

Bilaga 5

2021-02-12

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

Bilaga 6

2021-02-12

Ärende – Redovisning Årsbokslut 2020

Bolaget gör bedömningen att handlingarna

- Årsredovisning
- Årsrapport till Staden
- Återrappport Intern kontrollplan 2020
- Lägesrapport stora investeringar
- Måluppföljning

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

Hållbar hamn

HÅLLBARHETSREDOVISNING 2020



1620-2020
Göteborgs
Hamn

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, leverantör och varuägare.

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!

I året hållbarhetsredovisning förekommer QR-koder.
Du kan skanna dessa med din mobiltelefon och ta del av digitalt material.

Innehåll

VD har ordet	sid 4	Hållbarhetsstyrning:	30
Om oss i Göteborgs hamn	6	Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål	
Värdekedjan	12	Bolagets styrning och affärsplan	
Hållbarhet i vår omvärld	14	Bolagets mål – hur går det?	
Volymutveckling godsnavet	15	Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi	
Händelser under året	16	Långsiktiga relationer med våra intressenter	
400 års resa mot hållbarhet	18	Fyren – bolagets ledningssystem	
Nedslag i verksamheten:	20	Bolagets säkerhetsarbete	
Nysatsningar för elanslutningar i hamnen		Omfattande riskarbete och hög affärsetik	
En helt ny hamnterminal växer fram		Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad	
Pandemin – en ny utmaning		Fokus på en intressent:	45
Framtidens hamn – en vision kommer till liv		Leverantörer	
En parkering för ökad trygghet		Medarbetare	
		Varuägare	
		Om vår hållbarhetsredovisning	49
		Nyckeltal och upplysningar	50
		FN:s globala hållbarhetsmål	58
		Styrelsen	60
		Revisorns yttrande	61
		Ordlista	62



Öppen hamn – vår styrka under 2020

HAMNEN FIRAR 400 ÅR

Göteborgs hamn grundades 1620, vilket innebär att vi i år firar 400 år! När stora hamnkanalen i Brunnsparken började grävas ut år 1620 var det knappast någon som trodde att det här var början på det som skulle bli Skandinavien största hamn. Våra planer för 400-årsjubileet var storslagna och tanken var att kunna fira tillsammans med godsnavet och alla göteborgare. Till följd av pandemin fick detta revideras men lite guldkant har vi lyckats skapa under året. Ett digitalt födelsedagskalas hölls 17 juni och en särskild jubileumsbok har tagits fram som skildrar vår historia. Vår 400-årsflagga har vajat i staden och budskapet om vår milstolpe har på så vis spridits.

NYA STRATEGISKA MÅL – FÖR ATT STÄRKA HAMNENS IDENTITET

För att kunna finnas kvar som hamn i minst 400 år till krävs det att vi utvecklar godsnavet och våra affärsmodeller. I denna förflyttning framåt ser vi hela logistik- och transportsektorn som vår arena. För att stärka bolagets utveckling och arbetet mot vår mission och vision lanserades fem nya strategiska mål under 2020: Ökad tillväxt, Smart Hamn, Ekonomisk effektivitet, Motiverade medarbetare och Miljö – reducera CO₂-utsläppen. Dessa ska säkerställa att vi utvecklas till ett starkt, effektivt och hållbart godsnav med god balans mellan ekonomiskt, socialt och miljömässigt ansvar och med kunden i fokus. Under året har kraftfulla satsningar lanserats, framförallt inom digitalisering och klimat, för att kunna förverkliga åtgärder som bidrar till att vi når målen. Vi kan inte ta oss dit på egen hand utan samarbetet med våra partners i godsnavet och globalt inom logistik och sjöfart är centralt för att vi ska nå dit.

SHIP – VÅR VÄRDEGRUND

För att vara en god samarbetspartner och kunna ha motiverade medarbetare krävs en stark värdegrund. Vi är ett värderingsstyrt företag där våra kärnvärden samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet är levande. Vår arbetsplats är inkluderande där ska ingen diskrimineras eller kränkas. Alla ska 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 och motiverade medarbetare är en förutsättning för att lyckas med våra ambitioner att växa och vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.

INVESTERINGAR FÖR FRAMTIDEN

Under året har hamnen tagit stora och beslutsamma kliv framåt inom en rad viktiga strategiska utvecklingsområden, trots att pandemin har påverkat hela godsnavet. Skandiaporten och dess farledsfördjupning har godkänts av vår ägare och finansieringen är på plats. Detaljprojekteringen har kunnat reducera

kostnaderna med 1,3 miljarder, vilket visar på vårt gemensamma åtagande att förvalta våra ekonomiska resurser effektivt. Sveaterminalen är i drift och möjliggör ökade godsvolymer som hanteras via järnväg.

Vi har inlett ett samarbete med näringslivet för att reducera utsläppen från transporter till och från hamnen och har också en plan för ökad elektrifiering i ytterhamnarna där arbetet nu är igång med installationer för landelanslutning i både Älvsborgshamnen och Energihamnen. En satsning på digitala lösningar har inneburit uppstarten av arbetet med en digital plattform. Plattformen ska visualisera godsflödet och möjliggöra för kunderna att följa leveransen från början till slut. Detta blir inledningen på en digital inriktning där hamnbolaget kommer vara initiativtagaren för lösningar som involverar och är till nytta för hela godsnavet.

ÖPPEN HAMN – TROTS UTMANINGAR MED PANDEMIN

När pandemin drabbade Sverige var vi ute tidigt och krävde hälsodeklarationer från fartygen som anlöpte hamnen. Vi har löpande vidtagit åtgärder tillsammans med alla övriga aktörer i godsnavet med det gemensamma syftet att hålla hamnen öppen. Det har vi lyckats med! Det har funnits utmaningar och vi har fått ställa om delar av verksamhet samt anpassa våra arbets sätt för att nå varandra och våra kunder. Jag är stolt över att inte ha behövt permittera några av hamnbolagets medarbetare, vi har kunnat anställa under året och satsa på kompetensutveckling. Vi har samtidigt stöttat näringslivet i deras affärer vilket resulterat i stabila volymer samt nya fartygs linjer inom roro- och containersegmenten. Under delar av året har dock godsvolymer inom flera segment, exempelvis bil och passagerare, rasat. Vi har dock sett återhämningsperioder och till och med öknings. Hamnen har fortsatt att ta marknadsandelar inom containersegmentet, i jämförelse andra svenska hamnar. Tillsammans med våra samarbetspartners inom godsnavet är jag övertygad om att vi framöver kommer att fortsätta att generera en mängd nya affärer och att fler varuägare kommer att välja Göteborg som bashamn.

Jag är ödmjuk inför att pandemin och dess kris inte är över och att flera av våra partners har drabbats hårt. Men vi har tillsammans också visat att vi klarar att leva upp till vår viktiga roll i att säkra varuförsörjningen för Sverige. Godsnavets styrka under 2020 visar att vi ska ha fortsatt tilltro framåt och leverera på vårt gemensamma uppdrag om att hålla hamnen öppen.



Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn AB

”Vi tar på oss ledartröjan och vill tillsammans med våra partners uppnå vår vision om att vara världens mest konkurrenskraftiga hamn. Hållbarhetsfrågorna är en viktig del för att nå dit.”



Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Skandinavians största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot västerhavet. Göteborgsregionen utnämndes 2020 till Sveriges bästa logistikläge – för 19: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 Skandinavians befolkning och industri.*

* Enligt tidningen Intelligent Logistiks undersökning.

37,9
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.

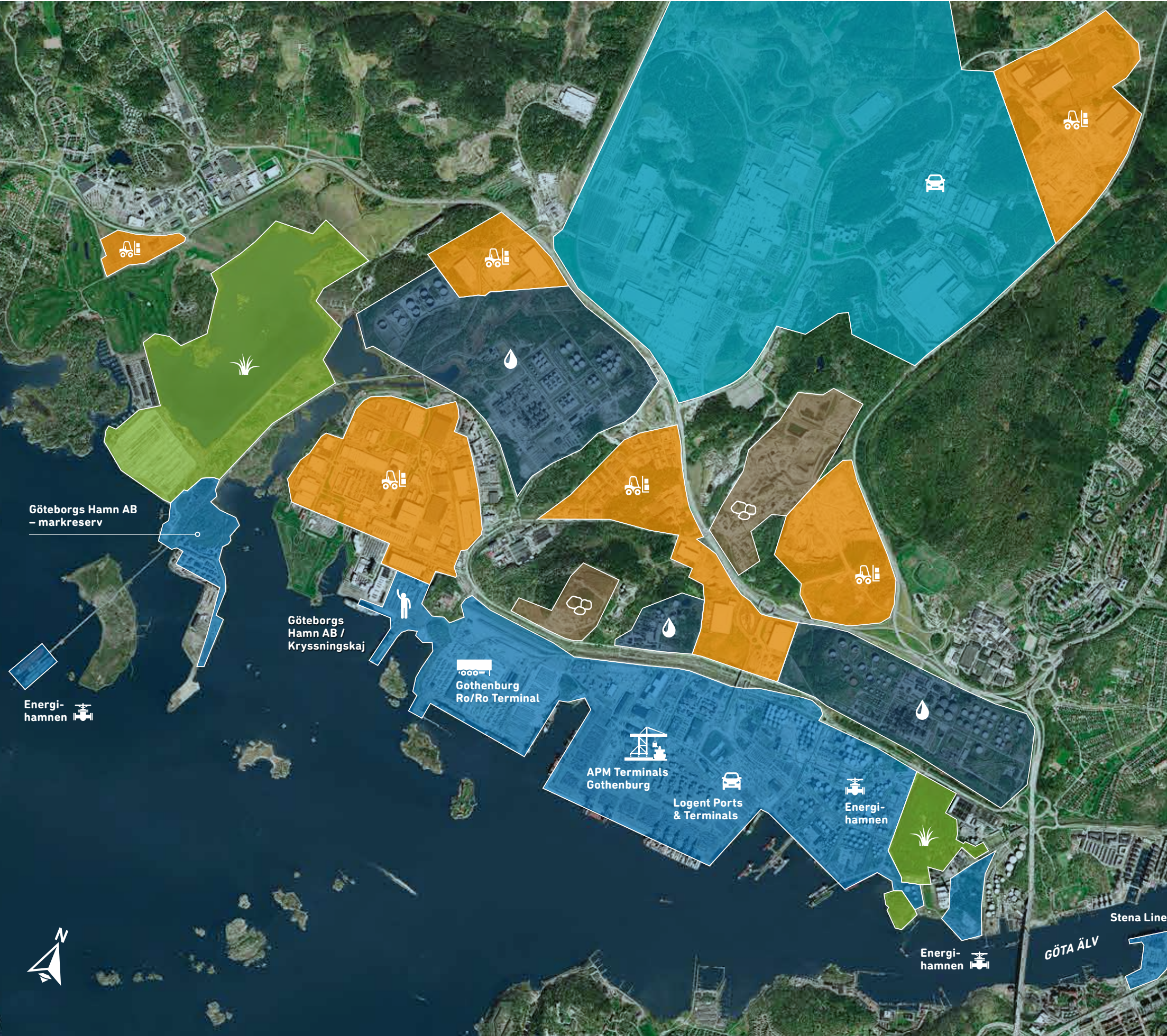
TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

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.

1620-2020
Göteborgs
Hamn

Göteborgs hamn grundades 1620 så under 2020 firade vi 400 år!





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.** Skandinavien största containerhamn. Här hanteras cirka hälften av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import och terminalen trafikeras av över 40 containerrederier.
- Göteborg Ro/Ro 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.
- Bilkuster.** Med Volvo som en stor och viktig del i godsnavet får hamnen en naturlig roll som Sveriges största utskenningshamn av fordon.
- Bergtakter.** 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 anläp 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. Syftet 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 fartygsanläp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och miljösamma 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 styrning, affärsplan och mål på sid 32–34.

Väsentliga hållbarhetsfrågor kopplat till vårt uppdrag:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

Läs mer hur dessa är identifierade på sid 49.

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



Godsnavet i korthet



Fyra terminaloperatörer 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:

152

Inom hamnbolaget arbetar:
33 % kvinnor
67 % män



INVESTERINGAR 2020:

380 Mkr

Materiella anläggningstillgångar uppgår till **3183 Mkr**



Omsättning:

790 Mkr

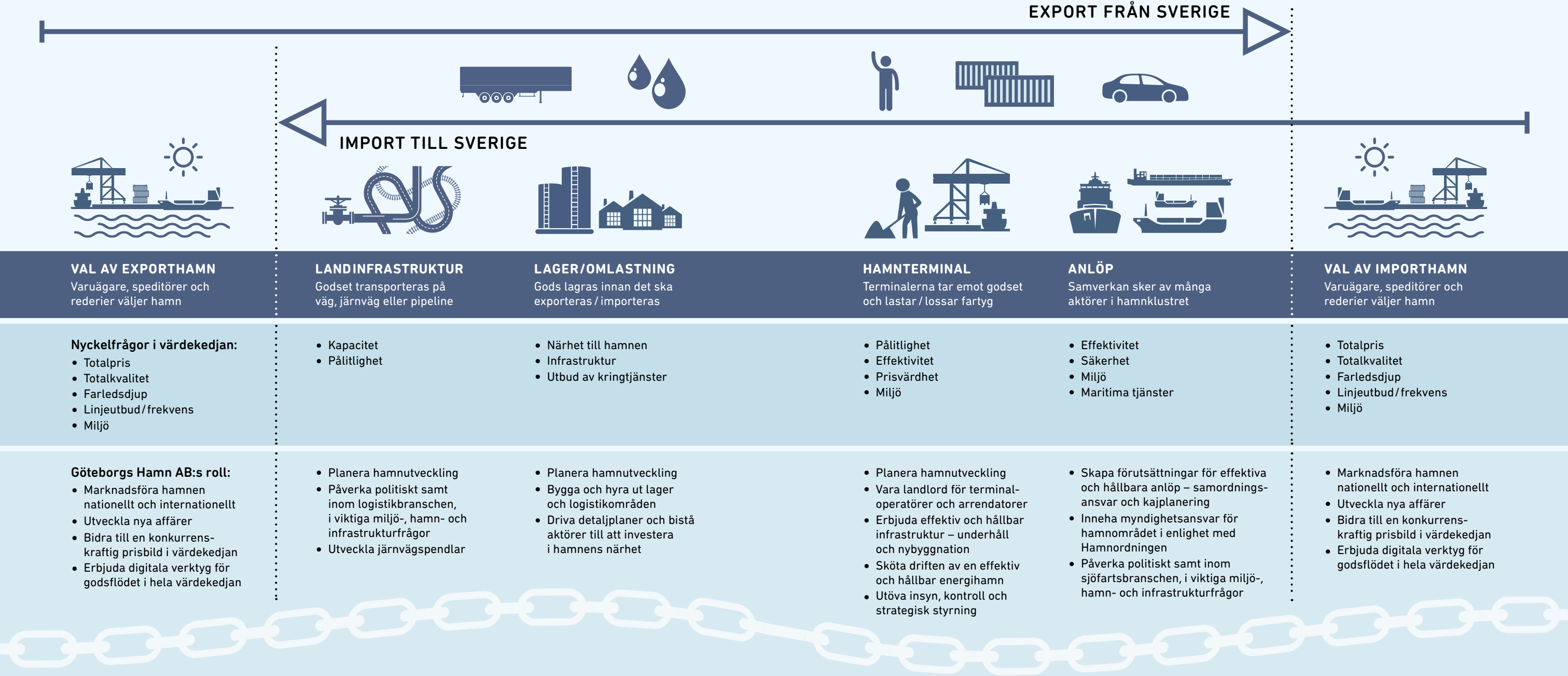
Hamnen är nyckeln till en hållbar transportkedja

Värdekedjan beskriver godsflödet och frågor som är centrala för att kedjan ska fungera. Göteborgs Hamn AB:s roll handlar om att skapa förutsättningar för verksamheten och ett värde för samtliga aktörer som verkar i den. Bolagets långsiktiga investeringar, affärsmodell och mål syftar till att skapa värde för transportkedjan, med en stabilitet och trygghet över tid. Detta ger stora möjligheter att påverka och innebär ett viktigt ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter.

Hamnen blir ofta den naturliga samlingspunkten för utvecklingen av nya hållbara transporter och innovativa koncept, vilket bidrar till vägen mot en hållbar omställning. Det är därför naturligt att Göteborgs Hamn AB tar en tydlig och ledande roll för att ligga i framkant och etablera en ambitionsnivå för hela värdekedjan. Det inkluderar att vara sammankallande för olika grupper, delta i referensgrupper och samarbetsprojekt, samt att vara rådgivare. Vår styrka som stabil aktör medför att vi har goda förutsättningar att gå före och våga prova nya lösningar.

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. 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.



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 2020 ser hamnbolaget att klimatfrågan har kommit att bli en självklarhet för marknaden och hela transportsektorn.

EN NY SLAGS MARKNAD

Marknaden för att transportera gods i någon form har alltid varit konkurrensutsatt och krävt kostnadseffektivitet, men nu ställs även krav på hållbarhet som en självklar del av affären. Trenden mot allt större fartyg och samlade transporter är fortsatt stark, men kopplas nu alltmer till en omställning mot hållbara transporter. Det handlar inte längre enbart om kostnaden. För att kunna säkra godsflöden och därmed samhällstrygghet på ett hållbart och långsiktigt sätt, är det idag absolut nödvändigt att även verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan och acceptabla sociala förhållanden inom branschen.

KLIMAT – TRANSPORTSEKTORENS STÖRSTA UTMANING

Transportsektorns klimatutsläpp utgör fortfarande en betydande andel av landets och världens totala utsläpp. Samtidigt som mängden transporterat gods ökar har 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. Energieffektiverande åtgärder och optimering kommer inte att räcka för att nå samhällets mål om att minska klimatutsläppen enligt Parisavtalet. Sjöfarten måste ställa om till nya bränslen och alternativa energikällor och omställningen måste vara snabb. Under det kommande decenniet kommer detta att fortsätta vara den största och svåraste utmaningen för sjöfarten, vilket kommer att prägla hur hamnarna och hela transportkedjan kan arbeta. Ansvar för att hitta de nya energibärarna och att våga investera i dessa ligger till stor del på sjöfarten. Dock kan hamnar bidra både genom att stötta de som vågar gå före och genom att underlätta tillgången på samt nyttjandet av nya alternativa och mer hållbara bränslen.

GÖTEBORGS HAMN TAR TÄTEN

Göteborgs Hamn AB har valt att ta täten i omställningen och har under 2020 börjat arbeta efter ett nytt ambitiöst klimatmål. Här tar vi ansvar för bolagets egna utsläpp men vi kliver även fram för att hjälpa våra kunder och transportkedjan som helhet att ställa om. Samverkan med övriga aktörer inom sektorn blir därför en viktig del av

vårt miljö- och klimatarbete. Vi arbetar inom flera olika organisationer och samverkansorgan med det gemensamma målet att snabba på omställningen. Detta sker dock samtidigt som samhället i stort även fortsatt förväntar sig att 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 med 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.

Isabelle Ryckbost
GENERAL SECRETARY,
EUROPEAN SEA PORTS
ORGANISATION (ESPO)
.....



”Göteborgs hamn har sedan lång tid prioriterat hållbarhets- och klimatfrågor och har genomgående förordat ambitiösa åtgärder på europeisk nivå samt föregått med gott exempel genom egna åtgärder. Under de senaste fyra åren har Göteborgs Hamn AB varit drivande under sitt ordförandeskap för European Sea Ports Organisations (ESPOs) hållbarhetsutskott. Det har inneburit hjälp till europeiska hamnar i framtagandet av gemensamma hållningar kring smarta och effektiva åtgärder. Göteborgs hamn har även visat handlingskraft på lokal nivå genom att sätta ett mål för 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser till 2030, investera i elanslutningar för fartyg, och genom att ha fossilfria terminaler vid årets slut. Det är tydligt att Göteborgs hamn är en av de ledande hamnarna i Europa när det gäller hållbarhetsfrågor, och kommer därför fortsätta vara en värdefull och viktig medlem i ESPO.”

Volymutveckling godsnavet

2020 är ett år där Göteborgs hamn och hela godsnavet ställts inför olika utmaningar till följd av pandemin. Det har medfört förändringar under året, vilket påverkat så väl godsnavets aktörer som volymutvecklingen. Läs mer om pandemins effekter på sid 24–25 och 39. Vid summering av volymerna för 2020 konstateras att pandemins påverkan, totalt sett, varit begränsad. Hamnen har löpande under året fortsatt att attrahera nya kunder och linjer, både på land och sjösidan, inom samtliga segment. Utvecklingen inom containersegmentet visar en uppgång och hamnen tar fortsatt marknadsandelar. Roro, nya bilar och hanteringen av energiprodukter har klarat sig relativt bra, även om en mindre nedgång syns i alla segmenten.

HÖGRE MARKNADSANDELAR INOM CONTAINER

När det gäller handel med länder utanför Europa är det vanligast att varorna fraktas på containerfartyg. I Göteborgs hamn hanterades 776 000 containrar (TEU) under 2020. Containervolymerna till och från Sverige har klarat sig relativt bra 2020 och endast minskat med några procent. Göteborgs hamn tar fortsatt marknadsandelar jämfört med föregående år, vilket innebär en ökning från 47 procent 2019 till 48 procent 2020. Andelen containers som transporterades via järnväg minskade något under gångna året, från 66 procent under 2019 till 63 % under 2020. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containers, vilket inkluderar gods som omlastats till containers i hamnens närhet och jämförs med containers som lastas på fartyg.

PÅVERKADE VOLYMER FÖR RORO, FÄRJA OCH BILAR

Roro-enheter består främst av trailers för den intraeuropeiska handeln. Roro-volymerna har varit påverkade av pandemin under året, men under andra hälften började en kraftig återhämtning. Antalet hanterade roro-enheter på roro-fartyg och färjor minskade något jämfört med föregående år till 514 000 enheter under 2020. Hanteringen av nya bilar minskade också under 2020 till 234 000. Detta är en direkt effekt av pandemin.

STABILA 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. Årets resultat innebär 21,6 miljoner ton, vilket kan jämföras med 22,2 miljoner ton 2019. Under längre perioder under året har volymerna legat över föregående år, till följd av hög grad av inlagring av produkter. Under hösten gick volymerna ner, vilket har haft inverkan på årets summering. Fokus för 2021 är att fortsätta stötta våra raffinaderikunder i deras satsningar på förnyelsebara bränslen.

KRYSSNINGSANLÖP TROTS PANDEMI

Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig över hela året med ett fokus på sommarmånaderna. Turism- och kryssningsindustrin har drabbats mycket hårt av pandemin. Som en följd av det tog hamnen emot mycket färre kryssningsanlöp än planerat under 2020. Därmed uteblev årets planerade rekordantal av anlöp när enbart elva kryssningsfartyg togs emot. Denna siffra tillhör dock toppen bland hamnarna i norra Europa, eftersom få hamnar har kunnat ta emot anlöp överhuvudtaget.

VOLYMUTVECKLING I GÖTEBORGS HAMN					
	2020	2019	2018	2017	Jämfört med 2019
Container, antal TEU	776 000	772 000	753 000	644 000	0,5 %
Container på järnväg, antal TEU	441 000	456 000	398 000	351 000	-3 %
Roroenheter, antal	515 000	551 000	584 000	593 000	-6 %
Nya bilar, antal	234 000	276 000	290 000	295 000	-15 %
Energiprodukter, miljoner ton	21,6	22,2	23,4	23,5	-3 %
Passagerare, totalt	590 000	1 784 000	1 680 000	1 733 000	-66 %
Kryssningsanlöp, antal	11	59	43	40	-81 %
Gods totalt, miljoner ton	37,9	38,9	40,5	40,8	-3 %

Nedslag under 2020



Göteborgs Hamn AB och NCC tecknade avtal i juli 2020.

SÄKRAD FINANSIERING TILL SKANDIAPORTEN

Skandiaporten är namnet på projektet som arbetar med fördjupning av farleden in till Göteborgs hamn. Samverkansprojektet mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har under året tagit flera viktiga steg framåt. Målet är att senast under inledningen av 2026 kunna öppna ett första kajläge för anløp av containerfartyg med ett djupgående upp mot 17,5 meter, att jämföra med dagens 13,5 meter.

Ett steg handlar om att säkra finansiering kopplat till olika delar av projektet. Trafikverket står för den statliga farledsfinansieringen som en del av den nationella infrastrukturplanen och Sjöfartsverket för design och muddring av farleden. Göteborgs Hamn AB finansierar och genomför förstärkning av de befintliga kajerna som en följd av fördjupningen. Skandiaportens kostnadsbild har också uppdaterats och förändrats. Från en tidig bedömning på 3,8 miljarder SEK för 16,5 meter djupgående, till 17,5 meter djupgående med en kostnad av 2,5 miljarder SEK. Detta är ett resultat av den avslutade förstudien. Efter beslut inom kommunen under hösten har en avsiktsförklaring tecknats mellan parterna, där varje part åtar sig att finansiera sina delar.

FÖRSTUDIE, UPPHANDLING OCH TILLSTÅNDS-ANSÖKAN – MILSTOLPAR UNDER 2020

Genom den avslutade förstudien kunde farledens utformning, från Måvholmskröken till Skandiahamnens kajer, slutligen fastställas. Optimering har skett via simuleringar, kompletterande beräkningar och tekniska utredningar. Det har inneburit ökad precision kring muddervolymer men också en ny bedömning av förstärkningsåtgärderna för kaj och terminalområden.

För att hålla tidplanen så har en upphandling av en totalentreprenad genomförts. Efter förkvalificering av entreprenörer och därefter upphandling, kunde Göteborgs Hamn AB och NCC teckna ett avtal i juli 2020. Därmed kunde detaljprojekteringen som ska pågå under hela 2021, starta i september. Genomförandet ska ske i samverkan/partnering och är planerat att påbörjas under inledningen av 2022.

Under året har process med tillståndsansökan enligt miljöbalken påbörjats. Samråd har genomförts och ansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning lämnades in i slutet av året. Projektet ansöker bland annat om att få tipa 11 miljoner kubikmeter lera ute vid Vinga, en hantering som är identiskt med den förra fördjupningen som genomfördes 2003–2005.

Hamnbolaget tar plats som vice ordförande i International Association Ports and Harbours' committee on Climate and Energy

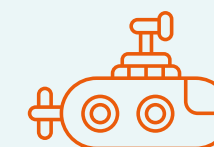


Fartyg som drivs på BIOGAS har kunnat få rabatt på hamntaxan



Stena Line har gjort bullerdämpande åtgärder på fartyg och andra ytor för att minska störning till närboende

VID KAJ-INSPEKTION OCH TILLSYN TESTAS UNDERVATTENSDRÖNARE



Ny tågförbindelse mellan Oslo och Göteborgs hamn

I linje med sitt koncept Gothenburg Green Gateway har APM Terminals Gothenburg kraftigt minskat sina utsläpp, genom att använda HVO till arbetsmaskinerna under hela året



Logent har från 1 januari 2020 använt HVO för arbetsmaskinerna i terminalen

Sista etappen för Trafikverkets utbyggnad av hamnbanan har fortlopt under hela året



2020

Lansering av hamnbolagets nya mission, vision, värderingar och mål. Läs mer på sid 10 och 33–34.

Göteborgs hamn fyllde 400 år den 3 april. Läs mer på sid 18–19.

