
Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-06-15

Diarienummer

Handläggare

Göran Eriksson

Telefon: +46762472208

E-post: goran.eriksson@portgot.se

Ärende: Återrapportering på yrkandet avseende volymer, koncessionsavtal, prisbild, kundnöjdhet samt miljö- och klimatmål

Förslag till beslut

Göteborgs Hamn AB:s styrelse godkänner bolagets återrapportering med anledning av yrkandet avseende åtgärder för att öka volymer och marknadsandelar, uppföljning av koncessionsavtal för containerhamnen, prisbild och kundnöjdhet samt uppfyllelse av mål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.

Sammanfattning

Bolaget har med anledning av det inkomna yrkandet tagit fram en samlad återrapportering av nya och förstärkta åtgärder för att öka volymerna och återta marknadsandelar, uppföljningen av koncessionsavtalen för containerhamnen, prisbild och kundnöjdhet för verksamhetens samtliga delar sedan 2012 samt hur bolaget avser att arbeta för att nå största möjliga måluppfyllelse i förhållande till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram vid kommande investeringar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Frågan har ekonomisk relevans genom bolagets redovisning av prisbild, investeringar och åtgärder för att stärka volymer, marknadsandelar och långsiktig konkurrenskraft.

Bedömning ur ekologisk dimension

Frågan har ekologisk relevans genom bolagets arbete med att minska klimatpåverkan i kommande investeringsprojekt och nå största möjliga måluppfyllelse i förhållande till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.

Bedömning ur social dimension

Frågan har social relevans genom bolagets redovisning av kundnöjdhet, leverans kvalitet och samverkan för att stärka förtroendet för hamnens verksamhet.

Samverkan

Ingen samverkan är aktuell.

Bilagor

Yrkande från Stadshus AB angående Göteborgs Hamn AB:s utveckling.

Ärendet

Detta tjänsteutlåtande utgör bolagets svar på yrkandet att återkomma med förslag på nya åtgärder för att öka volymerna och återta marknadsandelar, att redovisa hur koncessionsavtalen för containerhamnen har följts upp samt vilka ytterligare åtgärder som kan stärka efterlevnaden, att redovisa prisbild och kundnöjdhet för verksamhetens samtliga delar sedan 2012 och framåt samt att redovisa hur bolaget ska arbeta för att uppnå målen för byggnation i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram vid kommande investeringar.

Beskrivning av ärendet

Nedan lämnas bolagets svar på respektive punkt i yrkandet.

1. Åtgärder för att öka volymerna och återta marknadsandelar

Göteborgs Hamn AB har, mot bakgrund av ägarens iakttagelser om volym- och marknadsandelsutvecklingen, genomfört en fördjupad analys av utvecklingen sedan 2010. Inledningsvis vill Göteborgs Hamn AB kort redovisa förändringar på marknaden samt marknadsandelar inom de segment som hanteras i Göteborgs hamn: bilar, RoRo, energi och container.

Hantering av bilar i Sveriges hamnar har i genomsnitt minskat med nästan 2 procent per år sedan 2010. I Göteborg har de hanterade volymerna dock ökat med nästan 1 procent per år. År 2010 hade Göteborg en marknadsandel på 28 procent och 2025 var andelen 41 procent.

Under perioden 2010–2025 har den årliga genomsnittliga tillväxten för alla Sveriges RoRo-hamnar varit 0,17 procent. I Göteborgs Hamn har den genomsnittliga årliga tillväxten varit 0,48 procent. Göteborgs Hamn har legat på samma marknadsandelsnivå över tid.

Hantering av energiprodukter i Sveriges hamnar har minskat med 1,5 procent per år i genomsnitt. Göteborgs Hamns volym har legat stadigt runt 20 miljoner ton. Den andra stora energihamnen är kopplad till Lysekilraffinaderiets produktion. På en minskande marknad hanteras en allt större andel i Göteborgs hamn, där marknadsandelarna har ökat från 34 procent år 2010 till 43 procent år 2025.

År 2010 hanterades 1,4 miljoner TEU i svenska hamnar. År 2025 hanterades 1,6 miljoner TEU. Det ger en årlig genomsnittlig tillväxt på 1,11 procent. År 2010 hade Göteborg en marknadsandel på 63 procent och år 2025 uppgick andelen till 57 procent.

Inom segmenten bilar, RoRo och energi har marknadsandelarna således legat stadigt eller ökat. Volymmässigt har även hanteringen av containrar ökat till rekordnivån 934 000 TEU år 2025, men marknadsandelarna har minskat. Containervolymerna i Göteborg har i snitt ökat med 4 000 TEU per år sedan 2010. Analysen visar att förändrade marknadsandelar på containersidan i huvudsak kan förklaras av strukturella faktorer,

såsom omfattande kapacitetsutbyggnad i andra svenska hamnar, förändrade godsflöden samt begränsningar i farled och infrastruktur som nu åtgärdas genom projekt Skandiaporten. Under perioden har flera andra svenska containerhamnar genomfört betydande investeringar i kajer, kranar, terminalkapacitet och möjlighet att ta emot större fartyg, vilket har stärkt den konkurrerande kapaciteten på marknaden. Noterbart under perioden är även de tydliga volym- och marknadsandelseffekter som arbetsmarknadskonflikterna 2017 gav upphov till. Under detta år flyttades containervolymer till andra svenska hamnar, volymer som sedan till stor del har återtagits.

Sedan 2016 har även samverkan inom marknadsföringsarbetet mellan APMT och GHAB utvecklats, vilket innebär att APMT och GHAB möter kunder och potentiella kunder gemensamt, exempelvis genom riktade kampanjer inom järnvägssegmentet, kampanjer riktade mot specifika varugrupper såsom skogsindustrin samt genom gemensamt deltagande på logistik- och transportmässor.

Samtidigt har Göteborgs Hamn sedan 2020 genomfört egna kapacitetshöjande åtgärder, däribland nya skogsterminaler och uppgraderad infrastruktur i form av kajer och terminalytor, vilket har förbättrat förutsättningarna för återtagen tillväxt och stärkt marknadsutvecklingen.

Därtill har Trafikverket genomfört kapacitets- och effektivitetshöjande åtgärder avseende anslutande statlig infrastruktur, såsom spårutbyggnad av Hamnbanan samt Kville bangård.

Mot denna bakgrund återkommer Göteborgs Hamn med följande nya och förstärkta åtgärder för att öka volymerna och återta marknadsandelar inom ramen för ägardirektivet: intensifierad utveckling av Railport Scandinavia genom samverkan med järnvägsoperatörer och inlandsterminaler, fördjupad kommersiell samverkan med terminaloperatörer med tydligare fokus på gemensam volymtillväxt, förfinad marknadsanalys och kundanpassade kostnads- och miljökalkyler för prioriterade rederier och varuägare samt en mer proaktiv och uthållig internationell kundbearbetning mot huvudkontor, Europakontor och lokala beslutsfattare. Därtill fortsätter bolaget att utveckla lösningar för ökad containerisering av skogsprodukter i hamnnära läge och att intensifiera marknadsbearbetningen inför de möjligheter till större anlöp och omlastning som öppnas genom Skandiaportens färdigställande.

Sammantaget bedömer bolaget att dessa åtgärder är de mest verkningsfulla för att på kort, medellång och lång sikt stärka volymutvecklingen och återta förlorade marknadsandelar.

2. Uppföljning av koncessionsavtal för containerhamnen

Inom ramen för gällande koncessionsavtal är Göteborgs Hamns möjligheter att ensidigt införa nya styrmedel begränsade. Därtill är möjligheterna att göra förändringar i själva koncessionsavtalet begränsade mot bakgrund av upphandlingslagstiftningen, eftersom väsentliga ändringar av ett upphandlat avtal som huvudregel inte kan genomföras utan ny upphandling. De åtgärder som vidtas för att stärka uppföljning, efterlevnad och utveckling måste därför rymmas inom det befintliga koncessionsavtalets reglering. Avtalen innehåller dock redan flera mekanismer för uppföljning och efterlevnad.

[REDACTED]

[REDACTED]

Göteborgs Hamn följer även upp efterlevnaden genom oberoende revisioner av likabehandling, prissättning och volymer. En sådan revision genomfördes senast 2023 för perioden 2015–2022, varvid vissa brister avseende takpriser identifierades och därefter korrigerades; en ny revision är planerad till 2026 för perioden 2023–2025. APM Terminals rapporterar därutöver månadsvis definierade nyckeltal för produktivitet, bland annat avseende kajkranar, järnvägskranar och lastbilarnas omsättningshastighet. Nyckeltalen följs upp kvartalsvis av bolaget och diskuteras i återkommande partner management-möten, och vid avvikelser finns enligt avtalen möjlighet att utkräva ekonomisk kompensation, vilket också har skett vid enstaka tillfällen. Därtill sker löpande samverkan och uppföljning i de gemensamma forum som avtalen föreskriver, bland annat inom järnvägs-, miljö- och säkerhetsfrågor, samt genom övergripande ledningsdialoger om tillväxt, digitalisering och miljö.

[REDACTED]

3. Prisbild och kundnöjdhet sedan 2012

Prisbild

Bolagets grundprincip är att hamnens tjänster och produkter ska erbjudas till priser som är konkurrenskraftiga och marknadsmässiga, vilket inte nödvändigtvis innebär lägsta pris utan ett pris som står i rimlig proportion till det värde och innehåll som erbjuds. Intäkterna kan huvudsakligen delas in i hamninfrastrukturavgifter enligt hamntaxan, koncessionsavgifter, avgifter för gods över kaj, hyror och arrenden samt övriga tjänster enligt kunds specifika avtal eller aktuell tjänsts innehåll.

Bolaget förvaltar omfattande anläggningstillgångar som kräver kontinuerliga återinvesteringar för att bibehålla funktion, kvalitet och driftsäkerhet samt nyinvesteringar för att möta framtida behov och säkerställa långsiktig konkurrenskraft. Prissättningen är utformad för att spegla detta och samtidigt ge en rimlig avkastning på det kapital som

binds i verksamheten. Bolagets samlade bedömning är därför att prisbilden under perioden har varit marknadsmässig och konkurrenskraftig, utan väsentliga avvikelser jämfört med svenska och internationella hamnar.

Kundnöjdhet

När det gäller kundnöjdheten redovisar bolaget, i sammanfattad form, att utvecklingen sedan 2012 har varierat över tid inom verksamhetens olika delar. Under perioden 2012–2017 påverkades kundnöjdheten negativt av införandet av nya terminaloperatörer, operativa och prismässiga omställningar samt arbetsmarknadskonflikten 2017, vilket sammantaget påverkade hamnens anseende, kundernas förtroende och utvecklingen i främst containersegmentet. Från 2018 och framåt har kundernas förtroende successivt återhämtats och stärkts till en hög nivå, bland annat till följd av hög leveransförmåga under pandemiåren. Bolagets bedömning är att detta sammantaget visar en tydligt förbättrad kundupplevelse över tid.

4. Miljö- och klimatmål vid kommande investeringar

Göteborgs Hamn konstaterar att bygg- och anläggningssektorn står för en betydande del av Sveriges inhemska klimatpåverkan och att utsläppen i hamnens infrastrukturprojekt i stor utsträckning härrör från material som armeringsstål, stål, betong och asfalt samt från transporter och arbetsmaskiner. Mot denna bakgrund är bolagets ambition att successivt minska klimatpåverkan från infrastrukturen med sikte på klimatneutral infrastruktur senast 2040.

Samtidigt bedömer bolaget, med stöd i genomförda klimatkalkyler och känd teknik, att Göteborgs Stads mål om 90 procents minskning av växthusgasutsläpp från byggnation till 2030 jämfört med 2020 inte är tekniskt genomförbart fullt ut för kajer, terminalytor och andra tunga anläggningar utan att äventyra funktion, säkerhet och långsiktig drift.

Bolaget redovisar därför att målen för byggnation ska omsättas i varje investeringsprojekt genom systematisk klimatstyrning, löpande uppföljning och medvetna val i planering, projektering, inköp och genomförande. Fullständig klimatkalkyl genomförs i större projekt, och i övriga projekt följs klimatpåverkan från de mest utsläppsintensiva materialen och bränslena upp. Arbetssättet omfattar klimatkrav i upphandling, klimatoptimerad design och materialval, elektrifiering eller biobränsle där det är möjligt samt ökad cirkularitet, återbruk och effektiv resurshantering. Ett särskilt fokus ligger på återanvändning av överskottsmassor och utvecklad hantering av muddermassor för att minska klimatpåverkan och stärka resurseffektiviteten.

Bolaget arbetar med tydliga mål till 2030 om 60 procents minskning av växthusgasutsläpp från infrastrukturprojekt jämfört med 2015, i linje med Trafikverkets klimatmål. Därutöver ställs krav på Miljöbyggnad Silver vid ny- och större tillbyggnader, 100 procent återanvändning eller återvinning av överskottsmassor där det är tekniskt och miljömässigt möjligt samt minst 50 procent återanvända eller återvunna berg- och jordprodukter.

I projektet Skandiaportens kajåtgärder har en fullständig klimatkalkyl genomförts i både projekterings- och genomförandefasen. Projektet visar hur arbetssättet omsätts i praktiken genom optimering, klimatsmarta materialval, användning av HVO-bränsle, elektrifierade

arbetsmaskiner samt en hög grad av återbruk och cirkularitet. Prognosen är att projektet minst når målet om 30 procents minskning jämfört med 2015, motsvarande cirka 100 ton CO₂e, medan muddringsarbetena färdigställs under första kvartalet 2028. Detta arbetssätt har även uppmärksammats inom den bredare infrastrukturbranschen genom att projektet har utsetts till vinnare av Utmärkelsen för Hållbar infrastruktur 2025.

Genom dessa åtgärder redovisar bolaget hur klimatmålen ska beaktas, styras och drivas i kommande kajutbyggnad och farledsfördjupning. Bolaget klargör samtidigt att en 90-procentig reduktion 2020–2030 för segmenten kajer, terminalytor och övriga tunga anläggningar inte bedöms möjlig att uppnå fullt ut med känd teknik, men att arbetet är inriktat på att nå största möjliga utsläppsreduktion inom ramen för bolagets uppdrag och anläggningarnas funktionella krav.

Bolagets bedömning

Bolaget bedömer att detta tjänsteutlåtande svarar på yrkandet genom att redovisa nya och förstärkta åtgärder för att öka volymerna och återta marknadsandelar, beskriva hur koncessionsavtalen för containerhamnen följs upp och vilka ytterligare åtgärder som vidtas för att stärka efterlevnaden, lämna en sammanfattad redovisning av prisbild och kundnöjdhet sedan 2012 samt redovisa hur bolaget avser att arbeta för att nå största möjliga måluppfyllelse i förhållande till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram vid kommande investeringar.

Bolaget bedömer vidare att återrapporteringen ger ägaren en tydligare inblick i hur arbetet bedrivs inom de områden som yrkandet avser. Bolaget kommer att fortsätta utveckla uppföljning, samverkan, marknadsarbete och klimatstyrning i syfte att stärka hamnens långsiktiga konkurrenskraft, leverans kvalitet och hållbara utveckling.

Bolaget överlämnar detta tjänsteutlåtande till styrelsen och föreslår att återrapporteringen godkänns samt att uppdraget därmed anses fullgjort.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD