



**Beslutsunderlag L**  
Styrelsen 2019-06-18  
Diarienummer 0007/19

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig  
Telefon: 031-368 54 61  
E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

## Återrapportering av uppdrag i handlingsplan 2018 från ägardialog med Göteborgs Hamn AB – rollen som Landlord och medfinansiering från EU till farledsfördjupning

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Göteborgs Hamn AB:s rapporter avseende rollen som Landlord samt medfinansiering från EU till farledsfördjupning, som lämnas i enlighet med handlingsplan från ägardialog 2018, godkänns.

### Sammanfattning

Som ett resultat av 2018 års ägardialog mellan Göteborgs Stadshus AB [nedan Stadshus] och Göteborgs Hamn AB [nedan Hamnen/hamnbolaget] fick Hamnen i uppdrag att redogöra för sin strategi gällande rollen som Landlord samt att beskriva arbetet med att söka medfinansiering från EU till farledsfördjupningen.

I korthet innebär Landlord-modellen att mark och infrastruktur ägs av det offentligt ägda hamnbolaget medan lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet bedrivs av privata aktörer (koncessionstagare/terminaloperatörer). I modellen finns en viss inneboende konflikt mellan hamnbolagets och terminaloperatörernas intressen, vilket är återkommande för de flesta hamnar. Hamnens styrelse anser att rollen som landlord är en av kärnorna av bolagets verksamhet och är inte i behov av att förtydligas ytterligare mot kunder eller koncessionstagare.

I rapporten om farledsfördjupningen uppger Hamnen att arbetet med att säkerställa EU-finansiering kommer att sträcka sig över flera år och kommer att innehålla flertalet olika faser som kräver olika former av aktiviteter och arbetsinsatser. Sannolikt kommer två ansökningar att göras till CEF<sup>1</sup>: a) en ansökan som syftar till medfinansiering av planerings/projekteringsarbete och b) en ansökan för medfinansiering av byggnation. Båda dessa ansökningar kommer att göras tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket och föregås av en dialog med Stadshus och stadsledningskontoret. Hamnen och Bryssel-filialen har ett nära samarbete som är tydligt inriktat mot att få till stånd EU-finansiering till farledsfördjupning.

---

<sup>1</sup> EU-fonden Connecting Europe Facility (CEF) som är en finansieringsfond kopplad till infrastruktursatsningar

## **Ekonomiska konsekvenser**

Ärendet bedöms inte få några ytterligare konsekvenser är de som är beskrivna i ärendet och i underlaget från Hamnen.

## **Barnperspektivet**

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Mångfaldsperspektivet**

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Jämställdhetsperspektivet**

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Miljöperspektivet**

Ägardirektivet för Göteborgs Hamn innehåller ägarens förväntningar och ambitionsnivå vad gäller bolagets arbete med klimat och miljö. Det är bland annat i rollen som Landlord som hamnbolaget kan agera för att uppnå måluppfyllelse inom området.

## **Omvärldsperspektivet**

Göteborgs Hamn AB är som de flesta internationella hamnar en Landlord Port Authority. Detta är den mest vanligt förekommande modellen som innebär att den offentligt ägda hamnen äger all mark och infrastruktur där koncessionstagare bedriver lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet. I korthet ansvarar hamnbolaget för infrastruktur och terminaloperatörer för suprastruktur, vilket också definierar vilket underhållsansvar som faller på respektive part.

Göteborgs Hamn är en utpekad Core-hamn inom det av EU beslutade Trans-European Transport Network (TEN-T) och som detta en huvudnod på Skandinaviska-Mediterranska transportkorridoren. Som en Core-hamn har hamnbolaget möjlighet att erhålla medfinansiering till utvecklingsprojekt från EU. Möjlighet att erhålla medfinansiering beror på hur väl projektet möter de prioriteringar som görs på europeisk nivå i konkurrens med andra projektansökningar inom TEN-T.

