

Tjänsteutlåtande
Utfärdat
Diarienummer

Handläggare: Magnus Nordfeldt
Telefon: 031-368 76 40

E-post: magnus.nordfeldt@portgot.se

Ärende: Ställverk i Skandiahamnen

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås godkänna investeringen i ett nytt ställverk i Skandiahamnen om Göteborgs Hamn beviljas EU-finansiering om 50% av investeringskostnaden. Kostnaden för byggnationen bedöms i detta skede till ca ■■■ MSEK, bidraget från EU kan därmed uppgå till ■■■ MSEK.

Sammanfattning

År 2030 träder en EU lagstiftning i kraft som innebär att alla fartyg inom Container, RoPax, RoRo Auto Carrier (bilfartyg) och kryssning som angör en Corehamn ska landansluta via el istället för att hålla hjälpmaskinerna igång vid kaj. Det innebär att hamnarna måste kunna erbjuda möjlighet för landanslutning (Onshore Power Supply, OPS) för dessa segment. En förstudie pågår, som tittar på förutsättningarna för att tillgodose OPS i Skandiahamnen och hur en utbyggnad ska ske. På grund av kommande lagkrav är OPS i Skandiahamnen tvingande men hur utbyggnaden ska se ut är upp till respektive hamn. Det kommer innebära en stor investering för bolaget. Investeringen består i huvudsakligen av ställverk, kabeldragning och anslutningspunkter på kaj.

GHAB ingår i ett kluster av andra hamnar, bland annat Århus och Bremerhaven, som gemensamt avser göra en ansökan om EU medel för att delfinansiera investeringen i OPS i hamnarna. För GHAB:s del så anses investeringen i ställverket vara den del av projektet som passar ansökan bäst då den har högst teknisk och ekonomisk mognad. Förstudien gällande OPS i Skandiahamnen befinner sig i ett tidigt skede och i detta skede estimeras kostnaden för ställverket till ■■■ MSEK. För att kompensera den låga mognadsgraden i projektet och därmed öka möjligheten till EU finansiering så anses det stärka ansökan väsentligt om GHAB:s styrelse har fattat beslut om att investeringen i ställverket kommer att genomföras om EU medlen erhålles. För att möta den nya lagstiftningen så behöver GHAB göra investeringen i OPS innan 2030, oavsett EU finansiering eller ej, bolaget har nu möjlighet att få denna investering delfinansierad.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den totala investeringen för OPS i Skandiahamnen bedöms i detta tidiga skede vara preliminärt ca ■■■ MSEK, varav investeringen i ställverket bedöms utgöra ca ■■■ MSEK. Denna siffra är framtagen av projektet genom en succesivkalkyl på komponentnivå och innehåller en osäkerhetspost på 30%.

Affärsmodellen för hur GHAB ska finansiera investeringen är ännu inte beslutat men arbetshypotesen är att 50% ska betalas av brukarna, det vill säga de fartyg som använder OPS, och resterande 50% betalas av samtliga fartyg i respektive segment genom att ingå i fartygshamnsavgiften. En extern finansiering med ■■■ MSEK är starkt bidrag till en bättre kalkyl, både för GHAB och anlöpande fartyg, vilket gör att vår konkurrenskraft kan vidhållas.

Notera att investeringen för OPS i Skandiahamnen kommer att revideras allteftersom projektet mognar. En separat investeringsbegäran kommer föredras styrelsen i ett senare skede när osäkerheten i kalkylen minskats.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utbyggnaden av OPS bidrar starkt till GHAB:s klimatmål att reducera CO₂ utsläppen i hamnen med 70% till 2030. En PM från IVL visar att införandet av OPS i Skandiahamnen kan innebära en årlig utsläppsminskning av CO₂ med ca 6 700 ton i containerterminalen och ca 1 700 ton i bilterminalen, se bilaga 1.

Bedömning ur social dimension

Bolaget ser inga särskilda aspekter att belysa under denna rubrik

Samverkan

Bilagor

1. PM Minskning av emissioner från containerfartyg och bilfartyg vid installation av landel

Ärendet

Ärendet syftar till att styrelsen för Göteborgs Hamn AB godkänner investeringen i ett nytt ställverk i Skandiahamnen avsett för försörjning av landström till fartyg om projektet beviljas EU finansiering.

Beskrivning av ärendet

Sedan 1997 har Göteborgs Hamn haft OPS i drift i hamnen. Stena Lines RoPax färjor har sedan dess kunnat ansluta via landkabel på Majnabbe och Mathuggskajen. På 00-talet följde ytterligare utbyggnad av OPS, denna gång i Älvsborgshamnen då vissa RoRo fartyg anpassades för OPS. I energihamnen tas OPS i bruk på tre kajer under våren 2024. Därefter har utbyggnaden av OPS gått långsamt då efterfrågan från marknaden varit låg. Efter 2020 har dock förutsättningarna förändrats och fler och fler rederier bygger fartyg som är möjliga att landansluta.

Enligt en ny lag från EU så måste fartyg inom Container, RoRo Auto Carrier, RoPax, och kryssning nyttja OPS när det angör en Core-hamn från år 2030, givet ett visst antal anlöp per kategori vilket Göteborgs hamn överstiger. Denna lagstiftning kommer att få stora konsekvenser för hamnarna då en massiv utbyggnad av OPS ska ske inom en förhållandevis kort tidsperiod.

Sedan februari 2023 pågår en förstudie i Skandiahamnen. Den omfattar en fullt utbyggd OPS-infrastruktur för Container och RoRo Auto Carrier, dvs hos nuvarande terminaloperatör APMT och LOGENT. Ambitionen är att studien skall vara klar i slutet av året och därefter gå över till nästa studiefas som är Basic Design. Den följs i sin tur av förberedelserna för upphandling, med planen att genomföra upphandling under slutet av 2024 alternativt under kvartal 1 2025. En EU ansökan är inlämnad i januari 2023 tillsammans med Skandia Porten i hopp om att få EU bidrag till studiefaserna. Negativt beslut för den ansökan erhöles i juli 2023.

En ny ansökan till EU fonden Motorways of the Sea (MOS) tillsammans med flera hamnar görs i ett konsortium där GHAB:s scoop begränsas till att främst inkludera ställverk och fördelning. Finansieringsgraden i MOS uppgår till 50%, vilket för GHAB:s del skulle innebära ett stöd på ca [REDACTED] då kostnaden för åtgärderna inom ansökan bedöms vara ca 183 MSEK. De hamnar som, vid sidan av Göteborg, är med i den gemensamma ansökan är:

- Århus (dk)
- Bremerhaven (de)
- Stockholm (se)
- Hamburg (de)
- Oslo (no)

För att erhålla finansiering från EU behöver projektet man söker för ha en hög mognadsgrad vad gäller tekniska lösningar, affärsmodeller, tillstånd och beslutsgång. Det är en fördel om förstudie och basic design genomförts innan ansökningstillfället. Förstudien i Skandiahamnen har inte nått önskvärd mognad i alla delar och därför har ställverket valts ut som ansökningsobjekt då det har kommit längst i mognad. För att kompensera den låga mognadsgraden i projektet och därmed öka möjligheten till EU finansiering så anses det stärka ansökan väsentligt om GHAB:s styrelse fattar beslut om att investeringen i ställverket kommer att genomföras om EU medlen erhålles.

I dagsläget finns det flertalet olika finansieringsalternativ för OPS både nationellt och inom EU. Det finns dock indikationer på att dessa bidrag kommer minskas eller till och med fasas ut innan 2030 då EU-lagstiftningen för OPS blir gällande. Det finns därför en fördel att vara tidigt ute att söka medel.

Bolagets bedömning

Med tanke på den nya EU lagstiftningen och den ökade tekniska mognaden på marknaden så måste GHAB Investera i OPS för de segment som lagen omfattar (Container, RoRo Auto Carrier, RoPax, och kryssning) om man fortsatt vill verka inom dessa segment. Möjligheterna till extern finansiering bedöms vara större desto tidigare man ansöker om medel, vilket gör att GHAB bör försöka med detta så tidigt som möjligt. Då det nu uppkommit en möjlighet att ingå i ett konsortium med andra Corehamnar bör GHAB försöka maximera de möjligheter man har till extern finansiering från EU. Då den tekniska mognadsgraden är något osäker så bör man kompensera det med att visa bolaget är berett att genomföra nödvändiga investeringar om man skulle erhålla bidragen. OPS kommer att bli en stor investering och allt finansieringsstöd som kan hjälpa till med denna är värdefull för bolaget och dess kunder.

Göteborg Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Magnus Nordfeldt, Handläggare