PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 6

2020-02-07

Ärende – VD kommentarer

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 7

2020-02-07

Ärende – Redovisning Årsbokslut 2019

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se



GÖTEBORGS HAMN

Hållbar hamn

GÖTEBORGS HAMN AB:S HÅLLBARHETSREDOVISNING 2019

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD

Hållbarhetsredovisningen beskriver Göteborgs Hamn AB:s arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Utgångspunkten är bolagets uppdrag och i årets redovisning har vi valt att presentera olika nedslag i verksamheten som beskriver hur vi arbetar med våra väsentliga hållbarhetsfrågor i det dagliga arbetet. Därtill lyfts särskilt fokus på tre intressentgrupper: medarbetare, leverantörer och ägare.

Var med och bidra till att göra Göteborgs hamn mer hållbart

Du som läser och tar del av vår hållbarhetsredovisning har kanske idéer och synpunkter på vad vi skulle kunna förbättra, både när det gäller vårt hållbarhetsarbete och innehållet i vår redovisning. Hör gärna av dig till vår hållbarhetsstrateg Daniela Fjellman och berätta. Du når henne på daniela.fjellman@portgot.se. Trevlig läsning!

Innehåll

VD har ordet sid 4

Om oss i Göteborgs hamn 6

Värdekedjan 12

Hållbarhet i vår omvärld 14

Volymutveckling i godsnavet 15

Händelser under året 16

Nedslag i verksamheten: 18
Sveaterminalen – nu lastar vi om
Ett fartyg kommer lastat
Skyddsobjektet Göteborgs hamn
Renovering av energihamnens hjärta

Hållbarhetsstyrning 26

Fokus på en intressent: 43
Leverantörer
Medarbetare
Ägare

Nyckeltal och GRI-index 48

Styrelsen 61

Revisorns yttrande 62

Ordlista 63

Göteborgs hamn 2.0

– nu blir vi världens mest konkurrenskraftiga hamn!

NY MISSION OCH VISION

Göteborgs hamn har varit öppen för affärer i 400 år och under den tiden har vi spelat en stor roll för det svenska näringslivets framgångar. Från och med nu formulerar vi detta på ett tydligt sätt genom vår mission som är att vara en garant för näringslivets access till omvärlden. Efter många år av gott arbete kan vi konstatera att hamnbolagets tidigare vision om att vara det självklara godsnavet för sjötransporter är uppnådd. Det är dags för oss att spänna bågen och visualisera nästa steg i linje med vår mission. Under hösten formulerades en ny vision som innebär att vi ska vara världens mest konkurrenskraftiga hamn. Vi har erövrat Skandinavien, nu är det dags att ta världen!

FOKUSOMRÅDEN FRAMÅT

För att kunna uppnå vår vision och agera enligt vår mission, så har hamnbolaget under 2019 arbetat med att identifiera viktiga fokusområden framåt. Dessa fokusområden ringar in framtidens utmaningar och vad vi måste arbeta med för att leda godsnavet framåt. Det handlar om en ökad digitalisering för att optimera transportkedjan och dess resursanvändning. Klimatfrågan är prioriterad för hela branschen och vi måste kraftigt reducera godsnavets klimatpåverkan. Därtill ska tillväxten öka, vilket vi kan uppnå genom en stabil ekonomi som möjliggör investeringar. Motiverade medarbetare är en central del för att kunna satsa inom samtliga fokusområden.

STARK VÄRDEGRUND

För att kunna ha motiverade medarbetare krävs en stark värdegrund och en inkluderande arbetsplats där ingen diskrimineras eller kränks. Vi är ett värderingsstyrt företag där våra kärnvärden samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet är levande. På vår arbetsplats ska alla känna sig trygga och bli behandlade på lika villkor oavsett kön, sexuell läggning, etnisk tillhörighet eller någon av de andra diskrimineringsgrunderna. Att vara en attraktiv, säker och ansvarsfull arbetsplats med nöjda medarbetare är en förutsättning för att lyckas med våra ambitioner att växa och vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.

UTVECKLING AV GODSNAVET

Hamnbolaget är inne i ett stort investeringsprogram med över åtta miljarder i investeringar i bolagets tioårsplan. En viktig del för godsnavets utveckling är farledsfördjupningen där vi under 2019 har arbetat med en förstudie för att identifiera alla tekniska förutsättningar. Byggnationen av hamnterminalen i Nya Arendal påbörjades i fjol och har fortsatt under 2019. Första delen som omfattar invallning är klar och därefter ska förorenade muddermassor användas som fyllnadsmassa. Utbyggnaden medför också att vi på sikt får fler hamnoperatörer, vilket bidrar till ökad konkurrens och tillväxt.

FORTSATT UTBYGGNAD AV JÄRNVÄGSKAPACITET

I april 2019 startades arbetet med att bygga en ny omlastningsterminal – Sveaterminalen. Terminalytan blir närmare 45 000 kvadratmeter stor och ett av världens största lagertält om 21 600 kvadratmeter kommer att byggas. Den nya terminalen innebär effektivare transporter och renare luft till följd av mindre lastbilstrafik. Sveaterminalen är den senaste i raden av investeringar på järnvägssidan under de senaste åren, andra exempel är bygget av Arken Kombiterminal och Trafikverkets pågående utbyggnad till dubbelspår på Hamnbanan samt APM Terminals tidigare modernisering och kapacitetsökning på containerterminalens järnvägsharpa.

VARIERANDE VOLYMER

Vid summeringen av 2019 kan vi se olika trender i volymutveckling och ekonomi. Utvecklingen inom containersegmentet visar en uppgång; hamnen återtar marknadsandelar och under tredje kvartalet har tillväxten intensifierats. Totalt minskar dock Sveriges containervolymer, vilket kan tyda på en konjunkturavmattning. Minskade volymer syns för roro och importerade bilar, medan exporten av bilar går fortsatt bra. Sammanfattningsvis kan man säga att tillväxten som fanns med från 2018 inte är lika tydlig 2019. Som Skandinaviens största hamn har vi ett stort ansvar mot de företag som exporterar och importerar över våra kajer.

Allt eftersom hamnen växer i kombination med ett unikt linjeutbud stärks svenskt näringsliv och många arbetstillfällen skapas – både i Göteborg och runt om i landet. Det är så vi blir världens mest konkurrenskraftiga hamn.

Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn AB

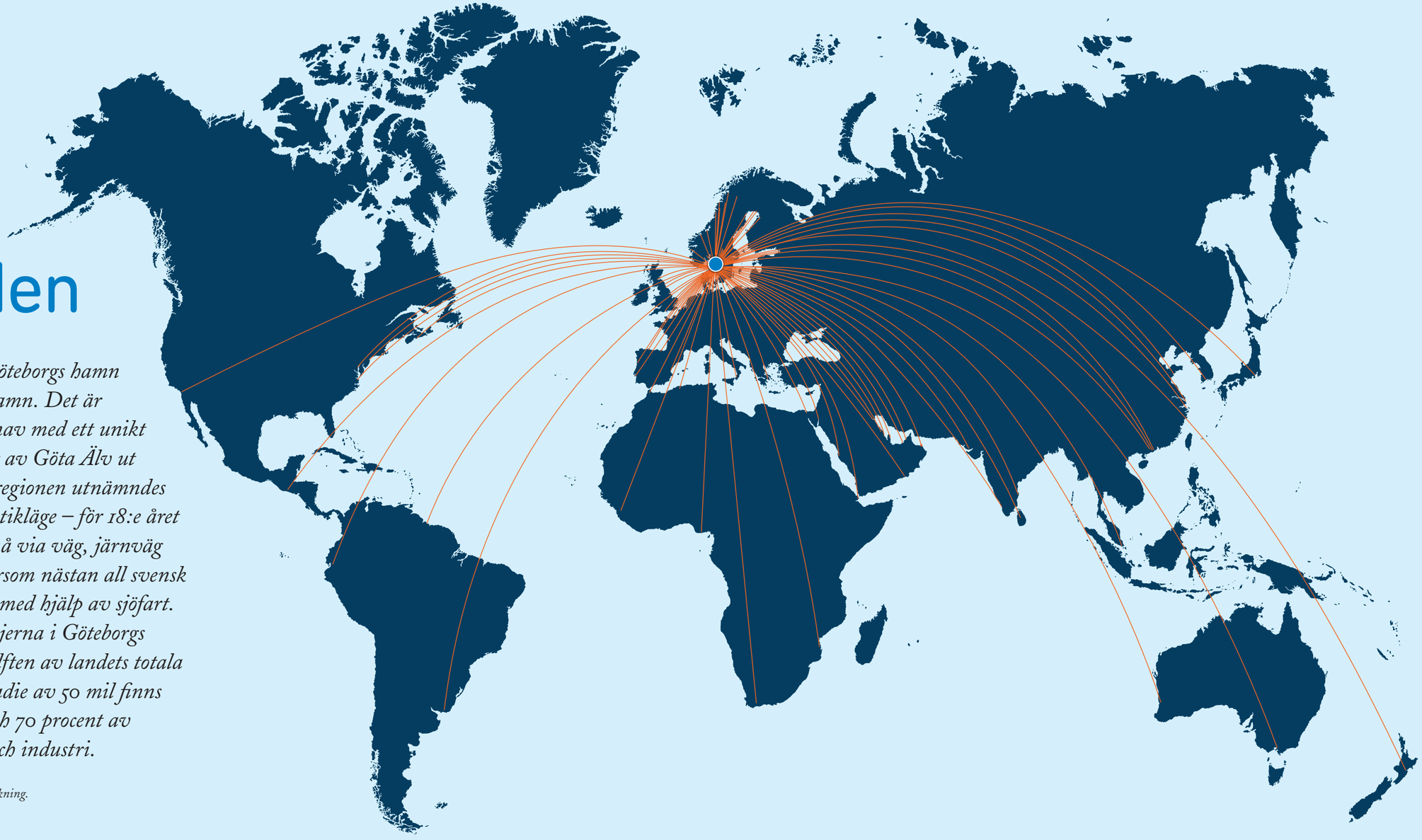
”Hållbarhet är en av våra viktigaste grundförutsättningar, men om vi ska vara världens mest konkurrenskraftiga hamn måste vi växla upp.”



OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Skandinaviens största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot västerhavet. Göteborgsregionen utnämndes 2018 till Sveriges bästa logistikläge – för 18:e året i rad. Hamnen är lätt att nå via väg, järnväg och självklart sjövägen, eftersom nästan all svensk utrikeshandel transporteras med hjälp av sjöfart. Nära 30 procent passerar kajerna i Göteborgs hamn, som också står för hälften av landets totala containerhandel. Inom en radie av 50 mil finns dessutom tre huvudstäder och 70 procent av Skandinaviens befolkning och industri.*



** Enligt tidningen Intelligent Logistiks undersökning.*

38,9 miljoner



ton gods per år går via Göteborgs hamn

Via hamnens optimala läge får svensk industri access till destinationer runt om i världen genom ett hundratal direktlinjer. Dessutom finns frekventa avgångar till de stora omlastningsnaven på kontinenten och daglig trafik till flera europeiska storhamnar. Därmed spelar Göteborgs hamn en avgörande roll för svensk import och export och är en viktig aktör när det gäller att stärka Sveriges konkurrenskraft.

TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

I Göteborgs hamn hanteras alla typer av gods. Här finns terminaler och operatörer som är specialiserade på olika områden för att kunna erbjuda bästa möjliga service, dygnet runt, året runt. Det gäller allt från lagring, beredning och omlastning till lossning och lastning, passagerartrafik och hantering av energiprodukter. Se mer om verksamheternas geografiska placering i godsnavet på nästa sida.



Göteborgs hamn grundades 1620 så under 2020 firar vi

400 år!

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Detta är godsnavet Göteborgs hamn

Godsnavet Göteborgs hamn består av en stor mängd aktörer och företag, totalt cirka 320 stycken. Tillsammans utgör de den logistiktäta yta som möjliggör för svensk industri att nyttja fördelarna med hamnnära logistiklösningar. Flera av dem är spåranslutna. Hamnbolaget är en del av detta kluster.

Göteborgs Stads mark som **Göteborgs Hamn AB** ansvarar för. Hamnbolaget sköter även driften av energihamnen samt kryssningsverksamhet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer som sköter lossning och lastning av gods.

APM Terminals Gothenburg. Skandinaviens största containerhamn. Här hanteras cirka hälften av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import och terminalen trafikeras av över 40 containerrederier.

Gothenburg Roro Terminal hanterar alla typer av enhetsberett rullande gods – trailers, bilar samt även containrar och gods på kassetter.

Logent Ports & Terminals är en stor import- och exporthamn för fordon.

Stena Line har två centralt belägna terminaler med färjetrafik av ropax-typ (rullande gods kombinerat med passagerartrafik).

Logistikområden. I Göteborgs hamn finns ett rikt utbud av lager- och logistiktjänster. Här förbereds godset inför sjötransporten – till exempel genom att stuffas i containrar eller byta lastbärare. Och kommer godset in via hamnens kajer finns flera importlager att nyttja.

Raffinaderier. Tre raffinaderier finns i hamnens absoluta närhet, vilket innebär att energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet.

Bilkluster. Med Volvo som en stor och viktig del i godsnavet får hamnen en naturlig roll som Sveriges största utskeppningshamn av fordon.

Bergtäkter. Verksamheten bedrivs av Swerock och Skanska.

Naturområden. Områden med skyddad natur där Rya skog i öst är ett naturreservat och Torsviken i väst är Natura 2000-område, skyddat enligt EU-lagstiftning.

Hamnbolaget – en del av godsnavet

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag som bedriver en bred verksamhet och har olika affärer. Vi sammanfattar det i fyra punkter för att tydliggöra vår komplexa affär och de roller vi har i olika sammanhang: vara landlord, marknadsföra hamnen, hantera anlöp och logistikfastigheter. Vi är en naturlig del av Sveriges logistikkedja. Hamnbolaget äger hamnområdet, upplåter yta till olika aktörer och förvaltar platsen – godsnavet Göteborgs hamn. Själva godshanteringen, det vill säga lastning och lossning av fartygen, sköts av specialiserade terminaloperatörer. Göteborgs Hamn AB har ett aktivt dotterbolag, Scandinavian Distripoint AB, med begränsad verksamhet inriktad på logistiketableringar.

VÅRT UPPDRAG

På hamnbolaget arbetar vi med att underhålla och förvalta infrastruktur, mark och fastigheter utifrån kundernas och samhällets behov. Vi utvecklar hamnen långsiktigt, bygger nytt och jobbar konstant med olika satsningar för att utveckla hamnen. Målsättningen är att fortsätta bidra positivt till smarta och effektiva transporter för industrins varor. Vi marknadsför godsnavet och driver hamnfrågor på en regional, nationell och internationell arena. Vi ansvarar för driften av energihamnen och för att alla fartygsanlöp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och miljösmarta som möjligt. Arbetet med att utveckla Göteborgs hamn är en komplex verksamhet som kräver rätt kompetenser, nytänkande och fokus på hållbara perspektiv.

Läs mer om vår ägarstyrning och affärsplan på sid 28-29.
Mer om våra mål och utfallet för 2019 finns på sid 30-31.

Väsentliga hållbarhetsfrågor kopplat till vårt uppdrag:

- **Nöjda kunder**
- **Utveckling av godsnavet**
- **Stabil ekonomi**
- **Hög affärsetik**
- **Klimat**
- **Biologisk mångfald**
- **Utsläpp till luft**
- **Resurseffektivitet**
- **Arbetsmiljö, säkerhet och hälsa**
- **Mångfald och jämställdhet**
- **Icke-diskriminering**
- **Kompetensutveckling**
- **Minskat utanförskap**

Dessa är identifierade genom intressentdialoger och analys, läs mer på sid 34 och 47.

För att kunna leverera på vårt uppdrag har bolaget en mission, vision samt värderingar



Godsnavet i korthet



Fyra terminal-operatörer sköter lossning och lastning

70% av Nordens industri finns inom en radie av 500 km

Hälften av landets totala containerhandel går över Göteborg



70 godståg till och från hamnen varje dag

Totalt finns över **320** aktörer/företag i godsnavet



Tre av fem raffinaderier i landet finns i godsnavet

Hamnbolaget i korthet

100% egenfinansierat bolag, ägda av Göteborgs Stad



ANTAL ANSTÄLLDA: **140**

Bästa Jämställdhetsindex (Jämix) inom Göteborgs Stads bolag enligt Nyckeltalsinstitutet



INVESTERINGAR 2019: **275 Mkr**

Materiella anläggningstillgångar uppgår till **3183 Mkr**



Omsättning: **764 Mkr**

VÄRDEKEDJAN

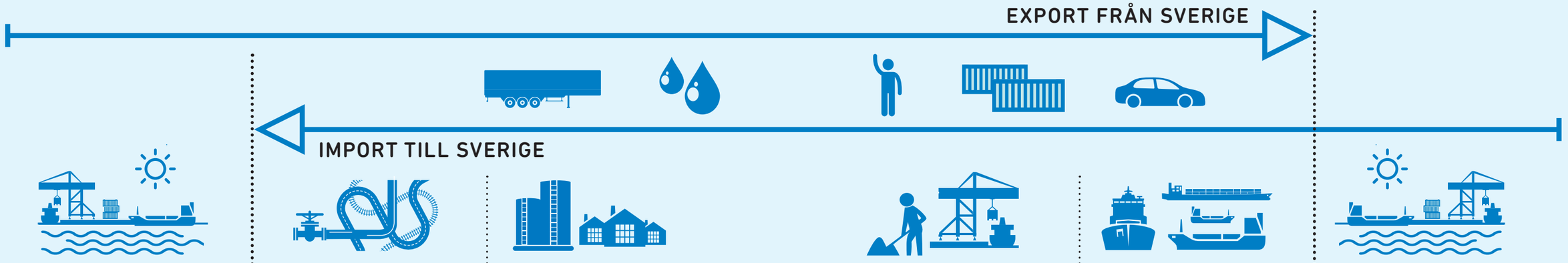
Hamnen är nyckeln till en hållbar transportkedja

En hamns roll i transportkedjan ger stora möjligheter att påverka och innebär ett stort ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter. I en tid då global samverkan och handel ifrågasätts allt oftare och samhällets påverkan på klimatet måste minskas drastiskt, är förväntningarna allt större på stabila och trygga föregångare. Som en av dessa aktörer kan Göteborgs Hamn AB göra skillnad på vägen till en hållbar framtid.

En hamn är per definition knuten till sitt geografiska läge, vilket gör den unik som del av en transportkedja där förflyttning av gods från en plats till en annan utgör själva syftet. För hamnen innebär detta dock både fördelar och nackdelar. Hamnen är knuten till specifika förutsättningar som kan vara svåra att förändra, men samtidigt ger förutsägbarheten en stabilitet och trygghet över tid. Detta är orsaken till att hamnen ofta blir den naturliga samlingspunkten för utvecklingen av nya hållbara transporter och innovativa koncept. Genom att skapa möjligheter för samverkan mellan alla aktörer i värdekedjan kan hamnen visa vägen till en hållbar omställning. Det är därför naturligt att Göteborgs Hamn AB tar en tydlig och ledande roll för att etablera en ambitionsnivå, vara sammankallande för olika grupper och samarbetsprojekt, samt delta i referensgrupper och vara rådgivare.

Inom godsnavet finns ett ansvar att säkerställa ett effektivt och välfungerande flöde av gods mellan olika aktörer och transportslag. Själva effektiviteten i värdekedjan är den viktigaste vägen till hållbarhet, eftersom vinsten för miljön och samhället ligger i ett effektivt flöde av gods. Det minimerar lokal påverkan och hamnen kan främja valet av de mest skonsamma transportslagen för varje enskild transport. Göteborgs Hamn AB har därför även ett ansvar i att ligga i framkant för att kunna skapa tillförlitliga koncept för framtidens hållbara transporter. Mot denna bakgrund får vi allt oftare ta ett brett ansvar när nya krav och förväntningar ställs på transporternas hållbarhet eftersom vi ofta har goda förutsättningar att gå före och våga prova. Göteborgs hamn är därför med och utvecklar nya koncept och lösningar för flera olika transportslag. Vi ser det som naturligt att stödja och främja hela transportkedjan, både på land och till sjöss. Genom att bidra till att skapa effektiva flöden genom hela transportkedjan säkerställer vi förutsättningarna för en nationell import och export av varor. Det ger i sin tur en ekonomisk och social trygghet för både näringsliv och samhälle, i hela landet.

”Själva effektiviteten i värdekedjan är den viktigaste vägen till hållbarhet, eftersom vinsten för miljön och samhället ligger i ett effektivt flöde av gods.”



VAL AV EXPORTHAMN Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn	LANDINFRASTRUKTUR Godset transporteras på väg, järnväg eller pipeline	LAGER/OMLASTNING Gods lagras innan det ska exporteras / importeras	HAMNTERMINAL Terminalerna tar emot godset och lastar / lossar fartyg	ANLÖP Samverkan sker av många aktörer i hamnklustret	VAL AV IMPORTHAMN Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn
Nyckelfrågor i värdekedjan:					
• Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö	• Kapacitet • Pålitlighet	• Närhet till hamnen • Infrastruktur • Utbud av kringtjänster	• Pålitlighet • Effektivitet • Prisvärdhet	• Effektivitet • Säkerhet • Miljö • Maritima tjänster	• Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö
Göteborgs Hamn AB:s roll:					
• Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan	• Planera hamnutveckling • Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor • Utveckla järnvägspendlar	• Planera hamnutveckling • Bygga och hyra ut lager och logistikområden • Driva detaljplaner och bistå aktörer till att investera i hamnens närhet	• Planera hamnutveckling • Vara landlord för terminaloperatörer och arrendatorer • Erbjuda effektiv och hållbar infrastruktur – underhåll och nybyggnation • Sköta driften av en effektiv och hållbar energihamn	• Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara anlöp – samordningsansvar och kajplanering • Inneha myndighetsansvar för hamnområdet i enlighet med Hamnordningen • Politiskt påverka i viktiga hamnfrågor	• Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan

Hållbarhet i vår omvärld

Sverige är en exportinriktad ekonomi vars framgångar har legat i att effektivt tillverka varor för marknader utanför landets gränser. Svenska industriföretag har vuxit till globala betydelserika bolag genom en god access till omvärlden. Godsstråket till och igenom Göteborgs hamn är starkt förknippat med framgångarna för svensk industri. Därför påverkas såväl hamnen som industrin av vad som händer i omvärlden och vilka förutsättningar som det ger. Under hållbarhetsåret 2019 ser hamnbolaget att klimatfrågan tydligt är i fokus för marknaden och hela transportsektorn.

MARKNAD I FÖRÄNDRING?

Marknaden för att transportera gods i någon form är i hög grad konkurrensutsatt och kräver kostnadseffektivitet. Det leder till löpande insatser för att reducera kostnader, snarare än att investera mer i minskad påverkan inom hållbarhetsfrågor. Trenden med allt större fartyg gör sig ständigt påmind och medför anpassningar av hamnar och godsstråk. Hittills har lösningarna handlat om att skapa starka godsnav som möjliggör industrins access till omvärlden, med fokus på kostnadsreducering. Men nu höjs fler röster om att det måste ske på ett hållbart sätt. Det handlar om minskad miljöpåverkan, acceptabla sociala förhållanden inom branschen och långsiktiga investeringar för att säkra godsflöden och därmed samhällstrygghet.

KLIMAT – TRANSPORTSEKTORNS STÖRSTA UTMANING

Transportsektorns klimatutsläpp är en växande andel av landets och världens totala utsläpp. Det beror på att mängden transporterat gods ökar och sektorn inte har lyckats minska sina utsläpp i samma takt som andra sektorer. Energiomställningen av samhället i stort, och av sjöfarten i synnerhet, har gått alldeles för långsamt fram till idag. Vi har nu en mycket kort tid kvar för en allt brantare och mer kraftfull energiomställning. Energieffektiviserande åtgärder och optimering kommer inte att räcka för att nå samhällets mål om att minska klimatutsläppen enligt Parisavtalet. Sjöfartens bidrag måste innebära nya bränslen och alternativa energikällor och omställningen måste vara snabb. Under det kommande decenniet kommer detta att vara den största och svåraste utmaningen för sjöfarten, vilket kommer att prägla hur hamnarna och hela transportkedjan kan arbeta. Hamnarnas utvecklingsområde handlar till stor del om att ytterligare nyttja godsnavets styrkor, där effektiviteten och storleken medför ett mindre klimatavtryck per transporterad godsenhet. I Göteborgs hamn hanteras årligen nästan 600 000 trailers via sjövägen som utan hamnen hade trafikerat de svenska vägarna på väg till och från Europa.

