



6.

STOHAB
2017-03-13

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Förslag till budget 2018 och inriktning 2019 och 2020 för Stockholms Hamnar

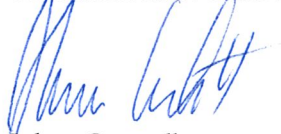
Bifogat förslag till budget 2018 och inriktning 2019 och 2020 för Stockholms Hamnar överlämnas härmed för styrelsens godkännande. Det föreslås vidare att dokumentet i enlighet med centrala direktiv överlämnas till styrelsen för Stockholms Stadshus AB. MBL-förhandling om förslag till budget 2018 och inriktning 2019 och 2020 är bokad till onsdag den 8 mars 2017.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att godkänna föreliggande förslag till budget 2018 och inriktning 2019 och 2020 samt överlämnar densamma till styrelsen för Stockholms Stadshus AB.

Stockholm den 7 mars 2017

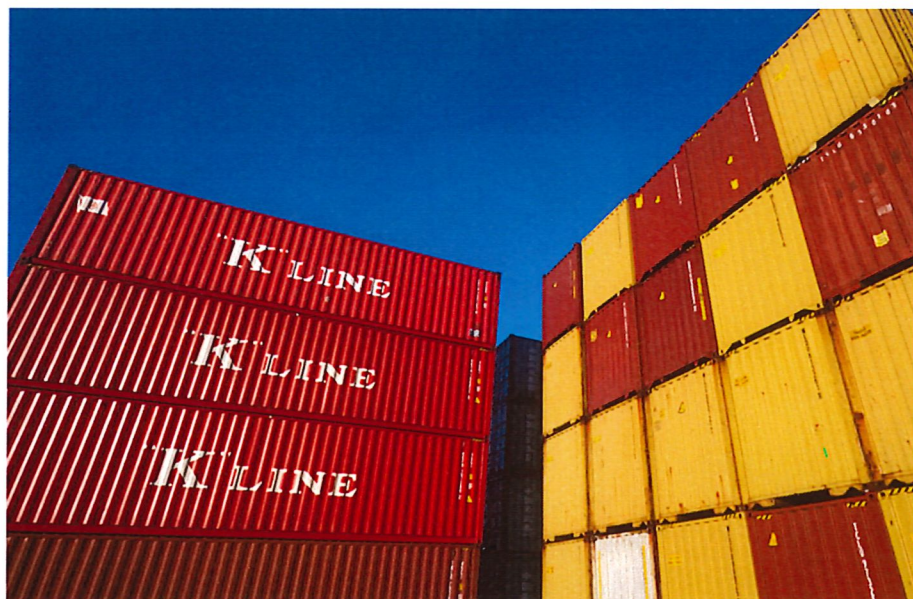

Johan Castwall
VD

Mats Lundin
Chef Affärsstöd

Strategisk inriktning

Förslag till budget 2018 och inriktning för
2019 och 2020

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnar

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolaget Kapellskärs Hamn AB samt intressebolaget Nynäshamns Mark AB. Stockholms Hamn AB ägs av Stockholms Stadshus AB.

Stockholms Hamnars mission

Stockholms Hamnar är en effektiv länk för transporter av människor och varor mellan vatten, spår och väg.

Stockholms Hamnars vision

Vi är Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Visionen konkretiseras i tretton långsiktiga mål inom hamn- och fastighetsverksamhet samt stöd till verksamheten. Se sida 10 för presentation av målen.

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 2017-2019, *sammanfattning*

Stockholms Hamnar ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt. Hamnen och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren och Stockholms Hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för regionen. Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed spelar sjöfarten en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning.

För att avlasta vägnätet så mycket som möjligt bör transporter ske via sjöfarten och samordnas med järnväg i ett trafikslagsövergripande system. Särskild vikt ska läggas vid klimatsmarta transporter vid den nya hamnen i Norvik.

Stockholms Hamn AB ska:

- i samverkan med berörda nämnder utreda förutsättningarna för att sjöfarten kan utvecklas vid Stadsgården och Masthamnen och samtidigt skapa en levande stadsmiljö vid vattnet.
- ska stimulera, och vara ett föredöme för, ett miljövänligt transportarbete och samtidigt bygga på sunda ekonomiska kalkyler.
- samverka med landstingets planering för utökad kollektivt resande på stadens vatten.
- medverka till att målen i färdplanen för en fossilbränslefri stad 2040 uppnås.
- arbeta för att alternativa bränslen ska tillhandahållas för fartyg (i linje med EU:s politik att TNT-hamnarna (TNT= transnationellt nätverk) ska ha minst ett tillgängligt alternativ till diesel).
- aktivt erbjuda tillsynsmyndigheter möjlighet till närvaro vid anläggningarna för att bidra till en hög säkerhet och trygghet för yrkestrafik och resenärer.
- elansluta färjor och kryssningsfartyg så långt som möjligt i hamn för att minska luftföroreningar och buller.
- aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar.
- bedriva ett viktigt arbete för att skapa en robust stad i ett förändrat klimat, och ska bistå kommunstyrelsens arbete med klimatanpassning.
- samordna och finansiera stadens fortsatta medverkan i ÅF Offshore Race, Stockholm Gotland Runt.

Ett Stockholm som håller samman

- säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en klimatsmart och tillförlitlig varuförsörjning via sjöfarten till regionen.
- fortsätta arbetet med pågående projekt och fortsätta utvecklingen och leda upprustningen av stadens innerstadskajer med målet att de ska vara en del av den levande stadsmiljön.
- tillgängliggöra stadens kajer och implementera kajstrategin.
- vara aktiva i utvecklingen av person- och kollektivtrafik på vatten.
- verka för att stadens mål om ett ökat bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken värnas.
- i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen arbeta med avvecklingen av oljeverksamheten vid Loudden.

Ett klimatsmart Stockholm

- fortsätta arbetet med differentierade hamnavgifter som syftar till att minska utsläpp och buller samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering som även inkluderar hanteringen av fartygens svart- och gråvatten.
- beakta effekter av ett förändrat klimat.
- verka för kraftigt ökade möjligheter för järnvägstransporter från och till hamnarna.

Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

- skapa goda förutsättningar för att kryssningstrafiken fortsatt ska kunna utvecklas och vara en del av tillväxten för regionen och tillsammans med Stockholm Business Region AB bidra till besöksnäringen.
- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av bolagets byggnader och anläggningar.
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer.

Marknadsförutsättningar

Marknadsanalysen nedan bygger på rapporter från Konjunkturinstitutet. Inom eurozonen har de ekonomiska utsikterna stabiliserats den senaste tiden och samtidigt är den globala handels- och säkerhetspolitiska osäkerheten stor. En ny president i USA samt Brexit är sådana exempel. I prognosen för de närmaste åren sker dock inga volymjusteringar baserat på det säkerhetspolitiska läget.

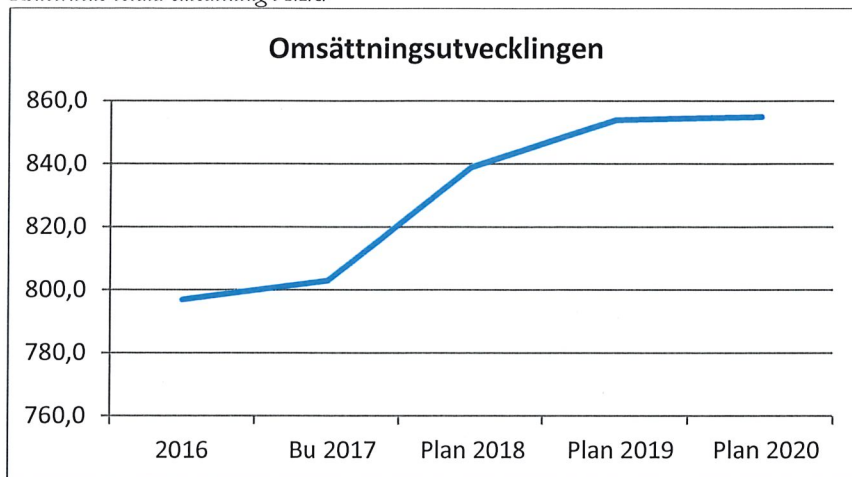
Svensk ekonomi är fortsatt stark med en tillväxt väl över trend. BNP väntas öka med 3,7, 2,8 samt 2,3 procent 2016-2018. Stockholms län växer så det knakar, vilket driver konsumtion och därmed en ökad import. Exporten väntas också öka, bland annat som en följd av en kronförsvagning.

Stockholms Hamnars största intäkter från passagerare och gods kommer från trafiken mellan Sverige och Finland. Efter många år av svag tillväxt i Finland tas nu små steg mot ökad tillväxt och en högre investeringsnivå. Den finska exporten återhämtar sig något 2017-2018 men inhemsk efterfrågan fortsätter vara motorn för tillväxten.

I Baltikum väntas Estland ha en fortsatt dämpad tillväxt medan BNP-utvecklingen i Lettland, för de närmaste åren, ser mycket bra ut. En ökning något högre än Sveriges. Polen har under många år haft en god tillväxt men demokratiska bakslag ger oro. Polen väntas också ha en relativt hög BNP-tillväxt. Ryssland påverkas fortsatt negativt av handelskonflikter, ett lågt oljepris samt en kraftigt försvagad valuta vilket slår hårt mot ekonomin och godsvolymer.

Under perioden 2017-2018, kommer Stockholms Hamnars modell för miljörabatter ses över. Effekten av detta är inte medtagen i prognosen. I beräkningarna för intäkter och kostnader har följande KPI-förändring använts; 2018: + 1,0 %, 2019: + 1,5 % och 2020: + 1,5 %.

Koncernens totala omsättning i Mkr



Sjöfart

Färjepassagerare

Trafiken med färjepassagerarna över Östersjön är en relativt mogen marknad. Det är därför nu intressant att följa rederiernas bearbetning av nya marknader, främst i Asien. Det har under ett antal år varit en liten nedgång i antalet passagerare. Det är särskilt den svaga finska marknaden som sviktat. Tillväxten sker i trafiken mellan Sverige och Baltikum. Passagerarvolymerna mellan Stockholm och Sankt Petersburg väntas minska under 2017 som en följd av reducerad trafik. Ryssland har dock en enorm potential, frågan är bara när förutsättningarna blir de rätta.

De stora passagerarflödena i Nynäshamn utgörs i första hand av Destination Gotlands passagerare. Det är en marknad som är relativt stabil över tiden. Sedan Gotlandsbåten lagt ner sin trafik är prognosen att cirka hälften av deras passagerare, 40 000 passagerare, kommer att vara kvar i marknaden och resa med Destination Gotland.

De linjer som trafikerar Kapellskär är i första hand inriktade på gods och passagerarna utgörs nästan uteslutande av icke betalande passagerare. Viking Line utgör ett undantag med sina stora passagerarvolymerna mellan Kapellskär och Mariehamn vilket är en mogen och stabil marknad med mindre volymförändringar över tiden.

En fortsatt försiktig tillväxt prognostiseras under perioden, drivet av ökade volymer på Baltikum och en sakta förbättrad finsk konjunktur.

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal färjepassagerare (miljoner)	10,8	11,0	11,1	11,2	11,2

Kryssningstrafiken

Kryssningsfartygen blir större och antalet turnarounds ökar. Efter en svacka 2016 ökar nu antalet kryssningspassagerare.

Kryssningsrederierna menar att Östersjöregionen är en stark marknadsplats och de ser ingen minskad närvaro i framtiden. De har en bra förtjänst per såld biljett samtidigt som regionen får högt betyg av passagerarna. Även den geopolitiska situationen i östra Medelhavet gör att kryssningsrederierna väljer att förlägga flera av sina fartyg i Östersjöområdet. Fartygsstorleken ökar och för 2017 är det 55 fartyg över 300 meter inbokade. Bokningsläget för 2018 ser också bra ut.

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	835	983	1000	1000	1000
Antal kryssningsanlöp	230	260	260	260	260

Färjegods

Volymerna för färjegodset i Stockholms Hamnar har haft en bra utveckling de senaste åren. De stora volymerna i den så viktiga trafiken mellan Sverige och Finland har ökat. Den största ökningen finns i trafiken mellan Sverige och Baltikum. Även volymerna på Polen fortsätter att utvecklas positivt. Trafiken mellan Stockholm och Sankt Petersburg är mer osäker som beskrivits ovan.

Flera av rederierna aviserar att de kommer att sätta in fler och större fartyg de närmaste åren. Detta gäller exempelvis Finnlines, Stena Line och Polferries.

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,5	6,7	6,8	7,0	7,1

Container

Containerrederierna blir större och färre. Nya allianser bildas och containermarknaden uppvisar stor instabilitet vad gäller volymer och fraktrater. Rederierna vill anlöpa med större fartyg. Som en följd av ett ökat intresse från rederierna att ta godset sjövägen hela vägen till växande Stockholmsregionen, samt en stark svensk ekonomi med ökande konsumtion, omsattes nära 54 000 TEUS 2016, vilket är den högsta volymen någonsin.

En fortsatt tillväxt prognostiseras under perioden. Det är drivet av ökad konsumtion och ökad miljömedvetenhet. Möjligheten att transportera containers sjövägen, så nära slutkonsumenten som möjligt, blir alltjämt en framgångsfaktor för importörerna.

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	54	55	60	65	80

Bulk

Som en följd av avvecklingen av oljeterminalen på Loudden så väntas oljevolymerna ligga på 2016 års nivå under 2017 och 2018, för att 2019 halveras och sedan upphöra. I övrigt är bedömningen att bulken kommer att ligga på en oförändrad nivå under perioden.

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Bulkgods (miljoner ton)	2,1	2,0	2,1	1,8	1,5

Fastighet

Hyresmarknaden

Hyrorna stiger på bred front i hela Stockholm vilket syns på nästan alla delmarknader. Dock är det främst yteffektiva moderna lokaler som det är störst efterfrågan på. Hyrorna stiger även i den yttre kransen av innerstaden där största delen av Stockholms Hamnars bestånd finns i Frihamnen och Värtahamnen. *Källa: Strateg Fastighetskonsults Marknadskartläggning 2016 Gärdet/Värtan Oktober*

Vakansgraden för marknadsområdet Gärdet/Värtan ligger för närvarande på fyra procent, vilket motsvarar Stockholms Hamnars bestånds vakansgrad och är en minskning från föregående år. *Källa: Strateg Fastighetskonsults Marknadskartläggning 2016 Gärdet/Värtan Oktober*

I beståndets delområden Frihamnen och Värtahamnen, en del av Norra Djurgårdsstaden, kommer det dessutom tillkomma cirka 1 700 nya bostäder som enligt plan ska vara färdigställda till 2020. På sikt planeras det för än fler bostäder och mer än 35 000 arbetsplatser. Även inom Stockholms Hamnars egna bestånd, har ytor tillkommit i Värtaterminalen med terminalyta och moderna lokaler med sjöutsikt som till större delen hyrts ut till rederier, stuveri och en bistro. Framöver kommer nybyggnationen påverka utbudet och efterfrågan på lokaler, samt typ av lokaler som efterfrågas.

I delområdet Skeppsbron är Slussenprojektet igång vilket kommer innebära en modernisering men också omdaning av det befintliga beståndet. Alla tullhusen på Skeppsbron har en obestämd framtid och är nu uthyrda på tillfälliga kontrakt. En ny hållplats med biljettkontor för Djurgårdsfärjan planeras i samarbete med Stockholms Stad och Trafikförvaltningen, där större flöden av passagerare ska kunna tas emot.

Övergripande strategier

Fastighetsavdelningen har tagit fram övergripande strategier för respektive byggnad. Strategierna är skapade utifrån byggnadernas beskaffenhet och Stockholms Hamnars samt Stockholms stads planer för området. I Frihamnen/Gärdet finns relativt många medieföretag. Förutom mediabolagen är ett antal underleverantörer till dessa hyresgäster i magasinerna i Frihamnen.

Arbetet med utveckling av fastighetsbeståndet bygger på de upprättade strategierna för de större byggnaderna. Strategierna kommer att leda till en ökning av tomma lokaler för anpassning till nya verksamheter. Lokalernas uthyrningstid förlängs för att kunna få hyresgäster som matchar byggnadernas strategier.

Stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden innebär att ett tjugotal byggnader i Frihamnen, främst skjul, kommer att behöva rivas om några år. Detta bedöms inte ske under den här treårsperioden.

Lokalintäkter

Lokalhyresintäkterna i hamnens bestånd i Stockholm ökar under 2017 och bedöms öka med 1,0–1,5 procent de nästkommande åren.

Den nybyggda Värtaterminalen är det främsta skälet till intäktsökningen med bland annat ett stort rederi och en bistro som ökar intäktssidan med åtta miljoner. I Magasin 2 sker däremot en intäktsminskning till följd av att verksamheter flyttar till Värtaterminalen. Däremot förväntas att ytor i Magasin 2 hyrs ut under 2018-2020.

Miljöarbete med energi i fokus

Stockholms Hamnar har sedan 2013 satt upp solcellsanläggningar i Frihamnen, på Värtaterminalen, i Nynäshamn och i Kapellskär. Arbetet med att bygga ut solcellsparken stoppades på grund av pålagd skatt på egenproducerad el. Nu när denna är borttagen fortsätter arbetet med ytterligare en anläggning i Frihamnen 2017. En översiktlig inventering av byggnadernas tak visar att kapaciteten kan byggas ut till 1 000 kW på de befintliga taken i Stockholms Hamnar. Dessutom undersöks om de nya planerade taken i Stockholm Norvik Hamn är lämpliga.

Investeringar

De investeringar som genomförs de kommande åren beror som tidigare framför allt på att nya hyresgäster tillkommer. Under perioden kommer cirka 5 000 kvm per år av lokalytan att byggas om. Det motsvaras av en årlig investeringsvolym på cirka 45 Mkr. Satsningarna är viktiga för de framtida intäkterna och lönsamheten. Utöver dessa tillkommer cirka fem Mkr per år. Det krävs för att klara det långsiktiga miljömålet om en minskad energianvändning med 50 procent, basår 2005. Här finansieras investeringarna framför allt av sänkta driftkostnader.

Underhåll

De senaste åren har utfallet för fastighetsunderhållet varit cirka 20 Mkr. Budgeten behöver dock fortsatt vara runt 25 Mkr för att upprätthålla kvaliteten på byggnaderna långsiktigt.

Drift

På driftsidan ses framför allt förbrukningen av alla medieslag och serviceavtal över. Arbetet med att sätta in elmätare hos alla hyresgäster fortsätter. Att separera sjöfartsel från fastighetshetsel är också prioriterat. Syftet är bland annat att få bort den schablondebitering som idag fortfarande sker till ett antal kunder. Detta skapar incitament till en bättre uppföljning och lägre förbrukning. I och med att nya byggnader tagits i drift i Kapellskär och Värtaterminalen kommer driftkostnaderna att öka något, runt 45 Mkr.

Kapellskär och Nynäshamn

I båda hamnarna tas en långsiktig underhållsplan fram under 2017 för att hitta rätt nivå för framtida arbeten. Norviks påverkan på Nynäshamns hamn behöver också tas med strategin hur dessa byggnader ska utvecklas.

Totalt Fastighet i Mkr

	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Fastighetsintäkter (Mkr)	224	236	241	245	250
Underhållskostnader	-21	-25	-25	-25	-25

Stora investeringsprojekt

För att möta behoven i den växande Stockholmsregionen har Stockholms stad tagit fram en vision om hur framtidens moderna hamn kan möta stadens behov. Visionen resulterade i ett antal genomförandebeslut i Kommunfullmäktige. Arbetet konkretiseras framför allt genom utvecklingsprojekten Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn. De två sistnämnda projekten färdigställdes under 2016.

Stockholm Norvik Hamn

Arbetet med att utvidga hamnen i Nynäshamn med Stockholm Norvik Hamn har äntligen börjat på allvar. Hamnen planeras som container- och rorohamn. Den exploaterade ytan är 44 ha och med en kajlängd på cirka 1 400 meter. Maxdjupet vid containerkajerna ligger på 16,5 meter. Högsta domstolen gav den 29 april 2016 ett positivt besked genom att inte lämna prövningstillstånd. Därmed är bygget av hamnen igång. Projektet kommer att avslutas under perioden. Planerad driftstart av containerdelen är 1 maj 2020. Slutkostnadsprognosen för projektet är beräknad till 3,7 mdkr.

Övriga investeringar

Förutom projektet Stockholm Norvik Hamn sker ytterligare investeringar under perioden. Arbetena avser i korthet renovering av kajdäck på Söder Mälarstrand, kajarbeten vid Vikingkajen och Masthamnen, betongreparationer utmed Stadsgården, kajreparationer i Masthamnen samt anslutning för mottagning av svart- och gråtvatten i Nynäshamn.

Styrning av verksamheten och dess mål

Stockholms Hamnar samlar företagets åtaganden i en övergripande affärsplan. I både planering och uppföljning integreras hållbarhet – ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter – för att nå företagets vision; Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Företagets styrning utgår från tretton långsiktiga mål. Målen innefattar bland annat Stockholms Hamnars ambitioner inom en rad områden, ägardirektiven från Stockholms stad och miljömålen. De tretton målen är uppdelade i tre områden:

Hamnverksamhet

Stockholms Hamnar ser till att varuförsörjningen i Stockholmsregionen fungerar effektivt och på ett hållbart sätt. Det kännetecknas av hög kapacitet och intermodalitet. Vi bidrar till att besöksnäringen i Stockholmsregionen stärks och håller hög klass på ett hållbart sätt. Alla besökare känner sig välkomna och trygga vid terminaler och kajer.

- Effektiv hamnkapacitet – vi möter kunders och samhällets långsiktiga behov av hamnkapacitet för både person- och godstrafik.
- Nöjda & Hållbara kunder – vi gör det möjligt för kunder att vara och agera hållbart.

Fastigheter

Stockholms Hamnar är en professionell hyresvärd som utvecklar och förvaltar unika, hamnnära och hållbara fastigheter. Genom innovativa lösningar ges kunderna förutsättningar att agera hållbart.

- Attraktiva och hamnnära fastigheter – vi utvecklar, förvaltar och hyr ut unika, hållbara hamnnära fastigheter.

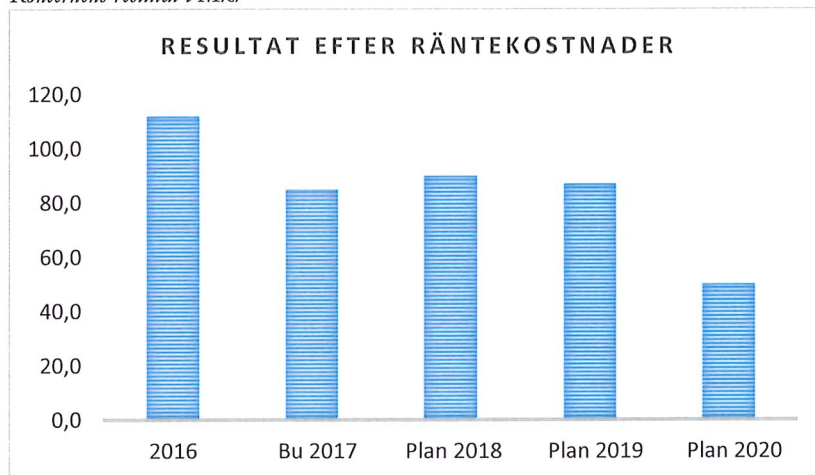
Stöd till verksamheten

Stockholms Hamnar agerar förtroendeingivande genom att låta ambition, arbetssätt och ledningssystem säkerställa en hållbar verksamhet inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. Vi arbetar för öppenhet, dialog och samarbete med samtliga intressenter. Förståelse för deras verklighet är en viktig utgångspunkt i det dagliga arbetet. Medarbetarna är lösningsorienterade, trygga och sätter verksamheten främst.

- Proaktiv kommunikation – vi har en öppen dialog med våra intressenter i effektiva kanaler.
- Brottsförebyggande – vi motverkar illegal verksamhet i samverkan med våra intressenter.
- Lönsam affärsverksamhet – vi bedriver en långsiktigt lönsam affärsverksamhet.
- Effektiv verksamhetsstyrning – vi arbetar med tydliga mål, uppföljning och transparent rapportering.
- Kompetenta medarbetare – vi säkerställer proaktivt rätt kompetens och/inklusive mångfald.
- Leva som vi lär – våra etiska riktlinjer vägleder oss i vårt beteende.
- Säker arbetsplats – vi är ett föredöme i arbetsmiljö-, hälso- och säkerhetsarbetet.
- Klok inköp – våra inköp är hållbara.
- Effektiv resursanvändning – vi använder allt material, avfall, energi, vatten och tid effektivt.
- Förnybar energi – vi använder endast förnybar energi.

Ekonomisk utveckling

Koncernens resultat i Mkr



Resultat

För de närmaste åren är det en mer positiv intäktsutveckling i Stockholms Hamnar än tidigare prognoser. Resultaten för perioden ligger även de på en högre nivå än tidigare antaganden. Vidtagna åtgärder för att förbättra lönsamheten har spelat in. Under perioden är de två stora utvecklingsprojekten Värtapiren och Kapellskärs Hamn färdigställda. Båda är i full drift och avskrivningen av investeringarna har påbörjats.

Intäkterna från hamnavgifter ökar under perioden från 808 Mkr per år 2017 till 855 Mkr år 2020. Ökningen beror på fortsatt ökade godsvolymer i de moderna hamnanläggningarna. De omförhandlade trafikavtalen 2016 och 2017 innebär också ökade intäkter. Dessutom medför den ökande kryssningsverksamheten ett intäktsstillskott. På fastighetsidan är det de tillkommande lokalerna i bland annat Värtaterminalen som ger ökade hyresintäkter. Under perioden fortsätter hanteringsintäkterna att öka. Det är volymtillväxt i samtliga hamnar. Under 2020 tas den nya hamnen i Norvik i drift och ändrar intäktstrukturen något. På kostnadssidan är det räntekostnaderna och avskrivningarna som fortsätter att öka. Det är dock inte i den omfattning som tidigare prognoser. Tack vare ett lägre upplåningsbehov och en lägre upplåningsränta hålls räntekostnaderna ner.

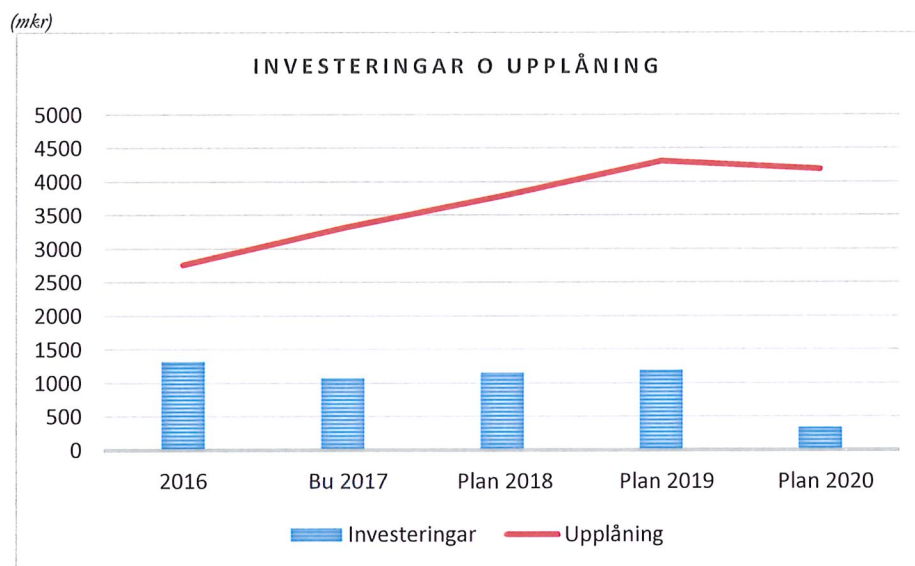
Under perioden ligger antalet anställda 2018-2019 kvar på samma nivå som 2017. 2020 minskar antalet beroende på att containerverksamheten flyttar till Norvik och tas över av HPH. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 75 Mkr (68) per år under perioden 2018-2020.

En mer långsiktig planering på underhållssidan innebär lägre underhållskostnader än tidigare år. Underhållskostnaderna beräknas till 85 Mkr per år.

Koncernen (Mkr)	2016	Bu 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Hamnavgifter	429,0	433,0	452,0	460,0	465,0
Hantering	78,0	59,0	70,0	72,0	62,0
Hyror / Arrenden	227,0	240,0	245,0	250,0	256,0
Servicejänster	36,0	45,0	46,0	46,0	46,0
Övriga intäkter	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0
Eliminering internfakturer	-7,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0
Summa intäkter	797,0	803,0	839,0	854,0	855,0
Underhållskostnader	-86,0	-96,0	-85,0	-85,0	-85,0
Driftkostnader	-283,0	-289,0	-297,0	-303,0	-315,0
Personalkostnader	-153,0	-160,0	-163,0	-167,0	-170,0
Avskrivningar	-129,0	-143,0	-166,0	-166,0	-183,0
Rörelseresultat	146,0	115,0	128,0	133,0	102,0
Finansnetto	-34,0	-30,0	-38,0	-46,0	-52,0
Resultat efter finansnetto	112,0	85,0	90,0	87,0	50,0
Investeringar brutto	1 327	1 079	1 156	1 196	344
Upplåning	2 763	3 310	3 788	4 307	4 191
Medelantal anställda	166	175	175	175	167

Investeringar och upplåning

Planerade investeringar under perioden 2018-2020 summerar till ungefär 2,7 mdkr. Av denna total avser 2,2 mdkr kronor projektet Stockholm Norvik Hamn.



Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel och upplåning via Stockholms stads internbank jämte aktieägartillskott på två mdkr från moderbolaget. Stockholms Hamnars checkräkningsskuld ökar från 3,3 mdkr, 2017 till 4,2 mdkr vid utgången av 2020. Verksamheten genererar ett positivt kassaflöde före räntekostnader och investeringar på nästan 300 Mkr per år. I och med det minskade investeringsbehovet minskar så sakteliga upplåningsbehovet från och med 2020.