

Yrkande

Vänsterpartiet, Miljöpartiet

2019-06-14

Yrkande angående Delprojektdirektiv med inriktning avseende Göteborgs Hamn AB

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Avstyrka förslaget till Delprojektdirektiv.

Yrkandet

Staden befinner sig i en ansträngd ekonomisk situation och därför behöver noggranna strategiska vägval göras i relation till stadens och koncernens ekonomi. Vi anser inte att det är strategiskt rimligt att i detta läge prioritera försäljning av stadens tillgångar.

Den enda större tillgång som bolaget idag förfogar över är det nyligen uppstartade affärsområdet inom logistik där fullmäktige för några månader sedan, i enighet, konstaterade att detta var ett viktigt strategiskt område. Att bara några månader senare inleda arbetet med att avyttra samma verksamhetsområde är direkt olämpligt.

Göteborgs hamns verksamhet i övrigt är av strategisk mycket stor betydelse för stadens och koncernens ekonomi. Själva hamnområdet utgör också en samhällsviktig infrastruktur som inte kan vara aktuell för avyttring. Därför gör vi bedömningen att det för den sammanhållna strukturen är viktigt att även fastigheter för hamnverksamheten bibehålls i bolagets ägo.



Beslutsunderlag M
Styrelsen 2019-06-18
Diarienummer 0053/19

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

Delprojektdirektiv med inriktning avseende Göteborgs Hamn AB

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Delprojektdirektiv, enligt bilaga 1, med inriktningen att utreda försäljning och avveckling av logistikfastigheter som ägs av Göteborgs Hamn AB inklusive dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB, godkänns.

Ärendet

Delprojektet utgör ett av flera delprojekt inom ramen för uppdraget i kommunfullmäktiges budget för 2019 som avser försäljning av tillgångar i Stadshuskoncernen.

Beskrivning av ärendet

Hamnverksamhet anses utgöra allmännyttig kommunal näringsverksamhet som faller inom den kommunala kompetensen. Göteborgs Hamn AB:s verksamhet har varit föremål för omfattande utredning och omstrukturering som genomfördes mellan åren 2010–2012. Omstruktureringen resulterade i att Göteborgs Hamn blev, i likhet med de flesta internationella hamnar, en Landlord Port Authority-hamn. Modellen innebär att den offentligt ägda hamnen äger all mark och infrastruktur och att det är privata koncessionstagare som bedriver lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet. Stadshus gör därför bedömningen att ytterligare försäljning av Hamnbolagets verksamhet inte är aktuellt.

Hamnbolaget äger, förvaltar och hyr ut olika typer av byggnader vid vilka det bedrivs lager/terminal/logistikverksamhet. I anslutning till Göteborgs Hamn växer nu fram en ny logistikpark på 1 miljon kvadratmeter – *Port of Gothenburg Logistics Park*. Det är flera aktörer som äger marken i området och som tillsammans kommer kunna erbjuda logistik- och lagermöjligheter till en kapacitet på totalt 500 000 kvadratmeter. Hamnbolaget äger två fastigheter inom området, Tankgatan och Halvorsäng, och kan totalt erbjuda 320 000 kvadratmeter lagringsyta. Inom Tankgateområdet (56 000 m²) har Göteborgs Hamn redan byggt en lagerbyggnad om 24 000 m² som hyrs ut till och opereras av logistikbolaget DB Schenker. Delprojektets inriktning är att utreda logistikfastigheter som ägs av Hamnbolaget och dotterbolaget Scandinavian Distripoint, med avseende på försäljning och avveckling.

Ekonomiska konsekvenser

Arbetet hanteras främst genom interna resurser inom Stadshus. För deltagande i utredningsarbetet används primärt resurser från Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB. Finansiering sker inom respektive organisations befintliga budgetar, i de fall egna medarbetare eller resurser deltar. Kostnaderna för eventuella externa resurser, samt övriga utlägg kopplat till projektet, finansieras inom Stadshus budget.

Barnperspektivet

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

Mångfaldsperspektivet

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

Jämställdhetsperspektivet

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

Miljöperspektivet

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

Omvärldsperspektivet

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

Bilaga

1. Delprojektdirektiv med inriktning avseende Göteborgs Hamn AB

Expedieras

1. Kommunstyrelsen
2. Göteborgs Hamn AB

Stefan Söderlund
Vd, Göteborgs Stadshus AB



Delprojektdirektiv med inriktning avseende Göteborgs Hamn AB

2019-06-18

Innehåll

1	Inledning	3
2	Delprojektets syfte.....	3
3	Metod.....	4
4	Delprojektets omfattning och inriktning	5
4.1	Om Göteborgs Hamn.....	5
4.2	Bolagets uppdrag och verksamhet.....	6
4.2.1	Logistikfastigheter.....	7
4.3	Delprojektets uppdrag.....	8
5	Delprojektets organisation.....	9
6	Tidplan – återrapportering	10
7	Kommunikation	10

1 Inledning

I budget 2019 Göteborgs Stad ges Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att förbereda försäljning av hela, eller delar av bolag samt mark och fastighetsinnehav inom koncernen.

Efter information/diskussion på extra styrelsemöte i Göteborgs Stadshus den 23 april framför styrelsen att uppdraget också ska omfatta utredning av avveckling av verksamhet och/eller omvandling av verksamhet till förvaltning.

Vid styrelseinformation den 23 april framförde styrelsen önskemål om en uppstart av delprojektet avseende Göteborgs Hamn AB:s [nedan hamnen/hamnbolaget] logistikverksamhet.

Styrelsen i Stadshus AB beslutade vid styrelsens sammanträde den 18 juni om en "Projektplan för genomförande av KF:s uppdrag till Stadshus AB att förbereda för försäljning av verksamheter/bolag samt mark/fastigheter". Av den överordnade projektplanen framgår att arbetet delas in i delprojekt där respektive underkoncern utreds efter separata beslut om projektdirektiv.

Utredning som rör mark och fastigheter som inte är av kommunalt strategiskt intresse utgör ett särskilt delprojekt. Totalt ska, inom ramen för den beslutade projektplanen, tio delprojekt startas med avseende på avyttring av verksamhet/bolag, avveckling av verksamhet/bolag eller överföring av verksamhet till förvaltning och ett delprojekt ska genomföras med målet att inventera ej strategiska fastighetsinnehav i bolagskoncernen.

2 Delprojektets syfte

I enlighet med den överordnade projektplanen, vilken ska vara styrande för samtliga delprojekt, ska arbetet bedrivas i enlighet med följande uppdrag:

För verksamheter och bolag i Stadshuskoncernen utreda förutsättningar för och konsekvenser av försäljning samt, där det bedöms som relevant, avveckling av verksamhet alternativt omvandling av verksamhet till förvaltning.

Avsteg från det beslutade uppdraget eller beslut om att verksamheter och bolag inte ska ingå i utredningsuppdragen/delprojekten ska motiveras i respektive delprojektdirektiv.

Av KF:s budget för 2019 kan följande utläsas vad gäller önskade effekter:

- ✓ *Minska antal bolag*
- ✓ *Minska risktagande*
- ✓ *Undvika att agera på konkurrensutsatta marknader*
- ✓ *Frigöra medel*

De i KF:s budget angivna effektmålen utgör även dess kriterier för bedömning och analys i delprojekten.

3 Metod

Delprojekten ska beskriva följande:

- Beskrivning av verksamhetens/bolagets uppdrag och roll.
- Beskrivning av verksamhetens/bolagets legala förutsättningar.
- Beskrivning av verksamhetens/bolagets samband och beroenden till andra kommunala verksamheter.
- Beskrivning av verksamhetens/bolagets finansiella resultat och ställning samt andra för respektive utredning aktuella ekonomiska konsekvenser (exempelvis skatteaspekter vid överföring av verksamhet till förvaltningsform från aktiebolagsform).
- Beskrivning av HR-, juridik-, IT-aspekter m m som bör beaktas vid beslut om avyttring/avveckling/överföring av verksamhet till förvaltningsform.
- Beskrivning av eventuella åtgärder som behöver vidtas före en avyttring/avveckling/överföring till förvaltning.

Delprojektens bedömningskriterier utgörs av:

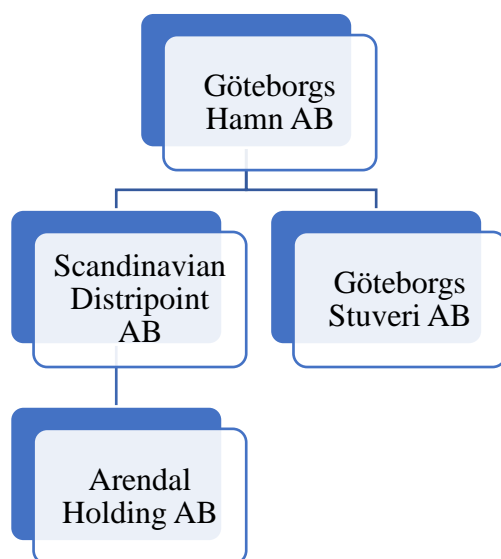
- Bedömning av verksamhetens/bolagets bidrag till uppfyllande av kommunalt ändamål och kommunal ”nytta”.
- Bedömning av eventuella risker vid beslut om avyttring/avveckling/överföring till förvaltning.

4 Delprojektets omfattning och inriktning

4.1 Om Göteborgs Hamn

Göteborgs Stadshus AB äger 100 % av aktierna i Göteborgs Hamn AB. Hamnen äger i sin tur 100 % av aktierna i dotterbolagen Scandinavian Distripoint AB och Göteborgs Stuveri AB. Scandinavian Distripoint AB äger vidare 100 % av aktierna i Arendal Holding AB.

Organisationsskiss:



Göteborgs Hamn har till uppgift att skapa förutsättningar för ett starkt, effektivt och hållbart skandinaviskt godsnav i Göteborg. Detta innebär att bolaget ansvarar för att förvalta och utveckla hamnens mark, fastigheter och vattenområden så att dessa används på ett optimalt sätt utifrån ett tillväxt- och lönsamhetsperspektiv. Göteborgs Hamn upplåter via koncessions- och arrendeavtal, en del av sin mark och sina anläggningar för hamnoperation till externa operatörer. Hamnen utövar tillsyn och trafikledning inom hamnområdet samt svarar för övergripande säkerhetsfrågor i området, i nära samarbete med berörda myndigheter. Vidare ingår det i bolagets uppdrag att samordna och marknadsföra godsnavet samt vårda varumärket Göteborgs Hamn. Bolaget har runt 120 anställda.

Scandinavian Distripoint tillhandahåller byggnader och mark för logistikanläggningar till hamnära verksamheter. Bolaget har ingen anställd personal.

Göteborgs Stuveri och Arendal Holding är vilande och har således varken personal eller någon verksamhet.

4.2 Bolagets uppdrag och verksamhet

Hamnverksamhet anses generellt utgöra allmännyttig kommunal näringsverksamhet och faller därmed inom ramen för vad som anses vara kompetenslig verksamhet enligt kommunallagen.¹ Till skillnad från många andra kommunala verksamheter är hamnbolag inte primärt till för att serva kommunens invånare, utan snarare för att stärka näringslivet och skapa konkurrenskraft för nordisk industri.

Göteborgs Hamn agerar i en kommersiell miljö i hård konkurrens både nationellt och internationellt. I denna konkurrenssituation påverkas efterfrågan på bolagets verksamhet också av svängningar i världsekonomin, den nationella och utländska industrins utveckling och konkurrenskraft. I en sådan miljö är bolagsformen klart att föredra framför nämndformen, då det ger större möjlighet att hantera varierande resultat mellan åren samt långsiktiga investeringsbehov.²

Mellan åren 2010–2012 omstrukturerades Göteborgs Hamn efter beslut i kommunfullmäktige. De strategiska motiven till förändringen beskrevs på följande sätt:

- Anpassning till den på världsmarknaden vedertagna strukturen innebärande internationell kommersiell samverkan och specialisering.
- Möjliggöra för Hamnbolaget att fokusera på utvecklingen av hamnens strategiska roll som godsnav för Norden och norra Europa.
- Minska den kommersiella risken i terminalverksamheten och frigöra resurser för långsiktiga investeringar i hamnens infrastruktur.
- Tillgodose kundernas och varuägarnas krav om bättre tillgänglighet och högre effektivitet.

Enligt ägardirektivet ska hamnbolaget fokusera på följande tre roller:

1. Ansvara för utveckling av hamnens infrastruktur (Landlord)
2. Marknadsföra hamnen och godsnavet
3. Ansvara för myndighetsutövning (anlöp, säkerhet)

Göteborgs Hamn upplåter via koncessions- och arrendeavtal, en del av sin mark och sina anläggningar för hamnoperation till externa operatörer. Hamnbolaget har koncessionsavtal med Gothenburg RoRo, APM Terminals och Logent. Därutöver finns en stor mängd arrendeavtal för kringverksamhet och i Energihamnen samt Stena Line. Koncessionsavtalen reglerar ansvarsförhållandet mellan Hamnbolaget och terminalbolagen, koncessionsavgifter, takpriser, produktivitet mm. I energihamnen agerar hamnbolaget också Landlord fast i avsaknad av koncessionsavtal och med ett större ansvar för daglig drift. Finansieringen av Energihamnen sker med andra avgifter såsom arrenden, varuhamnsavgifter, fartygshamnsavgifter med mera.

¹ Se kommunallagen 2017:725, 2 kap. 7 § och Prop. 2008/09:231 Konfliktlösning vid offentlig säljverksamhet på marknaden m.m.

² Detta har redan konstaterats i den bolagsöversyn som staden genomförde mellan 2012–2014 och som föregick bildandet av Stadshuskoncernen.

Bolagets affärsområden finns inom energi, kryssning, färja, container, RoRo & bil samt infrastruktur. Utöver dessa finns utvecklingsavdelning, marknadsavdelning, stöd och finans. Vidare finns Harbour Masters Office (hamnkapten) som utför myndighetsutövning och säkerställer effektiva och säkra anlöp. Här finns också en säkerhetsorganisation med ansvar för samordning och skydd av hela hamnområdet.

Hamnbolaget är helt självfinansierat. De vinster som bolaget genererar återinvesteras till största delen i verksamheten, en del lämnas som utdelning till Stadshus. De kommande 10 åren förväntas bli historiskt investeringstunga, planerad investeringsvolym för perioden 2019 – 2029 beräknas nominellt till ca 8 000 mnkr (inklusive fördjupning av farled). Intäkts- och kassaflödeseffekterna på de affärsdrivna investeringarna uppstår först efter 2029 och då kan lånen börja amorteras och balansräkningen stärkas.

4.2.1 Logistikfastigheter

Göteborgs hamn äger, förvaltar och hyr ut olika typer av byggnader vid vilka det bedrivs lager/terminal/logistikverksamhet. År 1995 omstrukturerades bolaget Scandinavian Distripoint AB (ursprungligen bildat 1980) med syftet att äga, uppföra och förvalta fastigheter och byggnader för terminalverksamhet och godshantering i anslutning till Göteborgs Hamn.³

En förutsättning för en fungerande hamnverksamhet är möjlighet att lagra gods i väntan på avhämtning eller utskeppning. En utveckling mot att gods i större utsträckning transporteras i container eller trailer som i sig själva utgör ett väderskydd har påverkat efterfrågebilden på klassiska hamnskjul så som dom såg ut fram till ca 1970-tal.

I anslutning till Göteborgs Hamn växer nu fram en ny logistikpark på 1 miljon kvadratmeter – *Port of Gothenburg Logistics Park*. Det är flera aktörer som äger marken i området och som tillsammans kommer kunna erbjuda logistik- och lagermöjligheter till en kapacitet på totalt 500 000 kvadratmeter. Hamnbolaget äger två fastigheter inom området, Tankgatan och Halvorsäng, och kan totalt erbjuda 320 000 kvadratmeter lagringsyta. Inom Tankgateområdet (56 000 m²) har Göteborgs Hamn redan byggt en lagerbyggnad om 24 000 m² som hyrs ut till och opereras av logistikbolaget DB Schenker. Inom området finns ytterligare en tomt som idag är oexploaterad som medger en lagerbyggnad om ca 8–9 000 m². Vid Halvorsäng (443 500 m²), som ägs av dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB, har det genomförts plansprängning samt kommunaltekniska investeringar för att möjliggöra uppförande av lagerbyggnader. Totalt kan ca 10 separata anläggningar uppföras inom Halvorsäng. Logistikstrategin är enligt hamnbolaget en viktig komponent i kommande 10-årsplan.

Andra aktörer förutom Hamnen som är med och utvecklar logistikparken är Castellum, Bockasjö, NCC och Prologis. Utvecklingen av logistikparken sker

³ Bolaget ägdes tidigare 50 % av Älvstranden Utveckling AB och 50 % av Göteborgs hamn AB. Sedan 2008 är Scandinavian Distripoint AB ett helägt dotterbolag till Göteborgs hamn.

således i en kontext där privata och offentliga aktörer (Hamnbolaget) möts på en kommersiell marknad.

Under 2018 hemställde Hamnen till kommunfullmäktige om ett principiellt ställningstagande avseende den planerade strategin att *bygga och hyra ut* moderna logistikanläggningar och i samband med detta en justering av ägardirektivet då det saknades stöd för den här typen av verksamhet i Hamnbolagets ägardirektiv. Kommunfullmäktige beslutade att ändra ägardirektivet till Göteborgs Hamn samt godkänna strategin för logistikfastigheter (KF, 2018-09-13 § 15 och § 16).

4.3 Delprojektets uppdrag

Vi kan konstatera att hamnverksamhet anses utgöra allmännyttig kommunal näringsverksamhet som faller inom den kommunala kompetensen. Hamnens verksamhet har varit föremål för omfattande utredning och omstrukturering som genomfördes mellan 2010–2012. Omstruktureringen resulterade i att Göteborgs Hamn blev, i likhet med de flesta internationella hamnar, en Landlord Port Authority-hamn. Modellen innebär att den offentligt ägda hamnen äger all mark och infrastruktur och att det är privata koncessionstagare som bedriver lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet. Stadshus gör därför bedömningen att ytterligare försäljning av Hamnbolagets verksamhet inte är aktuellt.

Mot bakgrund av ovanstående är bedömningen att utredningen ska omfatta logistikfastigheter som ägs av Hamnbolaget och dotterbolaget Scandinavian Distripoint med avseende på försäljning och avveckling.
--

5 Delprojektets organisation

Föreliggande delprojekt organiseras enligt nedan:

Projektägare:	Styrelsen Stadshus AB
Styrgrupp:	Stefan Söderlund (vd Stadshus AB), ordförande Eva Hessman (stadsdirektör, adjungerad)
Delprojektledare:	Andreja Sarcevic (Stadshus AB)
Arbetsgrupp:	N N (Göteborgs Hamn) N N (Stadsledningskontoret) Juridik-, ekonomi- och HR-kompetens från Stadshus AB och Göteborgs Hamn avropas vid behov.
Referensgrupper:	Koncernfackligt råd, Fastighetskontoret

Styrgruppens roll är att styra arbetet som ska resultera i välgrundade beslutsunderlag till projektägaren (styrelsen i Stadshus AB). Medlemmarna är valda utifrån sitt vd - eller direktörsuppdrag men deltar främst utifrån en helhetssyn, koncernnytta och ett helastaden-perspektiv. Styrgruppen står för projektägarens fattade beslut samt förankrar och marknadsför projektet och dess resultat i den mottagande verksamheten och övriga verksamheter som kan beröras av projektet.

Arbetet hanteras främst genom interna resurser inom Stadshus. För deltagande i utredningsarbetet används primärt nyckelresurser från hamnbolaget. Finansiering sker inom respektive organisations befintliga budgetar, i de fall egna medarbetare eller resurser deltar. Kostnaderna för externa resurser, samt övriga utlägg kopplat till projektet, finansieras inom Stadshus budget.

6 Tidplan – återrapportering

Av den överordnade projektplanen framgår nedanstående tidplan för start av de olika delprojekten.

Föreliggande delprojekt beräknas att återrapporteras till styrelsen i Stadshus i december 2019.

Delprojekt	Beräknad start
Energi	Höst 2019
Kollektivtrafik	Juni 2019
Bostäder	Vår 2020
Lokaler	Juni 2019
Hamn	Juni 2019
Näringsliv	Vår 2020
Turism, Kultur & Evenemang	Höst 2019
Interna bolag	Höst 2019
Regionala bolag	Vår 2020
Boplats	Vår 2020
Inventering av ej strategiska fastigheter	Höst 2019

7 Kommunikation

Utredningsarbetet ska bedrivas transparent och i samverkan med berörda aktörer. Utredningen ska efterleva Stadshus AB:s sju vägledande principer: koncernnytta & hela-staden-perspektiv; helhetssyn; tillit; att involvera med lyhördhet; arbeta faktabaserat; tydlighet och hög integritet.

Projektet ansvarar för att ta fram en övergripande kommunikationsplan för arbetet. Berörda bolag ansvarar för kommunikationen internt inom sin organisation.