HÖGA FÖRVÄNTNINGAR PÅ GÖTEBORGS HAMN

Ett tydligt klimatfokus inom transportsektorn medför ett större ansvar för aktörerna som verkar inom den. I samhällsdebatten kring hållbarhetsfrågor, som allt mer polariserats, höjs starka röster för att synliggöra bristerna och påtala att det går för långsamt. Det medför också att organisationer och individer kräver mer av de som, liksom hamnbolaget, vill leda utvecklingen mot en mer hållbar framtid, jämfört med för fem år sedan. Är man bra så måste man bli ännu bättre! Ingen kan luta sig tillbaka och åtnjuta förtroende som samhällsaktör om man inte är villig att gå längre. Detta sker samtidigt som samhället i stort förväntar sig att även i framtiden ha en kontinuerlig tillgång till billiga, effektiva och säkra transporter i samma utsträckning som idag. Detta gör det svårt att balansera utvecklingen av hållbara transporter mellan bibehållen effektivitet och minskad miljöpåverkan. Det blir hamnbolagets stora utmaning 2020–2030, med fokus på att få med oss övriga aktörer i godsnavet. I linje med detta har hamnbolaget också signerat flera klimat- och miljööverenskommelser med andra hamnar. Tillsammans måste aktörerna i godsnavet ta sig an denna utmaning, även om vi i dagsläget inte har alla lösningar ännu.



Terminalbolagen lyfte klimatfrågan på Hamndagen och vikten av en hållbar omställning.

Volymutveckling i godsnavet

Vid summeringen av 2019 syns olika trender i volymutvecklingen. Utvecklingen inom containervolymer i Göteborgs hamn visar en uppgång och hamnen återtar långsamt marknadsandelar genom mer gods på järnväg. Något lägre volymer syns för roro, nya bilar och hanteringen av energiprodukter vilket indikerar en bred men mild konjunkturavmattning under 2019.

HÖGRE MARKNADSANDELAR INOM CONTAINER OCH JÄRNVÄG

När det gäller handel med länder utanför Europa är det vanligast att varorna fraktas på containerfartyg. I Göteborgs hamn hanterades 772 000 containrar (TEU) under 2019. Under året har vi sett fortsatt höga volymer generellt, även om man kan urskilja en viss minskning totalt för containermarknaden i Sverige. Göteborgs hamn tar dock en högre marknadsandel jämfört med föregående år, vilket innebär en ökning från 46 procent 2018 till 47 procent 2019. Andelen containers som transporterades via järnväg ökade under gångna året, från 59 procent under 2018 till 66 procent under 2019. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containers, vilket inkluderar gods som omlastats till containers i hamnens närhet och jämförs med containers som lastas på fartyg.

LÄGRE, MEN FORTFARANDE HÖGA VOLYMER FÖR RORO, FÄRJA OCH BILAR

Antalet hanterade roro-enheter på roro-fartyg och färjor minskade något jämfört med föregående år till 551 000 enheter under 2019. Roro-enheter består främst av trailers för den intraeuropeiska handeln. Hanteringen av nya bilar minskade också under 2019 till 276 000. Volymnedgången är ett tecken på en bred men mild konjunkturnedgång.

LÄGRE VOLYMER INOM ENERGI

Hälften av all råolja som tas in till Sverige kommer via Göteborgs hamn. Här finns också Sveriges största depåverksamhet som försörjer hela Västsverige med bland annat diesel och bensin. Resultatet för året visar lägre volymer, totalt för 2019 innebär det 22,2 miljoner ton, vilket kan jämföras med 23,4 miljoner ton 2018. Det är en följd av underhållsstopp på två av raffinaderierna och en dämpad lagringsmarknad. Fokus för 2020 är att fortsätta stötta våra raffinaderikunder i deras satsningar på förnyelsebara bränslen.

KRYSSNINGEN OCH KOMMANDE REKORDÅR

Med två dedikerade kryssningskajer med tillhörande terminaler samt ytterligare två kajer där det finns möjlighet att lägga till de största fartygen är Göteborgs hamn väl förberedd att ta emot kryssningsfartyg i alla storlekar. Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig över hela året. 2019 tog hamnen och staden emot 59 kryssningsanlöp och 109 000 passagerare från 20 olika rederier. Fortsatt arbete sker med bullermätningar och mottagning av avfall, sludge och grå- och svartvatten, läs mer om miljöpåverkan vid fartygsanlöp på sid 20. Under 2020 planeras antal anlöp till 81, vilket blir ett rekordår. Göteborg ligger då med i en slinga för två rederier.

VOLYMUTVECKLING I GÖTEBORGS HAMN

	2019	2018	2017	2016	JÄMFÖRT % MED 2018
Antal TEU	**772 000**	753 000	644 000	798 000	3
Container på järnväg, TEU	**456 000**	398 000	351 000	447 000	14
Antal roroenheter	**551 000**	584 000	593 000	539 000	-6
Antal nya bilar	**276 000**	290 000	295 000	246 000	-5
Energiprodukter, miljoner ton	**22,2**	23,4	23,5	23,7	-5
Passagerare, totalt	**1 784 000**	1 680 000	1 733 000	1 708 000	6
Antal kryssningsanlöp	**59**	43	40	34	37
Antal fartygsanlöp	**6 300**	6 600	6 600	6 200	-3
Gods totalt, miljoner ton	**38,9**	40,5	40,8	40,9	-4

HÄNDELSER UNDER ÅRET

Nedslag under 2019



BYGGNATIONEN AV NYA HAMN-TERMINALEN NYA ARENDAL FORTSÄTTER
Arbetet med att bygga en ny hamndel i Arendal har fortsatt under det gångna året. I slutet av april färdigställdes de huvudsakliga arbetena i den första etappen, där pålnings- och invallningsprojekten varit de största delarna. Olika utmaningar har hanterats längs vägen, bland annat oförutsedda geotekniska förhållanden som påverkat pålningsarbetet. Nästa stora arbete i bygget var att påbörja plansprängning av den intilliggande Södra kullen. Det frigör nya terminalytor, samtidigt som sprängstenen från Södra kullen används som fyllnadsmaterial i invallningen för att skapa ytterligare terminalytor. Sprängningsarbetet inledes i slutet av 2019. Terminalen blir 220 000 kvadratmeter och kajen blir 460 meter lång. Vattendjupet kommer att uppgå till tolv meter. Projektet är det största utvecklingsprojektet i hamnen sedan 1970-talet och är en viktig del av hamnbolagets långsiktiga expansionsplaner och kommer att stärka godsnavet ytterligare. Terminalen beräknas vara färdigställd 2025, men delar av ytorna kan tas i anspråk redan innan dess.

FÖRARBETET FÖR FARLEDSFÖRDJUPNINGEN ÄR IGÅNG
Projektet bedrivs i samverkan med Sjöfartsverket och har under året kommit igång med en fördjupad förstudie. Studien är uppdelad i delprojekten Teknik, Miljötillstånd och Nautiskt. Den kommer att leverera ett underlag för beslut om fartygsstorlek som farled och kajförstärkningarna ska byggas för, uppdaterad kostnadskalkyl och en ansökan av miljötillstånd till Miljödomstolen. En del av arbetet innebar genomförande av en fartygssimulering, läs mer om den på sid 21. Planen är att första etappen av byggnationen ska vara genomförd våren 2026.

Hamnbolaget har signerat World Ports Climate Action Program, tillsammans med internationella storhamnar



Fler fartyg bunkrar **FLYTANDE BIOGAS** i energihamnen



Ny provplantering av **ÅLGRÄS** har genomförts

BESLUT OM NY ELANSLUTNING PÅ KAJ 712 FÖR DFDS

Andel container på järnväg har ökat rekordartat

Markområdet Halvorsäng är färdigställt för att etablera logistikverksamhet

APM Terminals har öppnat två autogater för effektivare flöden till containerterminalen och har lanserat miljökonceptet Gothenburg Green Gateway

En sista etapp för utbyggnad av hamnbanan har påbörjats av Trafikverket



2019

- **Hamnbolagets nya styrelse tillträder** *Läs mer på sid 46.*
- **Spadtag för Svea-terminalen** *Läs mer på sid 18–19.*
- **Stena Line har börjat använda AI-teknik för bränsleoptimering ombord Stena Scandinavia**
- **Bunkringsapp lanseras**
- **Hamnbolagets nya VD, Elvir Dzanic, tillträder**
- **Gothenburg Roro Terminal går över till att använda HVO i alla sina arbetsfordon**
- **Alkobommar i energihamnen invigs** *Läs mer på sid 22.*
- **Rekordlastning vid kaj 510 i energihamnen, 86 092 ton blev den största volymen som någonsin lämnat kajen**
- **Permesso lanseras, ett digitaliserat arbetssätt i energihamnen** *Läs mer på sid 33.*
- **Hamnbolaget har signerat ett miljösamarbete med andra nordiska hamnar**

JANUARI — DECEMBER



Visionsbild över Sveaterminalen.

Sveaterminalen – nu lastar vi om

En ny omlastningsterminal har börjat växa fram under 2019. Sveaterminalen är placerad i direkt anslutning till hamnens roro- och containerterminaler. När den är i drift kan järnvägsvolymerna i hamnen öka ytterligare tack vare de nya ytor och omlastningsmöjligheter som skapats för att hålla takt med efterfrågan på marknaden. Med nya uppställningsspåren kommer också hamnens järnvägserbjudande som helhet att bli ännu starkare.

VÄRLDENS STÖRSTA LAGERTÄLT

I april 2019 sattes spaden i marken för bygget av Sveaterminalen. Tåg med inkommande exportgods kommer att kunna köras direkt in på den spåranslutna terminalen. Därefter sker en snabb omlastning till container eller roroenhet och sedan vidare med sjötransport till svensk industris globala marknader runt om i världen. På terminalytan kommer världens största lagertält att byggas, vilket innebär att omlastning kommer att kunna ske väderskyddat. Terminalen består av öppna produktions- och uppställningsytor samt fem järnvägsspår. Ett av spåren leder in i tältet och blir ett produktionsspår medan övriga fyra spår kan användas för tillfällig uppställning av järnvägsvagnar och tåg. Det avlastar därmed hela hamnens järnvägsinfrastruktur och minskar känsligheten för störningar.

Byggnationen av Sveaterminalen projektleds av hamnbolaget som har ställt krav vid upphandlingen av utförandeentreprenaden. Ett krav handlar om social hänsyn där leverantören förbinder sig till att hålla en dialog med hamnbolaget om sitt eget arbete kring social hållbarhet. Vid projektering tas hänsyn till hur driften av terminalen ska kunna skötas på ett så bra sätt som möjligt, ur säkerhets-, miljö- och arbetsmiljöperspektiv.

EN SATSNING FÖR ATT ÖKA ANDELEN GODS PÅ JÄRNVÄG

Sveaterminalen är den senaste i raden av investeringar på järnvägssidan i hamnen de senaste åren, exempelvis invigdes Arken Kombiterminal 2018. För att möjliggöra stadsutveckling och bygget av Västlänken så flyttades omlastningskapacitet från Gullbergsvass till hamnområdet. Överenskommelsen mellan hamnbolaget och Trafikverket innebar viss medfinansiering och byggandet av både Arken och Svea. Totalt medför satsningarna ökade möjligheter för svensk industri. Göteborgs hamn ligger i toppen bland världshamnarna när det gäller andel gods som kommer in eller ut på järnväg. 2018 var andelen 59 procent, och den har fortsatt öka under 2019 till 66 procent. En viktig utveckling då mer gods på järnväg ger mindre klimatutsläpp, jämfört med transporter med lastbil. Hamnens tågpendelkoncept Railport bidrar årligen till en reduktion av koldioxid på 60 000 ton.

Driftstart blir sommaren 2020!



Dennis Alfredsson
COO/CDO, MIMAB

”Sveaterminalen innebär en stor utvidgning av Mimabs verksamhet i hamnen och utökade möjlighet att hantera stora volymer via järnväg.”

”Med den nya terminalen kan vi möta marknadens efterfrågan på hållbara järnvägstransporter, buffertlagring och effektiv omlastning. Den kajnära lokaliseringen innebär att vi kan erbjuda svensk industri en rationell hantering med korta transportavstånd till roro- och containerterminalerna. En annan fördel är den goda tillgången på tomma enheter som finns i närområdet, vilket gör att onödiga tomdragningar kan begränsas.”

Vad är Sveaterminalen?

Sveaterminalen är en ny spåransluten omlastningsterminal i Göteborgs hamn. Terminalen är placerad i direkt anslutning till hamnens roro- och containerterminaler och kommer att erbjuda väderskyddad omlastning. Terminalytan är cirka 45 000 kvadratmeter och lagertältet blir cirka 21 600 kvadratmeter, vilket motsvarar tre fotbollsplaner. Produktionsspåret som leder in i tältet blir 360 meter långt, medan övriga fyra spår kan användas för tillfällig uppställning av järnvägsvagnar och tåg. Terminalen kommer årligen hantera mellan 60 000 och 100 000 TEU och investeringen beräknas till cirka 145 miljoner kronor.

VAD HAR HÄNT UNDER 2019

- Behov av ökad kapacitet medförde ett beslut om att öka tältets storlek med 50 procent under pågående entreprenad. Det har varit en stor utmaning för projektet, framförallt vad gäller fundament och grundläggning. Genom bra samarbete med entreprenören och övriga aktörer har lösningar hittats och byggnationen håller tidplanen för driftstart.
- I anslutning till terminalen byggs samtidigt en uppställningsbangård i syfte att säkra framtida kapacitetsökningar och volymökning via järnväg.
- Göteborg Energi ansvarar för elförsörjningen i hamnen och via en samentreprenad i detta projekt möjliggörs att två ställverk kopplas samman. Det är ett resurseffektivt sätt att arbeta, då man inte behöver gräva i samma område flera gånger. Syftet med projektet är att öka redundansen och på så sätt kunna bidra till en säkrare elförsörjning.
- En kritisk del i projektet var att flytta Trafikverkets växel, vilket genomfördes med framgång under hösten.
- Mimab blev vald till ny operatör för Sveaterminalen i april 2019. Företaget har funnits i hamnen i över 20 år och nära på dubblat volymerna sedan 2016. I och med Sveaterminalen kan verksamheten utökas rejält.



Carl Johan Andersson
ANSVARIG JÄRNVÄGSFRÅGOR, GÖTEBORGS HAMN AB

”Vi ser att efterfrågan på järnvägstransporter till och från hamnen ökar.”

”Kapaciteten på det nationella spårnätet riskerar att bli en begränsande faktor för vår framtida volymtillväxt. Det vi kan göra för att lindra dessa effekter är bland annat att försöka erbjuda en effektiv terminalhantering i hamnen. De nya uppställningsspåren som byggs i samband med Sveaterminalen gör att den totala järnvägskapaciteten i Göteborgs hamn utökas. Vårt järnvägserbjudande till marknaden blir därmed starkare.”



Med bemanning dygnet runt krävs skiftarbete för personalen, vilket har sina utmaningar. Utvärdering sker löpande för att se om det finns lösningar som underlättar för medarbetarna. Inom Gothenburg Approach arbetas det också med kompetenshöjning för att hitta bra synenergieffekter mellan alla aktörerna.

Ett fartyg kommer lastat

Varje dag, dygnet runt och hela året, är Göteborgs hamn öppen för fartygstrafik. En förutsättning för ett lyckat fartygsanlöp är att samarbetet mellan Göteborgs Hamn AB, terminaler, lotsar, mäklare och en rad andra funktioner fungerar. För att säkerställa att alla anlöp sker säkert och effektivt är Port Control bemannad dygnet runt. Det är viktigt med struktur kring vem som gör vad i ett anlöp. Med rätt information och tydliga rutiner får kunderna bra förutsättningar för sitt anlöp.

FARTYGEN ÄR HAMNENS STÖRSTA MILJÖPÅVERKAN

En effektiv anlöpsprocess och minskad miljöpåverkan går hand i hand. Fartyg som kommer till hamnområdet, ligger vid kaj och lämnar hamnområdet utgör godsnavets största miljöpåverkan. Det handlar om utsläpp till luft, bullernivåer och avfall. Hamnbolaget arbetar med olika åtgärder för att minska denna påverkan. Bullermätningar och tillhörande åtgärdsplaner genomförs, förutsättningar för att fartyg ska kunna elansluta vid kaj byggs och effektiv mottagsanläggning för fartygsavfall finns. Därtill arbetar hamnbolaget med att skapa incitament för fartygen att vilja öka sin miljöprestanda. Genom miljörabatter på hamntaxan så är målet att rederierna ska motiveras att investera i renare teknik. Fartyg med över 30 poäng enligt Environmental Ship Index (ESI) eller över nivå 4 enligt Clean Shipping Index (CSI) får 10 procent rabatt. Fartyg som drivs med flytande naturgas (LNG) får ytterligare rabatt med 20 procent. Från och med 2020 justeras LNG-rabatten till 10 procent och inblandning med flytande biogas (LBG) medför ytterligare 10 procent rabatt.

UTMANINGAR FRAMÅT

Göteborgs hamn växer och förändringarna kräver en balans där säkerhets- och miljöfrågorna ska säkerställas. I arbetet med att uppnå det är hamnmyndigheten och Port Controls roller viktiga. Arbetet med optimering av informations- och kommunikationsflöden kopplat till anlöpsprocessen måste fortsätta. Gothenburg Approach har medfört stora förbättringar kring informationsbortfall, men det finns ytterligare förbättringspotential. Utvecklingen av systemen för informationsdelning har bäring på alla centrala delar: effektivitet, miljö och säkerhet. Fartyg som snabbt får korrekt information kan anpassa hastighet, körväg och verksamhet ombord utifrån rådande förutsättningar. Det skapar säkra, effektiva och hållbara anlöp.

Klimatfrågan står i fortsatt fokus på alla samhällsnivåer. IMO, rederier globalt och lokalt, hamnar över hela världen och i norden samt Göteborgs Stad är alla aktörer som påverkar hamnbolaget och ser åtgärder för minskad klimatpåverkan. Hantering av klimatfrågan börjar bli en konkurrensfördel där kunderna genomför optimeringsåtgärder som man inte vill dela med sig av, det är en utveckling som sannolikt kommer att fortsätta. Mer lösningar och åtgärder kommer också att efterfrågas i hamnarna – så som till exempel elanslutningar. Lösningarna måste också ha effekt på de lokala luftutsläppen i form av kväveoxider och partiklar, som fortsatt kommer att medföra problem. För att lyckas måste verksamheten hänga med utvecklingen utifrån dess nya förutsättningar och skapa möjligheter till utveckling i rätt riktning. Hamnmyndighetens arbete ska gynna kunderna och en säker och hållbar sjöfart genom effektiva processer och ett innovativt arbetssätt.

Vad är hamnmyndigheten och Port Control?

Port Control är hamnens trafikinformationscentral. Det innebär arbete med fartygsplanering där information och regelverk delas mellan olika aktörer som är inblandade när ett fartyg anlöper hamnen. Port Control, Sjöfartsverkets sjötrafikinformationscentral, Vessel Traffic Service (VTS), samt Göteborgs lotsbeställning har ett nära samarbete. Dessa funktioner är samlokaliserade sedan 2012 under namnet Gothenburg Approach. Hamnmyndigheten ska säkerställa att hamnordningen och att allmänna hamnföreskrifterna följs av alla som arbetar inom Göteborgs hamns område. Det handlar bland annat om fartygsanmälan och krav på tillstånd, säkerhetsregler, hamnskydd, vilken service som finns att tillgå och hur den ska beställas samt ansvarsfördelning mellan olika aktörer.



Ingela Berntson
KEY ACCOUNT MANAGER, GAC SWEDEN AB

”Jag har samarbetat med Port Control i många år i olika yrkesroller, både som myndighetsutövare och civil aktör i Göteborg hamn.”

”Återkopplingen och tagna beslut är alltid väl avvägda och förankrade i kunskap med hänvisning till gällande lagstiftning. Samlokaliseringen med Sjöfartsverket i Gothenburg Approach har medfört ytterligare effektivisering där väg till beslut har förkortats väsentligt. Vi som kund får snabbt väl grundade beslut som rör tillgänglighet på kajer, sjötrafiksituation, lotsar och allt övrigt som krävs för ett effektivt fartygsanlöp.”

VAD HAR HÄNT UNDER 2019

- I samarbete med Älvstranden Utveckling AB har arbete skett för att säkerställa transporterna av material till Hisingsbron. Det handlar om tillfälliga anlöp till kaj 113 i Frihamnen med speciella operativa förutsättningar.
- Hamnkapten, Åsa Kärnebro, tog emot sina europeiska kollegor i European Harbour Masters Committé under en två dagars konferens. Temat för dagarna var hur och med vem som framtidens fartyg kommer att kommunicera. En fråga som aktörer inom bland andra industri, akademi och shipping diskuterade. Dagarna innehöll även levande demonstrationer av industriprodukter samt föreläsningar med ämnen som standardisering och digitalisering av information, autonoma fartyg och arbetssätt för best practice av anlöpsprocessen.



- Fartygssimuleringar har genomförts som en del av förstudiearbetet inför kommande farledsfördjupning. Simuleringarna har utförts i samarbete med Sjöfartsverket i deras simulator. Genom att testa hur stora, fullastade fartyg skulle kunna anlöpa hamnen så visas var och hur mycket farleden behöver grävas ut.
- Vi är delaktiga i initiativ kring digitalisering av anlöpsinformation genom vårt deltagande i International Taskforce Port Call Optimization. Det är en internationell arbetsgrupp som tar fram standarder för datadefinitioner inom sjöfarts- och logistikbranschen. Det möjliggör och förenklar skapandet av optimeringsverktyg som kan användas av alla aktörer i logistikkedjan.

43% *av fartygsanlöpen hade möjlighet att elansluta under 2019*



38% *av fartygsanlöpen fick miljörabatt under 2019*



6300 *fartygsanlöp genomfördes i Göteborgs hamn under 2019*



Naturreservatet Rya skog ligger nära skalskyddet runt energihamnen.

Skyddsobjektet Göteborgs hamn

I Göteborgs hamn hanteras gods för stora summor och säkerhetsarbetet finns till för att skydda kundernas egendom. Då stora värden förvaras och transporteras till och från hamnen finns det alltid en hotbild. Godsnavet har även en stor strategisk betydelse för samhället. Sabotage eller terroristattacker kan slå mot viktiga industrier och mot infrastrukturen.

FÖREBYGGANDE ARBETE
Hamnbolagets förebyggande arbete handlar om förmågan att förutse händelser och arbeta med åtgärder, rutiner och instruktioner för att minska risken för att olika hot sätts i verket. Om det ändå inträffar ska verkningarna av uppkommen skada minimeras. Vi arbetar därför nära Säkerhetspolisen och Transportstyrelsen och har löpande dialog kring verksamheten och eventuella förändringar. Dagliga riskanalyser om hamnområdet genomförs och arbetet identifierar svagheter där vi kan behöva förändra eller bygga ut säkerheten utifrån nya förutsättningar. Det handlar både om anpassning av tekniska system men också kring det operativa utförandet, som vår leverantör Avarn står för.

FOKUS PÅ TOTALFÖRSVAR OCH FÖRSÖK TILL INPASSAGE
Hamnens betydelse för varuförsörjningen i Sverige medför att den inkluderas tydligt vid planeringen av landets framtida försvar. Under det gångna året har hamnbolaget haft ett flertal besök av Försvarsmakten för kunskapsutbyte. Försvarsminister Peter Hultqvist besökte oss i november och påtalade tydligt hur hamnens säkerhet också är av relevans för hela landet. Försvarsmakten planerar att ett nytt regemente ska placeras i anslutning till hamnens område.

Tidigare har frekvensen av personer som tagit sig in olagligt i hamnområdet, för att komma ombord på fartyg varit hög. Sedan 2018 har försöken att ta sig in minskat, det beror på att straffskalan för brottet har skärpts till fängelse. Dock förändras fripassagerarnas tillvägagångssätt vilket ställer krav på ständig utveckling av säkerhetsarbetet och att hitta lösningar för att kunna upprätthålla säkerheten.

NYA TEKNISKA LÖSNINGAR UNDER 2019
Nya besöks- och passersystem har utvecklats under 2019. Det innebär en minskning av antal säkerhetssystem och blir ett sätt att kunna renodla och sammankoppla de som finns. Ny utrustning och programvara installeras. Utbytet sker över tid i takt med förändringar i verksamheten. Totalt investeras fyra miljoner för båda systemen, kostnader som hamnbolaget delar med terminalbolagen.

I augusti 2019 installerades alkobommar i energihamnen, en av de första hamnarna i Sverige där utrustning för nykterhetskontroll har installerats. Varje dygn passerar uppåt 3 000 fordon genom porten och kontrollerna genomförs slumpmässigt i samband med identifikation vid inpassering. Om kontrollen visar att föraren är nykter kan inpassering ske och bommen öppnas. Om föraren är onykter kontaktas polis av portens personal. Åtgärden säkerställer en trygg hamn såväl som en säker arbetsmiljö.

SKALSKYDD NÄRA SKYDDAD NATUR
I nära anslutning till hamnen finns flera skyddsvärda områden. Göteborgs äldsta naturreservat, Rya skog, ligger intill energihamnen. Under det gångna året har arbete skett för att se till att träd och annan växtlighet inte växer in och skadar skalskyddet. Hamnbolaget har fått söka dispens från Länsstyrelsen och har tillsammans med en arborist kunnat identifiera vilken växtlighet som varit i riskzonen och hur den ska hanteras på ett varsamt sätt. Det är en generell utmaning som finns runt hela hamnområdet eftersom växtligheten också kan påverka själva bevakningen och översikten av närområdet. Det är viktigt att säkerheten kan upprätthållas samtidigt som vi minimerar skador på närliggande natur.

Vad är hamnskydd?

Göteborgs hamn klassas som skyddsobjekt enligt Skyddslagen (2010:305), omfattas av EU:s hamnskyddsregler (2005/65/EG) där aktuell skyddsnivå är Nivå 1 och är ISPS-klassad. Sammantaget innebär det höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud. Runt hamnområdet finns skalskydd som består av portar och övervakningssystem. Skyddsstängslet är larmat och indelat i sektioner, men är totalt cirka en mil långt. Ytan som skyddas är 2 758 000 kvadratmeter.



Hamnbolagets inspektionsfartyg, M/S Hamnen, har under 2019 testat ett oljedetektionsverktyg. Det är en laser som upptäcker oljeutsläpp och projektet pågår till våren 2020.

”Hamnen är störst i Norden och en tydlig angelägenhet för Sverige. Därför är det som händer i hamnen väldigt viktigt ur försvarssynpunkt.”

Peter Hultqvist, Försvarsminister, vid besök i Göteborgs hamn



Besök av Sveriges överbefälhavare, Micael Bydén, som diskuterade samarbete tillsammans med hamnbolagets säkerhetschef Thomas Fransson och affärsområdesansvarig Jill Söderwall.

Christian Löfstedt
INSPEKTÖR, TRANSPORTSTYRELSEN



Hur arbetar Transportstyrelsen med tillsyn av hamnskyddet i Göteborgs hamn?

”Vårt arbete med sjöfartsskydd bygger på periodisk tillsyn, inspektioner samt samverkan med branschen. Tillsynen sker när hamnens godkännande för att få ta emot internationell sjöfart löper ut och en ansökan om förnyat godkännande inkommit till myndigheten. Det innebär fysiska kontroller och verifiering av att skyddsorganisationen arbetar enligt sin plan. Göteborg hamns skyddsorganisation är alltid trevlig att jobba med då alla är kunniga och professionella. Samarbetet mellan alla hamnanläggningar i hamnen är gott och det är en förutsättning för sjöfarten som bedrivs i Göteborg. Vid EU-kommissionens inspektion i Göteborg i april visade vi, tillsammans med Göteborgs Hamn AB, Logent och Stena Line, inspektörerna vikten av ett gott samarbete mellan näringsidkare och myndigheter.”



Renovering av energihamnens hjärta

Under året har ett renoveringsprojekt genomförts för att förbättra säkerheten och arbetsmiljön vid pumpstation 4 (P4) i energihamnen. Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet. Varje år hanteras över 20 miljoner ton råolja, bensin, diesel och andra energiprodukter. Stora volym- och trafikflöden måste hanteras på kort tid vilket ställer krav på hög säkerhet och ett bra arbetsklimat.

IDENTIFIERADE ARBETSMILJÖRISKER

Vid tidigare genomförda skyddsronder har olika brister identifierats vid pumpstationen. Många ledningar och ventiler hade byggts över tid utan att se till helheten. Arbetsmiljöriskerna som upptäcktes berodde bland annat på utformningen av stationens plattformar och tillhörande trappor. Arbetshöjden i kombination med tröga ventiler innebar arbetsbelastningar för ledningsvakterna som manövrerar pumpningarna. Förstudien som genomfördes föreslog en rad lämpliga åtgärder utifrån de identifierade riskerna, vilka senare inkluderades i projektet.

GENOMFÖRANDE AV PROJEKTET

Personalen som arbetar i anslutning till pumpstationen är ledningsvakter som patrullerar alla ledningar, samt verkstadstekniker som utför underhållsarbete. Projektet startades under 2018 och avslutades under 2019. För att säkerställa en bra utformning av plattformarna revs rörinstallationer som inte var i drift och trapporna till plattformarna uppdaterades för att följa rådande standard. Vissa delar byggdes om för att kunna manövreras enklare och flera mindre ventiler automatiserades. In- och utgång har flyttats vilket gör att personalen inte behöver passera över OFA-ytor.

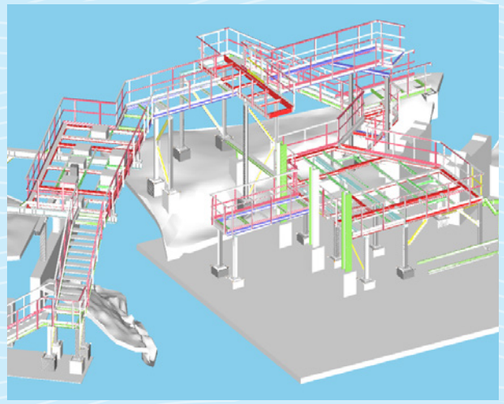
Arbetet i och runt P4 medförde stora skaderisker, vilket innebar att omfattande planering krävdes för att kunna garantera säkerheten. Renoveringen genomfördes under dagtid och pumpstationen fick ställas i ordning inför natten. Det var viktigt att säkerställa att information överlämnades till nästkommande skift, så att driften fortsatt kunde säkras utan påverkan för kund eller medarbetare. Inga allvarliga tillbud eller olyckor inträffade under projektets gång. Erfarenheten från projektet kommer att kunna användas vid renovering av fler pumpstationer i energihamnen.

”Arbetsmiljön är avsevärt bättre, alla är nöjda.”

Roger Sköld, ordförande i Transport och skyddsombud

ETT DIGITALT ANGREPPSSÄTT

För att få en helhetsbild över P4 skapades en digital 3D-modell. Genom 3D-modellens visualisering togs ett förslag fram på hur stationen kunde utformas. Förslaget utgick ifrån att skapa en säkrare arbetsplats med bättre arbetsmiljö men även att automatisera, effektivisera och förbättra standarden på pumpstationen. Automatiseringen ger en bättre och säkrare process. Man får mer kontroll och minskar risk för spill och stopp.



3D-modell över pumpstation 4 i energihamnen.



Håkan Olofsson
LEDNINGSVAKT, ODEC

”Fortsätt med renoveringarna, det gynnar oss alla!”

”Det är en tung roll att vara ledningsvakt, inte vem som helst kan jobba med det. Det har blivit smidigare efter renoveringen, både på grund av fysiska förändringarna och automatiseringen. P4 var den värsta arbetsplatsen som vi hade men nu är det betydligt lättare att ta sig fram och utföra arbetsuppgifterna. Vi kan gå upprätt och lättare hantera ventiler, vilket gör att vi blir mer effektiva. Det sparar både tid och pengar. Nya förutsättningarna medför också att vi kan ha mer variation bland personerna som anställs eftersom jobbet inte är lika tungt att utföra.”



Niklas Ohldin
PROJEKTLEDARE, VIA MIDROC FÖR GÖTEBORGS HAMN AB

”Största utmaningen var att hålla igång driften samtidigt som renoveringen pågick.”

”För att kunna genomföra projektet krävdes ett tätt samarbete mellan bolagen i energihamnen, säkerhetssamordnare, driftsplanerare, verkstan och ODEC:s ledningsvakter. Alla var ju tvungna att kunna göra sitt jobb och säkerställa att kunderna fortsatt kunde pumpa sina produkter i ledningarna. Ibland kom inte ledningsvakterna åt vissa ventiler, då fick personal på plats hänga i sele och under instruktion från ledningsvakterna sköta ventilerna. Vi hade löpande avstämningsmöten där vi gick igenom status och visade berörda hur det såg ut just vid det tillfället och vilka förändringar som skulle göras kommande vecka. Kommunikation mellan alla aktörer var viktigt och planering av aktiviteterna var avgörande för att vi skulle kunna hålla driften igång.”

Vad är en pumpstation?

En pumpstation är en plats som är en knutpunkt i energihamnens rörledningssystem. Där passerar flera ledningar som innehåller produkter av olika slag, bland annat gas och bensin. I energihamnen finns det cirka 10 större pumpstationer. Alla bolag som verkar inom energihamnen har ledningar som passerar pumpstation 4 (P4), det är den största knytpunkten i energihamnen. Kostnaderna för projektet blev cirka 6,7 miljoner kronor.



HÅLLBARHETS-STYRNING

Göteborgs Hamn AB har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre dimensioner av hållbarhet. Vi bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnavet och via relationerna till våra intressenter. Tretton väsentliga hållbarhetsfrågor har identifierats för bolaget, se sid 47, och vi arbetar med att styra samtliga. Inom flera områden, exempelvis miljö, utövas styrning av såväl direkt påverkan som indirekt påverkan. Inom ekonomi, miljö och socialt ansvar arbetas långsiktigt för att säkra ett hållbart framtida godsnav.

- **INOM EKONOMI** balanseras marknadsmässiga förutsättningar och behov av ett långsiktigt agerande. Ett starkt kassaflöde från verksamheten är avgörande för att möjliggöra bolagets investeringsprogram och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt.

- **INOM MILJÖ** sker styrning för att minimera miljöpåverkan från den egna verksamheten och övriga godsnavet. Genom att proaktivt ta fram åtgärder i samverkan med kunderna – terminaler, rederier, arrendatorer och landtransportörer, bidrar vi till mer hållbara transporter.

- **INOM SOCIALT ANSVAR** agerar vi både lokalt inom Göteborgs Stad och utifrån vår roll i hamnklustret. Bolaget ska fortsätta vara en attraktiv arbetsplats som kännetecknas av en god, säker och utvecklande arbetsmiljö. Genom kompetenta och kreativa medarbetare drivs utvecklingen och verksamheten framåt.

I detta avsnitt beskrivs formerna för hållbarhetsstyrningen och dess röda tråd från affärsplan till aktiviteter i verksamheten och därefter granskning och uppföljning. Det inkluderar information om ägarstyrning, samverkan med intressenter och utformning av ledningssystem. Därtill redovisas mål och utfall samt risker och djupdykning i arbetet med specifika intressenter.

Så bidrar vi till FN:s hållbarhetsmål

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

I Skandinaviens största godsnav har hamnbolaget en viktig roll för att bidra till genomförandet av Agenda 2030, både på hemmaplan och internationellt. Agenda 2030 handlar om att världens länder har antagit 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att uppnå fyra saker till år 2030: avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.

Göteborgs Hamn AB jobbar löpande med de flesta målen på ett eller annat sätt, men 15 av 17 mål anser vi vara mer relevanta utifrån vårt uppdrag och dess påverkan.

Vi skapar värde...

...för våra kunder, näringslivet och samhället genom att utveckla godsnavet och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt. Det gör hamnbolaget genom att vara garant för näringslivets access till hela världen.



Vi belastar...

...naturen genom att hamnverksamheten har påverkan på klimat, vatten, mark och resurser. Vi vidtar åtgärder för att minska vår och våra kunders miljöpåverkan. Det handlar exempelvis om att skapa incitament för omställning inom sjöfarten genom miljörabatter, arbeta för att öka andel gods på järnväg eller genomföra kompensationsåtgärder. Vi nyttjar vår roll för att påverka så många aktörer som möjligt.

Mer information om FN:s hållbarhetsmål hittar du här: **www.globalamalen.se/om-globala-malen**

Ägarstyrning med fokus på hållbarhet

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad och inom staden finns alla kommunala bolag samlade i ett moderbolag, Göteborg Stadshus AB. Det innebär att hamnbolaget ingår i Göteborgs Stadshus AB:s koncern. Där utövas den formella äganderollen över hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut. Göteborgs Hamn AB är ett egenfinansierat bolag och erhåller inget ekonomiskt stöd från Göteborgs Stad. Vi lämnar koncernbidrag till staden om det inte medför någon väsentlig begränsning av vår förmåga att göra nödvändiga investeringar eller utföra vårt uppdrag.

SÅ STYR GÖTEBORGS STAD

Grunden i stadens ägarstyrning finns i ägardirektivet, bolagsordningen samt i olika riktlinjer och direktiv som är gemensamma för alla bolag inom Göteborgs Stad. I bolagsordningen fastslås motivet till kommunens ägande av bolaget. I ägardirektivet, som fastställs av kommunfullmäktige i Göteborg, finns bindande instruktioner för bolagets styrelse och verkställande direktör. Ägarstyrningen sker bland annat genom representation vid årsstämman. Göteborg Stad utövar även styrning genom att kommunfullmäktige väljer styrelseledamöter, lekmannarevisorer och revisorer för bolaget och dess dotterbolag. Det är också kommunfullmäktige som fastställer ersättning till styrelse och revisorer. Kommunfullmäktiges ställningstagande ska hämtas in innan beslut av större vikt eller principiell betydelse fattas i verksamheten.

Under 2018 tog Stadshus AB fram ett förslag på nytt ägardirektiv för Göteborgs Hamn AB, ett förslag som därefter beslutades och blev giltigt i mars 2019. Bolagets nya ägardirektiv förtydligar hamnbolagets uppdrag kopplat till energiverksamhet, kryssningsverksamhet samt logistikverksamhet. Det anger också att bolaget ska medverka till en långsiktigt hållbar utveckling genom att bedriva ett proaktivt hållbarhetsarbete som syftar till att uppnå FN:s globala mål för hållbar utveckling. Detta skapar goda förutsättningar för bolaget att integrera hållbarhetsarbetet utifrån Agenda 2030 i samtliga delar av verksamheten.

KOMMUNFULLMÄKTIGES MÅL

Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrdokumentet för Göteborgs Stads bolag. Där anges prioriterade mål som ska brytas ned och verkställas inom bolagets verksamhet. Bolagets styrelse fastställer årligen ett mål- och inriktningsdokument som anger hur budgetens mål ska uppnås och vilka fokusområden som är särskilt relevanta för bolaget att arbeta med. Utifrån inriktningsdokumentet ska ledningsgruppen i bolaget ta fram en affärsplan med konkreta mål och beskrivning över hur målen ska nås. Mer om affärsplanen på sidan till höger. Vi följer löpande upp och återkopplar under året till Stadshus kring hur väl vi levererar enligt uppdraget. Hamnbolagets styrelse har årligen ägardialog tillsammans med Stadshus AB:s styrelse.

Läs mer om bolagets styrelse på sid 46.

Utvalda nyheter i det nya ägardirektivet

Bolaget ska:

– medverka till en långsiktigt hållbar utveckling genom att i alla verksamheter bedriva ett integrerat och proaktivt hållbarhetsarbete som syftar till att uppnå FN:s globala mål för hållbar utveckling, stadens lokala miljömål samt stadens mål avseende social hållbarhet och ökad jämlikhet.

– ansvara för att bygga, äga och förvalta/hyra ut logistikfastigheter till hamnanknuten verksamhet.

– tillhandahålla kajplatser för kryssningsfartyg och därigenom bidra till turismens och besöksnäringens utveckling i staden. Bolaget ska även verka för färjeverksamhet i Göteborg.

– verka för att utveckla system för att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen.

Bolagets affärsplan

Göteborgs Hamn AB:s affärsplan formas utifrån ägardirektivet samt styrelsens mål- och inriktningsdokument. Den grundas också på en nulägesanalys av vad som sker i omvärlden samt utvärdering av befintliga arbetssätt och metoder. Våra intressenters krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och våra medarbetares utveckling. Affärsplanen bryts därefter ner i mål och aktiviteter för hamnbolagets olika verksamheter. Dessa bryts i sin tur ner till mål och aktiviteter för den enskilde medarbetaren i en individuell utvecklingsplan. På så sätt skapas delaktighet och en röd tråd genom hela verksamheten.

PRIORITERADE INITIATIV FÖR ATT NÅ BOLAGETS MÅL 2019

Marknad och kund

- Genomföra prioriterade aktiviteter för att förbättra Nöjd Kund Index.
- Etablera en tydlig strategi för bolagets varumärke och externkommunikation.
- Ta fram en strategi för hur man ska nyttja digitalisering som ett sätt att stärka bolagets affärer och klustrets framgång.

Processutveckling – för ökad effektivitet

- Tydliggöra roller inom ramen för projektarbete och informations-/dokumenthantering.
- Kompetenshöjande åtgärder inom dokumenthantering.
- Säkerställa användningen av beslutad metodik ”ständiga förbättringar” i processarbetet (PDCA).
- Förbättra arbetssätt kring kund- och avtalshantering.
- Införa projektstyrningsmetodik (PPS).

Medarbetare och samhälle

- Ta fram en strategi för att stärka bolaget som en attraktiv arbetsgivare och ta fram mätetal för 2019.
- Intensifiera och systematisera samarbete med akademien.
- Arbeta med likabehandling för att möta uppdrag från staden och stärka bolagets värderingar.
- Öka medvetandet och etablera rutiner kring informationssäkerhet.
- Stärka vårt systematiska arbetsmiljöarbete och öka förebyggande arbete samt mäta nuläget.
- Arbeta med att säkerställa en god säkerhetskultur, genom värderingar och kunskap.

Miljö

- Samordna och säkerställa att miljöplanen innefattar tillräckliga åtgärder för att nå målen.
- Utreda uppdraget och säkerställa aktiviteter för hur vi ska bidra till minskad lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen.

Ekonomi

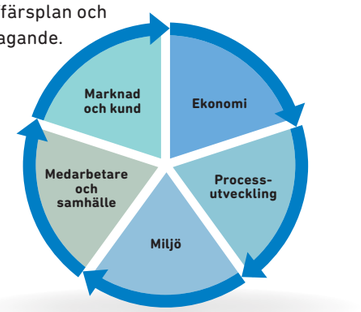
- Utveckla ekonomistyrning och system för förbättrad och förenklad ekonomistyrning med fokus på lönsamma affärer och en långsiktigt hållbar ekonomisk utveckling.

PLANER OCH STYRANDE DOKUMENT

Bolaget har en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling, vars syfte är att säkerställa att Göteborgs hamn står väl rustad för att möta marknadskraven över de kommande 20 åren. Därtill finns en strategisk tio årsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har också styrande planer som tydliggör strategisk inriktning inom specifika ämnesområden, exempelvis miljö, arbetsmiljö, säkerhet och likabehandling. Dessa innehåller nedbrytning av mål och aktiviteter och ska beaktas vid framtagande av bolagets verksamhetsplaner. För att säkerställa en god ekonomi och hantering av händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognoser och risk- och kontrollplan. Kopplat till bolagets kommunikation finns plan och strategi inom kommunikation och public affairs. Samtliga dokument ovan tillhandahålls i vårt ledningssystem.

AFFÄRSPLAN 2020

Under 2019 påbörjades ett arbete med att se över strukturen för bolagets affärsplan och processen för dess framtagande. I samband med detta tog bolaget också fram en ny vision och förtydligade uppdrag och mål. Resultatet kommer att få genomslag i affärsplanen 2020.



I affärsplanen för 2019 målstyrs verksamheten på ovan fem områden som i sin tur bryts ner i prioriterade initiativ för att nå bolagets mål. Målen i affärsplan 2019 samt dess utfall presenteras på sid 30–31.

Mål och utfall 2019

- Här har vi nått upp till vår målsättning
- Här har vi nästan nått upp till våra mål
- Här uppnådde vi inte vår målsättning

I tabellen nedan presenteras status för 2019 års övergripande mål i aktuell affärsplan.
För mer detaljerad information se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sid 48–55.

ÖVERGRIPANDE MÅL I AFFÄRSPLAN 2019

Mål	Status	Utfall / Kommentar
Marknad och kund		
Vi har ett Nöjd Kund Index på minst 65	●	Nöjd Kund Index för Göteborgs Hamn AB ökade från 2017 års resultat på 49 till 68, målet uppnåddes därmed.
Processutveckling – för ökad effektivitet		
Öka processmognad till nivå 8	●	Flera prioriterade processer har nått målet om nivå 8, men det finns processer som inte nått målet.
75 % av medarbetarna upplever att ledningssystemet är användarvänligt	●	Enkät om ledningssystemets användarvänlighet ska genomföras för utfall 2019, den är dock senarelagd till början av 2020. Det beror på uppdateringar i ledningssystemet.
Öka projektmognad enligt översiktlig mognadsanalys till nivå 3	●	Kontinuerlig uppföljning av hur projekten arbetar visar på ökad mognadsgrad, därför har behov av uppdaterad mognadsanalys saknats.
Medarbetare och samhälle		
Attraktiv arbetsgivare*	●	Bolaget har genomfört aktiviteter kopplat till att vara en attraktiv arbetsgivare under året, se sid 44–45.
Vi har en god, säker och utvecklande arbetsmiljö	●	Bolaget har genomfört aktiviteter kopplat till vår arbetsmiljö under året, se sid 2, 24–25, 29, 33, 38, 44–45.
Miljö		
Begränsad klimatpåverkan	●	Se utfall på sid 51–52. Målen för Göteborgs Hamn AB:s utsläpp samt Göteborgs hamns utsläpp uppnåddes inte. Hamnbolagets och sjöfartens utsläpp ökade, medan terminalbolagens utsläpp minskade.
Minskad lokal miljöpåverkan	●	Se utfall på sid 52. Omfattar resultat från sjöfartens utsläpp av svaveldioxid, kvävedioxid, partiklar och VOC från energihamnen. Här har målet för VOC nåtts men sjöfartens utsläpp ligger på samma nivåer som tidigare år.
Minskad resursanvändning	●	Se utfall på sid 50, 53. Omfattar resultat från Göteborgs Hamn AB:s energieffektivisering i byggnader, kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen samt brännbart verksamhetsavfall. Här har målet för energieffektivisering nåtts, men inte övriga delmål.
Ekonomi		
Avkastning på anläggningstillgångar på minst 7 %	●	Avkastning för Göteborgs Hamn AB och Scandinavian Distripoint AB har ett utfall som ligger i nivå med målet på 7 %.
Ett verksamhetsresultat på minst 200 Mkr	●	Resultatet för Göteborgs Hamn AB uppgick till 189 Mkr att jämföra med 245 Mkr för 2018.
Soliditet på minst 35 %	●	Se utfall på sid 49. Bolagets soliditet ligger på en stabil nivå klart över målvärdet.

- Här kommer vi med stor sannolikhet att nå våra mål
- Här kommer vi nästan nå upp till våra mål
- Här är stor risk att vi inte kommer att nå våra mål

I tabellen nedan presenteras utfall för affärsområdesmålen som ska uppnås till 2021.
För mer detaljerad information se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet sid 48–55.

AFFÄRSOMRÅDESMÅL I AFFÄRSPLAN 2019

Mål	Status	Utfall / Kommentar
Energi		
Ökad lönsamhet genom lägre kostnader och ökade intäkter (för att nå en avkastning på 7 % av anläggningstillgångarna)	●	Tillkommande affärer/volymer och fokus på effektivare drift och underhåll kommer att bidra till ökad lönsamhet. Dock sänks lönsamheten till följd av direktavskrivningar under året.
Vi har en anläggning som möter omvärldens ökade krav på säker produktion	●	Fortsatt stort reinvesterings- och underhållsprogram samt ökad grad av automation bidrar till en säkrare produktion. En MTO-utredning har genomförts, vilken syftar till att öka säkerheten.
Kryssning		
Vi har 50 anlöp +/- 15 anlöp per år	●	Utfallet blev 59 anlöp. Kommande år ökar anlöpen till att överträffa målet.
Container		
Marknadsandelar i Sverige på 54 % i containersegmentet 2021	●	Marknadsandelen för containersegmentet hamnade på 47 % under 2019, vilket inte är i linje med målsättningen.
Roro och bil		
Fartygstrafiken ökar med 18 % till 2021 jämfört med 2015 mätt i total GT (roro- och bilfartyg)	●	Under 2019 ökade volymerna mätt i totala GT med 16 % jämfört med 2015.
Logistikfastigheter		
Tre nya affärer för logistiketablering klara med undertecknade avtal	●	Förutsättningar för att nå målet under 2019 har saknats då affärsområdet fortfarande är under utveckling.

** Göteborgs Hamn skall uppfattas som en attraktiv arbetsgivare av sina anställda och öka med minst en enhet varje mättillfälle, mätning sker enligt definierade index i medarbetarundersökningen, NMI och HME. Delmål och mätning för att även uppfattas som en attraktiv arbetsgivare kommer att tas fram i underliggande planer.*

Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi

En stabil ekonomi och god lönsamhet ger Göteborgs Hamn AB möjligheter att underhålla och utveckla hamnens anläggningar till nytta för kunder, ägare och svensk industri. Hamnbolaget verkar på en internationell konkurrensutsatt marknad och att leverera prisvärda och konkurrenskraftiga tjänster är avgörande för fortsatt utveckling av godsnavet Göteborg.

ÅRETS RESULTAT

Resultatet för Göteborgs Hamn AB uppgick 2019 till 189 miljoner kronor att jämföra med 245 miljoner kronor för 2018. Nettoomsättningen minskar med 3 procent till 768 miljoner kronor vilket till stor del förklaras av större positiva engångseffekter under 2018. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar. Efter tre år av en hamntaxa utan höjning, justerades taxan för 2019 med cirka två procent. Ambitionen är alltjämt att hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparingar.

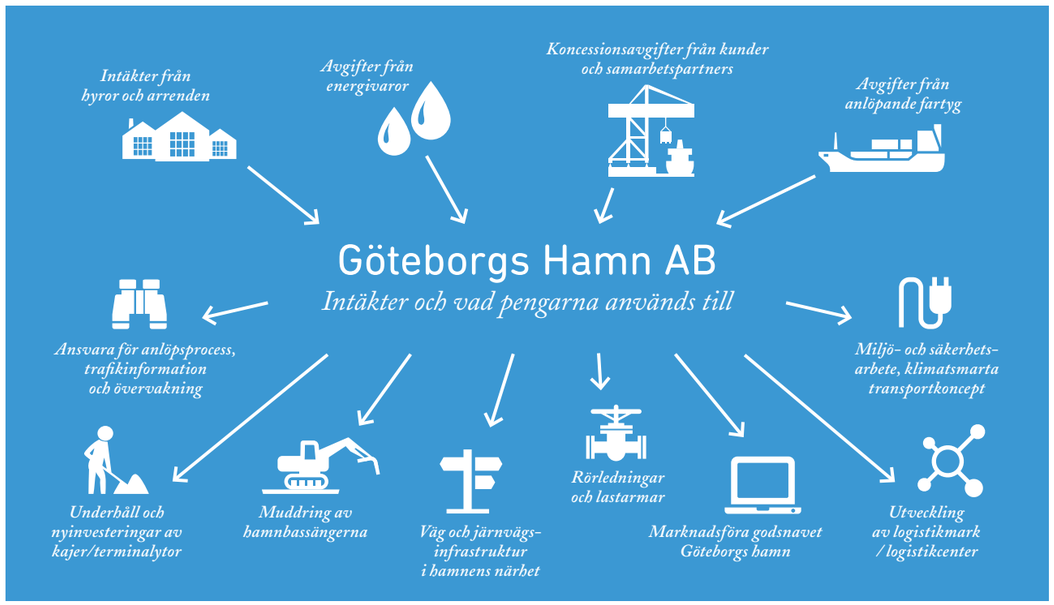
ÅRETS INVESTERINGAR

Hamnens verksamhet är kapitalintensiv och en långsiktig ekonomisk styrning är av stor betydelse. Årligen upprättas en tioårig investeringsplan som rapporteras till ägaren. För den kommande tioårsperioden uppgår planerade investeringar till cirka 8 miljarder kronor*. Därutöver tillkommer investeringar som är på utredningsstadiet.

De största investeringarna 2019:

- Ny hamndel i Arendal – från september 2018 till september 2019 pågick etapp 1, vilket innefattar byggnation av vallar för att stänga Arendalsviken, sprängningsarbeten, pålning och byggnation av vallar. Total investeringskostnad blev 53,1 Mkr.
- Sveaterminalen – en ny spåransluten omlastnings-terminal i Göteborgs hamn. Total investeringskostnad blev 80,4 Mkr.
- Betongreparationer på kajdäcket vid kajplats 710–712. Total investeringskostnad blev 3,5 Mkr.
- Utbyte av befintligt landgångstorn till ett nytt land-gångstorn med tillhörande landgång på kajplats 801 i Torshamnen. Total investeringskostnad blev 9,6 Mkr.
- Fortsatt arbete med att göra logistikparken exploate-ringsklar. Total investeringskostnad blev 28,0 Mkr.

** Inklusive Scandinavian Distripoint AB.*



Beskriver intäkter och utgifter kopplat till värdekedjan, se sid 12–13.

Bolagets säkerhetsarbete

Ett komplext tjänsteföretag som Göteborgs Hamn AB måste ha tillförlitliga och väl fungerande rutiner så att säkerhet beaktas, såväl internt som externt. Ett effektivt, verksamhetsanpassat och systematiskt säkerhetsarbete är också en förutsättning för att hamnbolaget ska få bedriva internationell hamnverksamhet. Mer om hamnskyddet på sid 22–23.



Emily Andersson, IT-projektledare och Carl Jansson, säkerhetssamordnare på Göteborgs Hamn AB, som har tagit fram systemet Permesso.

VIKTIG INFORMATION MÅSTE SKYDDAS

Information i form av dokumentation och system är en viktig tillgång och grunden till allt arbete i hamnen. Våra anställda och andra intressenter är beroende av att informationen ska vara tillgänglig, korrekt och säker. Årets arbete med att kartlägga och klassificera informa-tion handlar om att åtgärda gap för att förebygga risker och öka säkerheten. Detta har skett som en följd av skärpta lagkrav. Bakgrunden till uppstramningen är att cyberhot och informationsspridning ökar explosionsartat och därmed även riskerna. NIS-direktivet ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem och reglerna omfattar leverantörer av samhällsviktiga tjänster och vissa digitala tjänster. Under året har bolaget arbetat med att etablera ett systematiskt informationssäkerhetsarbete och en informationssäkerhetssamordnare ska anställas. Flera utbildningsinsatser har genomförts:

- E-learningutbildning om informationssäkerhet som alla medarbetare har genomfört och blir krav för att ha ett passerkort i hamnen.
- E-learningutbildning om säkerhet kopplat till den operativa verksamheten. Omfattar exempelvis projekt-ledare och chaufförer och kravnivån utgör ifrån vilken typ av uppdrag som man ska utföra.

SÄKERHETSARBETE I ENERGIHAMNEN

I energihamnen transporteras och lagras en stor mängd brandfarliga produkter såsom bensin och tjockolja. Detta i kombination med en hamnverksamhet med fartygsanlöp och ett flertal kundoperatörer inom en liten yta innebär stora risker. För att uppnå en säker energihamn krävs kontinuerlig riskhantering och förbättringsarbete för utrustningars kvalitet och tillförlitlighet. Under 2019 har en digital lösning för ökad säkerhet lanserats, Permesso. Systemet utfärdar arbetstillstånd digitalt och samordnar planerade och pågående underhålls- och utvecklings-arbeten digitalt i energihamnen. Hantering för tillstånds-ansökan sker online och när det är registrerat dyker det upp som en symbol på en digital karta. Det ger en över-blick över alla arbeten som pågår samt identifierar hinder eller risker för intilliggande verksamheter. Exempelvis kan man samordna hetarbeten i närheten av pågående pumpningar av energiprodukter så att det går säkert tillväga. Man kan också skicka exakta koordinater direkt till räddningstjänsten om olyckan skulle vara framme.



Zacharias Adra
BEVAKNINGSCHEF,
AVARN

”Göteborgs Hamn AB är bra på att se helhetsbilden när det gäller säkerhetsfrågor.”

”Det handlar om att se problematiken som vi ställs inför och anpassa verksamheten efter det. Bolaget har högt säkerhetstänk och det finns även i terminalerna. Hamnen som helhet mår bättre när man har samsyn och överenskommelser kring säkerheten. Utmaningar framåt handlar om att säkerheten ska hänga med när hamnen växer. Det ställer högre krav på att både hamnbolaget och Avarn ska kunna leverera utifrån behovet. Även här blir samverkan med terminalerna och andra aktörer inom hamnområdet viktigt, samverkan är vårt starkaste verktyg.”

Långsiktiga relationer med våra intressenter

Hamnbolagets verksamhet påverkar och påverkas av en rad olika intressenter – från ägare och medarbetare till kunder, leverantörer och myndigheter. Genom att lyssna på våra intressenter blir vi bättre på att förstå vilka frågor som är viktiga, hur vi ska prioritera och vad vi behöver utveckla. I hamnbolaget samverkar och kommunicerar vi löpande med våra intressenter på varierande sätt och genom olika kanaler. Mer information om våra intressenter, kanaler för dialog, samt vilka förväntningar våra intressenter har och vilka frågor de lyfter, återfinns i tabellen nedan.



VÅRA INTRESSENTER

* Rederier, speditörer, varuägare, järnvägsoperatörer, hyresgäster.
** Lokalsamhället, närboende, branschorganisationer, politiker, media.

Intressent	Kanaler för dialog	Huvudfråga/förväntan på hamnbolaget
Ägare	Presidiemöten, styrelsemöten, ägardialog, rapportering till staden.	Skapa förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling i Göteborg. Vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.
Kunder	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, kundbesök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, nyhetsbrev, mässor.	Effektiv fullservicehamn. Tillgänglighet. Brett linjeutbud. Välfungerande infrastruktur. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Kostnadseffektivitet. Tydligt informationsflöde.
Medarbetare	Utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar, HME, arbetsutskott, arbetsmiljökommitté, medarbetardag, intranät.	Ansvarsfullt företag. Säker och trygg arbetsmiljö. Bra anställnings- och lönevillkor. Balans i livet. Möjligheter till utveckling och karriär.
Terminaloperatörer	NKI, regelbundna möten kopplat till säkerhet, miljö, infrastruktur, marknadsföring och kommunikation.	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.
Leverantörer	Startmöten för nya ramavtal, uppföljningsmöten.	Ansvarsfull, pålitlig, tydlig och kompetent beställare med hög affärsetik. Hållbarhet vid upphandling och framtida teknikval.
Myndigheter	Regelbundna möten och dialog med myndigheter och hamnar på lokal, regional, nationell och internationell nivå.	Följa aktuella lagar, tillstånd och villkor. Kommunicera våra långsiktiga planer. Utveckla en ändamålsenlig infrastruktur. Trovärdig och pålitlig samarbetspartner. Bidra till samhällets olika utmaningar.
Samhälle och omvärld	Branschorganisationer, studiebesök, möten, mässor (både bransch och mot arbetsmarknad), forskningsprojekt, sociala medier, mail, telefon, webbplats, mediakontakter.	Pålitlig och ansvarsfull aktör. Bidra till samhällets olika utmaningar. Tyst och ren miljö. Skapa arbetstillfällen.

Tabellen är uppdaterad utifrån bolagets intressentförteckning 2019, beslutad av ledningen.

UTBYTE GENOM FORSKNING OCH AKADEMI

Hamnbolaget berörs av och samverkar med många olika typer av intressenter. Det handlar exempelvis om samhällsaktörer och det är viktigt för oss att dela med oss av vår tid och kunskap. Hamnbolaget deltar ofta i olika forskningsprojekt, med syfte att utveckla vår verksamhet och lära oss mer om framtida innovationer som forskningen identifierat. Vi samarbetar med både Göteborgs Universitet och Chalmers Tekniska Högskola samt andra hamnar och forskningsinstitut för att hitta lösningar på de utmaningar som vi löpande identifierar i vår verksamhet och bransch. Under det gångna året har vi bland annat medverkat i Miljöstyrande avgifter och incitament för hamnar som drevs av IVL och Neptunes – om buller från fartyg som drevs av Rotterdams hamn.

SAMVERKAN MED SKOLA OCH ARBETSLIV

Bolaget vill ge ungdomar och vuxna en möjlighet att få kontakt med och komma ut i arbetslivet. Det sker bland annat genom samarbete med Göteborgsregionen kring ”Samverkan mellan skola – arbetsliv”. Hamnbolaget håller dessutom föredrag, tar emot studiebesök från skolor och universitet, erbjuder praktikplatser, examensarbete och sommarjobb samt ger möjlighet till arbetsträning. Det innefattar medverkan på arbetsmarknadsdagar och mässor på högskolor och universitet. Hamnbolaget är också en aktiv partner i projektet Framtida transporter som vänder sig till elever i årskurs 7 och 8 och uppmuntrar till teknikengagemang. Eleverna får i projektet skapa egna transportlösningar och samtidigt påverka sin samtid och framtid. Bolaget är också partnerföretag till Miljöbron, en organisation som sammanlänkar studenter och företag kring olika hållbarhetsprojekt. Studenterna tillför nya perspektiv till vår verksamhet och får samtidigt arbetslivserfarenhet och uppleva hamnbolaget som potentiell framtida arbetsgivare.



Hulda Winnes
FORSKARE, SVENSKA MILJÖINSTITUTET, IVL

”IVL har jobbat med Göteborgs Hamn AB i många forskningsprojekt de senaste åren och det är värdefullt att ha med en partner som är intresserad av att höja sin kunskapsnivå.”

”Genom samarbete med hamnbolaget kan vi få tillgång till data från en stor hamn med verksamhet inom olika delar av sjöfarten och transporter på landsidan. I forskningen kan man få ett relevant internationellt exempel, samtidigt som det ju är en svensk hamn. Jag upplever också att bolaget är positivt till den fördjupade kunskap man får genom forskningsprojekten. Projekt där vi har arbetat tillsammans spänner mellan områden som logistik, emissionsmodelleringar, livscykelanalyser och biobränsleförsörjning i hamnområdet.”

I skolprojektet Framtida transporter som hamnbolaget är delaktig i, hoppas vi kunna uppmuntra ungdomars intresse för transporter, transportsystem och teknikutveckling.




hållbara transporter
inrikes sjöfart
automation
miljö
ai
klimat
ålgräs
klimatet
järnvägen
hållbarhet
farledsprojektet
volymer
logistik
västlänken
farleden
tillväxt
tåg
infrastruktur
farledsfördjupning
vatten
brexit
stora fartyg
permesso
musslor
klimatet
genomförd fördjupning
miljöpåverkan fartyg
säkerhetspolitik
självkörande bilar
konkurrens
farledsfördjumningen
säkerhetsskydd
jespers uppginningar
farledsfördjupning
motivation
gods
jespers
dykning
sårbarheten
ifkgöteborg
varm sallad
global svält
framtidsspaning
kryssningstrafik
farledsfördjupningen
hajar
energi besparing
slussar i havsbandet
leveranser före vetskap
förarlösa truckar
eldrivna fartyg
totalförsvar
informationssäkerhet
mer volymer till hamnen
reparera kajer
robotar i hamnen
kortväga kombitåg
socialt ansvar
sårbarhet
framtiden
havsnivå
farledsfirdjupning
elektriska båtar
rönndahls uppfingar
fartygsstorlek
djupare farled
farledsdjupet
hamnmuddring
klimater
teleportering
dryports
1000000
hamnnära verksamhet
hållbara godsflöden
krig
lng lbg
muddermassor
urban vattenlogistik
apm terminals
kalla sommrar
hamnutbyggnad
lotsar
artificiell idioti
nya konkurrenter
lastbilar vs tåg
efter kriget
tullverket
elfärjor
transporte
sjöfart
yttre hot
havsnivån
al gods
stress
samordning
jamnbanan
robert peris
samarbete
elektrifiering
autonoma
back to basics
china
direkt anlöp
ton över kaj
energi
jula
elförsörjning
digitalisering
bränsleceller
hållbar utveckling
klimatsmart transport
nollutsläpp
fördjupning
ekonomin
skanska
landström
spårbarhet
blockchain
snällhet
stockholm
säkerhet
swexit
elfartyg
kundnöjdhet
infra
ny terminal
flygbåtar
rpa
roro
framtidsdjupet
havsnivå
framtiden
sårbarhet
transporte
sjöfart
elfärjor
energi besparing
hajar
farledsfördjupningen
kryssningstrafik
global svält
varm sallad
ifkgöteborg
sårbarheten
motivation
gods
jespers
dykning
konkurrens
farledsfördjumningen
säkerhetsskydd
jespers uppginningar
farledsfördjupning
självkörande bilar
säkerhetspolitik
miljöpåverkan fartyg
genomförd fördjupning
miljö
eldrivna fartyg
förarlösa truckar
leveranser före vetskap
slussar i havsbandet

Utveckling av bolagets ledningssystem

Hamnbolagets ledningssystem finns till för att säkerställa att verksamheten gör rätt saker, på rätt sätt och att vi lever upp till intressenternas krav. Fokus ligger på att skapa ett effektivt och användarvänligt ledningssystem som genererar kundvärde och mer nöjda intressenter. Verksamheten är certifierad inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö enligt ISO 9001, ISO 14001 och OHSAS 18001.

VIDAREUTVECKLING EFTER OMCERTIFIERING

Bolagets ledningssystem omcertifierades under 2018. Under 2019 har fokus varit att vidareutveckla dess innehåll och organisation. Interna forum har etablerats där processägare, processledare och specialister kan samlas och utbyta erfarenheter för att driva utvecklingsarbetet framåt. En översyn av arbetssätt för ständiga förbättringar har påbörjats under året och förväntas vara färdigställt under 2020. Därtill har fortsatt utveckling skett kring systemstöd och processer. Under hösten fanns särskilt fokus på dokumenthantering där verksamheten har kvalitetssäkrat alla styrande dokument. Under året genomfördes en intern revision och en extern revision, där totalt åtta avvikelser konstaterades. Ingen av dem graderades som allvarlig och åtgärder har vidtagits under året för att hantera dessa. Utmaningar framåt blir att säkerställa intern kompetens och resurser för att verksamheten ska kunna arbeta systematiskt med dessa frågor och skapa värde för berörda intressenter. Ett fokusområde för 2020 blir att ytterligare knyta samman kvalitets-, miljö-, arbetsmiljö- samt riskfrågor inom bolagets ledningssystem.

VERKSAMHETENS MILJÖPÅVERKAN

Ledningssystemet är bolagets verktyg för att minimera verksamhetens miljöpåverkan och leva upp till intressenternas förväntningar på vårt miljöarbete. Här identifieras vad som är viktigt, vilka mål, åtgärder och arbetssätt som är relevanta för att leva upp till olika miljökrav. Årliga uppdateringen 2019 av verksamhetens betydande miljöaspekter genererade inga omfattande nyheter, dock identifierades två nya miljöaspekter. Lastbilstrafik och järnvägstrafik till och från hamnen lyftes in i verksamhetens förteckning och är viktiga frågor att fortsatt arbeta med framåt. Klimatpåverkan från flera delar av verksamheten är fortsatt den centrala delen att fokusera på och utgör en stor utmaning för hela transportbranschen.

SYSTEMATISKT ARBETSMILJÖARBETE

Hamnbolaget ska vara en arbetsplats som kännetecknas av en god och säker arbetsmiljö. Anställda, kunder och samarbetspartners ska känna sig trygga med vårt sätt att hantera arbetsmiljön. Under 2019 har inventering av kompetens kring systematiskt arbetsmiljöarbete gjorts för alla chefer i hela bolaget. De som har saknat relevanta kunskaper har utbildats. Under året har hela verksamheten haft workshops kring faroidentifiering och riskbedömning där samtliga risker samlas i en kontrollplan för arbetsmiljöfrågor. Ett omfattande arbete med översyn av all dokumentation kopplat till arbetsmiljö har också påbörjats, det handlar om att förtydliga för verksamheten och effektivisera arbetsmiljöarbetet.

VÅRT AVVIKELSEHANTERINGSSYSTEM

Avvikelsehanteringssystemet och dess utredningar är viktiga för att upptäcka systematiska avvikelser inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Varje vecka hanteras utredningarna i energihamnen, där ansvarig arbetsledare, skyddsombud och specialister deltar. Under 2019 har inga större incidenter inträffat som inneburit skada på människa eller natur. Totalt rapporterades 294 stycken avvikelser under 2019.



Åsa Guander
KVALITETSCHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB

”Kvalitetstänket ska byggas in i alla våra processer för att skapa effektiva och kvalitetssäkrade arbetssätt samt ökat kundvärde.”

”Det är viktigt att vi vidareutvecklar vårt ledningssystem med målet att det ska vara enkelt och användarvänligt. Ett sådant ledningssystem skapar nytta både internt för chefer och medarbetare, såväl som för våra kunder och övriga intressenter. Under 2020 kommer det etableras en gemensam metodik i systematiskt förbättringsarbete med fokus att få bort kvalitetsbrister där de är som störst eller kostar mest. Målet är att alla medarbetarna inom hamnbolaget ska vara med i förbättringsarbete på sikt. Det är grunden i en god kvalitetskultur, vilket är en förutsättning för ett levande ledningssystem.”

Utvärdering av bolagets styrning

Arbetet med att följa upp verksamheten ur olika perspektiv är centralt för att kunna leverera värde till våra kunder och övriga intressenter. Det handlar om att möta förväntningar utifrån såväl bolagets ägardirektiv som krav från lagstiftning.

Arbetet med att kontrollera och kvalitetssäkra verksamheten sker inom ramen för arbetet med ledningssystemet. Det innefattar olika utvärderingar, hantering av avvikelser, intern- och externa revisioner samt analyser vid processägarforum och ledningens genomgång. Bolaget arbetar systematiskt med att ständigt förbättra och utveckla verksamheten enligt Plan-Do-Check-Act-metoden.

Vid beslut om budget och affärsplan väljs ett antal områden och processer ut som särskilt ska granskas under kommande verksamhetsår. Detta för att kunna verifiera att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det handlar också om ett löpande arbete med att etablera en kultur där var och en tar sitt ansvar för den interna kontrollen. Det är en del i den ordinarie verksamheten och fokus ligger på att dokumentera kontrollaktiviteter med tillhörande kontrollbeskrivningar kopplade till varje process i ledningssystemet.

Samtliga väsentliga hållbarhetsfrågor nedan omfattas av lagstiftning. Lagförteckningar finns tillgängliga i verksamheten och följs upp löpande.

Väsentliga hållbarhetsfrågor	Styrande policys	Ansvar i organisationen
EKONOMI **Nöjda kunder.** **Utveckling av godsnavet.** **Stabil ekonomi.** **Hög affärsetik.**	• Göteborgs Hamn AB:s uppförandekod. • Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. • Hamnordning för Göteborg. • Finanspolicy och finansiella riktlinjer för Göteborgs Stad. • Säkerhetspolicy för Göteborgs Stad. • Riktlinjer för informationssäkerhet inom Göteborgs Stads policy och riktlinjer för användning av informationsteknik inom Göteborgs Stad. • Göteborgs Hamn AB:s kompletterande säkerhetspolicy och informationssäkerhetspolicy. • Integritetspolicy. • Policy och riktlinjer mot mutor för Göteborgs Stad. • Policy och riktlinjer för representation. • Göteborgs Stads policy för upphandling och inköp.	• För ledningsprocess Leda och styra verksamheten samt kärnprocessen Marknadsföra och sälja ansvarar VD. • För stödprocessen Säkerställa en god kvalitet ansvarar kvalitetschef på avdelningen Business Strategy. • För kärnprocessen Samordna hållbara och effektiva fartygsanlöp ansvarar hamnkapten. • För kärnprocessen Långsiktigt planera hamnutveckling ansvarar chef för avdelningen Port Development. • För kärnprocessen Förvalta effektiv och hållbar infrastruktur ansvarar chef för avdelningen Infrastructure. • För kärnprocessen Säkerställa driften av en säker, effektiv och hållbar energihamn ansvarar operativ chef. • För stödprocessen Säkerställa en god ekonomi ansvarar ekonomichef. • För arbetet med Port Security och Informationssäkerhet ansvarar säkerhetschef. • För det interna antikorruptionsarbetet ansvarar chef för avdelningen Business Strategy.
MILJÖ **Klimat.** **Biologisk mångfald.** **Utsläpp till luft.** **Resurseffektivitet.**	• Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. • Göteborgs Hamn AB:s uppförandekod.	• För stödprocessen Säkerställa en god miljö ansvarar hållbarhetsstrateg på avdelningen Business Strategy.
SOCIAL **Arbetsmiljö, säkerhet och hälsa.** **Mångfald och jämställdhet.** **Icke-diskriminering.** **Kompetensutveckling.** **Minskat utanförskap.**	• Göteborgs Hamn AB:s uppförandekod. • Medarbetar- och arbetsmiljöpolicy för Göteborgs Stad. • Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. • Göteborgs Hamn AB:s alkohol- och drogpolicy. • Riktlinje för systematiskt brandskyddsarbete (SBA). • Jämställdhetspolicy för Göteborgs Stad. • Göteborgs Stads policy för upphandling och inköp.	• För stödprocessen Säkerställa en god arbetsmiljö ansvarar chefen för avdelningen Business Strategy och för säkerhetsarbetet i energihamnen ansvarar driftchefen. • För arbetet med vår likabehandlingsplan ansvarar ordförande i likabehandlingsgruppen och för stödprocessen Köpa in ansvarar vår inköpschef.

Omfattande riskarbete och hög affärsetik

All affärsverksamhet är förknippad med risker. Risker som hanteras korrekt kan vara värdeskapande och generera nya möjligheter, medan dåligt hanterade risker kan leda till skada och förluster. Förmågan att identifiera, värdera och hantera risk är en viktig del i hamnbolagets ledningssystem. Ambitionen är att uppnå bolagets mål genom ett balanserat risktagande där vissa risker kan reduceras eller helt undvikas genom prioritering och implementering av effektiva och välanpassade åtgärder och kontroller.

Hamnbolaget har arbetat strukturerat med riskhantering och internkontroll i flera år och området utvecklas kontinuerligt. Riskhantering utgör en integrerad del i styrning och ledning av verksamheten samt är en naturlig del i beslutsfattandet på olika nivåer.

Det inkluderas vid prioriteringar för att uppnå verksamhetens mål eller säkerställa verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag. I samband med framtagande av budget och affärsplan fastställs riskhanteringen för olika riskområden till en samlad riskbild för bolaget som helhet. Den samlade riskbilden beskriver vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska risken och vilka åtgärder som kommer att vidtas.

Inför 2020 finns på en verksamhetsövergripande nivå 43 risker inom olika kategorier. I Göteborgs Hamn AB:s affärsplan som beslutats av styrelsen, återfinns en beskrivning av riskerna inklusive vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska riskerna och vilka nya åtgärder som kommer att vidtas under året. Nedan beskrivs några av de mest prioriterade riskerna.

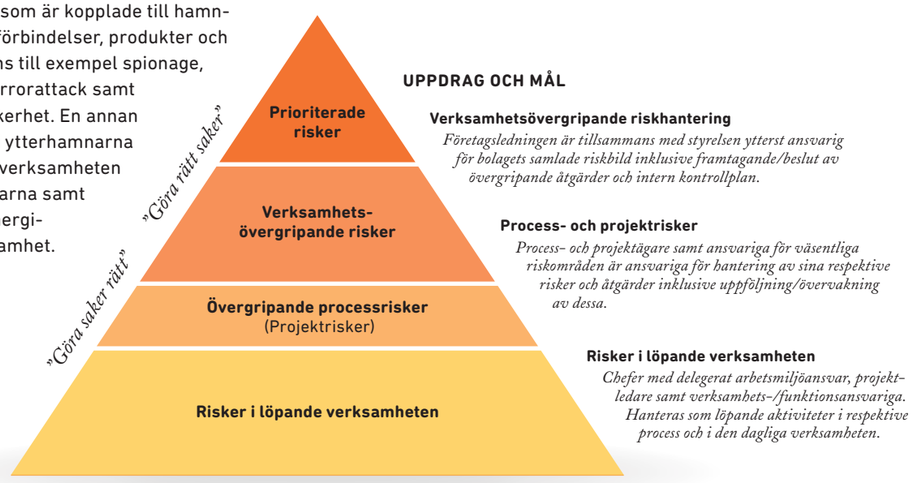
AFFÄRSRELATERADE RISKER

Bland de risker som är kopplade till hamnbolagets affärsförbindelser, produkter och tjänster återfinns till exempel spionage, sabotage och terrorattack samt informationssäkerhet. En annan risk är kajbrist i ytterhamnarna vid flytt av färjeverksamheten från innerhamnarna samt expansion av energihamnens verksamhet.

Störningar i godsnavet på grund av arbetsrättsliga konflikter som kan skada varumärket är ytterligare en risk. Fossila bränslen är ett identifierat riskområde som främst är kopplat till om fossila volymer inte ersätts av flytande förnyelsebart bränsle. Risker identifierade kopplat till farledsfördjupningen är till exempel att hamnen på lång sikt inte kan tillgodose behovet av relevant djup samt att ytterligare finansiering av fördjupningen behövs. Ny för 2019 är risker kopplade till att hamnen inte hänger med i branschen och samhällets utveckling avseende digitalisering och innovation.

RISKER PÅ MILJÖOMRÅDET

Svårigheten att uppnå de ökade kraven på minskad miljöpåverkan från myndigheter och omvärld är en övergripande risk. Detta understryker vikten av att kontinuerligt förbättra och utveckla miljöarbetet i syfte att bibehålla en proaktiv nivå. En annan miljörisk är de höga föroreningshalterna i bottensedimenten i hamnens närområde. En följd av det är att hanteringen av förorenade muddermassor vid de återkommande underhållsmuddringarna blir mer omfattande och medför kostnader.





RISKER KOPPLAT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

Inom området sociala förhållanden och personal är risker som har identifierats olycksfall, kompetensförsörjning och personalbrist, brist på entreprenörer samt konsultberoende. I hamnbolagets verksamhet kan de främsta arbetsmiljöriskerna kopplas till arbetsbelastning, begränsad möjlighet till återhämtning samt livsstils- och hälsofrågor. I energihamnen finns en mängd operationella risker, så som brand och explosion vid produktläckage, personskador kring förtöjningsutrustning och påkörning av kajutrustning. Snubbel- och halkrisker, ergonomi samt användning av maskinutrustning är andra identifierade risker i det löpande arbetet i energihamnen. Risker inom området mänskliga rättigheter kan kopplas till brott mot en eller fler diskrimineringsgrunder om hamnbolaget till exempel inte rekryterar kompetensbaserat och med fokus utifrån mångfalds- och jämställdhetsperspektiv. En annan risk är om bolagets medarbetare och andra som besöker vår arbetsplats utsätts för kränkningar och trakasserier, eller om löneskillnader mellan män och kvinnor är osakliga.

AFFÄRSETIK OCH ARBETET MED ATT MOTVERKA KORRUPTION

Att behandla kunder och samarbetspartners likvärdigt utan att gynna någon samt att hålla ingångna avtal och affärsuppgörelser är av stor vikt i hamnbolaget.

Det är också viktigt att inga mutor, oegentligheter, förtroendeskadligt beteende eller korruption förekommer kopplat till vår verksamhet. Hamnbolagets uppförandekod ger riktlinjer för hur styrelse, företagsledning, anställda och inhyrd personal ska agera i det dagliga arbetet. Aktuell lagstiftning och Göteborgs Stads ambitioner utgör miniminivån och skulle något i uppförandekoden stå i konflikt med dessa regelverk går de före koden. Alla nyanställda och inhyrd personal får skriva under att de har tagit del av vår uppförandekod. Varje chef ansvarar för att innehållet i vår uppförandekod är känt och tillämpas av medarbetare och inhyrd personal.

Uppförandekoden innehåller bland annat riktlinjer inom följande områden:

- **Förhållande till kunder och samarbetspartners**
  Vi ska vara en ansvarstagande, oberoende, neutral och pålitlig samarbetspartner. Vi ser marknadsföring och representation som en naturlig del i att utveckla relationer och samverkan. Utgångspunkten i all representation är att den ska kännetecknas av måttfullhet.
- **Förhållande till leverantörer**
  Vi ska vara en ansvarsfull, pålitlig och kompetent beställare, med hög affärsetik. Som offentlig aktör styrs vår verksamhet av Lagen om offentlig upphandling. Osunda affärsrelationer får inte förekomma.
- **Mutor och korruption**
  Göteborgs Hamn AB:s chefer, medarbetare och andra som agerar på uppdrag av Göteborgs Hamn AB får inte erbjuda, betala ut eller ta emot mutor. Göteborgs Stad har en vissel-blåsarfunktion som all personal kan kontakta vid misstanke om en allvarlig oegentlighet inom bolaget. Detta är en viktig funktion eftersom det kan finnas misstankar som kan vara svåra att ta upp med sin chef eller bolagets ledning. Beskrivning av hur man går tillväga står i uppförandekoden. Göteborgs Stads stadsledningskontor har också ett omfattande arbete för att förhindra korruption som hamnbolaget inkluderas av.

ATT GÖRA RÄTT IDAG OCH IMORGON

Under 2019 har få bolagsövergripande specifika insatser kopplat till affärsetik och korruption genomförts, vilket beror på prioriteringar utifrån identifierad risknivå. Diskussioner om vikten av att göra rätt och hur man säkerställer det är dock en naturlig del av verksamheten. Det är viktigt att hålla uppförandekoden levande och att varje del av verksamheten pratar om hur den kan och bör tillämpas i dagliga arbetet, vid exempelvis arbetsplatsträffar. För 2020 är fortsatt förbättringsarbete planerat, vilket avser styrning och internkontroll av riskområden som identifierades under 2019.

Vill du veta mer kan du läsa hela vår uppförandekod på: www.goteborgshamn.se/publikationer

Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad

Hamnbolaget ska vara en del av lösningen på de utmaningar som vårt samhälle står inför lokalt i Göteborg, men även globalt. För oss är det viktigt att bidra till ett mer jämlikt Göteborg med minskat utanförskap, minskade skillnader i livsvillkor och hälsa samt goda arbetsförhållanden. Hur vi lyckas och vad vi gör påverkar många i samhället.



BIDRAG TILL GODA ARBETSFÖRHÅLLANDEN

Hamnbolaget är ett offentligt ägt bolag och går därmed under lagen om upphandling inom försörjningssektorerna. Där ställs en mängd krav på kontroller, exempelvis att utesluta leverantörer från upphandlingar om de är dömda för brott inom området mänskliga rättigheter. Hamnbolaget köper främst tjänster och merparten är från svenska leverantörer med anställd personal i Sverige. Vi strävar efter att vara en rättvis kund och jobbar aktivt för att enbart arbeta med seriösa leverantörer som sköter sig när det gäller arbetsmiljö, skattefrågor och lagstiftning. Det sker bland annat genom hamnbolagets samarbete med Skatteverket, som kontrollerar våra anbudsgivare gentemot deras register. I våra upphandlingar ställs, när så är relevant, krav på att de varor och tjänster som köps ska produceras med hänsyn tagen till ILO:s kärnkonventioner och FN:s konventioner om mänskliga rättigheter. Flera av inköpen görs också genom de ramavtal som Göteborgs Stad kravställer och upphandlar. I merparten av våra upphandlingar där avtalen sträcker sig över lite längre tid har vi även med hamnbolagets uppförandekod som en del av underlaget, såväl som klausuler gällande antikorruption och antidiskriminering. Vi talar också om bolagets kärnvärden vid uppföljningsmöten med våra leverantörer. Vi har hittills inte påträffat några avvikelser kopplat till att bryta mot detta område. Vi arbetar även med att minimera antalet leverantörsled i våra entreprenader för att därmed öka kontrollen generellt och minska risken för oseriösa leverantörer som bryter mot både globala riktlinjer inom området samt aktuell skattelagstiftning.

KRAV PÅ SOCIAL HÄNSYN VID UPPHANDLING

I Göteborgs Stads budget är ett prioriterat mål att andelen hållbara upphandlingar ska öka. En del i detta arbete är att ställa krav på social hänsyn i stadens tjänsteupphandlingar, när det är möjligt. Göteborgs Stad har tagit fram en modell för social hänsyn i upphandlingar som ska främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, stimulera social integration, lika möjligheter och sociala rättigheter. Hamnbolaget har under de senaste sju åren utvecklat och ställt sociala krav vid upphandling. För 2019 var målsättningen att ställa sociala krav i minst 55 procent av alla ramavtalsupphandlingar eller längre entreprenader (> tre månader), resultatet blev 50 procent (flera upphandlingar var av arten ej lämpliga att ställa det i). Utöver att hamnbolaget använder stadens modell vid entreprenadupphandlingar är ett exempel på hur vi ställer sociala krav vid ramavtalsupphandlingar att avtalsleverantörerna ska anta valda utmaningar i föreningen CSR Västsveriges tre ansvarsinitiativ – läs mer på nästa sida. Hamnbolagets ambition är att ständigt förbättra och utveckla de metoder och modeller som används för att ställa sociala krav vid upphandling och vi kommer även i kommande upphandlingar hålla fortsatt fokus på denna viktiga fråga.



Fokus på en intressent: Leverantörer

Corporate Social Responsibility (CSR) handlar om ett företags samhällsansvar ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Hamnbolaget införde CSR Västsveriges initiativ för ”socialt ansvar”, ”miljöansvar” och ”reko arbetsplats” som en del i kontraktsvillkoren för hamnspecifika tekniska konsulter redan 2013. Drivkraften bakom det var att kunna skapa förutsättningar för hållbara initiativ bland leverantörerna i hamnen och på så vis få med andra aktörer på bolagets hållbarhetsresa.

KRAVSTÄLLNING SOM SKAPAR FLER HÅLLBARHETSINITIATIV

Målet med CSR-kraven är att hamnbolagets ramavtalspartners ska ta ett aktivt ställningstagande och anta minst tre utmaningar per område. Kontraktskravet innebär att varje leverantör, tre månader efter avtalsstart, ska ha antagit utmaningar inom varje initiativ, dvs socialt ansvar, miljöansvar och reko arbetsplats. Det behöver inte alltid handla om att skapa anställningsmöjligheter, alla företag har olika kapacitet och resurser.

I slutet av 2018 blev hamnbolaget klart med den andra ramavtalsupphandlingen för hamnspecifika konsulter med dessa kontraktsvillkor inom CSR-området. Efter avtalsstarten så hölls en informationsträff där kontraktskravet presenterades tillsammans med information om CSR Västsverige och exempel på olika utmaningar. Under våren 2019 genomfördes en uppföljning på nya ramavtalet för hamnspecifika konsulttjänster, utifrån krav om miljö- och socialt hänsynstagande. Resultatet av uppföljningen visar att de flesta gör mycket inom dessa områden, vilket ger en positiv påverkan på vårt samhälle och miljön. Flera leverantörer svarade att kraven i upphandlingen påverkade dem att höja ribban till nästa nivå inom CSR-arbetet.

Läs mer på: www.csrvastsverige.se

Tove Karnstedt
AFFÄRSCHEF, MARK OCH VATTEN, TYRÉNS AB



”Det är uppskattat att vårt CSR-arbete har betydelse inte bara för oss utan även för hamnbolaget.”

”På Tyréns satsar vi på den unga generationen, alla som börjar hos oss får en fadder och bolagets miljöpåverkan kartläggs. Anställda hos Tyréns har startat en egen ideell förening för välgörenhet och bolaget har en struktur för att inkludera medarbetarnas åsikter i verksamhetsutvecklingen. Vi jobbar på samma sätt i hela organisationen, alla medarbetare är en del i det arbete som sker på Tyréns kopplat till CSR. Vi är glada att denna typ av kontraktskrav äntligen blir verklighet!”



Inför sommarledigheten hölls en gemensam lunch med alla medarbetare.

Fokus på en intressent: Medarbetare

Göteborgs Hamn AB ska vara en inkluderande arbetsplats där det råder jämställdhet och mångfald, där ingen diskrimineras eller kränks. En arbetsplats som tar tillvara olika erfarenheter och kunskaper och där medarbetarna trivs och utvecklas. De mänskliga rättigheterna ska genomsyra hela verksamheten och vår uppförandekod finns för att säkerställa det, läs mer på sid 41. Det finns områden där vi kan bli bättre och därför uppmuntrar vi medarbetarna att tycka till och berätta om sin arbetssituation. Allt är ett led i vårt arbete för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare!

INSATSER FÖR MEDARBETARNA UNDER 2019

- Under året genomfördes två medarbetarundersökningar. En internt utformad under våren och en utformad av Göteborgs Stad under hösten. Den interna visade resultat som låg i linje med föregående års resultat som visade på förekomst av kränkningar och trakasserier i viss grad. Varje avdelning har fått jobba med resultatet och det fanns även med en workshop på bolagets medarbetardag. Den externa undersökningen mätte hållbart medarbetarengagemang (HME) som handlar om motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i januari 2020 och blev 73, tidigare utfall från 2017 var 77. Fortsatt analys och aktiviteter utifrån nya resultaten fortlöper under 2020.
- Utvecklingssamtal har genomförts med all personal och individuella utvecklingsplaner är framtagna. Detta har skett med hjälp av nya verktyget Heartpace, där bolagets mål bryts ner till aktiviteter för medarbetaren.
- Satsning på kompetensöverföring med beslut om att vissa tjänster som tidigare varit tillsatta av konsulter ska anställas av bolaget. Besparingarna till följd av detta används för att tillsätta ytterligare tjänster inom områden där kompetens saknats i bolaget.
- Medarbetardag med fokus på hälsa hölls 10 september.
- Hälsoprofilbedömningar har genomförts under januari till maj, med hjälp av Avonova. Syftet är att öka medvetenheten kring nuläget hos varje individ kopplat till sin egen hälsa och att synliggöra eventuella behov av livsstilsförändringar. 77 medarbetare deltog och resultatet visade att andelen personer som befinner sig i en riskgrupp har minskat med 6 procent från 2017 till 2019. Det innebär att färre medarbetare har påverkats av hälsoriskfaktorer som handlar om kostvanor, motion och stress.
- Likabehandlingsgruppen har genomfört aktiviteter utifrån likabehandlingsplanen, som utgår ifrån fokusområden från Göteborgs Stads budget och diskrimineringslagen, exempelvis inom mänskliga rättigheter, jämställdhet och jämlikhet. Vid Nyckeltalsinstitutets kartläggning av jämställdhet mellan män och kvinnor (Jämix) tillhörde bolaget topp tio i Sverige.
- Hälsoutmaning som innebar att medarbetare i olika lag genomförde hälsoaktiviteter och samlade poäng. Bakom hälsoutmaningen och hälsoarbetet under 2019 finns en hälsogrupp bestående av medarbetare och chefer från olika delar av verksamheten.



Kristian Siponen
BETONGARBETARE, GÖTEBORGS HAMN AB

”Bolagets hälsoarbete handlar om ett helhetstänk med en nivå där alla kan vara med. Hälsogruppen gör ett bra jobb och jag gillar när man kan sporra varandra. Det är också bra att vi får förutsättningar att leva mer i nuet genom tillgång till pass med mental träning, via Mindworkout. Arbetet med att hantera kränkningar har pågått under året och jag känner att vi har börjat hitta lösningar. Allt har inte varit perfekt förr men man kan säga sin åsikt, bli lyssnad på och få förståelse för att alla har sin egen syn på olika frågor. Ämnet fanns ju med i upplägget för medarbetardagen, det var väldigt positivt! Det är bra med en dag där alla medarbetare samlas, oavsett arbetsplats, och kan få luft under vingarna inför kommande år. Utmaningar framåt för att bli bättre handlar om att hitta rätt nivå på resurserna, som matchar våra stora ambitioner. Det är viktigt att kunna göra verkstad av snacket och verkligen leva upp till våra mål.”



Judit Burgmann
STYRMAN OCH KRYSSNINGSKOORDINATOR, GÖTEBORGS HAMN AB

”Jag började i bolaget som säkerhetssamordnare och fick under 2019 prova på en ny roll som styrman på M/S Hamnen och kryssningskoordinator. För de som har viljan och intresse till vidareutveckling finns det möjligheter hos oss. Engagemanget i både fysisk och psykisk arbetsmiljö är hög från bolaget. Utmaningar för oss som medarbetare handlar om att förvalta detta, både ta tillvara på de redskap vi har men även öka transparensen i vår kommunikation. Transparens, att dela nödvändig information, är oerhört viktigt för att vi ska kunna sträva mot samma mål, undvika ryktesspridning och egna agendor. Förtroende mellan kollegor i alla hierarkiska riktningar är grundläggande för att kunna ha ett bra samtalsklimat och det måste man arbeta med för att upprätthålla. Dessa frågor är alltid aktuella och ska hållas levande. På så sätt är vi enade utåt och behåller trovärdigheten, vi har ju en 400-årig historia att bygga vidare på.”

”Både Göteborgs Stad och bolaget satsar framåt och skapar möjligheter för mig som anställd att utvecklas.”

Susan Linke Nilsson, Göteborgs Hamn AB



Susan Linke Nilsson
REDOVISNINGSANSVARIG, GÖTEBORGS HAMN AB

”Jag har haft möjlighet att utföra volontärarbete hos Göteborgs Räddningsmission, som en del av bolagets samarbete med dem. Det var verkligen en lektion i ödmjukhet. Man ska bry sig om sina medmänniskor och jag gillar att min arbetsgivare vill bidra till det och visar på att vi är en del av något större. Jag har också kunnat kompetensutveckla mig genom utbildningen Morgondagens chef, som hålls inom Göteborgs Stad. Jag fick ett bredare perspektiv kring vad staden och vi faktiskt levererar för samhället. Utbildningen gav mig verktyg för en framtida chefsroll och har utvecklat mig mycket som person. Utmaningar framåt för att bli bättre handlar om att få behålla medarbetare i en konkurrensutsatt marknad. Det är viktigt att motivera och att nyttja all kompetens som finns i verksamheten. Bolagets kärnvärden måste vara en del i ledarskapet och genomsyra hela organisationen. Man ska leva som man lär! Vi har kommit en bra bit på vägen men för att leverera på våra mål krävs ytterligare en nivå.”

VISSTE DU ATT:

Bolaget samverkar med praktikplatsen.se och tar emot PRAO-elever från grundskolan.



Fokus på en intressent: Ägare

2019 innebar en ny mandatperiod för kommunfullmäktige i Göteborg och efter valet 2018 också en ny politisk styrning. Kommunfullmäktige valde under början av 2019 en ny styrelse till Göteborgs Hamn AB som tillträdde vid årsstämman 4 mars. Majoriteten av styrelsens ledamöter är nya och följande nya politiska partier är representerade: Centerpartiet, Demokraterna och Feministiskt Initiativ. Samtliga styrelsemedlemmar erbjöds en certifierad styrelseutbildning under året. Hamnbolagets styrelse leds av Cecilia Magnusson som har suttit i bolagets styrelse i åtta år men är ny i rollen som ordförande. Därtill är Eva Flyborg, förste vice ordförande och Ronnie Ljungh, andre vice ordförande, med i styrelsens presidium.

LEDAMÖTER I GÖTEBORGS HAMN AB:S STYRELSE UNDER 2019

Cecilia Magnusson, (M) ORDFÖRANDE
Eva Flyborg, (L) FÖRSTE VICE ORDFÖRANDE
Ronnie Ljungh, (MP) ANDRE VICE ORDFÖRANDE
Lars Johansson, (S) STYRELSELEDAMOT
Jan Annerback, (V) STYRELSELEDAMOT
Jan-Olof Ekelund, (D) STYRELSELEDAMOT *(t o m november 2019)*
Peter Danielsson, (D) STYRELSELEDAMOT *(fr o m november 2019)*
Eva Olofsson, (S) STYRELSELEDAMOT
David Josefson, (M) STYRELSELEDAMOT
Kristofer Andrén, (D) STYRELSELEDAMOT
Gunne Steen, (C) SUPPLEANT
Colin Carlfors, (S) SUPPLEANT
Karin Bernmar, (V) SUPPLEANT
Marianne Bergman, (KD) SUPPLEANT
Alexandra Angelbratt, (FI) SUPPLEANT
Carl Jansson, ARBETSTAGARREPRESENTANT UNIONEN
Daniela Fjellman, ARBETSTAGARREPRESENTANT SACO
Julia Christensson, ARBETSTAGARREPRESENTANT SACO
Roger Sköld, ARBETSTAGARREPRESENTANT TRANSPORT

Läs mer om Göteborgs Stads styrning av hamnbolaget på sid 28–29.

Cecilia Magnusson
ORDFÖRANDE I GÖTEBORGS HAMN AB:S STYRELSE



”Vi är inte bara ett bolag utan även en del av Göteborg. Stadens historia, nutid och framtid. Göteborgarnas kärlek till hamnen måste vi förvalta och leva upp till.”

”Ny styrelse och ny VD innebär positiv förändring och många möjligheter framöver. Det är en spännande resa att få vara med i nu när vi fortsatt fokuserar på att utveckla godsnavet vidare. Det handlar bland annat om att återfå förtroendet för hamnen som helhet efter tidigare strejker. Man kan lita på hamnens kapacitet och vi ska leva upp till det förtroendet. Farledsfördjupningen är en utvecklingsfråga som är viktig för att vi ska kunna ta emot stora och fullt lastade fartyg. Därtill innebär den också en stor investering för bolaget.

Två av mina hjärtefrågor är erfarenhetsutbyte och hållbarhet. Hållbarhet är en komplex fråga som är central för hamnens utveckling och konkurrenskraft. Det måste genomsyra hela verksamheten och det är viktigt att vi synliggör allt arbete som görs och satsar ännu mer framöver. Samverkan och erfarenhetsutbyte med andra hamnar i världen är viktigt eftersom vi kan lära av varandras goda exempel. Utmaningar framåt finns inom digitalisering och att behålla kompetens inom bolaget. Vi har ett spännande digitaliseringsarbete framför oss som kan lyfta verksamheten och godsnavet som helhet. Men det är också av stor betydelse att vi kan motivera våra medarbetare att vilja vara kvar och utvecklas tillsammans med bolaget.”

Om vår hållbarhetsredovisning

Göteborgs Hamn AB har gett ut en årlig hållbarhetsredovisning, Hållbar hamn, sedan 2012. Detta är femte året som vi redovisar i enlighet med de internationella riktlinjerna för redovisning av hållbarhetsinformation, Global Reporting Initiative (GRI). Denna hållbarhetsredovisning omfattar även den lagstadgade hållbarhetsrapporten enligt årsredovisningslagen.



Årets hållbarhetsredovisning avser verksamhetsåret 2019 och beskriver bolagets arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. I årets redovisning har vi valt att presentera olika verksamhetsfall som beskriver hur vi arbetar med de olika dimensionerna i den dagliga verksamheten, läs dessa på sid 18–25. Därtill lyfts fokus på tre intressentgrupper och deras perspektiv fram: medarbetare, leverantörer och ägare. Samtliga fall har valts ut genom att utgå från väsentliga hållbarhetsfrågor och genom intervjuer med medarbetare och chefer.

VÄSENTLIGHETSANALYS

Metoder för att identifiera de väsentliga frågorna följer GRI:s redovisningsramverk och består av identifiering, prioritering och validering. Utifrån resultatet från en intressentdialog år 2015 identifierades 17 väsentliga hållbarhetsfrågor för Göteborgs Hamn AB. Dessa frågor prioriterades sedan av en rad olika intressentgrupper och med utgångspunkt i förväntningar och krav från vår ägare, myndigheter, vårt ledningssystem inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet samt utifrån trender i samhället. Hållbarhetsfrågorna fastställdes sedan genom beslut i företagsledningen.

Inför årets hållbarhetsredovisning gjordes en översyn av de väsentliga hållbarhetsfrågorna i syfte att validera frågornas relevans. Inför översynen samlades material in under året i dialog med olika intressenter. En intern workshop genomfördes därefter under hösten där deltagarna gick igenom varje väsentlig fråga med utgångspunkt från det underlag som samlats in. Workshopen resulterade i bedömningen att de frågor som hade identifierats år 2015 fortfarande är relevanta för bolaget. De väsentliga frågorna har sedan diskuterats i bolagets ledningsgrupp och kommer att tas med in i ett större omtag under 2020.

ÅRSREDOVISNINGSLAGEN OCH GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport och är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Redovisningen är upprättad enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. I årets redovisning tillämpas GRI Standards på tillämpningsnivå Core.

Läs mer om GRI på: **www.globalreporting.org**

Göteborgs Hamn AB:s väsentliga hållbarhetsfrågor:

- **Nöjda kunder**
- **Utveckling av godsnavet**
- **Stabil ekonomi**
- **Hög affärsetik**
- **Klimat**
- **Biologisk mångfald**
- **Utsläpp till luft**
- **Resurseffektivitet**
- **Arbetsmiljö, säkerhet och hälsa**
- **Mångfald och jämställdhet**
- **Icke-diskriminering**
- **Kompetensutveckling**
- **Minskat utanförskap**



NYCKELTAL OCH GRI-INDEX

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta på basis av våra väsentliga frågor, som nyckeltal och GRI-upplysningar.

Först redovisas nyckeltalen där aktuell GRI-upplysning anges i vänsterkolumnen. Mät- och beräkningsmetodik samt kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2015–2019. Basår för beräkningarna av nyckeltalen är 2010, eftersom bolaget omstrukturerades vid den tidpunkten. Utöver nyckeltal kopplade till GRI-upplysningar redovisas även ytterligare ett antal nyckeltal som vi bedömt som intressanta att ta upp och redovisa, dessa anges som egen upplysning (e.u). Där inget annat anges avser nyckeltalen Göteborgs Hamn AB, då dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB:s verksamhet inom koncernen är begränsad.

Därefter redovisas förändringar jämfört med tidigare års redovisning. Till sist redovisas hamnbolagets GRI-index, som är upprättat enligt GRI Standards 2016. Det innehåller sidhänvisningar till samtliga upplysningar som Göteborgs Hamn AB redovisar samt kommentarer och information om avsteg.

Hållbarhetsupplysningar kopplat till Årsredovisningslagen återfinns på följande sidor:

AFFÄRSMODELL	10, 28–29, 49–50
MILJÖ	14, 18, 20, 23, 26–29, 38–40, 51–53
SOCIALA FÖRHÅLLANDEN	26, 39, 42–43, 55
PERSONAL	26, 29, 33, 39, 41, 54–55
RESPEKT FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER	41–42, 44
MOTVERKANDE AV KORRUPTION	39, 41–42, 50

EKONOMI

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Ekonomiska resultat							
201-1	Nettoomsättning, Mkr	764	754	751	742	706	
201-1	Resultat efter finansiella poster, Mkr	189	245	214	218	206	
e.u.	Rörelseresultat, Mkr	217	276	248	255	245	
102-7	Balansomslutning, Mkr	3 246	3 167	3 221	3 016	2 932	
102-7	Eget kapital, Mkr	1 531	1 446	1 357	1 273	1 146	
102-7	Skulder, Mkr	1 714	1 721	1 864	1 743	1 785	
102-7	Avkastning på anläggningstillgångar, %	7,2	8,7	8,4	9,0	9,1	
e.u.	Soliditet, %	55,2	53,3	49,1	49,4	46,3	
e.u.	Investeringar, Mkr	275	244	349	228	260	
e.u.	Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	338	284	394	347	290	
201-4	Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	0	14	90,3	0	-0,6	
201-1	Skapat ekonomiskt värde, Mkr: Kunder	768	788	772	758	715	Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av "betalningsströmmar" i bolaget. Inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar och dylikt. Tabellen innehåller ej heller ev. momseffekter.
	Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr:						
	Leverantörer	-224	-186	-237	-222	-243	
	Anställda	-77	-70	-69	-65	-64	
	Långivare	-28	-31	-34	-36	-39	
	Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-72	-76	-46	-47	-45	
	Aktieägare	-110	-104	-108	-71	-102	
	Behållet ekonomiskt värde, Mkr:	257	322	278	317	223	
Indirekt ekonomisk påverkan							
203-1	Investeringar, Mkr	275	244	349	228	260	
203-1 203-2	Antal exjobbare / praktikanter / arbetsmarknadsprogram	11	13	12	17	20	
203-1 203-2	Sociala krav vid tjänsteupphandlingar, %	50	80	60	60	50	Avser alla längre entreprenader (längre än tre månader) samt alla ramavtal.
Produktion							
203-1	Planerat underhåll, Mkr	117	95	120	160	97	
Linjeutbud							
203-1	Antal anlöp	6 300	6 600	6 600	6 200	5 900	Fartygsanlöp definieras som fartyg som gör fartygsanmälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på redden och förhalningar är exkluderade.
203-1	Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	3	3	5	8	7	Information kring trafikslingor från rederierna som anlöper Göteborgs hamn (hemsidor).
203-1	Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	13	17	20	20	24	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.

EKONOMI

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Linjeutbud, forts.							
203-1	Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	6	7	8	8	7	Information från terminalerna kring järnvägsoperatörer som redovisas varje månad.
203-1	Antal kryssningsanlöp	59	43	40	34	50	Information hämtas från anlöpssystemet.
Volymer							
203-1	Container, TEU*	772 000	753 000	644 000	798 000	820 000	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
203-1	Miljoner ton gods totalt	38,9	40,5	40,8	40,9	38,2	Se ovan.
203-1	Roro (rullande gods), enheter	551 000	584 000	593 000	539 000	527 000	Se ovan.
203-1	Nya bilar, antal	276 000	290 000	295 000	246 000	214 000	Se ovan.
203-1	Energi, miljoner ton	22,2	23,4	23,5	23,7	21,1	Se ovan.
203-1	Passagerare, miljoner	1,78	1,68	1,73	1,71	1,75	Se ovan.
203-1	Container på järnväg, TEU	456 000	398 000	351 000	447 000	430 000	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av ny definition av nyckeltalet.
e.u.	Andel containers via järnväg, %	66	59	63	62	58	Containergods på järnväg i förhållande till hanterade containers på containerfartyg.
e.u.	Andel import/export totalt, fulla containers, %	46 / 54	48 / 52	51 / 49	49 / 51	47 / 53	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
e.u.	Svensk marknads-andel container, %	47	46	41	52	56	Göteborgs hamn baseras på officiella siffror från hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar. Marknadsandel för 2016–2017 är baserat på helårsdata, 2018–2019 baseras på underlag januari–september.
e.u.	Svensk marknads-andel roro, %	17	18	18	18	18	Se ovan.
e.u.	Svensk marknads-andel bil, %	31	33	35	29	27	Se ovan.
Nöjda kunder							
102-43 102-44	Våra kunders helhetsomdöme om Göteborgs Hamn AB, %	68	i.u.	49	63	61	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). Resultat för 2018 saknas eftersom denna genomförs vartannat år från och med 2017. Läs mer på sid 36.
Hög affärsetik							
205-2	Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	0	0	14	0	0	Under 2019 genomfördes en styrelseutbildning där antikorruptionsfrågor behandlades.
205-3	Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

** TEU = omräknat till 20-fotsenheter.*

MILJÖ

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Energi							
302-1	El, MWh	4 900	5 600	5 900	6 100	6 100	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen är Bra Miljöval för samtliga år och levereras av Energi Sverige.
302-1	Fjärrvärme, MWh	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Fjärrvärmen är Bra Miljöval sedan 1 juli 2014 för byggnader 036 och 035 samt levereras av Göteborg Energi.
302-1	Följevärme, MWh	2 100	1 700	2 100	2 700	2 000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmen har inblandning av biogas i värmeproduktionen sedan 1 juli 2015 samt levereras av Göteborg Energi.
302-1	Gasuppvärmning byggnader, MWh	1 100	1 200	1 200	1 200	1 100	Omfattar direkt energianvändning per primär energikälla. Gasen utgörs av biogas sedan 1 januari 2015 och levereras av Göteborg Energi.
302-3	Energieffektivitet i byggnader, kWh/m^2	123	135	139	139	142	Energieffektiviteten beräknas genom en sammanställning av el-, fjärrvärme- samt gasuppvärmning utslaget på yta i följande byggnader: 036, 053, 055, 148, 501, 505, 510, 551, 601, 616, 642, 646 och 660. Byggnader där hyresgäster har egna energiavtal omfattas inte.
302-1	Drivmedel, liter	52 400	46 000	54 600	48 000	53 600	Omfattar biodiesel, diesel och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gothenburg Roro Terminal AB, Fordonsgas, Preem och OKQ8.
302-1	Drivmedel, nm^3	7 700	8 800	8 900	11 000	8 800	Omfattar fordonsgas till produktionsfordon och utgörs sedan 2014 av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer, vilka är Gatubolaget och Fordonsgas.
Utsläpp							
305-1	Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta ton koldioxidekvivalenter	234*	206	240	220	160	Avser rapportering av scope 1 enligt GHG-protokollet. Omfattar arbetsfartyg, produktionsfordon, uppvärmning av byggnader och brandpumpar i Torshamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer för drivmedel och gasuppvärmning, vilka hämtas hos leverantörerna (se ovan avsnitt om energi). Utsläpp från basår 2010 var 590 ton.
305-2	Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxid-ekvivalenter	21*	25	20	35	170	Avser rapportering av scope 2 enligt GHG-protokollet. Omfattar el- och fjärrvärmeanvändning i byggnader samt gatubelysningen och följevärmen i energihamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer som tillhandahålls av Göteborg Energi (se ovan avsnitt om energi). Utsläpp från basår 2010 var 150 ton.
305-3	Göteborgs hamns utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, ton koldioxidekvivalenter	184 000*	178 000	177 000	187 000	169 000	Avser rapportering av scope 3 enligt GHG-protokollet. Omfattar sjöfarten i Göteborgs kommun, terminalbolag: APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Roro Terminal AB och Logent Ports & Terminals AB samt lastning av bensin till fartyg i energihamnen och Göteborgs Hamn AB:s tjänsteresor. Terminalbolagen redovisar utsläppen för scope 1+2 enligt GHG-protokollet. Underlag för tjänsteresor tillhandahålls av bolagets resebyrå. Utsläppen från flygresorna beräknas from 2017 med verktyget Atmosfair. Utsläppen från sjöfarten beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2017–2015 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
305-1 305-2 305-3	Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter	385*	320*	360	360	475	Avser rapportering av scope 1, 2 och 3 (för tjänsteresor) enligt GHG-protokollet. Utsläpp från basår 2010 var 900 ton.

** Dessa siffror uppdateras under feb–mars 2020, då slutgiltigt underlag inkommer.*

MILJÖ

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Utsläpp, forts.							
305-7	Svaveldioxid, ton	100	99	99	110	93	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2017–2015 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
305-7	Kvävedioxid, ton	1 900	1 900	1 900	2 200	1 900	Se ovan.
305-7	Partiklar, ton	44	42	42	46	39	Se ovan.
305-3	Koldioxid, ton	170 000	160 000	160 000	180 000	150 000	Se ovan.
305-7	Kolväten, ton	97	91	90	97	81	Se ovan.
305-7	VOC-utsläpp i energihamnen, ton	1 300	1 400	1 500	1 500	1 700	Mätningar genomförs av FluxSense AB i energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.
e.u.	Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	43	31	34	29	28	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är anmälda för miljörabatt.
e.u.	Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	38	34	35	35	32	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns.
Avfall							
306-2	Farligt avfall, ton	6 340	6 380	7 240	7 480	7 680	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 27 fraktioner, 2019. Mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. För 2019 var 6 320 ton omhändertagna av Stena Recycling och 23 ton av Renova, statistiken tillhandahålls från dem. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling, denna information tillhandahålls inte av Renova.
306-2	Materialåtervinning, % Energiåtervinning, % Deponi, %	3 97 0	2 98 0	1 99 0	1 99 0	1 99 0	Anger den procentuella fördelningen av mängden farligt avfall från Stena Recycling som materialåtervinns, energiåtervinns samt deponeras. Andelen som deponeras är under 0,5 % och redovisas därför som 0.
306-2	Förorenade massor, ton	85 000	10 000	i.u.	i.u.	i.u.	En sammanställning av mängder massor som har klassificerats som Känslig Markanvändning (KM), Mindre Känslig Markanvändning (MKM) och farligt avfall och har hanterats av tillståndspliktig transportör. Underlaget kommer från transportörerna. För åren 2015–2017 finns mängderna per projekt och ej sammanställt totalt för bolaget.
306-2	Sludge, ton	6 100	6 100	7 100	8 000	7 400	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.

MILJÖ

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Avfall, forts.							
306-2	Övrigt avfall, ton	815	800	935	770	760	Omfattar avfall från Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer samt sjöfarten. Inkluderar följande avfallsfraktioner: fint och grovt brännbart verksamhetsavfall, avfall till sortering, kontorspapper, glasförpackningar, wellpapp, hård- och mjukplast, pappersförpackningar, metallförpackningar, matavfall samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 487 ton under 2019, vilket målstyrs genom resurshushållningsmålet i miljöplanen. Övriga mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. Underlag tillhandahålls av Renova och Kretslopp och vatten, vilka är aktörerna som hanterar avfallet. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet. Avfall för övrig behandling utgör mindre än 1 % och redovisas därför ej.
306-2	Energiåtervinning, % Materialåtervinning, % Sortering, % Biologisk behandling, %	60 14 25 1	59 15 26 1	55 19 25 1	56 22 21 1	53 16 30 1	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energiåtervinns, materiaåtervinns, sorteras och biologiskt behandlas.
306-3	Spill till mark utanför säkerhetssystemen och omgivande vatten, antal	16	10	11	5	7	Med säkerhetssystem avses hårdgjord yta som är ansluten till vattenrening. Omfattar främst Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, spill till vatten är dock inom hela hamnområdet. Mängderna per spill varierar och finns dokumenterat, fem rapporterade för 2019 var signifikanta i omfattning, dvs över 100 liter. Baseras på inrapportering i avvikelsehanteringssystemet, där mer information om varje enskilt spill finns.
e.u.	Kemiska produkter som innehåller utfasnings-ämnen, antal	6	6	9	26	9	Beräknat utifrån antal produkter som innehåller utfasningsämnen i Göteborgs Hamn AB:s kemikalie-register.
Biologisk mångfald							
304-3	Skyddade områden, areal i hektar	162	162	162	i.u.	i.u.	Omfattar Torsviken, skyddat som Natura 2000-område, samt Rya skog, skyddat som naturreservat. Torsvikens bevarandestatus utvärderas av Läns-styrelsen och Rya skog följs upp av Göteborgs Stad.
304-3	Restaurerade områden, areal i hektar	104	104	104	i.u.	i.u.	Åtgärder har genomförts för att främja biologiska mångfalden och olika djurarter, t ex salamander, hasselsnok och mindre hackspett. Detta omfattar exempelvis avverkning och röjning av igenväxta områden, tillskapa död ved, två salamanderhotell och återskapade av vattenspegel. Åtgärderna är genomförda i hamnnära områden och ska följas upp under 2020.

SOCIALT

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Anställning							
102-7 102-8	Totalt antal anställda därav män därav kvinnor	140 95 45	135 92 43	126 83 43	129 84 45	122 80 42	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
102-8	Antal tillsvidareanställda därav män därav kvinnor	133 89 44	131 89 42	121 80 37	121 i.u. i.u.	115 i.u. i.u.	Se ovan.
102-8	Antal visstidsanställda därav män därav kvinnor	8 7 1	4 3 1	6 4 2	8 i.u. i.u.	7 i.u. i.u.	Se ovan.
102-8	Antal heltidsanställda därav män därav kvinnor	132 89 43	129 88 41	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget anställer sommarjobbare men dessa finns inte med i statistiken som berör antal anställda. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
102-8	Antal deltidsanställda därav män därav kvinnor	6 4 2	5 3 2	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget erbjuder endast heltidsanställningar. De som har deltidsanställning har det på grund av eget önskemål eller av nödvändighet. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
401-1	Totalt antal som börjat därav män därav kvinnor	14 9 5	18 13 5	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
401-1	Totalt antal som slutat därav män därav kvinnor	11 7 4	7 3 4	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal.
e.u.	Personalomsättning, %	8,1	5,6	12,3	7,6	7,9	Räknas fram genom att underlag från personalsystemet, Hogia Personal. Mäts som lägst antal medarbetare som har börjat eller slutat dividerat med medelantalet anställda.
401-2	Medarbetarförmåner: Försäkringar Pension Tillgång till vård Föräldraledighet Övrigt						De som har en tillfällig anställning (vikariat) är anställda via ett bemanningsföretag och därmed utgår inga av bolagets förmåner till dem. Vi gör dock ingen skillnad på heltids- och deltidsanställda vad gäller förmåner. Bolaget betalar in tjänstepension enligt kollektivavtalets bestämmelser. Alla anställda erbjuds att köpa en valfri gruppförsäkring via Skandia där livförsäkring finns att välja. Därutöver finns en livförsäkring via kollektivavtalet. Företagshälsovård erbjuds vid behov. Bolaget har en kollektivavtalad arbetsskadeförsäkring och inkluderar även arbetsskada som leder till invaliditet och funktionshinder. Föräldraledighet är en lagstadgad rättighet och vi betalar ut föräldralön/föräldrapenning utifrån gällande kollektivavtal vid längre föräldraledigheter. Utöver ovan nämnda förmåner finns följande: Sjukförsäkring, omställningsförsäkring, bruttolöneavdrag för löneväxling till pension, hälsoprofilbedömning, friskvårdsbidrag, sponsring av startavgifter, cykelbidrag, löneutfyllnad vid vård av barn, lönetillägg vid tjänsteresor och milersättning, frukt, cykelservice, leasing av cykel, subventionerad kollektivtrafikkort och parkering, subventionerad lunch, glasögonbidrag och gratis synundersökning samt möjlighet att vara företagsvolontär.

SOCIALT

GRI-upplysning		2019	2018	2017	2016	2015	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Anställning, forts.							
401-2	Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen: Hälsoprofilbedömning Friskvårdsbidrag Sponsring startavgifter Cykelbidrag Subventionerat Västtrafikkort	 77 54 7 19 39	 0 51 8 11 25	 74 73 17 7 37	 0 56 7 0 44	 78 57 10 2 33	Via företagshälsovården erbjuds våra anställda att kolla kondition och hälsa. Hälsoprofilbedömning erbjöds 2019. De anställda har möjlighet att använda 1 500 kronor per år för friskvårdsrelaterade aktiviteter. Två startavgifter på upp till 700 kronor per gång subventioneras årligen av arbetsgivaren. Subventionerat Västtrafikkort är en del av klimatkompensationen som infördes år 2013.
e.u.	Hållbart Medarbetar Engagemang Index	73	i.u.	77	76	78	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs Stads gemensamma mätning.
Anställdas hälsa och säkerhet							
e.u.	Total sjukfrånvaro, %	3,4	4	4,5	3,8	4,3	Könsfördelningen 2019: män var 4 %, kvinnor var 1,9 %. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet HogiaLön Plus.
Kompetensutveckling för anställda							
404-3	Andel medarbetare med regelbundna utvecklingssamtal, %	100	100	100	100	100	Alla anställda har utvecklingssamtal och individuell kompetensutvecklingsplan, som följs upp och hanteras i verktyget Heartpace från och med 2019.
Mångfald och jämställdhet							
405-1	Mångfaldsindikatorer medarbetare, ledning och styrelse: Kvinnor / män, % Kvinnor / män chefer, % Kvinnor / män ledningsgrupp, % Kvinnor / män styrelse, %	 32 / 68 39 / 61 37 / 63 40 / 60	 32 / 68 36 / 64 50 / 50 29 / 71	 34 / 66 46 / 54 43 / 57 31 / 69	 35 / 65 42 / 58 50 / 50 40 / 60	 34 / 66 44 / 56 50 / 50 47 / 53	 Åldersfördelning 2019: Kvinnor: 6,7 % var under 30 år, 51,1 % var 30–50 år och 42,2 % var över 50 år. Män: 3,2 % var under 30 år, 54,7 % var 30–50 år och 42,2 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal och beräknas på totalt antal anställda. Åldersfördelning 2019: Kvinnor: 0 % var under 30 år, 36,4 % var 30–50 år och 63,6 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 29,4 % var 30–50 år och 70,5 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal. Underlaget hämtas ur Hogia Personal. Underlaget hämtas från HogiaLön Plus.
Lika lön för kvinnor och män							
405-2	Förhållandet för grundlöner och ersättningar mellan kvinnor och män	*	*	*	*	*	* Grundlöner för våra arbetare är kollektivavtalade och lika oavsett kön. Vi tillämpar individuella löner för övriga personalkategorier. Lönekartläggning enligt diskrimineringslagen visar att vi inte har några osakliga löneskillnader på grund av kön.
Icke-diskriminering							
406-1	Fall av diskriminering samt vidtagna åtgärder, antal	0	0	0	0	0	Vi har inga anmälda fall av diskriminering , enligt diskrimineringslagens grunder, under åren 2015–2019.

Förändringar jämfört med tidigare lämnad information i avsnittet Nyckeltal

GRI-upplysning	Beskrivning	Kommentar
102-7	Organisationens storlek	Ökad tydlighet: Ny koppling av befintligt nyckeltal som även är kopplat till 102-8: Nyckeltalet Totalt antal anställda har kopplats till GRI-upplysningen 102-7. Utgått: Nyckeltalet om avkastning på totalt kapital som tidigare redovisats utgår och ersätts av annat nyckeltal. Det beror på att det nya ger en tydligare koppling till bolagets måluppföljning. Ny: Nytt nyckeltal i 2019 års hållbarhetsredovisning är avkastning på anläggningstillgångar.
201-4	Ekonomiskt stöd från den offentliga sektorn	Ökad tydlighet: Tydligare avgränsning. Extra stöd som tidigare inte redovisats har lagts till i 2019 års redovisning.
203-1	Investeringar i infrastruktur och tjänster	Ökad tydlighet: Ny koppling av tre befintliga nyckeltal. Nyckeltalen Exjobbare/praktikanter/arbetsmarknadsprogram, Sociala krav vid tjänsteupphandlingar samt Planerat underhåll har kopplats till GRI-upplysningen 203-1.
203-2	Betydande indirekt ekonomisk påverkan	Ökad tydlighet: Ny koppling av två befintliga nyckeltal. Nyckeltalen Exjobbare/praktikanter/arbetsmarknadsprogram samt Sociala krav vid tjänsteupphandlingar har kopplats till GRI-upplysningen 203-2.
305-1 305-2 305-3	Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1) Indirekta utsläpp av växthusgaser, energi (scope 2) Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)	Uppdatering: Utfallet 2018 för nyckeltalet för bolagets koldioxidutsläpp har uppdaterats.
305-5	Reduktion av växthusgaser	Ökad tydlighet: Nyckeltalet Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan är bortkopplat från GRI-upplysningen 305-5 men kvarstår som nyckeltal.
305-7	NO_x, SO_x och andra väsentliga luftföroreningar	Ökad tydlighet: Nyckeltalen Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan samt Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj är bortkopplat från GRI-upplysningen 305-7 men kvarstår som nyckeltal.
306-3	Betydande spill	Ökad tydlighet: Definition av signifikant spill är tillagt.
403-2	Identifiering av faror, riskbedömning och olycksutredning (Arbetsrelaterade sjukdomar, sjukfrånvaro och dödsolyckor)	Utgått: Nyckeltal som var kopplade till GRI-upplysning 403-2 i 2018 års redovisning är borttagna i årets redovisningen med anledning av övergång från GRI 403 2016 till GRI 403 2018.
403-3	Företagshälsovård (Andel anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av prestation och karriärutveckling)	Utgått: Nyckeltal som var kopplade till GRI-upplysning 403-3 i 2018 års redovisning är borttagna i årets redovisningen med anledning av övergång från GRI 403 2016 till GRI 403 2018.
	Hållbart Medarbetar Engagemang Index (HME)	Ny: Nytt nyckeltal i 2019 års hållbarhetsredovisning
	Nöjd Medarbetar Index (NMI)	Utgått: Utgår då bolaget inte kommer arbeta med nyckeltalet framöver, på grund av övergång till HME.

GRI-INDEX / Generella upplysningar

GRI-upplysning	Beskrivning	Upplysning / kommentar	Sida
Organisationsprofil			
102-1	Organisationens namn	Göteborgs Hamn AB, org.nr. 556008-2553.	
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster		6–7, 10, 28–29
102-3	Huvudkontorets lokalisering	Amerikaskjulet, Emigrantvägen 2b, Göteborg. www.goteborgshamn.se	
102-4	Länder där organisationen har verksamhet	Sverige	
102-5	Ägarstruktur och organisationsform	Göteborgs Hamn AB är ett helägt dotterbolag till Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537-0888.	28
102-6	Marknader som organisationen är verksam på	Bolaget är baserat i Göteborg, men aktiv på den nationella och internationella marknaden för att utveckla Skandinaviens största godsnav.	6–7, 10
102-7	Organisationens storlek		8–11, 32, 49–55
102-8	Information om anställda och andra som arbetar för organisationen	Upplysningen följer Göteborgs Stads beräkningsmetod och skiljer sig avseende beräkningsmetod för ordinarie arbetstid mot Årsredovisningslagen. Göteborgs Hamn AB är en projekttung organisation med ett stort antal inhyrda konsulter som jobbar tidsbegränsat med uppdrag. Vi hyr in projektledare inom främst samhällsbyggnad och processindustri men också inom fastighet samt IT. Därutöver använder bolaget bemanningsföretag för att ersätta de vakanser som uppstår vid ordinarie personals längre ledigheter. Hamnbolaget har endast verksamhet i Göteborg och rapporterar därför inte upplysningen uppdelat per region.	49, 54–55
102-9	Leverantörskedja	Hamnbolagets viktigaste leverantörer finns inom anläggnings- och processindustrin (tekniska konsulter och företag inom betong, bygg, rör, svets och dyk), då större delen av bolagets inköpskostnader rör byggnation och underhåll av vår infrastruktur.	12–13, 43
102-10	Väsentliga förändringar gällande organisation och leverantörskedja	Mindre justeringar har gjorts inom organisationsstrukturen under 2019. Inga betydande förändringar i vår leverantörskedja.	
102-11	Försiktighetsprincipen	Göteborgs Hamn AB arbetar förebyggande och riskminimerande med hållbarhetsfrågor. Bolagets beslut ska så långt det är möjligt vara underbyggda av vedertagen fakta.	40–41
102-12	Externa initiativ om hållbarhet som organisationen stödjer/omfattas av	IAPH – World Ports Climate Declaration, Upprop kring ett fossiloberoende Västra Götaland 2030, World Ports Climate Action Program (WPCAP), Signerat miljösamarbete med övriga nordiska hamnar och CSR Västsveriges initiativ inom Reko arbetsplats, Miljöansvar och Socialt ansvar.	
102-13	Medlemskap i organisationer	Aleforsstiftelsen, Bohuskustens vattenvårdsförbund, Clean Shipping Index, Cruise Baltic, Cruise Europe, CSR Västsverige, Environmental Ship Index, European Seaports Organisation, Göta älvs vattenvårdsförbund, Hafen Hamburg Marketing e.V., International Association of Ports and Harbors, International Harbour Masters' Association, Intertanko, Logistik & Transport, Luftvårdsförbundet, Marknadsföreningen i Göteborg, Miljöbron, Network Logistics, Näringslivsgruppen, Nässjö näringsliv, Nätverket för Transporter och Miljö, Sjöfartsforum, Sweden China Trade Council, Sweden-India Business Council, Swedish Chamber of Commerce in Hong Kong, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar / Svenskt Oljehamnsforum, Sveriges kommunikatörer, The Association of European Vehicle Logistics, The european freight and logistics leaders forum, The Society for Gas as a Marine Fuel, The World Association for Waterborne Transport Infrastructure, Västsvenska Handelskammaren, Västsvenska Miljörättsföreningen.	

Generella upplysningar

GRI-upplysning	Beskrivning	Upplysning / kommentar	Sida
Strategi			
102-14	Uttalande från ledande befattningshavare		4–5
Etik och integritet			
102-16	Värderingar, principer och etiska riktlinjer	Göteborgs Hamn AB har en uppförandekod sedan 2012. För övriga relevanta policydokument se avsnittet Hållbarhetsstyrning.	10, 26, 39–42
Styrning			
102-18	Styrningsstruktur		28–29, 38–39, 46
Intressentengagemang			
102-40	Lista över intressentgrupper		34
102-41	Kollektivavtal	Samtliga anställda förutom VD omfattas av kollektivavtal.	
102-42	Identifiering och urval av intressenter		34, 47
102-43	Metoder för intressentdialog		34, 47, 50
102-44	Viktiga frågor som lyfts		10, 34, 47, 50
Redovisningspraxis			
102-45	Enheter som ingår i den finansiella redovisningen	Se Göteborgs Hamn AB:s Årsredovisning 2019, www.goteborgshamn.se/publikationer	32, 48
102-46	Definition av redovisningens innehåll och frågornas avgränsning		34, 47
102-47	Lista över väsentliga frågor		10, 47
102-48	Förändringar av information lämnad i tidigare redovisning	Under 2019 har strukturen på hållbarhetsredovisningen gjorts om för att göra den mer målgruppsanpassad. Förändringar mellan 2018 och 2019 års redovisningar finns på sid 56 samt kommenteras vid respektive nyckeltal.	56
102-49	Förändringar i redovisningen avseende väsentliga frågor	Inga förändringar av de väsentliga frågorna har gjorts under 2019. Mindre justeringar och kopplingar av nyckeltal har genomförts under året med anledningen av en översyn av GRI-kraven, se sid 47 samt kommentarer vid respektive nyckeltal.	47, 56
102-50	Redovisningsperiod	Kalenderåret 2019.	
102-51	Datum för publicering av senaste redovisningen	19 mars 2019.	
102-52	Redovisningscykel	1 gång per år.	
102-53	Kontaktperson för redovisningen	Daniela Fjellman, daniela.fjellman@portgot.se	
102-54	Redovisning i enlighet med GRI Standards	Denna rapport har upprättats i enlighet med GRI Standards: Core-nivå.	
102-55	GRI-index		57–60
102-56	Extern granskning	Årets hållbarhetsredovisning har inte granskats av tredje part. Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sid 62.	62

GRI-INDEX / Frågespecifika upplysningar

Frågespecifik standard	GRI-upplysning	Beskrivning	Kommentar/avsteg	Sida
Ekonomiska standarder				
Ekonomiskt resultat	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–32, 34, 36, 38–41, 47
	201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	Hamnbolaget har endast verksamhet i Göteborg och rapporterar därför inte upplysningen uppdelat per land eller region.	32, 49
	201-4	Ekonomiskt stöd från den offentliga sektorn		49
Indirekt ekonomisk påverkan	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–32, 34, 36, 38–41, 47
	203-1	Investeringar i infrastruktur och tjänster	Hamnbolaget genomför investeringar främst ur ett kommersiellt perspektiv. Dock kan enstaka projekt förekomma som motiveras utifrån kravställning från intressenter, exempel ägare eller myndigheter.	4, 18, 32, 49–50
	203-2	Betydande indirekt ekonomisk påverkan		12–13, 15, 35, 49
Antikorruption	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		10, 26, 28, 34, 38–41, 50
	205-2	Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption	Hamnbolaget har endast verksamhet i Göteborg och rapporterar därför inte upplysningen uppdelat per region. Information och utbildning om antikorruption redovisas inom samma nyckeltal. Uppförandekoden kommuniceras till leverantörer vid upphandling. Avsteg: Saknar sammanställning i antal och procentfördelning för rapporteringsperioden.	41, 50
	205-3	Bekräftade fall av korruption		50
Miljömässiga standarder				
Energi	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–31, 34, 38–40, 47
	302-1	Energianvändning inom organisationen	Avsteg: Energianvändningen redovisas inte uppdelat på förnybar och icke-förnybar energi eller i joule, vilket beror på utformningen av tillgängligt underlag. Bolaget avser att justera delar av detta till kommande hållbarhetsredovisningar. Förbrukning av ånga sker inte inom verksamheten. Verksamheten säljer inte energi och det kan därför inte redovisas.	51
	302-3	Energiintensitet		51
Biologisk mångfald	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–31, 38–39, 47
	304-3	Skyddade eller restaurerade miljöer	Avsteg: Innehåller inte uppgifter om samarbeten, årlig utvärdering av habitatstatus och metoder för att utvärdera habitatstatus. Det beror på att hamnbolagets åtgärder inte kräver den typen av uppföljning samt att andra aktörer har ett ansvar.	17, 23, 53
Utsläpp till luft	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–31, 34, 38–40, 47
	305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)	Avsteg: Då samtliga leverantörer inte anger vilka utsläppsgaser som inkluderas i emissionsfaktorn så kan det inte redovisas. Det medför också att Global Warming Potential (GWP) inte kan redovisas. Därtill kan inte biogena koldioxidutsläpp redovisas separat på grund av utformningen av tillgängligt underlag.	14, 18, 20–21, 51
	305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)	Avsteg: Då samtliga leverantörer inte anger vilka utsläppsgaser som inkluderas i emissionsfaktorn så kan det inte redovisas. Det medför också att Global Warming Potential (GWP) inte kan redovisas.	14, 17–18, 20–21, 51
	305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)	Avsteg: Då samtliga leverantörer inte anger vilka utsläppsgaser som inkluderas i emissionsfaktorn så kan det inte redovisas. Det medför också att Global Warming Potential (GWP) inte kan redovisas. Därtill kan inte biogena koldioxidutsläpp redovisas separat på grund av utformningen av tillgängligt underlag. Avsteg: Eftersom IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik så räknas tidigare år om för jämförbarhet. Utsläpp från basår 2010 är dock ännu inte omräknat och kan därför inte redovisas. Omräknade basåret kommer att finnas med i kommande hållbarhetsredovisningar.	14, 17–18, 20–21, 51

Frågespecifika upplysningar

Frågespecifik standard	GRI-upplysning	Beskrivning	Kommentar/avsteg	Sida
forts. Miljömässiga standarder				
Utsläpp till luft	305-5	Reduktion av växthusgaser	Avsteg: Beräkning för reducering av utsläpp till följd av gods på järnväg inkluderar inte information om inkluderade utsläppsgaser, basår eller scope. Bolaget avser att till kommande hållbarhetsredovisningar redovisa mer information om beräkningar för reducerande åtgärder och då kommer detta att inkluderas.	14, 17–18, 20, 30–31
	305-7	NO_X, SO_X och andra väsentliga luftföroreningar	Avsteg: Redovisning av Persistent Organic Pollutants (POP) och Hazardous Air Pollutants (HAP) redovisas inte då underlag saknas.	18, 20, 52
Avfall	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		14, 26–31, 34, 38–40, 47
	306-2	Avfall per typ och anteringsmetod	Avsteg: Behandlingsmetod kan inte anges för alla avfallsmängder inom farligt avfall eftersom en leverantör ej anger den informationen i tillgängligt underlag.	20, 52–53
	306-3	Betydande spill	Redovisning sker av samtliga spill, i kommentaren beskrivs de av betydande omfattning.	53
Sociala standarder				
Anställning	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		26–31, 34–35, 38–39, 44–45, 47
	401-1	Nyanställda	Hamnbolaget har endast verksamhet i Göteborg och rapporterar därför inte upplysningen uppdelat per region. Avsteg: Åldersstruktur kan inte redovisas för antal medarbetare som har börjat och slutat. Det beror på att underlaget inte finns tillgängligt i Hogia Personal.	54
	401-2	Medarbetarförmåner	Hamnbolaget ägs till 100 % av Göteborgs Stad och inga aktier finns att tillgå för medarbetarna. Verksamhetslokalisering påverkar inte fördelningen av förmåner, dock kan kollektivavtal påverka utbudet för den enskilde medarbetaren.	44–45, 54–55
Hälsa och säkerhet i arbetet	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		24–31, 33–34, 38–42, 44–45, 47
	403-2	Identifiering av faror, riskbedömning och olycksutredning	Enligt GRI 403 (2018).	24–25, 33, 38–41
	403-3	Företagshälsovård	Enligt GRI 403 (2018).	24–25, 33, 38–41, 54
Utbildning och kompetensutveckling	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		26–30, 34–35, 39, 41, 44–45, 47
	404-3	Andel anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av prestation och karriärutveckling	Eftersom alla anställda får utvärdering och uppföljning av prestation så redovisas inte per arbetskategori eller kön.	44–45, 55
Mångfald och likabehandling	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		26–29, 39, 41, 44–45, 47
	405-1	Mångfald i styrelse, ledning och bland övriga medarbetarkategorier	Vi redovisar inte andra mångfaldsupplysningar på grund av diskrimineringslagstiftning och GDPR. Avsteg: Åldersstruktur för ledningsgruppen och styrelse kan inte tas fram i Hogia Personal då åldersstruktur inte kan brytas ner på dessa grupper.	55
	405-2	Förhållandet för grundlöner och ersättningar mellan kvinnor och män	Verksamhetslokalisering påverkar inte lönesättningen.	55
Icke-diskriminering	103-1, 2, 3	Hållbarhetsstyrning		4, 26–29, 39, 41–42, 44–45, 47
	406-1	Antal fall av diskriminering och vidtagna åtgärder		55

Styrelsen om hållbarhetsrapport enligt årsredovisningslagen (ÅRL)

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport och är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Hållbarhetsrapporten innehåller Göteborgs Hamn AB:s information om de viktigaste inslagen för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat samt konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Styrelsen i sin helhet bekräftar, utifrån sin bästa kunskap och övertygelse, följande:

- Hållbarhetsrapporten har upprättats enligt årsredovisningslagen.
- Hållbarhetsrapporten innehåller inga väsentliga felaktiga uppgifter, inga väsentliga uppgifter har utelämnats och alla uppgifter är förenliga med innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 7 februari 2020

Cecilia Magnusson
Styrelsens ordförande

Eva Flyborg
Vice ordförande

Ronnie Ljungh
Vice ordförande

Lars Johansson

Jan Annerback

Peter Danielsson

Eva Olofsson

David Josefsson

Kristofer Andrén

Elvir Dzanic
Verkställande direktör

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008-2553

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

UPPDRAG OCH ANSVARSFÖRDELNING
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2019 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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

UTTALANDE
En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 7 februari 2020
Ernst & Young AB

Magnus Karlström
Auktoriserad revisor

Ordlista

BEGREPP	FÖRKLARING
CSI	Clean Shipping Index. Index som anger fartygs miljöprestanda.
ESI	Environmental Ship Index. Index som anger fartygs miljöprestanda.
GHG-protokollet	Greenhouse Gas Protocol. Standard för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp.
GRI Standard	Global Reporting Initiative. Standard för framtagande av hållbarhetsredovisningar.
GT	Gross Tonnage. Term som anger ett fartygs volym och storlek.
GWP	Global Warming Potential. Mått på förmågan hos en växthusgas att bidra till växthuseffekten.
HME	Hållbart Medarbetar Engagemang. Index som mäter medarbetarengagemang med fokus inom motivation, ledarskap och styrning.
HVO	Hydrogenated Vegetable Oil. Förnybart syntetiskt dieselbränsle.
ILO	International Labour Organization (Internationella arbetsorganisationen). FN:s organ med ansvar för arbetslivsfrågor.
IMO	International Maritime Organization. FN:s organ med ansvar för sjöfart.
IVL	Svenska miljöinstitutet.
Koldioxid-ekvivalenter	Ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten.
LBG	Liquified Biogas, flytande biogas.
LNG	Liquified Natural Gas, flytande naturgas.
MTO	Riskbedömningsmetod med Människa, Teknik och Organisations perspektiv.
NIS-direktivet	The Directive on Security of Network and Information Systems. EU-lagstiftning om informationssäkerhet.
NKI	Nöjd Kund Index. Index som mäter kundnöjdhet.
OFA	Oljeförorenat avloppssystem.
Parisavtalet	Ett internationellt klimatavtal som världens länder enades om år 2015.
PDCA	Plan-Do-Check-Act. Metod för att driva förbättringsarbete.
PPS	Praktisk Projektstyrning. Projektstyrningsmodell.
Ropax-fartyg	Ropax är en passagerarfärja som också har lastkapacitet för roro gods.
Roro-fartyg	Roro-fartyg har gods, exempelvis i form av trailers, som körs av och på fartyget.
Sludge	Fartygsgenererat oljeavfall.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit, tjugofotscontainer.
VOC-utsläpp	Volatile Organic Compounds. Flyktiga organiska föreningar.
VTS	Vessel Traffic Services, fartygstrafikservice.
ÅRL	Årsredovisningslagen.

Göteborgs Stad

SVANENMÄRKET
Miljömärkt trycksak
3041 0196

FSC
www.fsc.org
MIX
Papper från ansvarsfulla källor
FSC® C109062

GÖTEBORGS HAMN
The Port of Scandinavia

Göteborgs Hamn AB, 403 38 Göteborg. Telefon 031-368 75 00. www.goteborgshamn.se

Valentin Experience • Februari 2020 • Tryckt på EU Ecolabel-papper.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 8

2020-02-07

Ärende – Revisorernas rapporter

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

Ärende – Årsbokslut 2019

Förslag till beslut

Styrelsen beslöt godkänna det till kallelsen fogade förslaget till årsbokslut 2019. Vidare beslöt styrelsen att föreslå årsstämman att fastställa resultat- och balansräkning samt att disponera resultatet på sätt som framgår av det i kallelsen fogade förslaget till årsredovisning.

Ärende – Finansiella anvisningar för Göteborgs Hamn AB 2020

Förslag till beslut

Styrelsen beslöt fastställa bolagets förslag till Finansiella anvisningar.

1. Inledning

Göteborgs Hamn AB:s finansiella anvisningar syftar tillsammans med Göteborgs Stads finanspolicy och finansiella riktlinjer klargöra ansvarsfördelning mellan staden och Göteborgs Hamn AB för den finansiella verksamheten.

Anvisningarna skall fastlägga riktlinjer och riskramar för Göteborgs Hamn AB samt fastställa rutiner för finansiell styrning, kontroll och rapportering.

Kommunfullmäktige har beslutat om finansiell samordning i koncernen (KF handling 2013 nr 213) vilket innebär att stadens samlade medelsförvaltning och finansiella riskhantering samordnas i den övergripande finansfunktion som idag ligger på Stadsledningskontoret. Under en övergångsperiod innebär det att respektive bolag ansvarar för sina utestående lån och derivat till dessa löper ut och ersätts med kontolösning.

2. Organisations- och ansvarsfördelning

Anvisningarna är anpassade efter av Kommunfullmäktige och Kommunstyrelse beslutad finanspolicy och finansiella riktlinjer.

2.1 Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets finansfunktion, enheten för finans, tillgodoser stadens och dess helägda bolags behov av finansiella tjänster.

2.2 Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB skall ha, av bolagsstyrelsen beslutade, finansiella anvisningar baserade på Göteborgs Stads finanspolicy och finansiella riktlinjer och med utgångspunkt i den egna verksamhetens förutsättningar.

Göteborgs Hamn AB får inte utsätta staden för finansiella risker som ligger utanför stadens policy och riktlinjer.

Göteborgs Hamns finansiella anvisningar skall årligen beslutas i bolagsstyrelsen och skickas till enheten för Finans. Göteborgs Hamn AB finansiella anvisningar skall kontinuerligt revideras, och vid behov justeras, för att upprätthållen löpande anpassning till framför allt Göteborgs Stad finanspolicy.

Beslut om finansiella anvisningar får inte delegeras vidare. Alla avvikelser från anvisningarna skall omedelbart rapporteras till enheten för finans. Göteborgs Hamn AB skall lämna kvartalsvisa finansiella rapporter till enheten för Finans i enlighet med kommunstyrelsens anvisningar.

Enheten för Finans skall användas för bolagens finansiella tjänster och utför ingen kreditprövning av Göteborgs Hamn AB.

Göteborgs Hamn AB inkl. dotterbolag skall ingå avtal med enheten för Finans som reglerar villkoren och förutsättningarna för finansiella tjänster. Avtal skall uppdateras årligen.

2.3 Göteborgs Hamn AB:s organisation och delegering

Göteborgs Hamns styrelse ansvarar för anvisningarnas innehåll och vid behov ändra denna samt ta del av information om förvaltningens resultat som tillhandahålls av bolagets VD.

Verkställande direktören eller den han/hon väljer att delegera uppgifterna till, vanligtvis företagets finans-/ekonomiavdelning, har huvudansvaret för att verka på ett professionellt och kostnadseffektivt sätt i enlighet med anvisningarna för att:

- praktiskt hantera in- och utbetalningar, kassaförvaltning och kontohantering.
- praktiskt hantera bolagets upplåning, uppföljning och kontroll av låneförfall, samt ny upptagning och registrering av lån.
- se till att tillräcklig tillgång till likvida medel finns i bolaget för den löpande verksamheten samt för beslutade investeringar
- aktivt hantera de GHAB finansiella riskerna.
- ge styrelsen förslag på förändringar av anvisningarna
- samla, verifiera och rapportera utfall av det finansiella resultatet, aktuella nyckeltal.
- se till att en fungerande organisation och ansvarsfördelning finns
- upprätthålla god intern kontroll inom finansverksamheten

3. GHAB:s anvisningar för medelsförvaltningen

3.1 Bolagets skuld

Bolagets skuld ska rymmas inom av styrelsen beslutad volym.

Bolagets skuld består av följande delar;

- Extern skuld
- Skulder hos Stadsledningskontoret, Göteborgs stad utanför finansiell samordning
- Finansiell samordning (kontolösning)

För skulder utanför den finansiella samordningen ansvarar styrelsen för ränterisken. Räntan för skuld inom finansiell samordning beslutas av ägaren. Här ansvarar styrelsen endast för skuldvolymen.

3.2 Hantering av ränterisk

Omfattar endast extern skuld och skulder utanför finansiell samordning. Minst 70 % denna skuld ska vara räntesäkrad.

3.3 Hantering av valutarisk

Valutarisk är inte tillåtet när det gäller:

- finansiella tillgångar och skulder
- försäljningar och köp av varor eller tjänster av väsentligt belopp.

Valutasäkring skall göras vid köp/försäljning av varor och tjänster i utländsk valuta som överstiger 100 000 kronor.

Tillåtna instrument: valutatermin, valutaswap. Motpart Göteborgs Stad finansavdelning.

3.4 Derivatinstrument

Derivatinstrument får inte användas i spekulativt syfte utan endast för ränte- och valutasäkring.

4. Rutiner för finansiell styrning, kontroll och rapportering

Staden och dess direkt och indirekt helägda bolag ska upprätta rutiner som säkerställer god intern kontroll, rapportering och uppföljning samt riskutvärdering.

4.1 Lånevolym

Styrelsen fastställer minst årligen maximal lånevolym i samband med beslut om resultatbudget och investeringsbudget.

4.2 Rapporteringsskyldighet

Till styrelsen rapporteras vid varje styrelsemöte följande;

- Utestående lån och förfallostruktur för externa lån och lån hos Göteborgs stad
- Utestående belopp och förfallostruktur för ränteswapar
- Utestående lån inom kontolösning
- Totalt utestående lån
- Totalt av styrelsen beviljad lånevolym

Bolagen skall till finans lämna in:

- Av styrelsen beslutade finansiella anvisningar baserade på stadens finanspolicy och finansiella riktlinjer. Beslut om finansiella anvisningar får inte delegeras vidare. Alla avvikelser skall rapporteras till finans.
- Den löpande likviditetsprognosen för kommande fyra veckor rapporteras veckovis på fredagar.
- Den långsiktiga likviditetsprognosen för de kommande 12 månadens som rapporteras i november varje år och uppdateras löpande i mars och augusti.
- Prognoser för låneupplåning utifrån framtagna 10-åriga investeringsplaner.

Utse ombud till årsstämmor 2020 Göteborgs Hamns dotterbolag

Förslag till beslut:

Styrelsen utser

1. Cecilia Magnusson att företräda Göteborgs Hamns aktier vid årsstämmor i Arendal Holding AB och Göteborgs Stuveri AB samt
2. Henrik Munck att företräda Göteborgs Hamns aktier vid årsstämma i Scandinavian Distripoint AB

Nominering av styrelse till bolag, ägda av Göteborgs Hamn AB

Styrelsen i de kommunala bolagen skall nominera ledamöter till respektive dotterbolags styrelse för 2020.

Förslag till beslut:

Styrelsen beslöt nominera föreslagna styrelser för 2020 till bolag ägda av Göteborgs Hamn AB

Vilande bolag

Arendal Holding AB
Ledamot: Erik Ahrén
Suppleant Malin Collin

Göteborgs Stuveri AB
Ledamot: Erik Ahrén
Suppleant Malin Collin

Ärende: Val av styrelse Göteborgs Hamn AB Pensionsstiftelse

Förslag till beslut:

Styrelsen beslutar att välja Erik Ahrén som ny ledamot i nedan föreslagen styrelse i Göteborgs Hamn AB:s Pensionsstiftelse för Arbetare och Tjänstemän.

Göteborgs Hamn AB:s Pensionsstiftelse för Arbetare och Tjänstemän

(fd Frihamnsstiftelsen)

Arbetsgivarrepresentanter:

Ordinarie ledamöter

Ny ledamot: Erik Ahrén (ersätter Anna Olsson)

Anne Mari Fagerström (redan invald)

Suppleanter:

Susan Linke, Göteborgs Hamn AB (redan invald)

Susanne Utbult, Göteborgs Hamn AB (redan invald)

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 14

2020-02-07

Ärende – Investeringsbeslut – betongreparationer kajdäck inkl sjöbalk

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 15

2020-02-07

Ärende – Information – status ny…..

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

Göteborgs Stad

Uppdaterad handlingsplan 2019 - 21 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018 - 2035

Fokus strategi 3: Infrastruktur och Tillgänglighet

Målbild 2035



Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.



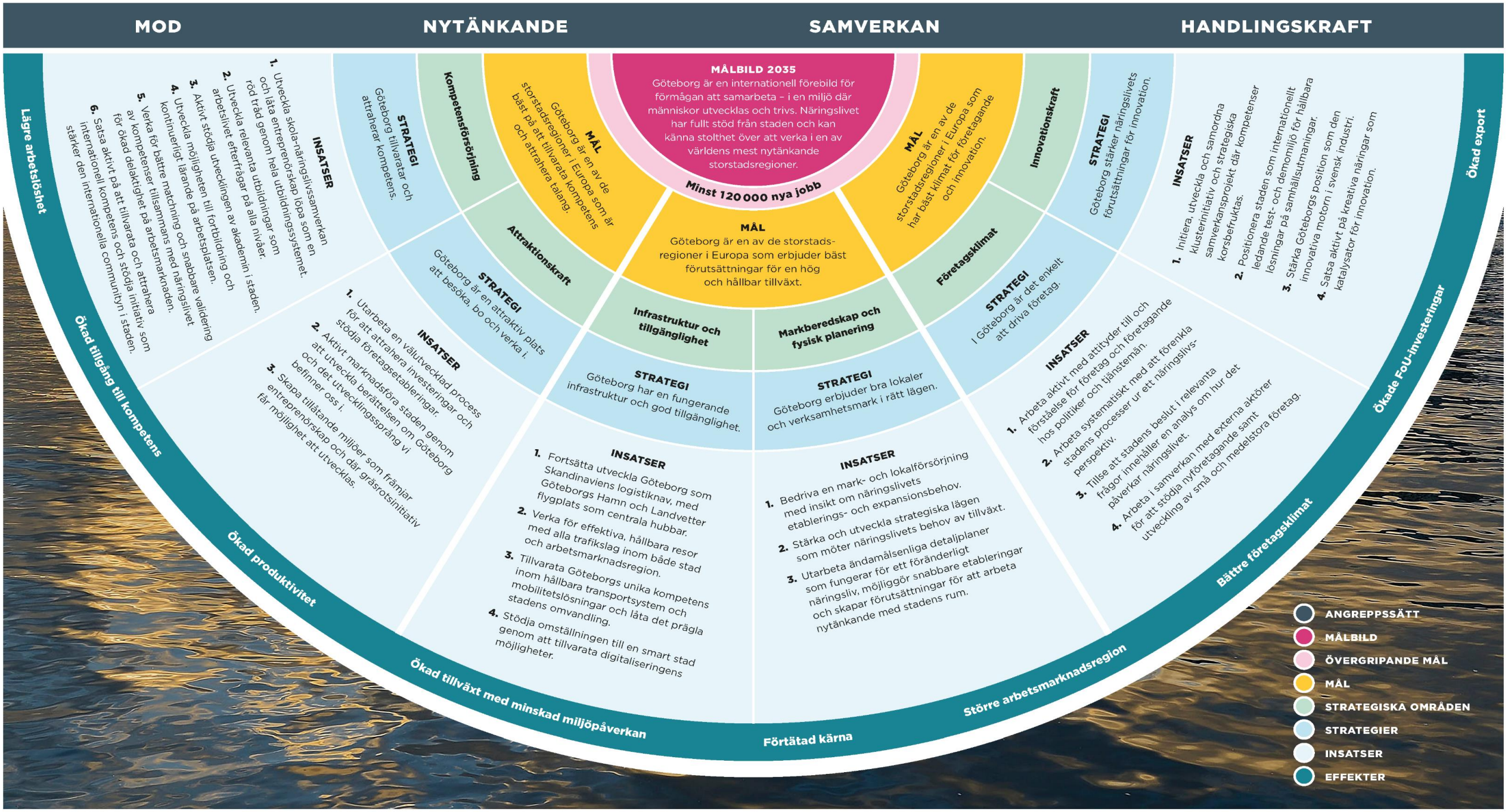
120 000 nya jobb

Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som…

…är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang

…erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt

…har bäst klimat för företagande och innovation


MOD
NYTÄNKANDE
SAMVERKAN
HANDLINGSKRAFT
MÅLBILD 2035
Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta – i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.
Minst 120 000 nya jobb
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.
MÅL
Göteborg är en av de storstads-regioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.
Kompetensförsörjning
Attraktionskraft
Infrastruktur och tillgänglighet
Markberedskap och fysisk planering
Företagsklimat
Innovationskraft
STRATEGI
Göteborg tillvaratar och attraherar kompetens.
STRATEGI
Göteborg är en attraktiv plats att besöka, bo och verka i.
STRATEGI
Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet.
STRATEGI
Göteborg erbjuder bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen.
STRATEGI
I Göteborg är det enkelt att driva företag.
STRATEGI
Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.
INSATSER
1. Utveckla skola-näringslivssamverkan så att lärande entreprenörskap löpa som en röd tråd genom hela utbildningssystemet.
2. Utveckla relevanta utbildningar som svarar mot arbetslivet efterfrågar på alla nivåer.
3. Aktivt stödja utvecklingen av akademin i staden.
4. Utveckla möjligheten till fortbildning och kontinuerligt lärande på arbetsplatsen.
5. Verka för bättre matchning och snabbare validering av kompetenser tillsammans med näringslivet för ökad delaktighet på arbetsmarknaden.
6. Satsa aktivt på att tillvarata och attrahera internationell kompetens och stödja initiativ som stärker den internationella communityn i staden.
INSATSER
1. Utarbeta en välutvecklad process för att attrahera investeringar och stödja företagsetableringar.
2. Aktivt marknadsföra staden genom att utveckla berättelsen om Göteborg och det utvecklingssprång vi befinner oss i.
3. Skapa tillåtande miljöer som främjar entreprenörskap och där gräsrotsinitiativ får möjlighet att utvecklas.
INSATSER
1. Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter flygplats som centrala hubbar.
2. Verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion.
3. Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling.
4. Stödja omställningen till en smart stad genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter.
INSATSER
1. Bedriva en mark- och lokalförsörjning med insikt om näringslivets etablerings- och expansionsbehov.
2. Stärka och utveckla strategiska lägen som möter näringslivets behov av tillväxt.
3. Utarbeta ändamålsenliga detaljplaner som fungerar för ett föränderligt näringsliv, möjliggör snabbare etableringar och skapar förutsättningar för att arbeta nytänkande med stadens rum.
INSATSER
1. Arbeta aktivt med attityder till och förståelse för företag och företagande hos politiker och tjänstemän.
2. Arbeta systematiskt med att förenkla stadens processer ur ett näringslivs-perspektiv.
3. Tillse att stadens beslut i relevanta frågor innehåller en analys om hur det påverkar näringslivet.
4. Arbeta i samverkan med externa aktörer för att stödja nyföretagande samt utveckling av små och medelstora företag.
INSATSER
1. Initiera, utveckla och samordna klusterinitiativ och strategiska korsbefruktas.
2. Positionera staden som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.
3. Stärka Göteborgs position som en innovativa motorn i svensk industri.
4. Satsa aktivt på kreativa näringar som katalysator för innovation.
Lägre arbetslöshet
Ökad tillgång till kompetens
Ökad produktivitet
Ökad tillväxt med minskad miljöpåverkan
Förtätad kärna
Större arbetsmarknadsregion
Bättre företagsklimat
Ökade FoU-investeringar
Ökad export
ANGREPPSSÄTT
MÅLBILD
ÖVERGRIPANDE MÅL
MÅL
STRATEGISKA OMRÅDEN
STRATEGIER
INSATSER
EFFEKTER

Uppdaterad handlingsplan

Totalt har handlingsplanen
24 insatser och 91 aktiviteter

- Fem strategiska områden klara och beslutade maj till sep 2019
- I den uppdaterade handlingsplan är strategiskt område 3 Infrastruktur och tillgänglighet tillagt.
  Den behandlas i de nämnder/styrelser som deltar i det strategiska området.
- Området infrastruktur och tillgänglighet omfattar 4 insatser och 12 aktiviteter.

Förvaltningar/bolag med ansvar för insatser:

Trafikkontoret 4,
Arbetsmarknad och vuxenutbildningen 3
Stadsledningskontoret 2,
Fastighetskontoret 2,
Stadsbyggnadskontoret 1,
Grundskoleförvaltning/utbildningsförv 1
Business Region Göteborg 11

Mål 2

Infrastruktur och tillgänglighet /
Markberedskap och fysisk planering

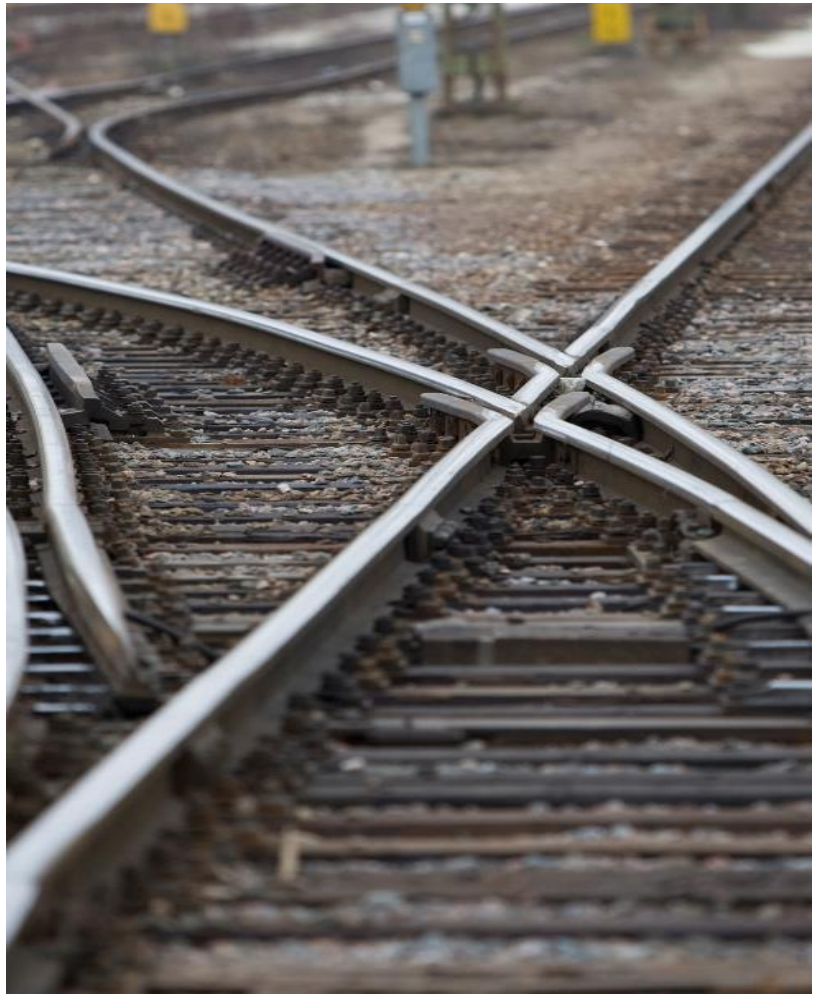
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.

Önskat läge:

- Göteborgsregionens produktivitet ska öka i samma takt som, eller snabbare än, liknande storstadsregioner i Europa.
- Gapet mellan BRP-tillväxt och CO_2-utsläpp ska fortsätta öka över tid i Göteborgsregionen.
- Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.

Infrastruktur och tillgänglighet

Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet



Delansvar: Trafiknämnden, Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden, Parkeringsbolaget AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborg Energi AB

Insatser:

1. Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter Flygplats som centrala hubbar.

2. Verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion.

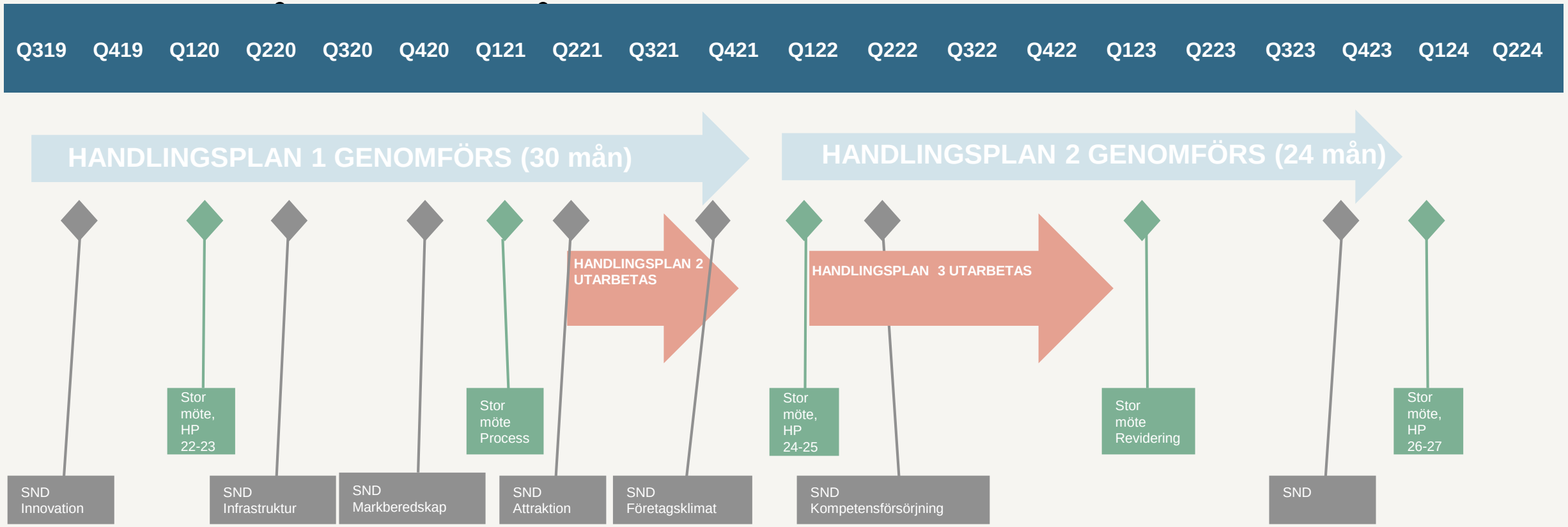
3. Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling.

4. Stödja omställningen till en smart stad genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Exempel på aktiviteter, GBG hamn

Strategiskt område tre: Infrastruktur och tillgänglighet		Utfall
Deltagande förvaltningar/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Göteborgs Hamn (GH), (Stadsbyggnadskontoret (SBK), Fastighetskontoret (FK), Trafikkontoret (TK), Parkeringsbolaget (P-bolaget), Göteborg Energi, (GE), Älvstranden Utvecklings AB (ÄUAB)**	
Insats 1	**Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter Flygplats som centrala hubbar.**	
Aktivitet 1	Marknadsföra Göteborg som logistikstad genom Logistics Hub Scandinavia	Delta i 4 mässor varav två internationella. Arrangera 4 seminarier.
Önskat läge 2035: • Göteborgsregionens produktivitet ska öka i samma takt som, eller snabbare än, liknande storstadsregioner i Europa. • Gapet mellan BRP-tillväxt och CO_2-utsläpp ska fortsätta öka över tid i Göteborgsregionen • Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.		

Tidplan 2019 - 2024



BUSINESS REGION GÖTEBORG

Göteborgs Stad

Datum 2019-10-28
Diarienummer 0091/19
Handläggare: Andreja Sarcevic

Redovisning av ägardialog och handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomförd den 9 september 2019

Göteborgs Stadshus AB ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska redovisas skriftigt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige och kompletteras med handlingsplaner. I detta dokument redovisas de generella frågeställningar som varit föremål för diskussion under årets ägardialoger, väsentliga frågeställningar som lyfts under dialogen samt handlingsplan.

Generella frågeställningar

I årets ägardialoger togs tre generella frågeområden – klimatförändringar, jämlik stad och kompetensförsörjning – upp för samtliga bolag.

Bolagen redovisade sitt arbete och status inom dessa områden vilket skapar ett gott underlag för det fortsatta arbetet inom koncernen. I något fall genererar de generella frågeområdena ett uppdrag i handlingsplanen eller en särskild kommentar. För Hamnens del kommenteras klimatområdet även under avsnittet väsentliga frågor, se nedan.

Bolaget har bekräftat att verksamheten bedrivs inom ramen för det kommunala ändamålet.

Klimatförändringar

Klimatförändringarna är ett faktum som samtliga verksamheter måste ha ett förhållningssätt till ur såväl påverkans- som anpassningsperspektivet. Stadens mål och inriktning anges i *Klimatstrategiskt program med Energiplan (klimatprogrammet)*. Programmet är för närvarande under omarbetning och stadens förvaltningar och bolag engageras i den processen.

För att nå uppsatta mål är det viktigt att bolagen även fortsättningsvis bedriver ett strategiskt och långsiktigt arbete inom klimatområdet och den egna anpassningen.

Jämlik stad

Jämlikhetsarbetet innefattas i *Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026*. I programmet pekas olika utvecklingsområden ut där vissa berör bolagens verksamhet mer än andra. Det är viktigt att bolagen aktivt arbetar med att lära av varandras erfarenheter och bidra med att skapa förutsättningar för en jämlik stad för Göteborgarna.

Kompetensförsörjning

Inom ramen för *Göteborgs Stads program för attraktiv arbetsgivare 2019-2023* kraftsamlar stadens verksamheter gemensamt i syfte att möta kommande utmaningar. I detta arbete är det väsentligt att bolaget medverkar aktivt för såväl egen del som för staden.

Det strategiska kompetensförsörjningsarbetet behöver ske systematiskt och kopplas till verksamhetens övriga strategiska dokument och analyser, t ex affärsplan, budget och riskanalyser. Arbetssätt och metoder behöver säkerställas och bolaget har ett viktigt uppdrag att verka för ökad samordning inom Stadshuskoncernen och staden.

Väsentliga frågor

Väsentliga frågor är sådana frågor som diskuterats under ägardialogerna men som inte genererar specifika uppdrag i handlingsplanen. De väsentliga frågorna hanteras ofta inom ramen för bolagens löpande verksamhet men kan också redovisas i nästkommande ägardialog eller inom ramen för den ordinarie uppföljningen.

Klimat

På ägardialogen redogjorde Hamnbolaget för arbetet med åtgärder för minskat klimatutsläpp och klimatanpassning. Bolaget har fortsatt fokus på miljö- och klimatfrågorna. Ny miljöplan och nya miljömål kommer att tas fram, bolaget kommer att arbeta för fler elanslutningar samt vidareutveckla miljörabatten på hamntaxan. Enligt uppgift från bolaget kommer en plan för arbetet att tas fram under hösten.

Stadshus kommer att följa bolagets arbete inom ramen för stadens ordinarie uppföljningsprocess under 2020.

Handlingsplan

Aktivitet	Ansvar	Tidplan
Hållbar utdelning Frågan om Hamnbolagets utdelning diskuterades vid 2018 års ägardialog. Frågan diskuterades även under årets dialogtillfälle. Stadshus har pågående uppdrag som rör omställning inom Stadshuskoncernen samt försäljning av tillgångar. Båda dessa uppdrag har bäring på utdelningsnivå från bolagen inom koncernen, däribland Hamnen. Efter att ovannämnda uppdrag har avslutats avser Stadshus att återkomma till Göteborgs Hamn med förtydligande gällande nivån på hållbar utdelning.	Styrelsen i Stadshus AB	**Att behandlas** Vid ägardialogen 2020
Farledsfördjupning Den 2 juni 2018 lämnade regeringen besked om medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1 255 mnkr. Regeringsbeslutet bygger på principen om en tredjedelsfinansiering mellan stat, Göteborgs Hamn och EU. Under ägardialogen	Styrelsen i Göteborgs Hamn AB	**Att behandlas** Inom ramen för ordinarie uppföljningsrapportering samt vid behov

diskuterades aktuell status och tidplan för arbetet med farledsfördjupningen. Farledsfördjupningen är för närvarande i särklass största frågan för Göteborgs Hamn och hela godsnavets utveckling. Stadshus förväntar sig löpande avrapportering från Hamnbolaget gällande arbetet med farledsfördjupningen. Hamnen ska signalera till Stadshus, också vid sidan av ordinarie rapportering, om särskilda behov uppstår.		
Uppföljning av koncessionsavtal I enlighet med beslutet om omstrukturering av Göteborgs Hamn AB (KF 2009) hanteras den operativa terminalverksamheten i hamnen av privata utförare. Containerhamnen sköts för närvarande av APM Terminals, RoRo-terminalen hanteras av Gothenburg Roro Terminal och bilhamnen av Logent Ports and Terminals. Göteborgs Hamn AB har upprättat koncessionsavtal med respektive terminaloperatör. Avtalen ger respektive terminaloperatör rätt att under en längre tid bedriva verksamheten i terminalen. Avtalen innebär också att Göteborgs Stad, genom GHAB, kan säkerställa att terminalverksamheten bedrivs under former som ger GHAB möjlighet att på ett strategiskt och övergripande plan styra och följa utvecklingen av hamnverksamheten. Kommunallagen ställer krav på kommuner att utöva kontroll och ha insyn i kommunal verksamhet som har överlämnats till privata utförare (KL, kap. 10, § 8). På vilket sätt detta sker i hamnen har varit föremål för ägardialogen, exempelvis med avseende på verksamheten i containerterminalen. Göteborgs Hamn ges i uppdrag att redogöra för hur bolaget utövar kontroll och insyn i samtliga terminaloperatörers verksamhet. Beskrivningen ska överlämnas skriftligt till Stadshus.	Styrelsen i Göteborgs Hamn AB	**Att behandlas** Stadshus AB, april/juni 2020

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB