

Strategisk inriktning

Förslag till budget 2014 och inriktning för
2015 och 2016

Stockholms Hamn AB

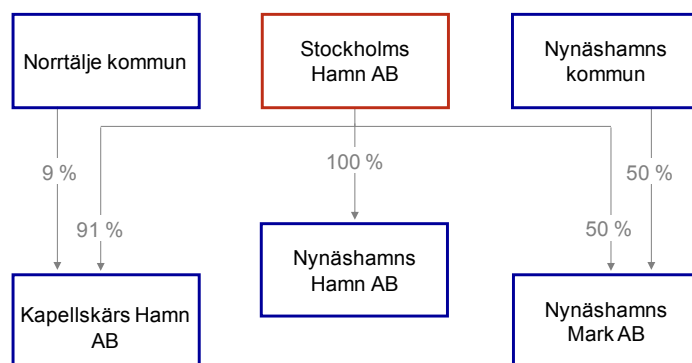




Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turister. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning och stimulera besöksnäringen. Genom utveckling av hamnkapacitet för varuförsörjning och besöksnäring, parallellt med att mark frigörs för bostäder och arbetsplatser, bidrar Stockholms Hamnar till en hållbar tillväxt i ett starkt växande Stockholm. I Stockholms Hamnars verksamhet ingår naturligt ett miljö- och samhällsansvar där utvecklingen av ett hållbart samhälle är av största vikt.

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolagen Nynäshamns Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB samt intressebolaget Nynäshamns Mark AB. Koncernstruktur, per februari 2013:



Stockholms Hamnars mission

Stockholms Hamnar ska stärka Stockholmsregionens konkurrenskraft – genom att erbjuda rationell hamnanknuten infrastruktur för optimala logistiklösningar.

Stockholms Hamnars vision

Stockholms Hamnar uppfattas som Östersjöns ledande hamn – en modern, välkomnande och affärsfrämjande partner.

Stockholms Hamnars affärsidé

Stockholms Hamnar erbjuder rederier, hyresgäster, stockholmare och turister åtkomst till Stockholm och regionen – genom att tillhandahålla modern hamnanknuten infrastruktur och service – där säkerhet och miljö är i fokus. Detta gör Stockholms Hamnar genom att:

- erbjuda kajplatser och anläggningar till främst färje-, kryssnings- och containertrafik
- vårda och utveckla innerstadens kajer
- främja skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik
- hyra ut mark och lokaler – i första hand till hamn- och sjöfartsrelaterade verksamheter
- vara en effektiv och lönsam partner



Ägardirektiv för 2013 – 2015

Stockholms Hamnars ägardirektiv för åren 2013-2015 sammanfattas enligt följande:

Stockholms Hamnar, med moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolagen Kapellskärs Hamn AB och Nynäshamns Hamn AB, ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfart inom gods- och passagerartrafik samt Stockholmsregionens varuförsörjning.

Stockholms Hamnar är en viktig del av Stockholms identitet som sjöfartsstad och utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Stockholmsregionen. En annan viktig roll är att främja besöksnäringen i Stockholm vilket sker genom passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön.

Utvecklingen av Stockholms Hamnar ska bidra till att Stockholmsregionen har effektiv hamnkapacitet i ett långt perspektiv. Verksamhet, infrastruktur och organisation ska utvecklas i takt med utvecklingen i Östersjöregionen, marknadens krav och bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

I Stockholms Hamnars verksamhet ingår naturligt ett miljö- och samhällsansvar där utvecklingen av ett hållbart samhälle är av största vikt.

Stockholms Hamn AB arbetar i samråd med Stockholms Stadshus AB och Kommunstyrelsen med att söka möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. Det nuvarande arrendeaftalet gäller t.o.m. år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och hållbara lösningar som inte äventyrar Stockholms stads tillgångar eller Stockholmsregionens försörjning av bränsleprodukter. Det är av största vikt att arbetet bedrivs skyndsamt och med en helhetslösning som mål.

Kajerna i Stockholm ägs och sköts av olika parter. Flera andra aktörer som Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen äger också mark vid vattnet. Det bör utredas om de olika aktörerna kan samverka bättre. Stockholms Hamnar bör samordna arbetet med att ta fram en strategi kring hur kajutrymmena ska användas och vilka principer som bör gälla. Ett deluppdrag är att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten i samråd med huvudmannen för kollektivtrafik. Ambitionen är också att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt.

ÅF Offshore Race, Stockholm Gotland Runt, stärker Stockholm som destination och gör regattan tillgänglig för en bredare publik. Stockholms Hamnar samordnar och finansierar Stockholms stads fortsatta medverkan. Evenemanget markerar Stockholms position som en miljöhuvudstad på vatten och en intressant sjöfartsstad i norra Europa.



Ägardirektiv 2013-2015

- i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden
- fortsätta arbetet med utvecklingsprojekten i Värtan/Frihamnen samt i Nynäshamn och Kapellskär
- fortsätta utvecklingen och upprustningen av stadens innerstadskajer
- delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi
- tillgängliggöra stadens kajer
- utveckla kryssningstrafiken
- fortsätta arbetet med att minska administrativa och indirekta produktionskostnader
- medverka i arbetet med att etablera fartyg avsett för studentboende i Värtahamnen
- beakta effekter av ett förändrat klimat
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer
- bidra till besöksnäringen



Marknadsförutsättningar

Världsbanken justerar kraftigt ner prognosen för världsekonomin 2013. Banken skriver att en frustrerande långsam ekonomisk återhämtning för i-länderna håller tillbaka världsekonomin. Konjunkturinstitutet säger i sin decemberrapport att lågkonjunkturen fördjupas. Den svaga utvecklingen i omvärlden dämpar både efterfrågan på svenska exportvaror och förtroendet bland hushåll och företag. Konjunkturen försvagades och BNP föll fjärde kvartalet 2012. Konjunkturinstitutet säger vidare att det tar många år innan svensk ekonomi är i balans eftersom lågkonjunkturen är djup.

Den så viktiga finska marknaden är fortsatt svag och framför allt godsvolymerna föll under 2012 medan passagerarvolymerna minskade endast marginellt. Stockholms Hamnars kunder samt deras största kunder bekräftar ovanstående prognostiserade ekonomiska utveckling. Som motvikt till detta ligger en jämförelsevis stark Stockholmskonjunktur samt en betydande befolkningstillväxt i regionen.

Färjepassagerare

Passagerartrafiken har under 2012 varit framgångsrik och den totala volymen färje- och kryssningspassagerare passerade återigen drygt 12 miljoner passagerare. Dock en svag minskning mot 2011 med en procent. Minskningen är framför allt den finska marknaden medan resandet på Baltikum och Ryssland ökar. I början på 2013 levererades Viking Lines nya fartyg M/S Viking Grace och Tallink Silja ersatte M/S Silja Europa mot M/S Baltic Princess i februari 2013. Förhoppningen är att nytillskottet M/S Viking Grace, och fartygsförändringen hos Tallink Silja, kommer att påverka resande till Finland positivt.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal färjepassagerare (milj)	11,5	11,4	11,3	11,3	11,4	11,4

Ovan volymer förutsätter att Birka Line och Ånedinlinjen inte påverkas negativt m.h.t. ombyggnation av Slussenområdet.

Kryssningstrafiken

Kryssningstrafiken 2012 ökade något i antal anlöp men framför allt ökade antalet passagerare då fartygen tenderar att bli större. Det finns goda förutsättningar för tillväxt på sikt eftersom rederierna bygger många nya fartyg och Östersjön fortfarande är en allt mer populär region att kryssa i. Redan nu är det fler kryssningsanlöp inbokat för 2013 än säsongen 2012 men det finns orosmoln. För 2014 är bokningsläget bra, men Stockholms Hamnar säger till och med nej vissa dagar då det är fullbokat vid kajerna. I takt med att fartygen blir större och kajerna inte blir fler, eller kan hantera de allt större fartygen, finns risken att utvecklingen av kryssningstrafiken till Stockholm drabbas.



De nya bränslereglerna som ska införas i Östersjön 2015 kan innebära att trafikmönstret förändras då rederiernas bränslekostnader kommer att vara högre i Östersjön än exempelvis i Medelhavet.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	832	848	928*	860	870	870
Antal kryssningsanlöp	262	275	283	280	260	260

Här anges volymen passagerare på samma sätt som för färjetrafiken, dvs. summa ankommande och avgående passagerare.

*Antalet passagerare beräknades för högt vid budget 2013.

Övan volymer förutsätter oförändrat antal kajplatser d.v.s. utan påverkan av t.ex effekter på Skeppsbron vid ombyggnation av Slussen.

Färjegods

Färjegodsets utveckling var negativt under 2012. Den totala godsvolymen uppgick till 6,2 miljoner ton, vilket är en minskning med fyra procent jämfört med föregående år. Med tanke på den nuvarande oron i världsekonomin förväntas volymerna 2013 att minska ytterligare något jämfört med 2012. 2014 förväntas att volymerna ökar med två procent för att sedan under 2015-2016 öka med tre procent per år. Bedömningen grundar sig på Konjunkturinstitutets prognos över BNP-utvecklingen under perioden samt Stockholm-Mälardalens förväntade kraftiga befolkningstillväxt.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,5	6,2	6,1	6,2	6,4	6,6

Container

Konkurrensen bland containerrederierna är mycket hård och osäkerheten i världsekonomin skapar stor osäkerhet. Under 2012 omsattes nära 36 000 TEUs i Containerterminalen i Frihamnen (CTF) vilket är en ökning med 28 procent jämfört med 2011. CTF fick under 2012 en ny stor kund, Mediterranean Shipping Company. Detta gör att för 2013, har en omsättning budgeterats på 50 000 TEUS. Tillsammans med HPH forstärker dialogen med marknadens olika aktörer för att öka volymerna i CTF. Efter den förväntade kraftiga ökningen 2013 prognostiseras en svagare tillväxt under 2014-2016.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	28	36	50	54	56	60



Bulk

Bulkvolymerna minskade med tio procent under 2012 jämfört med 2011. Orsaken till detta är främst att oljebolagen länge väntade på att få tillstånd från Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap att föra in ytterligare kvantiteter till Loudden. Som en följd av den milda väderleken minskade även intaget av kol och pellets under 2012.

Cementintaget minskade något under året medan sand ökade. För 2013 har något ökade volymer budgeterats och prognosen är en försiktig ökning 2014 samt därefter en kraftigare ökning 2015-2016. Detta baseras på att Fortums nya flisverk kommer igång 2015 samt en fortsatt dynamisk och växande Stockholmsregion.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Energibulk (miljoner ton)	1,1	0,9	1,1	1,1	1,1	1,5
Övrig bulk (miljoner ton)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9

Upplåtelser

Marknaden

Trots en svagare lokalknads i Stockholm har Stockholms Hamnars uthyrningsarbete varit framgångsrikt under 2012. Vakansgraden är nere på rekordlåga 1,6 procent. Hyresutvecklingen har mattats av och riskerna för en nedgång har blivit större. Enligt marknadsbedömare bedöms kontorshyrorna i Stockholm sjunka fem procent under 2013, vilket i förlängningen även kan påverka intäktsbilden. Fastigheter arbetar strategiskt med hyresgästmixen för att långsiktigt stärka beståndet i takt med stadsutvecklingen.

Övergripande strategier och kluster

En övergripande strategi har sedan flera år varit att konkurrera med kvalitet istället för pris. En annan är att i första hand förse sjöfartsnäringen i anslutning till hamnområdet med lokaler och mark. Ett antal projekt för att förädla beståndet har genomförts i Frihamnen sedan flera år. En annan strategi har varit att utnyttja klusterbildningar i beståndet. Ett flertal kluster finns, de mest tydliga är mediesektorn och arkivsektorn, men även klädsektorn har blivit tydligare de senaste åren. Kännedom om sektorernas behov och ekonomiska förutsättningar samt samverkan i planering av hyresgästernas verksamhet och lokalbehov, bidrar till framgången och förtroendet. Närheten till de stora aktörerna med sändningsrättigheter som SVT, SR och TV4 har bidragit till att Sveriges största kluster för medieföretag har etablerats i Frihamnen/Gärdet. Stockholms Hamnar har utnyttjat detta genom att erbjuda ändamålsenliga lokaler till produktionsbolagen och deras underleverantörer. De tre största producerande mediebolagen finns i Stockholms Hamnars bestånd; Metronome, Strix och Zodiak.

Stockholms Hamnar har en mycket stor del av det totala lokalbeståndet för arkiv och föremålsförvaring i Stockholm. Framför allt Magasin 3, Magasin 5 och Magasin 6 inrymmer sådan verksamhet. Stockholms Hamnar är en av landets största aktörer på området och har idag fem museer och två arkivaktörer inom lokalbeståndet.



Läget och utformningen på många av byggnaderna har gjort att de passar för publik verksamhet. Förutom terminalerna finns bland annat Fotografiska, Magasin 3 Stockholm Konsthall, SMC Gocart och Annorlunda catering med eventverksamhet samt Auktionsverket och ett tiotal restauranger med Pontus Frithiof och Melker Andersson i spetsen. De publika lokalerna ställer stora krav på tillförlitlighet i driften, en av anledningarna till att driftorganisationen har förstärkts under 2012 samt att fastighetsfrågorna har samlats under samma avdelning.

Strategier för byggnader

Arbetet med utveckling av fastighetsbeståndet bygger på att strategier för de större byggnaderna har upprättats och genomförs. Hittills finns strategier för Magasin 6, Stora Tullhuset och Banankompaniet. Arbeta har påbörjats med strategier för Magasin 3, men även planerats för byggnaderna på Skeppsbron och i Masthamnen.

Vid utveckling av byggnaderna till nya användningar kommer vissa hyresgäster att evakueras och ytor kommer att ställas tomma under en ombyggnadsfas. Ytor motsvarande tre miljoner kronor kommer att ställas tomma för utveckling. Detta, tillsammans med planeringen inför genomförandet av rivning av ett antal byggnader längs Södra Hamnvägen i samband med stadsutvecklingen och den nya spårvägen, gör att Stockholms Hamnars intäktsvolym sjunker under några år. Under 2014-2015 kommer avtal med ett hyresvärde på cirka 15 miljoner kronor att behöva sägas upp för avstående från indirekt besittningsskydd, vilket innebär hyresreduktioner om cirka tre miljoner kronor. Detta uppvägs på sikt med att beståndet förädlas och får ett större hyresvärde efter att utvecklingsprojekten slutförs. I flera fall kommer hyresvärdena att mer än fördubblas efter ombyggnad. Exempel på sådana projekt är Magasin 6 med föremålsförvaring och arkiv, Magasin 5 som förtätas samt Magasin 3 som konverteras från arkiv till kontor. Många av de verksamheter som flyttar på grund av stadsutvecklingen utreds om de kan få lokaler i nya byggnader.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Hyror och arrenden (MKR)	173	190	202	197	197	205
(exkl serviceintäkter)						



Stora investeringsprojekt

Stockholms Hamnar har en strategisk betydelse för Stockholmsregionen med sitt centrala geografiska läge i Östersjöområdet. För att möta behoven i denna växande region har Stockholms stad tagit fram en vision om hur framtidens moderna hamn kan möta stadens behov. Den visionen resulterade i ett antal genomförandebeslut i Kommunfullmäktige för några utvecklingsprojekt i världsklass. Arbetet konkretiseras framför allt genom utvecklingsprojekten Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn.

Stockholm Norvik Hamn

Arbetet med att utvidga hamnen i Nynäshamn med Stockholm Norvik fortsätter. Hamnen planeras som container- och rorhamn. Exploaterad yta: 44 ha. Kajlängd: cirka 1 400 m. Antal kajlägen: 7. Maxdjup vid containerkajerna: 16,5 m. Byggstart är tidigast beräknad till hösten 2013.

Värtapiren

Ombyggnaden av hamnen möjliggör stadsutvecklingen i Valparaiso och södra Värtahamnen inom norra Djurgårdsstaden. Utbyggt område är 85 000 kvm. Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1 200 meter kaj. Hamnytan blir totalt 131 000 kvm, vilket är en lika stor yta som hamnen har i Värtan idag. Hamnen får en direkt anslutning till Norra Länken, Spårväg City och handelsplatsen i kvarteret Valparaiso. Under hela ombyggnationen kommer färjetrafiken till och från Värtapiren att fungera kontinuerligt. Ombyggnaden sker under åren 2013-2016.

Kapellskär

I Kapellskärs Hamn pågår planeringen inför moderniseringen av hamnen vilket innefattar bland annat bygget av en ny pir med två nya färjelägen. Syftet med moderniseringen är att möta marknadens behov samt få en säkrare, effektivare och mer miljöanpassad hamn med bättre arbetsmiljö. De nya färjelägena kommer att kunna ta emot upp till cirka 200 meter långa fartyg. Dessutom muddras hela hamnen för större och mer djupgående båtar. Tidpunkten för start och genomförandet är beroende på när nödvändiga tillstånd är klara. Under 2013 fortsätter arbetet med den del av projektet som inte är tillståndspliktigt. Detta innefattar mottagning av svart- och grävatten från färjeläge 3 och 4 samt anslutning av färskvatten och förberedelser inför elanslutning. Nuvarande beräkningar pekar på byggstart av huvudprojektet till tidigast slutet år 2013.

Övriga investeringar

Under 2013 slutförs renoveringsarbetet med Strömkajen. Utöver Stockholms Hamnars tre stora investeringsprojekt sker därför endast mindre investeringar under perioden. Det har redan under 2012 och 2013 påbörjats ett arbete med planer/strategier för Stadsgården inklusive Masthamnen samt Värtapiren. Arbetet avser i korthet:



Stadsgården/Masthamnen

Detaljplanearbetet beräknas äga rum efter Slussens ombyggnad. Vissa till- ombyggnader planeras vid Stora tullhuset. Masthamnen anpassas för nya fartyg.

Frihamnspiren

Strategin för Frihamnspiren är kopplad till den nyligen genomförda utredningen som ska säkra Stockholm Hamnars planerade framtida behov av innerstadskajer där färje-, och kryssningslägen prioriterats. Projektet drivs på i tiden för att säkra gränsdragning mot ny stadsdel i Frihamnen samt för att klara utflyttning av incheckningsfunktioner till Frihamnspiren från befintlig incheckning i Södra Värtahamnen. Projektet planerar redan för genomförande för denna utflyttning av incheckning.

Övriga delar i utredningsprojektet är att skapa förutsättningar för ett nytt kryssningsläge samt att programdelen ska följa visionsdokumentet för Frihamnen där hamn- och trafiklayout inkluderas.

Åtagande och strategier

Stockholms Hamnar samlar företagets åtaganden i en övergripande affärsplan. För verksamheten har ett flertal strategier arbetats fram som ger riktlinjer till organisationen – både i de stora projekten och även i den ordinarie verksamheten. Strategierna är:

- **Kund- och marknadsstrategi sjöfart:** beskriver Stockholms Hamnars marknadsarbete gentemot kryssnings-, färje-, container-, roro-, bulk- samt hamn- och skärgårdstrafiken.
- **Fastighetsstrategi:** beskriver arbetet med fastighetsutveckling, fastighetsförvaltning, fastighetsdrift och planerat underhåll.
- **Kommunikations- och varumärkesstrategi:** beskriver hur kommunikationen ska bidra till att öka kännedomen om Stockholms Hamnars kärnverksamhet – varuförsörjning, passagerartrafik och fastighetsverksamhet.
- **HR-strategi:** beskriver arbetet kring hur Stockholms Hamnar attraherar, rekryterar och utvecklar medarbetarna för att nå verksamhetens mål och tillvarata mänskliga resurser.
- **Arbetsmiljöstrategi:** beskriver hur Stockholms Hamnar ska nå visionen att vara ett föredöme inom arbetsmiljö, både som arbetsgivare och som beställare av tjänster och entreprenader.
- **Miljöstrategi:** beskriver hur Stockholms Hamnar arbetar för en långsiktigt hållbar utveckling.



- **Verksamhetsstyrningsstrategi:** beskriver hur företaget arbetar med stöd till medarbetare och ledning inom planering, genomförande och uppföljning av verksamheten.
- **Säkerhetsstrategi:** beskriver Stockholms Hamnars ambition inom säkerhetsarbetet för att uppnå faktisk och upplevd säkerhet och trygghet för anställda, kunder och andra som vistas eller verkar inom Stockholms Hamnars områden.
- **Strategi Infrastruktur och stora projekt:** tar upp hur Stockholms Hamnar driver de stora projekten samt övriga bygg- och anläggningsprojekt. Tar även upp frågor som styrning, ekonomi samt affärsmässighet.

Tillståndspliktig verksamhet

Koncernen Stockholms Hamnar bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i moderbolaget och båda dotterbolagen. Tillståndsplikten avser den del av koncernens verksamhet som utgörs av hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger fartygstrafik med en bruttodräktighet på minst 1 350. Hamnverksamheten innebär främst en påverkan på den yttre miljön genom utsläpp till luft och vatten samt buller.

För Kapellskärs Hamn AB har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljödomstolen* i deldom i juli 2006 samt av miljööverdomstolen* i dom i november 2007. I maj 2012 beslöt Mark- och miljödomstolen ge tillstånd till bland annat byggande av ny pir samt ändring av det gällande tillståndet för hamnverksamhet i Kapellskär samt slutliga villkor rörande bland annat buller från hamnverksamheten.

För Nynäshamns Hamn AB har tillstånd för hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i beslut i juni 2008 samt av miljödomstolen* i mars 2010. Prövotidsutredningar har lämnats in och bolaget avvaktar nu miljöprövningsdelegationens ställningstagande.

Ansökan om tillstånd till utbyggnad och drift av Stockholm Norvik lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen* beslöt i december 2010 att ge tillåtighet till byggande och drift av hamnen samt att återförvisa ärendet till miljödomstolen* för fastställande av villkor. Efter att Högsta Domstolen i april 2012 avslagit motparters yrkande om prövningstillstånd har målet återupptagits i mark- och miljödomstolen för fastställande av villkor.

För den verksamhet som omfattas av tillståndsplikt i Stockholm har uppdelning skett i fem olika delar:

- För Värtahamnen – Frihamnen lämnade miljööverdomstolen* i februari 2011 tillstånd till fortsatt drift av hamnen samt tillstånd till byggande av utbyggd Värtapir samt kryssningskaj i Frihamnen. Efter att Högsta domstolen i juni 2012 avslagit motparters



yrkande om prövningstillstånd har ombyggnaden av Kaj 3 i Frihamnen påbörjats och projekteringen för Värtapiren fortsatt.

- För Loudden har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i januari 2011. Beslutet har överklagats till miljödomstolen.
- För Skeppsbron-Stadsgården (inklusive Masthamnen) har tillstånd för hamnverksamheten meddelats av miljöprövningsdelegationen i februari 2013. Tid för eventuellt överklagande löper ut i mitten av mars 2013.
- För del av Södra Hammarbyhamnen har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i oktober 2011.
- För del av Nybrokajen har ansökan lämnats in till miljöprövningsdelegationen under 2007.

* Under 2011 har Miljödomstolen bytt namn till Mark- och miljödomstolen och Miljööverdomstolen har bytt namn till Mark- och miljööverdomstolen.

Ekonomisk utveckling

Koncernen	2012	Budget 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016
Hamnavgifter	394,2	396,5	399,7	411,7	424,8
Hantering	53,0	55,3	41,0	43,0	44,0
Hyror / Arrenden	189,7	202,0	197,0	197,0	205,0
Servicejänster	34,1	37,4	35,0	37,0	40,0
Diverse	39,9	38,3	41,0	41,6	42,2
Eliminering internfakturering	-7,4	-7,7	-7,5	-7,6	-7,7
Summa intäkter	703,5	721,8	706,2	722,7	748,3
Drift-, Personal- och Underhållskostn	-464,5	-484,4	-460,2	-465,7	-470,3
Avskrivningar	-101,9	-118,6	-129,0	-135,0	-141,0
Rörelseresultat	137,1	118,8	117,0	122,0	137,0
Finansnetto	-28,3	-35,0	-50,0	-65,0	-110,0
Resultat efter finansnetto	108,8	83,8	67,0	57,0	27,0
Investeringar brutto	242	726	991	1 695	1 515
Balansomslutning	1 748	2 370	3 068	4 627	6 000
Soliditet (%)	29	26	29	28	25
Medelantal anställda	150	156	151	151	151



Resultat, balans och finansiering

Resultat

De senaste årens rekordutveckling på framför allt passagerarsidan dämpades under 2012. För fastighetsverksamheten har dock den positiva utvecklingen hållit i sig med historiskt låg vakansgrad, 1,6 procent i december 2012. Godsvolymerna sjönk under 2012 med fem procent jämfört med året innan. Den rådande konjunkturutvecklingen pekar på en fortsatt svag konjunktur för de närmaste åren. Intäktsidan påverkas främst avseende minskade hanteringsintäkter. I samband med att Destination Gotland tagit över stuveriverksamheten för Gotlandstrafiken minskar stuveriintäkterna. Detta påverkar resultatet ytterst marginellt. På kostnadssidan är det främst räntekostnaderna och avskrivningarna som fortsätter att öka. Den största ökningen av avskrivningarna sker mellan 2016-2017, medan räntekostnaderna ökar kraftigt redan 2016 och framåt. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 50 miljoner kronor per år under perioden 2014-2016.

De senaste åren har relativt mycket resurser lagts på underhåll av Stockholms Hamnars anläggningar. Dessutom har eller ska flertalet av anläggningarna byggas om eller rustas upp. Detta gör att underhållskostnaderna för perioden kan pressas ned. I genomsnitt ligger underhållskostnaderna för perioden på 95 miljoner kronor per år. Det är ungefär 15-20 Mkr lägre än genomsnittliga underhållskostnaderna för de senaste åren.

Balans

Balansomslutningen förväntas öka från budgeterade 2 209 miljoner kronor 2013 till 6 000 miljoner kronor 2016. Soliditeten vid periodens slut 2016 är 25 procent, mycket tack vare 1 000 miljoner kronor i beslutat aktieägartillskott.

Investeringar och finansiering

Totala investeringarna under perioden 2014-2016 planeras till 4 201 miljoner kronor. Av denna total avser 3 727 Mkr de tre stora projekten.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel på cirka 400 miljoner kronor, upplåning via Stockholms stads finansstrategi 2 789 miljoner kronor jämte aktieägartillskott 1 000 miljoner kronor från moderbolaget Stockholms Stadshus AB. Dotterbolagens investeringar finansieras genom lån från moderbolaget.