



# Göteborgs Stad

## Stadskansliet

### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2011-01-13  
Diarienummer 0313/11  
Repronummer 14/11

### Internationella enheten

Alexandra Erikson  
Telefon 031-368 03 30  
E-post: alexandra.erikson@stadshuset.goteborg.se

## Ostindiefararen Götheborg - framtid och inriktning

---

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen

- Göteborgs stad beslutar att bidra med högst 20 miljoner kronor som basfinansiering av Ostindiefararen Götheborg under perioden 2011-2013. En förutsättning för bidraget är att tillfredsställande inflytande i verksamheten ges samt att en dokumenterad vilja till engagemang från näringslivet finns.
- Göteborgs Stad åtar sig att senast 2014 överta tillgångarna i Svenska Ostindiska Companiet (SOIC).
- Beslut om formerna för framtida övertagande av verksamheten skall fattas under 2011.

### Sammanfattning

Ostindiefararen Götheborg seglade för Svenska Ostindiska Companiet från 1739 till och med 1745 då skeppet gick på grund i Göteborgs hamninlopp. 1995 startade återuppbyggnaden av skeppet som blev färdigt 2005. Under byggtiden skapades en insamlingsstiftelse för att kunna tillvarata skeppets möjligheter.

Under perioden 2005-2010 genomförde Ostindiefararen ett antal expeditioner. Totalt har skeppet besökt 56 städer i vilka det haft 640 000 besökare ombord (besökare i Göteborg under perioden är inte medräknade). Under sina resor har skeppet främst fungerat som ett instrument för marknadsföring av Göteborg, Västsverige och Sverige.

Insamlingsstiftelsen avvecklades efter genomförd expedition till Kina då stiftelsens ändamål ansågs uppnått. Nuvarande ekonomiska åtagande, som stiftare och partners i Svenska Ostindiska Companiet gjorde 2008, löpte i sin tur ut vid årsskiftet 2010-2011.

I stadgarna för båda stiftelserna fanns/finns en paragraf där vid stiftelsens upphörande tillgångarna i stiftelsen skall överlämnas till Göteborgs Stad.

Stiftelsens styrelse konstaterar att skeppet kan användas som marknadsförare under ytterligare 3-4 år, därefter anses möjligheterna till finansiering av fler expeditioner som små. Krav på större upprustningar och förnyelse av skeppet gör det ekonomiskt ännu mer tveksamt att fortsätta efter den perioden

Två framtida alternativ bedöms vara realistiska:

1. Skeppet fortsätter att segla fram till 2014 och överlämnas till Göteborgs Stad vid för staden lämpligt tillfälle. Skeppet kan då läggas upp som en attraktion och som en del av stadens profil. Förberedelser för detta måste påbörjas under 2011. För att klara basdriften fram till 2014 krävs ett tillskott på högst 30 miljoner kronor. I detta ingår kostnader för avveckling av nuvarande verksamhet. Kostnader för expeditioner finansieras som idag separat. Den finansiering på högst 30 miljoner kronor inklusive avskrivningar som krävs för fortsatt verksamhet under 2011-2013 finansieras av Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen tillsammans med fördelning 2/3 från staden och 1/3 från regionen.
2. Om staden och regionen inte är beredda att finansiera basverksamheten under 2011-2013 måste avveckling av verksamheten starta omgående och genomföras under 2011. Enligt bedömning av SOICs styrelse finns resurser för detta i stiftelsen och bolaget. Enligt stiftelsens stadgar kommer stiftelsens tillgångar (skeppet) därefter att överlämnas till Göteborgs Stad.

### **Ekonomiska konsekvenser**

En förutsättning för att Västra Götalandsregionen fattar beslut om att tillskjuta 10 miljoner kronor är att Göteborgs Stad fattar beslut enligt ovan.

Ovanstående beslut innebär (tillsammans med de tillgångar som idag finns i stiftelsen Ostindiefararen Götheborg) att skeppet är basfinansierat till och med 2013. De expeditioner som planeras under 2011-2013 skall vara intäktsfinansierade.

Medel finns också för att under 2014 omdana skeppet från ett seglande skepp till ett museiskepp. Från 2015 och framåt bedöms underhållskostnaden för skeppet vara ca 5 miljoner kronor per år.

## **Ärendet**

Nuvarande ekonomiska åtagande, som stiftare och partners i Svenska Ostindiska Companiet gjorde 2008, löpte ut vid årsskiftet 2010-2011. Stiftelsens styrelse har konstaterat att skeppet kan fungera som seglande marknadsförare under ytterligare 3-4 år. Därefter bedöms möjligheterna att finansiera ytterligare expeditioner som små. Dessutom kommer kraven på större upprustningar och förnyelse av skeppet efter den perioden att göra det ekonomiskt tveksamt att fortsätta. Mot bakgrund av ovanstående erfordras ett ställningstagande från staden i fråga om framtida inriktning för Ostindiefararen Götheborg.

## **Bakgrund**

Ostindiefararen Götheborg seglade för Svenska Ostindiska Companiet från 1739 till och med 1745 då skeppet gick på grund i Göteborgs hamninlopp på väg hem från sin tredje resa till Kina. Svenska Ostindiska Companiet lät bygga 37 skepp som genomförde 132 resor till Kina mellan 1731 och 1806. Svenska Ostindiska Companiet blev Sveriges genom tiderna mest framgångsrika företag, den största arbetsgivaren i landet (totalt arbetade 22 000 personer för SOIC) och stod för 50 % av hela Sveriges export under en period. Verksamheten var mycket betydelsefull inte bara för uppbyggnaden av Göteborg utan även för hela dåvarande Sverige (inklusive Finland).

## ***Återskapandet***

Resterna av originalet hittades i mitten av 1980-talet och en marinarkeologisk utgrävning startades. 1995 startade återuppbyggnaden på en plats intill det sedan flera år nedlagda Eriksbergsvarvet i Göteborg. Intresset för verksamheten blev mycket stort och totalt hade varvet över 950 000 besökare under byggtiden.

Skeppet blev färdigt 2005 efter omfattande insatser från det göteborgska näringslivet samt kommun, region och stat (Länsarbetsnämnden). Under byggtiden skapades en insamlingsstiftelse för att kunna tillvarata skeppets möjligheter.

Återskapandet av skeppet har haft ett stort kulturhistoriskt värde genom återtagandet av hantverksmässiga kunskaper inom skeppsbyggnadskonsten och att unga människor har givits möjlighet att segla ett 1700-tals skepp.

Ostindiefararen Götheborg är världens största oceanklassade segelskepp byggt i trä och unik i världen i sitt slag. I flera andra länder har det gjorts försök att återskapa träskepp i samma storlek men ingen annan har ännu lyckats med att kombinera gamla metoder och material med moderna regler för sjösäkerhet och drift.

## ***Aktiviteter 2005-2010***

Under perioden 2005-2010 genomförde Ostindiefararen en Kinaexpedition (2005-2007) samt expeditioner på Västkusten (2007), Östersjön (2008) samt Norge och Danmark (2009). Därtill deltog Ostindiefararen vid Kronprinsessans bröllop i Stockholm samtidigt som den besökte Danmark, Holland och Tyskland (2010). Totalt har Ostindiefararen besökt 56 städer i vilka skeppet haft 640 000 besökare ombord (besökare i Göteborg under perioden är inte medräknade).

Under sina resor har skeppet främst fungerat som ett instrument för marknadsföring av Göteborg, Västsverige och Sverige genom att visa upp dess kultur och näringsliv. Intresset för skeppet har varit mycket stort i alla städer som har besökts. Besöken har uppmärksamats i TV, radio och tidningar inte bara i den besökta staden utan i hela det

besökta landet. (Över 12 000 tidningsartiklar, över 30 timmars TV-sändningar och hundratals timmar i radio har stort mediavärde.)

Det som skapat det stora intresset skiljer sig från land till land. I Kina har intresset för historien varit väldigt viktigt och skeppets återuppbyggnad har setts som en hyllning och en symbol för de vänskapliga relationerna som grundades redan på 1700-talet. Skeppet har blivit ett av Sveriges mest kända varumärken i Kina. Ingen svensk aktivitet har fått sådan uppmärksamhet i Kina, av dess folk och dess myndigheter som Göteborg.

I Sverige och Finland har betydelsen av Svenska Ostindiska Companiets verksamhet på 1700-talet för samhället men även det unika i att skeppet faktiskt seglat till Kina och tillbaka på samma sätt som på 1700-talet varit avgörande. I övriga länder som besökts är intresset huvudsakligen väldigt stort för skeppet i sig självt som världens största oceanklassade segelskepp byggt i trä på samma sätt och i samma material som originalet från 1738.

### ***Nuläget***

De fem årens seglande har helt naturligt inneburit ett hårt slitage på skeppet. SOIC står nu inför ett antal beslut om investeringar som krävs för att fortsätta säkra skeppets sjösäkerhet och därmed möjliggöra de nödvändiga klassningar som krävs för att få fortsätta segla.

Insamlingsstiftelsen avvecklades efter genomförd expedition till Kina då stiftelsens ändamål ansågs uppnått. För att säkerställa Ostindiefararens framtid skapades 2008 Stiftelsen Ostindiefararen Göteborg. Stiftarna är AB SKF, Stena AB, AB Volvo, Business Region Göteborg och Göteborgs Hamn. 2010 upphörde de ekonomiska åtagande som Stiftelsen Ostindiefararen Göteborgs stiftare och partner gjorde 2008, dvs. att finansiellt stödja stiftelsen under tre år med ett fast belopp (totalt 9 mkr per år). Västra Götalandregionen är partner med samma finansiella åtagande som stiftarna, men är av formella skäl inte stiftare.

I stadgarna för båda stiftelserna finns en paragraf där vid stiftelsens upphörande tillgångarna i stiftelsen skall överlämnas till Göteborgs Stad. Den operativa verksamheten bedrivs genom ett av stiftelsen helägt dotterbolag, Svenska Ostindiska Companiet AB (SOIC). SOIC AB har idag inga lån och har förutom skeppet kontanta tillgångar på ca 10 miljoner kronor.

Stiftelsens styrelse – som är densamma som i bolaget - har gjort en genomgång och analys av de olika möjligheter, som finns att utveckla verksamheten. Styrelsens slutsatser är som följer:

- Skeppet kan segla ytterligare 3 till 4 år som marknadsförare. Då har de marknader som kan locka sponsorer, och därmed också finansiellt bära ett besök, avverkats. Att besöka samma plats igen och försöka få samma sponsorer att på nytt finansiera besöken, bedöms som mycket svårt. Prislappen är hög och nyhetsvärdet saknas. Att organisationer eller institutioner som Svenska Institutet, Invest in Sweden eller Visit Sweden skulle gå in med nödvändiga medel för att finansiera ytterligare expeditioner, anses inte troligt.
- Under dessa 3 till 4 år hinner skeppet med att besöka Nordamerika, som är den sista stora marknaden, som ännu inte besökts.

- Efter denna tidsperiod infaller en tidpunkt då mera omfattande investeringar blir nödvändiga för att bl. a förnya riggen. Stiftelsen klarar sålunda endast de närmaste tre åren utan stora investeringar.
- Denna tidsperiod ger stiftarna tid att, i samarbete med Göteborgs Stad, hitta lämplig slutplacering av skeppet, så att det på bästa sätt kan utnyttjas av kommun/region/stat.
- Utöver seglandet har skeppet under sommaren 2010 legat vid Stenpiren i Göteborg under två månader. Syftet med detta arrangemang har varit att få praktisk erfarenhet av hur skeppet fungerar som del av Göteborgs profil och marknadsföring. Utfallet kan betraktas som mycket positivt. Trots begränsad marknadsföring kunde ett överskott på 2 miljoner kronor redovisas från verksamheten.
- De tre stiftarna, som representerar det privata näringslivet, har signalerat att de inte ser det som möjligt att fortsätta garantera årliga tillskott till verksamheten. Det är inte kommersiellt försvarbart att göra dessa utbetalningar utan att få något tillbaka.
- De som får goodwill av skeppet genom hennes blotta närvaro och namn är Göteborg, Västra Götaland samt Sverige. Mot den bakgrunden är styrelsens uppfattning att kommun och region borde stå för den baskostnad, som det innebär att hålla skeppet i sådant skick att skepp och besättning har erforderlig klassning/kompetens och kan segla. Den årliga kostnaden uppskattas till 10 miljoner kronor. Näringslivet kan därefter utnyttja skeppet i samband med seglingarna och hyra in sig för aktiviteter vid de olika hamnstoppen och därmed bidra till att expeditioner går att genomföra. Genom att baskostnaden är täckt blir priset för utnyttjandet lägre och därmed också mer intressant för potentiella sponsorer.

Verksamheten är helt beroende av att erhålla basfinansiering för att vara redo att segla iväg men är samtidigt helt beroende av ”marknadsföringuppdrag” som ger tillräckliga intäkter för att, tillsammans med andra aktiviteter som visningar för allmänheten, täcka driftskostnaden.

### ***Framtida inriktning och slutsatser***

Nuvarande åtagande som stiftare och partners gjorde 2007 löpte ut vid årsskiftet 2010-2011. De tillgångar som återstår i verksamheten räcker endast för drift under ett år.

Stiftelsens styrelse har konstaterat att skeppet kan fungera som seglande marknadsförare under ytterligare 3-4 år. Därefter bedöms möjligheterna att finansiera ytterligare expeditioner som små då nyhetsvärdet inte är tillräckligt stort. Dessutom kommer kraven på större upprustningar och förnyelse av skeppet efter den perioden att göra det ekonomiskt ännu mer tveksamt att fortsätta.

Det finns för närvarande ca 20 förfrågningar från olika städer om att få skeppet på besök under de närmaste åren, bl. a till London i samband med olympiaden 2012. Det finns även stora förväntningar i USA på att Ostindiefararen skall fungera som ryggrad i firandet av 375-årsjubileet av Calmare Nyckels ankomst till Wilmington. En planering har påbörjats i samverkan med bl. a. ambassaden och olika konsulat. Denna resa kommer i så fall till största delen att genomföras under 2013 med början under hösten 2012 och ge en stor möjlighet att marknadsföra staden, regionen och landet i USA. Även näringslivet har aviserat ett stort intresse av ett besök i USA.

För 2011 planeras endast mindre seglingar och en placering vid stenpiren i Göteborg under sommaren. Möjligheterna att använda skeppet som en samlande symbol för Västsvenska aktörer under Almedalsveckan i Visby 2011 och 2012 undersöks också.

Efter att ha värderat SOICs styrelses analys av utvecklingsmöjligheterna bedöms två alternativ realistiska.

Alternativ 1: Skeppet fortsätter att segla fram till 2014 enligt ovanstående inriktning. Senast 2014 överlämnas skeppet till Göteborgs Stad och kan då förtöjas som en attraktion och som en del av stadens profil. Förberedelser för detta måste påbörjas av staden under 2011.

För att klara basdriften under treårsperioden fram till 2014 krävs ett tillskott på högst 30 miljoner kronor för perioden. I detta ingår även kostnader för avveckling av nuvarande verksamhet i slutet av perioden. Kostnader för expeditioner under 2011-2013 finansieras som idag separat. Inga expeditioner görs utan att finansiering är klar i förväg. Företrädare för de företag som idag utgör stiftare har uttryckt en positiv inställning när det gäller att utnyttja skeppet för aktiviteter under expeditionerna de kommande åren. Däremot kommer de inte att fortsätta gå in som medfinansierare av basverksamheten.

Den finansiering på högst 30 miljoner kronor inklusive avskrivningar som krävs för fortsatt verksamhet under 2011-2013 finansieras av Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen tillsammans med fördelning 2/3 från staden och 1/3 från regionen.

Alternativ 2: Om staden och regionen inte är beredda att finansiera basverksamheten under 2011-2013 måste avveckling av verksamheten starta omgående och genomföras under 2011. SOICs styrelse bedömer att resurser finns för detta i stiftelsen och bolaget. Enligt stiftelsens stadgar kommer stiftelsens tillgångar (skeppet) då att överlämnas till Göteborgs Stad.

Alexandra Erikson  
*Planeringsledare, Internationella enheten*

Helén Eriksson-Elf  
*Vice stadsdirektör*