



**Ärende: Styrelsens ställningstagande gällande Farledsfördjupning inför dragning för KS/AU den 31 maj**

**Förslag till beslut:**

Styrelsen ställer sig bakom det material som skall förevisas för KSAU i farledsfrågan.

**Bakgrund:**

Dagens styrelsemöte har som syfte att gå igenom det material som styrelsen genom presidiet och VD skall förmedla till KSAU den 31 maj.

Vi har som ni vet tagit in hjälp från PwC som hjälpt oss att räkna på konsekvenserna för bolagets ekonomi. Det är den delen som är ny för styrelsen och främst behöver diskuteras.

Hela materialet bifogas till styrelsen. Eventuellt kommer omfånget att krympas något inför presentationen.

På ekonomibilderna ser vi att det som ett enskilt investeringsprojekt inte är en lönsam affär för hamnbolaget, men sett ur ett helhetsperspektiv där vår uppgift vägs in är det en bra åtgärd. Osäkra faktorer är så klart förhandlingsresultatet med staten, liksom den mer exakta kostnaden.

Göteborgs Hamn AB

Magnus Kårestedt, VD

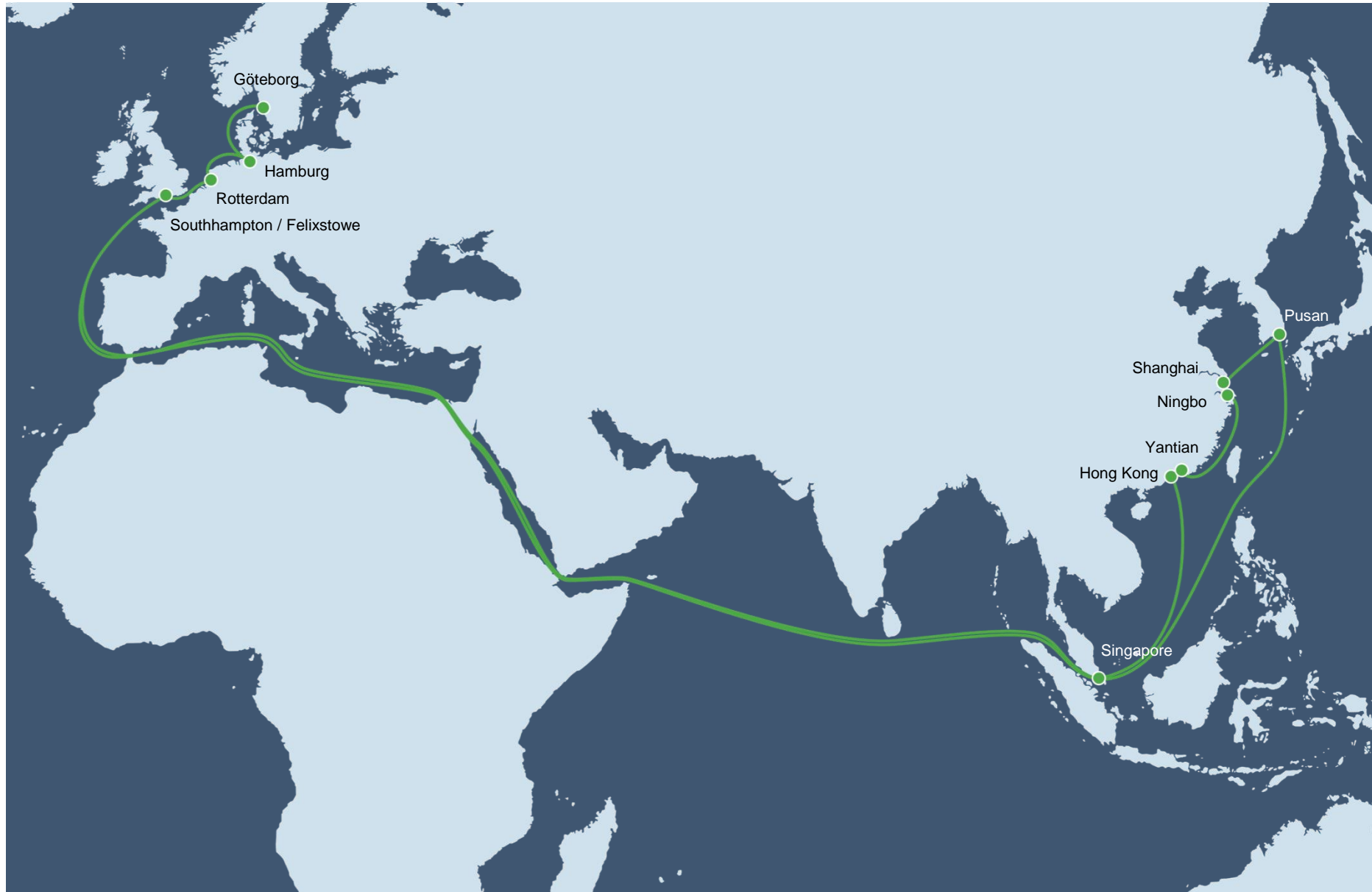
# Djupare farleder i Göteborgs Hamn

– avgörande för Sveriges konkurrenskraft



# Direktsjöfart för svenskt näringsliv

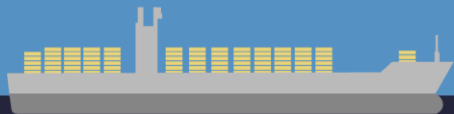




## Fartygens djupgående vid full last



2'-3' containrar – 11,5 m \*



3'-5' containrar – 12,6 m \*



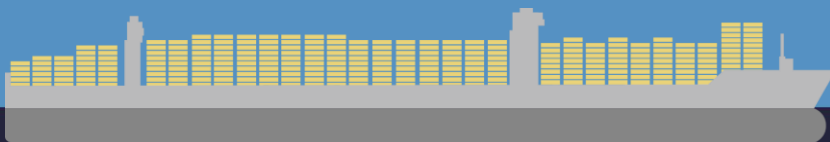
5'-10' containrar – 14,2 m \*



10'-15' containrar – 15,4 m \*

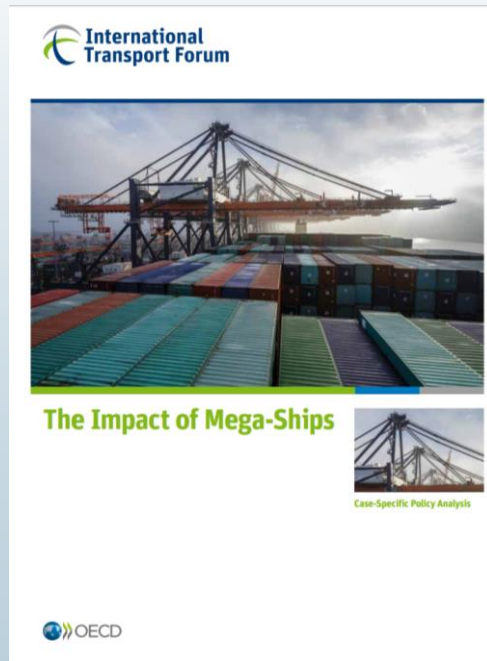


15'-20' containrar – 16,0 m \*



≥ 20' containrar – 17,3 m \*

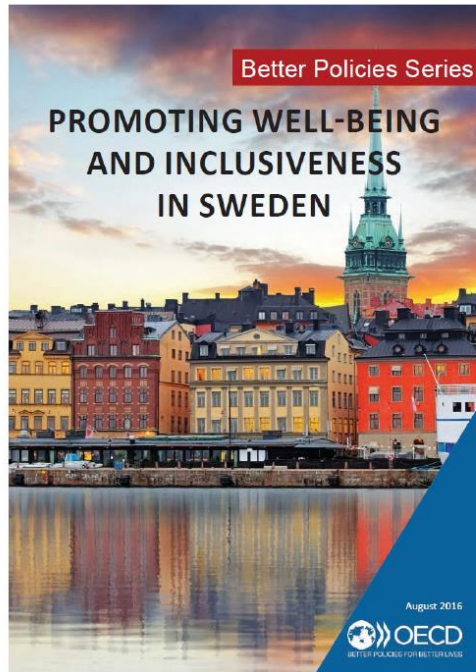
\*) räknat i TEU; 20-fotscontainrar



## OECD-rapport

- Direktsjöfarten otroligt viktigt för svensk industri.
- Direktsjöfarten reducerar risk, kostnader och tid.
- Svårt attrahera direktsjöfart utan farledsinvestering.
- Medelstorleken kommer att öka.
- Nationell Port Policy behövs.

## The interests of the Swedish export sectors



“The port is well integrated in the global freight transport system, receiving direct intercontinental calls from containerships coming from Asia. This is of great importance to Swedish exporters, such as the car, forestry and fashion industries, as it means that exported goods will suffer less from delays than at other ports”

**Table 3. Vessels that can be accommodated at the Port of Gothenburg**

Ship Capacity (TEU)	Maximum draught (metres)	75% load	50% load
≥ 20 000	18.0	16.2	14.4
15 000 – 20 000	16.5	14.9	13.2
10 000 – 15 000	16.0	14.4	12.8
5 000 – 10 000	15.5	14.0	12.4
3 000 – 5 000	14.0	12.6	11.2
2 000 – 3 000	13.9	12.5	11.1

Source: Palsson et al., 2015.

*Utdrag ur OECD – ITF rapport: The impact of MegaShips: The Case of Gothenburg*



## RECOMMENDATIONS

To the national government:

- Develop a focused national ports policy with a clear articulation of which ports are considered to fulfil which roles for the Swedish economy, in the different sectors, in particular the container sector.
- Recognise the need for Swedish shippers to have at least one container port with direct calls from its main trade partners, in particular from Asia. As such, recognize Gothenburg as strategic gateway for trade and freight for the whole country
- Facilitate the port of Gothenburg's ambition to attract more direct calls. As part of that, develop a pro-active approach to the project to deepen the fairway and container berths.
- Translate this priority in clear public investment decisions, e.g. with respect to improving maritime access, hinterland connectivity, dry port development and short sea shipping.
- Facilitate longer trains, by resolving bottlenecks in the railway network

*Utdrag ur OECD – ITF rapport: The impact of MegaShips: The Case of Gothenburg*

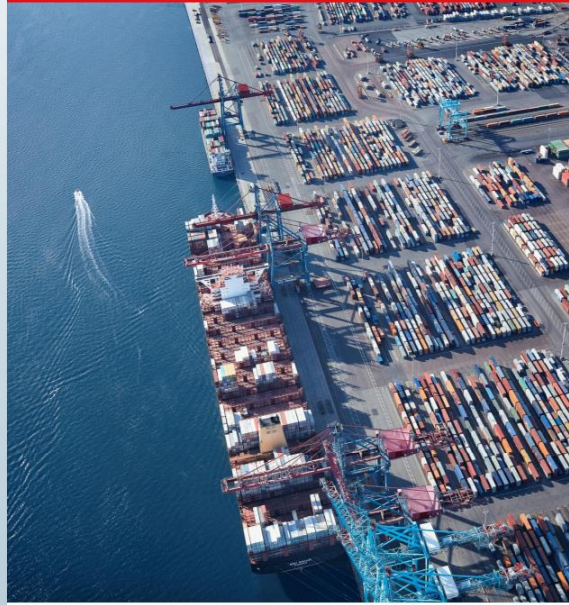


## Maritime Insight/ Lloyds List-rapport

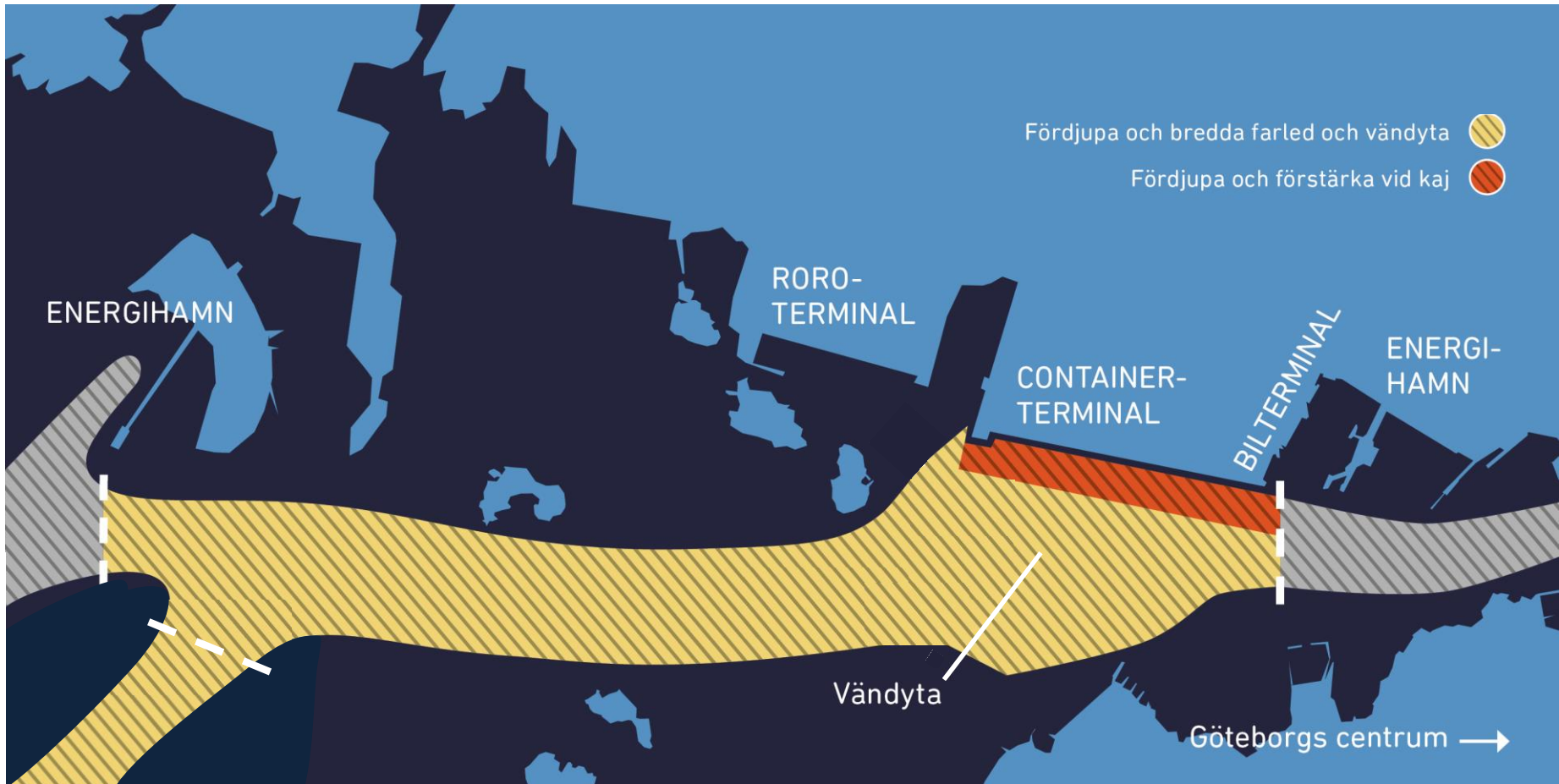
- Tappar direktsjöfarten om vi inte fördjupar.
- Ökar export industrins kostnader med upp till 42 %
- Medelstorleken på fartyg kommer att öka, men problem redan idag.
- Tappar investeringar i Sverige.
- Järnvägskoncepten försvinner.
- Konceptet GDANSK-GBG spricker.



RAPPORT  
**Kapacitetshöjning av farled och hamn –  
Göteborg**  
Tekniskt PM om behov, åtgärder och samhällsekonomiska effekter  
Slutversion, 2017-03-24



# Nödvändiga åtgärder



# Nettonuvärde kalkyl i tekniskt PM

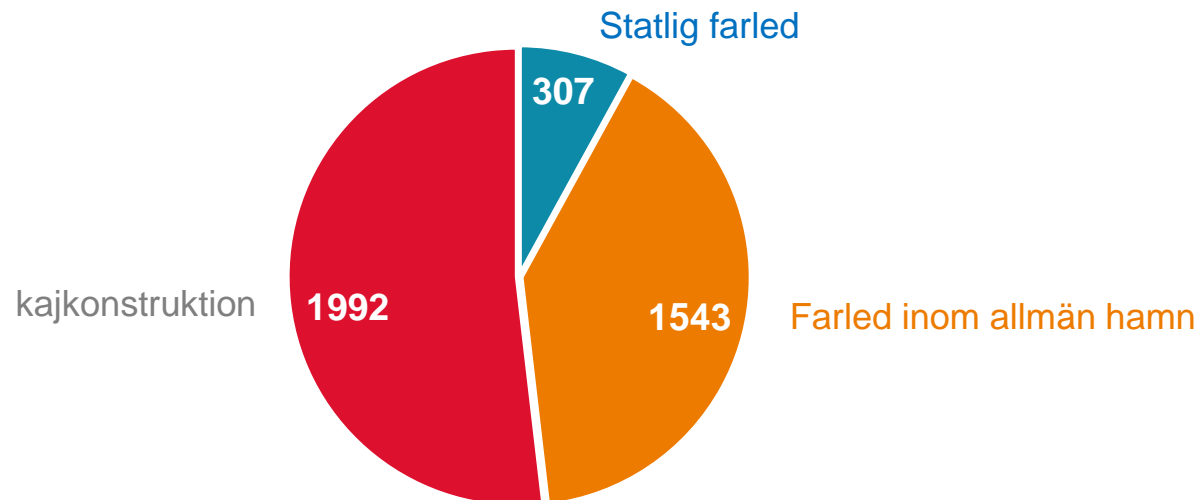
	Effekter prognosår		Huvudanalys	
	JA	UA16,5	Mkr	Mkr
<b>Effekter för infrastrukturhållaren</b>				2040 Nuvärde
Investeringskostnad UA	0,000	5314,458		-5314,458
				5314,458
<b>Effekter för kunden/näringslivet</b>				<b>16782,602</b>
Operativa transportkostnader	630,812	480,522	150,290	4321,662
Omlastningskostnad	1766,737	1406,652	360,085	10354,443
Tidsvärde för godset	1527,279	1454,024	73,255	2106,498
<b>Övriga samhällskostnader</b>				
Externa effekter				<b>5248,277</b>
-CO2	264,193	201,367	62,826	2027,076
-Luftföroreningar	616,144	516,308	99,837	3221,201
<b>Effekter för staten</b>				<b>-535,129</b>
Farledsavgifter	79,370	60,761	-18,610	-535,129
<b>Summa effekter</b>			746,2936	21495,75
<b>Nettonuvärde</b>				16181
<b>NNK-i</b>				3,04
<b>ÅTERBETALNINGSTID (år)</b>				15,2

# Kostnadsfördelning

”Grundprincipen för investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar bör vara att staten ansvarar för finansiering av investeringsåtgärder fram till hamnområdesgränsen.”

Innebär att statlig finansiering utgör 8% av totalkostnaden för projektet

Kostnad i 2016 är värde: 3 842 Mkr



## ***GHAB bedöms ha god kreditvärdighet för att lånefinansiera Projektet – relativt begränsat aktieägartillskott förefaller dock nödvändigt trots antagen statlig finansiering***

### **Göteborgs Hamns utmaning**

- Göteborgs Hamn ("GHAB") är Skandinavien största hamn med visionen att vara "det självklara godsnavet för sjötransporter i Skandinavien". I linje med visionen planerar GHAB för kapacitetshöjande åtgärder i farled och hamn. Total investeringskostnad för de planerade åtgärderna beräknas uppgå till ca 3 850 MSEK i 2016 års prisnivå, motsvarande 4 625 MSEK i nominella termer.

### **Olönsamt Projekt för GHAB – men stora nyttor för Sverige**

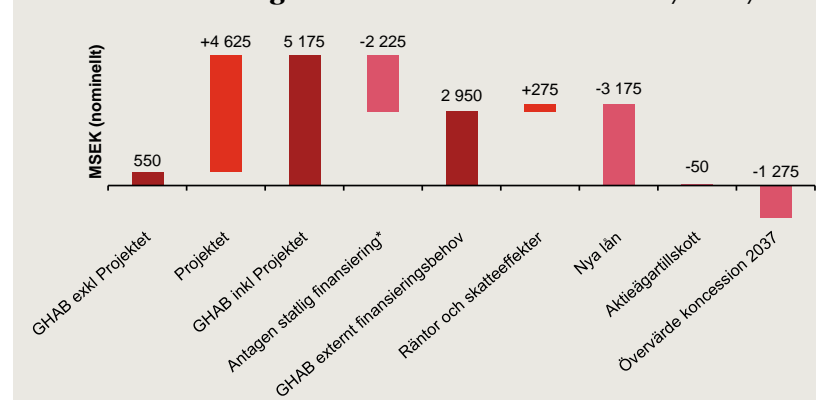
- Med ett negativt nettonuvärde p g a omfattande investeringar med begränsad effekt på framtida intäktsgenerering är Projektet, strikt företagsekonomiskt, inte försvarbart att genomföra för GHAB. Däremot uppvisar Projektet hög samhällsekonomisk lönsamhet. Enligt Trafikverket genereras samhällsnyttor motsvarande 4,04 kr för varje investerad krona i Projektet (nettonuvärdeskvot om 3,04).

### **Statlig finansiering minskar behov av aktieägartillskott**

- GHABs finansieringsbehov ökar till följd av Projektet. I Huvudscenariot för Projektets genomförande uppgår GHABs externa finansieringsbehov under perioden 2017-2027 till ca 2 950 MSEK efter antagen statlig finansiering av åtgärder i vatten.
- Med bibehållen god kreditvärdighet bedöms GHAB kunna lånefinansiera 3 175 MSEK av det externa finansieringsbehovet. I praktiken sker upplåning genom Stadsledningskontoret i Göteborgs Stad, och det går inte att utesluta att en högre belåning är möjlig.

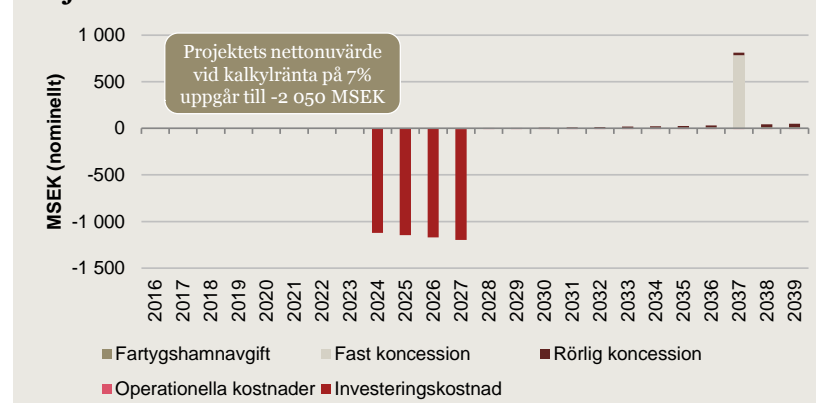
**Givet antagen statlig finansiering och aktieägartillskott på ca 50 MSEK förefaller GHAB finansiellt kapabelt att genomföra Projektet trots att det strikt företagsekonomiskt inte är motiverat. Det går dock inte att utesluta att större kapitaltillskott kan bli aktuella.**

### **GHABs finansieringsbehov i Huvudscenariot 2017-2027**



\*) Antagen statlig finansiering av investeringsåtgärder i farled samt hamnbassäng.

### **Projektets kassaflöden**





## Ägarens soliditetskrav uppfylls och årliga uttag om 75 MSEK inkluderas under samtliga år 2017-2039 i Huvudscenariot för Projektet

### Övergripande antaganden Huvudscenario

- Projektets totala investeringar uppgår till 4 625<sup>1</sup> MSEK nominellt. Antagen statlig finansiering av åtgärder i vatten om 2 225 MSEK i nominella termer minskar GHABs investeringskostnader.
- För perioden 2017-2027 baseras antagen prognos på GHABs 10-åriga affärsplan. Därefter antas löpande investeringar uppgå till 250 MSEK per år i 2016 års penningvärde.
- Givet att Projektet genomförs förefaller GHAB kunna realisera ett övervärde om ca 1 275 MSEK i samband med nytt koncessionsavtal för containerterminalen år 2037. Denna värdebedömning är indikativ och baserad på flertalet förenklande antaganden.

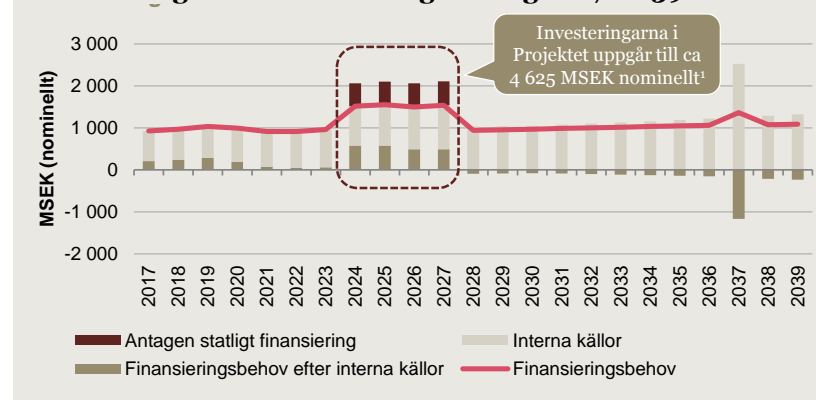
### Utfall Huvudscenario

- GHAB bedöms kunna använda internt genererade kassaflöden för att finansiera en betydande del av de totala investeringarna.
- Ägarens krav avseende soliditet överstigande 35% uppfylls samt årliga uttag<sup>2</sup> om 75 MSEK inkluderas under hela prognosperioden.
- GHAB förefaller behöva ett begränsat aktieägartillskott om 50 MSEK för att tillgodose sitt externa finansieringsbehov och bibehålla god kreditvärdighet. Efter att Projektet färdigställts år 2027 har GHAB kapacitet att finansiera alla kommande investeringar med internt genererade medel.
- Denna prognos är behäftad med stor osäkerhet beträffande bl a nivå på antagen statlig finansiering, framtida kostnader och intäkter samt lånevillkor. Det går därmed inte att utesluta att ett mer omfattande aktieägartillskott skulle kunna bli aktuellt.

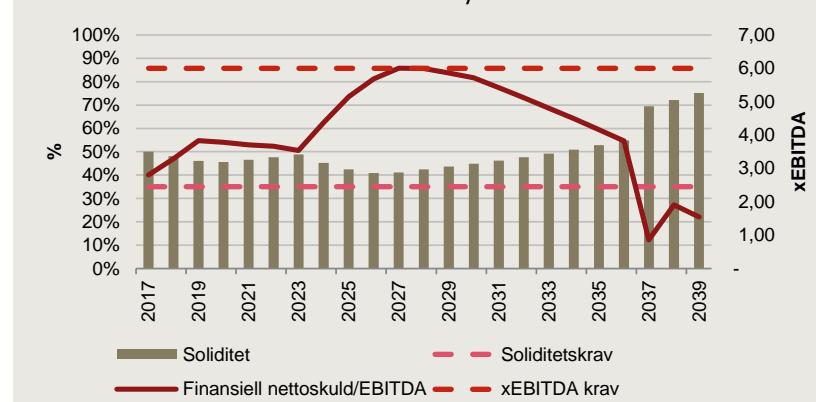
1) Projektets investeringar uppgår till 3 850 MSEK i 2016 års penningvärde.

2) Uttag antas kunna ske som koncernbidrag.

### Finansieringsbehov med statligt bidrag 2017-2039



### Soliditet och finansiell nettoskuld/EBITDA



## Möjligheter till EU-stöd för farledsfördjupning

- Utredningar kan delfinansieras upp till 50 procent genom TEN-T och CEF.
- Genomförandefasen kan delfinansieras upp till 30 procent där statusen som CORE-hamn väger tungt.

### **Flera farledsfördjupningar har fått stöd genom TEN-T tex:**

- Gdansk – Farledsfördjupning och kajsförsträkning, CEF -bidrag 93,7 miljoner Euro
- Norrköpings Hamn – fördjupning och breddning av farleden, CEF -bidrag 3,5 miljoner Euro.
- Mälarprojektet – Utbyggd sluss och fördjupad farled, CEF –bidrag 2,3 miljoner Euro.

# Ett vägval för Sverige som direktsjöfartsnation

– avgörande för Sveriges konkurrenskraft





## **Bilaga 5**

**2017-05-29**

### **Ärende gällande Godkänna fusion mellan Göteborgs Hamn AB och det helägda dotterbolaget Göteborg Arendal 764:725 AB samt påteckna fusionsplan**

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](mailto:diarie@portgot.se)