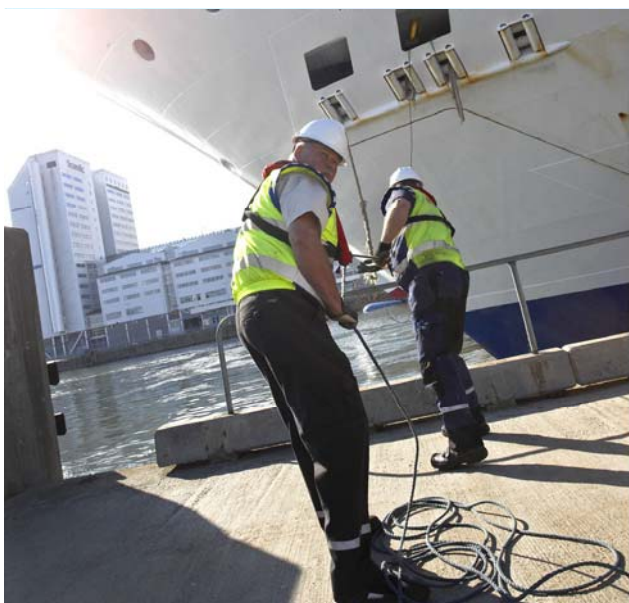


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2019 och inriktning för
2020 och 2021

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.



Vision
Stockholms Hamnar är Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

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

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.

Det 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
- vara en effektiv och lönsam partner

Ägardirektiv för 2018-2020, 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. Stockholms Hamnar utgör här 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.

Bolaget ska skapa goda förutsättningar för att kryssningstrafiken fortsatt ska kunna utvecklas och vara en del av tillväxten för regionen genom att tillsammans med Stockholm Business Region AB bidra till besöksnäringen.

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 ökad 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.
- fortsätta delta i utvecklingen av person- och kollektivtrafik på vatten.
- fortsätta medverka 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 utvecklingen av oljeverksamheten vid Loudden.

Ett klimatsmart Stockholm

- beakta effekter av ett förändrat klimat i utvecklingen av verksamheten.
- verka för kraftigt ökade möjligheter för järnvägstransporter från och till hamnarna.

- utreda vilka åtgärder som bör genomföras för att bidra till en utveckling mot fossilbränslefri sjöfart.
- i samarbete med Stockholm Business Region AB och trafiknämnden studera möjligheten och förutsättningar för marknadsaktörer att skapa en lösning för att transportera primärt turister sjövägen mellan stadens olika sevärdheter och terminalerna.
- i samarbete med AB Stokab, Stockholms Stads Parkerings AB, trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden, starta ett projekt för att med ny teknologi styra flöden för att undvika trängsel för turistbussar.

Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

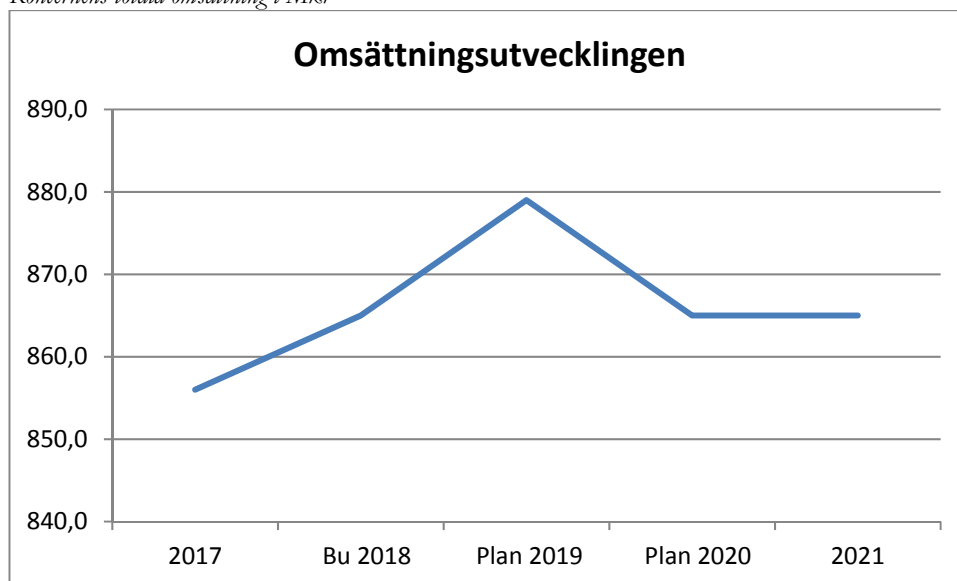
- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av bolagets byggnader och anläggningar.
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer och av kommunfullmäktige gemensamma direktiv för samtliga nämnder och bolagsstyrelser.

Marknadsförutsättningar

Marknadsanalysen nedan bygger på konjunkturrapporten (dec 2017) från Konjunkturinstitutet. Svensk ekonomi går starkt. Både produktion och sysselsättning har ökat snabbt under hösten och det mesta pekar på en fortsatt konjunkturuppgång. Behov av investeringar i omvärlden bidrar till att exporten blir en ännu viktigare motor för svensk ekonomi framöver. Det är en fortsatt svag krona vilket gynnar exporten. Den positiva utvecklingen innebär att sysselsättningen ökar. Det är fortsatt god tillväxt i vår omvärld, både i Europa och övriga världen. Den låga räntenivån eldar på ekonomierna. Brexit och nya handelsavtal under 2019 innebär ett litet orosmoln. Storbritannien är i princip det enda landet med svag tillväxt.

Stockholms Hamnars modell för miljörabatter ses över. Effekten av detta är inte medtaget i prognosen. I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts; 2019: + 1,6 %, 2020: + 2,0 % och 2021: + 2,7 %.

Koncernens totala omsättning i Mkr



Verksamhetsområde Sjöfart

Färjepassagerare

Passagerarvolymen över Östersjön är totalt sett stabil. Det gäller även den mogna marknaden mellan Sverige och Finland som oftast uppvisar små volymförändringar. Anhörigresandet mellan Sverige och Finland har under senare år minskat något, detta kan komma att kompenseras av att allt fler asiatiska turister reser med färjorna över Östersjön.

Viking Line kommer under 2020 att sätta in ett nytt fartyg liknande Viking Grace mellan Sverige och Finland. I övrigt ser vi inga stora förändringar i passagerarsegmentet vad gäller trafik eller tonnage mellan Sverige och Finland.

Passagerarvolymerna mellan Stockholm och Sankt Petersburg väntas minska något under 2018 som en följd av tidigare reducerat antal anlöp. Den ryska marknaden har en enorm potential och när förutsättningarna är de rätta, kan volymerna på sikt öka.

De stora passagerarflödena i Nynäshamn utgörs i första hand av Destination Gotlands passagerare. Det är en marknad som är relativt stabil och förväntas växa något under perioden. Destination Gotlands nya fartyg är planerat att sättas in i slutet av 2018.

Totalt sett väntas i passagerarsegmentet en fortsatt försiktig tillväxt under perioden 2019-2021, drivet huvudsakligen av ökade volymer på Baltikum.

	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal färjepassagerare (miljoner)	11,0	11,1	11,2	11,2	11,3

Kryssningstrafiken

Kryssningsfartygen blir fortsatt större och för 2018 är det 58 fartyg över 300 meter inbokade. Antalet turnarounds ökar. I nuläget är 278 anlöp varav 70 turnarounds bokade för 2018.

Kryssningsrederierna ser i Östersjöregionen en attraktiv marknadsplats och där de vill ha en fortsatt stark närvaro. Rederierna har en bra intjäning och passagerarna tycker mycket om kryssningsdestinationerna i Östersjön. Den svåra geopolitiska situationen i östra medelhavet gör också att kryssningsrederierna fortsatt satsar i Östersjöområdet.

2018 tas den nya kryssningsterminalen i Visby i drift. Det är i nuläget svårt att bedöma om detta kommer att ha någon påverkan på hur kryssningsanlöpen fördelar sig i Östersjön. Stockholms Hamnar har i nuläget fler bokningar för 2019 än vad orderläget var vid samma tidpunkt förra året för 2018. Det tyder på en stark kryssningssäsong även 2019.

	2017	2018	2019	2020	2021
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	1000	1093	1100	1150	1150
Antal kryssningsanlöp	263	260	270	270	270

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 fortsätter att öka. Procentuellt är annars den största ökningen 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.

Rederiet Finnlines förlänger sina fartyg i trafiken mellan Kapellskär och Nådendal och planerar att trafikera med den utökade kapaciteten från och med kvartal två 2018. Kapellskärs hamn är utbyggt och redo att ta emot fartygen på den nya piren. Finnlines väntar bara på att Nådendals hamn ska bli klara med sin nya pir för att kunna sätta in de

större fartygen. De större fartygen kommer framför allt göra det möjligt för Finnlins att trafikera med två fartyg även under perioder med höga volymer. Därmed slipper de extra tonnage för de månader då godsvolymerna är som störst.

Volymökningen på Baltikum är drivet dels av en växande marknad och dels av att Rederiet Stena Line expanderar sin trafik mellan Nynäshamn och Ventspils. Även volymerna på Polen fortsätter att utvecklas positivt. Stena Line startade en ny linje mellan Nynäshamn och Gdynia under 2017. Som ett svar på detta sätter rederiet Polferries i början av 2018 in ett andra fartyg i trafiken mellan Nynäshamn och Gdansk.

Det är en mycket kraftig volymtillväxt i Nynäshamns hamn, vilket ställer stora krav på effektiv hantering i hamnen för att klara det höga kapacitetsutnyttjandet på hårt utnyttjade ytor.

I prognosen är det räknat med fortsatt ökade volymer de kommande åren. Det är dock inte en lika kraftig volymökning som den under 2017. Ökningen som är prognostiserad för 2021 är baserad på att roroterminalen i Stockholm Norvik Hamn öppnar under hösten 2020. Den nya hamnkapaciteten är en förutsättning för den beräknade volymökningen 2021.

	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,9	7,1	7,2	7,3	7,5

Container

Konsolideringen inom containersegmentet fortsätter. Genom skalfördelar sänks kostnaderna 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 blir större.

Hos rederierna ökar intresset för att ta godset sjövägen till Stockholmsregionen. En region som också är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa. En fortsatt tillväxt prognostiseras under prognosperioden. Volymprognosen 2020 och 2021 är baserad på att containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn öppnar i maj 2020 vilket ger volymtillväxt under andra halvåret 2020 och för helåret 2021.

	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	60	65	70	85	120

Bulk

Som en följd av avvecklingen av oljeterminalen på Loudden så kommer volymen olja att succesivt minska, för upphöra i slutet av 2019. I övrigt bedöms bulken ligga på en oförändrad nivå under perioden.

	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Bulkgods (miljoner ton)	2,4	2,4	2,1	2,0	2,0

Anläggningsinvesteringar

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 är i full gång. 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. Projektet kommer att avslutas under 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, fördjupning av Frihamnsbassängen, kajreparationer mellan Värtapiren och Fortumpiren, stora reparations- och utvecklingsarbeten vid Vikingkajen och Masthamnen, betongreparationer utmed Stadsgården samt förlängning passagerargång och anslutning för mottagning av svart- och gråtvatten i Nynäshamn.

Verksamhetsområde Fastighet

Hyresmarknaden

Hyrorna stiger på bred front i hela Stockholm vilket syns på nästan alla delmarknader. Dock är det främst yt-effektiva 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: NAI Svefa.

Vakansgraden för marknadsområdet Gärdet/Värtan ligger för närvarande på fyra procent, vilket motsvarar Stockholms Hamnars bestånds vakansgrad. Källa: Objektvision

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. Framöver kommer nybyggnationen påverka utbudet och efterfrågan på lokaler, samt typ av lokaler som efterfrågas.

Avetableringen av Loudden och containerterminalen kommer innebära minskade arrende- och lokalintäkter för 2020 och framåt.

Med Slussenprojektet kommer det ske både modernisering och omdaning av byggnaderna på Skeppsbron. Alla tullhusen på Skeppsbron har en obestämd framtid och är nu uthyrda på tillfälliga kontrakt med tillfälliga bygglov. En planbeställning hos Stadsbyggnadskontoret är gjord. 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 större byggnad. Strategierna är skapade utifrån byggnadernas beskaffenhet och Stockholms Hamnars samt Stockholms stads planer för området.

Arbetet med utveckling av fastighetsbeståndet bygger på de upprättade strategierna för de större byggnaderna. De kommer att leda till en ökning av tomma lokaler för anpassning till nya verksamheter men lokalernas uthyrningstid förlängs för att kunna få hyresgäster som ligger i linje med strategierna för byggnaderna.

Lokal- och arrendeintäkter

Förändringarna på Loudden och containerterminalen motsvarar 18 Mkr i minskade årliga hyres- och arrendeintäkter. Det är arrendeintäkterna som står för den största intäkts-

minskningen. Lokalhyresintäkterna i hamnens övriga bestånd i Stockholm beräknas däremot öka under 2019-2021 med 1,0-1,5 procent per år. För att möta resultat tappet ser vi över andra utvecklingsmöjligheter på fastighetssidan för hamnnära lägen i Louddenområdet, i den stadsutveckling som planeras.

Miljöarbete med energi i fokus

Stockholms Hamnar har sedan 2013 satt upp solcellsanläggningar i Frihamnen, på Värta-terminalen, i Nynäshamn och i Kapellskär. Den senaste anläggningen sattes upp i Frihamnen 2017. En översiktlig inventering av byggnadernas tak visar att kapacitet finns för att bygga ytterligare solcellsanläggningar.

Utifrån en energistrategi genomförs energibesparingsåtgärder för att uppfylla målet om halverad energianvändning under perioden 2005-2025. Andra energiprojekt är t ex förnybar energi som bergvärme, energikartläggningar som leder till minskad förbrukning och injustering av både fjärrkyla och fjärrvärme.

Investeringar

De planerade investeringarna för de kommande åren beror framför allt på att nya hyresgäster tillkommer. Under perioden kommer cirka 2 500 kvm per år av lokalytan att byggas om. Det motsvaras av en årlig investeringsvolym på cirka 30 Mkr. Satsningarna är viktiga för de framtida intäkterna och lönsamheten. Utöver dessa tillkommer cirka fem Mkr per år. Det krävs för att klara Fastighets långsiktiga miljömål. Här finansieras investeringarna framför allt av sänkta driftkostnader.

Underhåll

Den gällande underhållsplanen bygger på ett fortsatt årligt underhåll på 24-25 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. Detta skapar incitament till en bättre uppföljning och lägre förbrukning. Något som hittills visat sig vara väldigt positivt.

Kapellskär och Nynäshamn

Intäkterna har minskat i båda hamnarna under 2017 och arbetet med att hitta nya hyresgäster är pågående. Arbetet med att ta fram en långsiktig underhållsplan för båda hamnarna fortsätter 2018. Det för att hitta rätt nivå för framtida underhållsnivån. Norviks påverkan på Nynäshamns hamn behöver också tas med i strategin för hur dessa byggnader ska utvecklas.

Totalt Fastighet i Mkr

	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Fastighetsintäkter (Mkr)	237	235	230	218	215
Underhållskostnader	-21	-25	-25	-24	-24

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:



Ekonomisk utveckling

Resultat

Prognosperioden präglas av stora förändringar, främst under 2020 och 2021. Den nya container- och roro hamnen, Stockholm Norvik Hamn, färdigställs 2020. Samtidigt avvecklas containerverksamheten i Frihamnen och området lämnas över för exploatering. Arrendatorerna på Loudden har avtal som sträcker sig till och med 2019 och i prognosen är det inte räknat med några intäkter från och med 2020.

Totala intäkterna sjunker under perioden på grund av de avvecklade verksamheterna. Detta trots att intäkterna för hamnavgifter ökar.

På kostnadssidan är det räntekostnaderna och avskrivningarna som fortsätter att öka. De ökar något mer än förra årets prognos. Det är upplåningsräntan som höjts sedan förra årets bedömning.

Koncernens resultat efter finansnetto i Mkr



Antalet anställda minskar under perioden. I containerterminalen arbetar idag 17 personer och fr.o.m. halvårsskiftet 2020 kommer containerverksamheten i Norvik bedrivas av Hutchison Ports Sweden.

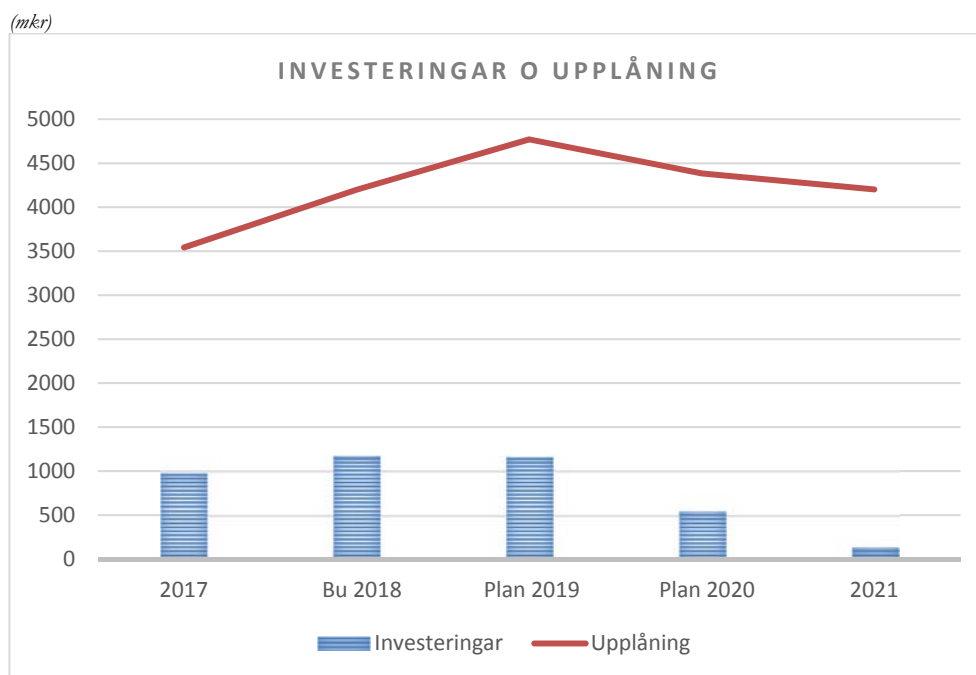
Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 58 Mkr per år under perioden 2019-2021.

Underhållskostnaderna minskar under perioden på grund av de stora områden som Stockholms Hamnar lämnar ifrån sig. Underhållskostnaderna sjunker därför framöver och beräknas till 80 Mkr 2019 samt 74 Mkr de två efterföljande åren.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2019-2021 summerar till ungefär 1,8 mdkr. Av denna total avser 1,3 mdkr kronor projektet Stockholm Norvik Hamn.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel och dels med upplåning via Stockholms stads internbank samt aktieägartillskott från moderbolaget. Upplåningsräntan stiger för perioden och beräknas till 1,15 %, 1,35 % och 1,45 %. Förutom aktieägartillskottet genererar verksamheten ett positivt kassaflöde före räntekostnader och investeringar på nästan 1 mdkr för de tre åren. Efter 2019 minskar successivt bolagets upplåningsbehov. Upplåningen vid utgången av 2021 är oförändrad jämfört med den beräknade skulden 2018.



Koncernens resultaträkning i Mkr

	2017	Bu 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Hamnavgifter	455,9	483,1	486,0	499,3	517,8
Hantering	71,0	72,7	75,0	61,0	42,5
Hyror / Arrenden	240,1	227,4	230,4	218,0	218,8
Servicejänster	50,0	48,4	49,0	48,0	47,5
Övriga intäkter	47,1	42,5	48,0	48,0	48,0
Eliminering internfakturer	-7,8	-8,4	-8,5	-8,5	-8,5
Summa intäkter	856,3	865,6	879,9	865,8	866,1
Underhållskostnader	-76,0	-85,1	-80,0	-74,0	-74,0
Driftkostnader	-304,4	-306,2	-311,9	-318,5	-298,3
Personalkostnader	-156,9	-164,9	-168,2	-165,6	-161,4
Avskrivningar	-170,8	-176,8	-174,8	-197,7	-237,4
Rörelseresultat	148,2	132,6	145,0	110,0	95,0
Finansnetto	-38,7	-42,6	-53,0	-62,0	-63,0
Resultat efter finansnetto	109,5	90,0	92,0	48,0	32,0
Investeringsbrutto	971	1 173	1 154	546	135
Upplåning	3 543	4 199	4 771	4 384	4 203
Medelantal anställda	167	168	170	162	153