## **Bilaga**

1. Göteborgs Hamn AB:s Åtterrapporering på Handlingsplan från 2018-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB

## Ärendet

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan Stadshus och direktrapporterande dotterbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till det specifika dotterbolagets utmaningar. Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som behöver genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. Föreliggande ärende innehåller Göteborgs Hamn AB:s återrapportering av uppdrag i 2018 års handlingsplan.

## Beskrivning av ärendet

Handlingsplanen år 2018 för Göteborgs Hamn innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens strategi i rollen som Landlord samt beskrivning av arbetet för att söka medfinansiering från EU till farledsfördjupning. Hamnens rapporter biläggs i sin helhet till ärendet, nedan görs en kortfattad summering.

### Rollen som Landlord

Göteborgs Hamn är som de flesta internationella hamnar en Landlord Port Authority-hamn. I korthet innebär modellen att all mark och infrastruktur ägs av det offentligt ägda hamnbolaget medan lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet bedrivs av privata aktörer (koncessionstagare/terminaloperatörer). Hamnbolagets kunder i form av terminaloperatörer, arrendatorer och anlöpande rederier är vana vid Landlord-modellen då detta är den vanligt förekommande strukturen i världens hamnar. Rollen som Landlord behöver dock anpassas beroende på affär, agerandet inom energihamnsverksamheten är till exempel inte synonymt med Landlordrollen för en containerhamn eller färjeverksamhet, uppger hamnbolaget.

Det finns en viss inneboende konflikt mellan hamnbolag och terminaloperatörer som är återkommande för de flesta hamnar. Hamnbolagen ser fördelar med volymtillväxt då det leder till ökad frekvens på land och sjösidan samt ökad etableringstakt. Ökande volymer innebär utvidgat tjänsteutbud och leder till högre godsattraktivitet, mer gods samt sysselsättning i området. Göteborgs Hamn AB har ett ägardirektiv som verkar för volymtillväxt. Terminaloperatörerna delar i grunden samma positiva syn på volymtillväxt men är i sin natur vinstoptimerande bolag. Terminaloperatörerna har inneboende incitament att hålla borta konkurrens, hålla så höga priser som möjligt och att optimera sitt bolags totala lönsamhet, vilket inte nödvändigtvis gynnar varje enskild hamn som de verkar inom.

Hamnens styrelse anser att rollen som Landlord är en av kärnorna av bolagets verksamhet och en del av bolagets löpande arbete. Det är inte styrelsens åsikt att rollen som Landlord är i behov av att förtydligas ytterligare mot kunder eller koncessionstagare. Det är styrelsens bedömning att de hamnbolag i Europa och världen som aktivt möter kunder för att behålla och locka gods samt anlöpande rederier leder till mer framgångsrika hamnar än de hamnbolag som fullt ut överlåter marknadskontakter till dess koncessionstagare. Vidare behöver rollen som Landlord präglas av god marknadskänedom för att hamnens utbyggnad ska bli relevant utifrån kundernas och logistikens kortsiktiga och långsiktiga behov.

Det ligger i uppgiften som Landlord att investera och reinvestera i infrastruktur och logistikkoncept med en tidshorisont som ofta ligger bortanför koncessionstiden.

### **Farledsfördjupning – medfinansiering från EU**

Den 2 juni 2018 lämnade regeringen besked om en medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1 255 mnkr. Regeringen uppgav att beslutet bygger på ”principen om en tredjedelsfinansiering” mellan stat, Göteborgs Stad/Göteborgs Hamn och EU.

Hamnen beskriver att arbetet med att säkerställa EU-finansiering till farledsfördjupning kommer att sträcka sig över flera år och kommer att innehålla flertalet olika faser som kräver olika former av aktiviteter och arbetsinsatser.

Under 2019 kommer EU:s långtidsbudget 2021–2027 att beslutas vilken i sig styr hur stor budgeten för fonden Connecting Europe Facility (CEF) blir. Det är från CEF som medfinansieringen till farledsfördjupningen kommer att sökas, alltså påverkar storleken på budgeten förutsättningarna för en lyckad medfinansieringsansökan. Under 2019 kommer även CEF-förordningen för budgetperioden 2021–2027 att fastställas, den anger vilka typer av projekt och insatser som kommer att prioriteras från EU:s sida vilket följaktligen också har påverkan för möjligheterna för EU-finansiering.

Informationsinsamling och påverkansarbete kring dessa två beslut har pågått sedan 2018 från hamnbolagets sida.

Med stor sannolikhet kommer två ansökningar till CEF göras: a) en ansökan som syftar till medfinansiering av planerings/projekteringsarbete och b) en ansökan för medfinansiering av byggnation. Båda dessa ansökningar kommer att göras tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket och föregås av en dialog med Stadshus och stadsledningskontoret. Eftersom 2020–2021 är brytpunkten mellan två budgetperioder är det i dagsläget ännu oklart om det kommer att presenteras någon utlysning under rådande budgetperiod som möjliggör en ansökningsprocess.

Hamnen har ett pågående och nära samarbete med Bryssel-filialen som är tydligt inriktat mot att få till stånd EU-finansiering till farledsfördjupning. Några exempel på gemensamt planerade aktiviteter är deltagande i forummöten och workshops arrangerade av EU-kommissionen, möten med relevanta tjänstemän på EU-kommissionen, information om farledsfördjupningen till europaparlamentariker samt seminarium i Bryssel för att belysa vikten av farledsfördjupningen i Göteborg Hamn.

### **Bedömning av Stadshus vd**

I egenskap av koncernmoder är det viktigt för Stadshus att försäkra sig om att Hamnen har strategier för att hantera utmaningar identifierade i ägardialogen. Stadshus vd gör sammantaget bedömningen att rapporterna utgör ett relevant underlag för Hamnens fortsatta arbete samt uppfyller väl uppdragen i handlingsplanen.

Stefan Söderlund

Vd, Göteborgs Stadshus AB

**Göteborgs Hamn AB**

**PROTOKOLL 5**

Styrelsemöte med Göteborgs Hamn AB  
2019-04-23

Tid: 13.04-16.05 (paus 14.30-14.48)

Plats: Amerikaskjulet, Göteborg

Närvarande:

Cecilia Magnusson	ordförande
Eva Flyborg	1:e vice ordförande
Ronnie Ljungh	2:e vice ordförande (närvarande 1-13 §§)
Lars Johansson	ledamot (närvarande 1-14 §§)
Jan Olof Ekelund	ledamot
Jan Annerback	ledamot
Eva Olofsson	ledamot (närvarande 1-14 §§)
Gunne Steen	suppleant
Colin Carlfors	suppleant
Karin Bernmar	suppleant
Kristofer Andrén	suppleant
Marianne Bergman	suppleant
Alexandra Angelbratt	suppleant (ej närvarande 14 §)
Carl Jansson	arbetstagarrepr. Unionen
Roger Sköld	arbetstagarrepr. Transport
Daniela Fjellman	arbetstagarrepr. SACO
Malin Collin	Tf VD
Anna Olsson	Tf. ekonomichef
Johanna Nyström	sekreterare
Fredrik Ternström	avdeln. Port Development (närvarande 13 §)
Erik Hallgren	chef för infrastrukturavdelningen (närvarande 14 §)

Ej närvarande:

David Josefson	ledamot
Henrik von Sydow	ledamot
Julia Christensson	arbetstagarrepr. SACO

---

## **11. Beslut – återrapportering från ägardialog till Stadshus AB**

Cecilia Magnusson redogjorde, i enlighet med till mötet utsända handlingar för återrapportering på Handlingsplan från 2018-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB.

Styrelsen diskuterade formuleringar under rubriken 'Utvärdering' i rapporten. Styrelsen föreslog följande justeringar:

Rad 3 – ersätt ordet "tro" med "förväntan"

Sista raden – stryk den text som följer efter "Slutligen har nya regler för upphandling av tjänstekoncessioner införts."

### **BESLUT**

Med ovanstående justeringar beslutade styrelsen att fastställa följande rapporter för återrapportering till Göteborgs Stadshus AB:

- Rollen som landlord
- Farledsfördjupning



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

**17. Övriga frågor**

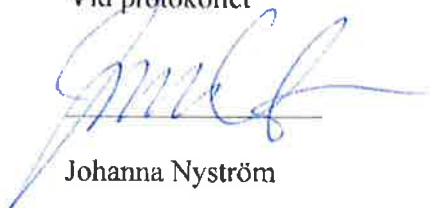
Cecilia Magnusson påminde styrelsen om vikten av att ha en politiker /port.got-mailadress för styrelseutskick.

Det planerade nästkommande styrelsemötet 23/9 måste flyttas till 24/9, samma tid.

**18. Mötets avslutande**

Ordföranden avslutade mötet.

Vid protokollet

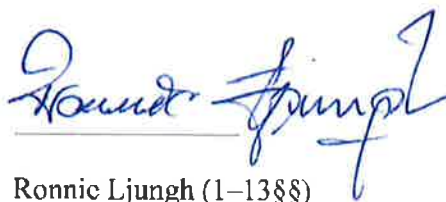


Johanna Nyström

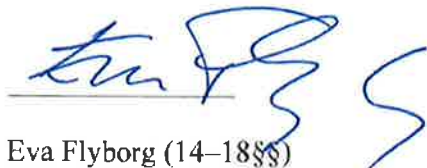
Justerat



Cecilia Magnusson



Ronnic Ljungh (1-13§§)



Eva Flyborg (14-18§§)

## **Ärende: Återrapportering på Handlingsplan från 2018-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB**

Förslag till beslut:

Styrelsen beslutar att fastställa följande rapporter för återrapportering till Göteborgs Stadshus AB:

- Rollen som landlord
- Farledsfördjupning

### **Ärendet**

I Stadshus ägardirektiv anges att syftet med bolaget är att i dialog med bolagen främja en aktiv ägarstyrning av stadens bolag. Stadshus ska genomföra årliga ägardialoger på såväl styrelse- som tjänstemannanivå med moderbolagen och de interna bolagen. Ägardialogerna ska ha en tydlig struktur och bland annat utgå från bolagens affärsplaner, investeringsplaner, budget och andra strategiska styrdokument.

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive moderbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till den specifika underkoncernens utmaningar. Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som bör genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav. Handlingsplanen bilägges ärendet.

Göteborgs Hamn AB



Malin Collin



## **Återrapportering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB:**

### **Uppdraget: Rollen som landlord**

#### Övergripande

Göteborgs Hamn AB är som de flesta internationella hamnar en Landlord Port Authority-hamn. Detta är den mest vanligt förekommande modellen som innebär att den offentligt ägda hamnen äger all mark och infrastruktur där koncessionstagare bedriver lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet. I korthet ansvarar hamnbolaget för infrastruktur och terminaloperatörer för suprastruktur vilket också definierar vilket underhållsansvar som faller på respektive part.

Hamnbolaget arbetar utifrån en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling och har en aktiv och löpande dialog med koncessionstagarna. Detta för att vid behov anpassa markområden utifrån optimalt yt-utnyttjande av hamnen med hänsyn till behoven från både stöttande kringverksamhet och terminaloperatörerna. Det ligger i uppgiften som landlord att investera och reinvestera i infrastruktur och logistikkoncept med en tidshorisont som ofta ligger bortanför koncessionstiden. För att både terminaloperatörer och hamnbolag ska kunna utföra relevanta investeringar är det därför viktigt att avtalen är tillräckligt långa.

Styrelsen anser att rollen som landlord är en av kärnorna av bolagets verksamhet och en del av hamnbolagets löpande arbete. Det är inte styrelsens åsikt att rollen som landlord är i behov av förtydligas ytterligare mot kunder eller koncessionstagare. Hamnbolagets kunder i form av terminaloperatörer, arrendatorer och anlöpande rederier är vana vid Landlord Port Authority modellen då detta är den normala strukturen i världens hamnar. Hamnens kunder och dess organisationer är fullt medvetna om det uppdelade ansvar som är normalt i andra hamnar. Landlord rollen som finns i Göteborgs Hamn skiljer i grunden inte från det normala i branschen.

#### Port Authority och terminaloperatörernas målsättning

Det finns en viss inneboende konflikt mellan hamnbolag och terminaloperatörer som är återkommande för de flesta hamnar. Hamnbolagen ser fördelar med volymtillväxt då det leder till ökad frekvens på land och sjösidan samt ökad etableringstakt. Ökande volymer innebär utvidgat tjänsteutbud och leder till högre godsattraktivitet, mer gods samt sysselsättning i området. Hamnbolaget har även ett ägardirektiv som tydligt verkar för volymtillväxt.

Terminaloperatörerna delar i grunden samma positiva syn på volymtillväxt men är i sin natur vinstoptimerande bolag. Terminaloperatörerna har inneboende incitament att hålla borta konkurrens, hålla så höga priser som möjligt och att optimera sitt bolags totala lönsamhet vilket inte nödvändigtvis gynnar varje enskild hamn som de verkar inom – de optimerar sitt totalnätverk i Europa. Denna potentiella konflikt är inbyggd i hamnstrukturen som landlordmodellen innebär. Hamnbolag måste aktivt arbeta för volymtillväxt och inte enbart förlita sig till att koncessionstagarna sköter försäljningsarbetet med de bästa långsiktiga intressen för den hamn de verkar i. Göteborgs hamnbolag har valt att inta rollen som ett marknadsnära och marknadsaktivt bolag för att hantera de potentiellt olika intressen som föreligger mellan hamnen och respektive terminal. Detta innebär att Hamnbolaget har nära och täta relationer med aktörerna i logistikkedjan såsom rederier, speditörer, varuägare och bolag som utför kringtjänster i hamnen. Logistikkoncept utvecklas i nära samverkan med dessa kunder och i den mån hamnens tjänsteutbud behöver breddas så är kunskapen och relationen med aktörerna avgörande.

Det är styrelsens bedömning att de hamnbolag i Europa och världen som aktivt möter kunder för att behålla och locka gods samt anlöpande rederier leder till mer framgångsrika hamnar än de hamnbolag som fullt ut överlåter marknadskontakter till dess koncessionstagare. Vidare behöver rollen som landlord präglas av god marknadskännedom för att hamnens utbyggnad ska bli relevant utifrån kundernas och logistikens kortsiktiga och långsiktiga behov.

#### Landlord-rollen i olika hamndelar

Rollen som landlord kan behöva anpassas beroende på affär, agerandet som landlord inom energihamnsverksamhet är till exempel inte synonymt med rollen som landlord för en containerhamn eller färjeverksamhet. Göteborg Hamnbolag har koncessionsavtal med Gothenburg RoRo, APM Terminals och Logent. Därutöver finns en stor mängd arrendeavtal för kringverksamhet i Energihamnen samt Stena Line. Koncessionsavtalen reglerar ansvarsförhållandet mellan Hamnbolaget och terminalbolagen, koncessionsavgifter, takpriser, produktivitet och mer därtill. I energihamnen agerar Hamnbolaget också Landlord fast i avsaknad av koncessionsavtal och med ett större ansvar för daglig drift genom att ha personal på plats med ansvar för till exempel hetarbeten, fartygangöring och sammanhållande funktioner för energihamnsklustret. Finansieringen av Energihamnen sker med andra avgifter såsom arrenden, varuhamnsavgifter, fartygshamnsavgifter med mera.

## Utvärdering

Göteborgs Hamn har haft en Landlord Port Authority struktur sedan 2011 och hamnbolaget hade dessförinnan även ansvar för terminaldriften. Om utfallet kortfattat ska utvärderas så har det i stort blivit såsom förväntades. Det som avviker mot den förväntan som fanns 2011 är att arbetet med att anpassa och tolka koncessionsavtalen har varit mer omfattande än förväntat, bland annat beträffande optimalt yt-utnyttjande, marknadsandelsgaranti med mera. Vidare har vissa koncessionstagare haft betydligt mindre marknadsbearbetning och agerat mer fyrkantigt mot kunder och aggressivt med prissättning än vad de angett i dess plan. I klartext har APM Terminals höjt priser betydligt mer än vad som var deras plan vid tecknandet av koncessionen. Slutligen har nya regler för upphandling av tjänstekoncessioner införts.

## **Återrapportering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB:**

### **Uppdraget: Farledsfördjupning**

Den 2 juni 2018 lämnade dåvarande regeringen besked om en medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1,255 miljarder kronor. Regeringsbeslutet bygger på principen om en tredjedelsfinansiering mellan stat, Göteborgs Hamn och EU. Under ägardialogen diskuterades aktuell status av arbetet med farledsfördjupningen, med särskilt fokus på hur investeringen ska finansieras och hamnens strategi för att säkra medfinansiering från EU.

Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn har bildat styrgrupper för fortsatt arbete med farledsfördjupningen. Staten ska genom Trafikverket driva arbetet med att säkra medfinansiering från EU. Det är av stor vikt att Göteborgs Stad säkerställer att Trafikverket tillvaratar Göteborgs intressen i arbetet gentemot EU.

Hamnen får därför i uppdrag att återkomma till Stadshus med en beskrivning av hur Stadshuskoncernen (bland annat Brysselkontoret) lämpligen kan användas för att kraftsamla kring frågan. Dialog bör även föras med stadsledningskontoret kring involvering i arbetet.

Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.

#### EU-institutionella förutsättningar för medfinansiering

Arbetet med att säkerställa EU-finansiering för farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn kommer att sträcka sig över flera år och kommer att innehålla flertalet olika faser som kräver olika former av aktiviteter och arbetsinsatser.

Under 2019 kommer EU:s långtidsbudget 2021-2027 att beslutas, vilken i sig styr hur stor budgeten för Connecting Europe Facility (CEF) blir. Det är från CEF som medfinansieringen till farledsfördjupningen kommer att sökas, alltså påverkar storleken på budgeten förutsättningarna för en lyckad medfinansieringsansökan.

Under 2019 kommer även CEF-förordningen för budgetperioden 2021-2027 att fastställas, den anger vilka typer av projekt och insatser som kommer att prioriteras från EU:s sida, vilket följaktligen också har påverkan för möjligheterna för EU-finansiering. Informationsinsamling och påverkansarbete kring dessa två beslut har pågått sedan 2018 från Göteborgs Hamns sida.

Med stor sannolikhet kommer två ansökningar till CEF för medfinansiering att göras. En ansökan som syftar till medfinansiering av planerings/projekteringsarbete samt en ansökan för medfinansiering av byggnation. Ansökan gällande planering/projektering kommer att skickas in under 2020-2021 beroende på när lämpliga utlysningar från CEF inträffar. Eftersom 2020-2021 är brytpunkten mellan två budgetperioder är det i dagsläget ännu oklart om det kommer att presenteras någon utlysning under rådande budgetperiod som möjliggör en ansökningsprocess.

En ansökan för medfinansiering av byggnation kommer att skickas in när utredningsarbetet är genomfört och byggnations/konstruktionsplan är färdigställd. Innan detta är genomfört är det inte möjligt att ansöka om CEF-finansiering för byggnation eftersom en sådan ansökan behöver innehålla tydliga beskrivning kring vad som ska byggas, vilket delar/aspekter som CEF-finansieringen avser, vad kostnaden beräknas bli, vad slutresultatet förväntas bli m.m. En ansökningsprocess gällande byggnation kommer troligtvis ske under 2022 beroende på när en lämplig utlysning från CEF presenteras.

Båda dessa ansökningar kommer att göras i samarbete med Trafikverket och Sjöfartsverket och föregås av en avstämning och dialog med Stadshus och Stadsledningskontoret.

#### Samarbete med Trafikverket och Sjöfartsverket

För att öka möjligheterna att säkra medfinansiering från EU kommer en gemensam EU-finansieringsgrupp men deltagare från Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket att bildas som blir underställd styrgruppen för projektet. Arbetsgruppens uppgifter kommer att vara att samordna aktörernas insatser för att säkerställa EU-finansiering, förbereda samt ta fram ansökan för EU-projekt både gällande studier och byggnation, förbereda organisationer för de krav som behöver uppfyllas och arbetet som behöver utföras för att framgångsrikt driva större EU-projekt.

#### Samverkan med Brysselkontoret

Göteborgs Hamn AB har ett pågående och nära samarbete med Stadens Brysselkontor som är tydligt inriktad mot att få till stånd EU-finansiering till farledsfördjupning. Detta gemensamma särskilda fokus har funnits sedan hösten 2018 och planeras att fortgå tills ett framtida EU-projekt är avslutat. Detta fokus på EU-finansiering av farledsfördjupningen finns också återspeglad i Brysselkontorets verksamhetsplan i de delar som relaterar till Göteborgs Hamn och är i huvudsak inriktade på att skapa de bästa förutsättningarna för att en ansökan om medfinansiering ska bli godkänd. Några exempel på gemensamt planerade aktiviteter är deltagande i forummöten och workshops arrangerade av EU-kommissionen, möten med relevanta tjänstemän på EU-kommissionen, information om farledsfördjupningen till europaparlamentariker samt seminarium i Bryssel för att belysa vikten av farledsfördjupningen.

Förslagsvis bör Stadsledningskontoret involveras i arbetet genom gemensamma planerings- och uppföljningsmöten med deltagande av planeringsledare med ansvar för farledsfördjupningen, stabschef Brysselkontoret samt representanter från Göteborgs Hamn AB inom det redan etablerade nätverket för EU-relaterade infrastrukturfrågor.



**Beslutsunderlag F**  
Utfärdat 2019-01-21  
Diarienummer 0007/19

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig  
Telefon: 031- 368 54 61  
E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

## Handlingsplan från ägardialog 2018 med Göteborgs Hamn AB

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Styrelsen fastställer handlingsplanen för Göteborgs Hamn AB samt förklarar ägardialogen för år 2018 som slutförd.
2. Styrelsen överlämnar handlingsplanen till kommunstyrelsen som en del i fullgörandet av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialogerna till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige.

### Sammanfattning

Enligt Riktlinjer och direktiv för Göteborgs Stads bolag och ägardirektivet för Göteborgs Stadshus AB [nedan Stadshus] ska Stadshus genomföra årliga ägardialoger med moderbolagen och de interna bolagen. Ägardialogen mellan styrelsen i Stadshus och Göteborgs Hamn AB [nedan Hamnen] hölls den 17 december 2018. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav.

### Ekonomiska konsekvenser

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Barnperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Mångfaldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Jämställdhetsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Miljöperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Omvärldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## Ärendet

Föreliggande ärende är en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan utifrån 2018 års ägardialog mellan styrelserna i Stadshus och Hamnen.

## Beskrivning av ärendet

I Stadshus ägardirektiv anges att syftet med bolaget är att i dialog med bolagen främja en aktiv ägarstyrning av stadens bolag. Stadshus ska genomföra årliga ägardialoger på såväl styrelse- som tjänstemannanivå med moderbolagen och de interna bolagen.

Ägardialogerna ska ha en tydlig struktur och bland annat utgå från bolagens affärsplaner, investeringsplaner, budget och andra strategiska styrdokument.

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive moderbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till den specifika underkoncernens utmaningar. Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som bör genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hannens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav.

Handlingsplanen överlämnas till styrelsen i Göteborgs Hamn AB samt till kommunstyrelsen som en del i uppfyllandet av skyldigheten att återföra väsentlig information.

Stefan Söderlund  
VD, Göteborgs Stadshus AB



Datum: 2019-01-21  
Diarienummer 0007/19  
Handläggare: Andreja Sarcevic

## Handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomfört den 17 december 2018

Aktivitet	Ansvar	Tidplan
<p><b>Rollen som landlord</b></p> <p>I rollen som landlord ska GHAB fokusera på strategiska utvecklingsfrågor medan ansvaret för "affären" har överlämnats till andra aktörer som opererar i hamnen. En tydlig strategi för arbetet med att skapa förutsättningar för ökad tillväxt i hamnen förutsätter tydlighet i synen på sin egen roll som landlord. Till ägardialogen formulerade styrelsen i Stadshus AB följande frågor till styrelsen i Göteborgs Hamn AB gällande bolagets roll som landlord:</p> <p>Hur ser styrelsen på bolagets roll som landlord och hur arbetar styrelsen/bolaget med att tydliggöra rollen som landlord?</p> <p>Hur gör andra jämförbara offentligt ägda hamnar med liknande struktur som GHAB för att skapa tydlighet i ansvarsfördelningen mellan hamnbolaget och aktörer som opererar i hamnen?</p> <p>Eftersom frågorna inte hann diskuteras under ägardialogen efterfrågar styrelsen i Stadshus skriftlig rapportering från Hamnen utifrån ovanstående frågeställningar. Rapporten ska beskriva styrelsens strategi gällande rollen som landlord inom samtliga segment samt en beskrivning av hur andra jämförbara offentligt ägda hamnar agerar i rollen som landlord.</p> <p>Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, juni 2019 (temamöte)</p>





<p><b>Farledsfördjupning</b></p> <p>Den 2 juni 2018 lämnade dåvarande regeringen besked om en medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1,255 miljarder kronor. Regeringsbeslutet bygger på principen om en tredjedelsfinansiering mellan stat, Göteborgs Hamn och EU. Under ägardialogen diskuterades aktuell status av arbetet med farledsfördjupningen, med särskilt fokus på hur investeringen ska finansieras och hamnens strategi för att säkra medfinansiering från EU.</p> <p>Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn har bildat styrgrupper för fortsatt arbete med farledsfördjupningen. Staten ska genom Trafikverket driva arbetet med att säkra medfinansiering från EU. Det är av stor vikt att Göteborgs Stad säkerställer att Trafikverket tillvaratar Göteborgs intressen i arbetet gentemot EU.</p> <p>Hamnen får därför i uppdrag att återkomma till Stadshus med en beskrivning av hur Stadshuskoncernen (bland annat Brysselkontoret) lämpligen kan användas för att kraftsamla kring frågan. Dialog bör även föras med stadsledningskontoret kring involvering i arbetet.</p> <p>Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, juni 2019 (temamöte)</p>
<p><b>Utdelningskrav</b></p> <p>Under ägardialogen lyfte Hamnens styrelse frågan om utdelningsnivå till Stadshus till följd av att bolagets investeringsvolym ökar kraftigt under kommande år (bl.a. farledsfördjupning). För att klara investeringarna utan alltför omfattande lån ser bolaget ett behov av att behålla så mycket som möjligt av årsresultatet under kommande år.</p> <p>Stadshus AB har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram förslag på hur en långsiktigt hållbar utdelningsnivå för koncernen Göteborgs Stadshus kan definieras, beräknas och implementeras. I samband med detta har styrelsen</p>	<p>Styrelsen i Stadshus AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Utfall av Stadshus uppdrag gällande ekonomistyrningsprinciper samt underlag som Stadshus tar fram till koncernstrategiska planen kommer att användas vid 2019 års ägardialog</p>



gett vd i uppdrag att återkomma med förslag på ekonomistyrningsprinciper som ska gälla för Stadshuskoncernen. Stadshus avser dessutom att beskriva förhållandena avseende resultat, kassaflöde, investeringar, skatt mm för koncernen i den årliga koncernstrategiska planen.		
---	--	--

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB