

**Beslutsunderlag**

Styrelsen 2020-08-31

Diarienummer 0056/20

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig

Telefon: 031-368 54 61

E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

Information om Göteborgs Hamn AB:s komplettering till kommunstyrelsen avseende hemställan om farledsfördjupning

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

Komplettering från Göteborgs Hamn AB till kommunstyrelsen avseende hemställan om farledsfördjupning antecknas.

Ärendet

Föreliggande ärende är information till Stadshus AB:s (Stadshus) styrelse om den komplettering som styrelsen i Göteborgs Hamn AB (Hamnen) har gjort till kommunstyrelsen avseende hemställan om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn. Kompletteringen avser bedömning av investeringens påverkan på bolagets ekonomi.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Hamn har hemställt till kommunfullmäktige om investering i kapacitetshöjande åtgärder i form av farledsfördjupning vid containerhamnen (Göteborgs Hamn AB, 2020-04-20 § 13). Vid behandlingen av Hamnens hemställan beslutade styrelsen i Stadshus att överlämna ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande (Stadshus AB 2020-06-09 § 88). Stadshus bedömde att det var svårt att, utifrån Hamnens sammanfattade redovisning av investeringens påverkan på bolagets ekonomi, ge ett övergripande finansiellt koncernperspektiv på hemställan. Eftersom tidplanen inte medgav ytterligare behandling i Stadshus, ombads Hamnen att komplettera hemställan med en djupare analys av investeringens ekonomiska konsekvenser för bolaget samt att överlämna kompletteringen direkt till stadsledningskontoret så att det kan utgöra en del av kommunstyrelsens beredning av ärendet till kommunfullmäktige. Vid sitt styrelsemöte den 15 juni beslutade Hamnen om en komplettering, vilket översändes direkt till stadsledningskontoret (Göteborgs Hamn AB 2020-06-15 § 8).

Den totala kostnaden för farledsfördjupningen, med åtgärder i farled till 17,5 meters djupgående samt åtgärder för ett kajläge, uppskattas till 2,5 mdkr i 2017 års prisnivå. Den statliga delen, via Trafikverket, uppskattas till 1 255 mnkr och Stadens del, via Göteborgs Hamn, uppskattas till 1 255 mnkr (2017-års prisnivå). Sammanfattningsvis bedömer Hamnbolaget att bolaget klarar av

investeringen och övriga planerade åtgärder givet de poster som finns i bolagets 10-åriga investeringsplan och givet de finansiella kraven i ägardirektivet¹.

Underlaget från Hamnen visar att bolaget klarar soliditetskravet med god marginal, soliditeten beräknas nå som lägst 38 procent under en kort period i mitten av 2020-talet för att därefter återgå till en mycket god nivå under 2030-talet, då bolaget genom ett starkt kassaflöde kan amortera ner de långfristiga skulderna. Bolaget klarar också ägardirektivets krav på en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent. Det lägsta förutsedda värdet för bolaget är 5,2 procent. Avkastningen stärks under 2030-talet då resultatet ökar medan det totala kapitalet är stabilt.

Hamnens komplettering innehåller nuvärdesberäkningar av investeringen enligt antaganden om två olika nettoinvesteringsnivåer. En nettoinvestering på 1 255 mnkr beräknas ge en avkastning på cirka 2,3 procent. Motsvarande nettoinvestering på 930 mnkr med EU finansiering på 15 procent beräknas ge en avkastning på 3,4 procent. Nuvärdesberäkningarna har gjorts utifrån antagande om ökade rörliga intäkter (nya direktanlöp, rörlig koncession, höjd hamntaxa och höjd fast koncession), investeringsbelopp samt restvärde på koncessionsavgiften. Avkastningsnivån för investeringen ligger därmed under den nivå som anges i bolagets ägardirektiv. Kravet i ägardirektivet är dock ställt på koncernen Göteborgs Hamn AB som helhet och inte på enskilda investeringar.

Sammanfattande bedömning

Bedömningen är att Göteborgs Hamn klarar de krav som finns uppsatta i ägardirektivet avseende soliditet och avkastning på totalt kapital, även om investeringen i sig ej beräknas uppnå den avkastning som bolaget ska leverera enligt ägardirektivet. Det är också viktigt att lyfta fram att det av Hamnens hemställan till fullmäktige framgår tydligt att en utebliven investering kan få långsiktigt negativa effekter för bolagets avkastning som helhet.

Bilagor

1. Protokollsutdrag och styrelseärende: Komplettering avseende bolagets ekonomi som bilaga till hemställan om farledsfördjupning, Göteborgs Hamn AB 2020-06-15

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB

¹ De finansiella kraven är: soliditet lika med eller överstigande 30 procent och en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent (Ägardirektiv för Göteborgs Hamn AB, KF 2020-05-14 § 18).



§ 8

Beslut – komplettering ekonomisk bilaga farledsärendet

Elvir Dzanic redogör, i enlighet med till mötet utsänt underlag, för förslag till kompletterande bilaga till hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen, antagen på styrelsemötet 2020-04-20.

Beslut

Styrelsen beslutar

1. **att** godkänna nedanstående komplettering avseende bolagets ekonomi som bilaga till "Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn" vilken antogs på styrelsemötet 2020-04-20;
2. **att** förklara beslutet i denna paragraf omedelbart justerat.

Protokollsutdrag skickas till

Stadshus AB

Dag för justering

2020-06-15

Vid protokollet

Sekreterare



Johanna Nyström

Ordförande



Cecilia Magnusson

Justerande



Ronnie Ljungh

Styrelsemöte 2020-06-15

Handläggare: Arvid Guthed

Telefon: 0727-310061

E-post: arvid.guthed@portgot.se

Ärende: Komplettering avseende bolagets ekonomi som bilaga till Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn vilken antogs på styrelsemötet 2020-04-20.

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Godkänna nedanstående komplettering avseende bolagets ekonomi som bilaga till ”Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn” vilken antogs på styrelsemötet 2020-04-20.

Sammanfattning

Göteborgs Hamns ekonomi klarar med marginal investeringen i farledsfördjupningen på den kostnadsnivå som nåtts efter förstudien. Investeringen stödjer Göteborgs Hamns målsättning att bevara och utveckla rollen som ett nationellt logistiskt centrum.

Projektet säkrar affärssegmentets Containers sammantagna resultat på en tioprocentig avkastningsnivå på totalt kapital på lång sikt. På kortare sikt innebär investeringen en något lägre avkastning men effekterna av investeringen gör att den återgår till en god nivå.

Investeringen i containerkajen görs för att kunna ta emot de största container-fartygen utan lastbegränsningar för att bibehålla och öka den transoceaniska trafiken. Det är en investering i Hamnens absoluta kärnverksamhet.

Den ökar ytterligare Hamnens roll som en garant för Sveriges näringslivs access till omvärlden och stärker ytterligare Göteborgs stads möjligheter till en långsiktigt stabil god avkastning från Hamnen.

Göteborgs Hamn – Ekonomi

Göteborg Hamn AB:s ekonomimodell är mycket stark med en diversifiering av verksamheter och en mix av cirka 50% fasta och 50% rörliga intäkter. Under innevarande 2020 så innebär detta bl.a. att bolaget lyckats behålla sin helårsprognos på 220 Mkr vinst trots den ojämförbart stora turbulensen inom några av dess verksamhetsområden (kryssning, biltransporter och passagerartrafik).

Omstruktureringen av bolaget 2010-2012 inom cargo-segmenten (container, roro, färja och bil) har förstärkt ekonomimodellen i det att avtal med koncessionstagare ger långsiktiga fasta intäkter.

Inom segmentet Container är en viktig komponent till att Hamnen lyckats bibehålla resultatet direktförbindelsen mellan Göteborg och Asien. Direktsjöfarten utgör en viktig länk för svensk import- och exportindustri på översjö destinationer.

Farledsfördjupningen syftar till att bevara och utöka Göteborgs Hamns roll som godsnav för svensk import- och exportindustri och därmed säkra intäkter till bolaget över tid såväl som att trygga ett fortsatt bidrag till ägarens ekonomi i form av sysselsättning och utdelningar.

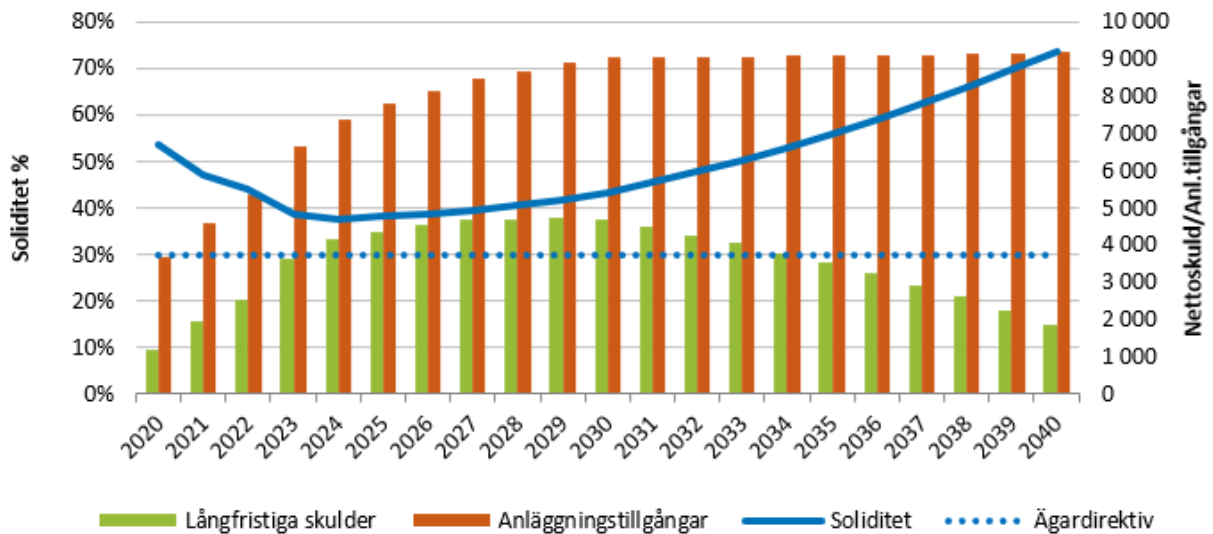
Ägaren har enligt ägardirektivet som finansiellt krav på koncernen Göteborgs Hamn att verksamhetens delar har en kapitalstruktur och ger en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter. Måltalen ska kontinuerlig mätas mot relevanta externa aktörers utfall.

För koncernen som helhet innebär ovanstående att den ekonomiska styrningen inriktas mot en soliditet lika med eller överstigande 30 procent och en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent.

Göteborgs Hamn har under 2019 och 2020 utfört fördjupade studier gällande farledsfördjupningen för att erhålla en bättre precision i projektets uppskattade kostnader. resultatet är en sänkt kostnad för projektet. Till del beroende på att bedömda kostnader har minskat genom utökad kunskap om ex geoteknik, men även att projektet i sin omfattning begränsats till att omfatta ett kajläge med möjlighet att fördjupa ytterligare ett kajläge i framtiden (V.v. se Hemställan).

Nedanstående grafer visar Hamnens långsiktiga ekonomi med befintlig tioårsplan endast modifierad med farledsfördjupningen nya förväntade värde efter förstudien. Graferna visar att bolagets ekonomi med marginal klarar avkastningskraven i ägardirektivet.

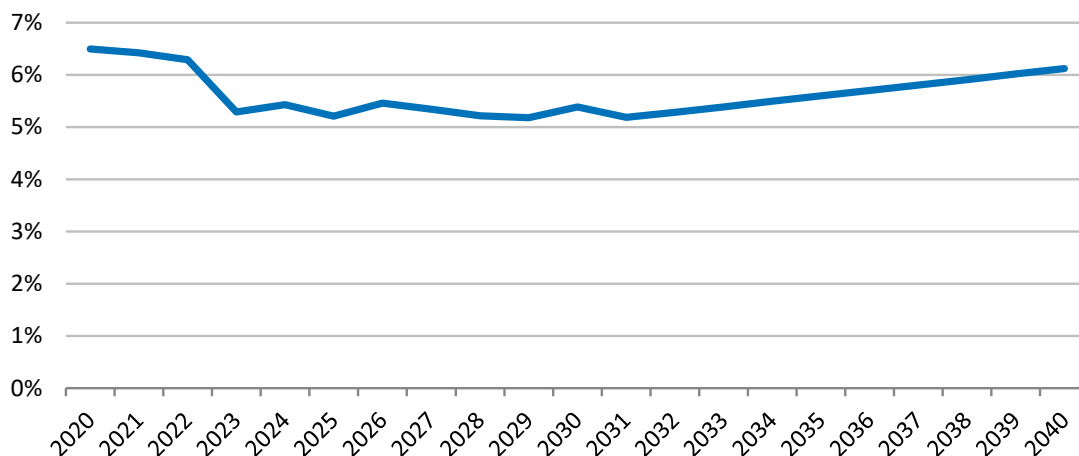
Anläggningstillgångar, lån och soliditet – inklusive farledsfördjupningen



Kommentar soliditet ¹ : Bolaget klarar med god marginal ägardirektivets krav på en soliditet lika med eller överstigande 30% och når som lägst 38% under en kort period i mitten av 2020-talet. I samband med investeringar (ökade anläggningstillgångar) under 2020-talet sjunker soliditet från dagens höga nivå. Detta beror på att de långfristiga skulderna ökar. Soliditeten återgår till en mycket god nivå under 2030-talet då Hamnen genom ett gott kassaflöde amorterar ner de långfristiga skulderna.

Avkastning på totalt kapital

Avkastning på Totalt Kapital

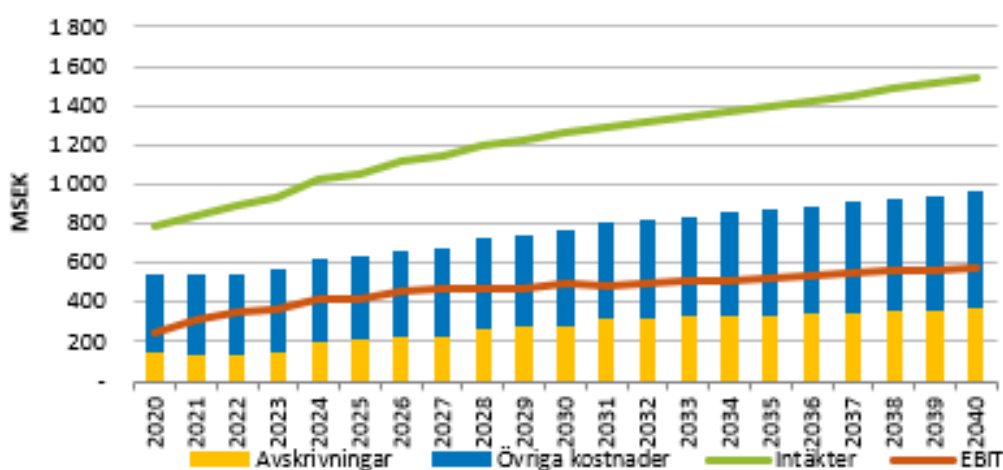


¹ Nyckeltalet soliditet visar hur stor andel av företagets tillgångar som finansierats med eget kapital. En soliditet på 100 % innebär finansiering med enbart eget kapital och en soliditet på 0 % innebär att det inte finns något eget kapital alls. En hög soliditet innebär låg finansiell risk medan en låg soliditet kan innebära hög risk för verksamheten. Hög soliditet behöver inte alltid vara något positivt då det kan vara en följd av bristande utvecklingsarbete och otillräckliga eller obefintliga investeringar som medfört liten upplåning, vilket i sin tur visar sig som "god" soliditet.

Kommentar avkastning på totalt kapital ²: Bolaget klarar med god marginal ägardirektivets krav på en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent. Det lägsta förutsedda värdet är 5,2%. Avkastningen kommer från en diversifierad verksamhet med en mix av cirka 50% fasta och 50% rörliga intäkter vilket gör att Göteborgs Hamn AB klarar svängningar som under nuvarande turbulenta marknadssituation. Avkastningen stärks under 2030-talet då resultatet ökar (se nästa graf) medan det totala kapitalet är stabilt.

Bolagets resultatutveckling (intäkter, kostnader, avskrivningar, EBIT ³)

Resultatutveckling



Kommentar Resultatutveckling: Bolagets resultatutveckling kommer från en diversifierad verksamhet med en mix av cirka 50% fasta och 50% rörliga intäkter vilket gör att Göteborgs Hamn AB:s resultat klarar marknadssvängningar som under nuvarande turbulenta marknadssituation. Resultatutveckling stärks under 2030-talet av att bolagets intäkter (bl.a. genom intäkter från logistikfastigheter) ökar snabbare än bolagets kostnader.

Noteras alltså att ovanstående grafer visar Hamnens långsiktiga ekonomi med befintlig tioårsplan endast modifierad med farledsfördjupningen nya förväntade värde efter förstudien.

Av försiktighetsskäl är följande komponenter **inte** inkluderade i graferna:

- en förutsedd intäktsökning från farledsinvesteringen tack vare ökad volym samt nya direktanlöp
- ett förutsett ökat värde på koncessionen till följd av farledsfördjupningen
- eventuellt EU bidrag till projektet

² Avkastning på Totalt Kapital är ett mått på hur lönsamt företaget är i relation till dess totala kapital. Nyckeltalet mäter hur effektivt företaget utnyttjar sina tillgångar för att generera vinst. Ju högre avkastningen är, desto effektivare hanteras resurserna.

³ Med EBIT menas "Earnings Before Interest and Taxes", resultatet före räntor och skatter. I Hamnens fall är det EBIT som relateras med Totalt Kapital för att se Avkastning på Totalt Kapital. Intäkter från räntor är i sammanhanget försumbara för Hamnen.

- övriga långsiktiga optimeringsprojekt som Hamnen bedriver under 2020 för att ytterligare stärka företagets långsiktiga ekonomiska styrka. Dessa kommer inkluderas i bolagets uppdaterade 10-årsplan i oktober 2020.

Dessa komponenter förväntas ytterligare förbättra bolagets ekonomiska prognos.

Investering på maximalt 1,255 Mdr i 2017 års penningvärde som Göteborgs Hamn gör för att fördjupa kajläge inom containerterminalen sker i en verksamhet som idag genererar goda kassaflöden. Kassaflödena inom segmentet container är till stor del beroende av direktsjöfarten och ett tillräckligt djupgående vid kaj är en förutsättning för att kunna bevara och utveckla trafiken och resultatet.

Investeringen görs samtidigt som Trafikverket lägger motsvarande belopp (1,255 Mdr i 2017 års penningvärde) på att fördjupa farleden för framtidens fartyg. Inom ramen för ÅVS arbete 2016 utförde Trafikverket en samhällsekonomisk analys som visar att projektets effekt gentemot samhällsnytta ger att en investerad krona ger fyra tillbaka till samhället.

Affärsområde container står 2020 för 39% av Göteborgs Hamn AB:s rörelseresultat och har 2020 en prognosticerad avkastning på anläggningstillgångar på 10,2%. Detta kan jämföras med affärsområde energi som står för 26% av rörelseresultatet med 7,6% avkastning på anläggningstillgångar. Bolagets prognosticerade genomsnittlig avkastning på anläggningstillgångar är 7,5%.

Sedan flera år har bolagets tioårsplaner tagit hänsyn till att investering inom containerterminalen är nödvändig, inte minst för att inför omförhandlingen av koncessionen år 2037 erbjuda framtida koncessionstagare en attraktiv, modern kaj för djupgående fartyg.

Då nuvarande koncessionsavtal slöts erhöles ett övervärde på 1275 Mkr. Göteborgs Hamn AB räknar med ett övervärde vid omförhandlingen av koncessionen år 2037 som i reala termer 2020 minst täcker restvärdet på investeringen i kajen i samband med farledsfördjupningen.

Bolaget ser positivt på att i egenskap av core hamn kunna få bidrag för projektet. Ett EU bidrag om 15% skulle innebära 188 Mkr. Investeringen har en bokföringsmässig avskrivningstid på cirka 50 år (uppskattad genomsnittlig avskrivningstid på olika komponenter).

Göteborgs Hamn räknar med att farledsfördjupningen skall innebära cirka 2% per år högre tillväxt, viss rörlig prisjustering samt två nya direktanlöp fram t.o.m. 2037 jämfört med ett grundscenario utan farledsfördjupningen. Containeriseringen av de flesta varuslag, inte minst skogsprodukter, accelereras samtidigt som de mindre fartygen fasas ut och kvarvarande transporter kommer i allra största utsträckning utföras av större fartyg.

Nedan följer två nuvärdesberäkningar avseende investeringen enligt sidan 3 i Hemställan. Den första avser ”lägsta möjliga kostnad” inklusive att EU-bidrag erhålls med 15%. Den andra avser högsta äskade investeringsbeloppet utan EU-bidrag.

Nuvärdesberäkning⁴ vid investering på 930 Mkr med 15% EU-bidrag (se sidan 3 av 15 i Hemställan). Märk att restvärde 868 Mkr innehåller ett övervärde (vid omförhandling av koncessionen) om 190 Mkr vs. bokfört värde i 2036 år pengavärde för att ta hänsyn till inflationen.

MSEK, nominellt pengavärde /år om inget annat anges	Summa realt 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ökade rörliga intäkter	289						15	17	26	29	31	34	37	40	43	46	50
Nettoinvestering	-791		-137	-280	-285	-146											
Restvärde koncession	632																868
Summa	131		-137	-280	-285	-146	15	17	26	29	31	34	37	40	43	46	918
Internränta	3,4%																

Nuvärdesberäkning vid investering på 1250 Mkr utan EU-bidrag (Hemställan s.3). Restvärde 1373 Mkr innehåller ett övervärde om 301 Mkr enl. samma princip som ovan.

MSEK, nominellt pengavärde /år om inget annat anges	Summa realt 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ökade rörliga intäkter	289						15	17	26	29	31	34	37	40	43	46	50
Investering	-1 250		-217	-442	-451	-230											
Restvärde koncession	1 000																1373
Summa	39		-217	-442	-451	-230	15	17	26	29	31	34	37	40	43	46	1422
Internränta	2,3%																

Notera att Affärsområde Container i nuvarande koncessionsavtal har en större andel fasta intäkter (64%) än genomsnittet i Göteborgs Hamn AB varför genomslaget av en volymökning 2026-2036 är relativt begränsat jämfört om alla intäkter varit rörliga.

Den stora andelen fasta intäkter är ett resultat av omstruktureringen 2010-2012 som syftade till att stärka bolagets ekonomiska förutsättningar att genomföra investeringar av denna karaktär, samt ge en långsiktig trygghet vilket återspeglas under nuvarande coronakris.

Utveckling av rörliga intäkter 2026-2036 samt marknadsvärde koncession 2037 inbegriper förhandlingar, både på kort och lång sikt, med olika intressenter som är eller vill vara del av godsnavets tillväxt samt fortsatt arbete med att göra Göteborgs Hamn attraktiv för Svenskt Näringsliv i förhållande till andra hamnar. Dessa intäkter är ej med i graferna avseende bolagets ekonomi på sidan 2-4.

Farledsfördjupningen är en del av Göteborgs Hamns totala utbud där erbjudandet av containersjöfart med lägre transportkostnader, kortare ledtider och högre tillförlitlighet måste kombineras med attraktivitet vad gäller järnvägsanslutning, digitalisering, miljö, ekonomi, lagringsmöjligheter. Endast genom att arbeta med hela godsnavet kan Göteborgs Hamn bli världens konkurrenskraftigaste Hamn.

Investeringen sker inom det, för Hamnens ekonomi, enskilt viktigaste affärsområdet Container och bör ses som en långsiktig investering i Hamnens fortsatta möjligheter att

⁴ Antagande i bägge nuvärdesberäkningarna: Inflation 2%, avskrivningstid 50 år. Internräntan visar den företagsekonomiska avkastningen på bolagets reinvesteringen i ny förbättrad kaj: V.v. se förklaring nedan om andelen rörliga intäkter. Märk även att totalprojektet är på 2500 mdr kronor inklusive Trafikverkets del men att endast bolagets del belastar företagets ekonomi.

över tid bidra med utdelningar till ägaren samtidigt som en sund andel av vinsten investeras i underhåll av kajer och utvecklingsområden enligt ägardirektivet.

Göteborgs Hamn AB:s Ekonomi – övriga långsiktiga optimeringsprojekt

Det pågår en rad andra långsiktiga optimeringsprojekt av bolagets långtidsplaner för att i linje med KFs inriktning minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen.

Göteborgs Hamn har inklusive årliga utdelningar till staden och omfattande investeringar en oförändrad skuld sedan år 2013 och god soliditet på 55%. Under 20-talet behöver Hamnen investera i nya kajlägen i ytterhamnarna i takt med att staden utvecklas och färjetrafiken (Stena) eventuellt behöver omlokaliseras. Detta i kombination med underhåll av kajer, farledsfördjupning och utveckling av logistikfastigheter förutsattes i fjolårets 10-årsplan motsvara en nettoinvestering på närmare 5,8 miljarder kronor de närmaste 10 åren. Genom optimering av långsiktiga planer räknar Göteborgs Hamn AB att sänka detta behov med cirka 2 miljarder kronor till under 4 miljarder kronor i kommande 10-årsplan hösten 2020.

Ovanstående är en kompletterande bilaga om Göteborgs Hamn AB:s ekonomiska förutsättningar till Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn. Hemställan innehåller bolagets bedömning ur ekonomisk dimension av projektet.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Arvid Guthed, Handläggare