Pandemianpassad större hamnskyddsövning genomförs med över 32 stycken Port Facility Security Officers från aktörer inom hela hamnområdet.

Beslut i Stadshus AB att fortsatt arbeta vidare med utveckling av Halvorsäng. Läs mer på sid 27.

CinFraCap lanseras – ska utreda infångning av koldioxid och dess transport via hamnen. Läs mer på sid 26–27.

Storskalig plantering av ålgräs påbörjas. Läs mer på sid 22–23.

Sveaterterminalen tas i drift. Läs mer på: www.goteborgshamn.se/hamnens-projekt/sveaterterminalen

Beslut om finansiering av farledsfördjupningen i Göteborgs Stads kommunfullmäktige. Läs mer på sid 16.

Förbud för fartyg att använda open loop scrubber inom hamnområdet.

Nya lokaler för hamnbolagets verkstäder öppnas.

JANUARI

DECEMBER

400 ÅRS RESA MOT HÅLLBARHET

Göteborgs hamn firar 400 år och här summeras historien ur ett hållbarhetsperspektiv, där viktiga händelser kopplat till ekonomi, miljö och social hållbarhet lyfts fram. Tillsammans berättar de



1620

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen, som grävdes ut på 1620-talet på order från Gustav II Adolf.

1700-talet

Under 1700-talet blev Göteborg ett viktigt centrum för handelsvägarna till norra Europa och resten av världen. Genom svenska Ostindiska Kompaniets 132 expeditioner till Kina fick svenskarna bekanta sig med varor så som te, siden, porslin och kryddor. För många blev det en första inblick i andra samhällen och kulturer, något som vi idag, via globaliseringen, ser som självklart.



1800-talet

Ångdrift av fartyg gör entré inom sjöfarten under 1800-talet, vilket skapar möjligheter för snabbare förflyttning och ökade volymer. Detta bidrar till att branschen tar fart och hantering av gods och passagerare kan ske mer effektivt. Tekniken förutsätter dock av eldning av kol, vilket medför försämrad luftmiljö i och kring hamnen. Numera har vi också kunskap om dess påverkan på klimatet.

1880-talet

Emigrantströmmen från hela Sverige var som mest strid på 1880-talet, vilket innebar fler och större båtar. Vägen ut ur fattigdom och mot nya möjligheter gick via Göteborgs hamn som kunde hantera de större fartygen. År 1904 sattes till exempel Calypso, sin tids största passagerarångare på Nordsjön, in mellan Göteborg och Hull i England.



1914

1914 öppnas kommunala järnvägen Göteborg – Tingstad – Sannegården för enbart gods- och trafik. Då lades grunden för dagens hamnbana, som är nästan tio kilometer lång och en av Sveriges viktigaste järnvägsnät.

1930

I början av 1930-talet byggdes Ryahamnen, fröet till kommande oljehamn och dagens Energihamn. Här utvidgade de stora oljebolagen snabbt sina tankanläggningar och i början av femtiotalet påbörjades bygget av Skarvikshamnen för att täcka upp behovet. 1959 tillkom även Torshamnen som byggdes vid Hjärtholmen och kunde tio år senare ta emot fartyg på upp till 225 000 ton. Hamnen kunde tillgodose stora delar av industrins och hela Sveriges behov av olja, vilket kvarstår än i dag. Numera arbetar många av aktörerna med förnyelsebara produkter, som en början till omställning av energihamnen utifrån Sveriges behov.



1966

Sveriges ekonomi gick på högvarv under årtiondena efter andra världskrigets slut. Både export och import ökade och vad gäller sjöfarten så blomstrade Göteborgs varvsindustri och skeppen hade blivit större. Containern gjorde intåg som viktig lastbärare. Detta krävde nya och större kajer i Göteborgs hamn och 1966 öppnade Skandiaterminalen, belägen på Hisingssidan mitt emot Kärningberget.

1980

1980 inträffade den stora avtalsstrejken i Sverige och konflikten varade i svenska hamnar i över sex veckor. De efterföljande åren fick hamnarbetarna bättre villkor och mer inflytande på sina arbetsplatser. Från 1950-talet och fram till 2010-talet har hamnen påverkats av olika konflikter med strejk som följd och de har ofta handlat om arbetsförhållanden eller kollektivavtal.



1998

1998 är ett framgångsår för två viktiga verktyg för att minska hamnens miljöpåverkan. Första tågpendeln för containergods går till Karlstad och färre lastbilar kör sedan dess på vägarna. En miljödifferenterad hamntaxa införs också och det innebär en premiering av fartyg med god miljöprestanda.

LÄS MER OM GÖTEBORGS HAMNS HISTORIA PÅ:
www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria

1752

I juni 1752 antogs Göteborgs första hamnordning, "till förekommande af hamnens uppgrundning och i öfrigt till bibehållande af ordning". Här lades grunden för dagens hamnordning som skapar säkerhet i och omkring hamnområdet för så väl trafik och människor som natur.



1800-talet

Under 1800-talet tar varvsindustrin fart i Göteborg med tiden etableras några av Sveriges största varv. Ökad efterfrågan och industrins utveckling förser göteborgarna med arbetstillfällen. Arbetsförhållandena är dock tuffa och för den enskilde arbetaren har ofta arbetsmiljön direkt inverkan på hälsan. Riskfyllda arbetsmoment, luftutsläpp och kontakt med farliga ämnen var vardag för många och innebär även påverkan på omliggande natur. Här lades också grunden för de föreningar som förvärrades under 1900-talet och som det än i dag arbetas med att rensa bort spåren av.



1928

Rya skog blir länets första naturreservat, vilket skyddar den gröna oasen som ligger inklämd emellan de växande industrihamnarna. Rya skog är en gammal urskog med stort ekbestånd och runt år 1900 var området mot älven ett populärt utflyktsmål.



1940-talet

Under 1940-talet börjar fartyg drivna med ångteknik fasas ut till förmån för oljemotorer. Det möjliggör att fartygen kan bli större och lastas med mer gods. Det leder i sin tur till ökad miljöpåverkan med mer luftutsläpp, vilket också påverkar arbetsmiljön för personal ombord och vid kaj.



1977

Sjuttioåttalets varvskris slog hårt emot Göteborg och det ledde till arbetslöshet för många varvsarbetare. Eriksberg, som tidigare var Sveriges mest lönsamma varv, övertogs 1975 av staten. Därefter blev det ett dotterbolag till Götaverken innan nedläggningen 1979 var ett faktum.

1980-1990

Godshanteringen fortsätter att övergå från manuell till maskinell hantering. Övergången medför stora förändringar för hamnarbetarna. Arbetsmiljön förbättras avsevärt – även om arbetarna blir färre till antalet. I hamnen görs också insatser för att förbättra sociala förhållanden, exempelvis så satsar man på att hantera alkoholproblematik genom att vara en av stiftarna till Aleförs-stiftelsen samt egna verksamheten Bojen. Där man kunde uppsöka stöd för att få hjälp med ett eventuellt missbruk. Denna satsning gjorde hamnen till en tryggare arbetsplats.



2000

2000 byggs en världsunik elanslutning för kommersiell sjöfart i hamnen. Stora Enso var den pådrivande kunden och genom ny teknik kunde det första fartyget elansluta sig med högspänning vid kaj. Stena Line var först med fartyg som anslöt till landel med lågspänning år 1989.

Regelverket "grön bunkring" införs år 2000 för att minska risken för spill när fartygen ska bunkras med bränsle i hamnen och i omgivande områden.



Skanna koden och se bolagets jubileumsfilm!

1620-2020
Göteborgs Hamn



Nysatsningar för elanslutning i hamnen

Göteborgs Hamn AB har länge arbetat med att få anlöpande fartyg att ansluta till landström, när de ligger vid kaj, istället för att ha motorerna igång. Genom att elansluta fartyg vid kaj minskar koldioxidutsläppen kraftigt och utsläppen av svaveldioxid och kväveoxid reduceras till ett minimum. Dessutom ger lösningen en tystare hamnmiljö och en bättre arbetsmiljö ombord på fartyget. Hamnbolaget samverkar med andra hamnar via World Ports Climate Action Program, för att driva utvecklingen så att fler hamnar satsar på elanslutning. Därtill sker satsningar på ökad elektrifiering för andra fordon i hamnområdet, exempelvis bilar, arbetsmaskiner och lastbilar.

NY STATION FÖR ELANSLUTNING ÄR BYGGD I RORO-TERMINALEN

Under året har hamnbolaget byggt en ny station för elanslutning, anpassad för DFDS Seaways nya fartyg, på kajplats 712 i Älvsborgshamnen. Nära samarbete med terminaloperatören Gothenburg Ro/Ro Terminal, DFDS, Göteborg Energi och involverade entreprenörer var en förutsättning för projektets genomförande. Uppkopplingen mellan fartyg och station sker via en radiostyrd lösning där ingen personal på kajen krävs. Kranen är 14 meter hög och anges vara den högsta som leverantören har byggt. Stationen stod klar för tester med inkoppling av fartyg mot slutet av året och full drift beräknas från 2021. Årlig reduktion av fartygens koldioxidutsläpp till följd av elanslutningen beräknas av terminaloperatören till 650 ton.

FINANSIERING VIA KLIMATKLIVET

Den nya elanslutningen vid kaj 712 är delvis finansierad med ekonomiskt stöd från Klimatklivet till både Göteborgs Hamn AB och DFDS. Klimatklivet är en satsning för att stärka lokalt och regionalt klimatarbete och stödet

fördelas av Naturvårdsverket. Under 2018 beviljades hamnbolaget ett klimatinvesteringsstöd om cirka 4,4 miljoner kronor för att bygga stationen i Älvsborgshamnen. Samma år beviljades DFDS stöd för att bygga om fartygen och genomföra anpassningar för att kunna ansluta till landel.

Fakta om laddstationen

Stationen för landanslutning levererar högspänning 10,7 kV och är dimensionerad för att generera 1,5 MW med 50 Hz. Stationen möter tillämpliga krav i standarderna ISO/IEC/IEEE 80005-1 2019 och IEC 6213-2, 2016, typ J.

NYTT PROJEKT KRING FRAMTIDA ELANSLUTNING I ENERGIHAMNEN

Under gångna året initierades projektet om att bygga elanslutning i energihamnen. Projektet är unikt eftersom Göteborgs hamn skulle bli först i världen med elanslutning av tankfartyg inom explosionsklassad miljö. Projektet innebär en anslutningsstation som möjliggör elanslutning vid kaj 519–521 med en spänningsnivå om 6,6 kV, 50 Hz. Under våren identifierades behovet tillsammans med ett antal rederier och under hösten togs ett investeringsbeslut. Beslutet var villkorat att bolaget söker investeringsbidrag nationellt och internationellt. Projekteringen och genomförande planeras ske under 2021 och driftsättning förväntas till 2022. Årlig reduktion av fartygens koldioxidutsläpp till följd av elanslutningen beräknas till 2100 ton. Bolagets förhoppning är att kunna sprida konceptet till andra hamnar och lägga grunden för en standard för elanslutning inom explosionsklassad miljö.

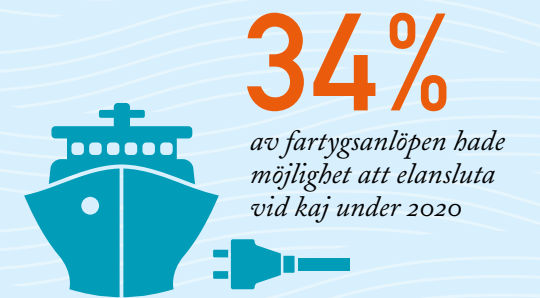
Poul Woodall

SENIOR ADVISOR CLIMATE & ENVIRONMENT, DFDS



”För att minska klimatpåverkan inom sjöfarten så krävs att alla aktörer bidrar.”

”Dessvärre finns det inga snabba lösningar, men vi måste implementera olika verktyg för att nå framgång och där är elanslutning en viktig del. En ökad andel av våra fartyg anpassas för att kunna elansluta och det blir därför mer viktigt för oss att hamnarna kan erbjuda anläggningar för elanslutning. Göteborgs hamn har sedan länge varit i framkant när det gäller detta och DFDS ser positivt på den utbyggnad som nu sker. Förhoppningen är att våra fartyg i närtid och framtid ska kunna elansluta. Göteborgs hamn och DFDS delar samma vision om minskad klimatpåverkan och samarbetet som krävs för att nå dit.”



ELANSLUTNING AV ANDRA FORDON I HAMNEN

Ökad elektrifiering är en viktig del i arbetet mot reducerade klimatutsläpp från transportsektorn. Inom hamnen genomförs arbete för att möjliggöra och främja utvecklingen för elfordon av olika slag.

- Hamnbolaget har etablerat laddinfrastruktur för bilar, vid olika platser inom hamnområdet. Detta genomfördes som en satsning under 2018–2019, med stöd från Klimatklivet.
- Volvo Lastvagnars självkörande elfordon, VERA, har testats under 2020 i hamnområdet. DFDS och APM Terminals Gothenburg har varit partners med Volvo för genomförandet. VERA:s uppdrag har varit att flytta containrar från logistikcenter till terminal, enligt önskad kapacitet. Initiativet har genomförts med stöd av Vinnova, Trafikverket och Energimyndigheten.
- Under 2020 har Stena Line inlett ett projekt tillsammans med bland annat Göteborgs Hamn AB och Stena-ägda Batteryloop, för att undersöka möjligheten att återanvända batterier från fordonsindustrin som energilager på kajen. De kan användas för att snabb-ladda framtidens fordon och eldrivna färjor.
- Gothenburg Ro/Ro Terminal driftsatte en eltruck i terminalen i augusti 2020. Trucken har en kapacitet på 15 ton, vilket normalt kräver dieseldrift. Truckens koldioxidutsläpp under 21 dagars drift är den samma som en dags drift med en dieseltruck. Därtill minskar bullernivåer och vibrationer. Satsningen är ett steg mot att minska miljöpåverkan från arbetsmaskiner i terminalen.
- Under 2020 blev Göteborgs Hamn AB:s vd Elvir Dzanic ledamot i regeringens nystartade elektrifieringskommission. Kommissionen leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth och ska identifiera åtgärder för att öka elektrifieringstakten i transportsektorn. Kommissionens uppdrag sträcker sig fram till och med december 2022.



Den invallade viken där delar av den nya terminalen kommer att ligga.

En helt ny hamnterminal växer fram

Dagens ytterhamnar byggdes på 1960- och 70-talen och sedan dess har volymtillväxten varit mycket kraftig. För att skapa utrymme för framtida godsolymer byggs nu en helt ny hamnterminal. Nya Arendal utgör det största hamnutvecklingsprojektet på 40 år i hamnen. Under 2020 gick byggnationen in i skarpt läge och flera kompensationsåtgärder genomfördes.

BYGGNATION UNDER 2020

Byggnationen av terminalen är indelad i flera delar och är planerad att pågå mellan 2016 och 2023. I september 2019 avslutades delen som innefattade byggnation av vallar för att stänga Arendalsviken, göra större sprängningsarbeten samt påla och bygga vallar.

Under 2020 påbörjades arbetet att genom underhållsmuddring i hamnområdet fylla det invallade området med stabiliserade muddermassor. Totalt är det cirka 180 000 kubikmeter muddermassor som ska stabiliseras. Hamnbolaget har en samordnande roll och har anlitat PEAB som entreprenör för genomförandet. Läs mer om PEAB på sid 45. Ansvar för miljöpåverkan regleras i projektets miljötillstånd och kontrollprogram, vilket bolaget har arbetat fram i samverkan med tillsynsmyndigheten.

FLYTT AV ÅLAR

En del av den blivande 140 000 kvadratmeter stora terminalytan utgörs idag av en mindre vik. Viken vallades in och fylls nu på med sprängsten och muddermassor – material som kommer att utgöra grunden för terminalytan.

En del i projektet handlade om att säkerställa flytt av eventuell förekomst av den skyddsvärda Europiska ålen, innan bassängen fylls med material. Under sommarens räddningsexpedition hittades 550 ålar som flyttades ut på öppet vatten igen. Resultatet visade att det fanns fler instängda ålar än vad man hade trott i förväg.



”Att hitta 550 ålar så tätt inpå terminalverksamheterna var verkligen oväntat. De verkar ju inte heller ha störts nämnvärt av byggnationen.”

Joakim Grenmarker, projektägare Göteborgs Hamn AB.

FRAMGÅNGSRIKA ÅLGRÄSODLINGAR

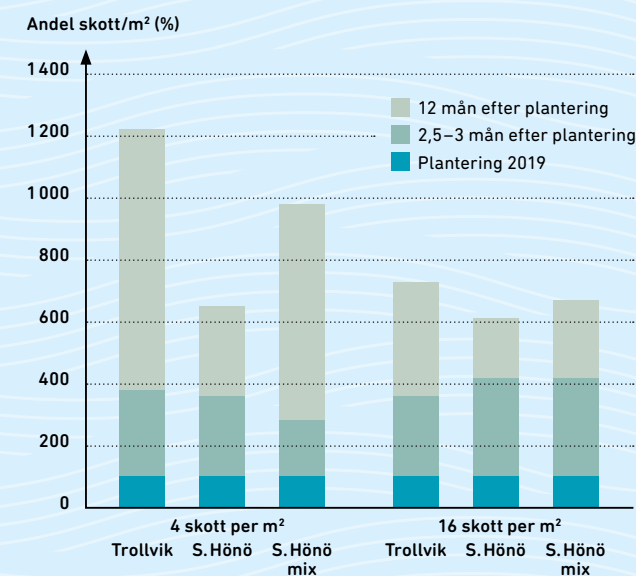
Plantering av ålgräsängar görs i samband med uppförandet av den nya hamnterminalen. I miljötillståndet för byggnationen är Göteborgs Hamn AB ålagt att tillskapa 1,7 hektar ålgräsängar som kompensation för det ålgräs som försvinner i samband med byggnationen. Ålgräsängar fungerar som skydd och lekplats för flera fiskarter, samtidigt som det bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och skyddar stränder mot erosion. Efter en rad tester med stora utmaningar har Göteborgs Hamn AB nu lyckats med att få ålgräsplanteringar att växa och föröka sig. Under sommaren planterades ytterligare 40 000 plantor på havsbotten. Med de goda resultaten och de nya rönen kring det utforskade området ålgräs ska projektet nu skalas upp ytterligare. Kompensationen görs enligt en plan som hamnbolaget lagt upp i samråd med Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten.



Varje enskild ålgräsplanta planteras för hand av dykare.

Foto: Marine Monitoring

RESULTAT ÅLGRÄSPLANTERING VID TUMMEN, 2019–2020



Redovisar andel skott per kvadratmeter på planteringsplatsen Tummen, uppdelat per donatorsäng och behandlingsmetod (antal plantor och täthet).

Kristina Bernstén

MILJÖINGENJÖR,
GÖTEBORGS HAMN AB



”När vi fyller ut med de stabiliserade och solidifierade muddermassorna så tränger vi undan det vatten som finns i utfyllningsbassängen.”

”Vattnet behöver renas innan vi kan släppa det i havet. Det sker genom att tillsätta koldioxid i vattnet i utfyllningsbassängen, vilket sänker pH-värdet så föroreningar kan fällas ut. Sedan pumpas vattnet vidare till en sedimentationsbassäng och vidare till sista reningssteget som är ett aktivt kolfilter. Vi undersöker och skickar vatten på analys en gång i veckan för att se om vi klarar miljökraven. Det roliga med det här projektet är att vi kan bygga en stor terminal genom att nyttiggöra förorenade sediment, som egentligen är ett avfall. Jag känner mig trygg med den här reningsprocessen som vi har och att vi släpper ut ett vatten som är helt acceptabelt för organismerna i havet.”



Skanna koden och se filmen om muddringen!

Fakta Nya Arendal

- Terminalyta: 140 000 kvadratmeter
- Djupgående vid kaj: 12 meter
- Möjlig järnvägsanslutning: Ja
- Förbereds för elanslutning vid kajläge: Ja
- Investeringsstorlek: Cirka en miljard kronor
- Finns möjlighet att bygga etapp 2 enligt gällande tillstånd.
- Terminalen står klar: 2023
- Delar av terminalen kommer eventuellt att kunna tas i anspråk redan under byggtiden.



Pandemin – en ny utmaning

2020 är året som präglats av en världsomfattande pandemi vilket självklart satt sin prägel även på hamnens verksamhet. Det övergripande målet har hela tiden varit att hålla Göteborgs hamn öppen för trafik för att säkra import och export till och från Sverige. När en sådan här situation uppstår måste man kunna hantera både utmaningar och krav på omställning. Så här har Göteborgs hamn påverkats vad gäller volymer, samarbetsformer och rutiner ihop med godsnavsaktörer samt personal inom bolaget.

ÖPPEN HAMN OCH PÅVERKADE VOLYMER

Allt eftersom situationen har förändrats under året har lösningar vuxit fram tillsammans med terminalerna och andra transportaktörer, som gemensamt måste säkra samhällsförsörjningen av gods för landet. Godsnavet har därför kunna fungera i stort och klarat sig hittills genom krisen, dels servicemässigt mot kunderna, dels volymmässigt. Hamnen har varit öppen! En fördel för svensk industri är att nedstängningarna inte varit så drastiska som i en del andra länder.

Göteborgs hamn har kunnat ta marknadsandelar i containersegmentet. Men inom vissa segment har volymerna påverkats stort under perioder av året. Exempelvis minskade kryssningstrafiken avsevärt men med anlop av totalt elva kryssningsfartyg under året har vi ändå tillhört toppen bland hamnarna i Norra Europa. Läs mer om volymerna under året på sid 15 samt hur våra terminaloperatörer hanterat utmaningarna under året på sid 39.

STÄLLA OM OCH STÄLLA IN

I pandemins spår har hamnbolaget och godsnavet ställts inför många utmaningar. Men även kreativa och positiva lösningar har vuxit fram i samarbete med våra intressenter. Pandemin har påskyndat digitaliseringen inom många områden och inneburit ett förändrat arbetssätt som i längden

sparar tid och resurser. Den digitala utvecklingen har medfört stora vinster i form av enklare sätt att kommunicera, exempelvis via Microsoft Teams, både internt och externt. När olika kundevents och besök samt branschmässor har ställts in har digitala lösningar fått vara länken till våra kunder och samarbetspartners.

Sveriges restriktioner har varit långsiktiga och konsekventa, vilket medfört att det har varit lättare att planera hamnens verksamhet med en viss stabilitet. Det har dock varit påverkan på andra företags förmåga att lämna anbud vid upphandlingar, även om det har varit av begränsad omfattning. Hamnbolaget har kunnat fortsätta med alla planerade investeringar för 2020 och intäkterna för året har lett till ett positivt ekonomiskt resultat. Läs mer om resultatet på sid 35.

En intern krisledningsgrupp startades upp i bolaget i början av mars med veckovisa möten som har löpt under året. Strategin var att från början ha tät och tydlig kommunikation med inställningen att verksamheten ska kunna pågå som vanligt. Detta genomfördes samtidigt med stor hänsyn till personalens mående. Organisationen har fått löpande information på intranätet och via sin chef. Folkhälsomyndigheten, smittskyddsläkare i Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stads rekommendationer, råd och riktlinjer har varit utgångs-

punkt för de beslut och rutiner som hamnbolaget har för att kunna hålla verksamheten igång. Det har resulterat i låga sjuktal och endast ett fåtal fall med smittade medarbetare. Arbetsrotation infördes tidigt och en tredjedel har jobbat hemifrån på tjänstemannasidan. Individuellt anpassade arbetsrutiner har gjorts där det krävts, med hänsyn till riskgrupper och för att skydda personalen som är central för att hålla verksamheten igång.

Åsa Kärnebro

HAMNKAPTEN,
GÖTEBORGS HAMN AB



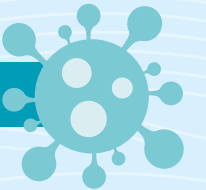
”Göteborgs hamn är en karantänshamn och därför är samverkan väldigt viktigt för att kunna hålla hamnen öppen.”

”Redan tidigt i pandemin tog vi ansvar för att löpande inhämta information från både anlöps- och terminalsidan med alla aktörer i godsnavet. Jag är imponerad över hur bra samarbetet i godsnavet har löpt på. Vi har även kontakt med andra hamnar i Europa genom medlemskapet i EHMC, European Harbour Masters' Committee. Där har man speciellt efterlyst efterlevnaden av karantänsplanerna, alltså rutiner för vem man ska larma och när, ifall samhällsfarlig sjukdom upptäcks. Vi uppdaterade vår karantänsplan så sent som i slutet på förra året, vilket har varit till vår fördel. Vi har haft ett antal fartyg där det varit smittade fall ombord, men allt har avslöjats bra och vi har arbetat enligt rutinerna och haft goda dialoger med berörda instanser.”

Vad är en hälsodeklaration?

Hälsodeklaration innebär att innan ett fartyg anlöper Göteborgs hamn ska befälhavaren på fartyget lämna information om hälsotillståndet på sin besättning och om de uppvisar något symptom som visar på Covid-19. Detta görs i samband med den obligatoriska fartygsanmälan och granskas av Port Control, hamnbolagets trafikcentral.

ÅRET MED PANDEMIN



FEBRUARI

- Göteborgs hamn, som första hamn i Sverige, begär 3 februari in hälsodeklarationer från samtliga anlöpande fartyg och har löpande kontakt med smittskyddsläkare.
- Hamnbolaget samordnar löpande avstämningar med kunder och intressenter samt återkopplar till bolagsstyrelsen och Göteborgs Stad.

MARS

- Bolaget startar upp en intern krisledningsgrupp som därefter har regelbundna möten under hela året. Digitala möten uppmuntras och arbetsrotation införs för att hindra smittspridning.
- Hamnbolaget samordnar veckovisa avstämningar med anlöps- och terminalaktörer och andra intressenter om volymer och respektive bolags mående.

APRIL

- Göteborgs hamns 400-årsfirande ställs in men utvecklas och genomförs på andra arenor och kanaler.
- De första karantänsfartygen anlöper Göteborg och karantänsplanens rutiner efterföljs.
- Hamnbolaget tar en samordningsroll för att erbjuda kunderna mellanlagring av containers och trailers i inlandsterminaler via järnvägssystemet Railport Scandinavia samt även i hamnen.
- Rutinerna för fartygsanlop förändrats och i energiamhamnen sätts det upp tält på kajen för att personalen ska kunna hantera dokumentation och undvika gå ombord.

MAJ

- Det årliga kundeventet Energihamnsdagen ställs in.

SEPTEMBER

- Hamnbolagets årliga medarbetardag ställs in.

OKTOBER

- Det årliga kundeventet Hamndagen ställs in.

NOVEMBER

- Virtuella besöksrutiner påbörjas som bland annat möjliggör digitala rundturer i hamnen.
- Webinar om Brexit genomförs via länk med 150 deltagare.
- Hamnbolagsstyrelsens möte genomförs digitalt, ett av flera under året där deltagandet har skett via länk.

DECEMBER

- Kampanj görs ihop med aktörer i hamnklustret mot rederier för att säkra tillgång på tomcontainers.

En vision kommer till liv

Utveckling av Göteborgs hamn är centralt för att kunna vara världens mest konkurrenskraftiga hamn, som både tillgodoser industrin och övriga samhällets behov över tid. Bolaget måste planera långsiktigt och för att kunna höja utvecklings-takten krävs identifiering av kritiska områden för att utvecklas i rätt riktning. Redan nu tas initiativ kring projekt som kan finna lösningar för hur framtidens hamn och nya transportvägar ska se ut.

EN GENERALPLAN FÖR FRAMTIDEN

Grunden för ett långsiktigt utvecklingsarbete finns lagd i generalplanen. Där finns analysen av hur transport-systemet och Göteborgs hamn ser ut i ett 30-årsperspektiv. Generalplanen innehåller riktningen för utvecklingen av bolagets affärsområden så väl som nyttjande av mark och infrastruktur, baserat på en omvärldsanalys. En viktig del handlar om att på ett resurseffektivt sätt nyttja befintlig mark för nya ytor, med hög tillförlitlighet och låg grad av miljöpåverkan. En annan viktig del handlar också om att säkra nyttjande av hamnområden och möjliggöra stads-utveckling, i takt med Göteborgs stads behov. Under 2020 har en revidering av generalplanen påbörjats där de största utmaningarna framåt är utvecklingen av energi-hamnen samt omlokalisering av färjeläge. Revideringen beräknas vara klar under första halvan av 2021.

SATSNINGAR FÖR EN DIGITAL HAMN

Ökad digitalisering är en förutsättning för att kunna leverera utifrån kundernas förväntningar och hamnbolagets egna mål. Digitaliseringsarbetet som är uppstartat under 2020 syftar till att etablera digitala lösningar för hela transportkedjan. Hamnbolagets roll är att knyta samman människor, teknik och information och därmed

vara initiativtagaren som driver utvecklingen i godsnavet. Första steget är att koppla samman aktörer, dataflöden och visualisera transportkedjan genom en digital plattform. Under året har flera workshops hållits med aktörer inom godsnavet och inspiration har hämtats från andra hamnar i världen. Projektet ViAvi är uppstartat och en teknisk partner, Wabtec, är upphandlad. Utvecklingen av plattformen sker under första halvåret av 2021 och målsättningen är att godsnavet ska se resultat under hösten 2021. Hamnbolagets nya digitala strategi innebär fler digitala initiativ framöver, under 2021/2022 planeras genomförande av projekt kopplat till digitala anläggningar. Effektiviseringar av denna typ förväntas ha goda effekter för att minska sjöfartens klimatpåverkan.

CINFRACAP UNDERSÖKER NYA MÖJLIGHETER

Under 2020 har hamnbolaget valt att gå med i samverkansprojektet CinfraCap. I projektet ingår Göteborg Energi, Nordion Energi, Preem, St1 och Renova och handlar om att skapa gemensam infrastruktur för transport av flytande koldioxid som utvinns genom Carbon Capture Storage teknik. Tekniken är del i omställningen av det globala energisystemet och syftet med projektet är att ta fram en logistik- och infrastrukturlösning i industriell skala.

Förstudien är startad och undersöker möjligheten att, på sikt, mellanlagra och transportera två miljoner ton infångad koldioxid per år från industriernas anläggningar till kajkant. Energimyndighetens klimatsatsning Industriklivet finansierar halva kostnaden för förstudien, på 1,4 miljoner kronor. Resultatet av förstudien väntas i början av 2021. CinfraCap kompletterar flera pågående forsknings- och demonstrationsprojekt, som till exempel Preem CCS, ZERO C, och även Northern Lights, som är ett pågående fullskaleprojekt för lagring av koldioxid utanför norska västkusten. Sammantaget är projektet en möjlighet att gemensamt arbeta för att minska klimatpåverkan från verksamheter i Västsverige men förhoppningen är att lösningen kring infrastrukturen ska sprida sig till andra intressenter. Det har då potentialen att minska klimatpåverkan i större skala och ha effekt för uppfyllnad av Sveriges klimatmål.

EN STUDIE KRING ENERGIHAMNENS UTVECKLING

Energihamnen är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet. En viktig del i energihamnens framtida utveckling är att ta hänsyn till samhällsutvecklingen och landets mål om en energiomställning. Många av kunderna i energihamnen genomför olika satsningar kopplat till förnyelsebara bränslen och nya lösningar för sjöfarten, eftersom efterfrågan har ökat. För att hamnbolaget ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och vara förberedd på de förändringar som väntar så har ett forskningsprojekt tillsammans med Chalmers tekniska högskola startats upp under 2020. Syftet är att bidra med kunskap och stöd för beslut kring investeringar i energihamnens infrastruktur. Projektet inkluderar scenarier om den framtida utveckling av globala energi- och logistikbranschen, men har särskilt fokus på energihamnens kunder och utvecklingen i Göteborg. Resultat presenteras under 2021 och blir viktig kunskap i vägen mot framtidens hållbara energihamn.



Visionsbild över Halvorsäng.

Arvid Guthed

HAMNUTVECKLINGSCHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB



”Ett högt resursutnyttjande inom hamnen är nyckeln för att bli långsiktigt hållbar.”

”Generalplanen beskriver vår långsiktiga utveckling och därefter utvecklar vi strategier för att nå ett förverkligande. Vi arbetar med en strategisk projektportfölj där vi koordinerar projekten för att nå en effektivitet med avseende på tid, kostnad och kvalitet i genomförandet. Målsättningen är att de anläggningar vi utvecklar skall bidra till att skapa lösningar på våra långsiktiga utmaningar, exempelvis kopplat till klimatpåverkan. En avgörande faktor för att göra detta är att det gods som förflyttas fraktas i system med högt resursutnyttjande med låg miljöpåverkan. Olika innovationer och digitala lösningar blir verktyg för att förverkliga ett högre resursutnyttjande och minskad klimatpåverkan, en viktig faktor för att nå våra hållbarhetsambitioner i hamnen såväl som för hela transportkedjan.”

HALVORSÄNG – UTVECKLING AV ETT LOGISTIKOMRÅDE

Hamnar blir i allt större utsträckning knutpunkter i ett globalt logistiskt nätverk. En del i det innebär att ha ett fullserviceerbjudande, där lagerverksamhet ingår. Göteborgs Hamn AB:s arbete med att strategiskt säkra markområden för vidare logistikutveckling och lagerverksamhet har pågått sedan 2005, med fokus på Halvorsäng. Processen har inneburit att ta fram en detaljplan och genom olika insatser förbereda marken för möjlig byggnation. Under våren 2020 fick hamnbolaget slutgiltigt beslut från ägaren att fortsatt vidareutveckla Halvorsäng och därefter har alternativ för utvecklingsform tagits fram. Framåt återstår att ta fram strategi för i vilken form utvecklingen ska drivas samt genomföra etableringen av logistikbyggnader. Målsättningen är att inom fem år ha ytor med färdiga logistikbyggnader på plats.



Skanna koden och se visionsfilmen,
Världens mest konkurrenskraftiga hamn!



En parkering för en ökad trygghet

Under våren 2020 invigdes en inhägnad uppställningsyta för tung trafik i anslutning till logistikområdet Halvorsäng, vid Göteborgs hamn. I anslutning till den inhägnade ytan etablerades en drivmedelsstation med tillgång till olika bekvämligheter för chaufförer. Parkeringen och drivmedelsstationen drivs av Circle K och är ett viktigt tillskott för att öka tryggheten för chaufförer i anslutning till Göteborgs hamn.

UPPSTÄLLNINGSYTA – ETT KRAV FRÅN HAMNBOLAGET

Till följd av stadsutvecklingsprojekten i centrala Göteborg, kring E45, uppstod 2013 ett behov av att flytta en av Circle K:s etableringar. Detta sammanföll med planläggningen av markområdet Halvorsäng och diskussioner om en flytt till hamnområdet inleddes. För Circle K var det en möjlighet att etablera sig i ett expansivt område nära hamnen och hamnbolaget fick en aktör på plats som hade erfarenhet av liknande projekt.

Hamnbolagets krav för att möjliggöra en omlokalisering innebar att en säker uppställningsyta skulle etableras i anslutning till drivmedelsstationen. Samtliga parter enades i en samfinansiering och förde samtal med exempelvis polis och hamnens säkerhetsavdelning, för att säkerställa att projektet skulle bidra till den ökade trygghet som man efterfrågade.



PROJEKTETS GENOMFÖRANDE

Hamnbolagets del i projektet handlade om att plan- spränga och markbereda ytan, medan Circle K byggde stationsytan och parkeringsplatserna. Uppställningsytan är 10 000 kvadratmeter och där finns cirka 40 parkeringsplatser. Circle K har ansvar för hela anläggningen och dess drift. Chaufförerna som väljer att nyttja ytan har mot en mindre avgift tillgång till dusch och toalett, WiFi och loungeområde samt kan handla i butiken på stationen. Nyttjandegraden har hittills varit god. Fordonet och dess gods kan stå tryggt medan chauffören exempelvis har sin dygnsvila. Syftet med hela projektet har varit att skapa förutsättningar för en mer säker tillvaro.

”Detta är ett resultat av ett långsiktigt arbete och äntligen är anläggningen på plats. Det innebär ett riktigt lyft och bidrar till ökad säkerhet.”

Thomas Fransson, Säkerhetschef, Göteborgs Hamn AB

BIDRAR TILL ÖKAD TRYGGHET

Planerna kring att få till en säker uppställningsyta i anslutning till hamnen har funnits länge eftersom det har setts som en viktig pusselbit i ett hållbart godsnav, som bidrar till ökad säkerhet och trygghet. Runt omkring hamnar finns ofta platser där lastbilschaufförer tvingas parkera i väntan på att hämta eller lämna gods. Förhållandena är sällan goda och de har inte förutsättningar att hantera exempelvis hygien och mat.

Denna lösning innebär en social insats för chaufförerna men är också bra för varuägarna eftersom godset kan stå säkert. Det minimerar risken för stöld eller att någon gör åverkan på lasten. Godsstöld som inträffar, sker ofta på väg, vilket gör att alla möjligheter till säker uppställning bidrar till ett säkrare godsflöde. Därtill bidrar det till den generella säkerheten för hela hamnen eftersom eventuell åverkan på gods och fordon kan utgöra stora säkerhetsrisker utifrån flera olika perspektiv.

Dan Petersson

SENIOR REAL
ESTATE DEVELOPER,
NETWORK DEVELOPMENT
& OPERATIONS,
CIRCLE K SVERIGE AB



”Vi får dagligen kommentarer från kunderna att just kombinationen med uppställningsplatserna tillsammans med möjligheten att äta och ta en paus passar utmärkt.”

”Samarbetet med Göteborgs hamn har fungerat väl från start, med snabb och effektiv återkoppling i alla frågor som uppkommit. Vi upplever Göteborgs Hamn AB som en seriös fastighetsägare och samarbetspartner. Parkeringen för tung trafik tillsammans med etablering av drivmedelsstation och butik, har hittills tagits emot väl av den tunga trafiken. Eftersom området kring Circle K:s etablering fortsätter att utvecklas och byggas ut ser vi positivt på tiden framöver när området står klart. Med närheten till hamnen och andra företag i området ser vi möjligheten till en stark utveckling för oss och ökad nyttjandegrad av parkeringen. Utmaningen ligger i att fortsätta marknadsföringen så att fler upptäcker fördelen med en möjlighet till säker parkering för tung trafik i området.”

Helena Forslund

FASTIGHETSCHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB



”Genom våra krav på hur marken får användas har vi kunnat bidra till en gemensam social insats, med ökad trygghet som följd.”

”Tankarna om att nyttja markytan för en säker uppställningsyta för lastbilar har länge funnits med i bolagets planer. När diskussionerna med Trafikverket, Fastighetskontoret och Circle K inleddes så fanns detta med som krav från början. Alla parter var positivt inställda och det fanns goda möjligheter att få det på plats. Nu när anläggningen är i drift har vi förhoppningar om att det ska bidra till en långsiktigt tryggare miljö för lastbilschaufförer i anslutning till hamnområdet. Det är inte ofta som sociala frågor kopplat till denna yrkesgrupp prioriteras, därför är det extra roligt att vi har kunnat bidra till att denna lösning kom på plats.”



Circle K:s etablering i ytterhamnen.



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål

I Skandinavien 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 berörs av 15 av 17 mål och 63 av 169 delmål, vars grad av relevans varierar utifrån bolagets uppdrag och verksamhetens påverkan. Läs mer om analysen på sid 49 och 58–59.

HÅLLBARHETS-STYRNING

För Göteborgs Hamn AB handlar hållbarhet om att nå en balans mellan samtliga tre dimensioner av hållbarhet. I samråd med vår ägare arbetar vi för en hållbar stad och i samverkan med våra intressenter arbetar vi för en hållbar bransch. Hamnbolaget har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Vi bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnavet och via relationerna till våra intressenter. Fem väsentliga hållbarhetsfrågor har identifierats för bolaget, se sid 49. Vi arbetar med att styra samtliga. Inom flera områden, exempelvis miljö, utövas styrning av såväl direkt påverkan som indirekt påverkan.

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

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.

Målen i affärsplanen är kopplade till varje hållbarhetsdimension och måste uppfyllas på ett sätt där utfallen stärker varandra. Utmaningen för bolagets styrning ligger i att säkerställa att uppfyllelsen av ett mål inte stjälper möjligheterna att nå något av de andra. 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, ledningssystem och säkerhetsarbete. Därtill redovisas mål och utfall samt risker och djupdykning i arbetet med specifika intressenter.

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

Bolagets styrning och affärsplan

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad och styrningen av bolaget utgår ifrån kommunens kort- och långsiktiga planer. Bolagets styrelse fastställer årligen ett mål- och inriktningsdokument som anger hur kommunens budgetmål 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.

INTERN STYRNING

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 30 åren. Därtill finns en strategisk tio-årsplan, affärsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har också strategier och planer inom specifika ämnesområden för att tydliggöra dess inriktning, exempelvis public affairs, miljö- och klimat, arbetsmiljö, kommunikation, säkerhet, digitalisering, innovation och likabehandling. För att bibehålla en god ekonomi och hantera händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognoser och risk- och kontrollplan. Samtliga dokument ovan tillhandahålls i vårt ledningssystem.



VÅR ÄGARES ROLL

Göteborgs Stadshus AB är moderbolag för den koncern som utgörs av alla kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Där utövas den formella äganderollen över hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut. Bolaget är egenfinansierat och lämnar koncernbidrag till staden om det inte medför begränsningar av förmågan utföra uppdraget.

Göteborg Stads kommunfullmäktige väljer styrelseledamöter, lekmannarevisorer och revisorer för bolaget och dess dotterbolag. Kommunfullmäktiges ställningstagande hämtas in innan beslut av större vikt eller principiell betydelse fattas i verksamheten.

Bolagets uppdrag fastläs i ett ägardirektiv som reglerar vilken typ av verksamhet som får bedrivas. Ett nytt ägardirektiv beslutades 2019 och mindre justeringar beslutades under 2020. Årligen genomförs ägardialoger mellan styrelserna i hamnbolaget och Göteborgs Stadshus AB för att följa upp hur bolaget arbetar utifrån uppdraget och i enlighet med Göteborgs Stads styrdokument.

AFFÄRSPLAN

Göteborgs Hamn AB:s affärsplan formas utifrån ägardirektivet och inriktning från styrelsen. Planen grundas också på en omvärldsanalys, utvärdering av prioriterade områden, risker samt befintliga arbetssätt. Våra intressenters krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och våra medarbetares utveckling. I planen anges bolagets inriktning och ansvar kring hållbarhet, då det är en grund som genomsyrar hela planen och samtliga mål. Syftet med ett integrerat arbete är att bidra till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

Affärsplanen gäller i tre år och endast mindre revideringar sker varje år. Det handlar exempelvis om uppdatering av risker. I planen finns fem strategiska mål och dessa berör tillväxt, digitalisering, ekonomi, miljö och medarbetare. Till varje mål finns KPI:er där utfallet samt dess aktiviteter följs. Målen kopplas också direkt till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

FRÅN MÅL TILL FÖRÄNDRING

Bolagets avdelningar utgår från affärsplanen och bryter ner målen i egna verksamhetsplaner med aktiviteter. Aktiviteterna är utvecklingsorienterade och kopplas till relevant KPI, på så vis skapar bolaget framdrift i arbetet mot målen. Varje medarbetare har också en individuell mål- och aktivitetsplan som kan härledas till verksamhetsplanen och affärsplanen. I planen sätts aktiviteter på individnivå vilket skapar delaktighet och en röd tråd genom hela verksamheten.

ATT FÖLJA FÖRÄNDRINGEN

Bolaget följer framdriften i arbetet mot målen på flera olika nivåer. Årligen sammanställs mätetalen per KPI och sammanställs per mål, för en total uppföljning av hela affärsplanen. Bolaget följer också upp aktiviteterna i varje verksamhetsplan per kvartal och presenterar för hela verksamheten. Bolagsstyrelsen tar del av uppföljningen fyra gånger per år och Stadshus AB får återkoppling kring hur väl leveransen sker enligt uppdraget. Varje avdelning följer upp sin plan månadsvis och de individuella utvecklingsplanerna följs kontinuerligt av medarbetare och chef.

MÅL 2022

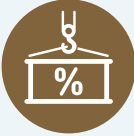
Affärsplanens fem mål. Målens utfall för 2020 presenteras på sid 34.



SMART HAMN
Digitaliseringsmognad 60%



EKONOMISK EFFEKTIVITET
Avkastning på våra anläggningstillgångar 7%



TILLVÄXT
Ökad tillväxt över kaj 6%



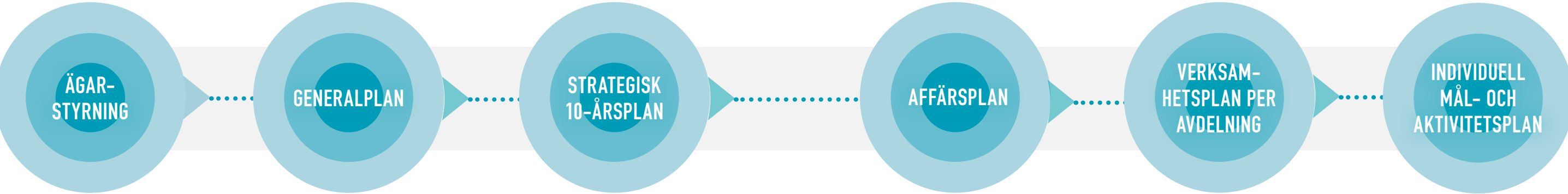
MEDARBETARE
Koncernens mest motiverade medarbetare, HME 90



MILJÖ
70% reducerat CO₂ till och med 2030

Från ägarstyrning till medarbetarens individuella plan

Bolagets planer, strategier och mål bryts ner per avdelning och till individnivå, i syfte att skapa en röd tråd för den interna styrningen.



Bolagets mål – hur går det?

I tabellen nedan presenteras status för bolagets mål i affärsplan 2020–2022. Målen ska nås till 2022 och utfallet samt framdriften av bolagets aktiviteter mäts genom tio stycken KPI. För detaljerad information, se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sid 51–57.

Mål	Status	Trend	Kommentar
 SMART HAMN • Digitaliseringsmognad 60 % • Processmognad			Resultatet för bolagets digitaliseringsmognad blev 63. En viktig bidragande orsak till ökningen är arbetet med bolagets styrning och mål, där digitalisering lyfts fram som en egen del. Många initiativ har startats inom ramen för målarbetet och mer om dessa kan du läsa på sid 26. Arbetet med ökad processmognad inom bolaget har under året påverkats av pandemin och flertal aktiviteter har fått pausas. Under 2021 planeras dessa att upptas och ytterligare åtgärder ska genomföras.
 EKONOMISK EFFEKTIVITET • Avkastning 7 % • Progress i projekt			Resultatet visar en avkastning på 7,7 procent, jämfört med 6,7 procent 2019. Det beror på en rad förbättringar i bolagets projektstyrning, exempelvis förbättrad precision i budget och prognos, översyn av avkastningskrav och arrenden samt utveckling av kalkylprocess. Framdriften i bolagets projekt har under året varit god och resulterat i förbättringar gällande styrning, kvalitet samt koordinering av strategiska initiativ. Läs mer om årets ekonomiska resultat på sid 35.
 TILLVÄXT • Ökad tillväxt över kaj 6 % • Nöjda kunder			Preliminärt resultat för tillväxten visar en minskning på 0,3 procent, jämfört med 2019. Det beror bland annat på kraftig minskning av kryssningsanlöp, då pandemin har haft stor effekt på turismen. Vid summering av året konstateras att pandemins påverkan, totalt sett, varit begränsad. Läs mer om årets volymutvecklingen och analysen per segment på sid 15. Det gjordes ingen NKI-mätning under 2020, nästa planeras till 2021.
 MEDARBETARE • Hållbart medarbetar-engagemang (HME) • Inga allvarliga tillbud			Resultatet för HME blev 80, vilket är en markant höjning från 2019 då resultatet var 73. Under året har flera viktiga aktiviteter för att förtydliga intern struktur genomförts och ett pulsmätningssverktyg har implementerats, vilket möjliggör mer löpande arbete med HME. Läs mer på sid 46–47. Tre stycken tillbud har under året bedömts som allvarliga och resultatet är inte avvikande från tidigare år. För 2021 planeras strategiska insatser för att öka riskmedvetenheten och kunskap kring hur hanteringen ska ske.
 MILJÖ • Reducerat CO₂-utsläpp 70 % till 2030 • Progress miljöaspekter			Klimatutsläppen minskade till 188 000 ton, 21 procent lägre än basår 2010. Terminalerna minskade mest, med 72 procent lägre än basår 2010. Det beror främst på byte av bränsle för arbetsmaskinerna. Minskningen av sjöfartens utsläpp är sannolikt en effekt av färre fartygsanlöp. Miljöpåverkan minskade också inom avfall, energi och utsläpp till luft. Detta är troligen en effekt av både pandemin och vidtagna åtgärder i verksamheten.

- På god väg att nå målsättningen
- Krävs mer för att nå målsättningen
- Kommer inte att nå målsättningen
- Här sker utveckling i rätt riktning
- Här har utvecklingen stannat av
- Här sker utvecklingen i fel riktning

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 2020 till 239 miljoner kronor att jämföra med 189 miljoner kronor för 2019. Nettoomsättningen ökar med tre procent till 790 miljoner kronor vilket till stor del förklaras av större positiva engångseffekter under 2020. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar. Efter tre år av en hamntaxa utan höjning, justerades taxan för 2020 med cirka två procent. Ambitionen är alltså att hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparingar.

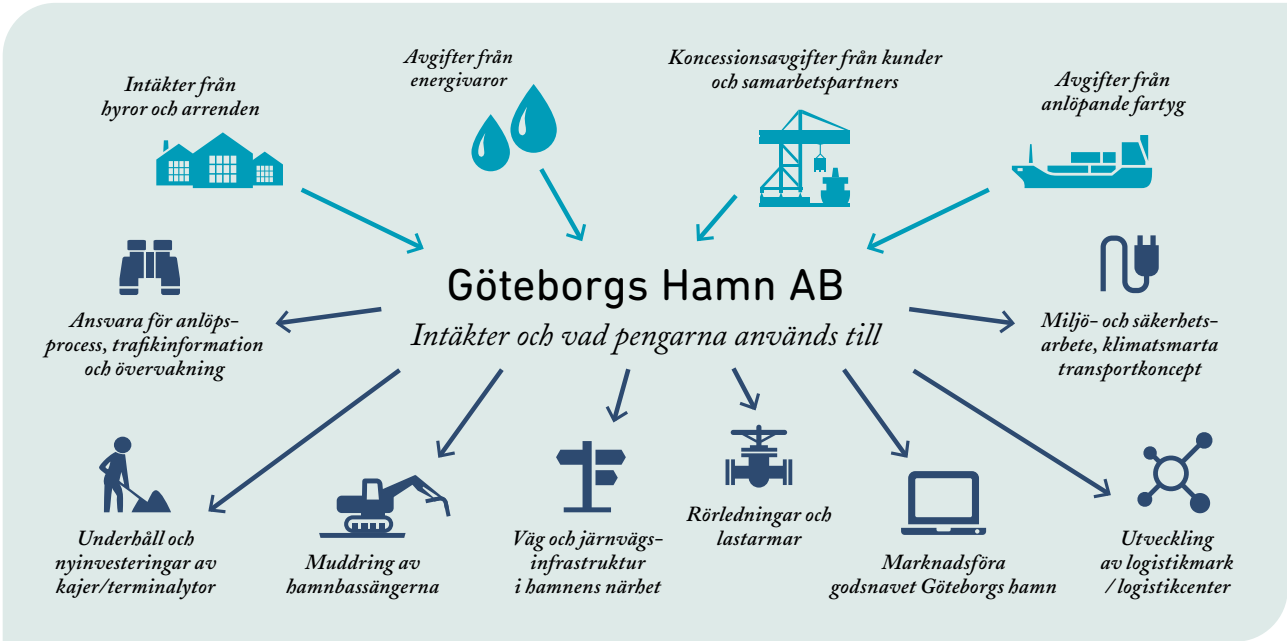
ÅRETS INVESTERINGAR

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 6 miljarder kronor*. Därutöver tillkommer investeringar som är på utredningsstadiet.

* Inklusive Scandinavian Distripoint AB.

De största investeringarna 2020:

- Ny hamndel i Arendal – arbetet med att skapa en ny hamndel väster om Älvsborgshamnen har fortgått med hög aktivitet. Den norra delen av Arendalsviken har vallats in och förberetts för fyllning av muddermassor. Det pågår även arbete med att spränga Södra kullen för att skapa terminalyta i anslutning till den nya hamnen. Investeringskostnad under 2020 blev 169 Mkr.
- Sveaterminalen – en ny spåransluten terminal i Göteborgs hamn har färdigställts och tagits i drift under året. Terminalen möjliggör väderskyddad omlastning från järnvägsvagnar till andra lastbärare, främst containers. Investeringskostnad under året blev 58 Mkr och den totala investeringen har uppgått till 143 Mkr.
- Västra kajen – nya betongkonstruktioner och betongreparationer utförs vid tre kajplatser i Skandiahamnen. Total investeringskostnad blev 36 Mkr. Projektet fortsätter under nästa år och förväntas vara klart vid slutet av 2021.
- Sametablering verkstäder – ombyggnation och sanering av tidigare förvärvat tomt i energihamnen har möjliggjort en sametablering av energihamns- och anläggningsverkstaden. Total investeringskostnad blev 36 Mkr.

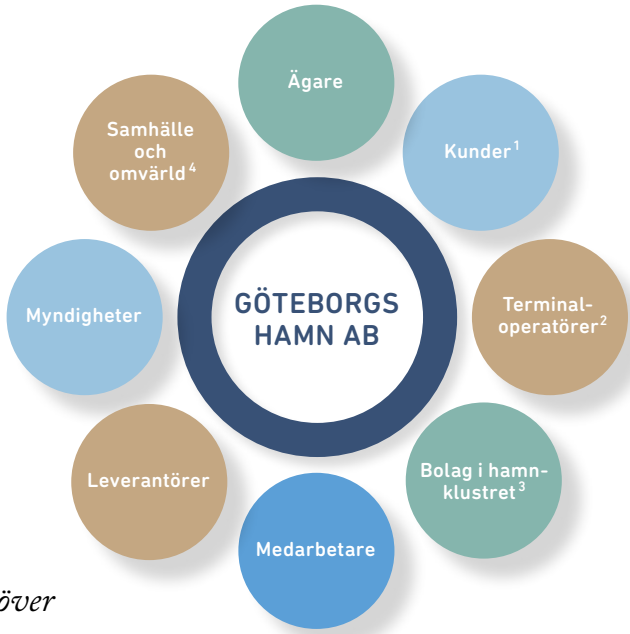


Beskriver intäkter och utgifter kopplat till värdekedjan, se sid 12–13.

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.

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. Valfungerande infrastruktur. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Kostnadseffektivitet. Tydligt informationsflöde. Erbjuder digitala tjänster kopplat till godsflödet.
Terminal-operatörer	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. Erbjuder digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.
Bolag i hamnklustret	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, regelbundna besök, samverkansforum, branschorganisationer, webbplats, nyhetsbrev, mässor.	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Erbjuder digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.
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.
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.



- 1. Rederier, speditörer, varuägare, byresgäster.
- 2. Av hamnen utsedda, ex APM Terminals Gothenburg, Logent och Gothenburg Ro/Ro Terminal.
- 3. Bolag i hamnen som är driftoperatörer eller som Göteborgs hamn AB har en affärsrelation med, ex Sandabls, Preem, Stl.
- 4. Lokalsamhället, närboende, branschorganisationer, politiker och media.

UTBYTET GENOM FORSKNING OCH AKADEMI

Hamnbolaget berörs av och samverkar med många olika typer av intressenter. Det handlar bland annat om olika samhällsaktörer och det är då 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 gångna året har vi bland annat medverkat i studier kring hur föroreningar från muddrat sediment kan renas med nya innovativa idéer innan deponi. Vi har bistått vid ett antal examensarbeten samt deltagit som expertkompetens och medsökande för relevanta forskningsprojekt.

Ninwa Jusef
SOMMARJOBBARE 2020,
FINANCE & CONTROLLING

.....

”Göteborgs Hamn AB var ett bra ställe att samla på mig erfarenheter inför framtida arbete.”

”Mitt sommarjobb var lärorikt. Jag sökte jobbet då jag ville få arbeta mer med redovisningsekonomi och bygga på min kunskap från studierna. Det var mycket att göra men samtidigt fick jag styra själv över arbetstimmarna – något som uppskattades. Trots att många var på semester så kunde jag få stöd från min arbetsgrupp, vilket underlättade arbetet. Jag utvecklades i alla delar som jag ville få mer erfarenhet av och det blev en bra grund med nya erfarenheter inför framtida jobbsökande. Veckorna på hamnen var intressanta, med många trevliga kollegor!”



Maria Johansson
STUDENT, STOCKHOLMS
INTERNATIONELLA
HANDELSKOLA

.....

”Min praktiktid var väl planerad, meningsfull och framför allt väldigt kul. Hamnen var en väldigt välkomnande arbetsplats!”

”Jag valde att genomföra 30 veckors Lärande i arbete (LLA) hos Göteborgs Hamn AB under 2019–2020 för att jag hade ett gott intryck av bolaget och man verkade arbeta transparent med hållbarhetsfrågor. Mina fokusområden för praktiken var miljö och hållbarhet. Jag blev inkluderad i stort och smått, vilket gjorde att praktiken blev varierande och väldigt lärorik. Mitt bidrag till verksamheten bestod av arbete med miljörapportering och hållbarhetsredovisning samt ta fram underlag. Jag fick även lära mig att göra miljö- och hållbarhetsanalyser av olika slag.”



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”, hålla föredrag, ta emot studiebesök från skolor och universitet, erbjuda praktikplatser, examensarbete och sommarjobb samt ge möjlighet till arbetsträning. Det innefattar medverkan på arbetsmarknadsdagar och mässor på högskolor och universitet. Omfattningen av detta arbete har dessvärre varit mindre under 2020 än tidigare år, till följd av pandemin. Under sommaren tog bolaget emot fler ungdomar via Göteborgs Stads fördelning av sommarjobb än tidigare, till följd av att svårigheter för andra verksamheter inom kommunen kopplat till pandemin.

Hamnbolaget är 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.

Beroende på pandemin har hamnbolaget under 2020 inte kunnat delta på några mässor eller anordna event.



Samverkan med kunder och intressenter har till stor del genomförts via digitala möten.

LÅNGSIKTIGT KUNDFOKUS

Hamnbolagets kunder består av aktörer som genererar volymer till hamnen genom att hantera och/eller styra gods- och varuflöden, till exempel rederier, varuägare, speditörer och hyresgäster. Göteborgs Hamn AB anordnar årligen Hamndagen. En dag där vi samlar kunder och samarbetspartners för att diskutera hamngemensamma frågor och stärka gemenskapen i hamnklustret. Hamndagen 2020 fick ställas in till följd av pandemin och bolagets samverkan med kunder har fått genomföras på olika sätt genom digitala verktyg. Förhoppningen är att kunna genomföra Hamndagen 2021 som planerat.

Det är betydelsefullt för oss att veta vad som är viktigt för våra kunder. Vi har därför under flera år genomfört en kundundersökning enligt Nöjd Kund Index (NKI). NKI utfördes under 2019 och frekvensen för dess genomförande är vartannat år. Resultatet blir ett viktigt underlag för att kunna utvärdera bolagets och hela hamnens verksamhet. Vår ambition är att arbeta ingående och långsiktigt med resultaten, för att säkerställa att vi levererar rätt saker till våra kunder. Resultaten är därför viktigt underlag till arbetet med bolagets affärsplan. Vid planering av verksamheten utgår vi ifrån kunders och övriga intressenters behov.

ÅRETS ARBETE UTIFRÅN SENASTE KUNDUNDERSÖKNINGEN

2019 års kundundersökning skickades till 202 deltagare och svarsfrekvensen var 62,4 procent. Resultatet inkom i början av 2020 och blev 68 och det innebär att 68 procent av de tillfrågade hade ett ganska eller mycket gott helhets-

omdöme beträffande Göteborgs Hamn AB. Detta är en stor ökning och en betydande uppgång från 49 procent 2017. Helhetsomdömet för hamnen som helhet, med alla dess aktörer, ökade också rejält från 42 till 77 procent. Resultaten inkom i januari 2020 och har därefter analyseras ytterligare och vidare arbete under hela året. I energihamnen har man exempelvis arbetat med resultatet via APT för personalen samt lyft med kunderna i lokala samverkanskommittén. Det har också använts i det dagliga förbättringsarbetet och är ett viktigt underlag i verksamhetsplaneringen. Områden där bolaget kunde observera förbättringspotential var hamnbolagets miljöarbete och fartygsanlöps prövårdhet. Under 2020 har följande aktiviteter genomförts kopplat till det:

- Bolaget har satt ett nytt och ambitiöst miljömål, läs mer om det på sid 33–34. Kopplat till detta har prioriterade åtgärder för hela hamnklustret tagits fram, information- och samverkansmöten om klimatutsläpp genomförts internt och externt. Därtill har en klimatkampanj lanserats och utsläppsreducerande lösningar presenterats för olika kunder.
- Delar av bolaget med omfattande kundkontakter samt ledningsgruppen har arbetat med underlaget i vidareutveckling av befintliga processer. Syftet är att i samverkan med olika aktörer som är involverade i ett fartygsanlop, effektivisera och stärka kunderbjudandet. En workshop hölls för att identifiera aktiviteter som utvecklar samarbetet kopplat till kund.

Hur har godsnavet samverkat under pandemin och hur är blicken framåt?

Maria Franksen

CEO,
GOTHENBURG RO/RO TERMINAL



”Vid ändringar har vi agerat snabbt och lärt oss mycket på vägen.”

”Årets pandemi har gett oss utmaningar men också skapat möjligheter. Terminalen har tillsammans med övriga terminalbolag kämpat på bra, trots rådande situation och än kan vi inte slappna av helt. De möjligheter som vi har sett till följd av pandemin är exempelvis en ökad IT-kompetens, då vi har varit kreativa och ökat vår digitala närvaro. Terminalen har även ställts inför ändringar i turlistor och vakanser, då medarbetare har tagit sitt ansvar genom att stanna hemma vid sjukdom. Vid ändringar har vi agerat snabbt och lärt oss mycket på vägen. Vi blickar nu med spänning mot ett nytt år av möjligheter och ser oss som en självklar del när godsnavet Göteborg fortsätter markera sig på kartan som en pålitlig och hållbar partner.”

Reine Johansson

VD,
LOGENT PORTS & TERMINALS



”Slutet av året visar en tydlig återhämtning av volymerna och vi är positiva inför nästa år.”

”I pandemins spår gick hanteringen av nya bilar ner under årets första nio månader vilket självklart har påverkat vår dagliga verksamhet. Samtidigt har vi kunnat bredda vårt kunderbjudande, bland annat ta emot mer projektlast på flexibla ytor som vi har till vårt förfogande och erbjuda uppställning, både väder-skyddat och utombus, som ett alternativ till omedelbar hemtagning. Slutet av året visar en tydlig återhämtning av volymerna och vi är positiva inför nästa år. I arbetet framåt har vi tillsammans med Göteborgs Hamn AB, lastägare och rederier startat en översyn av framtida energibehov i terminalen. Vi fortsätter med arbetet som pågår för att minska energiåtgången i vår verksamhet.”

Magnus Lundberg

HEAD OF COMMERCIAL,
APM TERMINALS
GOTHENBURG AB



”Genom kreativa och pålitliga lösningar har vi lyckats hjälpa våra kunder i tider då de behöver det som mest.”

”Det gångna årets ovanliga omständigheter har ställt allt högre krav på godsnavet Göteborg, som Sveriges viktigaste handelsport till världsmarknaden. Genom kreativa och pålitliga lösningar, i kombination med ett väl fungerande samarbete mellan aktörerna i godsnavet, har vi lyckats hjälpa våra kunder i tider då de behöver det som mest. Samtidigt ska vi fortsätta att utveckla våra lösningar inom hållbarhet och digitalisering, som ett led i att bli hela Sveriges industris förstahandsval för godstransport. Under året har APM Terminals Gothenburg minskat koldioxidutsläppen på terminalen med 90 procent, ett viktigt bidrag till både Hamnbolagets uppsatta klimatomål, och till landets klimatomål inom transportsektorn.”

Cecilia Andersson

ENVIRONMENTAL MANAGER,
STENA LINE



”Vi delar hamnbolagets framtidsbild där vi arbetar för en minskad klimatpåverkan samtidigt som vi skapar tillväxt.”

”2020 har varit ett utmanande år med en pandemi som haft stor påverkan på vårt företag och kraftigt minskat vår passagerartrafik. Samtidigt har Stena Line, Göteborgs Hamn AB och hela godsnavet visat att vi gör en stor nytta i samhället genom att säkerställa den viktiga varuförsörjningen till och från Sverige även under kristider. Vi delar hamnbolagets framtidsbild där vi arbetar för en minskad klimatpåverkan från transportsektorn samtidigt som vi skapar tillväxt. Elektrifieringen av samhället pågår för fullt och vi är stolta över att Stena Lines VD och Göteborgs Hamn AB:s VD båda deltar i Regeringens Elektrifieringskommission. Vi har idag en batterihybrid i trafik men har som mål att senast 2030 sjösätta den helelektriska färjan Stena Elektra mellan Göteborg och Frederikshavn.”

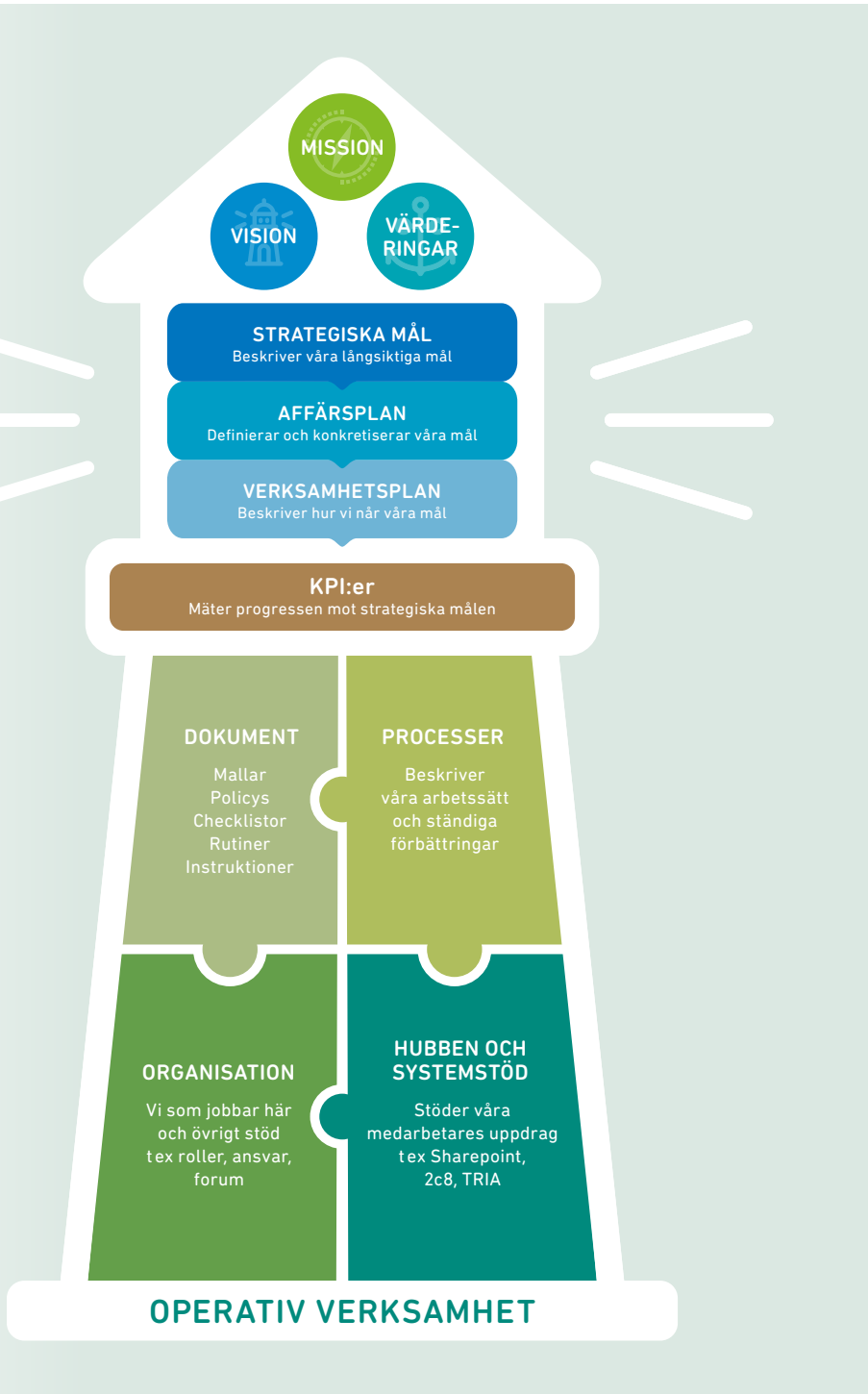
Fyren – bolagets ledningssystem

Hamnbolagets ledningssystem, Fyren, finns till för att säkerställa att verksamheten gör rätt saker, på rätt sätt, i rätt tid för att skapa nöjda kunder och uppnå vår vision. Fyren är utformad utifrån verksamhetens ISO – baserade arbetssätt inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Strukturen utgår ifrån att identifiera vad som är viktigt, relevanta mål och åtgärder samt arbetssätt för att sammantaget leva upp till olika interna och externa krav.

FÖRBÄTTRINGSARBETE UNDER 2020
Bolaget arbetar systematiskt med att ständigt förbättra och utveckla verksamheten enligt Plan-Do-Check-Act-metoden. Under gångna året har förbättringsarbetet vidareutvecklats och fokuserats på att göra ledningssystemet mer användarvänligt. Genom insatser kring dokumenthantering, delegeringar, förtydligande av systemstöd och påbörjad etablering av Fyren är förhoppningen att skapa bättre förutsättningar verksamheten att nå bolagets mål.

UTVÄRDERING OCH KONTROLL
Arbetet med att kontrollera och kvalitets-säkra verksamheten sker inom ramen för arbetet med ledningssystemet. Det innefattar olika utvärderingar, hantering av avvikelser, revisioner, ledningens genomgång samt analyser vid interna forum för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Varje år väljs ett antal områden och processer ut som ska granskas. Granskningar genomförs för att säkerställa att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Läs mer om bolagets riskarbete på sid 42–43. Det handlar också om ett löpande arbete med att upprätthålla 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 genomföra kontrollaktiviteter och dokumentera kontrollbeskrivningar i ledningssystemet. Stora delar av bolagets verksamhet omfattas av lagstiftning. Lagförteckningar finns tillgängliga i verksamheten och följs upp löpande.

Möjliggör ordning och reda och ger stöd åt verksamheten i att: planera, leda, genomföra, följa upp, utvärdera och förbättra.



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.

SKYDDSOBJEKTET GÖTEBORGS HAMN
Göteborgs hamn klassas som skyddsobjekt och omfattas av EU:s hamnskyddsregler. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud. Godsnavet har en strategisk betydelse för samhället och stora värden förvaras och transporteras till och från hamnen, vilket innebär att det alltid finns en hotbild. Hamnbolaget arbetar förebyggande, nära Säkerhetspolis och Transsportstyrelsen, för att förutse händelser och minska riskerna kopplat till olika hot. Fokuserade för 2020 har varit att höja kvalitet och effektivitet för port security. Det har handlat om utveckling av förmågan att nyttja hundekipage och samverkan med tull och polis. Under året har en större hamnskyddsövning genomförts som täckte in hela området från Lärjeån till Torshamnen och involverade 32 stycken Port Facility Security Officers (PFSO). Intrång av fripassagerare har under året minskat till rekordlåga nivåer, tack vare tekniska åtgärder tillsammans med metodutveckling och samarbete med polis och terminalerna. Fokus för 2021 blir att förnya säkerhetsanalys och säkerhetsskyddsplan samt förnya hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan.

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. Arbete med att kartlägga, klassificera och åtgärda gap för att förebygga risker och öka säkerheten startades som följd av ändringar i gällande lagstiftning. Bakgrunden till uppstramningen är att cyberhot och informations-spridning 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 gångna året har bolaget arbetat med att fortsätta etablera ett systematiskt informationssäkerhetsarbete där ett ledningssystem implementeras och en informations-säkerhetsspecialist anställts. Årlig e-learning utbildning om informationssäkerhet har genomförts av alla medarbetare. En säkerhetstjänst implementeras tillsammans

Hamnbolagets VD Elvir Dzanic och Hamnskyddschef Thomas Fransson träffade Marinchefen Konteramiral Eva Skoog med stab i september för att prata om godsnavet Göteborg med koppling till sjöfartsskydd och hamnskydd.

med en extern partner som kommer övervaka IT-säkerheten för att öka vår motståndskraft mot angrepp samt ger oss tillgång till incidentteam bestående av specialister och analytiker inom området. Phishingkampanjer har genomförts under året i syfte att utbilda personalen, kartlägga nuläge kring organisationens motståndskraft mot den typen av hot.

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 året har renoveringar av pumpstationer fortsatt. Detta arbete medför framförallt förbättrad arbetsmiljö men också ökad driftsäkerhet till följd av åtgärder kring automatisering. Arbetet med informationssäkerhet i energihamnen har under 2020 fokuserat på att kunna säkerställa att produktionen kan upprätthållas om styrsystemen skulle slås ut. Ytterligare förbättringsarbete har handlat om förstärkta tillträdeskontroller och fler kameror. Dessvärre har alko-bommarna vid Port 1 inte kunnat nyttjas under pandemin, kopplat till riskerna för spridning av covid-19.



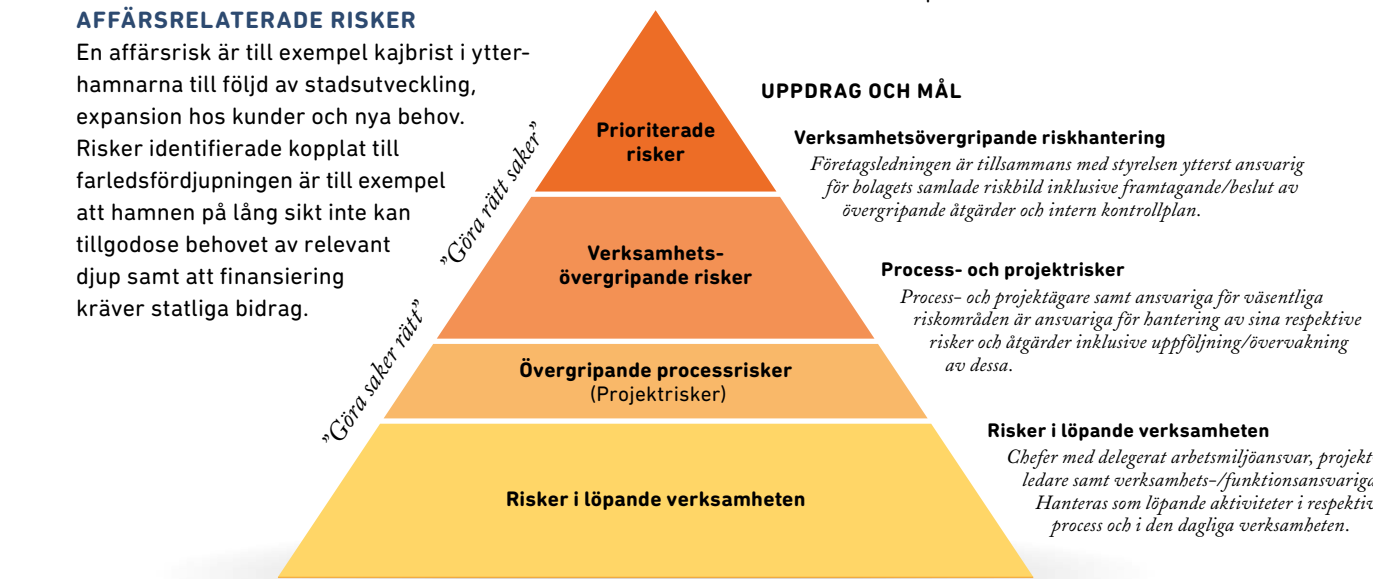
Omfattande riskarbete och hög affärsetik

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 riskerna och vilka åtgärder som kommer att vidtas. Inför 2021 finns på verksamhetsövergripande nivå 51 risker inom olika kategorier. I Göteborgs Hamn AB:s affärsplan som beslutats av styrelsen, återfinns en beskrivning av de mest prioriterade 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 större riskområden och hur vi hanterar dess risker.

STRATEGISKA OCH AFFÄRSRELATERADE RISKER

En affärsrisk är till exempel kajbrist i ytterhamnarna till följd av stadsutveckling, expansion hos kunder och nya behov. Risker identifierade kopplat till farledsfördjupningen är till exempel att hamnen på lång sikt inte kan tillgodose behovet av relevant djup samt att finansiering kräver statliga bidrag.



RISKER KOPPLAT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

Inom området sociala förhållanden och personal är risker som har identifierats olycksfall och kompetensförsörjning. I hamnbolagets verksamhet kan de främsta arbetsmiljöriskerna kopplas till arbetsbelastning, begränsad möjlighet till återhämtning samt livsstils- och hälsofrågor. I energiamnen finns en mängd operationella risker, så som brand och explosion vid produktläckage, personsador kring förtojningsutrustning och påkörning av kajutrustning. Det systematiska arbetsmiljöarbetet med tydliga rutiner och regelbundna skyddsronder är grunden i att hantera den här typen av risker.

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, samarbetspartners och leverantörer likvärdigt utan att gynna någon samt att hålla ingångna avtal och affärsuppgörelser är av stor vikt för 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 och hållbarhet.
- **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 visselblåsarfunktion 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 2020 har bolagets uppförandekod uppdaterats. Uppdateringen innebar en ny struktur, utifrån bolagets kärnvärden, med en koppling till FN:s globala hållbarhetsmål. Det omfattar också förtydliganden kring tjänsteresor och representation samt helt nya avsnitt om innovation, ekonomiskt ansvar och informationssäkerhet. Normer och HBTQ-frågor är tillagt kopplat till socialt ansvar och i avsnittet om medarbetarnas förhållningssätt till varandra lyfts tydligare fram att varje människa ska tillåtas vara unik och behandlas med respekt.

Arbetet med att etablera den nya uppförandekoden inleddes under 2020 och fortlöper under 2021. 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.

Under 2020 har få övriga bolagsövergripande specifika insatser kopplat till affärsetik och korruption genomförts, vilket beror på prioriteringar utifrån bolagets identifierad risknivå inom dessa områden. I intern kontrollplan för 2021 finns områden om mutor och oegentligheter med som särskilt område för granskning.

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 krävställer 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

Enligt Göteborgs Stads riktlinje för inköp och upphandling ska stadens verksamheter genom upphandlingar och inköp bidra till stadens hållbarhetsmål både för miljö och sociala området. 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 åtta åren utvecklat och ställt sociala



krav vid upphandling. För 2020 var målsättningen att ställa sociala krav i minst 55 procent av alla ramavtalsupphandlingar eller längre entreprenader (> tre månader) och under 2020 har krav kunnat ställas i 63 procent. Under året genomfördes flera entreprenadupphandlingar varav tre riktigt stora; Västra kajen, Nya Arendal etapp 1B och Skandiaporten, med ett samlat värde på över 1,5 miljarder kronor. Vid samtliga dessa tre större ställdes sociala krav. Ett exempel på resultatet av dessa krav kan läsas om på nästa sida, där Peab berättar om sin sociala satsning. 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.



Foto: Peab

Fokus på en intressent: Leverantörer

Hamnbolaget arbetar aktivt med att inkludera åtaganden kopplat till social hållbarhet vid upphandling. Driftkraften bakom det är att kunna skapa förutsättningar för hållbara initiativ bland leverantörerna i hamnen och på så vis få med andra aktörer på bolagets hållbarhetsresa. Under 2020 genomfördes flera entreprenadupphandlingar varav tre större, där sociala krav inkluderades och en av dem var upphandlingen för Nya Arendal etapp 1B där Peab tilldelades entreprenaden.

DIALOGKRAV SOM LETT TILL ANSTÄLLNING

En prioritering inom Göteborgs Stad är att främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, där olika grupper finns prioriterade. Man har tagit fram en modell för social hänsyn och syftet är att ge individer nya möjligheter, främja integration samt skapa en attraktiv väg för stadens leverantörer att hitta arbetskraft. Genom att hamnbolaget ställde krav vid upphandlingen av entreprenaden som tilldelades Peab, så åtog sig Peab att träffa Göteborgs Stads representanter för modellen och ha dialog om ett eventuellt samarbete.

Dialogen gav utdelning och Göteborgs Stad stöttade Peab under processen, vilken resulterade i att Peab valde att anställa fyra medarbetare som stått utanför arbetsmarknaden. I entreprenaden ansvarar medarbetarna för drift och skötsel av vattenrening, vilket är viktigt då processvatten och annat avlett vatten måste ha rätt pH-värde innan det släpps tillbaka i havet. Läs mer om detta på sid 22–23. Tillsammans har hamnbolaget och Peab kommit en bit på vägen i att vara mer inkluderande och erbjuda personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden en möjlighet att arbeta som samhällsbyggare.

➔ Läs mer på: www.goteborg.se/socialhansyn

Thomas Wallentin

ARBETSCHEF,
PEAB ANLÄGGNING AB



”För oss innebär hållbarhet ansvarsfullt företagande och omfattar alltid människa, miljö och affär. I Peab är vi lite extra engagerade i att göra nytta för människan i lokalsamhället. Vi har bestämt oss för att ta ett aktivt ansvar för att modernisera och utveckla vår bransch så att den blir mer inkluderande och speglar samhället på ett bättre sätt. Genom önskemål som dessa i upphandlingar tar beställare och entreprenörer ett gemensamt ansvar och det tror vi är en stor bidragande del för att vi ska lyckas. Vi välkomnar särskilt samarbeten som ställer extra krav på social hänsyn. För oss är socialt ansvar en självklarhet.”



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 43. 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 2020

- Under året genomfördes en större medarbetarundersökning, utformad av Göteborgs Stad. Undersökningen mätte hållbart medarbetarengagemang (HME) som handlar om motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i januari 2021 och blev 80, tidigare utfall från 2019 var 73. Fortsatt analys och aktiviteter utifrån nya resultaten fortlöper under 2021.
- Under året infördes ett verktyg, Winningtemp, som temperaturmätare för medarbetarnas mående. Varje vecka svarar medarbetarna på fyra frågor och resultatet sammanställs på olika nivåer. Mätningen syftar till att bedöma om vi gör rätt insatser och jobbar på rätt sätt för att skapa en så bra arbetsmiljö och trivsel som möjligt.
- Gemensamma informationspaket till samtliga APT möten på bolaget har möjliggjort tydligare informationsflöde och möjlighet att jobba mer enhetligt med olika frågor som rör personalen. Ett sådant exempel är att alla grupper tagit del av Göteborgs Stads utbildning "Jämlikt Göteborg".
- Likabehandlingsgruppen har genomfört aktiviteter utifrån likabehandlingsplanen, som utgår ifrån fokusområden från Göteborgs Stads budget och diskrimineringslagen, exempelvis mänskliga rättigheter, jämställdhet och jämlikhet.
- Hälsoutmaning från 28 september till 22 november där medarbetare i olika lag genomförde hälsoaktiviteter och samlade poäng. Bolagets hälsogrupp har genomfört fler hälsoaktiviteter under året, exempelvis yoga, padel och mindworkout. Mindworkout har genomförts digitalt varje vecka och innebär hjärnträning för att öka både välmående och prestation.
- Under 2020 utökades möjligheten för medarbetarna till volontärarbete. Bolagets samarbete med Räddningsmission fortsätter men nu kan man också ansöka om att få arbeta på andra etablerade organisationer som gör olika typer av positiva samhällsinsatser.

Bild ovan: Bolagets medarbetare spred information om hamnens 400-årsjubileum och delade ut glassbåtar till göteborgarna.

Staffan Skogman

DRIFTANSVARIG FASTIGHET,
GÖTEBORGS HAMN AB
MED 47 ÅR I HAMNEN



"När jag jämför hamnen då och nu så upplever jag att det är en tydligare väg från vision och beslut till faktiskt genomförande av aktiviteter nuförtiden. Transparensen har ökat, med mer handlingskraft och samsyn kring frågor. Med ökad målstyrning följer förstås ett ökat tempo i vardagen, men i min roll sker det hela tiden nya saker och man lär sig mycket – så har det alltid varit. Det är positivt att det sker en utveckling med nya affärer, infrastruktursatningar och ett prioriterat förbättringsarbete. Det sker också med fortsatt hög standard inom miljö och hållbarhet, som är viktig att bevara. I år har ju verksamheten och stora byggprojekt löpt på bra trots pandemin och dessutom är det glädjande med tillskottet av nya personalresurser i fastighetsfrågor. Nu kan jag ju slutföra vissa saker innan pensionen och se till att viktiga saker blir överlämnade."

SATSNINGAR PÅ KOMPETENSUTVECKLING

- Under 2020 har bolaget satsat på en omfattande kompetensväxling. Satningen handlar om ökad kompetens, ekonomi och tillhörighet – medarbetarna ska känna en självklar tillhörighet till hamnen och till att arbeta efter bolagets mission, vision, värderingar och mål. Detta innebär att inhyrda tjänster har avvecklats och områden har identifierats där bolaget vill stärka kompetensen. Kostnader för inhyrd personal och löpande konsultkostnader har minskat med cirka 16 miljoner kronor under året. Genom denna besparing har bolaget istället kunna öka antal fast anställda och därmed stärka den samlade kompetensen i bolaget.
- Utvecklingssamtal har genomförts med all personal och mål- och aktivitetsplan för varje individ är framtagna. Nytt för 2020 är att samtal för att följa upp dessa planer genomfördes under våren. Sammantaget har detta skett med hjälp av verktyget Heartpace, där bolagets mål bryts ner till aktiviteter för medarbetaren.
- Bolaget har under året arbetat med att ta fram ett program där medarbetarna kan åka på skraddarsydda studiebesök hos andra hamnar. Syftet är att medarbetaren ska få möjlighet att lära sig mer om hur andra hamnar arbetar och kompetensutveckla sig inom olika områden. Bolaget kommer i sin tur också ta emot medarbetare från andra hamnar. Förseningar har skett till följd av pandemin men uppstart planeras till 2021.

"Under 2020 har bolaget arbetat med att ta fram ett bolagsspecifikt ledarskapsprogram. Satningen handlar om att skapa en gemensam plattform för alla chefer."

Susanne Utbult, HR-chef, Göteborgs Hamn AB

LÄGRE JÄMIX RESULTAT ÄN FÖREGÅENDE ÅR

Varje år mäts bolaget, via Nyckeltalsinstitutet, utifrån olika parametrar för att få en bild av bolagets jämställdhet. I jämställdhetsindexet blev värdet 121, en minskning från tidigare 148. Faktorer som gett ett lägre utfall är exempelvis skillnad i uttag av föräldradagar och att bolaget har högre andel kvinnliga chefer inom bolaget än kvinnliga medarbetare. Positivt är dock att fler män tar ut längre föräldradagighet jämfört med tidigare och att löneskillnader mellan män och kvinnor har minskat. Fokus framåt blir att arbeta mer med att inkludera fler diskrimineringsgrunder i arbetet med att kartlägga risk för diskriminering.

Johanna Nyström

BOLAGSJURIST,
GÖTEBORGS HAMN AB
NYANSTÄLLD



"Som ny i bolaget känner jag mig välkommen och upplever att det finns en god stämning. Här blir det ofta trevliga samtal vid kaffemaskinen. Jag har ju arbetat med bolaget via tidigare tjänst inom staden, men nu har jag fått upptäcka verksamheten mer från insidan. Det är spännande att det händer så mycket och jag gillar när det är högt tempo! Min tjänst har fokus på kommunal- och affärsjuridik, vilket är det jag gillar att arbeta med. Under min tid här har ju bolaget fått hantera effekterna av coronakrisen. Jag upplever att man har varit lyhörd för både allmänna rekommendationer och medarbetarnas önskemål, samt agerat snabbt. Vi har ställt om på ett bra sätt till nya förutsättningar och vi har kunnat upprätthålla god samverkan med kunder och andra externa intressenter. Blir en spännande utmaning att fortsätta hitta nya arbetssätt för oss alla. Min bild är att hamnen har lyckats med att ha ett lugnt och tryggt klimat under krisen. Man har dessutom tydligt visat att man vill satsa och utveckla genom att fortsätta att anställa nya medarbetare, det tycker jag är väldigt positivt!"



Fokus på en intressent: Varuägare

STORA ENSO – EN VIKTIG PARTNER FÖR GÖTEBORGS HAMN

Stora Enso är en av hamnens största varuägare som har transporterat gods över Göteborgs kajer i över 20 år. Företaget var också en viktig partner i att etablera hamnens första elanslutning med högspänning för över tjugo år sedan. Med sitt transportsystem som innefattar egna så kallade SECU-boxar på järnväg och i kombination till fartyg har de skapat ett världsomspännande transportflöde.

PAPPER, KARTONG OCH SÅGADE TRÄVAROR

Stora Enso är ett företag inom förnybara material från trä och ett av världens största skogsföretag. Produktportföljen inkluderar kartong till allt som mat är förpackat i, som mjölkpaket och juiceförpackningar samt även kartonger för parfym, choklad och vin. Man tillverkar även sågade trävaror för byggkonstruktioner, fluffmassa för hygienartiklar samt tidnings- och magasinpapper.

De största volymerna som går genom Göteborgs hamn är kartong och papper som kommer på tåg från bruken i Värmland och Dalarna samt Hylte. Kartong är den största produktgruppen som går ut via hamnen och det görs i rullar som väger cirka 1000 kilo styck. De transporteras till hela världen. Sedan skeppas det även ut pappersmassa till producenter som tillverkar pappersnäsdukar och blöjor samt ansiktsmasker. Stora Enso är även näst störst i Europa på sågade trävaror som går till byggindustri eller möbeltillverkare.

HAMNENS ROLL VIKTIG

Genom containerterminalen skeppas varje år ut ungefär 50 000 TEU av Stora Ensos produkter, vilket innebär att det står för cirka 10–15 procent av all containerexport i Göteborgs hamn. Via roroterminalen körs sedan 20 år tillbaka ungefär en halv miljon ton till Zeebrygge och England. Två och ett halvt tåg av Stora Ensos produkter kommer in

i hamnen varje dag. De består i huvudsak av SECU-boxar, vilket är Stora Enso eget system som är en blandning av en container och en vädskyddad kassett. De är dubbelt så stora som en 40 fotscontainer. Detta är basen för transportflödet och utgör ett av Sveriges största transportsystem.

Knut Hansen

SENIOR VICE PRESIDENT,
STORA ENSO LOGISTICS



”Vi har en löpande dialog med Göteborgs Hamn AB där vi diskuterar investeringar och utbyggnader samt järnvägsalternativ, farleder, kajer och konkurrensfrågor. Det är väldigt viktigt för oss att ha en levande hamn som attraherar gods och att aktörerna som finns i hamnen har en dynamik sinsemellan. Efterfrågan på papper har länge varit på nedgående till följd av den ökade digitaliseringen. Det är en strukturell trend som gäller i hela Europa och som har accelererat under pandemin. Behovet av kartong har däremot gått upp som resultat av att e-handeln har ökat och en hög efterfrågan på hållbara förpackningar för mat och dryck. Vi har ett stabilt logistiksystem för utförsel av gods och det har fungerat bra, likaså framförhållning och samverkan med rederierna. Framåt satsar vi fortsatt på de affärsområden där vi har en naturlig marknadstillväxt. Med alla de miljöfördelar som finns med träfiber kontra plast, så finns där en ljus framtid.”

Om vår hållbarhetsredovisning

Göteborgs Hamn AB har gett ut en årlig hållbarhetsredovisning, Hållbar hamn, sedan 2012. Hållbarhetsredovisningen beskriver bolagets arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Detta presenteras på ett integrerat sätt, utifrån olika exempel från verksamheten. Därtill lyfts fokus på tre intressentgrupper och deras perspektiv fram: medarbetare, leverantörer och varuägare. Samtliga fall har valts ut genom att utgå från bolagets hållbarhetsfrågor samt intervjuer med medarbetare och chefer.

ÅRSREDOVISNINGSLAGEN OCH GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Denna hållbarhetsredovisning avser verksamhetsåret 2020 och utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport. Den är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008–2553. Under 2015–2019 redovisades i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för redovisning av hållbarhetsinformation. Från och med 2020 upprättas redovisningen inte längre utifrån GRI, även om tidigare utgångspunkter med GRI som grund fortsatt tillämpas. Syftet är att få en kontinuitet i rapporteringen och fortsatt systematiskt hantera redovisningen av bolagets hållbarhetsfrågor.

UPPDATERAD VÄSENTLIGHETSANALYS

Metoden för att identifiera de väsentliga hållbarhetsfrågorna består av följande steg: identifiering, prioritering och validering. Under 2015 identifierades bolagets hållbarhetsfrågor och dessa 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. Därefter har löpande arbete skett med att uppdatera och validera att dessa frågor varit fortsatt relevanta för verksamheten.

Under 2020 har bolagets hållbarhetsanalys uppdaterats utifrån FN:s globala mål för hållbar utveckling. Dess relevans för bolaget samt bolagets påverkan på målen

har uppdaterats, vilket beskrivs på sid 31 och 58–59. Relevansen bedöms utifrån kategorierna ej relevant samt generell, betydande och central för bolaget. Den uppdaterade analysen visade att fler mål och delmål var relevanta, jämfört med tidigare analys. Därtill har kopplingen till bolagets styrning, värdekedja och intressenter synliggjorts. Detta lägger grunden för bolagets hållbarhetsarbete framåt.

Inför årets hållbarhetsredovisning matchades den uppdaterade hållbarhetsanalysen enligt globala målen med tidigare väsentlighetsanalys upprättad enligt GRI:s riktlinjer. Syftet var att koppla samman prioriteringarna och nyttja materialet för att uppdatera och validera bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor. Resultatet innebar en viktning av hållbarhetsfrågorna för hållbarhetsredovisningen, enligt följande:

- Frågor som ska informeras om, då de har betydelse för bolaget
- Frågor som ska fokuseras på, då de är väsentliga för bolaget

Resultatet av den uppdaterade väsentlighetsanalysen innebar att fem frågor identifierades som väsentliga och övriga ska informeras om, se nedan. I tidigare analys fanns nöjda kunder med som en enskild hållbarhetsfråga, från och med årets uppdatering hanteras istället relevansen för kunderna (tillsammans med övriga intressenter) som en del i analysen kopplat till globala målen och varje hållbarhetsfråga.

GÖTEBORGS HAMN AB:S HÅLLBARHETSFRÅGOR

Informera om:

- Hög affärsetik
- Biologisk mångfald
- Utsläpp till luft
- Arbetsmiljö och hälsa
- Säkerhet
- Mångfald och jämställdhet
- Icke-diskriminering
- Kompetensutveckling
- Minskat utanförskap

Fokusera på:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

MEDEL

Väsentlighet

HÖG



NYCKELTAL OCH UPPLYSNINGAR

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta utifrån våra väsentliga frågor, som nyckeltal och annan information. Nyckeltalen som redovisas är framtagna med utgångspunkt ur GRI Standards på tillämpningsnivå Core, då grunden för detta lades under tidigare år när redovisningen var upprättad enligt Global Reporting Initiative (GRI). Därtill finns ytterligare nyckeltal som vi har bedömt är intressanta att redovisa utifrån bolagets uppdrag och styrning.

Först redovisas nyckeltalen där aktuell mät- och beräkningsmetodik och tillhörande kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2016–2020. Basår för beräkningarna av nyckeltalen är 2010, eftersom bolaget omstrukturerades vid den tidpunkten.

Där inget annat anges avser nyckeltalen Göteborgs Hamn AB, då dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB:s verksamhet inom koncernen är begränsad.

Hållbarhetsupplysningar kopplat till Årsredovisningslagen återfinns på följande sidor:

AFFÄRSMODELL	10, 12–15, 32–35, 51–52
MILJÖ	14, 17, 20–23, 26–27, 53–55
SOCIALA FÖRHÅLLANDEN	24–25, 28–30, 44–45, 57
PERSONAL	24–25, 30, 32–33, 34, 40, 46–47, 56–57
RESPEKT FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER	43–44, 46
MOTVERKANDE AV KORRUPTION	40, 43–44, 52

EKONOMI

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod /kommentar
Ekonomiska nyckeltal						
Nettoomsättning, Mkr	790	764	754	751	742	
Resultat efter finansiella poster, Mkr	239	189	245	214	218	
Rörelseresultat, Mkr	265	217	276	248	255	
Balansomslutning, Mkr	3 469	3 246	3 167	3 221	3 016	
Eget kapital, Mkr	1 640	1 531	1 446	1 357	1 273	
Skulder, Mkr	1 829	1 714	1 721	1 864	1 743	
Avkastning på totalt kapital, %	7,7	6,7	8,7	8	8,6	Beräknat på resultat exkl jämförelse-störande poster.
Soliditet, %	55	55,2	53,3	49,1	49,4	
Investeringar, Mkr	380	275	244	349	228	
Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	354	338	284	394	347	
Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	12,6	0	14	90,3	0	
Skapat ekonomiskt värde, Mkr: Kunder	800	768	788	772	758	Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av "betalningsströmmar" i bolaget. Inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar och dylikt. Tabellen innehåller ej heller eventuellt momseffekter.
Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr:						
Leverantörer	-226	-224	-186	-237	-222	
Anställda	-85	-77	-70	-69	-65	
Långivare	-25	-28	-31	-34	-36	
Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-55	-72	-76	-46	-47	
Aktieägare	-120	-110	-104	-108	-71	
Behållet ekonomiskt värde, Mkr	288	257	322	278	317	
Indirekt ekonomisk påverkan						
Investeringar, Mkr	380	275	244	349	228	
Antal exjobbare /praktikanter / arbetsmarknadsprogram	10	11	13	12	17	
Sociala krav vid tjänste-upphandlingar, %	63	50	80	60	60	Avser alla längre entreprenader (längre än tre månader) samt alla ramavtal.
Produktion						
Planerat underhåll, Mkr	123	117	95	120	160	
Linjeutbud						
Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	2	3	3	5	8	Information kring trafikslingsor från rederierna som anlöper Göteborgs hamn (hemsidor).
Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	12	13	17	20	20	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.
Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	6	6	7	8	8	Information från terminalerna kring järnvägs-operatörer som redovisas varje månad.
Antal kryssningsanlöp	11	59	43	40	34	Information hämtas från anlopssystemet.
Antal anlöp	5 300	6 300	6 600	6 600	6 200	Fartygsanlöp definieras som fartyg som gör fartygsanmälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på redde och förhalningar är exkluderade.

EKONOMI

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod /kommentar
Volym						
Container, TEU*	776 000	772 000	753 000	644 000	798 000	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Miljoner ton gods totalt	37,9	38,9	40,5	40,8	40,9	Se ovan.
Roro (rullande gods), enheter	515 000	551 000	584 000	593 000	539 000	Se ovan.
Nya bilar, antal	234 000	276 000	290 000	295 000	246 000	Se ovan.
Energi, miljoner ton	21,6	22,2	23,4	23,5	23,7	Se ovan.
Passagerare, miljoner	0,59	1,78	1,68	1,73	1,71	Se ovan.
Container på järnväg, TEU	441 000	456 000	398 000	351 000	447 000	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.
Andel containers via järnväg, %	63	66	59	63	62	Containergodis på järnväg i förhållande till hanterade containers på containerfartyg. Revidering av 2017 till följd av uppdaterat underlag.
Andel import /export totalt, fulla containers, %	45 / 55	46 / 54	48 / 52	51 / 49	49 / 51	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Svensk marknadsandel container, %	48	47	46	41	52	Baseras på uppgifter januari –september. Göteborgs hamn baseras på officiella siffror från hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar. Korrigerad marknadsandel 2016–2018 efter att hela årets data presenterats.
Svensk marknadsandel roro, %	16	17	18	18	18	Se ovan.
Svensk marknadsandel bil, %	30	31	33	35	29	Se ovan.
Nöjda kunder						
Våra kunders helhetsomdöme om Göteborgs Hamn AB, %	i.u.	68	i.u.	49	63	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). Resultat för 2018 och 2020 saknas eftersom denna genomförs varannat år från och med 2017. Läs mer på sid 38.
Hög affärsetik						
Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	0	0	1	14	0	Under 2019 genomfördes en styrelseutbildning där antikorrupsionsfrågor behandlades.
Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

* TEU = omräknat till 20-fotsenheter.

MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod /kommentar
Utsläpp						
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta ton koldioxidekvivalenter	190*	235	206	240	220	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.
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxidekvivalenter	37*	93	25	20	35	Avser rapportering av scope 2 enligt GHG-protokollet. Omfattar el- och fjärrvärmeanvändning i byggnader samt gatubelysningen och fjöljevärmen 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.
Göteborgs hamns totala utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, ton koldioxidekvivalenter	188 000*	210 000	i.u.	i.u.	i.u.	Avser rapportering av scope 3 enligt GHG-protokollet. Innefattar bolagets tjänsteresor om 64 ton för 2020 och underlaget tillhandahålls av bolagets resebyrå och flygresornas utsläpp beräknas from 2017 med verktyget Atmosfair. Fördelningen av övriga utsläpp redovisas nedan. Sammanställningen för 2016–2019 innehåller inte väg- och tågtrafik, då scope 3 är utvidgat från och med 2020. Därför redovisas inte åren 2016–2018. Siffrorna nedan ingår i denna totala sammanställning, men är avrundade när de presenteras enskilt.
VARAV: Terminalbolag	6 700	13 500	18 200	16 700	17 300	Beräkningar utifrån bolagens scope 1 + 2 enligt GHG-protokollet tas fram av APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Ro/Ro Terminal AB samt Logent Ports & Terminals AB och tillhandahålls Göteborgs Hamn AB. Innefattar också VOC-utsläpp från energihamnen omräknade till koldioxidekvivalenter.
Sjöfart	160 000	170 000	160 000	160 000	180 000	Omfattar kommersiella sjöfarten från Vinga till hamnområdet. Utsläppen beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2016-2017 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
Vägtrafik	24 500*	26 200	i.u	i.u	i.u	Omfattar vägtrafik till och från Göteborgs hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om lastbilstyper, sträckor och statistik från terminaloperatörerna.
Tågtrafik	310*	310	i.u	i.u	i.u	Omfattar tågtrafik till och från Göteborgs hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om frekvens, sträckor, godsvolymer och statistik från växlingsoperatörerna.
Svaveldioxid, ton	96	100	99	99	110	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2016–2017 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
Kvävedioxid, ton	1 600	1 900	1 900	1 900	2 200	Se ovan
Partiklar, ton	40	44	42	42	46	Se ovan
Kolväten, ton	90	97	91	90	97	Se ovan
VOC-utsläpp i energihamnen, ton	1 400	1 300	1 400	1 500	1 500	Mätningar genomförs av FluxSense AB i energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.

* Dessa siffror uppdateras under feb-mars 2021, då slutgiltigt underlag inkommer.

MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Utsläpp, forts.						
Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	48	43	31	34	29	Andelen är framtagen genom utdrag ur ekonomisystemet med anlöp som fått miljö-rabatt. Utfallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöpsstatistiken justerats.
Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	34	38	34	35	35	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns. Utfallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöps-statistiken justerats.
Energi						
El, MWh	4 300	4 900	5 600	5 900	6 100	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen är Bra Miljöval för samtliga år och levereras sedan 2019 av Energi Sverige.
Fjärrvärme, MWh	900	1 000	1 000	1 000	1 000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Fjärrvärmén är Bra Miljöval för byggnader 036 och 035 samt levereras av Göteborg Energi.
Följevärme, MWh	2 100	2 100	1 700	2 100	2 700	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmen har inblandning av biogas i värmeproduktionen samt levereras av Göteborg Energi.
Gasuppvärmning byggnader, MWh	900	1 100	1 200	1 200	1 200	Omfattar direkt energianvändning per premiär energikälla. Gasen utgörs av biogas och levereras av Göteborg Energi.
Energiförbrukning, andel förnyelsebara energikällor, %	100	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar energikällor som anges ovan. Räknat utifrån den andel som utgörs av förnyelsebara energikällor, dvs Bra miljöval vattenkraft och fjärrvärme och/eller biobaserat. Andelen fjärr-ärme som inte var Bra miljöval var under 0,01 % och redovisas därför inte.
Drivmedel, liter	49 600	52 400	46 000	54 600	48 000	Omfattar biodiesel, diesel, HVO och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gothenburg Ro/Ro Terminal AB, Fordonsgas, Preem och OKQ8.
Drivmedel, kg	6 600	7 700	8 800	8 900	11 000	Omfattar fordonsgas till produktionsfordon och utgörs av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer, vilka är Gatubolaget och Fordonsgas.
Drivmedelsförbrukning, andel förnyelsebara drivmedel, %	2,6	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar drivmedel som anges ovan, räknat utifrån den andel som utgörs av HVO och biogas. Förbrukning av el i fordon inkluderas i energi-siffrorna ovan.
Avfall						
Farligt avfall, ton	5 488	6 340	6 380	7 240	7 480	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 23 fraktioner, 2020. Mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljö-rapporter. För 2020 var 5 473 ton omhänder-tagna av Stena Recycling och 15 ton av Renova, statistiken tillhandahålls från dem. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling, denna information tillhandahålls inte av Renova.
Materialåtervinning, % Energiåtervinning, % Deponi, %	1 99 0	3 97 0	2 98 0	1 99 0	1 99 0	Anger den procentuella fördelningen av mängden farligt avfall från Stena Recycling som material-återvinns, energiåtervinns samt deponeras. Andelen som deponeras är under 0,5 % och redovisas därför som 0 %.

MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Avfall, forts.						
Föreorenade massor, ton	41 000	85 000	10 000	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 tillstånds-pliktig transportör. Underlaget kommer från transportörerna. För åren 2016–2017 finns mängderna per projekt och ej sammanställt totalt för bolaget.
Sludge, ton	5 700	6 100	6 100	7 100	8 000	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.
Övrigt avfall, ton	550	815	800	935	770	Omfattar avfall från Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer samt sjöfarten. Inkluderar följande avfallsfrak-tioner; fint och grovt brännbart verksamhetsav-fall, avfall till sortering, kontorspapper, glas-förpackningar, wellpapp, hård- och mjukplast, pappersförpackningar, metallförpackningar, matavfall samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 300 ton under 2020. Övriga mängder per sorterings-fraktion 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 behandlings-metoder för avfallet. Avfall för övrig behandling utgör mindre än 1,5 % och redovisas därför ej.
Energiåtervinning, % Materialåtervinning, % Sortering, % Biologisk behandling, %	59 24 25 1	60 14 25 1	59 15 26 1	55 19 25 1	56 22 21 1	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energi-återvinns, materiaåtervinns, sorteras och biologiskt behandlas.
Antal spill till mark utanför säkerhetssystemen samt till omgivande vatten	18	16	10	11	5	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. Mäng-erna per spill varierar och finns dokumenterat, 2 stycken rapporterade för 2020 var signifikanta i omfattning, dvs över 100 liter. Baseras på inrapportering i avvikelsehanteringssystemet, där mer information om varje enskilt spill finns.
Kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen, antal	33	6	6	9	26	Beräknat utifrån antal produkter som innehåller utfasningsämnen i Göteborgs Hamn AB:s kemikalieregister. Kemikalieinspektionen har uppgraderat kriterier för utfasningsämnen under 2020. Det innebär att fler av de kemiska produkter som används inom bolaget nu innehåller ufasningsämnen.
Biologiskt mångfald						
Skyddade områden, areal i hektar	162	162	162	162	i.u.	Omfattar Torsviken, skyddat som Natura 2000-område, samt Rya Skog, skyddat som naturreservat. Torsvikens bevarandestatus utvärderas av Länsstyrelsen och Rya skog följs upp av Göteborgs Stad.
Restaurerade områden, areal i hektar	104	104	104	104	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 salamander-hotell och återskapade av vattenspegel. Åtgärderna är genomförda i hamnnära områden. Därtill har plantering av nytt ålgräs genomförts, omfattningen är 0,43 hektar och synliggörs inte i förändringen mellan 2019 och 2020 på grund av avrundning.

SOCIALT

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod /kommentar
Anställning						
Totalt antal anställda	152	140	135	126	129	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.
därav män	102	95	92	83	84	
därav kvinnor	50	45	43	43	45	
Antal tillsvidareanställda	144	133	131	121	121	Se ovan.
därav män	94	89	89	80	i.u.	
därav kvinnor	49	44	42	37	i.u.	
Antal visstidsanställda	8	8	4	6	8	Se ovan.
därav män	7	7	3	4	i.u.	
därav kvinnor	1	1	1	2	i.u.	
Antal heltidsanställda	143	132	129	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.
därav män	95	89	88	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	48	43	41	i.u.	i.u.	
Antal deltidсанställda	9	6	5	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget erbjuder endast heltidsanställningar. De som har deltidсанställning 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.
därav män	7	4	3	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	2	2	2	i.u.	i.u.	
Totalt antal som börjat	26	14	18	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.
därav män	15	9	13	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	11	5	5	i.u.	i.u.	
Totalt antal som slutat	11	11	7	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal.
därav män	6	7	3	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	5	4	4	i.u.	i.u.	
Personalomsättning, %	7,6	8,1	5,6	12,3	7,6	Räknas fram genom att underlag från personal-systemet, Hogia Personal. Mäts som lägst antal medarbetare som har börjat eller slutat dividerat med medelantalet anställda.
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 deltidсанställda vad gäller förmåner. Bolaget betalar in tjänstepension enligt kollektivavtalets bestämmelser. Alla anställda erbjuds att köpa en valfri grupp-försäkring via Skandia där liv-försäkring finns att välja. Därutöver finns en livförsäkring via kollektivavtalet. Företagshälso-vård erbjuds vid behov. Bolaget har en kollektiv-avtalad arbetsskadeförsäkring och inkluderar även arbetsskada som leder till invaliditet och funktionshinder. Föräldraledighet är en lag-stadgad 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, löne-tillägg vid tjänsteresor och milersättning, frukt, cykelservice, leasing av cykel, subventionerad kollektivtrafikkort och parkering, subventionerad lunch, glasögonbidrag och gratis synunder-sökning samt möjlighet att vara företagsvolontär.

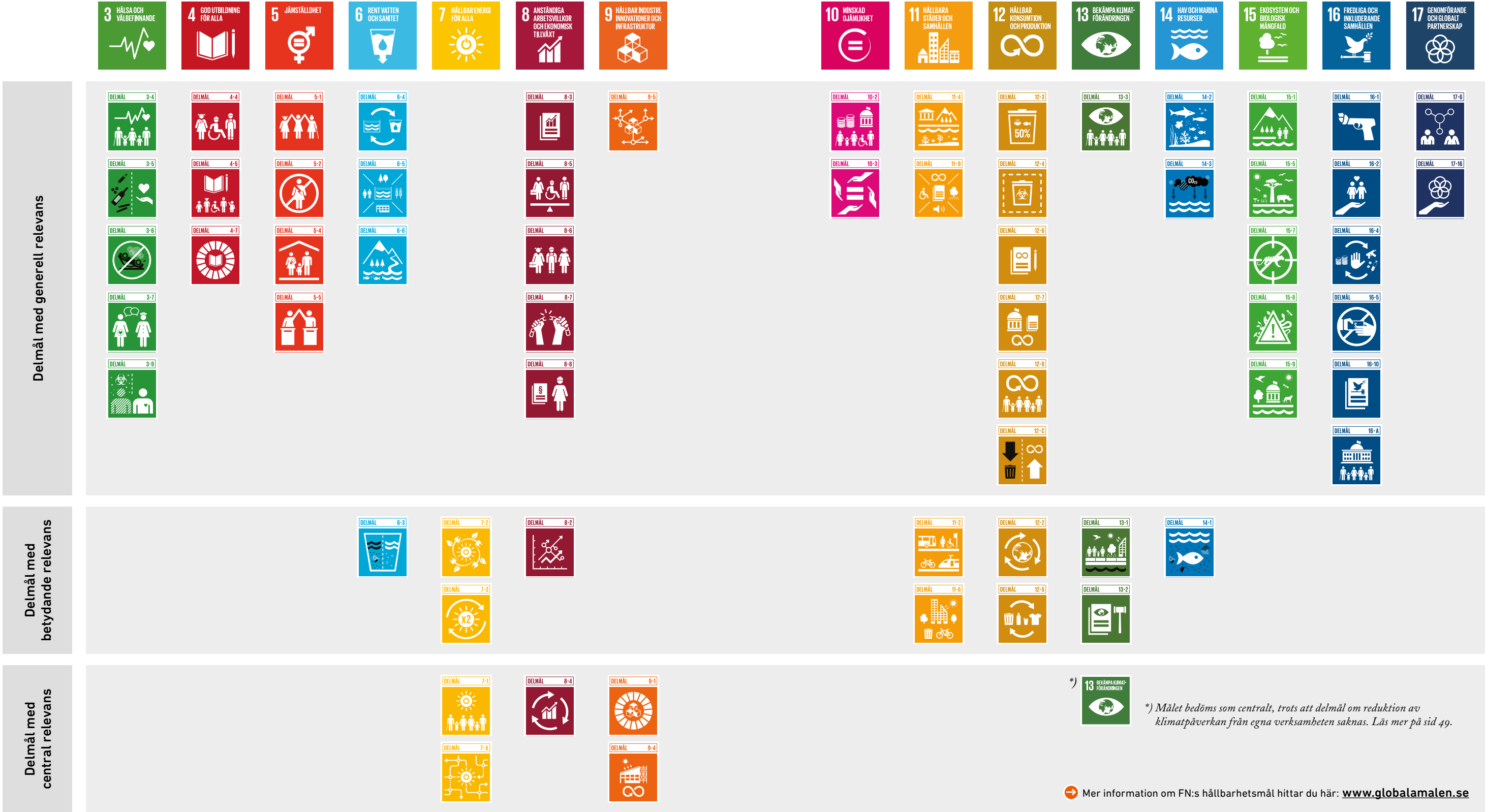
SOCIALT

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod /kommentar
Anställning, forts.						
Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen: Hälsoprofilbedömning Friskvårdsbidrag Sponsring startavgifter Cykelbidrag Subventionerat Västtrafikkort	0 56 2 32 34	77 54 7 19 39	0 51 8 11 25	74 73 17 7 37	0 56 7 0 44	Via företagshälsovården erbjuds våra anställda att kolla kondition och hälsa genom en hälso-profilbedömning. Hälsoprofilbedömning erbjuds vartannat år och nästa gång är 2021. De anställda har möjlighet att använda 1500 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.
Hållbart Medarbetar Engagemang Index	80	73	i.u.	77	76	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs Stads gemensamma mätning.
Anställdas hälsa och säkerhet						
Total sjukfrånvaro, %	3,2	3,4	4	4,5	3,8	Könsfördelningen 2020: män var 3,3 %, kvinnor var 2,8 %. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet HogiaLön Plus.
Kompetensutveckling för anställda						
Andel medarbetare med regelbundna utvecklingssamtal, %	95	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						
Mångfaldsindikatorer med-arbetare, ledning och styrelse: Kvinnor / män, %	33 / 67	32 / 68	32 / 68	34 / 66	35 / 65	Åldersfördelning 2020; Kvinnor: 6,0 % var under 30 år, 54 % var 30–50 år och 40 % var över 50 år. Män: 1 % var under 30 år, 54 % var 30–50 år och 45,1 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal och beräknas på totalt antal anställda.
Kvinnor / män chefer, %	41 / 59	39 / 61	36 / 64	46 / 54	42 / 58	Åldersfördelning 2020; Kvinnor: 0 % var under 30 år, 18,2 % var 30–50 år och 81,8 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 31,3 % var 30–50 år och 68,8 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män ledningsgrupp, %	37,5 / 62,5	37 / 63	50 / 50	43 / 57	50 / 50	Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män styrelse, %	41 / 59	40 / 60	29 / 71	31 / 69	40 / 60	Underlaget hämtas från HogiaLön Plus.
Lika lön för kvinnor och män						
Förhållandet för grundlöner och ersättningar mellan kvinnor och män	*	*	*	*	*	* Grundlöner för våra arbetare är kollektiv-avtalade och lika oavsett kön. Vi tillämpar individuella löner för övriga personalkategorier. Lönekartläggning enligt diskrimineringslagen utgör grunden för arbetet med att eliminera osakliga löneskillnader på grund av kön.
Icke diskriminering						
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.



FN:s globala hållbarhetsmål för Göteborgs hamn

Här redogörs för vilka av FN:s globala hållbarhetsmål med tillhörande delmål som är relevanta för verksamheten. Under 2020 genomfördes en uppdaterad hållbarhetsanalys och resultatet innebär att 15 av 17 mål samt 63 av 169 delmål var relevanta i olika grad för bolaget. I analysen har målens relevans bedömts utifrån hur bolaget påverkas samt har särskilt ansvar eller möjlighet att bidra. Därtill har kopplingen till befintlig intern styrning samt intressenter inkluderats.



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.

Göteborg den 12 februari 2021

Cecilia Magnusson
Styrelsens ordförande

Ronnie Ljungh
Vice ordförande

Jan Annerback

Eva Olofsson

Kristofer Andrén

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

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.

Birgitta Ling Fransson
Vice ordförande

Lars Johansson

Peter Danielsson

David Josefsson

Elvir Dzanic
Verkställande direktör

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

UPPDRAG OCH ANSVARFÖRDELNING

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2020 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 12 februari 2021

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Ordlista

BEGREPP	FÖRKLARING
European Harbour Masters' Committee (EHMC)	Europeisk organisation för hamnkaptener.
European Sea Ports	Europeisk hamnorganisation.
GHG-protokollet	Greenhouse Gas Protocol. Standard för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp.
GRI Standard	Global Reporting Initiative. Standard för framtagande av hållbarhetsredovisningar.
HME	Hållbart Medarbetar Engagemang. Index som mäter medarbetar-engagemang med fokus inom motivation, ledarskap och styrning.
HUBBEN	Göteborgs Hamn AB:s intranät.
HVO	Hydrogenated vegetable oil. Förnybart syntetiskt dieselbränsle.
ILO	International Labour Organization (Internationella arbetsorganisationen). FN:s organ med ansvar för arbetslivsfrågor.
International Association Ports and Harbours	Internationell hamnorganisation som representerar världens hamnar i bland annat FN-organet International Maritime Organization (IMO).
ISO – International organization for standardization	Är en oberoende, icke-statlig internationell organisation med över 60 nationella standardiseringsorgan som medlemmar.
IVL	Svenska miljöinstitutet.
KPI	Key Performance Index. Ett mätbart värde som följer en verksamhets-effektivitet inom olika områden.
Koldioxidekvivalenter	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.
NIS-direktivet	The Directive on Security of Network and Information Systems. EU-lagstiftning om informationssäkerhet.
NKI	Nöjd Kund Index. Index som mäter kundnöjdhet.
Parisavtalet	Ett internationellt klimatavtal som världens länder enades om år 2015.
PDCA	Plan, Do, Check, Act. Metod för att driva förbättringsarbete.
QR-kod	Rutkod för avläsning via till exempel mobiltelefoner och som innehåller information.
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.





**GÖTEBORGS
HAMN**

The Port of Scandinavia

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



Bilaga 7

2021-02-12

Ärende – Revisorernas rapporter

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

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

Styrelsemöte 2021-02-12

Ärende: Årsbokslut 2020

Förslag till beslut

Styrelsen beslöt godkänna det till kallelsen fogade förslaget till årsbokslut 2020. 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.

Styrelsemöte 2021-02-12

Ärende: Utse ombud till årsstämmor 2021 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. Axel Josefson att företräda Göteborgs Hamns aktier vid årsstämma i Scandinavian Distripoint AB

Styrelsemöte 2021-02-12

Handläggare Åsa Kärnebro

E-post: asa.karnebro@portgot.se

Ärende: Revidering Hamnordning

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Styrelsen hemställer till kommunfullmäktige om att fastställa reviderad Hamnordning.

Sammanfattning

Förslag på revidering av nuvarande Hamnordnings kommunala tillämpningsområde. Hamnområdet har vuxit i och med utbyggnad av Nya Arendal i ytterhamnen.

Detta är en rekommendation och synpunkt från Hamnmyndigheten att inkludera Nya Arendal i det kommunala tillämpningsområdet för Hamnordningen.

Myndighetsutövningen gäller inom det kommunala hamnområdet och Arendal 2 ligger utanför. För att säkerställa att dykeriföretag, entreprenörer ansöker om tillstånd för att utföra arbeten i vatten anser Hamnmyndigheten att utökningen av hamnområdet är nödvändig för att tillse att sjösäkerheten uppfylls.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Hamnmyndigheten har samrått med Stadsledningskontoret som i sin tur har stämt av med Stadshus som gett besked om att ärendet inte behöver hanteras i Stadshus ABs styrelse.

Bilagor

1. Nuvarande Hamnordning
2. Förslag ny Hamnordning

Ärendet

Förslag till revidering av " Hamnordning för Göteborg" är färdigställd och synpunkter på dessa föreskrifter önskas inkomna till Hamnmyndigheten så snart som möjligt.

Förslag till ändring:

- Utöka det Kommunala Hamnområdet så tillämpningen även omfattar vattenområdet Nya Arendal (Arendal 2)

Beskrivning av ärendet

Enligt ordningslagen SFS 1993:1617 skall hamnar som förvaltas eller ägs av kommunen eller av kommunen helägt bolag ha ordningsföreskrifter som meddelas av kommunen. Privat ägda hamnar och hamnanläggningar skall ha ordningsföreskrifter meddelade av Länsstyrelsen.

Inom Göteborgs hamnområde finns hamnanläggningar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av kommunen helägt bolag och det finns privat ägda hamnanläggningar.

För att göra ordningen i hamnområdet hanterbar har Göteborgs kommun och Länsstyrelsen valt att ha samma ordningsföreskrifter i hela hamnområdet, alltså både för hamnanläggningar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av kommunen helägt bolag som för privat ägda hamnanläggningar.

Hamnordningen behandlar i huvudsak frågeställningar som direkt berör fartygsrörelser, tilldelning av kajplatser, anmälningsskyldighet i samband med fartygs ankomst och avgång, regler för arbeten och andra aktiviteter på, i och under vattnet inom hamnområdet. Vissa grundläggande regler beträffande lastning och lossning samt uppställning av gods har också tagits med liksom ansvarsbestämmelser vid brott mot hamnordningen.

Risker

Hamnmyndigheten har inte sett några särskilda risker med den föreslagna ändringen.

Bolagets bedömning

I och med den föreslagna ändringen säkerställs sjösäkerheten på ett positivt sätt.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Åsa Kärnebro, Handläggare

Hamnordning för Göteborg



GÖTEBORGS STAD



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Gäller från 1995-05-01

INLEDANDE BESTÄMMELSER.....	2
TRAFIKBESTÄMMELSER	3
FÖRTÖJNING, FÖRHALNING, FÖRFLYTTNING MM.	3
ANMÄLNINGSSKYLDIGHET M M.....	4
LASTNING, LOSSNING, UPPLÄGGNING AV GODS M M.....	5
SÄRSKILDA ORDNINGSFÖRESKRIFTER	5
ANSVARSBESTÄMMELSER.....	5
IKRAFTTRÄDANDET	5
HAMNORDNINGENS TILLÄMPNINGSOMRÅDE FÖR GÖTEBORG.....	1

Utöver vad som föreskrivs i ordningslagen (SFS 1993:1617) och i andra lagar och författningar skall följande föreskrifter om ordning och säkerhet gälla i Göteborgs kommuns hamn samt i de delar av hamnen som inte förvaltas eller ägs av kommunen, eller ett av kommunen helägt bolag.

Beslut i ärendet har fattats i kommunfullmäktige 1995-03-02 och i Länsstyrelsen 1995-04-24.

Inledande bestämmelser

- 1 § Denna hamnordning gäller inom det område som markerats på den till hamnordningen bifogade kartan.
- 2 § Länsstyrelsens beslut 1998-11-26 föreskriver att för de delar av hamnen som inte ägs eller förvaltas av Göteborgs kommun eller av kommunens helägda bolag skall ej längre gälla bestämmelsen i 2 § hamnordningen för Göteborg. Hamnområdet enligt 1 § förvaltas av Göteborgs Hamn AB. Under hamnbolaget utövas ledningen av hamndirektören.
- 3 § Med hamnmyndigheten i denna hamnordning avses verkställande direktören och hamnkaptan. När hamnmyndigheten ger tillstånd enligt denna hamnordning får myndigheten förena tillståndet med villkor.
- 4 § Med fartyg förstås i denna hamnordning varje föremål som används för transport på vatten eller varje annat föremål som kan förflyttas på eller i vatten. Med fritidsfartyg avses i denna hamnordning skepp och båtar som inte används i nyttotrafik.

Trafikbestämmelser

- 5 § Fartyg skall föras så att fara eller onödigt hinder inte uppkommer för annan fartygstrafik och så att andra fartyg eller anläggningar inte skadas. Fartygets befälhavare skall iaktta särskild försiktighet vid passage av plats där det pågår arbete i vattnet.
- 6 § Öster om Älvsborgsbron får fartyg inte framföras enbart med segel utan tillstånd från hamnmyndigheten.
- 7 § Pråmar och flottar, som inte är försedda med styranordning och inte bemannade, får inte utan hamnmyndighetens särskilda tillstånd framföras inom hamnområdet sammanlänkade till större längd än 100 meter eller större bredd än 20 meter.
- 8 § Fartyg som är på väg tvärs över älven skall iaktta särskild försiktighet och hålla undan för fartyg som färdas i älvens längdriktning.
- 9 § Flygplan får ej landa inom hamnområdet utan tillstånd av hamnmyndigheten och annan vederbörlig myndighet.
- 10 § Obehöriga fartyg och fritidsfartyg får ej framföras närmare hamnanläggning eller fartyg förtöjda vid hamnanläggning i hamnområdet än 25 meter med undantag för platser där den allmänna farleden är så nära hamnanläggning att detta inte kan undvikas.

Förtöjning, förhalning, förflyttning mm.

- 11 § Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisats av hamnmyndigheten.

Fartygets befälhavare skall hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.
- 12 § Fritidsfartyg får endast läggas eller förtöjas vid sådan plats som är särskilt upplåten för detta ändamål. Fritidsfartyg får läggas eller förtöjas vid annan plats endast med hamnmyndighetens medgivande.
- 13 § Uppläggning av fartyg får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten. Fartygets befälhavare, redare eller ägare skall tillse att fartyget är väl förtöjt.
- 14 § Vid förtöjning, ankring och förhalning skall befälhavare se till att andra fartyg och kajer, bryggor, kablar, ledningar eller liknande inte skadas samt att fartygstrafiken inte onödigtvis hindras eller störs.
- 15 § Inrättande av förtöjningsplatser, utläggning av rörledningar, eller kablar eller andra ledningar eller kablar, pontoner eller tillfälliga broförbindelser och liknade får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

- 16 § Hamnmyndigheten kan ålägga befälhavaren, redaren eller ägaren att flytta eller förhala fartyget eller vidta andra åtgärder om detta krävs med hänsyn till ordningen och säkerheten i hamnen. Åläggandet kan förenas med föreskrifter och anvisningar.
- 17 § Om det, enligt hamnmyndighetens bedömning, finns risk för att fartyg på grund av sitt skick eller annan orsak kan komma att sjunka, skadas, hindra fartygstrafiken eller versamheten eller påverka säkerheten och ordningen i övrigt inom hamnområdet, får hamnmyndigheten besluta att fartyget inte får föras in i hamnområdet, att det skall avlägsnas därifrån eller att annan åtgärd skall vidtas för att undanröja faran.
- 18 § Befälhavare, redare, ägare eller ombud för dessa skall omedelbart anmäla till Sjöfartsverkets VTS-central i Göteborg (Göteborg Trafik) om ett fartyg sjunkit, stött på grund eller på annat sätt blivit manöverodugligt.
- 19 § Ägare till annat sjunket föremål, eller ägarens ombud, skall göra anmälan om detta till Göteborg Trafik. Om föremålet förlorats från ett fartyg skall fartygets befälhavare, redare eller ombud göra denna anmälan. Hamnmyndigheten får ålägga ägaren att inom viss tid föra bort föremålet. Om ägaren inte följer åläggandet eller om det brådskar får hamnmyndigheten föra bort föremålet på ägarens bekostnad.
- 20 § Hamnmyndigheten kan, om särskilda skäl föreligger, föreskriva assistans av bogserbåt.
- 21 § Bärgning av fartyg, gods eller annat föremål får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

Anmälningsskyldighet m m.

- 22 § Om fartyget skall anlöpa eller passera genom hamnen skall fartygets befälhavare, redare eller ombud för dessa anmäla detta till hamnmyndigheten.

Anmälan skall ske i så god tid som möjligt, dock inte senare än 24 timmar före fartygets ankomst. Hamnmyndigheten kan, med hänsyn till timmar före fartygets resa eller annan omständighet, medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten.

Befälhavaren skall till hamnmyndigheten anmäla tid för avgång senast när fartyget är klart att avgå. Anmärkning: Denna paragraf gäller ej fritidsfartyg.

Lastning, lossning, uppläggning av gods m m.

23 § Gods, fordon och annan materiel skall hanteras och ställas upp så att hamnplan, byggnader, gatubeläggning, spår, kranar, eller annat inte skadas och så att fara för person inte uppkommer.

För anmälan och hantering av farligt gods finns särskilda föreskrifter.

24 § Gods och annan materiel får inte läggas i brandgator eller på annan plats som hindrar utryckningsfordons framkomst eller på sådant sätt att stormpollare belamras.

Särskilda ordningsföreskrifter

25 § Innan större reparationsarbete, underhållsarbete eller motsvarande arbete påbörjas skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten. Innan reparations- eller underhållsarbete från flotte påbörjas skall detta meddelas Göteborg Trafik.

26 § Innan ett fartyg görs manöverodugligt genom reparation eller motsvarande arbete skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten.

27 § Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten.

28 § Rundkörning av propeller vid kaj får endast ske efter tillstånd från hamnmyndigheten.

29 § Fiske med andra redskap än spö eller annat handredskap är förbjudet.

30 § Den som skadar en anläggning eller någon annan egendom inom hamnområdet skall omedelbart rapportera detta till hamnmyndigheten.

Ansvarsbestämmelser

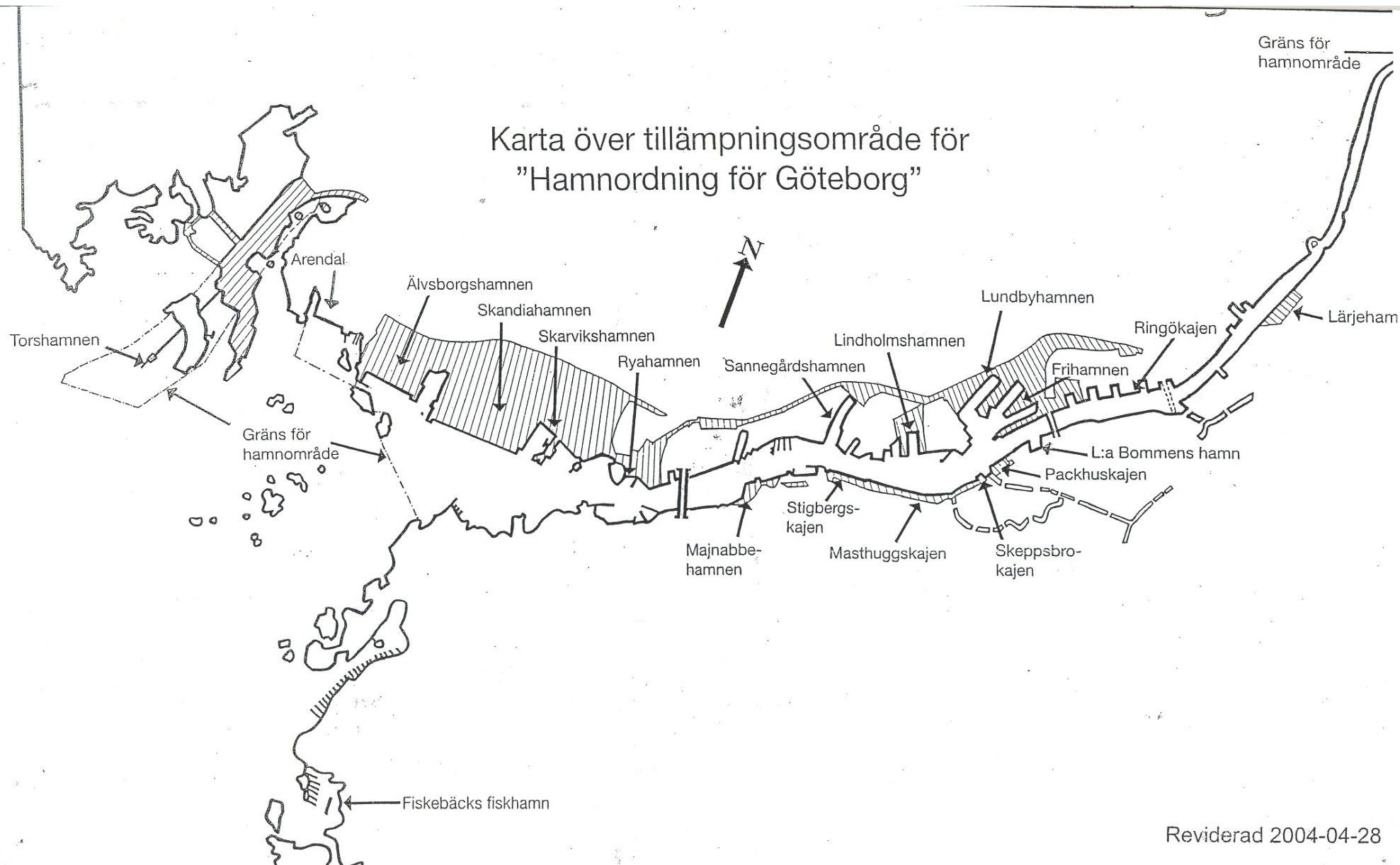
31 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift i denna hamnordning kan dömas till penningböter enligt 3 kap 22 § 2 stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns även bestämmelser om vitesförläggande.

Ikraftträdandet

32 § Denna hamnordning träder i kraft 1995-05-01.

Hamnordningens tillämpningsområde för Göteborg





Göteborgs
Stad



Länsstyrelsen
Västra Götaland

INLEDANDE BESTÄMMELSER.....	2
TRAFIKBESTÄMMELSER	3
FÖRTÖJNING, FÖRHALNING, FÖRFLYTTNING MM.	3
ANMÄLNINGSSKYLDIGHET M M.....	4
LASTNING, LOSSNING, UPPLÄGGNING AV GODS M M.....	5
SÄRSKILDA ORDNINGSFÖRESKRIFTER	5
ANSVARSBESTÄMMELSER.....	5
IKRAFTTRÄDANDET	5
HAMNORDNINGENS TILLÄMPNINGSOMRÅDE FÖR GÖTEBORG.....	1

Utöver vad som föreskrivs i ordningslagen (SFS 1993:1617) och i andra lagar och författningar skall följande föreskrifter om ordning och säkerhet gälla i Göteborgs kommuns hamn samt i de delar av hamnen som inte förvaltas eller ägs av kommunen, eller ett av kommunen helägt bolag.

Beslut i ärendet har fattats i kommunfullmäktige 1995-03-02 och i Länsstyrelsen 1995-04-24.

Inledande bestämmelser

- 1 § Denna hamnordning gäller inom det område som markerats på den till hamnordningen bifogade kartan.
- 2 § Länsstyrelsens beslut 1998-11-26 föreskriver att för de delar av hamnen som inte ägs eller förvaltas av Göteborgs kommun eller av kommunens helägda bolag skall ej längre gälla bestämmelsen i 2 § hamnordningen för Göteborg. Hamnområdet enligt 1 § förvaltas av Göteborgs Hamn AB. Under hamnbolaget utövas ledningen av hamndirektören.
- 3 § Med hamnmyndigheten i denna hamnordning avses verkställande direktören och hamnkaptten. När hamnmyndigheten ger tillstånd enligt denna hamnordning får myndigheten förena tillståndet med villkor.
- 4 § Med fartyg förstås i denna hamnordning varje föremål som används för transport på vatten eller varje annat föremål som kan förflyttas på eller i vatten. Med fritidsfartyg avses i denna hamnordning skepp och båtar som inte används i nyttotrafik.

Trafikbestämmelser

- 5 § Fartyg skall föras så att fara eller onödigt hinder inte uppkommer för annan fartygstrafik och så att andra fartyg eller anläggningar inte skadas. Fartygets befälhavare skall iaktta särskild försiktighet vid passage av plats där det pågår arbete i vattnet.
- 6 § Öster om Älvsborgsbron får fartyg inte framföras enbart med segel utan tillstånd från hamnmyndigheten.
- 7 § Pråmar och flottar, som inte är försedda med styranordning och inte bemannade, får inte utan hamnmyndighetens särskilda tillstånd framföras inom hamnområdet sammanlänkade till större längd än 100 meter eller större bredd än 20 meter.
- 8 § Fartyg som är på väg tvärs över älven skall iaktta särskild försiktighet och hålla undan för fartyg som färdas i älvens längdriktning.
- 9 § Flygplan får ej landa inom hamnområdet utan tillstånd av hamnmyndigheten och annan vederbörlig myndighet.
- 10 § Obehöriga fartyg och fritidsfartyg får ej framföras närmare hamnanläggning eller fartyg förtöjda vid hamnanläggning i hamnområdet än 25 meter med undantag för platser där den allmänna farleden är så nära hamnanläggning att detta inte kan undvikas.

Förtöjning, förhalning, förflyttning mm.

- 11 § Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisats av hamnmyndigheten.
- Fartygets befälhavare skall hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.
- 12 § Fritidsfartyg får endast läggas eller förtöjas vid sådan plats som är särskilt upplåten för detta ändamål. Fritidsfartyg får läggas eller förtöjas vid annan plats endast med hamnmyndighetens medgivande.
- 13 § Uppläggning av fartyg får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten. Fartygets befälhavare, redare eller ägare skall tillse att fartyget är väl förtöjt.
- 14 § Vid förtöjning, ankring och förhalning skall befälhavare se till att andra fartyg och kajer, bryggor, kablar, ledningar eller liknande inte skadas samt att fartygstrafiken inte onödigtvis hindras eller störs.
- 15 § Inrättande av förtöjningsplatser, utläggning av rörledningar, eller kablar eller andra ledningar eller kablar, pontoner eller tillfälliga broförbindelser och liknade får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

- 16 § Hamnmyndigheten kan ålägga befälhavaren, redaren eller ägaren att flytta eller förhala fartyget eller vidta andra åtgärder om detta krävs med hänsyn till ordningen och säkerheten i hamnen. Åläggandet kan förenas med föreskrifter och anvisningar.
- 17 § Om det, enligt hamnmyndighetens bedömning, finns risk för att fartyg på grund av sitt skick eller annan orsak kan komma att sjunka, skadas, hindra fartygstrafiken eller versamheten eller påverka säkerheten och ordningen i övrigt inom hamnområdet, får hamnmyndigheten besluta att fartyget inte får föras in i hamnområdet, att det skall avlägsnas därifrån eller att annan åtgärd skall vidtas för att undanröja faran.
- 18 § Befälhavare, redare, ägare eller ombud för dessa skall omedelbart anmäla till Sjöfartsverkets VTS-central i Göteborg (Göteborg Trafik) om ett fartyg sjunkit, stött på grund eller på annat sätt blivit manöverodugligt.
- 19 § Ägare till annat sjunket föremål, eller ägarens ombud, skall göra anmälan om detta till Göteborg Trafik. Om föremålet förlorats från ett fartyg skall fartygets befälhavare, redare eller ombud göra denna anmälan. Hamnmyndigheten får ålägga ägaren att inom viss tid föra bort föremålet. Om ägaren inte följer åläggandet eller om det brådskar får hamnmyndigheten föra bort föremålet på ägarens bekostnad.
- 20 § Hamnmyndigheten kan, om särskilda skäl föreligger, föreskriva assistans av bogserbåt.
- 21 § Bärgning av fartyg, gods eller annat föremål får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

Anmälningsskyldighet m m.

- 22 § Om fartyget skall anlöpa eller passera genom hamnen skall fartygets befälhavare, redare eller ombud för dessa anmäla detta till hamnmyndigheten.

Anmälan skall ske i så god tid som möjligt, dock inte senare än 24 timmar före fartygets ankomst. Hamnmyndigheten kan, med hänsyn till timmar före fartygets resa eller annan omständighet, medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten.

Befälhavaren skall till hamnmyndigheten anmäla tid för avgång senast när fartyget är klart att avgå. Anmärkning: Denna paragraf gäller ej fritidsfartyg.

Lastning, lossning, uppläggning av gods m m.

- 23 § Gods, fordon och annan materiel skall hanteras och ställas upp så att hamnplan, byggnader, gatubeläggning, spår, kranar, eller annat inte skadas och så att fara för person inte uppkommer.

För anmälan och hantering av farligt gods finns särskilda föreskrifter.

- 24 § Gods och annan materiel får inte läggas i brandgator eller på annan plats som hindrar utryckningsfordons framkomst eller på sådant sätt att stormpollare belamras.

Särskilda ordningsföreskrifter

- 25 § Innan större reparationsarbete, underhållsarbete eller motsvarande arbete påbörjas skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten. Innan reparations- eller underhållsarbete från flotte påbörjas skall detta meddelas Göteborg Trafik.

- 26 § Innan ett fartyg görs manöverodugligt genom reparation eller motsvarande arbete skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten.

- 27 § Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten.

- 28 § Rundkörning av propeller vid kaj får endast ske efter tillstånd från hamnmyndigheten.

- 29 § Fiske med andra redskap än spö eller annat handredskap är förbjudet.

- 30 § Den som skadar en anläggning eller någon annan egendom inom hamnområdet skall omedelbart rapportera detta till hamnmyndigheten.

Ansvarsbestämmelser

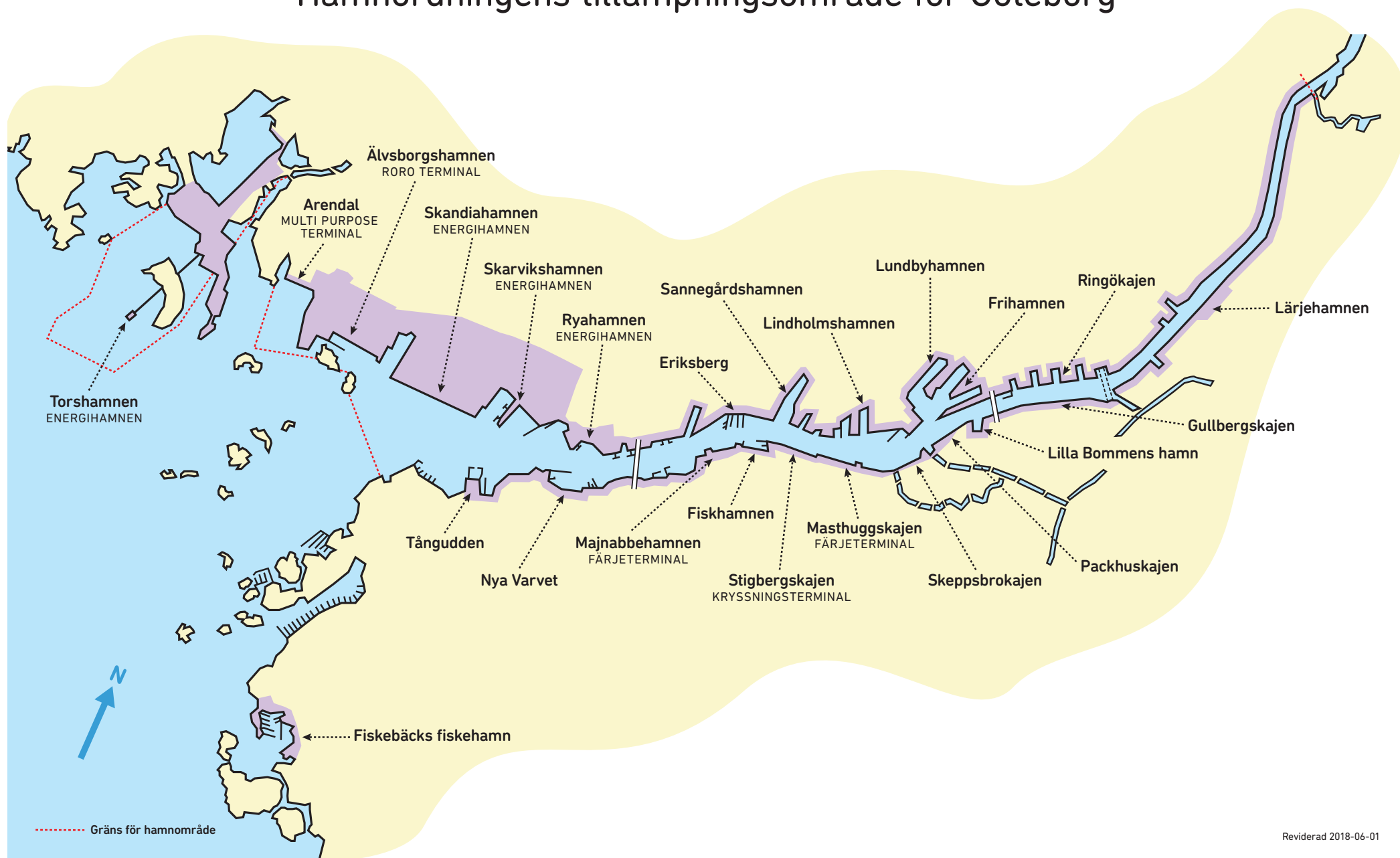
- 31 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift i denna hamnordning kan dömas till penningböter enligt 3 kap 22 § 2 stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns även bestämmelser om vitesförläggande.

Ikraftträdandet

- 32 § Denna hamnordning träder i kraft 1995-05-01.

Hamnordningens tillämpningsområde för Göteborg





**GÖTEBORGS
HAMN**

The Port of Scandinavia

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

Styrelsemöte 2021-02-12

Handläggare: Erik Ahrén, CFO

Telefon: 031-3687596

E-post: erik.ahren@portgot.se

Ärende: Återrapportering av Handlingsplan Ägardialog 2020 avseende Göteborgs Hamn AB:s Ekonomiska avkastningskrav

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Godkänna nedanstående skriftliga rapport vidrörande bolagets ekonomiska avkastningskrav (återkommande värdering, uppföljning och framtidsutsikter samt huruvida kraven står i paritet med branschens lönsamhet).

Sammanfattning

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagens ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

Denna skriftliga rapport vidrörande bolagets ekonomiska avkastningskrav redogör för jämförbara aktörers lönsamhetsnivåer samt de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Hamn AB arbetar i alla avseende för att förverkliga KF:s inriktning att minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen. Att generera marknadsmässig avkastning är viktigt eftersom det påverkar bolagets utdelningsförmåga till Staden.

Den ekonomiska dimensionen ses alltid i samverkan med den ekologiska och sociala dimensionen. För bolaget finns inget motsattningsförhållande mellan dessa dimensioner då ekologiskt och socialt ansvarstagande är en förutsättning för hållbar tillväxt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett ekologiskt ansvarstagande är en förutsättning för hållbar tillväxt och Göteborgs Hamn har som mål att reducera CO₂-utsläpp med 70 % fram till 2030 vilket omfattar all hamnverksamhet kopplat till gods över kaj. En separat återrapportering inom ramen för ägardialogen av åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål kommer ske skriftligt till Stadshus AB senast april/maj 2021.

Bedömning ur social dimension

Att generera marknadsmässig avkastning är viktigt eftersom det påverkar bolagets utdelningsförmåga till Staden vilket har positiv inverkan för Stadens satsningar på barn, mångfald och jämställdhet. En förutsättning för att kunna generera marknadsmässig avkastning behövs motiverade medarbetare vilket är ett av Göteborgs Hamns allra viktigast mål och vilket sedan hösten 2020 mäts veckovis.

Samverkan

Partssamverkan / information har skett med de fackliga organisationerna inför styrelsebehandling.

Bilagor

Bilaga 1 - Underlag Ekonomiska avkastningskrav

Bilaga 2 – Göteborgs Stadshus: Redovisning och handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Ärendet

Styrelsen skall ha kännedom om och kunna yttra sig kring bolagets beskrivning av ekonomiska avkastningskrav enligt nedan.

Beskrivning av ärendet

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagens ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

I syfte att följa den långsiktiga måluppfyllelsen för ekonomi och verksamhet samt som underlag för ägarens styrning och kommande ägardialoger ges nedanstående bolag i uppdrag att i en skriftlig rapport redogöra för följande:

1. Hur ser lönsamheten ut för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher? Vilken omvärldsanalys gör Göteborgs Hamn AB av konkurrerande alternativs lönsamhet och ekonomisk avkastning? Analysen utgör ett underlag för värdering av om beslutade avkastningskrav står i paritet med jämförbara aktörers.

2. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag? Hur ser lönsamheten ut idag? Hur ser lönsamheten ut på 5 – 10 års sikt? Vad förklarar eventuella avvikelser?

3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet? Vilken analys har gjorts för att fastställa behovet av soliditet? Vilka soliditetsnivåer ligger jämförbara verksamheter på? Vad förklarar eventuella avvikelser?

I Stadshus Redovisning av 2020 års ägardialoger med handlingsplaner framgår att, förutom Göteborgs Hamn AB, berörs Förvaltnings AB Framtiden, Higa AB avseende egen verksamhet samt dotterbolagen, samt Göteborg Energi AB av ovanstående.

Risker

De största hoten mot lönsamheten är brist på volymer på grund av ytterligare försenad utbyggnad av Halvorsäng, försenad farledsfördjupning och/eller långvarig lågkonjunktur. En risk vad gäller kostnader och tid är potentiell kompetensbrist på anläggningssidan. På lite längre sikt ses potentiell brist på volymer i Energihamnen till följd av ändrade energikällor som något som behöver planeras för.

Bolagets bedömning

Bolaget bedömer att nuvarande avkastningskrav i ägardirektivet står i paritet med jämförbara aktörer. Göteborgs Hamn AB arbetar i alla avseende för att förverkliga KF:s inriktning att minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen. Med de optimeringar som är gjorda i företagets långsiktiga plan så bedömer bolaget att dess förmåga är god att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag. Vad gäller soliditetskravet så påverkas utfallet av den utdelningsnivå som Kommunfullmäktige beslutar om, för närvarande 50% av bolagets vinst. Bolaget bedömer att med denna utdelningsnivå så klarar Göteborgs Hamn AB nuvarande soliditetskravet i ägardirektivet på kort och lång sikt.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Erik Ahrén, Handläggare

Återrapportering av Handlingsplan Ägardialog avseende Göteborgs Hamn AB:s
Ekonomiska avkastningskrav enl. ägardialog 15 september 2020

Bilaga 1 – Underlag Ekonomiska avkastningskrav

Göteborgs Hamn AB har fått i uppdrag att fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet.

I denna bilaga besvaras frågeställningar 1–3 i Göteborgs Stadshus AB:s beslutsärende 2020-11-02 ”Redovisning av 2020 års ägardialoger med handlingsplaner”:

Ekonomiska avkastningskrav

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagens ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

I syfte att följa den långsiktiga måloppfyllelsen för ekonomi och verksamhet samt som underlag för ägarens styrning och kommande ägardialoger ges nedanstående bolag i uppdrag att i en skriftlig rapport redogöra för följande:

1. Hur ser lönsamheten ut för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher? Vilken omvärldsanalys gör Göteborgs Hamn AB av konkurrerande alternativs lönsamhet och ekonomisk avkastning? Analysen utgör ett underlag för värdering av om beslutade avkastningskrav står i paritet med jämförbara aktörers.
2. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag? Hur ser lönsamheten ut idag? Hur ser lönsamheten ut på 5 – 10 års sikt? Vad förklarar eventuella avvikelser?
3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet? Vilken analys har gjorts för att fastställa behovet av soliditet? Vilka soliditetsnivåer ligger jämförbara verksamheter på? Vad förklarar eventuella avvikelser?

1. Lönsamhet för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher

Enligt Göteborgs Hamn AB:s ägardirektiv skall 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.

En jämförelse med andra hamnar behöver göras under en längre tid då avkastning och soliditet bl.a. påverkas av underhållsrytmer. En kaj kan tex ”leva i” 100-tals år men ibland krävs mycket kostsamma renoveringar som signifikativt kan påverka verksamhetens nyckeltal. Liksom i alla företag kan dessutom enskilda år påverkas av engångsposter.

Nedanstående tabell visar Göteborgs Hamns utveckling under de senaste elva åren tillsammans med fem andra inhemska hamnar:

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	Snitt
Soliditet												
Göteborgs Hamn	55%	53%	49%	49%	46%	46%	42%	41%	38%	39%	38%	45%
Gävle Hamn	20%	22%	22%	21%	13%	13%	12%	11%	9%	6%	7%	14%
Norrköpings Hamn	62%	63%	66%	66%	71%	70%	71%	73%	67%	80%	84%	70%
Helsingborgs Hamn	78%	49%	48%	78%	79%	81%	83%	81%	78%	80%	83%	74%
Halmstads Hamn*	48%	52%	59%	67%	62%	59%	59%	56%	61%	57%	59%	58%
Varbergs Hamn*	42%	42%	36%	51%	50%	60%	61%	52%	44%	43%	41%	47%
Avkastning totalt kapital												
Göteborgs Hamn	6,7%	8,7%	8,0%	8,6%	8,5%	7,0%	16,1%	9,0%	1,2%	6,2%	1,4%	7,4%
Gävle Hamn	2,0%	2,4%	3,1%	9,9%	3,8%	3,0%	1,8%	4,3%	6,0%	5,3%	5,1%	4,2%
Norrköpings Hamn	13,6%	6,8%	13,3%	9,8%	3,2%	5,4%	3,1%	4,8%	8,1%	5,6%	4,9%	7,2%
Helsingborgs Hamn	6,8%	2,9%	9,6%	7,9%	6,9%	6,8%	1,6%	2,9%	3,5%	5,2%	2,4%	5,1%
Halmstads Hamn*	7,6%	10,0%	8,2%	10,1%	neg	neg	neg	4,0%	1,9%	7,5%	9,0%	7,3%
Varbergs Hamn*	10,0%	14,0%	9,0%	7,0%	7,0%	9,0%	9,0%	neg	2,0%	1,0%	0,0%	6,8%

För övriga hamnar (exklusive den vars resultat varit negativt under tre år) så har snittet på avkastning på totalt kapital varit 5,8%. 2019 var ett mycket starkt år för flera hamnar (snitt var 8,1%) och om vi exkluderar detta år så var snittet mellan 2009-2018 5,6%. Vi har ännu inte övriga hamnars resultat för 2020 men det kan förväntas att vi kommer se en ganska tydlig dämpande effekt av Corona pandemin.

Det nuvarande avkastningskravet på totalt kapital är mellan 4,0-7,0%, dvs cirka **+1,5 procentenheter** kring ovan nämnda 10 års. Detta avkastningskrav står alltså i paritet vid en jämförelse med dessa inhemska Hamnar.

En avstämning har även gjorts mot fem utländska hamnar över tre års tid.

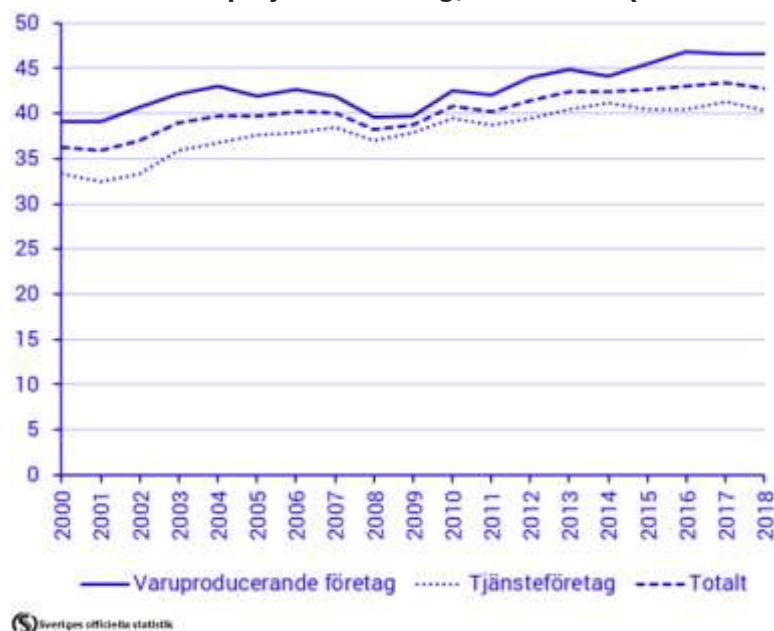
	2019	2018	2017		2019	2018	2017
Soliditet				Avkastning totalt kapital			
Helsinki	67%	64%	61%		3,9%	4,5%	4,7%
Zeebrügge	93%	94%	94%		1,8%	1,6%	2,1%
Rotterdam	72%	70%	68%		5,1%	5,4%	7,7%
Hamburg	22%	31%	33%		7,8%	10,4%	9,4%
Gdansk	72%	76%	83%		4,9%	6,9%	8,5%

Dessa utländska hamnars genomsnittliga avkastningsnivå mot totalt kapital, hamnar även den precis samma nivå, nämligen 5,6% vilket konfirmerar att beslutat avkastningskrav står i paritet även vid en jämförelse med dessa.

När det gäller soliditet så har de utländska hamnarna mycket hög sådan med undantag för Hamburg. Genomsnittet är 67%. Inhemska hamnar ligger runt 53% och där ligger alla högt utan Gävle.

Soliditeten påverkas dels av företaget lönsamhet, där vi sett att ägardirektivets avkastningskrav ligger i paritet med jämförbara aktörer. Men soliditeten påverkas även av företagets finansiering och ägarens utdelningspolicy / tillskott av kapital.

Soliditet (justerat eget kapital i procent av summa skulder och eget kapital), för industri- resp. tjänsteföretag, 2000–2018 (källa: SCB)



Snittet för soliditet för alla Sveriges företag ligger enligt ovanstående på runt 40%, för industriföretag drygt 45%. Tittar vi på kommunägda företag så ligger det lägre, v.v. se nästa tabell.

Så i fallet med soliditet så kanske mer lämpligt jämföra med andra kommunägda företag.

Diverse ekonomiska uppgifter för kommunägda företag, 2019 (källa: SCB)

Verksamhet	Antal företag	Antal anställda	Omsättning	Årets resultat	Eget kapital	Summa tillgångar	Avkastning eget kapital1)	Soliditet1)
D+E El-, gas-, värme- och vattenförsörjning	466	19 470	107 397	2 490	51 886	329 256	8,8%	31,3%
G+I Handel, hotell och restaurang	24	477	1 972	7	147	780	12,5%	21,1%
H+J Transport, magasinering, kommunikation	164	6 183	13 076	1 291	22 532	57 090	4,3%	46,4%
L+M+N Företagstjänster, fastighetsverksamhet	981	21 048	93 085	9 437	179 438	682 893	6,3%	27,2%
P+Q Utbildning, vård och omsorg	21	2 640	2 494	48	1 362	2 641	1,1%	51,8%
Övriga	192	7 244	12 021	1 435	28 355	514 897	-0,2%	5,8%
Total	1 848	57 062	230 044	14 708	283 722	1 587 557	6,3%	21,9%

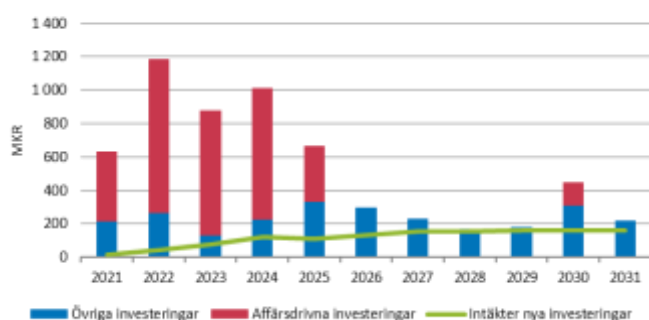
2. Göteborgs Hamn AB:s bedömning av den egna verksamhetens förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag

Göteborgs Hamn AB går in i en period med stora investeringar de närmaste åren och stort fokus har legat på att göra mer för mindre.

Investeringar fördelade på verksamhet



Investeringsdrivare och intäkter nya investeringar



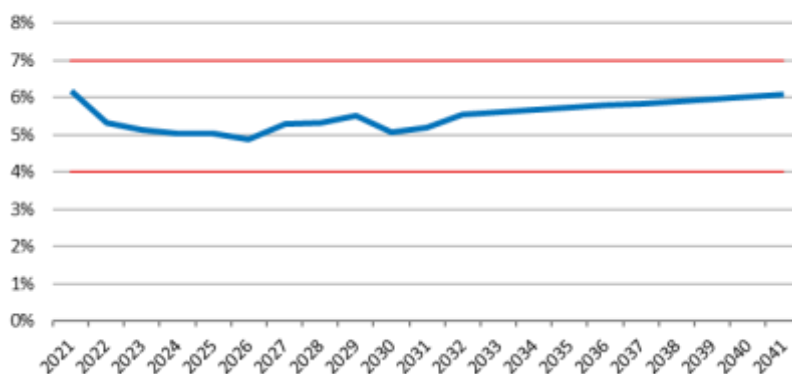
Jämfört med föregående års tioårsplan är investeringsnivån sänkt med 2,5 Mdr och upplåningsbehovet med 2,8 Mdr kronor. Då har ändå kapital avsatts för att kunna genomföra färjelokalisering i ett hela staden perspektiv. Detta ingår i det dedikerade beloppet för Arendal II för vilket bolaget reviderat utbyggnad av terminalyta för att istället till det yttersta använda befintlig anläggning.

	Årets plan	Fg. plan	
Större projekt	2021-2031	2020-2030	Avvik
Farled	1 174	2 566	-1 392
Halvorsäng	330	1 390	-1 060
Götaterminalen	300	300	0
Arendal II	1 065	1 178	-113
Renovering Kustkajen	405	423	-18
Summa investeringar	6 118	8 582	-2 464
Upplåningsbehov	2 739	5 586	-2 847

I övrigt kan noteras sänkt investeringskostnad för utveckling av Halvorsäng som föreslås genomföras delvis i joint venture samt det finns planer för att Götaterminalen kan förläggas till en av Halvorsängs tomterna som är spåransluten. Samt, som bekant, sänkt kostnad för farledsfördjupningen som visade sig möjlig efter en omfattande förstudie.

Genom dessa åtgärder är Göteborgs Hamn AB:s bedömning att den egna verksamhetens förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv är god.

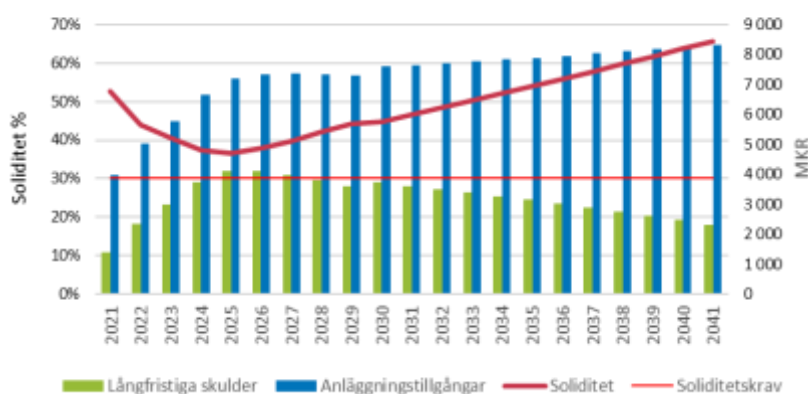
Avkastning på totalt kapital



Avkastning på totalt kapital är i genomsnitt 5,3% 2021-2031 med som lägst 4,9% år 2026. I föregående års plan var förutsedd minimumnivå 4,2%. Ägardirektivets avkastningskrav är minimum 4,0%. För nästkommande tioårsperiod förväntas avkastning klättra upp mot 6% igen.

Soliditeten har förstärkts avsevärt jämfört med föregående plan. Med **motsvarande** utdelnings scenario (simulering av föregående plan) ökar miniminivån från 28% till 37%. Detta är en effekt av att investeringarna och lånebehovet kunnat sänkas.

Anläggningstillgångar, lån och soliditet



Uppdatering av utdelnings scenario till 50% av EBT innebär att bolaget kalkylerar med en utdelning på 1626 Mkr under tioårsperioden 2021-2031 jämfört med föregående års plan som innehöll en utdelning på 825 Mkr (75 Mkr/år).

3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet?

Göteborgs Hamn AB:s soliditet har stigit från 38% år 2009 till 55% år 2019, se tabell i avsnitt 1. Genomsnittet har varit 45% vilket alltså är en nivå med genomsnittet för Sveriges industriföretag enligt redovisad SCB:s statistik i avsnitt 1.

Göteborgs Hamn anser att detta bör vara ett ungefärligt långsiktigt riktmärke och genom att fokusera på att optimera investeringarnas storlek så konstaterar bolaget att efter en viss nedgång i mitten av 20-talet skall bolaget vara tillbaka på 45% soliditet i slutet av nästa 10-årsperiod. Den stora skillnaden mot förra planen är att bolaget tror på detta scenario även med en uppdatering till en utdelning av 50% av EBT.

Att Göteborgs Hamn AB *under en period* förväntas ha en något lägre nivå än ett genomsnittligt industriföretag beror bl.a. på att bolaget varit väldigt konservativa med att inteckna ökade intäkter i tioårsplanen till följd av farledsfördjupning. Bolaget tror på ökade intäkter men det inkluderar förhandlingar, både på kort och lång sikt, med olika intressenter som är eller vill vara del av godsnavets tillväxt. Dessa är därför ej intecknade i 10-årsplanen. *Utan farledsfördjupningen* hade det funnits en risk för rentav *minskade* intäkter. Detta kan uppstå p.g.a. osäkerhet hos kunder om att lägga sina volymer via Göteborg då kanske rentutav nuvarande direktanlöp skulle kunna upphöra (v.v. se mer om detta projekt i hemställan inför kommunfullmäktiges beslut). En väldigt viktig del av denna investering är att säkra ett fullgott värde år 2037 då koncessionen skall förnyas och inte minst att det är en investering som bedöms ha väldigt stor samhällsnytta för Sverige.

En viktig komponent i bolagets långtidsplan är nya intäktskällor och att pågående och kommande investeringar (exempelvis Arendal II, Halvorsäng och färjelokalisering) genererar marknadsmässig avkastning utan fördröjningar. Det viktigaste fokusområdet i skrivande stund är att, efter många års utredningar, komma igång med att tillgodogöra sig ett marknadsmässigt driftsöverskott från Halvorsäng.

Göteborgs Hamn har för vissa av tomterna på Halvorsäng föreslagit joint venture som ny ägandeform för att förverkliga KF:s inriktning att minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen. Detta är en viktig del av bolagets tio-årsplan och för att för att generera avkastning på total kapital och uppnå en soliditet som är i linje med ägardirektivets avkastningskrav.

Diarienummer: 0072/20
Handläggare: Andreja Sarcevic

Redovisning och handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomförd den 15 september 2020

Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska redovisas skriftligt 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.

Göteborgs Hamn (Hamnen) redogör under dialogen för bolagets kommunala ändamål och befogenheter. Hamnen anmäler inga avvikelser från att verksamheten utvecklas i enlighet med det kommunala ändamålet och befogenheterna.

Dialogområden

I årets ägardialoger lyftes, för samtliga bolag, frågor inom området för bolagens ägardirektiv, effekter kopplat till Coronapandemin och principiella frågor som kan kräva fullmäktiges godkännande de närmsta åren. Följande dialogområden har fastställts för Hamnen.

- Uppföljning av ägardirektiv inklusive ekonomiska avkastningskrav och hållbarhet samt eventuella kommande principiella frågeställningar
- Aktuell status för utvecklingen av logistikfastigheten Halvorsäng
- Coronapandemin och dess konsekvenser

Ägardirektiv

Avkastningskrav: Under 2020 fastställde fullmäktige nytt ägardirektiv för Göteborgs Hamn innehållande avkastningskrav.¹ Till ägardialogen ställde Stadshus ett antal frågor, bland annat bedömning av verksamheten i förhållande till avkastningskraven och i jämförelse med branschen, hur trenden för lönsamhetens utveckling ser ut framåt, vilka de största hoten mot lönsamheten är, bedömning av bolagets kapitalstruktur.

Bolaget uppger att ny 10-årig investeringsplan innebär minskade investerings- och lånevolym, vilket innebär att säkerhetsavståndet till ägardirektivets minimikrav för både soliditet och avkastning ökar även under den mest investeringstunga perioden. Drivande bakom den stärkta ekonomiska prognosen är signifikativt sänkt kostnad för farledsfördjupningen, sänkt investeringskostnad för utveckling av Halvorsäng (se nedan) och reviderad utbyggnad av terminalyta vid Arendal II. De största hoten mot lönsamheten är enligt bolaget brist på volymer på grund av försenad eller utebliven farledsfördjupning

¹ 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.

och/eller på grund av långvarig lågkonjunktur. Även brist på volymer i Energihamnen till följd av ändrade energikällor lyfts fram samt kompetensbrist på anläggningssidan.

Av beslutsunderlaget, till vilket denna redovisning med handlingsplan utgör bilaga, framgår vilken rapportering av verksamhetens ekonomiska avkastningskrav som ska genomföras inför kommande ägardialog. Rapporteringens innehåll syftar till att bidra med underlag till ägarens styrning och beskrivs närmare i beslutsunderlaget under rubriken Ekonomiska avkastningskrav.

Hållbarhet: Enligt ägardirektivet ska Göteborgs Hamn bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle genom att i sin verksamhet bedriva ett aktivt hållbarhetsarbete. Vid ägardialogen förs en diskussion om Hamnens arbete och förutsättningar att reducera miljöpåverkan från den egna verksamheten och från transporter till och från hamnen både på sjösidan (från Vinga) och landsidan (inom Göteborgs kommungräns). Bolagets mål är att reducera CO₂-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010).

Halvorsäng: Hamnen redogör för status för framtida utveckling av logistikfastigheten Halvorsäng. Fastigheten består av fem tomter med olika utvecklingspotential. För flera av tomterna undersöker bolaget samägande med privat aktör.

Principiella frågor: På frågan om vilka principiella frågor/områden som styrelsen i Hamnen ser kan kräva kommunfullmäktiges ställningstagande de närmaste åren lyfts bland annat Joint Venture som ny ägandeform (vilket kan vara aktuellt i utvecklingen av Halvorsäng och eventuellt inlandsterminaler), Stenas färjelokalisering och strategisk inriktning för Energihamnen.

Coronapandemin

Pandemin har slagit olika hårt mot olika transportsätt och affärssegment inom godsnavet. Trots det behåller Hamnen sin helårsbudget på 220 mnkr tack vare ökade volymer inom segmenten container och Energi, en rad åtgärder som bolaget genomfört i syfte att underlätta för kunder och partners samt fokus på medarbetares säkerhet. Bolaget uppger att fullmäktiges tillfälliga ägardirektiv med anledning av Covid-19 inte har behövt användas.

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.

Frågan om *strategisk inriktning för Energihamnen* lyftes som en möjlig principiell fråga för fullmäktige under de närmsta åren. Bolaget arbetar med att fördjupa analysen av Energihamnens framtida inriktning, bland annat pågår studier tillsammans med Chalmers avseende omställning till fossilfria bränslen. Göteborgs Hamn är Sveriges största energihamn och av strategisk betydelse för landets energiförsörjning. Ur ett ägarperspektiv är frågan energihamnens framtida inriktning således mycket väsentlig. Stadshuset kommer att följa Hamnens arbete löpande under året och avser att återkomma till frågan vid 2021 års ägardialog.

Handlingsplan

Aktivitet	Ansvar	Tidplan
Ekonomiska avkastningskrav Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet. Se vidare angående frågeställningar 1–3 i beslutsärende till vilket denna handlingsplan utgör bilaga. Rapporteringen ska ske skriftligt till Stadshus AB senast februari 2021.	Styrelsen i Göteborgs Hamn AB	Att behandlas Stadshus AB, våren 2021
Åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål Göteborgs Hamn har som mål att reducera CO₂-utsläpp med 70 % fram till 2030 vilket omfattar all hamnverksamhet kopplat till gods över kaj. Enligt Hamnen krävs det omfattande investeringar i infrastruktur för att möjliggöra elektrifiering och fossilfria energikällor. Det kan också komma att krävas lagstiftningsändringar och tuffare regelverk på både land och sjösidan för att påskynda utfasningen av fossila bränslen. På ägardialogen redogjorde Hamnen för ett antal åtgärder för att nå målen. Hamnen ombeds att redogöra för vilka strategiska satsningar och investeringar som behöver göras och vilken påverkan det får på de ekonomiska måltalen i ägardirektivet. Redogörelsen ska ske skriftligt till Stadshus AB senast april/maj 2021.	Styrelsen i Göteborgs Hamn AB	Att behandlas Stadshus AB, juni 2021

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB



Beslutsunderlag

Styrelsen 2020-11-02

Diarienummer 0072/20

Handläggare: Anders Söderberg, vice vd

Telefon: 031-368 54 64

E-post: anders.soderberg@gshab.goteborg.se

Redovisning av 2020 års ägardialoger med handlingsplaner

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Boplats Göteborgs AB i enlighet med bilaga 1 och förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
2. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Business Region Göteborg AB i enlighet med bilaga 2 och förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
3. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Försäkrings AB Göta Lejon i enlighet med bilaga 3 och förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
4. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog och handlingsplan för Förvaltnings AB Framtiden i enlighet med bilaga 4 samt förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
5. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog och handlingsplan för Göteborg & Co AB i enlighet med bilaga 5 samt förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
6. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog och handlingsplan för Göteborgs Hamn AB i enlighet med bilaga 6 samt förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
7. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB i enlighet med bilaga 7 och förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
8. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Göteborgs Stads Leasing AB i enlighet med bilaga 8 och förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
9. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog och handlingsplan för Higab AB i enlighet med bilaga 9 samt förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
10. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog och handlingsplan för Göteborg Energi AB i enlighet med bilaga 10 samt förklarar 2020 års ägardialog som slutförd.
11. Styrelsen överlämnar redovisningarna och handlingsplanerna till kommunstyrelsen som en del i fullgörandet av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialogerna till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.
12. Delprojekt Förvaltnings AB Framtiden avseende kommunfullmäktiges uppdrag att förbereda för försäljningar av tillgångar startas ej.
13. Delprojekt Göteborg Energi avseende kommunfullmäktiges uppdrag att förbereda för försäljningar av tillgångar startas ej.

Sammanfattning

I det ägardirektiv för Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) som kommunfullmäktige antog den 12 september 2019 är följande uppdrag formulerat i direktivets kap 2 §10:

Planerar och genomför minst en gång per år ägardialog med de direktunderställda bolagen med utgångspunkt från en strategisk nivå och med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget, affärsplan, större investeringar, väsentliga risker, viktiga policyfrågor samt frågor av större vikt som ska underställas kommunfullmäktige. Redovisning av ägardialogerna ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, samt kompletteras med handlingsplaner.

För de ägardialoger som genomförts under 2020 lämnas den skriftliga redovisningen av ägardialogerna i föreliggande ärende tillsammans med handlingsplanerna.

I bilaga 1–10 framgår redovisning av respektive ägardialog och i förekommande fall handlingsplan för bolaget. I dessa anges olika väsentliga frågor som tagits upp vid ägardialogerna samt uppdrag, tidsplan och form för återrapportering.

I samband med beslut om redovisning av ägardialoger och förslag till handlingsplaner föreslås styrelsen att omhänderta hanteringen av fullmäktiges uppdrag från 2019 om att förbereda för försäljning av tillgångar.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner.

Bilagor

1. Redovisning av ägardialog 2020 för Boplats Göteborg AB
2. Redovisning av ägardialog 2020 för Business Region Göteborg
3. Redovisning av ägardialog 2020 för Försäkrings AB Göta Lejon
4. Redovisning av ägardialog och handlingsplan 2020 för Förvaltnings AB Framtiden
5. Redovisning av ägardialog och handlingsplan 2020 för Göteborg & Co AB
6. Redovisning av ägardialog och handlingsplan 2020 för Göteborgs Hamn AB
7. Redovisning av ägardialog 2020 för Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB
8. Redovisning av ägardialog 2020 för Göteborgs Stads Leasing AB
9. Redovisning av ägardialog och handlingsplan 2020 för Higab AB
10. Redovisning av ägardialog och handlingsplan 2020 för Göteborg Energi AB
11. Inbjudan till ägardialoger 2020

Ärendet

Utifrån de ägardialoger som genomförts, i huvudsak under september 2019, ska förslag till redovisning av ägardialogerna samt handlingsplaner tas fram för beslut av Stadshus styrelse. Genom föreliggande ärende sker det i en samlad form. Redovisning av respektive ägardialog och i förekommande fall handlingsplan, framgår av bilaga 1-10.

Beskrivning av ärendet

Strategisk planering med ägardialog är en central del i Stadshus ägarstyrning. Syftet är att utveckla och befästa en långsiktig koncerngemensam strategisk inriktning.

I det ägardirektiv för Stadshus som kommunfullmäktige antog den 12 september 2019 är följande uppdrag formulerat i direktivets kap 2 § 10:

Planerar och genomför minst en gång per år ägardialog med de direktunderställda bolagen med utgångspunkt från en strategisk nivå och med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget, affärsplan, större investeringar, väsentliga risker, viktiga policyfrågor samt frågor av större vikt som ska underställas kommunfullmäktige. Redovisning av ägardialogerna ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, samt kompletteras med handlingsplaner.

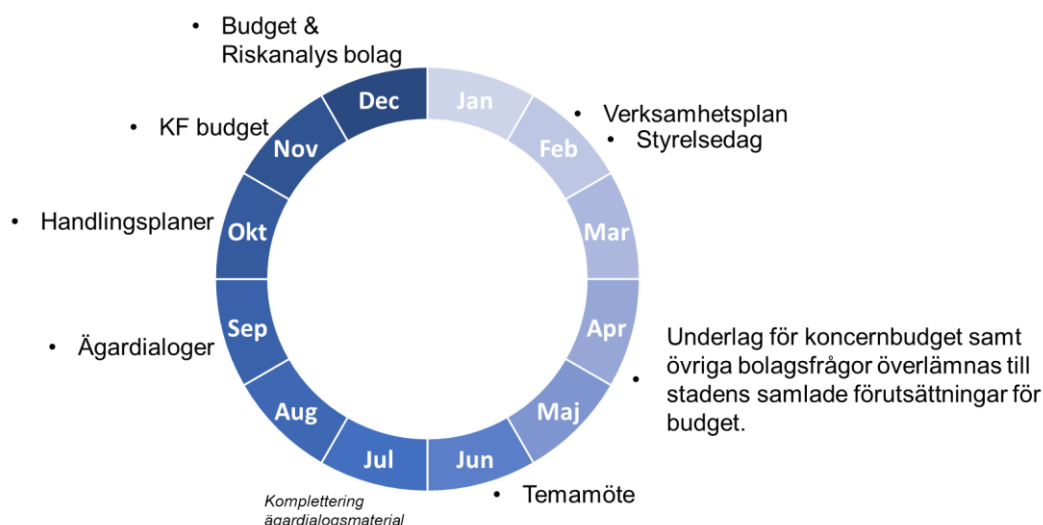
För de ägardialoger som genomförts under 2020 lämnas den skriftliga redovisningen av ägardialogerna i föreliggande ärende tillsammans med handlingsplaner som föreslås.

Strategisk planering med ägardialog

Strategisk planering med ägardialog är en central del i Stadshus ägarstyrning. Syftet är att utveckla och befästa en långsiktig koncerngemensam strategisk inriktning.

Genom det årshjul som Stadshus styrelse beslutat för 2020, se bild nedan, sker ägardialogerna under året samlat, i huvudsak under september månad.

Syftet med att tidsmässigt samla ägardialogerna är bland annat för att ge styrelsen bättre förutsättning att skapa sig en helhetsbild från samtliga ägardialoger och balansera återrapportering av uppdrag i handlingsplanerna under året. Genom föreliggande ärende lyfts även den skriftliga redovisningen från ägardialogerna.



Ägardialogerna är ett av instrumenten för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive dotterbolag. De genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som både anpassas till det specifika bolagets utmaningar men även innehåller vissa generella frågor, som ställs till samtliga bolag vilket beskrivs under rubrik längre ner.

Skriftlig redovisning av genomförda ägardialoger

Av de riktlinjer för ägarstyrning av stadens bolag som kommunfullmäktige beslutade om i september 2019 framgår att en skriftlig redovisning av de ägardialoger som moderbolagen genomför med sina respektive dotterbolag ska ske till Stadshus.

Berörda moderbolag inom Stadshuskoncernen har av Stadshus fått information om de krav som anges i riktlinjen avseende ägardialoger och de förväntningar som finns avseende den redovisning som ska ske från genomförda ägardialoger. Under 2019 genomförde Stadshus styrelse för första gången ägardialogerna i en samlad form under september månad. En anpassning till detta årshjul pågår och ordningen för moderbolagen att lämna skriftlig redovisning till Stadshus bedöms kunna lyftas till styrelsen under våren 2021.

Frågeställningar

Vid årets dialoger har generella frågor lyfts med anledning av bolagens reviderade ägardirektiv, planerade ärenden av principiell karaktär som ska tillställas kommunfullmäktige för ställningstagande samt effekter kopplat till Coronapandemin.

Utöver det har specifika frågor ställts till bolagen som bland annat berört områden som avkastningskrav, hållbarhet, beslutade strategier och planer samt i förekommande fall återrapportering av aktiviteter som beslutats efter summering av 2019 års ägardialog.

Bolagen har även inför ägardialogen uppmanats att vid dialogerna bekräfta att dess verksamhet följer det kommunala ändamålet.

Ekonomiska avkastningskrav

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagens ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

I syfte att följa den långsiktiga måluppfyllelsen för ekonomi och verksamhet samt som underlag för ägarens styrning och kommande ägardialoger ges nedanstående bolag i uppdrag att i en skriftlig rapport redogöra för följande:

1. Hur ser lönsamheten ut för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher? Vilken omvärldsanalys gör [Bolaget] av konkurrerande alternativs lönsamhet och ekonomisk avkastning? Analysen utgör ett underlag för värdering av om beslutade avkastningskrav står i paritet med jämförbara aktörers.
2. Vilken bedömning gör [Bolaget] av de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag? Hur ser lönsamheten ut idag? Hur ser lönsamheten ut på 5 – 10 års sikt? Vad förklarar eventuella avvikelser?

3. Vilken bedömning gör [Bolaget] av koncernens/bolagets behov av soliditet? Vilken analys har gjorts för att fastställa behovet av soliditet? Vilka soliditetsnivåer ligger jämförbara verksamheter på? Vad förklarar eventuella avvikelser?

De koncerner/bolag som berörs av ovanstående är:

- Förvaltnings AB Framtiden
- Göteborgs Hamn AB
- Hlgab AB avseende egen verksamhet samt dotterbolagen
- Göteborg Energi AB

Se vidare i respektive handlingsplan för dessa bolag.

Formen för redovisning av ägardialoger och handlingsplaner

Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och en sammanställning över de aktiviteter som bör genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en skriftlig redovisning och där det för de flesta av bolagen ingår en handlingsplan. Delar av uppdragen föreslås återrapporteras i samband med den ordinarie uppföljningen¹. Övriga uppdrag rapporteras till styrelsen genom enskilda ärenden eller genom att frågan tas upp vid nästkommande ägardialog.

I bilaga 1-10 framgår redovisning av ägardialog samt handlingsplan där sådan är aktuell, för respektive bolag. I dessa anges olika väsentliga frågor som tagits upp vid ägardialogerna samt uppdrag, tidsplan och form för återrapportering.

De uppdrag som lyfts i handlingsplanerna och som i huvudsak föreslås återrapporteras genom enskilda ärenden till styrelsen är:

Bolag respektive uppdrag	Planerad återrapportering
Förvaltnings AB Framtiden	
- Ekonomiska avkastningskrav	Våren 2021
- Genomförande av strategi för utvecklingsområden	Januari/februari 2021
Göteborg & Co AB	
- Pandemins påverkan på mötes- och evenemangsindustrin	Våren 2021
- Pandemins påverkan på hotellinvesteringar	Februari 2021
Göteborgs Hamn AB	
- Ekonomiska avkastningskrav	Våren 2021
- Åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål	Juni 2021

¹ Ordinarie uppföljningsrapporter behandlas av styrelsen

Higab AB

- Ekonomiska avkastningskrav Våren 2021

Göteborg Energi AB

- Strategiska alternativ för framtida utveckling Januari 2021, dialog
- Ekonomiska avkastningskrav Våren 2021

Förändrade förutsättningar för hantering av uppdraget att förbereda för försäljning av tillgångar

I samband med beslut om redovisning av ägardialoger och förslag till handlingsplaner föreslås styrelsen att, med anledning av på ägardialogerna redovisade förändrade förutsättningar, i detta ärende även hantera fullmäktiges uppdrag från 2019 om att förbereda för försäljning av tillgångar avseende Förvaltnings AB Framtiden och Göteborg Energi AB.

Förvaltnings AB Framtiden

En stor del av årets ägardialog ägnades åt Framtidens strategi för utvecklingsområden (se bilaga 4 i detta ärende) som syftar till att nå ambitionen i fullmäktiges budget 2020 om att ingen del av staden ska finnas på polisens lista över särskilt utsatta områden år 2025. Strategin innehåller mål, strategier, insatser och metod för arbetet mellan åren 2020–2030. Under ägardialogen framkommer att strategin kommer att kräva ändrade/nya arbetssätt samt omprioriteringar av resurser och insatser inom fastighetsförvaltning och inom planerad nyproduktion. Med hänsyn tagen till koncernens kraftsamling kring utvecklingsområden och fullmäktiges styrning mot ombildning av hyresrätter till bostadsrätter i utvecklingsområden, bedömer Stadshuset att det i nuläget inte är lämpligt att inleda en försäljningsutredning. Stadshuset föreslår styrelsen att inte starta delprojekt avseende Framtidenkoncernen.

Göteborg Energi AB

Göteborg Energi AB har inför årets ägardialog återrapporterat scenarioanalyser över utvecklingsvägar för Göteborgs energisystem med konsekvenser för ekonomi, miljö och stadsutveckling. Rapporteringen, och den genomförda ägardialogen, ägnades till stor del åt att diskutera tänkbara utvecklingsvägar förknippade med utveckling av digitala tjänster för energiverksamheten. Återrapporteringen innehöll bedömningen att det inte kan uteslutas att staden skulle gagnas av att Göteborg Energi AB etablerar partnerskap och/eller genomför strukturaffär med inriktning på samverkan kring tjänster baserade på teknik inom digitalisering. Under dialogen tydliggörs att det finns ett behov av att från ett ägarperspektiv ytterligare värdera strategiska vägval och konsekvenser förknippade med den utveckling som bolaget identifierat. Av handlingsplanen (se bilaga 10 i detta ärende) framgår att som underlag för fortsatt dialog får Göteborg Energi AB i uppdrag att fördjupa konsekvensanalysen av strategiska vägval som verksamheten står inför.

Mot ovanstående bakgrund bedömer Stadshuset att det i nuläget inte är lämpligt att inleda en försäljningsutredning. Stadshuset föreslår styrelsen att inte starta delprojekt avseende Göteborg Energi AB.

Sammanfattande bedömning

Handlingsplanerna behandlar strategiskt viktiga frågor för moderbolags och interna bolags utveckling och förutsättningar att fullgöra sina uppdrag. På ägardialogen har frågan om det kommunala ändamålet tagits upp. Vd föreslår att styrelsen fattar beslut om redovisning av ägardialogerna och i förekommande fall handlingsplaner enligt bilaga 1-10 samt förklarar 2020 års ägardialoger för avslutade.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB

Bilaga 12

2021-02-12

Ärende – Hemställan till KF Halvorsäng

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

Styrelsemöte 2021-02-12

Handläggare Helena Forslund

Telefon: 031-368 7576

E-post: helena.forslund@portgot.se

Informationsärende: Försäljning del av Rödjan 727:4 till Gryaab

Sammanfattning

Göteborgs Hamn äger idag fastigheten Rödjan 727:4 som ligger i östra delen av Ryahamnen. På fastigheten finns gamla anläggningar som är tagna ur bruk samt ett antal bergrum. Göteborg Energi arrenderar bergrummen samt några områden ovan jord. Gryaab arrenderar idag den norra delen av fastigheten, se rött område på kartbild nedan. Som styrelsen tidigare har informerats om att är Gryaab intresserade av att på sikt förvärva området de idag arrenderar, vilket nu har aktualiserats. Gryaab har för avsikt att bygga sin nya reningsanläggning på området vilket motiverar ett ägande av aktuell del av rubricerad fastighet.

Nuläge

Tjänstemän på Gryaab och GHAB har haft ett inledande möte rörande en försäljning och en grov tidplan har upprättats. Steg ett för båda bolagen är att informera respektive styrelse. Gryaab har uttryckt önskemål att försäljningen ska vara klar senast 2025.

En förfrågan om godkännande av försäljning har skickats in till Fastighetsnämnden i enlighet med de rutiner som finns inom staden.



Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Helena Forslund, Handläggare

Bilaga 16

2021-02-12

Ärende – Styrelsens utvärdering

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