättigheter, korruption och mycket annat. GRI tillhandahåller en standard (GRI Standards) för att rapportera hållbarhetsaspekter inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. En viktig del i planering och uppföljning enligt GRI är att ta med sina intressenters förväntningar på verksamheten och vikta dessa i en väsentlighetsanalys. På sidorna 38-47 finns Stockholms Hamnars GRI-rapportering. Från 2018 rapporterar bolaget enligt GRI Standards.

som är anslutna till och certifierade enligt miljöindex (för närvarande Clean Shipping Index) utifrån poäng inom klasserna kol-dioxid, kväveoxider och svaveloxider. Miljörabatt ges även till fartyg som byggs om för att elanslutas. En överenskommelse med andra hamnar i Östersjön kring elanslutningar har uppnåtts.

Långsiktig lönsamhet

För hållbarhetsområdet *ekonomisk påverkan* arbetar Stockholms Hamnar för att verksamheten bedrivs på ett ansvarsfullt och långsiktigt lönsamt sätt. Stora och viktiga investeringar gör att resultatet vänder neråt de närmaste åren. Det är då viktigt att verksamheten är lönsam och att Stockholms Hamnar tillsammans med Stockholms stad utvecklas till att bli både hållbart och attraktivt.

Effektiv och förnybar energianvändning

För hållbarhetsområdet *energi* arbetar Stockholms Hamnar bland annat med installationer av solceller, bergvärme till fastigheter, tydligare elmätning och separat debitering till hyresgäster och sjöfartskunder. Stockholms Hamnar köper in el märkt med Bra Miljöval.

Nöjda och hållbara sjöfarts- och fastighetskunder

För hållbarhetsområdet *produktsansvar* arbetar Stockholms Hamnar i nära dialog

med sjöfarts- och fastighetskunder. Det är viktigt att skapa bra samarbeten och följa upp dessa samt att genomföra nöjd kundundersökningar.

Ansvarstagande leverantörer

För hållbarhetsområdena *leverantörsbedömning avseende miljö och sociala faktorer, antikorrusion och mänskliga rättigheter* arbetar Stockholms Hamnar genom en uppförandekod vid upphandlingar och inköp med tydliga krav inom miljö, ekonomi och socialt ansvarstagande. Varje år följs ett antal leverantörer upp, och arbetsmiljöansvaret som byggherre tas på ett aktivt sätt och i dialog med samarbetspartner.

Resurseffektiv avfallshantering

För hållbarhetsområdet *utsläpp till vatten och avfall* arbetar Stockholms Hamnar för att andelen avfall som materialåtervinns eller återanvänds ska öka för att år 2020 uppgå till minst 80 procent. Miljöbelastningen ska minska vid val av material och insamlingen av matavfall ska öka. Rabatt för sorterat avfall lämnas till internationella kryssningsfartyg.

Hållbart omhändertagande av svart- och gråvatten

För hållbarhetsområdena *vatten och utsläpp till vatten och avfall* arbetar Stockholms Hamnar med att ta emot avloppsvatten, så



kallat svart- och gråvatten, vid alla kajlägen i Stockholm. Tre av fyra av de internationella kryssningsfartygen lämnar svart- och gråvatten i Stockholm.

Kompetenta och nöjda medarbetare

För hållbarhetsområdet *anställningförhållanden och anställningsvillkor* arbetar Stockholms Hamnar för att vara en attraktiv arbetsgivare som attraherar rätt medarbetare. Duktiga och ansvarstagande medarbetare är en förutsättning för Stockholms Hamnars framgång.

Mångfald i företaget och vid rekrytering

Hållbarhetsområdet *mångfald och jämställdhet* för medarbetare är en viktig del i Stockholms Hamnar. Vid rekrytering vidgas vyerna och rekryteringen sker brett.

Stockholms Hamnar arbetar även med förebyggande och främjande arbete mot diskriminering. Detta för att öka mångfalden i organisationen vad gäller könsfördelning, ålder, åsikter och beteenden. Genom företagets samhällsengagemang kommer människor i utanförskap in i arbetsgemenskap.

Varje år görs en genomgång av kontakten och samarbetet med Stockholms Hamnars intressenter för att på ett strukturerat sätt värdera deras åsikter om verksamheten och identifiera vilka aspekter som bör prioriteras i arbetet. Under 2019 uppdaterade Stockholms Hamnars koncernledning väsentlighetsanalysen.

VÄSENTLIGHETSANALYS



INTRESSENTANALYS

INTRESSENTGRUPP	INTRESSETER	KOMMUNIKATIONSSÄTT
Ägare	Kommunfullmäktige i Stockholms stad, Norrtälje kommun och Nynäshamns kommun	Ägardirektiv, budget och andra stora frågor
	Stockholms Stadshus AB	Tertialvis uppföljning av verksamhet och mål. Dialog om ägardirektiv, budget och andra stora frågor
	Styrelseledamöter i Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Nynäshamns Mark AB	Regelbunden uppföljning av verksamheten. Dialog om ägardirektiv, budget och andra stora frågor
Kunder	Sjöfart: Rederier med flera	NKI som genomförs vartannat år, dialog på alla nivåer
	Fastigheter: Hyresgäster med flera	NKI som genomförs vartannat år, dialog på alla nivåer
Medarbetare	Anställda	Medarbetarundersökning, dialog under verksamhetsplanering, uppföljning medarbetarsamtal, chefs-träffar med mera
Leverantörer	Service till sjöfarten	Upphandling, avtal och uppföljning
	Inköp av varor och tjänster	Upphandling, avtal och uppföljning
Myndigheter	De som ger tillstånd och fastställer villkor för verksamheten – EU, Mark- och miljöödomstolen, länsstyrelsen med flera	Lagkrav som fastställs genom bland annat tillstånd och dialog i vardagen
	Verksamhetsnära myndigheter – Tull, polis, sjöfartsverk	Kontinuerlig dialog, samverkan i projekt och varaktiga grupper
Organisationer	Miljö – WWF med flera	Information, dialog och omvärldsbevakning
Branschen	Andra hamnar, transportsektorn	Medlemskap, information, dialog och omvärldsbevakning
Allmänhet	Närboende till verksamheten	Information, dialog, samverkan, regelbunden varumärkesundersökning och omvärldsbevakning
	Boende i länet	Information, dialog, samverkan, regelbunden varumärkesundersökning och omvärldsbevakning
Kundens kunder	Turister, besökare, lastbilschaufförer	Mötet i terminaler, hamnområden och innerstadskajer

Affärsområden

Inom Stockholms Hamnar är affären uppdelad i två huvudområden – sjöfart och fastigheter. Verksamheterna påverkar varandra och måste fungera tillsammans. Därför är det viktigt att ha kontroll över både kajer och hamnnära fastigheter. Att verka inom flera områden gör också att de ekonomiska riskerna sprids.



Affärsområde sjöfart

Stockholms Hamnar möter kunders och samhällets långsiktiga behov av hamnkapacitet för person- och godstrafik, och arbetar för att göra det möjligt för kunder att vara och agera hållbart.

Affärsområdet sjöfart är uppdelat i gods- trafik och passagerartrafik. Under dessa finns delområdena färje/ro-ro-trafik, internationell kryssningstrafik, containertrafik, bulktrafik, hamn- och skärgårdstrafik samt stillaliggande fartyg. Dessa kunder har olika behov och förutsättningar för att bedriva sina verksamheter.



Affärsområde fastigheter

Stockholms Hamnar utvecklar, förvaltar och hyr ut unika och hamnnära fastigheter.

Affärsområdet fastigheter är uppdelat i publika lokaler, kontor, lager och arrenden. Det totala antalet lokalhyresgäster är cirka 300 och antalet arrendekunder är cirka 90.

Kunden i fokus

Vartannat år genomförs en nöjd kund-undersökning bland samtliga kundsegment. Den senaste undersökningen genomfördes 2018. Resultatet visade något sjunkande siffror jämfört med tidigare år. Mycket handlar om frågor utanför Stockholms Hamnars kontroll, till exempel trafiksituationen i Stockholm.

Undersökningen ger ett gott underlag för ett vidare arbete. Bland annat har alla verksamhetsområden prioriterat och arbetat för en ännu bättre kundkontakt och kundservice.

Förändrad marknadsorganisation

Stockholms Hamnar är inne i ett expansivt skede där om- och utbyggda hamnar i Kapellskär och Värtahamnen är klara och där Stockholm Norvik Hamn öppnar 2020. Bolaget utökar nu sin närvaro på sjöfartsmarknaden och särskilt fokus ligger på marknads- och försäljningsarbetet för Stockholm Norvik Hamn.

” Det märks tydligt att många vill välja ett miljövänligare alternativ genom att sätta godset på båt istället för att köra det med lastbil. Ambitionen från våra politiker är att man främst ska använda sjöfart och järnväg där det är möjligt. Stockholm Norvik Hamn möjliggör den typen av överflyttning.

Johan Wallén,
marknads- och försäljningschef

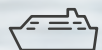


Foto: Niklas Böttling

Under året har Stockholms Hamnar genomfört en omorganisation som ger ytterligare förutsättningar att arbeta aktivt med marknads- och försäljningsarbetet. Genom att samla all försäljningskompetens i samma avdelning skapas synergieffekter. Därför ingår nu även arbetet med fastighetskunder i marknads- och försäljningsavdelningen.

Den nya organisationen är också till stor fördel för de kunder som är både hyresgäster och sjöfartskunder. Stockholms Hamnar kan lättare möta kundens hela behov och synkronisera kundkontakter. I den nya marknadsorganisationen samlas också det övergripande ansvaret för sjöfartsstatistik, både för interna behov och för rapportering till myndigheter.

Exempel på Stockholms Hamnars kunder



Affärsområde sjöfart

Färjor/rore

Birka Cruises
Destination Gotland
DFDS
Finnlines
Moby Line SPL
Polferries
Stena Line
Tallink Silja
Viking Line

Internationella kryssningar

Aida Cruises
Costa Cruises
Holland America Line
MSC Cruises
Norwegian
Cruise Line
Princess Cruises
RCCL

Container

MSC
Unifeeder
Cosco
CMA CGM

Bulk

Cementa
Fortum
Jehander
OKQ8
Preem

Skärgårdstrafik

Ballerina Rederi
Blidösundsbolaget
Charm Charter i Stockholm
Polena Rederi
Rederi Stockholms Ström
Ressel Rederi
Skärgårdsrederiet Sweden
Stockholms Ström Rederi
Strömma Turism & Sjöfart
Teaterskeppet
Waxholms Ångfartygs
Ängsholmen Rederi

Stillaliggande fartyg

Gustaf af Klint
Intercont Tourist Service
Lady Patricia
Login Hotell
Rygerfjord
Stockholms Restauranger



Affärsområde fastigheter

Annorlunda Catering

Armémuseet
Auktionsverket
Autoropa
Banankompaniet
Batteridoktorn
Blivande
Bruka Design
Bröd & Salt
EndemolShine Nordics
Euroglobe
Fotografiska
Glashuset
Grand Hôtel
Gränspolis/Tullverket/-
Livsmedelsverket
Ljud och Bildmedia
HRX
Independent Kostym
J. Lindeberg
Krigsarkivet
Kasta Loss Bar och Bistro
Lambertsson
Logent

Magasin III Museum & Foundation for Contemporary Art

Metronome
Miss Behave
Molineux
Mr. French
Nent Studios
Peab Marin
Peak Performance
PDL Center
Pressbyrån
Sellpy
Skärgårdsrederiet (Blidösund)
Skärgårdsstiftelsen
Stockholm Brewing Co
Skeppsbron bageri
Stockholms stad
Thor Shipping
Trattorian
UDSY – Unfinished Sympathy
Wavy Productions
Workaround
Zodiak Media

Affärsområde sjöfart: Passagerartrafik

Under 2019 reste drygt tolv miljoner passagerare sjövägen till och från Stockholmsregionen. Ytterligare fyra miljoner passagerare reste med skärgårdstrafiken. Stockholms Hamnar är därmed Sveriges i särklass största passagerarhamn och en av de största i Europa.

Färjetrafiken bidrar till den viktiga turistnäringen

De riktigt stora passagerarvolymerna, elva miljoner, står färjetrafiken för. Det i särklass största antalet passagerare finns på linjerna mellan Sverige och Finland.

Förutom att färjelinjerna är en viktig del av infrastrukturen är färjepassagerarna viktiga för näringslivet i Stockholm. De spenderar flera miljarder kronor när de vistas här och ger upphov till många arbetstillfällen.

Kryssningstrafik med tillväxtpotential i Östersjön

De internationella kryssningsfartygen besöker Stockholm under sommarhalvåret. Destinationen Stockholm och Stockholms Hamnar får höga betyg av både rederier och passagerare.

Kryssningstrafiken, med över en miljon passagerare per år, genererar närmare två miljarder kronor i intäkter till Stockholmsregionen.

Trenden går mot fartyg som är betydligt större än tidigare. Det här medför att passagerarantalet fortsätter att stiga, vilket är

viktigt för Stockholm. Att tillhandahålla kajplatser till de allt större fartygen är en utmaning. Stockholms Hamnar arbetar med att ta fram strategier för framtidens kryssningstrafik i Stockholm.

När containerterminalen i Frihamnen stänger och flyttar till nya Stockholm Norvik Hamn under 2020 ger det en ökad flexibilitet för kryssningstrafiken i centrala Stockholm. Den rörliga gångbryggan i Nynäshamns hamn har också haft en positiv utveckling för kryssningstrafiken där.

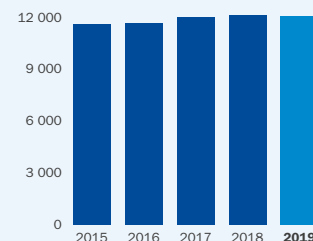
Skärgårdstrafik samt kollektivtrafik på vatten

Den lokala sjötrafiken är en viktig del i ett levande Stockholm. Hela skärgården är beroende av den här trafiken och stora insatser görs för att kollektivtrafiken på vattnet ska bli mer frekvent, effektiv och integrerad med den övriga kollektivtrafiken i Stockholm.

Vid Stockholms innerstadskajer finns även annan rörlig sjötrafik och stillaliggande fartyg. Det handlar bland annat om fritidsbåtar, hotellfartyg, kontor och restauranger.

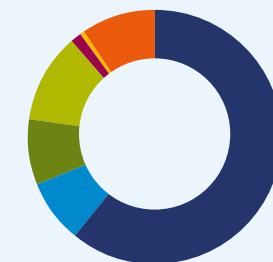


Färjepassagerare och internationella kryssningspassagerare
Tusen



2015	11 617
2016	11 678
2017	12 018
2018	12 097
2019	12 071

Fördelning av färjepassagerare per destination samt antalet internationella kryssningspassagerare
Procent



	Tusen
Finland	7 349
Gotland	1 349
Lettland	1 017
Estland	987
Polen	166
Ryssland	66
Int. kryssningar	1 137

Antal passagerare per hamn, se sidan 9

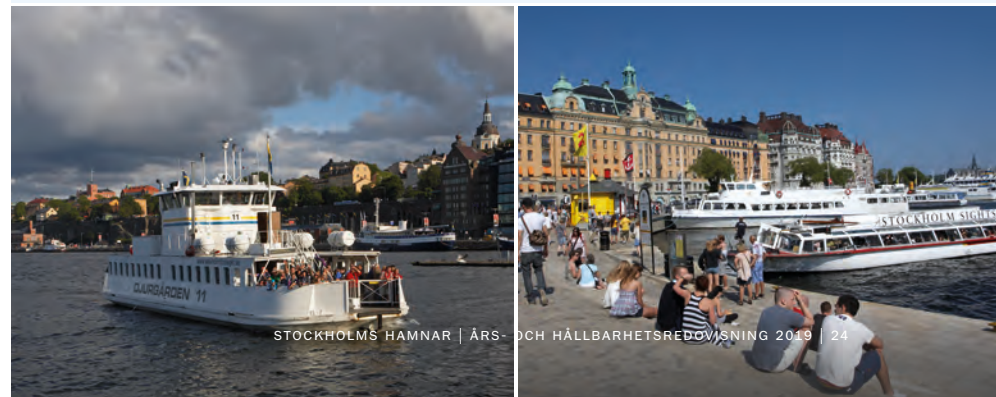




Foto: Peter Nilsson

Affärsområde sjöfart: Godstrafik

Under 2019 passerade 9,3 miljoner ton gods Stockholms Hamnar. Det gör bolaget till Sveriges totalt sett tredje största godshamn.

Roro-trafiken är viktig för Stockholms Hamnar

Den största godsaffären i Stockholms Hamnar är roro-trafiken som går över Östersjön med lastbilar och trailrar. Inom det här segmentet har Stockholms Hamnar elva destinationer, vilket är flest i Sverige. Räknat i antal roro-enheter hamnar Stockholms Hamnar på en tredjeplats i Europa.

I både Kapellskärs och Stockholms hamn minskade roro-volymer med tre procent under 2019. Roro-volymer i Nynäshamns hamn var oförändrade jämfört med året innan.

Idag går det lika mycket gods i båda riktningarna i roro-trafiken.

Växande containertrafik

Stockholms Hamnar är Sveriges sjätte

största hamn för containertrafik. Under 2019 slogs ett nytt rekord då drygt 61 500 TEU för första gången passerade containerterminalen i Frihamnen.

Idag är importen större än exporten i containerterminalen.

Stockholm Norvik Hamn öppnar 2020

För att ha möjlighet att ta emot morgondagens fartyg bygger Stockholms Hamnar just nu en ny godshamn, Stockholm Norvik Hamn, strax söder om Stockholm. De första fartygen anländer till den nya kombinerade roro- och containerhamnen under 2020. Samtidigt stänger containerterminalen i Frihamnen. Den nya containerterminalen kommer att drivas av den globala terminaloperatören Hutchison Ports.

Bulk ökar något

Bulkmarknaden har ökat något i Stockholms Hamnar under 2019. Stockholms stads omställning till fossilfritt bränsle innebär att stora flisvolym tas till Värtahamnen och Fortum i Stockholm med både fartyg och järnväg.

Eftersom verksamheten ofta är skrymmande och påverkar omgivningen är den svår att kombinera med stadsutveckling. Därför utvecklas inte det här verksamhetsområdet inom Stockholms Hamnar.

Loudden avvecklas

Stockholms energihamn Loudden, som har stått för Stockholms Hamnars största bulkvolym, avvecklades under 2019. Det centrala område där Loudden är placerad har sedan länge planerats att ge plats åt bostäder i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden som håller på att växa fram.

”När Stockholmsområdet växer måste logistikkedjan fungera. För oss är det viktigt att ha ett långsiktigt samarbete och en kostnadseffektiv prissättning. Stockholm Norvik Hamn, har potential att bli ett omlastningsnav. Många av våra kunder i Stockholm har egna logistikcentraler, men ändå är terminalkapacitet en bristvara.

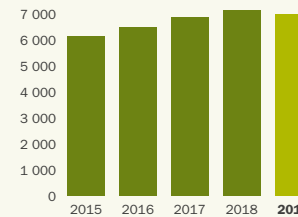
Thue Petersen, vd MSC Sweden AB



Godsvolymer per hamn, se sidan 9

Roro-volymer

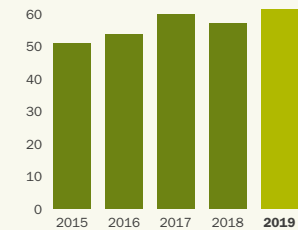
Tusen ton



2015	6 168
2016	6 512
2017	6 872
2018	7 159
2019	6 995

Containervolymer över kaj

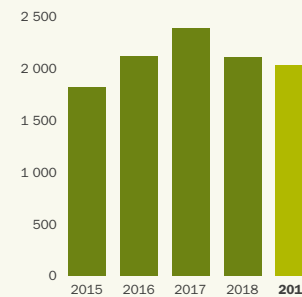
Tusen TEU



2015	51
2016	54
2017	60
2018	57
2019	62

Torr och flytande bulk

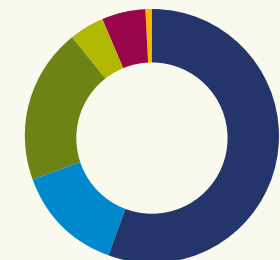
Tusen ton



2015	1 816
2016	2 119
2017	2 386
2018	2 111
2019	1 974

Roro-trafik med fördelning per destination

Procent



	Tusen
Finland	3 892
Lettland	1 365
Estland	983
Polen	395
Gotland	315
Ryssland	47

Stockholm Norvik Hamn

Stockholm Norvik Hamn byggs för ett växande Stockholm – öppnar 2020

Nu byggs Stockholm Norvik Hamn, en ny godshamn för container- och ro-ro-fartyg, strax söder om Stockholm. Stockholm Norvik har ett perfekt läge nära de stora farlederna mitt i Stockholmsregionen och har ett naturligt djup på 16,5 meter.

Containerterminalen kommer att drivas av den globala terminaloperatören Hutchison Ports medan Stockholms Hamnar driver ro-ro-delen i egen regi.

NCC ska på sikt utveckla en logistik- och företagspark i anslutning till hamnen.

Miljömål

Mål	Resultat hittills:
80 % av produkterna ska vara godkända i SundaHus	4 000 produkter har lagts in i SundaHus varav 88 % godkända
100 % av avfallet ska källsorteras	100 % av avfallet har källsorterats
Max 5 % av avfallet ska gå till deponi	Mindre än 1 % av avfallet har gått till deponi

Dessutom har cirka 1 000 000 ton jordmassor från projektet hittills återanvänts i Valsjö Naturvårdsprojekt.

Affärsområde fastigheter

Stockholms Hamnar har som uppdrag att utveckla och förvalta Stockholms stads byggnader och mark i hamnnära lägen. Totalt handlar det om cirka 200 000 kvm lokalyta och 3 100 000 kvm mark.

Stockholms Hamnars byggnader ligger i Värta- och Frihamnsområdet, vid Stockholms innerstadskajer och i anslutning till Nynäshamns hamn samt Kapellskärs hamn. Det handlar om terminaler, äldre magasin och byggnader i nära anslutning till hamnverksamheten samt arrenden som används till hamnar, kajer, uppställningsytor, parkeringsplatser, promenadstråk, cykelbanor, uteserveringar med mera.

Unika lokaler i attraktiva lägen

De byggnader som Stockholms Hamnar förvaltar har ofta en lång historia, särpräglad arkitektur och ligger i sjönära centrala lägen. Det gör lokalerna unika och mycket eftertraktade, vilket ger stora möjligheter att utveckla byggnaderna, från lagerverksamhet till andra nya spännande användningsområden.

Stockholms Hamnar vill göra de historiska byggnaderna tillgängliga för allmänheten. Därför har publika verksamheter som museer och restauranger prioriterats i de mest attraktiva objekten. Ett framgångsrikt exempel är Stora Tullhuset på Stadsgården

som huserar det mycket välbesökta museet Fotografiska.

Utvecklas strategiskt

För flera av de stora byggnaderna har Stockholms Hamnar tagit fram strategier för hur de ska utvecklas. På så sätt har kluster för bland annat medieföretag vuxit fram i Frihamnen. Några av de största magasinerna är utmärkta för föremålsförvaring och arkiv. Stockholms Hamnar är bland de största hyresvärdarna inom den sektorn.

Nya möjligheter när Stockholm växer

Att Stockholm växer innebär stora förändringar i Stockholms Hamnars fastighetsbestånd. Stadsutvecklingsprojekt som Slussen och Norra Djurgårdsstaden kräver yta både för exploatering och för uppställningsplats under byggtiden. Mycket av Stockholms Hamnars mark och flera byggnader framför allt runt Värta- och Frihamnsområdet försvinner på sikt, för att ersättas av den nya stadsdelen.

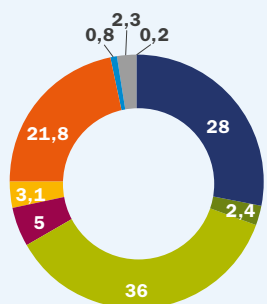
Att Stockholms innerstad nu växer ut i Stockholms Hamnars områden i Värta-





Fördelning lokalanslag och antal m² (LOA)

Procent



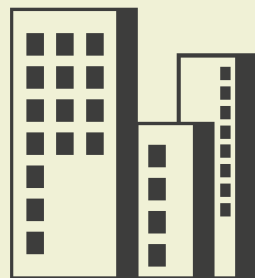
	kvm
Bostäder	369
Kontor	53 865
Butiker	45
Industrier	4 609
Lager	69 164
Ej uppvärmda lager	9 537
Restauranger	5 947
Fritid	41 694
P-platser och skyltar	28
Garage	1 576
Övrigt	4 434
Totalt	191 268

hamnen och Frihamnen skapar också nya möjligheter. Stockholms Hamnar samarbetar med Stadsutvecklarna i Värtahamnen för att på bästa sätt förvandla gammal industri till en levande och modern stadsdel.

För att stärka attraktionen för områdena arbetar Stockholms Hamnar aktivt för att hyra ut till publika verksamheter med miljöfokus. Ett sådant exempel är Stockholm Brewing Co, som sedan 2018 brygger och säljer ekologisk öl och driver restaurang med närproducerad och ekologisk mat i Magasin 3 i Frihamnen.

”Det som känns spännande med att vara i en hamn är att det är så nära till city, men samtidigt lite av en frizon som använts på ett annorlunda sätt redan från start. Sedan är området väldigt vackert med sina gamla historiska byggnader.

Hugi Ásgeirson, konstnärskollektivet Blivande, hyresgäst i Frihamnen



100

BYGGNADER

300

HYRESAVTAL

90

ARRENDEAVTAL

6%

VAKANSGRAD

Affärsstöd och integrerat hållbarhetsarbete

En förutsättning för att Stockholms Hamnar ska kunna genomföra sina uppdrag till kunder och övriga intressenter är ett systematiskt arbete inom HR, kommunikation, ekonomi, arbetsmiljö, säkerhet, inköp, kvalitet, miljö och IT.

Stockholms Hamnars huvuduppdrag är att, genom att leverera effektiv hamnpacitet, säkra varuförsörjningen och stötta besöksnäringen i Stockholmsregionen. Ett annat viktigt uppdrag är att ha en attraktiv fastighetsförvaltning till nöjda och hållbara kunder. För att kunna leverera kvalitet till kunder och övriga intressenter krävs engagerade och kompetenta medarbetare.

Stockholms Hamnars medarbetare är till stor del specialister; ekonomer, inköpare, kommunikatörer, fastighetsförvaltare, projektledare, hamnarbetare, hamnstyrmän med flera. För 2019 är medelantalet medarbetare 189.

Medarbetarna uppmuntras att bidra till ett lärande i vardagen, delta i utbildningar, utvecklingsprogram och hälsofrämjande åtgärder. Målet är att ha engagerade medarbetare som presterar och utvecklas, och att behålla och utveckla den goda laganda som finns i företaget.

En stor del av Stockholms Hamnars verksamhet är underhåll och utveckling av anläggningar som drivs i projektform. Därför arbetar både egna medarbetare och konsulter i verksamheten. Dessutom utökas personalen under verksamhetens högsäsong med medarbetare som arbetar till exempel i slussar, med trädgårdsskötsel och som kryssningsvärdar.

Under sommarsäsongen 2019 utökade Stockholms Hamnar antalet ungdomar genom Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning. De arbetade med olika trädgårdsuppgifter.

Stockholms Hamnar är även engagerat i Teknisksprånget, ett praktikprogram där ungdomar under fyra månader får möjlighet att testa ingenjörsyrket i praktiken.

Ett gott arbetsklimat

I Stockholms stads årliga medarbetarundersökning ligger det övergripande måttet



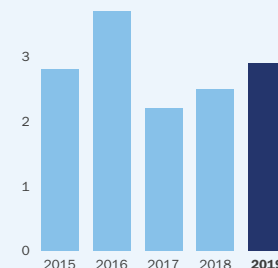
Min tanke 1974 var att stanna i två år men min roll har utvecklats och det trivsamma arbetsklimatet samt att det är högt i tak har gjort att jag blivit kvar. Ett förhållningssätt jag märker snabbt smittar av sig på nya medarbetare.

Britt-Marie Fahlström,
vd-assistent och chef internservice

Sjukfrånvaro

	Procent
2015	2,8
2016	3,7
2017	2,2
2018	2,5
2019	2,9

Stockholms Hamnar har en fortsatt låg sjukfrånvaro.



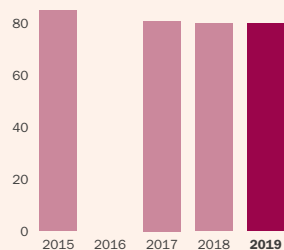
AMI – som mäter motivation, styrning och ledarskap – kvar på samma nivå som året innan, 80. Betyget för bra arbetsgivare sjönk aningen, från 88 till 87.

Varje år genomförs psykosociala riskbedömningar där cheferna analyserar sin verk-

samhet och går igenom bland annat arbetstider, arbetsbelastning, incidenter och andra frågor. Dessa bedömningar kompletterar medarbetarenkätens resultat. För att se till att arbetsmiljö-, miljö- och säkerhetsarbetet efterlevs görs löpande skyddsronder.



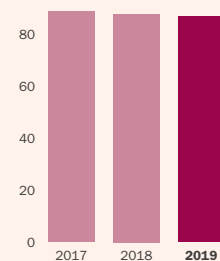
**AMI – Aktivt
medskapandeindex**



2015	85
2016	*
2017	81
2018	80
2019	80

*Inget värde p.g.a. byte till Stockholms stads medarbetarenkät

Bra arbetsgivare – index



2017	89
2018	88
2019	87

Sedan 2017 finns indexet Bra arbetsgivare. Indexet utgår från både resultat av medarbetarenkät och sjukfrånvaro.

Motverkar diskriminering

Arbetet med att motverka diskriminering är integrerad i verksamhetsplaneringen och bedrivs på samma systematiska sätt som arbetsmiljöarbetet. Rutiner och riktlinjer ska säkerställa att medarbetarna har jämställda rättigheter och inte är diskriminerade vad gäller kön, funktionshinder, etnicitet, språk, religion eller trosuppfattning, sexuell läggning, ålder, politisk tillhörighet, yttrande eller organisering.

Inköp ska vara hållbara

Stockholms Hamnar köper in varor och tjänster samt entreprenader för cirka 555 miljoner per år. Främst upphandlas bygg-entreprenader, projektledning, konsulter samt service och underhåll, medan enskilda varor motsvarar en mindre del.

Under de senaste åren har upphandlingarna dominerats av flera stora projekt där Stockholm Norvik Hamn är det största. Bortsett från de stora projekten består 40 procent av inköpen av varor och tjänster samt 60 procent av entreprenader inom bygg och anläggning.

I sin inköpsverksamhet utgår Stockholms Hamnar från Stockholms stads program för inköp och upphandling som har som syfte att beskriva hur alla Stockholms stads upphandlingar ska fungera som styrmedel för hållbar utveckling.

Krav på leverans, miljö och socialt ansvarstagande

Leverantörers verksamhet ska hålla samma nivå som Stockholms Hamnar vad gäller leverans, miljö och socialt ansvarstagande. För att förtydliga vad som gäller för socialt ansvarstagande använder Stockholms Hamnar en uppförandekod som bland annat tar upp FN:s allmänna förklaring om mänskliga rättigheter, principer om anställdas rättigheter, FN:s barnkonvention och FN:s deklaration mot korruption. Stockholms Hamnar använder sig även av Stockholms stads antidiskrimineringsklausul.

Vid varje upphandling ställs tydliga kvalitets- och miljökrav i enlighet med ISO-certifieringarna inom kvalitet och miljö. Inför avtalstecknandet kontrolleras leverantörernas kreditvärdighet.



Stockholms Hamnar tillhör försörjningssektorerna. Därför sker upphandlingarna med stöd av lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).

Uppföljningar granskar leverantörer och beställare

Sedan 2016 sker en leverantörsuppföljning som granskar beställarens, inköpsenhetens, kravställarnas samt leverantörens arbete. Granskningen omfattar ekonomi, leverans, miljö- och arbetsmiljöfrågor. Under 2019 har Stockholms Hamnar fortsatt med leverantörsuppföljningar där interna revisorer genomför uppföljningar som också omfattar besök i leverantörens verksamhet.

Vartannat år genomför Stockholms Hamnar granskning av bisysslor hos de anställda. Ingen anställd ska ha något engagemang i bolag som är leverantör till Stockholms Hamnar.

Inköp hos direktupphandlade leverantörer har de senaste åren granskats ett flertal

gånger av revisionskontoret i Stockholms stad. Detta för att säkerställa att beställarna håller sig inom tillåtna gränser, att de konkurrensutsätter på rätt sätt eller att en riktig motivering finns då avsteg från till exempel konkurrensutsättning görs.

Systematiskt säkerhetsarbete skapar trygghet

Att verka brottsförebyggande är en viktig uppgift för Stockholms Hamnar. Grunden i säkerhetsarbetet styrs av sjöfarts- och hamnskyddet. Risk- och sårbarhetsanalyser genomförs bland annat tillsammans med Stockholms stad och bolaget samarbetar också kontinuerligt med polis, tull och olika samverkansgrupper i samhället.

Ett systematiskt säkerhetsarbete ska åstadkomma en trygg och säker miljö för anställda och intressenter samt skydda de intressen som finns i Stockholms Hamnars verksamhet utan att det begränsar verksamheten.

Miljöarbete i samarbete

Långsiktigt och systematiskt miljöarbete är mycket prioriterat i Stockholms Hamnar oavsett om det gäller den egna verksamheten, leverantörer och entreprenörer eller sjöfartskundernas och hyresgästernas verksamhet.

Avtrycket från verksamheten i hamnarna är störst genom fartygens utsläpp till luft i hamnområdena. Stockholms Hamnar har i dialog med rederikunder arbetat med

Stockholms Hamnars miljömål

- Minskad energianvändning med 50 procent från år 2005 till år 2025.
- Inga utsläpp av fossil koldioxid år 2025.
- Minskad miljöbelastning vid materialval.
- Andelen avfall som materialåtervinns eller återanvänds ska 2020 uppgå till minst 80 procent.
- Ökad användning av Stockholms Hamnars miljöförbättrande tjänster.



elanslutningar sedan 1980-talet och strategin är att göra det möjligt att elansluta när kajer byggs om eller när det byggs nytt. Elanslutningarna vid kaj minskar fartygens påverkan på omgivningen genom att hjälpmotorerna kan stängas av, vilket minskar utsläpp till luft och till viss del även ljudstörningar.

Stockholms Hamnar har genomfört en utredning kring vad som krävs för att uppnå Stockholms stads mål om en fossilbränslefri sjöfart 2040. Det fortsatta arbetet har utgått från de förslag på åtgärder på kort och lång sikt som identifierades i utredningen.

Under 2019 har en handlingsplan tagits fram för fortsatt utbyggnad av elanslutningar inom Stockholms Hamnars hamnområden, med en prioriteringsordning för kajlägen där elanslutningarna gör mest nytta. I Värtahamnen invigdes under året Östersjöns modernaste och effektmässigt största anläggning. Anslutningarna är byggda enligt gemensam internationell stan-

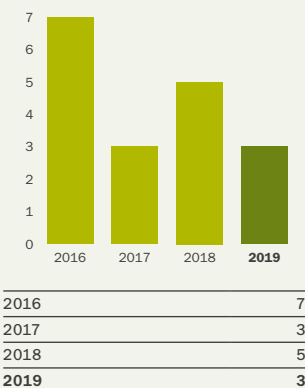
dard och dessutom högsänkning. Fyra av Tallink Siljas färjor är nu elanslutna och två till ansluts under 2020.

Stockholms Hamnar deltar i olika internationella sammanhang och nätverk. I maj 2019 skrev Stockholms Hamnar på Cruise Baltic Sustainability Manifesto, där hamnarna i Östersjön förbinder sig att jobba för en hållbar kryssningsturism. Under hösten signerade Stockholm och andra nordiska hamnar den gemensamma överenskommelsen Nordic Ports for a Sustainable Future.

Hållbart omhändertagande av svart- och gråvatten

Avloppsvatten från fartygen, så kallat svart- och gråvatten, tas emot vid alla kajlägen i Stockholm. I hamnarna i Nynäshamn och Kapellskär kommer det att vara möjligt i framtiden. Sedan 1990-talet har färjor i linjetrafik lämnat avloppsvatten och tre av fyra internationella kryssningsfartyg lämnar sitt avloppsvatten i Stockholms hamn.

Antal leverantörer som följs upp inom hållbarhetsområdet





Effektiv och förnybar energianvändning

Stockholms Hamnar arbetar för att minska energianvändningen. Under 2019 har arbetet med att installera elmätare i fastighetsbeståndet samt ett energioptimeringsprojekt för byggnaderna i Frihamnen fortsatt. Fler åtgärder kommer att genomföras de närmaste åren. I övrigt genomförs effektiviseringsåtgärder löpande enligt en fastställd handlingsplan.

För elförbrukningen inom hamnanläggningar har en plan tagits fram för att fortsätta kartlägga fördelningen av el mellan olika typer av utrustning och system samt eventuell besparingspotential.

Satsningen på förnybar energi fortsätter. Den el som Stockholms Hamnar köper in för egen förbrukning och till hyresgäster och fartygskunder är förnybar och märkt med Naturskyddsföreningens Bra Miljöval.

Stockholms Hamnars verksamhet ska, inom prioriterade områden, vara fossilfri 2025. De åtgärder som krävs inom bolaget har identifierats och ett aktivt arbete pågår för att uppnå målet. Stockholms Hamnar för också en kontinuerlig dialog med leverantörer av drivmedel och truckar.

Fortsatt satsning på solcellsanläggningar

Under flera år har solcellsanläggningar byggts på Stockholms Hamnars byggnader i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Stockholms Hamnars fem solcellsanlägg-

ningar producerade totalt 483 MWh (538) under 2019.

Alla tak som kan vara aktuella för kommande anläggningar i Stockholms Hamnars fastighetsbestånd har granskats. Bland annat förbereds flera byggnader i Stockholm Norvik Hamn för solcellsanläggningar.

Under året har intresset för studiebesök, till exempel av skolelever, varit fortsatt stort för att titta på befintliga solcellsanläggningar.

Hållbara materialval ger sunda hus

För att göra medvetna materialval används sedan flera år systemet SundaHus i Stockholms Hamnars fastighetsprojekt. Hyresgäster som bygger om i egen regi måste också använda SundaHus. Från 2019 görs även materialbedömningar i anläggnings- och säkerhetsprojekt. Under året har också arbetssättet för materialbedömning inom Stockholms Hamnars fastighetsdrift utvecklats.

I alla relevanta upphandlingar ställs kemikalie- och materialkrav.

Resurseffektiv avfallshantering

Stockholms Hamnar har i många år arbetat för en resurseffektiv avfallshantering. Målet för den egna verksamheten är att minst 80 procent av avfallet ska gå till återanvändning eller materialåtervinning. Stockholms Hamnar ansvarar även för att ha mottagningsstationer för fartygsgenererat avfall.

Stockholms Hamnar driver tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall ett projekt för att samla in matavfall från fartygstrafiken. Potentialen är stor då många fartyg har restauranger ombord och matavfallet kan omvandlas till biogas och biogödsel. Sedan några år sker insamling av matavfall bland Stockholms Hamnars lokalhyresgäster i Frihamnen samt från den egna verksamheten.

För att uppmuntra kryssningskunder att lämna sorterat avfall ger Stockholms Hamnar sedan många år en rabatt för sorterat avfall. Under 2018 skärptes kraven för att få rabatt.



Stockholms Hamnar stöttar projektet *Skänk din julgran till fiskevården.*

Huvudsyftet är att anlägga risvasar i vattnen i Stockholms innerstad för att med hjälp av relativt små medel stärka fiskbeståndet i området.



Foto: Niklas Börjeng



Stockholms Hamnars miljörabatter

Ett bidrag på en miljon kronor ges till fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj. Det här gäller vid de kajer där Stockholms Hamnar erbjuder elanslutning.

Från och med 1 januari 2019 gäller en ny modell för Stockholms Hamnars miljörabatter, med tydligt fokus på utsläpp till luft.

En rabatt ges till fartyg som är anslutna till och certifierade enligt miljöindex (för närvarande Clean Shipping Index) utifrån poäng inom klasserna koldioxid CO₂, kväveoxider NO_x samt svaveloxider SO_x och partiklar PM. Från 1 januari 2020 kompletteras miljörabattsmodellen med ESI, Environmental Ship Index. Det är ett internationellt system som till exempel internationella kryssningsrederier använder. Modellen kommer att innebära utökade möjligheter för rederikunderna att tillgodogöra sig rabatter, om man har en hög miljöprestanda på sina fartyg.

Stockholms Hamnars miljörabatter är uppbyggda som en trappa, där även små miljöförbättringar ska löna sig och resultera i en rabatt.



Strandrensning

Sedan länge ansvarar Stockholms Hamnar för strandrensningen i Stockholm, det vill säga att städa vattenytor och strandkanter från skräp och avfall. Under 2019 påbörjade Stockholms Hamnar en utvärdering av tekniken med så kallade vattenbaserade skräpkorgar. Miljöförvaltningen i Stockholms stad genomförde också en motsvarande utredning där Stockholms Hamnar var remissinstans.



Styrelse

1. **Fredrik Lindstål (C)**, ordförande
2. **Ulla Sjöbergh (S)**, vice ordförande

3. **Roma Gebreyohannes Woldeanenia (S)**, ledamot
4. **Lars Jilmstad (M)**, ledamot
5. **Ann Karlsson (V)**, ledamot
6. **Anton Lindkvist (MP)**, ledamot
7. **Jonas Nilsson (M)**, ledamot
8. **Isabel Smedberg Palmqvist (L)**, ledamot

9. **Lars Hultkvist (KD)**, suppleant
10. **Linnéa Joandi (MP)**, suppleant
11. **Herje Larsson (L)**, suppleant
12. **Marianne Pettersson (M)**, suppleant
13. **Pontus Piazzolla (S)**, suppleant
14. **Ronny Öberg (V)**, suppleant

15. **Anne Wallinder**, facklig representant SACO
16. **Helge Yrjas**, facklig representant Unionen
17. **Jonas Regnell**, facklig representant Ledarna
18. **Mikael Arnewing**, facklig representant Transport

Saknas på bild:

- Sebastian Panzar (S)**, ledamot
Robert Cloarec (S), suppleant
Malin Björk (C), suppleant
Ebba Ringborg (S), suppleant
Patric Häger, facklig representant Stockholms
Hamnarbetareförening



Ledning

1. Thomas Andersson, verkställande direktör Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Nynäshamns Mark AB

Chef för samtliga avdelnings- och stabschefer. Rapporterar till Stockholms Hamn AB:s styrelse och Stockholms Stadshus AB.

2. Camilla Strümpel, chef kommunikation och samordning

Ansvarar för den interna och externa kommunikationen samt Stockholms Hamnars varumärke och kommunikationskanaler.

3. Karl Lagerlöf, chef operativ verksamhet

Ansvarar för den operativa hamnverksamheten samt underhåll av anläggningar, kajer och fastigheter i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.

4. Johan Wallén, chef marknad och försäljning

Ansvarar för marknads- och försäljningsarbetet inom samtliga affärsområden - gods, passagerare, innerstadskajer och fastigheter.

5. Sverker Henriksson, chef strategi och utveckling

Ansvarar för den strategiska utvecklingen av hamn- och fastighetsverksamheten i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.

6. Alexandra Lindström, chef ekonomi och affärsstöd

Ansvarar för de enheter som fungerar som ett stöd till affären – ekonomi, HR, verksamhetsstöd och inköp.





HÅLLBARHETSREDOVISNING ENLIGT GRI, ÅRSBOKSLUT,
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE OCH HÅLLBARHETSRAPPORT

Hållbarhetsdata och information om GRI-uppföljning

Sedan 2012 har Stockholms Hamnar hållbarhetsredovisat enligt GRI, Global Reporting Initiative. Åren 2012-2014 redovisades enligt G3, från 2015 enligt G4 och från 2018 enligt GRI Standards.

En hållbar verksamhet är en förutsättning för framtiden. Verksamheten som pågår i Stockholms Hamnar påverkar många intressenter i omvärlden. Därför är hållbarhet integrerat i verksamheten och i målstyrningen.

Grunden i Stockholms Hamnars arbete är att agera förtroendeingivande genom att låta ambition, arbetssätt och ledningssystem säkerställa en hållbar verksamhet inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. Stockholms Hamnar arbetar för öppenhet, dialog och samarbete med samtliga intressenter. Förståelse för deras verklighet är en viktig utgångspunkt i det dagliga arbetet.

För att nå visionen, Östersjöns ledande hamn – en välkomnande och affärsfrämjande partner med hållbarhet i fokus, har målen delats in i tre områden; hamnverksamhet, fastighetsverksamhet och stöd till verksamheten. Totalt 13 långsiktiga mål innehåller ambitioner och riktning inom ekonomiska, ekologiska och sociala delar.

Målen kopplas ihop med GRI Standards hållbarhetsområden (se väsentlighetsanalys sidan 21). Utifrån detta har Stockholms

Hamnar valt att redovisa effektiv och förnybar energianvändning, fartygens utsläpp till luft och långsiktig lönsamhet samt GRI-indikatorerna:

- 201-1** Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde
- 203-1** Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster
- 302-1** Energianvändning inom organisationen
- 302-2** Energianvändning utom organisationen
- 305-1** Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)
- 305-2** Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)
- 305-3** Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)
- 305-7** NOx, SOx och andra väsentliga luftföroreningar

Förändringar i GRI-redovisningen 2019

Redan 2016 förändrade Stockholms Hamnar väsentlighetsanalysen genom att sammanfoga en del hållbarhetsaspekter – och från 2018 hållbarhetsområden enligt GRI Standards – och omformulerade dem till Stockholms Hamnars egna ord. Ett exempel är aspekten ansvarstagande leverantörer

som innehåller till exempel anställningsförhållanden och möjlighet till påverkan, föreningsfrihet och rätten till kollektiva avtal samt att motverka barnarbete. Det är viktiga frågor som för Stockholms Hamnars anställda regleras enligt lagar men som är viktigare att kontrollera i leverantörsled. Under 2019 har koncernledningen uppdaterat väsentlighetsanalysen. Resultatet av detta är att långsiktig lönsamhet nu prioriteras över effektiv och förnybar energianvändning.

För mätetalen under avsnittet Övriga mätetal omfattar redovisningen åren 2017–2019. Mätetalen har dock följts under en längre tid och data finns för flera år tillbaka i tiden.

Från 2018 redovisas mottaget scrubberavfall från fartyg.

Rapportering sker även till berörda myndigheter i miljö- och avfallsrapporter.

För GRI-indikatorn 305-7 NOx, SOx och andra väsentliga luftföroreningar ingår inte Stockholms Hamnars egna utsläpp eftersom mängderna är marginella.

För beräkningar av GRI-indikatorerna ses bakomliggande antaganden över kontinuerligt.

Redovisningsprinciper

Redovisningsprinciperna redovisas under respektive indikator.

Extern bestyrkande samt godkännande

Hållbarhetsinformationen har översiktligt granskats av Stockholms Hamnars revisorer från Ernst & Young AB och uppfyller därmed nivån core enligt GRI. Den har också godkänts av företagets styrelse.

Uppföljning GRI

201-1 – Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde

Stockholms Hamnar har under många år gjort stora investeringar i olika utvecklingsprojekt. Samtidigt som de stora utvecklingsprojekten Värtahamnen och Kapellskärs hamn avslutades tog utvecklings-

projekt Stockholm Norvik Hamn fart ordentligt. I och med dessa investeringar har den ekonomiska situationen förändrats. De kommande åren och avskrivningar kommer att påverka resultatutvecklingen

framöver. Den långsiktiga lönsamheten blir därför viktig att ha kontroll över.

EKONOMISK DATA KONCERNEN, TKR	2019	2018	2017	STYR MOT MÅLEN
DIREKT TILLSKAPAT EKONOMISKT VÄRDE				
Intäkter	888 883	866 371	856 466	
FÖRDELAT EKONOMISKT VÄRDE				
Rörelsens kostnader	-402 176	-395 833	-388 826	
Löner och ersättningar till anställda	-174 680	-161 773	-148 440	
Betalningar till finansörer	-41 878	-40 057	-38 804	
Skattekostnader	-25 706	-26 067	-26 977	
Investeringar i samhället	-	-	-150	
Behållet ekonomiskt värde	244 443	242 641	253 269	
Koncernbidrag Stockholms Stadshus AB	-	-	-	
Uppskjuten skatt	-1 111	972	-1 617	
Avskrivningar materiella tillgångar	-178 610	-176 103	-170 785	
Redovisat resultat enligt årsredovisningen	64 722	67 510	80 867	

203-1 – Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster

För att möta ett av Stockholms stads mest prioriterade mål, att skapa fler bostäder, genomför Stockholms Hamnar ett flertal stora investeringsprojekt. Dessa investeringar är dock kommersiella inves-

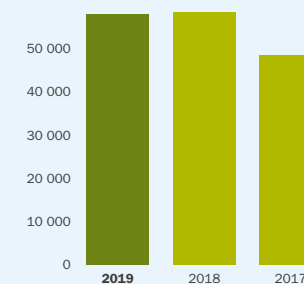
teringar eftersom de nya hamndelarna är för kommersiell trafik. Även investeringarna i fastigheterna är kommersiella eftersom de har en direkt koppling till uthyrningen av lokalerna. De investeringar som görs

på innerstadskajerna är sådant som räknas som icke kommersiellt. Dessa investeringar tillfaller stockholmarna genom vackra och trivsamma kajer.

INVESTERINGAR OCH UNDERHÅLL, TKR	2019	2018	2017	STYR MOT MÅLEN
Icke kommersiella investeringar och kajunderhåll	58 004	58 338	48 436	
Investeringar och underhåll i övriga anläggningar	1 216 328	1 087 757	928 128	
Investeringar och underhåll i fastigheter	61 708	55 589	54 621	
Övriga investeringar (maskiner och inventarier med mera)	19 124	20 032	16 195	
Investeringar och underhåll i Stockholms Hamnar totalt	1 355 164	1 221 717	1 047 380	
				GENOMFÖRDA AKTIVITETER
				Underhåll och investeringar i byggnader och anläggningar

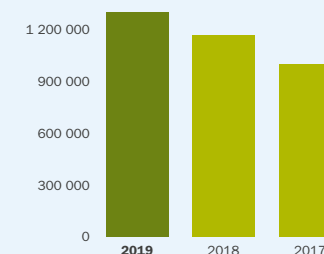
203-1 Utveckling och påverkan av investeringar och infrastruktur och tjänster

Icke kommersiella investeringar, Tkr



203-1 Utveckling och påverkan av investeringar och infrastruktur och tjänster

Kommersiella investeringar, Tkr



Lönsam affärs-
verksamhet



Attraktiva och hamn-
nära fastigheter



Effektiv verk-
samsamhetsstyrning



Effektiv hamn-
kapacitet

302-1 och 302-2 – Energianvändning inom respektive utom organisationen

Ett av Stockholms Hamnars miljömål är att minska energianvändningen med 50 procent mellan åren 2005 och 2025. Målet avser den energianvändning som Stockholms Hamnar har rådighet över. GRI-indikatorerna redovisar total energianvändning utan beaktande av rådighet eller förändringar i verksamheten.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP, MWH	INTERNT 2019	INTERNT 2018	INTERNT 2017	STYR MOT MÅLEN
Uppvärmning (fjärrvärme, stadsgas, RME-panna)		7 209	7 241	7 284	  
Kyla	Fjärrkyla	1 264	1 408	943	
Drivmedel (diesel, HVO, RME, bensin, gas, etanol)	Fordonsbränsle	15 149	15 990	14 297	
Egenproducerad energi	Solceller	483	538	448	  
El	Fastighetsel/verksamhetsel och viss hyresgästel	24 537	24 641	19 875	
	Totalt	48 641	49 817	42 847	
OMRÅDE	BRÄNSLETYP, MWH	EXTERNT 2019	EXTERNT 2018	EXTERNT 2017	
	Hyresgästel	6 177	4 854	7 736	GENOMFÖRDA AKTIVITETER - Energistrategi med olika energibesparande åtgärder i fastigheter. - Elanslutningar för fartyg. - Bidrag till fartyg som bygger om till elanslutning. - Energimätarstrategi för fördelning av el.
	Fartygsel	11 994	10 376	11 750	
	Totalt	18 171	15 231	19 486	

Systemgränsen för energianvändningen är satt till wtw (well to wheel).

Analys av utfall: För att säkerställa bättre fördelad statistik inom elområdet har Stockholms Hamnar under 2019 arbetat med förbättringar inom energiuppföljningsområdet.

I och med att arbetet inte är avslutat, är det inte heller i 2019 års redovisning separerat hur mycket av köpt el som har använts som fastighetsel i byggnader och hur mycket som har använts som verksamhetsel ute i hamnanläggningar.

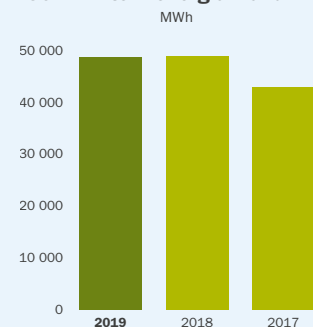
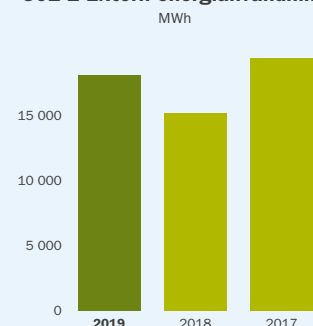
Dessutom ingår i posten fastighetsel/verksamhetsel även viss hyresgästel - den el som är schabloniserad och inte direkt såld till hyresgästerna. Den faktiska hyresgästelen är därför högre än den uppgift som redovisas i tabellen ovan.

Den varma sommaren 2018 ledde till en ökad förbrukning av fjärrkyla, jämfört med tidigare år. Sommaren 2019 var mer normal vilket ledde till att förbrukningen av fjärrkyla minskade. Energi till uppvärmning ligger 2019 kvar på ungefär samma nivå som året innan.

Den totala drivmedelsförbrukningen inom Stockholms Hamnar har minskat från 2018 till 2019. Det är framför allt drivmedelsförbrukningen för personbilar i verksamheten som har minskat. För truckar ligger drivmedelsförbrukningen på ungefär samma nivå 2019 som 2018.

I och med att sommaren 2018 var mycket solrik minskade produktionen av solcellsel 2019 jämfört med året innan. Ingen ny anläggning har tillkommit under året.

Mängd el till fartyg ökade under 2019. Detta beror på att fyra av Tallink Siljas färjor i Värtahamnen elanslöts under 2019. Att mängden hyresgästel har ökat är svår-analyserat eftersom Stockholms Hamnar saknar rådighet över denna förbrukning.

302-1 Intern energianvändning**302-2 Extern energianvändning**

Lönsam affärsverksamhet



Effektiv verksamhetsstyrning



Attraktiva och hamnnära fastigheter



Förnybar energi



Effektiv resursanvändning



Effektiv hamnkapacitet

305-1 – Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)

Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxidekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂, CH₄ samt N₂O.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP, TON	INTERNT CO ₂ -EKV 2019	INTERNT CO ₂ -EKV 2018	INTERNT CO ₂ -EKV 2017	STYR MOT MÅLEN
Drivmedel	Fordonsbränsle	723	778	984	   
Egenproducerad el	Solceller	0	0	0	
Egenproducerad värme	Brännolja (RME-panna)	35	26	30	
Totalt		757	804	1 014	

Analys av utfall: Den stora minskningen mellan 2017 och 2018 av de direkta utsläppen av växthusgaser beror på att Stockholms Hamnars truckar under 2018 övergick till att använda Preem Evolution, ett bränsle som innehåller en högre andel förnybar diesel (HVO) än tidigare. De direkta utsläppen av växthusgaser har även minskat från 2018 till 2019. Denna minskning beror främst på att truckarna har kört på Preem Evolution under hela 2019, jämfört med 2018.

305-2 – Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)

Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxidekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂, CH₄ samt N₂O.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP, TON	CO ₂ -EKV 2019	CO ₂ -EKV 2018	CO ₂ -EKV 2017	STYR MOT MÅLEN
Uppvärmning	Fjärrvärme	401	505	440	   
	Stadsgas	22	31	32	
Kyla	Fjärrkyla	0	0	0	
El	Fastighetsel/verksamhetsel/ viss hyresgästel	195	196	83	
Summa intern		618	732	629	
	Hyresgästel	49	39	61	
	Fartygsel	95	82	93	
Summa extern		144	121	154	

Analys av utfall: Utsläppen av växthusgaser från fjärrvärme har minskat 2019 jämfört med 2018, trots i stort sett oförändrad förbrukning. Den största orsaken är att Stockholm Exergis bränslemix under året hade en lägre fossil andel än året innan. För utsläppen relaterade till el, se även analys under 302-1 och 302-2 angående fördelning fastighetsel/verksamhetsel respektive viss hyresgästel.



Attraktiva och hamn-
nära fastigheter



Förnybar energi



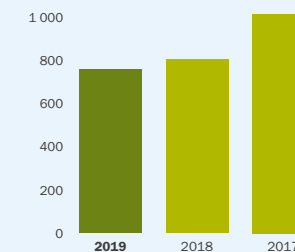
Effektiv resurs-
användning



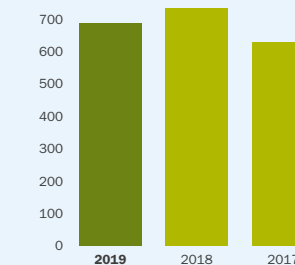
Effektiv hamn-
kapacitet

305-1 Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1), intern

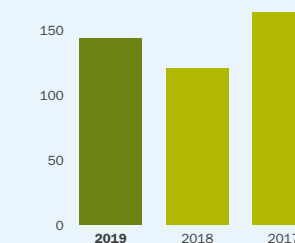
Ton

**305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2), intern**

Ton

**305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2), extern**

Ton/år



305-3 – Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)

För Stockholms Hamnar är det här ett viktigt måttetal eftersom miljöpåverkan från fartygens utsläpp till luft är stor. Dock är utsläppen från fartygen så kallade indirekta utsläpp. Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxid-ekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂, CH₄ samt N₂O.

OMRÅDE, TON/ÅR	CO ₂ -EKV 2019	CO ₂ -EKV 2018	CO ₂ -EKV 2017	STYR MOT MÅLEN
Tjänsteresor med flyg	95	95	88	  
Summa intern	95	95	88	
Emissioner från fartyg inom hamnområde	107 294	108 405	104 000	
Summa extern	107 294	108 405	104 000	

Analys av utfall: Mängden tjänsteresor med flyg varierar mellan åren utifrån de behov som finns. Enligt Stockholms Hamnars riktlinjer ska tjänsteresor i första hand göras med tåg.

Uppgifterna om tjänsteresor med flyg kommer från anlitad resebyrå.

Färre anlöp av färjor samt ökad elanslutning av fartyg vid kaj medför lägre emissioner från fartygen inom hamnområdena 2019, jämfört med 2018.

305-7 – NO_x, SO_x och andra väsentliga luftföroreningar

Stockholms Hamnar gör beräkningar av olika luftföroreningar – NO_x (kväveoxider), SO_x (svaveloxider), PM10 och PM2,5 (partiklar) – för de fartyg som anlöper Stockholms Hamnars hamnområden. Utsläppen från fartygen är så kallade indirekta utsläpp.

BRÄNSLETYP, TON/ÅR	2019	2018	2017	STYR MOT MÅLEN
Emissioner från fartyg inom hamnområde				  
NO _x	1 363	1 378	1 326	
SO _x	64	65	62	
PM10	9	9	9	
PM2,5	7	7	7	

För utsläppen är systemgräns satt till wtw (well to wheel).

Analys av utfall: Färre anlöp av färjor samt ökad elanslutning av fartyg vid kaj medför lägre emissioner från fartygen inom hamnområdena 2019, jämfört med 2018.



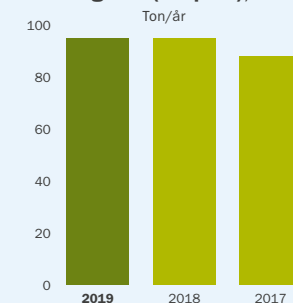
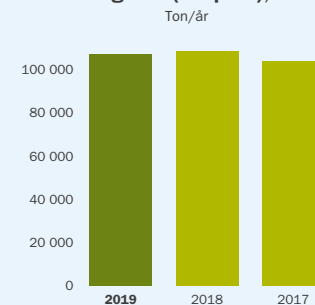
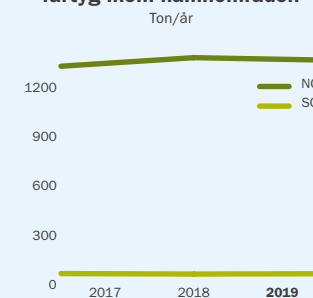
Förnybar energi



Effektiv resurs-användning



Effektiv hamn-kapacitet

305-3 Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3), intern**305-3 Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3), extern****305-7 Emissioner, fartyg inom hamnområden**

Övriga mätetal

Vattenmängder

Stockholms Hamnar tillhandahåller färskvatten till fartyg i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.

Stockholms Hamnar tar också emot avloppsvatten (svart- och gråvatten) från fartyg i Stockholm.

m ³	2019	2018	2017
Färskvatten till fartyg (Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn)	950 047	988 333	977 950

m ³	2019	2018	2017
Mottaget svart- och gråvatten från fartyg (Stockholm)	581 492	592 759	594 688

Analys av utfall: Mängden tillhandahållet färskvatten till fartyg har minskat 2019 jämfört med tidigare år. En orsak kan vara att Stockholms Hamnar infört en ny prismodell. Mängden omhändertaget avloppsvatten från fartyg minskade något 2019 jämfört med 2018.

En faktor som påverkar vattenmängderna är vilka hamnar fartygen kommer från eller ska till efter Stockholm, och vilken service som finns i dessa hamnar.

Mängd mottaget avloppsvatten från färjetrafiken baseras på fartygens egna uppgifter. Mängd mottaget avloppsvatten från kryssningsfartygen är Stockholms Hamnars egna uppgifter.

Avfallsmängder

Stockholms Hamnar strävar efter att minska avfallsmängderna och att återvinna så mycket material som möjligt, både i den dagliga verksamheten och i projekt. Stockholms Hamnar möjliggör även för rederier och hyresgäster att ha en miljöanpassad avfallshantering.

Avfall från egen verksamhet, ton	2019	2018	2017
Materialåteranvändning	0	6	0
Materialåtervinning	1 776	505	1161
Energiutvinning	761	421	296
Deponi	30	11	23
Totalt	2 567	943	1480
Farligt avfall	42	107	51

Mottaget fartygsavfall, ton	2019	2018	2017
Materialåtervinning	1 115	1255	884
Energiutvinning	1 370	789	1335
Deponi	106	242	85
Totalt	2 590	2287	2303
Farligt avfall	52	38	49

	2019	2018	2017
Mottagen sludge (Stockholm)	2 107	1 976	1 797
Mottaget scrubberavfall (Stockholm)	677	388	

Leverantörs/entreprenörsuppföljningar (ramavtal/entreprenader)	2019	2018	2017
Antal leverantörer/entreprenörer som har följts upp under året vad gäller ställda hållbarhetskrav	3	5	3

Analys av utfall: Avfallsmängderna från den egna verksamheten har ökat kraftigt 2019, jämfört med tidigare år. Detta beror till största delen på att det pågående utvecklingsprojektet Stockholm Norvik Hamn har varit som mest intensivt under 2019. Under 2020 kommer projektet att avslutas.

Avfallet från Stockholm Norvik-projektet utgör cirka två tredjedelar av den totala avfallsmängden från Stockholms Hamnars verksamhet.

Även avfall från fastighetsprojekt utgör en betydande del av avfallsmängden, i och med att ett projekt har resulterat i en större mängd fyllnadsmassor. Minskad mängd avfall kan konstateras från drift och förvaltning. För målet om att minst 80 procent av avfallet ska gå till materialåtervinning 2020, blev utfallet 69 procent för 2019. Åtgärder kommer att vidtas under 2020 för en förbättring av utfallet.

Mottaget avfall från fartygen 2019 ligger på en högre nivå än tidigare år. Stockholms Hamnars ansvar är att ta emot avfall från fartyg som anlöper hamnarna, och har inte rådighet över mängderna.

Standardupplysningar

Organisationsprofil		sida	
102-1	Företagets namn	Omslag	Stockholms Hamnar är samlingsnamnet för de juridiska personerna Stockholms Hamn AB (moderbolaget) och Kapellskärs Hamn AB
102-2	Viktigaste varumärken, produkter, tjänster	22-29	Affärsområdena sjöfart och fastigheter
102-3	Lokalisering av företagets huvudkontor		Stockholms Hamnars huvudkontor finns i Magasin 2 i Frihamnen, Stockholm. Adressen är Frihamnsgatan 21
102-4	Länder företaget har verksamhet i		Stockholms Hamnar har endast verksamhet i Sverige
102-5	Ägarstruktur och företagsform	16	Organisation och styrning av verksamheten
102-6	Marknader där företaget är verksamt, typ av kunder	23	Exempel på Stockholms Hamnars kunder
102-7	Organisationens storlek (antal anställda, nettointäkt, tillgångar)	48-49	Förvaltningsberättelse
102-8	Antal anställda uppdelat på anställningsform och kön	62	Not 13: Antal anställda, löner och ersättningar
102-9	Företagets leverantörskedja	31-32	Inköp ska vara hållbara, Krav på leverans, miljö och socialt ansvarstagande samt Uppföljningar granskar leverantörer och beställare
102-10	Väsentliga förändringar i företagets storlek, struktur, ägande, leverantörskedja, lokalisering		Inga för 2019
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	58	Not 2: Redovisningsprinciper
102-12	Externa regelverk, standarder och principer som företaget omfattas av eller stödjer	17	Revisioner
102-13	Medlemskap i organisationer, exempelvis branschsammanlutningar och påverkansorganisationer	12	Viktiga samarbeten
Strategi		sida	
102-18	Uttalande från vd	4–5	Vd-ord
Etik och integritet		sida	
102-16	Värderingar, principer, standarder och uppförandekoder	31-32	Inköp ska vara hållbara, Krav på leverans, miljö och socialt ansvarstagande samt Uppföljningar granskar leverantörer och beställare
Styrning		sida	
102-18	Företagets styrning inkl. kommittéer samt styrelseansvar för ekonomisk, miljömässig och social påverkan	16, 18, 21	Organisation och styrning av verksamheten, Långsiktiga mål samt Väsentlighetsanalys
Intressentengagemang		sida	
102-40	Företagets intressenter	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-41	Kollektivavtal		Stockholms Hamnar omfattas av tre kollektivavtal: Hamn- och stuveriavtalet, Tjänstemannaavtalet och Ledaravtalet. 100 procent av alla anställda omfattas.
102-42	Grund för identifiering och urval av intressenter	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-43	Kommunikation med intressenter	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-44	Ärenden av vikt som kommit fram i kommunikationen med intressenterna och hur företaget har hanterat dessa	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-45	Bolag som ingår i den finansiella redovisningen		Stockholms Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB
102-46	Processen för att definiera redovisningens innehåll	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-47	Identifierade väsentliga aspekter	21	Intressent- och väsentlighetsanalys
102-48	Effekt av och orsak till omräkningar av data som lämnats i tidigare redovisningar		Anges vid respektive nyckeltal

Standardupplysningar forts

102-49	Väsentliga skillnader från tidigare års rapporter som gäller väsentliga aspekter och avgränsningar		Anges vid respektive nyckeltal
102-50	Rapporteringsperiod	Omslag	År 2019
102-51	Datum för förra redovisningens publicering		2018-03-15
102-52	Rapporteringscykel		GRI rapporteras årligen i samband med årsboksutet
102-53	Kontakt vid frågor		För hållbarhetsredovisning: Annelie Olnils, hållbarhetsansvarig
102-54	Val av rapporteringsnivå		Core
102-55	GRI-index	39-42	
102-56	Extern granskning	46	Revisors rapport från översiktlig granskning av Stockholms Hamn AB:s hållbarhetsredovisning

Ekonomisk påverkan

sida

GRI 201 EKONOMISK PÅVERKAN

103-1 TILL 103-3	Hållbarhetsstyrning	21, 38	Intressent- och väsentlighetsanalys, Hållbarhetsdata och Information om GRI-fördjupning
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	39	
203-1	Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster	39	

Energi

sida

GRI 302 ENERGI

103-1 TILL 103-3	Hållbarhetsstyrning	21, 38	Intressent- och väsentlighetsanalys, Hållbarhetsdata och Information om GRI-fördjupning
302-1 OCH 302-2	Energianvändning inom respektive utom organisationen	40	

Utsläpp

sida

GRI 305 UTSLÄPP

103-1 TILL 103-3	Hållbarhetsstyrning	21, 38	Intressent- och väsentlighetsanalys, Hållbarhetsdata och Information om GRI-fördjupning
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)	41	
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)	41	
305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)	42	
305-7	NOx, SOx och andra väsentliga luftföroreningar	42	

Revisors rapport från översiktlig granskning av Stockholms Hamn AB:s hållbarhetsredovisning

Till Stockholms Hamn AB,
org.nr 556008-1647

Inledning

Vi har fått i uppdrag av företagsledningen i Stockholms Hamn AB att översiktligt granska Stockholms Hamn AB:s hållbarhetsredovisning för år 2019. Stockholms Hamn AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI-index på sidorna 39-42.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 38 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en

hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning. Vårt uppdrag är begränsat till informationen i detta dokument och den historiska information som redovisas, och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000. Andra bestyrkan-deuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Stockholms Hamn AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen. Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga

och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

Stockholm den 5 mars 2020

Jesper Nilsson
Auktoriserad revisor, Ernst & Young AB

Charlotte Söderlund
Auktoriserad revisor, Ernst & Young AB

Styrelsen om hållbarhetsredovisningen

Hållbarhetsredovisningen, som omfattar all hållbarhetsinformation i
Stockholms Hamn AB:s års- och hållbarhetsredovisning 2019 med GRI-fördjupning
(se GRI-index på sidorna 39-42),
har godkänts för utfärdande av styrelsen den 19 februari 2020.

Stockholm den 19 februari 2020

Fredrik Lindstål
ordförande

Ulla Sjöbergh

Roma Gebreyohannes Woldeanenia

Lars Jilmstad

Ann Karlsson

Anton Lindkvist

Jonas Nilsson

Sebastian Panzar

Isabel Smedberg Palmqvist

Thomas Andersson
verkställande direktör

Förvaltningsberättelse

Stockholms Hamn AB (org.nr. 556008-1647) är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stadshus AB (org.nr. 556415-1727).

Resultat

Rörelsens intäkter

Genom Stockholms Hamnars hamnar passerade drygt tolv miljoner passagerare och över nio miljoner ton gods under 2019.

Koncernens omsättning under 2019 var 889 Mkr (866), en ökning med drygt tre procent jämfört med föregående år.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader för 2019 uppgick till 755 Mkr (734). Ökningen mot föregående år beror till största del på ökade drift- och personalkostnader. Underhållskostnaderna minskade något under året och följer den långsiktiga underhållsplanen. I samband med att fler anläggningar tagits i drift under året ökar också avskrivningarna.

Liksom för 2018 gör bolaget inte någon avsättning i räkenskaper för avvecklings- och saneringskostnader för Loudden. Bolagets bedömning är att saneringsansvaret till största del ligger på arrendatorerna samt att övrig sanering ska tas omhand av Stockholms stad i samband med kommande exploatering.

Resultat efter finansiella poster

Resultatet efter finansiella poster uppgick till 92 Mkr (93). Med ett resultat på 92 Mkr infrias ägaren Stockholms stads budgeterade resultatkrav.

Projekt och investeringar

De totala investeringarna i byggnader, anläggningar och inventarier uppgick under perioden till 1 289 Mkr. Budgeten för året var 1 151 Mkr. Bland de största investeringsutgifterna finns byggnationen av Stockholm Norvik Hamn.

Finansiering och kassaflöde

Nettouplåningen uppgick per 31 december 2019 till 5 406 Mkr, att jämföra med ingående balans 1 januari om 4 385 Mkr. Ökningen på 1 021 Mkr är till största del relaterad till investeringen i Stockholm Norvik Hamn. Den genomsnittliga räntan på den totala skuldportföljen uppgick till 0,83 procent för perioden, vilket kan jämföras med 1,01 procent för helåret 2018.

Personal

Medelantalet anställda i koncernen uppgick under perioden till 189 (187). Sjukfrånvaron i koncernen var 2,9 procent (2,5).

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Avvecklingen av Louddens energihamn är i

full gång. De sista arrendeavtalen avslutades per 31 december 2019.

En omorganisation utfördes under året och en ny ledningsgrupp tillsattes.

Tillståndspliktig verksamhet

Koncernen Stockholms Hamnar bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i moderbolaget och dotterbolaget. Tillståndsplikten avser den del av koncernens verksamhet som utgörs av hamnar, det vill säga lastnings- eller lossningskajer som medger fartygstrafik med en brutto-dräktighet på minst 1 350. Hamnverksamheten innebär främst en påverkan på den yttre miljön genom utsläpp till luft och vatten samt buller.

Stockholm

För Värtahamnen-Frihamnen lämnade Miljööverdomstolen i februari 2011 tillstånd till fortsatt drift av hamnen samt tillstånd till byggande av utbyggd Värtapir samt kryssningskaj i Frihamnen (kaj 3). Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av mark- och miljödomstolen i december 2016.

För Loudden meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i januari 2011. Efter överklaganden avgjordes ärendet slutligt av Mark- och miljööverdomstolen som i februari 2015 meddelade tillstånd till den befintliga verksam-

het som bedrivits sedan lång tid tillbaka, innan verksamheten blev tillståndspliktig. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av mark- och miljödomstolen i februari 2018.

För Skeppsbron-Stadsgården (inklusive Masthamnen) meddelades tillstånd för hamnverksamheten av miljöprövningsdelegationen i februari 2013. Mark- och miljödomstolen meddelade dom i april 2014. Slutliga villkor för hamnverksamheten meddelades av miljöprövningsdelegationen i december 2017 och i fråga om buller genom mark- och miljödomstolens dom den 5 mars 2019 (vann laga kraft den 22 maj 2019).

För del av Södra Hammarbyhamnen meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i oktober 2011. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av mark- och miljödomstolen i februari 2018.

För del av Nybrokajen meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i mars 2014. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av mark- och miljödomstolen i februari 2018.

Nynäshamn

För Nynäshamns Hamn meddelades tillstånd för hamnverksamhet av miljöpröv-

ningsdelegationen i juni 2008 samt av miljödomstolen i mars 2010 (godsmängd 1,5 miljoner ton per år, passagerarmängd 1,7 miljoner per år). Under 2013 meddelades slutliga villkor för buller. I maj 2015 beslöt miljöprövningsdelegationen medge tillstånd till ändrad verksamhet på så sätt att trafik till av Stockholms Hamnar planerad rörlig gångbrygga medgavs för kryssningsfartyg med en bruttodräktighet av högst 165 000. Under december 2017 påbörjade Stockholms Hamnar ett arbete med ändring av tillstånd avseende villkor rörande gods- och passagerarmängder. Arbetet har inte kunnat slutföras ännu.

För Stockholm Norvik Hamn lämnade Mark- och miljööverdomstolen i oktober 2015 tillstånd till hamnverksamhet och fastställde villkor för byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor. Domen vann laga kraft i april 2016 efter att Högsta domstolen beslutat att inte lämna prövningstillstånd. Byggnation har pågått sedan 2016. Under oktober 2017 lämnade Stockholms Hamnar in prövotidsutredning avseende transporter på land till och från hamnen. I december 2018 meddelade mark- och miljödomstolen att de godtar Stockholms Hamnars utredning gällande transporter till och från Stockholm Norvik Hamn. Därmed är samtliga villkor för Stockholm Norvik Hamn beslutade. Beslutet

är överklagat av Naturskyddsföreningen angående transporter. Mark- och miljööverdomstolen har meddelat prövningstillstånd men ingen dom har ännu beslutats.

Kapellskär

För Kapellskärs Hamn meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljödomstolen i delom i juli 2006 samt av Miljööverdomstolen i dom i november 2007. I maj 2012 beslöt mark- och miljödomstolen ge tillstånd till bland annat byggande av ny pir samt ändring av det gällande tillståndet för hamnverksamhet i Kapellskär samt slutliga villkor rörande bland annat buller från hamnverksamheten.

Stockholms Hamnars framtida utveckling

Stockholms Hamnar har med sitt centrala geografiska läge i Östersjöområdet en strategisk betydelse för Stockholmsregionen. För att möta behoven i den växande regionen har Stockholms stad tagit fram en vision om hur framtidens moderna hamn kan möta stadens behov. Den visionen resulterade i ett antal genomförandebeslut i kommunfullmäktige.

Arbetet konkretiserades framför allt genom tre stora utvecklingsprojekt. Två av projekten slutfördes under 2016 – utbyggnaden av Värtahamnen och Kapellskärs

hamn. För projekt Stockholm Norvik Hamn som kommer att slutföras under 2020 har hittills 3 285 Mkr upparbetats. I balansräkningen redovisas de upparbetade utgifterna som pågående nyanläggningar.

Under 2011 bytte miljödomstolen namn till mark- och miljödomstolen och Miljööverdomstolen bytte namn till Mark- och miljööverdomstolen.

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande står vinstmedel i moderbolaget:

Balanserade vinstmedel 587 220 745 kr
Årets resultat 50 888 325 kr
Disponibla vinstmedel 638 109 070 kr

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

Att föra över till ny räkning 638 109 070 kr
Totalt 638 109 070 kr

UTFALL PER HAMN (EXKL ADMINISTRATIVA STABER)						
Mkr	Stockholm		Kapellskär		Nynäshamn	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Rörelsens intäkter	696	676	101	101	95	92
Övriga externa kostnader	-306	-304	-28	-31	-27	-23
Personalkostnader	-97	-88	-16	-14	-17	-16
Avskrivningar	-127	-125	-30	-29	-18	-19
Summa rörelsens kostnader	-529	-517	-74	-74	-62	-58
Rörelseresultat	167	159	27	27	33	34
<i>Rörelsemarginal, % exkl administrativa staber</i>	24	24	27	27	35	37

Hållbarhetsrapport

Stockholms Hamnar har sedan 2012 redovisat sitt hållbarhetsarbete enligt GRI. Åren 2012 till 2014 redovisades arbetet enligt GRI G3 och mellan 2015 och 2017 enligt G4.

Från 2018 redovisar Stockholms Hamnar enligt GRI Standards.

- *Se sidorna 38-43: Hållbarhetsredovisning enligt GRI*

Företag med en viss omsättning och ett visst antal medarbetare måste enligt lag utforma en hållbarhetsrapport. Den här rapporten hänvisar till andra delar i års- och hållbarhetsredovisningen vad gäller presentation och utfall för 2019.

Stockholms Hamnars verksamhet inklusive vision och mission:

- *Se sidorna 16-17: Organisation och styrning av verksamheten*

Stockholms Hamnar har en verksamhetspolicy som beskriver ambitioner och arbete inom kvalitet, arbetsmiljö, miljö och säkerhet. För att förtydliga arbetet med arbetsmiljö och miljö finns riktlinjer för dessa områden. Det är viktigt att Stockholms Hamnar agerar förtroendeingivande genom att låta ambition, arbetssätt och ledningssystem säkerställa en hållbar verksamhet inom ekonomi, socialt ansvar och miljö.

Utgångspunkten i det dagliga arbetet är öppenhet, dialog och samarbete med samtliga intressenter – och förståelse för deras verklighet.

- *Se stockholmshamnar.se: Verksamhetspolicy*

Stockholms Hamnar är också ISO-certifierat enligt kvalitets- och miljöstandarderna ISO 9001:2015 och ISO 14001:2015 vilket innebär att processer och rutiner är samlade i ett ledningssystem. Systematisk och gemensam planering och uppföljning av verksamheten tar hand om utmaningar, avvikelser samt utfall från riskbedömningar. Dessa åtgärdas löpande och avrapporteras vid givna tillfällen.

- *Se sidan 17: Revisioner*

För styrning av verksamheten har Stockholms Hamnar tretton långsiktiga mål vilka utgår från visionen. Under 2019 arbetades en ny målstyrning fram.

- *Se sidan 18: Stockholms Hamnars långsiktiga mål*

Tio av de långsiktiga målen är inom stöd till verksamheten där bland annat arbetsmiljö och miljö finns med.

- *Se sidan 30: Affärsstöd och integrerat hållbarhetsarbete*

Riskhantering och revisioner

I den verksamhet Stockholms Hamnar bedriver finns olika risker. En risk inom hamnverksamheten är att villkoren i miljö-tillstånden inte efterlevs. Stockholms Hamnar följer varje år noggrant upp antal fartyg, passagerare och godsmängder i miljörapporter till länsstyrelsen.

- *Se sidan 48-49 Tillståndspliktig verksamhet (Förvaltningsberättelse)*

Risker inom arbetsmiljö och miljö identifieras genom systematiskt arbetsmiljö- och miljöarbete. Exempel är riskbedömningar i arbetsmoment, skyddsronder, relevanta utbildningar, samverkan med arbetsmiljö-kommitté och psykosociala riskbedömningar.

Varje år genomförs en risk- och sårbarhetsanalys på uppdrag av Stockholms stad. I den brukar miljöfrågor vara ett återkommande inslag.

Tack vare Stockholms Hamnars kvalitets- och miljöcertifiering genomförs både interna och externa revisioner där utfallen både utvecklar och förbättrar verksamheten. Övriga revisioner är de löpande ekonomiska samt årsgranskningen av GRI Standards från EY. Eftersom Stockholms Hamnar ägs

av Stockholms stad genomförs även revisioner av revisionskontoret i Stockholms stad. Under 2019 togs en ny internkontrollplan fram som sedan beslutades av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

- *Se sidan 16: Organisation och styrning av verksamheten*

Stockholms Hamnar genomför sedan 2016 leverantörsuppföljningar – en process som granskar beställarens och inköpsenhetens arbete, kravställarnas (kvalitet, arbetsmiljö, miljö och säkerhet) samt leverantörens arbete. Granskningen omfattar ekonomi och leverans, miljöfrågor och arbetsmiljöfrågor.

- *Se sidan 31: Krav på leverans, miljö och socialt ansvarstagande*

Vid verksamhetsplaneringen gör varje enhet en analys av sina styrkor, svagheter, hot och möjligheter. Eventuella risker tas om hand som aktiviteter för utveckling av verksamheten.

Incidenter och avvikelser inom alla områden rapporteras i incidentrapporteringssystemet TRIA (AFA försäkrings incidentrapporteringssystem IA för transportbranschen). Där förmedlas rapport till ansvarig chef som ser till att incidenten utreds och åtgärdas. Antalet rapporterade incidenter ökar och handläggningstiden minskar kontinuerligt.

Riskerna i leverantörsled är främst att Stockholms Hamnar arbetar inom byggsektorn samt upphandlar både städ- och renhållningstjänster, sektorer som är särskilt känsliga inom området sociala förhållanden.

Sociala förhållanden – medarbetare och leverantörer

Både medarbetare och chefer är viktiga för Stockholms Hamnars utveckling. Företaget arbetar kontinuerligt med kompetensutveckling och rekrytering, och har genom befattningsbeskrivningar tydlig fördelning av arbetsuppgifter och delegering.

Arbetsmiljöarbetet ska åstadkomma en arbetsmiljö som främjar hälsa, säkerhet, arbetsglädje och effektivitet för alla verksamma i hamnområdena. Målet är att vara ett föredöme inom arbetsmiljö, både som arbetsgivare och som beställare av tjänster och entreprenader. Ingen ska skadas eller drabbas av ohälsa på arbetet.

Hälsoarbetet fokuserar på främjande, förebyggande och rehabiliterande insatser för att öka medvetenheten hos varje medarbetare att utveckla och bibehålla sin fysiska, mentala och sociala hälsa.

Säkerhetsarbetet grundar sig i ett systematiskt arbetssätt för att skapa en trygg och säker miljö för anställda och intressenter. Det ska även skydda de intressen

som finns i verksamheten utan att vara begränsande. Till grund för arbetet ligger lagar samt egna värderingar och ambitioner med fokus på områden som till exempel brottsförebyggande genom samverkan med myndigheter, sjöfartsskydd och hamnskydd, krisledning och informationssäkerhet.

Mänskliga rättigheter – medarbetare och leverantörer

Alla medarbetare i Stockholms Hamnar behandlas lika och har jämställda rättigheter. Stockholms Hamnar arbetar utifrån den diskrimineringslag som trädde i kraft 1 januari 2017.

- *Se sidan 31: Motverkar diskriminering*

Varje år genomförs en lönekartläggning för att säkerställa att det inte sker någon lönediskriminering. Utfallet för 2019 är ännu inte sammanställt. Tidigare kartläggningar visar inga löneskillnader beroende på kön.

För att säkerställa att mänskliga rättigheter tillgodoses hos leverantörer används vid upphandlingar en uppförandekod som omfattar bland annat FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948), FN:s barnkonvention artikel 32, ILO:s kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och föreningsfrihet samt organisationsrätt (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182) och FN:s deklaration mot korruption.

- *Se sidan 31: Krav på leverans, miljö och socialt ansvarstagande*

Antikorruption

Arbetet med att motverka korruption är integrerat i verksamheten. Den största risken är att anställda på olika sätt kan bli påverkade av leverantörer. Genom leverantörsuppföljning kontrolleras styrningen av till exempel projekt som genomförs av entreprenörer. Relationen mellan beställare och leverantör kontrolleras.

Vid anställning ställs frågor om bisysslor, speciellt förtroendekänsliga bisysslor. Avstämning sker sedan regelbundet med samtliga anställda. Kontroll av anställda gentemot Bolagsverkets uppgifter sker vartannat år.

Stockholms Hamnar har tydliga regler för representation och gåvor vilket också granskades av revisionskontoret i Stockholms stad under 2018.

Miljöfrågor i verksamheten och i omvärlden

Miljöarbetet i Stockholms Hamnar utgår från de övergripande miljömålen i planering, genomförande och uppföljning. Ambitionen är att ha en effektiv användning av resurser, sträva mot en fossilfri verksamhet, löpande effektivisera fastighetsbeståndet och reducera miljöbelastningen genom aktiva val av material. Material och avfall ses som en resurs och att förebygga föroreningar är en naturlig

del i arbetet. Stockholms Hamnar uppmuntrar och stödjer kunder och samarbetspartner att minska sin påverkan på miljön.

- *Se sidan 32: Stockholms Hamnars miljömål*

Koncernens verksamhet i sammandrag

	2019	2018	2017	2016	2015
Volym					
Omsättning, Mkr	889	866	856	797	728
Förändring, %	3	1	7	9	2
Godsomsättning, milj ton	9,3	9,6	9,7	9,0	8,3
Passagerare, milj	12,1	12,1	12,0	11,7	11,6
Investeringar, Mkr	1 289	1 141	971	948	722
Lönsamhet i rörelsen					
Resultat efter finansiella int & kost, Mkr	92	93	109	112	105
Vinstmarginal, %	10	11	13	14	14
Avkastning					
Avkastning totalt kapital, %	2	3	3	4	5
Finansiell ställning					
Nettouplåning, Mkr	5 406	4 385	3 543	2 778	2 349
Synlig soliditet, %	15	16	18	19	20
Självfinansieringsgrad, %	18	19	26	21	32
Personal					
Medelantal anställda	189	187*	167	166	155
Omsättning per anställd, Mkr	5	5	5	5	5
Lönekostnad/omsättning, %	20	20	18	19	19
Aktivt medskapandeindex	80	80	81	**	85
Bra arbetsgivare, index	87	88	89	-	-
Sjukfrånvaro, %	2,9	2,5	2,2	3,7	2,8
ENERGI					
Köpt el (inkl. vidaresäld el), GWh	38,8	36,2	35,8	35,7	-
Produktion solenergi, MWh	483	538	447	434	-

* En del av ökningen beror på en ny beräkningsformel

** Inget värde p.g.a. byte av enkät

Definitioner

Vinstmarginal – Resultat efter finansiella intäkter och kostnader i procent av omsättningen.

Räntabilitet på totalt kapital - Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Synlig soliditet - Synligt eget kapital samt minoritetsintresse i procent av balansomslutning.

Självfinansieringsgrad – Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital i procent av årets bruttoinvesteringar.

Resultaträkning

1 januari–31 december

Tkr	NOT	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
		2019	2018	2019	2018
Rörelsens intäkter					
Nettoomsättning	3	888 505	866 139	795 545	773 397
Summa rörelsens intäkter		888 505	866 139	795 545	773 397
Rörelsens kostnader					
Övriga externa kostnader	3,15	-394 704	-388 195	-371 888	-360 904
Personalkostnader	13,14	-182 064	-169 361	-166 542	-154 910
Avskrivningar	2,7	-178 610	-176 103	-146 033	-145 552
Summa rörelsens kostnader		-755 378	-733 659	-684 463	-661 366
Rörelseresultat		133 127	132 480	111 082	112 031
<i>Finansiella intäkter och kostnader</i>	4,21				
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		290	182	11 059	11 229
Räntekostnader eller liknande resultatposter		-41 878	-40 057	-41 652	-40 018
Resultat efter finansiella poster		91 539	92 605	80 489	83 242
<i>Bokslutsdispositioner</i>	5, 20				
Förändring överavskrivning				-6 327	-4 941
Årets skatt	6	-26 817	-25 095	-23 274	-21 711
Årets resultat		64 722	67 510	50 888	56 590
Hänförligt till					
Moderföretagets aktieägare		63 870	66 784		
Minoritetsintresse		852	727		

Balansräkning

1 januari–31 december

Tkr	NOT	2019	2018	2019	2018
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Andelar i bostadsrättsförening och liknande rättigheter		824	824	824	824
Summa immateriella anläggningstillgångar		824	824	824	824
Materiella anläggningstillgångar					
	7				
Förvaltningsfastigheter	8	491 256	538 726	463 723	509 614
Rörelsefastigheter		737 245	775 683	675 421	709 645
Markanläggningar		1 642 062	1 644 947	768 250	779 573
Mark		53 323	53 323	53 323	53 323
Maskiner och andra tekniska anläggningar		105 559	90 023	91 720	79 815
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		3 523 838	2 339 431	3 510 141	2 310 294
Summa materiella anläggningstillgångar		6 553 283	5 442 133	5 562 578	4 442 264
Finansiella anläggningstillgångar					
	9				
Andelar i koncernföretag	10			15 647	15 647
Andelar i intresseföretag	11	2 004	2 004	2 003	2 003
Långfristiga fordringar		50 675	43 460	50 675	43 460
Summa finansiella anläggningstillgångar		52 679	45 464	68 325	61 110
Summa anläggningstillgångar		6 606 786	5 488 421	5 631 727	4 504 198
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		51 931	87 665	51 241	87 571
Fordringar hos dotterföretag				710 090	720 521
Fordringar hos intresseföretag				6 444	5 932
Fordringar hos koncernföretag		1 196	617	1 150	607
Övriga fordringar		32 756	66 537	25 303	57 307
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	102 158	74 865	95 225	66 072
Summa kortfristiga fordringar		188 041	229 684	889 453	938 010
Kassa och bank	18	-	-	-	-
Summa omsättningstillgångar		188 041	229 684	889 453	938 010
SUMMA TILLGÅNGAR		6 794 827	5 718 105	6 521 180	5 442 208

Balansräkning forts

Per 31 december

Per 31 december		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
Tkr	NOT	2019	2018	2019	2018
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Koncernens eget kapital					
Aktiekapital		50 000	50 000		
Annat eget kapital inkl årets resultat		917 307	853 437		
Summa eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		967 307	903 437		
Minoritetens andel av eget kapital		24 070	23 218		
Moderbolagets eget kapital					
Bundet eget kapital					
Aktiekapital 500 000 aktier med kvotvärde 100:-				50 000	50 000
Reservfond				10 000	10 000
Summa bundet kapital				60 000	60 000
Fritt eget kapital					
Balanserade medel				587 220	530 630
Årets resultat				50 888	56 590
Summa fritt kapital				638 108	587 220
Summa eget kapital		991 377	926 655	698 108	647 220
Obeskattade reserver					
Avskrivning över plan				31 162	24 835
Summa obeskattade reserver				31 162	24 835
Avsättningar					
16					
Avsättningar för pensioner		8 389	6 904	8 389	6 904
Avsättningar för uppskjuten skatt		6 674	5 563		
Övriga avsättningar		5 000	5 000	5 000	5 000
Summa avsättningar		20 063	17 467	13 389	11 904
Långfristiga skulder					
17					
Övriga långfristiga skulder		1 714	1 995	-	-
Summa långfristiga		1 714	1 995		
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder		224 835	241 653	218 432	223 887
Skulder till dotterföretag				13 492	13 757
18					
Skulder till koncernföretag		5 410 569	4 388 016	5 410 565	4 387 324
Skatteskuld		3 020	8 147	3 193	8 336
Övriga skulder		6 541	6 740	6 125	6 344
12					
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		136 708	127 432	126 714	118 601
Summa kortfristiga skulder		5 781 673	4 771 988	5 778 521	4 758 249
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER					
		6 794 827	5 718 105	6 521 180	5 442 208

Kassaflödesanalys

1 januari–31 december

Tkr	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2019	2018	2019	2018
Den löpande verksamheten				
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	91 539	92 605	80 489	83 242
<i>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet</i>				
Avsättningar	1 948	-22 706	1 987	-22 491
Förändring uppbokad vinstdelning	-7 215	-7 996	-7 215	-7 996
Avskrivningar som belastar resultatet	178 610	176 103	146 033	145 552
Nettoresultat vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	104	213	5	248
Betald skatt	-30 833	-19 200	-28 417	-25 185
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	234 153	219 019	192 882	173 370
<i>Förändring i rörelsekapital</i>				
Ökning-, minskning+ av kortfristiga fordringar	41 644	-24 967	48 558	6 389
Ökning+, minskning- av kortfristiga skulder	-7 254	104 875	3 307	98 430
Kassaflöde från den löpande verksamheten	268 543	298 927	244 747	278 189
Investeringsverksamheten				
Investering i markanläggningar	-1 431	-1 536	-683	-1 536
Investering i maskiner och inventarier	-9 282	-3 152	-7 198	-2 961
Investering i pågående anläggningar	-1 278 099	-1 136 043	-1 258 518	-1 109 246
Investeringar i byggnader				
Erhållen likvid vid försäljning av anläggningstillgångar	66	42	46	7
Koncernförändring i koncernsammansättning				
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 288 746	-1 140 689	-1 266 353	-1 113 736
Finansieringsverksamheten				
Förändring checkräkningskredit	1 021 606	842 033	1 021 606	835 547
Amortering långfristiga skulder	-1 403	-271	-	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	1 020 203	841 762	1 021 606	835 547
Årets kassaflöde	-	-	-	-
Likvida medel vid årets början	-	-	-	-
Likvida medel vid årets slut	-	-	-	-

Uppllysning om utbetalda räntor

Utbetald ränta under perioden uppgår till 41 650 Tkr (40 015). Under perioden erhållen ränta uppgår till 290 Tkr (182).

Sammanställning eget kapital

Koncernens sammanställning över förändringar i eget kapital

1 januari–31 december Tkr	Aktie- kapital	Annat eget kapital inkl årets resultat	Minoritets- intresse	Totalt
Ingående balans 1 januari 2018	50 000	786 653	22 491	859 144
Årets resultat		66 784	727	67 511
Utgående balans 31 december 2018	50 000	853 437	23 218	926 655
Ingående balans 1 januari 2019	50 000	853 437	23 218	926 655
Årets resultat		63 870	852	64 722
Utgående balans 31 december 2019	50 000	917 307	24 070	991 377

Moderbolagets sammanställning över förändringar i eget kapital

1 januari–31 december Tkr	Aktie- kapital	Bundna reserver	Balanserad vinst	Årets resultat
Eget kapital 31 december 2017	50 000	10 000	458 393	72 237
Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämman			72 237	-72 237
Årets resultat				56 590
Eget kapital 31 december 2018	50 000	10 000	530 630	56 590
Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämman			56 590	-56 590
Årets resultat				50 888
Eget kapital 31 december 2019	50 000	10 000	587 220	50 888

Noter

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

NOT 1 FÖRETAGSINFORMATION M.M.

Moderbolaget Stockholms Hamn AB, organisationsnummer 556008-1647, är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm. Moderbolagets adress är Box 27314, 102 54 Stockholm.

Koncernen bedriver huvudsakligen hamnverksamhet inklusive expeditions- och godshantering, lagringsverksamhet samt förvaltning av fastigheter.

Koncernen Stockholms Hamnar är en underkoncern till moderbolaget Stockholm Stadshus AB, organisationsnummer 556415-1727, med säte i Stockholm.

NOT 2 REDOVISNINGSPRINCIPER

Allmänt

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning ("K3").

Alla belopp anges i Tkr om inte annat anges.

Koncernredovisning

Koncernbokslutet har upprättats enligt förvärvsmetoden. Detta innebär att eget kapital i koncernen endast omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterbolagen som tillkommit efter förvärvet. Skillnaden mellan anskaffningskostnaden för aktierna i ett dotterbolag och detta bolags tillgångar och skulder värderade till marknadsvärden utgör goodwill i balansräkningen om anskaffningskostnaden är det högre beloppet. Goodwill som uppstår vid företagsförvärv skrivs av med 10 procent per år.

Koncernens resultat- och balansräkningar omfattar alla företag i vilka moderbolaget direkt eller indirekt har mer än hälften av aktiernas röstvärde samt företag i vilka koncernen på annat sätt har ett bestämmande inflytande och en betydande andel av resultatet av deras verksamhet.

I koncernens balansräkning delas de obeskattade reserverna upp i uppskjuten skatt, vilken redovisas som en avsättning, och övrigt tillskjutet kapital. Uppskjuten skatt har beräknats på basis av

skattesatsen 21,4 procent.

Fordringar och skulder mellan koncernföretag, liksom internvinster, elimineras i koncernbalansräkningen. Med internvinst avses en vinst som uppstått vid försäljning av tillgångar och tjänster mellan koncernföretag, och ännu inte realiserats genom vidareförsäljning till extern part utanför koncernen.

Investeringar i intresseföretag

Koncernens innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Ett intresseföretag är en enhet i vilken koncernen har betydande inflytande, normalt minst 20 procent och högst 50 procent av rösterna, och som varken är ett dotterföretag eller joint venture. Investeringarna i intresseföretag redovisas i balansräkningen till anskaffningsvärde plus förändringar av koncernens andel av intresseföretagets nettotillgångar.

I moderbolaget redovisas innehav i intresseföretag till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar.

Intäktsredovisning

- Rörelsens intäkter redovisas vid leveranstidpunkten.
- Hyresintäkter redovisas i den period uthyrningen avser.
- Ränteinkomster redovisas som intäkt i resultaträkningen i den period de uppstår.

Lånekostnader

Ränteutgifter redovisas som kostnad i resultaträkningen i den period de uppstår. Lånekostnader hänförliga till investeringsprojekt inräknas inte i anläggningarnas anskaffningsvärde.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

Anläggningstillgångarna redovisas till anskaffningskostnad med avdrag för ackumulerade avskrivningar samt nedskrivningar. Ränta under investeringsperioden inräknas inte i anskaffningsvärdet.

Avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffnings-

värde, eventuellt minskar med beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperiod uppskattas till:

KOMPONENTER STOCKHOLMS HAMNAR

Avskrivningstider (år) för materiella anläggningstillgångar enligt K3

Komponenter byggnader

Stomme	50
Tak	30
Fasad (inkl balkonger)	30
Fönster och ytterdörrar	20
Badrum, WC, övriga våtutrymmen	15
Lokal	20
Ei	20
Rör/VS	20
Ventilation inkl styr	20
Hiss/rulltrappor	20
Hyresgästpassning*	
Övrigt	25
Byggnadsinventarier	5

Komponenter markanläggningar

Vattenområde	15
Kaj	60-100
Mekaniska anläggningar	20
Försörjningssystem	20
Markanläggningar	20
Hamnplan	30-50
Skalskydd	20
Elsystem	20
Kajutrustning	10-30
Markinventarier	10

*Enligt kontrakt/Stockholms Hamnar: 5 år som regel

Hyresrätter respektive mark är inte föremål för avskrivning.

Underhålls- och reparationskostnader kostnadsförs under de perioder de uppkommer. Om- och tillbyggnader samt renoveringar av värdehöjande karaktär aktiveras.

Förvaltnings- och rörelsefastigheter

Förvaltningsfastigheter är fastigheter som innehas i syfte att generera hyresintäkter och inte eller endast till ringa andel används i rörelsen. Övriga fastigheter klassificeras som rörelsefastigheter.

Förvaltningsfastigheter upptas i bokföringen enligt samma principer som tillämpas för övriga materiella anläggningstillgångar enligt ovan.

Nedskrivningar

För de anläggningstillgångar som omfattas av den kommunala självkostnadsprincipen tillämpas kapitel 37. För övriga anläggningstillgångar tillämpas kapitel 27.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och tillgodohavanden hos bank- och postgiro samt kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid på högst tre månader.

Fordringar och skulder

Fordringar är redovisade till de belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringar redovisas initialt till fakturerat värde. En reservering av osäkra fordringar görs när det inte längre är sannolikt att det fulla beloppet kommer att inflyta.

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Valutakursdifferenser redovisas under finansiella intäkter och finansiella kostnader.

Som kortfristiga fordringar respektive skulder rubriceras mellanhavanden vilka avses regleras inom ett år.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det föreligger en aktuell förpliktelse, legal eller informell, till följd av tidigare händelser och om det är sannolikt att en utbetalning kommer att bli aktuell för att fullgöra förpliktelsen, samt om det går att göra en tillförlitlig uppskattning av det belopp som ska utbetalas.

Pensionsåtaganden beräknas enligt sedvanliga försäkringstekniska grunder.

Noter forts

Flertalet bolag i Stockholms Stadshus AB har sina pensionsåtaganden försäkrade i S:t Erik Livförsäkring AB som har till uppgift att samordna och strukturera hanteringen av pensioner inom bolagskoncernen. De avtal som är försäkrade är KAP-KL (tidigare PFA), PA-KFS och PA-KL.

Räntebärande lån

Räntebärande lån redovisas initialt till anskaffningsvärde, vilket motsvarar verkligt värde av vad som erhållits med avdrag för kostnader som hänförs till upplåningen.

Som kortfristig skuld redovisas hela den skuld bolaget har till moderbolaget i koncernkontosystemet.

Leasing

I koncernen och moderbolaget finns leasingavtal av betydande belopp vilket är av finansiell karaktär på koncernen och av operationell karaktär i moderbolaget. Leasingen kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Inkomstskatter

Skattekostnaden beräknas som summan av årets aktuella skatt och årets förändring av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder. Uppskjuten skatt redovisas enligt balansräkningsmetoden, vilket innebär att uppskjuten skatt beräknas för på balansdagen samtliga identifierade temporära skillnader, det vill säga mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

En uppskjuten skatteskuld redovisas i balansräkningen för alla skattepliktiga temporära skillnader för de fall där återvinningen eller regleringen leder till framtida skatteutbetalningar. En uppskjuten skattefordran redovisas för alla avdragsgilla temporära skillnader och outnyttjade underskottsavdrag i den utsträckning det är sannolikt att dessa kan nyttjas mot framtida skattepliktiga vinster och därigenom att återvinningen eller regleringen leder till att framtida skatter reduceras. Värderingen av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder sker till per balansdagen tillämplig skattesats utan diskontering.

I moderbolaget redovisas den uppskjutna skatteskulden i obeskattade reserver som en del av obeskattade reserver. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och övrigt tillskjutet kapital.

Ändring i föregående års siffror

I not 5 Bokslutsdispositioner har en justering gjorts av beloppet för årets överavskrivningar 2018, på grund av ett skrivfel i årsredovisningen 2018.

NOT 3 NETTOOMSÄTTNING

Uppgift om fördelning av intäkter per segment	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Sjöfart	642 731	629 523	545 684	532 404
Fastighet	247 993	238 856	246 265	237 498
Övriga poster	-2 219	-2 240	3 596	3 495
Totalt	888 505	866 139	795 545	773 397

Uppgift om inköp och försäljning inom koncernen, %	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Inköp	1,1	1,1	-	-
Försäljning	1,0	1,0	1,1	1,1

NOT 4 RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR

Övriga ränteintäkter	2019	2018
Koncernen		
Övriga ränteintäkter	290	182
Summa	290	182

Övriga ränteintäkter	2019	2018
Moderbolaget		
Koncernföretag	10 769	11 047
Övriga ränteintäkter	290	182
Summa	11 059	11 229

Räntekostnader och liknande resultatposter	2019	2018
Koncernen		
Räntekostnader till moderbolaget	41 489	39 912
Övriga räntekostnader	389	145
Summa	41 878	40 057

Räntekostnader och liknande resultatposter	2019	2018
Moderbolaget		
Koncernföretag	3	8
Övriga räntekostnader	41 649	40 010
Summa	41 652	40 018

NOT 5 BOKSLUTSDISPOSITIONER

	2019	2018
Moderbolag		
Förändring ack överavskrivning	-6 327	-4 941
Summa bokslutsdispositioner	-6 327	-4 941

NOT 6 SKATT

Följande komponenter ingår i skattekostnaden

Skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Aktuell skattekostnad/intäkt för året	-21 889	-21 999	-19 457	-19 583
Ändrad taxering tidigare år	-3 143	-	-3 143	-
Skatt ränteavdrag 2018	-	-3 247	-	-3 247
Skatt ränteavdrag 2017	-674	-	-674	-
Skatt ränteavdrag 2016	-	-821	-	-821
Uppskjuten skattekostnad/intäkt	-1 111	972	-	1 940
Summa	-26 817	-25 095	-23 274	-21 711

Skillnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats består av följande komponenter:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Redovisat resultat före skatt	91 539	92 605	74 162	78 301
Skatt enl gällande skattesats*	-19 589	-20 373	-15 871	-17 226
Aktuell skatt tidigare perioder	-2 877	-183	-3 071	39
Skatt ränteavdrag 2018	-	-3 247	-	-3 247
Skatt ränteavdrag 2017	-674	-	-674	-
Skatt ränteavdrag 2016	-	-821	-	-821
Skatt på ej avdragsgilla kostnader	-1 566	-471	-1 547	-456
Skattemässiga justeringar**	-2 111	-	-2 111	-
Summa	-26 817	-25 095	-23 274	-21 711

*Gällande skattesats år 2019 21,4 % och år 2018 22 %.

**Skattemässiga justeringar som avser skillnader mellan bokföringsmässiga och skattemässiga värden i materiella anläggningstillgångar.

Den i moderbolagets resultaträkning redovisade skattekostnaden utgörs av skatt på det skattepliktiga resultatet efter bokslutsdispositioner.

Noter

forts

NOT 7 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Förvaltningsfastigheter	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	967 635	1 023 997	934 707	945 133
Omklassificering påg nyanl	1 349	23 544	1 349	23 544
Omklassificering	-	-74 964	-	-29 028
Utrangering	-	-4 942	-	-4 942
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	968 984	967 635	936 056	934 707
Ingående avskrivningar	-428 909	-392 842	-425 093	-387 577
Årets avskrivningar	-48 820	-49 847	-47 241	-48 268
Omklassificering	1	9 020	1	5 992
Utrangering	-	4 760	-	4 760
Utgående ackumulerade avskrivningar	-477 728	-428 909	-472 333	-425 093
Bokfört värde	491 256	538 726	463 723	509 614

Rörelsefastigheter	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	985 242	895 043	857 168	813 119
Omklassificering påg nyanl	2 559	15 235	1 762	15 021
Omklassificering	-492	74 964	-492	29 028
Utrangering	-215	-	-215	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	987 094	985 242	858 223	857 168
Ingående avskrivningar	-209 559	-160 465	-147 523	-106 452
Årets avskrivningar	-40 476	-40 074	-35 465	-35 079
Omklassificering	23	-9 020	23	-5 992
Utrangering	163	-	163	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-249 849	-209 559	-182 802	-147 523
Bokfört värde	737 245	775 683	675 421	709 645

Taxeringsvärden	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Byggnader	443 594	17 759	442 419	17 759
Tomträtter och arrenden	86 201	685	84 580	685
Bolaget har efter genomgång av fastighetbeståndet taxerat fler fastigheter från och med taxeringsåret 2019.				

Markanläggningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	2 080 318	1 988 075	1 113 325	1 030 317
Periodens inköp/bidrag	1 431	1 536	683	1 536
Omklassificering påg nyanl	63 857	91 258	34 642	82 023
Omklassificering	492	-	492	-
Försäljning/utrangering	-1 478	-551	-	-551
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 144 620	2 080 318	1 149 142	1 113 325
Ingående avskrivningar	-435 371	-367 456	-333 752	-287 178
Årets avskrivningar	-68 618	-68 466	-47 118	-47 125
Omklassificering	-22	-	-22	-
Försäljning/utrangering	1 453	551	-	551
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	-502 558	-435 371	-380 892	-333 752
Bokfört värde	1 642 062	1 644 947	768 250	779 573

Mark	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	53 323	53 323	53 323	53 323
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	53 323	53 323	53 323	53 323
Bokfört värde	53 323	53 323	53 323	53 323

Maskiner och inventarier	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående anskaffningsvärde	392 663	369 407	331 216	309 791
Periodens inköp/bidrag	9 282	3 152	7 198	2 961
Omklassificering påg nyanl	25 926	21 274	20 918	21 274
Omklassificering	-	4	-	-
Försäljning/utrangering	-6 714	-3 440	-3 790	-2 810
Aktiverade leasingavtal	1 122	2 266	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	422 279	392 663	355 542	331 216
Ingående avskrivningar	-302 640	-288 290	-251 401	-239 060
Årets avskrivningar	-20 697	-17 716	-16 209	-15 080
Omklassificering	-3	-	-2	-
Försäljning/utrangering	6 620	3 366	3 790	2 739
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	-316 720	-302 640	-263 822	-251 401
Bokfört värde	105 559	90 023	91 720	79 815
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	Koncernen	Moderbolaget		
	2019	2018	2019	2018
Ingående balans	2 339 431	1 354 701	2 310 294	1 342 912
Under året nedlagda kostnader	1 278 099	1 136 043	1 258 518	1 109 246
Under året genomförda omklassificeringar	-93 692	-151 313	-58 671	-141 864
Utgående balans	3 523 838	2 339 431	3 510 141	2 310 294

Noter forts

NOT 8 FÖRVALTNINGSFASTIGHETER

Verkligt värde på förvaltningsfastigheter per 31 december 2019 beräknas uppgå till 2 944 613 Tkr (2 425 854) för koncernen. Verkligt värde har definierats som bedömt marknadsvärde. Värderingen är utförd i värderingssystemet Datscha, med stöd av marknadsinformation från Newsec. Ökningen i marknadsvärde från 31 december 2018 hänförs till tillkommande förvaltningsfastigheter samt omförhandling av kontrakt enligt plan, med justering av hyresvillkor i enlighet med gällande marknadshyror.

I avsaknad av tillräckligt antal försäljningstransaktioner på marknaden av jämförbara objekt har värderingen baseras på en kombination av ortsprismetoden och avkastningsmetoden. Vid värdering enligt avkastningsmetoden har antagits att hyresutvecklingen följer den allmänna inflationen.

Väsentliga åtaganden för att reparera, underhålla eller förbättra förvaltningsfastigheterna överstiger inte det normala fastighetsföretagandet

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Koncern och moderbolag				
Hyresintäkter*	174 840	188 855	173 569	186 734
Driftkostnader*	-52 456	-51 915	-52 248	-50 574
Övriga kostnader*	-64 102	-84 025	-62 246	-82 373
Finansiella kostnader	-600	-600	-500	-500
Resultat	57 682	52 315	58 575	53 287

*Förändringen mot föregående år beror på beräkningen av direkt hänförliga intäkter och kostnader till förvaltningsfastigheter.

Marknadsvärdet för förvaltningsfastigheterna utgör 78 procent av totalt marknadsvärde för fastighetsbeståndet i koncernen samt 79 procent av fastighetsbeståndet i moderbolaget. Kostnaderna för förvaltningsfastigheterna är delvis beräknade utifrån schablon baserat på andelen av marknadsvärdet.

NOT 9 FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Andelar dotterbolag	Moderbolaget	
	2019	2018
Ingående/utgående balans	15 647	15 647

Andelar i intresseföretag	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående/utgående balans	2 004	2 004	2 003	2 003

Andra långfristiga fordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående balans	43 460	35 464	43 460	35 464
Förändring under året	7 215	7 996	7 215	7 996
Utgående balans	50 675	43 460	50 675	43 460

NOT 10 AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Uppgift om företaget	Kapital-andel i %	Bokfört värde
Kapellskärs Hamn AB Org.nr 556189-1010, säte Stockholm	91	6 165
Nynäshamns Hamn AB 556038-0882, säte Nynäshamn	100	9 482
Utgående balans		15 647

NOT 11 ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

Uppgifter om	Antal aktier	Kapital-andel i %	Bokfört värde
Nynäshamns Mark AB Org.nr 556314-3113, Säte Nynäshamn	2 000	50	2 003

NOT 12 STÖRRE PERIODISERINGSPOSTER

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Upplupna intäkter	54 306	49 646	47 893	41 639
Förutbetalda kostnader	47 852	25 219	47 332	24 433
	102 158	74 865	95 225	66 072

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Förutbetalda lokal- o markhyror	54 901	53 975	54 332	53 383
Semesterlöneskuld	9 730	9 267	8 926	8 424
Upplupna rabatter till kunder	37 212	38 936	30 346	32 036
Upplupna sociala avgifter	6 774	6 328	6 201	5 727
Upplupna övr löner och ersättningar	3 113	2 363	2 499	2 031
Upplupna el- och vattenkostnader	0	650	0	650
Upplupna räntekostnader	10	37	10	37
Diverse periodiseringsposter	24 968	15 876	24 400	16 313
	136 708	127 432	126 714	118 601

Noter

forts

NOT 13 ANTAL ANSTÄLLDA, LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	2019		2018	
	antal anställda	varav mån	antal anställda	varav mån
Medelantal anställda				
Moderbolag				
Stockholm	170	117	168	114
Dotterbolag				
Norrtälje	19	18	19	18
Koncernen totalt	189	135	187	132

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Sjukfrånvaro, %				
Total sjukfrånvaro	2,9	2,5	2,8	2,4
– långtidssjukfrånvaro	-	-	-	-
– anställda -29 år	3,4	3,7	3,0	3,8
– anställda 30-49 år	3,0	2,5	2,9	2,4
– anställda 50 år-	2,7	2,2	2,7	2,1

Ingen uppgift för individer som är långtidssjukskrivna under 2019 och 2018 då gruppen i det intervallet består av 10 anställda eller färre.

Könsfördelning bland ledande befattningshavare, %	2019		2018	
	kvinnor	män	kvinnor	män
Moderbolag				
Styrelse	44,4	55,6	44,4	55,6
Verkställande direktör	-	100,0	-	100,0
Övriga ledande befattningshavare	33,3	66,7	28,6	71,4

	2019		2018	
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Löner, andra ersättningar och sociala avgifter				
Moderbolag	109 552	55 633 (17 025)	101 402	54 816 (17 805)
Dotterbolag	10 698	4 250 (682)	9 888	3 929 (582)
Koncernen totalt	120 250	59 883 (17 707)	111 290	58 745 (18 387)

Pensionsavsättningar och pensionskostnader styrelse och VD

	2019	2018
Moderbolag	543	763
Koncernen totalt	543	763

Pensionsplaner fördelning, inkl VD, Tkr	2019		2018	
	Förmånsbestämd	Premiebestämd	Förmånsbestämd	Premiebestämd
Moderbolag	11 446	5 579	12 434	5 371
Dotterbolag	191	490	144	439
Koncernen totalt	11 637	6 069	12 578	5 810

Löner, andra ersättningar fördelade mellan styrelseledamöter m fl och andra anställda

	2019		2018	
	Styrelse och verkställande direktör	Övriga anställda	Styrelse och verkställande direktör	Övriga anställda
Moderbolag	2 419	107 133	2 391	99 011
Dotterbolag	102	10 596	113	9 775
Koncernen totalt	2 521	117 729	2 504	108 786

NOT 14 FÖRMÅNER TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Verkställande direktören i moderbolaget har under året uppburit lön och ersättningar med 1 750 Tkr (1 801). Några ersättningar för uppdrag i dotterbolagen har ej utgått. VD:s pensionsvillkor följer allmän ITP-plan. Vid uppsägning gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex (6) månader. Om uppsägning sker från bolagets sida har VD också rätt till ett vederlag motsvarande 24 månadslöner vid uppsägningstidens utgång.

NOT 15 ERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ernst & Young				
Revisionsuppdraget	413	344	389	320
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	-	29	-	29
Skatterådgivning	102	198	102	198
Övriga tjänster	5	-	5	-
Övriga revisionsbolag				
Skatterådgivning	749	116	749	116
Övriga tjänster	469	363	469	363
	1 738	1 050	1 714	1 026

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförande av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag.

Noter forts

NOT 16 AVSÄTTNINGAR

Pensioner

Pensionsavsättningarna avser åtaganden enligt PA-KL-avtalet

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående balans	6 904	6 468	6 904	6 468
Avsättning pension enl PA-KL-avtalet	557	462	557	462
Avsättning personal	1 040	-	1 040	-
Avgår avsättning personal	-389	-311	-389	-311
Pensionsavsättning VD	277	285	277	285
Utgående balans	8 389	6 904	8 389	6 904

Avsättning för uppskjuten skatteskuld

Avser uppskjuten skatt i obeskattade reserver

	Koncernen	
	2019	2018
Ingående balans	5 563	4 526
Periodens avsättningar	1 111	1 037
Utgående balans	6 674	5 563

Avsättning för uppskjuten skatteskuld

Avser uppskjuten skatt av övergång K3

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående balans	0	2 009	0	1 744
Periodens avsättningar	0	-2 009	0	-1 744
Utgående balans	0	0	0	0

Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ingående balans	5 000	27 500	5 000	27 500
Twist Norvik	0	-22 500	0	-22 500
Utgående balans	5 000	5 000	5 000	5 000

NOT 17 LEASINGAVTAL

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Operationell leasing				
<i>Framtida erhållna minimileaseavgifter</i>				
Förfaller till betalning inom ett år	148 844	152 992	147 077	151 291
Förfaller senare än ett men inom fem år	163 293	137 682	161 468	136 890
Förfaller till betalning senare än fem år	34 742	15 465	34 742	15 465
Summa	346 879	306 139	343 287	303 646

Under perioden erhållna variabla leasingavgifter 18 678 18 703 18 678 18 703

Stockholms Hamnar hyr ut lokaler. Hyrorna är till största del fasta men även omsättningsbaserade hyror förekommer. Avtalade leasingintäkter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt specificerad not. 43 % av hyresvärdet på 346 879 Tkr förfaller till betalning inom närmaste 12 månader, 47 % mellan två och fem år samt 10 % senare än fem år.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Operationell leasing				
<i>Framtida erlagda minimileaseavgifter</i>				
Förfaller till betalning inom ett år	7 094	3 908	4 608	2 770
Förfaller senare än ett men inom fem år	2 226	359	971	184
Förfaller till betalning senare än fem år	-	-	-	-
Summa	9 320	4 267	5 579	2 954

Under perioden erlagda variabla leasingavgifter 12 001 10 226 8 173 7 532

Stockholms Hamnar är leasetagare genom operationella leasingavtal avseende truckar. Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt specificerad not.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Finansiell leasing				
Förfaller till betalning inom ett år	960	805	917	805
Förfaller senare än ett men inom fem år	1 046	975	1 003	975
Förfaller till betalning senare än fem år	-	-	-	-
Summa	2 006	1 780	1 920	1 780

Bokfört värde leasade tillgångar 1 714 1 995 1 644 1 995

Stockholms Hamnar är leasetagare av finansiell leasing genom att bolaget avropar Stadens avtal; "SKI Kommentus ramavtal Vagnparksfinansiering Finansiell Leasing 2016". Avropsavtal har tecknats med Volkswagen Finans. Leasingperioden är antingen 36 eller 48 månader. Under 2019 leasades 17 stycken bilar i koncernen. Två bilar köptes ut under året.

Noter forts

NOT 18 KONCERNKONTO

Koncernen har ett koncernkontosystem med en checkkredit som uppgår till 6 500 000 Tkr, varav 6 494 000 Tkr avser moderbolaget.

NOT 19 UPPGIFT MODERBOLAG

Stockholms Hamn AB är moderbolag i koncernen Stockholms Hamnar. Bolaget är dotterbolag till Stockholms Stadshus AB, organisationsnummer 556415-1727, med säte i Stockholm, som är moderbolag för hela koncernen. Koncernredovisning upprättas av samtliga moderbolag.

NOT 20 BOKSLUTSDISPOSITION

Vid bolagsstämman för 2019 föreslår styrelsen till bolagsstämman 2019 att någon utdelning inte lämnas till aktieägaren. Inget koncernbidrag lämnas eller erhålls under 2019.

NOT 21 AVDRAGSREGLER FÖR INTERNA RÄNTOR

Riksdagen beslutade i slutet av 2012 om ytterligare begränsningar för avdrag för koncerninterna räntor. Huvudsyftet var att förhindra kapitalflykt till utlandet med skatteplanering. Skatteverket har tillämpat det nya regelverket från och med 2014 och för inkomståren 2014-2017 fattat ett slutligt omprövningsbeslut som innebär att en begränsad del av räntekostnaderna anses vara avdragsgilla.

Stockholms stad och koncernen Stockholms Stadshus AB har sedan beslutet sökt besked hur stadens bolag ska förhålla sig till Skatteverkets tolkningar. Stockholms Hamn AB har yrkat att koncerninterna räntekostnader är avdragsgilla i lämnade deklarationer som avser inkomståren 2014 till 2018 och har sedan tidigare reserverat kostnader för dessa år i linje med Skatteverkets beslut.

Vad avser bokslutet 2019 har Stockholms Hamn AB bedömt samtliga räntekostnader som avdragsgilla i enlighet med den nya lagstiftning för avdragsbegränsning av räntor som gäller från 2019.

Vad avser Skatteverkets omprövningsbeslut för inkomståren 2014 och 2015 vill Stockholms Hamn AB få en rättslig prövning av dessa och besluten har därför överklagats. Då förvaltningsrättens och kammarrättens domar varit i linje med Skatteverkets beslut planerar bolaget att överklaga kammarrättens dom till Högsta Förvaltningsdomstolen.

NOT 22 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Företaget har inga ställda säkerheter eller eventalförpliktelser.

NOT 23 HÄNDELSE EFTER BALANSDAG

Inga händelser av väsentlig betydelse för företaget har inträffat efter räkenskapsårets slut.

NOT 24 VINSTDISPOSITION

Förslag till vinstdisposition, till årsstämmans förfogande står i moderbolaget:

Balanserade vinster	587 220 745 kr
Årets resultat	50 888 325 kr
Summa	638 109 070 kr

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

Till ny räkning förs	638 109 070 kr
----------------------	-----------------------

Stockholm den 19 februari 2020

Fredrik Lindstål
ordförande

Ulla Sjöbergh

Roma Gebreyohannes Woldeanenia

Lars Jilmstad

Ann Karlsson

Anton Lindkvist

Jonas Nilsson

Sebastian Panzar

Isabel Smedberg Palmqvist

Thomas Andersson
verkställande direktör

Min revisionsberättelse har lämnats den 5 mars 2020

Jesper Nilsson
Auktoriserad revisor, Ernst & Young AB

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Stockholms Hamn AB, org.nr 556008-1647

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Stockholms Hamn AB för år 2019. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48–65 i detta dokument, med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 50–51.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dessas finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Mina uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 50–51. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2–47 samt 50–51. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Mitt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och jag gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det mitt ansvar att läsa den information som

identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar jag även den kunskap jag i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de 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 och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar sty-

relsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De uppger, 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

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina 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 och koncernredovisningen.

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

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, 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 mina uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar jag mig en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar jag tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Jag ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Jag är ensam ansvarig för mina uttalanden.

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

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden

Utöver min revision av årsredovisningen och

koncernredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Stockholms Hamn AB för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina 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 och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens 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 och koncernens 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

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt 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.

Mitt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed mitt 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 jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande gransk-

ningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag 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. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 50–51 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Min granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att min 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. Jag anser att denna granskning ger mig tillräcklig grund för mitt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 5 mars 2020

Jesper Nilsson
Auktoriserad revisor

Granskningsrapport

**Till årsstämman i Stockholms Hamn AB,
org.nr 556008-1647**

Jag, av fullmäktige i Stockholms stad utsedd lekmannarevisor, har granskat Stockholms Hamn AB:s verksamhet under 2019.

Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder lekmannarevisorn.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorns ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. En sammanfattande redogörelse för den utförda granskningen har redovisats i en särskild årsrapport som har överlämnats till bolagets styrelse.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och kommunens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för min bedömning.

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

Stockholm den 19 februari 2020

Fredrik Jöngren

*Av kommunfullmäktige i Stockholms stad
utsedd lekmannarevisor*

Adresser

Stockholms Hamnar, huvudkontor
Besöksadress: Magasin 2, Frihamngatan 21-23
Box 27314, 102 54 Stockholm
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

Nynäshamns hamn
Skytten Hälls väg 10, 149 25 Nynäshamn
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

Kapellskärs hamn
Kapellskär, 760 15 Gräddö
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

Produktion: Tomorro AB
Foto: Rikard Westman (vd, styrelse),
Niklas Björling (sidorna 14, 22, 29 och 30),
Per-Erik Adamsson (omslag + övriga bilder)

STOCKHOLMS HAMNAR
MAGASIN 2, FRIHAMNSGATAN 21-23, BOX 27314, 102 54 STOCKHOLM
TELEFON 08-670 26 00
www.stockholmshamnar.se info@stockholmshamnar.se

