

Strategisk inriktning

Reviderat underlag till budget 2021 och
inriktning för
2022 och 2023

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnars uppdrag

Stockholms Hamnar arbetar för att Stockholm ska vara en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten och säkra regionens varuförsörjning och bidra till regionens besöksnäring. Stockholms Hamnar bedriver verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, inklusive den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn.

Ägardirektiv

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att vara Östersjöns ledande hamn och säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. Fullgörande av mål och ägardirektiv kan under treårsperioden påverkas av de nya förutsättningar som Covid-19 innebär, i huvudsak i form av längre genomförandetider.

En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

En hållbar tillväxt för Stockholm främjas, i enlighet med ägardirektiven, av en välfungerande hamninfrastruktur för gods och logistik. Vidare betonas Stockholms Hamnars roll för fortsatt passagerar- och kryssningstrafik i Stockholm samt för att skapa en levande stadsmiljö vid stadens innerstadskajer. Stockholms Hamnar ska även bidra till genomförandet av stadens miljöprogram och klimathandlingsplan. Åtgärder för att långsiktigt bidra till en fossilbränslefri sjöfart är prioriterade i ägardirektiven, till exempel genom mål om ökad elanslutning av färjor och kryssningsfartyg.

En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

I ägardirektiven som rör ekonomisk hållbarhet betonas vikten av affärsmässighet och av att säkra Stockholms Hamnars förmåga att långsiktigt nå goda ekonomiska resultat. Särskild vikt läggs vid driftsättningen av Stockholm Norvik Hamn. Vidare finns direktiv om effektiv fastighetsförvaltning samt om att avyttra fastigheter som inte är av strategisk vikt för staden. Direktiven avseende ekonomisk hållbarhet och innovationsförmåga får under perioden en ökad tyngd i och med de nya marknadsförutsättningarna inom framför allt passagerartrafik.

Övergripande strategier och mål

Stockholms Hamnar har det senaste året varit inne i en föränderlig tid med avveckling av verksamheter i Loudden och Frihamnen, öppning av en ny stor godshamn i Norvik och planering för ändrad verksamhet inom Energihamnen vid Ropsten. Under 2021 gäller också ett nytt markavtal och ett nytt avtal för drift och underhåll med staden.

Utgångspunkten för denna omställning är en långsiktig utvecklingsstrategi för verksamheten, med grund i kommunfullmäktiges mål och direktiv samt analyser av

utmaningar och möjligheter inom hamnens olika affärssegment. Strategin inriktas på tre övergripande företagsmål avseende *Nöjda kunder*, *Goda affärer* och *Tydlig nytta*. Betydelsen av ett väl underbyggt strategiarbete och av tydliga prioriteringar har ökat markant i och med de nya marknadsförutsättningarna till följd av Covid-19.

Stockholm fortsätter att vara ett nav i Östersjön

Cirka en tredjedel av landets totala import kommer från Östersjöregionen och Mälardalsregionen är den viktigaste marknaden för denna import. Sjöfarten har särskilt stor betydelse för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Den långsiktiga tillväxtpotentialen i de baltiska länderna och den ökade exporten till dessa länder samt Tyskland och Polen skapar stora möjligheter för Stockholms utveckling.

Öppnandet av Norvik stärker bolagets förmåga att bidra till en effektiv varuförsörjning i regionen där en ökad andel gods fraktas på sjö och järnväg. Samtidigt finns en konkurrens från andra hamnar på den svenska Östersjökusten som har gjort stora investeringar för att vinna marknadsandelar. Stockholms Hamnar arbetar nära tillsammans med Hutchison Port och med rederikunderna för att säkerställa attraktionskraften hos Norvik och övriga hamnar inom Stockholms Hamnar.

Stockholm har alljämt stor attraktionskraft för besökare

De många passagerarna som under normala omständigheter anländer till Stockholm med färjor eller kryssningsfartyg är mycket viktiga för en god utveckling inom besöksnäringen och bidrar till att skapa många arbetstillfällen i regionen och fyller sju hotell varje dygn, året runt. Stockholms Hamnar behöver stärka samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter med koppling till färje- och kryssningspassagerarnas behov. En sådan samverkan blir allt mer angelägen under den aktuella treårsperioden.

De investeringar i terminaler och kajlägen som gjorts de senaste åren har varit viktiga, men Stockholms Hamnar behöver även under kommande år fatta ett antal strategiskt viktiga beslut om till exempel framtida kajlägen för de allt större fartygen och fortsatt utbyggnad av elinfrastruktur längs med kajerna för kryssningsfartygen. Utvecklingsarbetet för att skapa långsiktiga förutsättningar för sjöfart vid Stadsgården/Masthamnen respektive Värtahamnen/ Frihamnen kommer att ha stor betydelse, inte minst med tanke på stadens pågående planeringsprocesser för närliggande områden.

Samverkan med andra aktörer blir allt viktigare

För att nå mål om nöjda kunder krävs hög kvalitet i servicen såväl som en god dialog om gemensamma utmaningar och möjligheter. Stockholms Hamnars verksamhet har också en stor betydelse för hur boende och besökare upplever de sjö- och kajnära områdena i de tre berörda kommunerna. I Stockholms stad finns en väl utvecklad samverkan med framför allt Stockholm Business Region, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och

exploateringskontoret. Denna samverkan blir allt viktigare i arbetet med att skapa ökade möjligheter till stadsliv vid vattnet, i enlighet med kommunfullmäktiges mål. Till detta kommer en ökad samverkan med privata intressenter som kan bidra till att realisera visionen om att skapa Östersjöns ledande hamn.

Det målinriktade miljö-och klimatarbetet fortsätter

Stockholms Hamnar har ett systematiskt miljö- och klimatarbete, med sikte mot ständiga förbättringar i enlighet med ISO 14001 inom de områden där miljöpåverkan är betydande. Det finns behov av att se över målnivåer och inriktning bland annat med anledning av det nya miljöprogrammet och den nya klimathandlingsplanen för perioden 2020-2023. Energieffektiviseringar, arbetsmaskiner och fordon är här särskilt prioriterade.

En utmaning är att en del av nödvändiga åtgärder för att nå en hållbar sjöfart ligger utanför stadens, och Stockholms Hamnars, rådighet. Det krävs därmed en aktiv samverkan inom europeiska samarbetsforum med hamnar och rederikunder, för en hållbar utveckling av hamnverksamhet och sjöfart. På den internationella nivån väntas EU-kommissionens satsning ”The Green Deal” beröra hamnarna i Europa under kommande år. Stockholms Hamnar följer utvecklingen noggrant, bland annat i samverkan med stadens centrala EU-samordnare, med möjlighet att vara proaktiva och ligga i framkant och bidra till att Stockholm stad är en ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden.

Några av de viktigaste frågorna är att fortsätta skapa incitament i form av rabatterade hamnavgifter för fartyg med hög miljöprestanda samt bygga ut elanslutning av fartyg vid kaj. Det bör också poängteras att Stockholm Norvik Hamn möjliggör betydande överflytt av godstransporter från väg till en mer klimatsmart sjöfart, även om miljö- och klimatnyttorna av en sådan utveckling primärt skapas på nationell och internationell nivå.

Marknadsförutsättningar

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. Den pågående pandemin har därmed påverkat hamnens intäkter oerhört negativt. Passagerartrafiken över Östersjön och den internationella kryssningstrafiken har i princip försvunnit under våren och en stor del av den viktiga sommarsäsongen har gått förlorad för hamnens kunder inom passagerartrafiken. Återhämtningen på marknaden till tidigare nivåer bedöms ske i relativt långsam takt och Stockholms Hamnar räknar med att pandemin kommer att påverka intäkterna för passagerartrafiken under hela 3-årsperioden.

Godstrafiken har inte varit lika hårt drabbad av pandemin som passagerartrafiken. Färjagodset har funnit nya vägar över hamnarna trots att rederiernas passagerare till stor del har försvunnit. Trots det räknar Stockholms Hamnar med att godsvolymererna kommer

att påverkas negativt under 3-årsperioden som en följd av det förväntade konjunkturläget. Det är i första hand hamnverksamheten som är förlagd till Stockholms stad som påverkats av pandemins effekter.

Det råder också en ökad osäkerhet inom fastighetssektorn. Sannolikt kommer även fastighetsmarknaden påverkas av den svagare konjunkturutvecklingen. Efterfrågan bedöms dock vara fortsatt stor på kontorslokaler i Stockholmsregionen, samtidigt som det finns stora skillnader mellan olika delmarknader.

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:

2021: + 1,0 %, 2022: + 1,3 % och 2023: + 1,7 %.

Koncernens totala intäkter i Mkr



Marknadsområden

Passagerare

Passagerarvolymen över Östersjön har lidit svårt på grund av Covid-19 och är i dagsläget kraftigt reducerade och det kommer att ta år innan en fullständig återhämtning skett. De i normala fall så stabila passagerarvolymerna är nu rejält rubbade. Marknaden, och då framför allt turismen mellan Sverige och våra grannländer, är i dagsläget mer eller mindre obefintlig och det är först när vi har en samhällssituation som öppnar för trafik mellan nordiska länder igen som en återhämtning kan påbörjas. Covid-19 kommer att ha negativ påverkan på färje- och kryssningsrederier under en i dagsläget svårestimerad tidsperiod. Så som världsläget ser ut idag kommer en återhämtning först i närområdet och därefter en återhämtning på världsbasis vad det gäller passagerare och turism. Positivt är att människor bokar resor när linjer öppnar upp igen och att det därmed finns en

underliggande efterfrågan. Kryssningspassagerare har i många fall valt att boka om sina resor till kommande säsonger och det kommer även in nya bokningar vilket är en viktig och positiv signal för detta segment.

Passagerare Stockholm

Ett normalt år passerar drygt åtta miljoner färjepassagerare Stockholm, men för 2021 räknar Stockholms Hamn med att volymerna minskar med dryga 50 procent vilket ger knappt 3,8 miljoner passagerare. 2022 förväntas en viss återhämtning ha skett och att färjepassagerarna ska nå cirka 6,3 miljoner och 2023 en volym på 7,1 miljoner.

I början av juli meddelade Birka Cruises att de lägger ner sin trafik med en årlig passagerarvolym på drygt 600 000. Många av dessa passagerare kommer förmodligen på sikt att flytta över till övriga aktörer på marknaden. Under 2021 kommer Viking Line att sätta in ett nytt fartyg, Glory, mellan Stockholm och Åbo. Det var planerat till första halvåret 2021, men leveransen är försenad på grund av Covid-19. Viking Lines förhoppning är att fartyget kan sättas in i trafik till sommaren 2021. Detta kan väntas ge en positiv effekt för volymer på denna linje, åtminstone på kort sikt. I övrigt är det i dagsläget svårt att förutse ändrade trafikmönster eller förändringar i tonnage på de destinationer som rederierna trafikerar från Stockholm.

Passagerarvolymerna mellan Stockholm och Sankt Petersburg har minskat senaste året och Moby SPL drabbades av en oplanerad dockning i slutet av 2019. Covid-19 har även drabbat detta rederi som för tillfället inte har någon trafik. Den ryska marknaden har däremot långsiktigt en mycket stor potential och med rätt förutsättningar kan volymerna återigen öka.

Kryssningsrederierna är än mer påverkade av Covid-19. Deras verksamhet har i princip helt upphört och många ser inte en återstart förrän tidigast kring årsskiftet 2020/2021. Om situationen i närområde, Östersjön, ger förutsättningar för att återuppta kryssning under hösten 2020 så är det framför allt de rederier som vänder sig mot den tyska marknaden som kan komma att få möjlighet till en försiktig återgång. Här förs diskussioner om direktanlöp till Stockholm från Kiel som ett exempel. Oavsett detta så förväntas en kraftigt haltande säsong 2021 där hälften av dagens cirka 300 inbokade anlöp och dessa endast med cirka 50 procents beläggning med tanke på social distansering som troligtvis kommer att påverka segmentet under en övergångsperiod. Det innebär cirka 300 000 kryssningspassagerare 2021. Säsongen 2022 förväntas en återgång till 75 procent av tidigare prognos och med full beläggning vilket genererar drygt 700 000 passagerare. Inte förrän 2023 förväntas den tidigare prognosen på cirka 950 000 kryssningspassagerare att nås.

Kryssningar i Östersjön är i grunden en mycket stark produkt och rederierna fortsätter att sjösätta nya moderna kryssningsfartyg. För att Stockholms Hamnar som destination

fortsättningsvis ska kunna följa rederiernas utveckling och möta det större tonnage som trafikerar Östersjön behövs en översyn av befintliga miljötillstånd övervägas.

Passagerare Kapellskär

De stora passagerarflödena från Kapellskär utgörs av Viking Lines trafik till Åland/Mariehamn. Denna trafik återhämtar sig snabbare så fort situationen mellan Sverige och Finland tillåter fria rörelser mellan länderna igen. 2021 räknas utfallet att hamna på 80 procent av de tidigare normala passagerarvolymerna, vilket är knappt 600 000 passagerare. 2022 och 2023 förväntas full återgång vilket innebär volymer strax under 750 000 passagerare på årsbasis.

Passagerare Nynäshamn

Passagerarflödena i Nynäshamn utgörs till största delen av Destination Gotlands passagerare. Trots Covid-19 pandemin kunde Destination Gotland sätta in sitt andra nybyggda RoPax fartyg som drivs av LNG under våren 2020. Förutom att Destination Gotland är en livsnerv till/från Gotland så är Gotland ett populärt turistmål. När det nu har blivit tillåtet att resa inom Sverige igen så har bokningarna strömmat till och fartygen går fullbokade till den reducerade kapacitet som är satt på färjorna. Med tanke på att Gotland till största delen är en turistdestination för svenskar så ses en snabb återhämtning redan till 2021 där Nynäshamns Hamn förväntas att nå cirka 90 procent av utfallet för 2019. Det innebär ungefär 1,2 miljoner passagerare. Fram till 2023 förväntas en full återhämtning till samma utfallet som 2019 på knappt 1,35 miljoner passagerare.

Polferries trafikerar Gdansk med två fartyg och den stora passagerargruppen är polacker som reser till/från Sverige. En relativt stabil grupp där åtgången förväntas under 2021 att hamna på 75 procent av 2019 års utfall. Följande år 2022 och 2023 förväntas nå 100 procentig återgång till utfallet 2019 vilket innebär dryga 160 000 passagerare.

Kryssningsanlöpen till Nynäshamn följer prognosen för Stockholm vilket innebär 50 procent av planerade anlop för 2021 samt endast 50 procent beläggning. Det innebär ungefär 50 000 passagerare. 75 procent av tidigare prognostiserade anlop för 2022 vilket ger 150 000 passagerare och 2023 en återgång till 100 procent av tidigare 3-års prognos vilket innebär 190 000 passagerare.

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal färjepassagerare (miljoner)	10,9	11,2	6,2	9,1	9,9

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	1137	1111	355	855	1132
Antal kryssningsanlöp	279	283	148	215	285

Gods

Volymerna för färjagodset i Stockholms Hamnar har haft en bra utveckling de senaste åren, dock ser rederierna en svagt vikande trend för innevarande år. Summeras det första halvåret 2020 så ligger utfallet minus 5 procent i totala godsvolymer jämfört med föregående år. Även de stora volymerna i den så viktiga trafiken mellan Sverige och Finland backar något jämfört med föregående år. Sverige-Finland står för cirka 55 procent av Stockholms Hamnars totala fraktsättning. Gällande färjornas godsvolymer så estimerar rederierna marginella skillnader de kommande tre åren. Stockholm Norvik Hamn öppnar enligt planerat upp för RoRo trafik i september 2020.

Gods Stockholm

Tallink Silja ser en liten avmattning av godsvolymer de närmsta åren. I närtid har det finska industristrejken påverkat godsvolymer negativt, följt av Covid-19. Trots detta är godsvolymer fortsatt relativt stabila men vi räknar med en nedgång på ungefär tio procent för 2021. Rigalinjen planeras att trafikeras med bara ett av normalt två fartyg till sommaren 2021.

Tallink Silja räknar fortsatt med en förflyttning av gods från Stockholm ut mot Kapellskär när Finnlink planerar för nya fartyg 2023. Det kommer i första hand i så fall att påverka deras Åbolinje. Denna prognos kvarstår.

För Viking Lines del ser utvecklingen snarlik ut. Dock förväntas volymerna öka något när ett nytt fartyg, Glory, med större godskapacitet ersätter Amorella under 2021.

Som en följd av avvecklingen av oljeterminalen på Loudden så upphörde oljevolymer under 2019. Loudden kommer således att vara stängd från och med 2020. I övrigt bedöms bulken ligga på en oförändrad nivå under perioden 2021-2023.

Gods Kapellskär

Viking Lines godsvolymer till Mariehamn förväntas minska marginellt 2021 och att det under 2022 och 2023 ligger nära utfallet 2019.

Finnlines planerar att ersätta dagens tonnage med två nya större RoPax fartyg from 2023. Fram till dess att de nya fartygen sätts i trafik prognostiserar de en något vikande gods- marknad. Även övriga rederier ser en något vikande godsmarknad de kommande tre åren.

Gods Nynäshamn

För godsvolymererna till Gotland förväntas en mindre volymminskning på fem procent under 2021 och att volymerna är tillbaka under 2022 och 2023 jämfört med utfallet 2019. Under september månad öppnar Stockholm Norvik Hamn upp RoRo delen för trafik. Stena Line, som trafikerar mellan Nynäshamn och Ventspils, förväntas flytta sin trafik dit. Övriga rederier i Nynäshamn estimerar en något vikande godsmarknad.

Stockholm Norvik Hamn öppnade för containerverksamhet i maj 2020. Stockholms Hamnar har nu reviderat ner prognosen som Hutchison Ports Sweden AB har lagt för de kommande tre åren på grund av rådande pandemi.

Konsolideringen inom containersegmentet fortsätter. Genom skalfördelar sänks kostna- derna per transporterad container. De oceangående fartygen blir större och de största som nu kommer ut från varven kan ta 22 000 TEUS. Även de mindre fartygen som tar containers mellan de stora kontinenthamnarna och Stockholm Norvik Hamn blir större.

Hos rederierna ökar intresset för att ta godset sjövägen till Stockholmsregionen som är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa.

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Färjegods (miljoner ton)	7,0	7,1	6,4	6,5	7,1

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	62	80	80	120	140

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Bulkgoods (miljoner ton)	2,0	1,8	1,7	1,7	1,7

Innerstad- och skärgårdstrafik

Stockholms Hamnar ansvarar för stora delar av innerstadens kajer och hyr ut och förvaltar platser till ett stort antal kunder inom skärgårdstrafik, fritidsfartyg, kommersiella stillaliggande fartyg samt övrig verksamhet. Skärgårdstrafiken trafikeras av ett 15-tal rederier och de stillaliggande kommersiella fartygen är drygt 35 stycken.

Marknadsområdet kvarstår med sina intäkter och förväntas följa KPI då möjligheterna till ökad intjäning är i ett kortare tidsperspektiv begränsad då etablering av nya publika verksamheter generellt kräver bygglov vilket inte medges i flertalet av gällande detaljplaner. Förväntade avflyttningar beräknas kunna kompenseras med omförhandling av befintliga avtal.

Skärgårdstrafiken bedöms vara växande med tanke på befolkningsutvecklingen i regionen och ökade turismen. När det gäller pendelbåtar/kollektivtrafik på vatten finns ett stort politiskt intresse, men huvudmännen för trafiken har ibland haft svårt att få tillräckligt resandeunderlag. Inom regionen pågår utredningsarbete för framtida pendelbåtstrafik och Stockholms Hamnar bör ha beredskap för nya kajlägen för pendelbåtar, framför allt i närheten av annan kollektivtrafik.

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Hamnavgifter innerstad- och skärgårdstrafik (Mkr)	23,5	24,1	23,1	23,4	23,8

Fastigheter

Hyresmarknaden

Hyrorna har under en längre period stigit i Stockholm vilket syns på nästan alla delmarknader, även i den yttre kransen av innerstaden. Största delen av Stockholms Hamnars bestånd finns i Frihamnen och Värtahamnen och där sker en omfattande planering för bostäder och arbetsplatser. Under 2021 beräknas de första byggstarterna i Södra Värtan ske och på sikt planeras det här för mer än 35 000 arbetsplatser.

I kölvattnet av den rådande pandemin är uthyrningsläget väsentligt försämrat men däremot märks en större efterfrågan på mindre kontor och framförallt mer specialiserade lokaler för skrymmande verksamheter. Markavtalet med exploateringskontoret håller på att omförhandlas, bland annat avseende minskade ytor vid containerterminalen i Frihamnen och Loudan. Detta förväntas påverka intäkterna 2021 till 2023.

Lokal- och arrendeintäkter

Det är arrendeintäkterna som står för den största intäktsminskningen under åren 2021 till 2023 med grund i det nya markavtalet, följt av avyttringen av Banankompaniet till S:t Erik Markutveckling. Eventuella ytterligare avyttringar kan tillkomma. Lokalhyresintäkterna i hamnens övriga bestånd beräknas däremot öka under perioden 2021-2023. Ökningen består i driftsättning av Stockholm Norvik Hamn samt av uthyrningar och omförhandlingar. Sammantaget kompenserar delvis uthyrningar och omförhandlingar de förlorade arrendeintäkterna 2021 och 2022 men inte 2023.

Mark för upplåtelse till uteserveringar behöver från och med 2021 övergå till trafikkontoret, i enlighet med bedömningen från Stockholms stads juridiska avdelning, vilket i sin tur motsvarar en årlig intäktsminskning på fyra Mkr. Efter antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen, vilket preliminärt sker 2022, beräknas intäkterna sjunka 2023 till följd av att arrendatorerna erhåller tomträtt, vilket motsvarar en årlig intäkt på 22,5 Mkr.

Utveckling av byggnader och fastigheter

Stockholms Hamnar utvecklar lokalbeståndet utifrån byggnadernas status, övergripande strategier för olika områden och Stockholms stads pågående planering. Inom beståndet, framför allt Frihamnen, finns möjligheter att öka fastighetsvärden och hyresnivåer. Detta genom en omställning till kontor med mera och på sikt insatser för att öka områdets attraktivitet tillsammans med nuvarande och kommande fastighetsägare i området.

	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Hyres- o arrendeintäkter (Mkr)	238,3	243,4	206,5	170,7	153
" - " Norvik (Mkr)	0	9,7	14,8	15,8	16,4

Investeringar i anläggningar och byggnader

Stockholms Hamnar har de senaste åren genomfört ett antal stora utvecklingsprojekt för att realisera Stockholms stads långsiktiga inriktning för hamnverksamheten och möjliggöra stadsutveckling inom tidigare hamnområden. De viktigaste utvecklingsprojekten har varit Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn. Under 2020 färdigställs det sista av dessa tre projekt, Stockholm Norvik Hamn.

Stockholm Norvik Hamn

Den nya hamnen blir både en container- och roroamn. Den exploaterade ytan är 44 Ha och har en kajlängd på cirka 1 400 meter. Maxdjupet vid containerkajerna ligger på 16,5 meter. Slutkostnadsprognosen för projektet är beräknad till 3,8 mdkr.

Övriga investeringar i anläggningar och byggnader

Då projektet med att anlägga Stockholm Norvik Hamn avslutas under 2020 kommer koncernen att gå tillbaka till en mer normal investeringsvolym. Under 2020 förväntas Stockholms Hamnar investera för 720 Mkr och resterande år därefter minskas nivån ner till cirka 185 Mkr för respektive år. De största och viktigast projekten under perioden är preliminärt:

- Elanslutning av kryssningsfartyg på Stadsgården, EU-bidrag samt nationella bidrag är sökt.
- Elanslutning, automooring mm för Finnlines nya fartyg i Kapellskär, EU-bidrag samt nationella bidrag är sökt.
- Utbyggnad av kajen för LNG-bunkringsfartyg i Norra Värtan (Energihamnen).
- Kajinvesteringar vid Vikingterminalen på Stadsgården.
- Svart- och grävattenanslutning Nynäshamn.
- Anpassning av Kaj 5 i Kapellskär för passagerartrafik.
- En övre ramp på Kaj 5 i Stockholm Norvik Hamn.
- Hyresgästanpassningar.
- Utveckling av Värtaterminalen.

Investeringsvolymen för anläggningsprojekt kommer att hamna kring 155 Mkr per år och de planerade investeringarna i byggnaderna på cirka 20 Mkr. Utöver investeringarna i våra anläggningar och byggnader görs inköp av inventarier för tio Mkr. Dessa inventarier består bland annat av truckar och en båt.

För alla investeringar över två Mkr upprättas en nuvärdeskalkyl och innan genomförande måste investeringen godkännas av Stockholms Hamnars investeringsråd. Det innebär att ovanstående listade projekt är preliminära.

Ekonomisk utveckling

Resultat

Under prognosperioden är den nya container- och roro hamnen i Norvik i full drift och containerverksamheten i Frihamnen och i energihamnen på Loudden är helt avvecklad.

Område sjöfart har det stora intäktsbortfallet i och med minskningar i volymer på passagerarområdet på grund av Covid-19. På fastighetssidan är det arrendeintäkterna som står för den största intäktsminskningen tillsammans med avyttringar av ej strategiskt viktiga byggnader. Jämfört med 2020 sker en marginell ökning av passagerare 2021 vilket ger en intäktsökning med 65 Mkr. För 2022 och 2023 fortsätter återhämtningen efter Covid-19 till tidigare nivåer samt att befintliga intäkter har en intäktsökning i takt med inflationen. År 2023 förväntas även en utökning av roro-verksamheten i Stockholm Norvik Hamn vilket ger en ökning av intäkterna med 15 Mkr. Eventuella reavinster för försäljning av ej strategiskt viktiga byggnader är inte medtagna under 2021.

För de nedlagda verksamheterna på Loudden och containerterminalen är det inte medtaget några kostnader för prognosperioden. Det är, utöver avskrivningar, medtaget ökade driftkostnader med tio Mkr per år för Stockholm Norvik Hamn.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. Underhållsarbetet har på grund av Covid-19 behövt minskas ner under 2021. Från perioden 2021 till 2023 ökar de årliga underhållskostnaderna från 50 Mkr till 65 Mkr. Det är cirka tio Mkr lägre än genomsnittlig underhållskostnad de senaste åren.

Det är fortsatt låg ränta för upplåningen. Det innebär att räntekostnaderna de närmaste åren ligger på samma nivå som 2020.

Koncernens resultatutveckling i Mkr



Antal anställda ligger under perioden på 126. Minskning av personal beror bland annat på att verksamheterna på Loudden och i containerterminalen förväntas vara avvecklade. Men även det sista stora utvecklingsprojektet, hamnprojektet i Norvik, är avslutat när vi går in i prognosperioden. Utöver detta sker en anpassning av verksamheten till de nya förutsättningarna som Covid-19 innebär vilket innebär att organisationen under hösten 2020 ytterligare påverkas för att hantera minskade volymer. Översynen av hamnens byggnadsinnehav väntas också få konsekvenser för organisationen under första halvåret 2021.

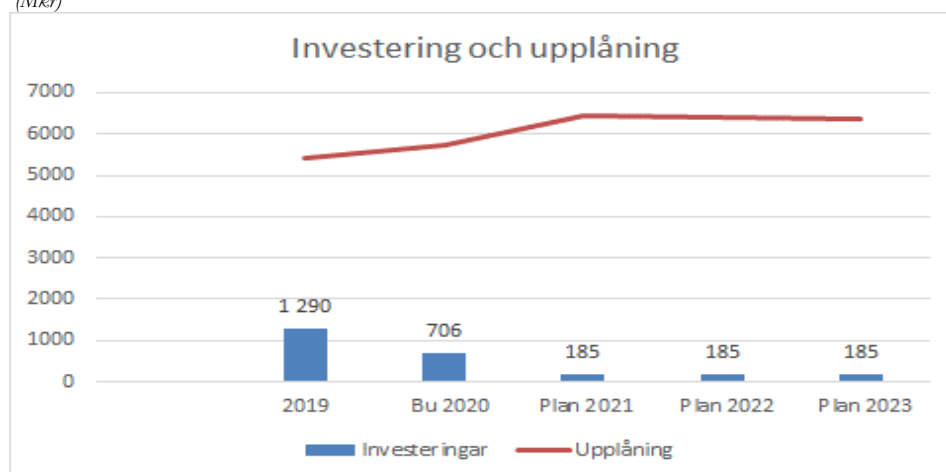
Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras stadigt under prognosperioden jämfört med 2020. Rörelsemarginalen som var tio procent i den reviderade prognosen för 2020 är vid utgången av perioden 35 procent. Resultatet för 2021 förväntas hamna på -67 Mkr, 2022; 0 Mkr och 15 Mkr för 2023.

Stockholms Hamnar kommer under en tvåårsperiod, 2021 till 2022, genomföra ett projekt för att höja rörelsemarginalen. Detta ska uppnås genom att både öka de befintliga intäkterna och att hitta nya intäktskällor samt av att arbeta med att minska de nuvarande kostnaderna.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2021-2023 summerar till 555 Mkr. Av denna total avser 192 Mkr de två EU-finansierade projekten, elanslutning kryssningsfartyg i Stadsgården och Motorways of the sea i Kapellskär. Upplåningsräntan för perioden är fortsatt låg och beräknas hamna på 0,65 % 2021 och 0,70 % under 2022 och 2023. Totalt genererar verksamheten ett positivt kassaflöde före investeringar om cirka 600 Mkr för de tre åren. Detta medför att investeringarna finansieras av det egna kassaflödet.

(Mkr)



Koncernens resultaträkning

Koncernen (Mkr)	2019	Bu 2020	P1 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Hamnavgifter	486,6	505,6	269,6	360,2	457,1	515,6
Hantering	71,0	43,1	39,9	30,4	31,1	32,1
Hyror / Arrenden	238,3	253,1	240,4	221,3	186,5	169,4
Servicejänster	52,9	65,0	46,1	47,9	50,0	52,2
Övriga intäkter	48,1	46,0	46,8	47,2	47,9	48,7
Eliminering internfakturering	-8,4	-8,9	-8,9	-8,5	-8,5	-8,5
Summa intäkter	888,5	903,9	633,9	698,5	764,1	809,5
Underhållskostnader	-66,4	-70,0	-50,1	-50,0	-60,0	-65,0
Driftkostnader	-328,3	-349,9	-341,5	-305,5	-303,6	-312,1
Personalkostnader	-182,1	-185,0	-176,3	-148,1	-146,6	-149,5
Avskrivningar	-178,6	-210,0	-205,0	-219,9	-211,9	-225,9
Rörelseresultat	133,1	89,0	-139,0	-25,0	42,0	57,0
Finansnetto	-41,6	-46,0	-48,0	-42,0	-42,0	-42,0
Resultat efter finansnetto	91,5	43,0	-187,0	-67,0	0,0	15,0
Investeringar brutto	1 290	706	720	185	185	185
Upplåning	5 406	5 723	6 400	6 434	6 407	6 351
Antal månadsavlönade per 31/12	187	163	156	126	126	126
<i>Andel personalkostnader/omsättning</i>	<i>20,5%</i>	<i>20,5%</i>	<i>27,8%</i>	<i>21,2%</i>	<i>19,2%</i>	<i>18,5%</i>
<i>Rörelsemarginal</i>	<i>35%</i>	<i>33%</i>	<i>10%</i>	<i>28%</i>	<i>33%</i>	<i>35%</i>

Bilaga

- ILS Reviderad Treårsplan 2021 - 2023 Stockholms Hamnar