



Strategisk inriktning

Förslag till budget 2012 och inriktning för
2013 och 2014

Stockholms Hamn AB

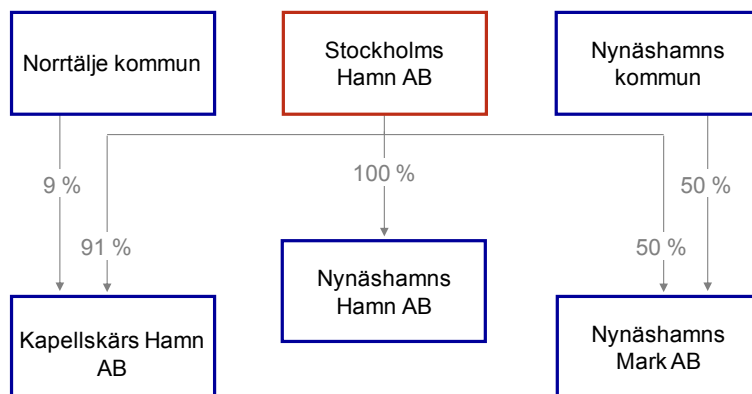




Stockholms Hamnar i korthet

Stockholms Hamnar arbetar för att utveckla Stockholm som en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turism. Uppdraget är att säkra regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. 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 2011:



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



Ägardirektiv 2011-2013

Bolagets mål och uppgifter:

Stockholms Hamn AB ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling. Stockholms Hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen och med tillkomsten av den nya hamnen i Norvik förstärks kapaciteten avseende regionens varuförsörjning ytterligare. Därtill har Stockholms Hamn AB en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Verksamheten ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamn AB utveckling ska medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv. Det ska ske i lämpliga former av samverkan med andra hamnar och intressenter. Infrastruktur, verksamhet och organisation ska utvecklas i takt med EU:s utvidgning och den snabba utvecklingen i Östersjöregionen samt transportmarknadens krav och bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

Arbetet med att söka alternativ för oljeverksamheten vid Loudden fortsätter. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning avseende bränsleprodukter. Miljöförbättrande åtgärder samt säkerhetsåtgärder är nödvändiga inslag till dess att alternativa lokaliseringar kan realiseras. Det är av största vikt att arbetet bedrivs skyndsamt och med en helhetslösning som mål.

Ägardirektiv 2011-2013:

- fortsätta arbetet med att söka 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
- utveckla kryssningstrafiken
- fortsätta arbetet med att minska administrativa och indirekta produktionskostnader
- bolaget ska följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer



Marknadsförutsättningar

Tillväxten i den svenska ekonomin är för närvarande mycket stark. 2010 steg BNP med 5,6 procent och enligt konjunkturinstitutets prognoser förväntas BNP stiga med 3,8 procent under 2011 och 2,9 procent under 2012. Efter den kraftiga tillväxten 2010 kommer vi alltså in i en något lugnare fas 2011-2012. Även den finska marknaden, som har en dominerande ställning vad gäller passagerar- och godsomsättning i våra hamnar, förväntas ha en motsvarande utveckling under de närmaste åren. Denna syn på framtiden överensstämmer också med den information vi får från exempelvis våra stora rorokunder.

Färjepassagerare

Passagerartrafiken har under 2010 varit framgångsrik och den totala volymen färje- och kryssningspassagerare passerade återigen drygt 12 miljoner passagerare – ännu ett rekord för koncernen. Under de senaste åren har en tillväxt skett då Tallink Silja öppnat upp nya linjer samt förnyat, förbättrat och ökat passagerarekapaciteten med nya fartyg. Störst ökning 2010 stod trafiken till Riga för med en ökning på 16 procent. Den utökade kapaciteten, rederiernas massiva marknadsföring samt den nya linjen till St Petersburg gör att en ökning 2011 kan förväntas. Givet att det inte sker några tonnagesförändringar eller nya linjer kommer marknaden på några års sikt vara relativt oförändrad.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	utfall	utfall	prognos	prognos	prognos	prognos
Antal färjepassagerare (milj)	11,3	11,4	11,6	11,7	11,8	11,9
<i>Prognos 2011 är justering av tidigare lagd budget</i>						

Kryssningstrafiken

Kryssningstrafiken 2010 minskade något i antal anlöp, som en effekt av lågkonjunkturen 2008/2009. Det finns goda förutsättningar för tillväxt på sikt eftersom rederierna bygger många nya fartyg. Kryssningssegmentet har också den snabbaste tillväxten inom resebranschen och Östersjön är ett mycket intressant område att kryssa i. Redan nu är det fler kryssningsanlöp inbokade för 2011 och snart 2012 än säsongen 2010. Orosmolnen är bland annat de nya bränslereglerna som ska införas i Östersjön 2015. Dessa innebär att rederiernas bränslekostnader kommer att vara högre i Östersjön än exempelvis i Medelhavet.



	2009 utfall	2010 utfall	2011 budget	2012 prognos	2013 prognos	2014 prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	809	761	820	824	828	832
Antal kryssningsanlöp	293	258	267	270	273	276

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

Färjegods

Efter det kraftiga volymfallet i slutet av 2008 och början av 2009 såg vi under 2010 en återhämtning av godsvolymer inom rorosegmentet. Den totala godsvolymer uppgick till drygt 6,2 miljoner ton, vilket är en ökning med 17 procent jämfört med föregående år. Vid utgången av 2010 hade vi fem procent upp till 2009 års volymer och bedömer att volymerna kommer att fortsätta växa med cirka tre procent per år 2011-2104.

	2009 utfall	2010 utfall	2011 prognos	2012 prognos	2013 prognos	2014 prognos
Färjegods (miljoner ton)	5,3	6,2	6,4	6,6	6,8	7,0

Prognos 2011 är justering av tidigare lagd budget

Container

Sedan vi i mars 2008 inledde samarbetet med HPH, har antalet feederrederier som anlöper CTF ökat från ett till tre. Det ökande antalet feederrederier har, på grund av hård konkurrens från andra hamnar, ännu inte gett resultat i form av ökade volymer i CTF. I Stockholms Hamnar omsattes 26 500 TEU under 2010, vilket motsvarar en minskning med cirka tre procent jämfört med 2009. Antalet feederanlöp är en av framgångsfaktorerna för att skapa volymer samt attrahera järnvägsoperatörer till CTF. Arbetet tillsammans med HPS, med att öka CTF:s volymer fortsätter, och samtal förs med marknadens aktörer för att hitta lämpliga lösningar. Med nuvarande konkurrenssituation räknar vi med en årlig tillväxt på fem procent 2011-2014.

	2009 utfall	2010 utfall	2011 prognos	2012 prognos	2013 prognos	2014 prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	27	27	28	29	31	32

Prognos 2011 är justering av tidigare lagd budget



Bulk

Inom bulk finns tre produktgrupper: insatsvaror till byggindustrin, energibulk samt jordbruksprodukter. Bulktrafiken är vanligtvis stabil över tiden och inte så konjunkturkänslig.

Under 2010 hanterades drygt två miljoner ton bulk inom Stockholms Hamnar, vilket motsvarar en ökning med två procent jämfört med 2009. Intaget av spannmål har minskat under året, som en följd av att Lantmännen har aviserat att de kommer att avveckla sin verksamhet i Stockholm, till följd av en stor omorganisation av sitt distributionsnätverk. Intaget av sand och cement ökade något som ett resultat av att byggprojekten i Stockholmsområdet återigen tagit fart, medan energiprodukterna är i princip oförändrade.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	utfall	utfall	prognos	prognos	prognos	prognos
Energibulk (miljoner ton)	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Övrig bulk (miljoner ton)	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0

Prognos 2011 är justering av tidigare lagd budget

Upplåtelser

Under 2010 ökade hyresintäkterna till följd av en ökad uthyrningsgrad samt omförhandlingar och indexuppräknningar av befintliga avtal. Vakansgraden i hamnens fastighetsbestånd sänktes från 7,5 procent till 4,5 procent. Flera projekt färdigställdes också under året. För 2011 utgår full hyra för flera av dessa. För perioden 2012 till 2014 minskar sannolikt arrendeintäkterna för mark till följd av att stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden tar allt mer mark i anspråk. Detta avser bland annat Fortums yta mot Lidingövägen och ”Castrol-tomten”. Vi har bedömt detta till cirka en miljon kronor årligen. För Magasin 8 upphör intäkter från 2012 med ca 2,5 miljoner kronor i samband med anpassning för trailertrafiken. Stora Tullhusets sista lediga lokal genererar cirka halv miljon kronor från 2012. Under 2012 och 2013 färdigställs en större yta i Magasin 3, vilket ger en höjning av lokalyresintäkterna från dessa år. Inflationen bedöms påverka med cirka två miljoner kronor årligen. Vi räknar med att Containerverksamheten är kvar 2014.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	utfall	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Hyror och arrenden (MKR)	152	162	170	173	179	181

(exkl serviceintäkter)



Stora investeringsprojekt

Stockholms stad arbetar med "Vision Stockholm 2030" som är en långsiktig och samlad vision för Stockholms utveckling. Stockholms Hamnar är i hög grad delaktig i detta arbete i enlighet med Hamnstrategiutredningen, som antogs i kommunfullmäktige med bred majoritet 2006, och genom Hamnvision 2015, där stad och hamn utvecklas sida vid sida med samma långsiktiga mål. Arbetet konkretiseras framförallt genom våra stora utvecklingsprojekt: den nya godshamnen på Norvikudden i Nynäshamn, utbyggnaden av Värtapiren, expansionen i Kapellskärs Hamn samt renovering av Strömkajen i Stockholm.

Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

I Sveriges största konsumtions- och företagstata område byggs Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, en modern hamn för rullande gods- och containertrafik. Den nya hamnen med anslutande företagspark ger ett lyft för hela Stockholmsregionen med positiva effekter för både företag och boende. Omtanken för miljön vid utformningen och byggnationen av Norvikudden är stor. Hamnen kommer bland annat att utrustas för elanslutning av fartyg, anläggningar för mottagning av svart- och grävatten och omhändertagande av dagvatten.

Värtan-Frihamnen

I området Värtan-Frihamnen genomförs Sveriges mest spännande stadsutvecklingsprojekt. Projektet ingår i Stockholms stads stadsutvecklingsplan som sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden i söder. Utbyggnaden av Värtapiren är ett av de första stegen i den nya hamnstadsdelens utveckling. Stockholms Hamnar kommer delta i det övergripande arbetet med att förverkliga miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden. Den nya Värtapiren kommer bland annat att utrustas för elanslutning av fartyg, anläggningar för mottagning av svart- och grävatten och omhändertagande av dagvatten.

Kapellskärs Hamn

Kapellskärs Hamn upprustas för att möta marknadens behov, kraven på säkerhet och för att få en modernare, mer miljömässig hantering av verksamheten. En ny pir anläggs med en längd som möjliggör anlop av morgondagens fartyg och markytorna utökas för att optimera trafikflödet i hamnen. Genom ombyggnaden, och att nya ramper bullerdämpas, beräknas bullersituationen i Kapellskär att förbättras. Allt dagvatten inom hamnområdet kommer efter ombyggnaden passera oljeavskiljare före det når recipienten. Hamnområdet



kommer efter ombyggnaden också att förses med gate-funktion vilket ökar säkerheten för hantering av bland annat farligt gods.

Strömkajen

På 1860-talet konstruerades Strömkajen med sitt unika läge mitt emot Stockholms slott. Härifrån tar många passagerare båtarna ut i skärgården eller till en annan del av Stockholm. På grund av landhöjningen håller nu kajens grund långsamt på att försämrans. Stockholms Hamnar bygger därför om kajen för framtidens krav på säkerhet, estetik och tillgänglighet.

Övriga investeringar

Under 2011 kommer planer/strategier att tas fram för bland annat elanslutning av fartyg, fortsatt utbyggnad av svart- och gråvattenmottagningen från fartyg samt förbättrat omhändertagande av dagvatten. Detta kan leda till investeringar under 2012-2013. På Frihamnspiren kommer investeringar ske från 2012 för omlokalisering på grund av Norra Djurgårdsstadens utveckling. Utöver detta sker investeringar i form av hyresgästanpassningar och diverse reinvesteringar.

Stora investeringsprojekten – en sammanställning

Total	tom 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	>2017			
Norvik	2 263	109	71	45	270	418	637	323	109	58	223
Värtan	599	98	-63	37	110	344	20	53			
Kapellskär	490	23	4	31	28	115	203	61	25		
St tullhuset	324	293	31								
- Varav UH	56										
Strömkajen	207	77	47	54	29						
Summa	3 883	600	90	437	700	1 184	404	187	281		

- Upparbetat
- Proj/tillstånd/tidiga arbeten
- Bygg/genomförande



Åtagande och strategier

Stockholms Hamnar har samlat sina åtaganden och strategier i bolagets övergripande affärsplan. För verksamheten har nio strategier arbetats fram:

- verksamhet och intressent
- kund och marknad
- miljö
- kommunikation och varumärke
- organisation och HR
- verksamhetsstyrning
- infrastruktur och stora projekt
- infrastrukturutveckling
- säkerhet

Strategierna omfattar de delar i verksamheten som ger förutsättningar och riktlinjer för både projekt och löpande verksamhet.

I affärsplanen finns även de övergripande och viktigaste aktiviteterna för 2011 specificerade, vilka följs upp regelbundet under året. Aktiviteterna är bland annat:

- byte till miljöeffektivare utomhusbelysning i Kapellskär, Nynäshamn och på Loudden
- implementering av ett nytt inköpssystem
- framtagande av strategier beträffande svart- och grävatten, elanslutningar av fartyg
- genomförande av de stora projekten (se ovan samt sammanställning sidan 8)
- medverkan i olika projekt kring samverkan mellan stad och hamn



Ekonomisk utveckling

Koncernen *)	2009	2010	Budget 2011	Plan 2012	Plan 2013	Plan 2014
Hamnavgifter	371,8	381,7	386,0	398,0	406,3	414,7
Hantering	23,2	28,4	25,9	29,5	30,1	30,7
Hyror / Arrenden	152,5	162,0	169,6	173,0	179,0	181,0
Servicetjänster	36,2	36,2	37,8	37,3	37,8	38,4
Diverse	32,4	32,3	29,3	33,0	33,4	33,9
Eliminering internfakturering	-11,4	-7,2	-7,1	-7,2	-7,2	-7,3
Summa intäkter	604,7	633,4	641,5	663,6	679,4	691,4
Drift-, Personal- och Underhållskostn	-477,5	-452,9	-464,1	-462,1	-466,8	-471,5
Avskrivningar	-71,6	-82,9	-88,6	-98,0	-107,0	-125,0
Rörelseresultat	55,6	97,6	88,8	103,5	105,6	94,9
Finansnetto	-20,4	-26,1	-35,7	-39,0	-40,0	-48,0
Resultat efter finansnetto	35,2	71,5	53,1	64,5	65,6	46,9
Investeringar brutto	250,2	250,2	348,1	537,0	775,0	1 234,0
Balansomslutning	1 260,6	1 260,6	1 889,0	2 073,0	2 743,0	3 854,0
Soliditet (%)	30	30	24	37	45	36
Medelantal anställda	151	142	146	146	146	146

Resultat, balans och finansiering

Resultat

För de närmaste åren sker en marginell omsättningsökning. Det är godsintäkterna som ökar mest, 3%. Dock står de för en mindre del av Stockholms Hamnars intäkter. På lokalsidan ökar hyresintäkterna endast med KPI-uppräknningen. På kostnadssidan är det främst ökningen av arrendeavgifterna på 10 miljoner kronor som slår igenom, redan från och med 2011. Dessutom innebär den höga investeringsnivån att både räntekostnader och avskrivningar ökar. Det blir mest märkbart från och med 2014. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 59 miljoner kronor per år under perioden.

De senaste åren har relativt mycket resurser lagts på underhåll av Stockholms Hamnars anläggningar. Dessutom har eller ska flertalet av anläggningarna byggas om eller



renoveras. Detta gör att underhållskostnaderna kan pressas ned. I genomsnitt ligger underhållskostnaderna för perioden på 100 miljoner kronor per år.

Balans

Balansomslutningen förväntas öka från budgeterade 1 889 miljoner kronor 2011 till 3 722 miljoner kronor 2014. Soliditeten vid periodens slut 2014 är 37 procent bland annat tack vare 1 000 miljoner kronor i beslutat aktieägartillskott.

Finansiering

Investeringarna under perioden 2012-2014 planeras till 2 351 miljoner kronor. Hur dessa fördelar sig på de stora projekten visas i diagrammet på sidan 8.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel på cirka 634 miljoner kronor, upplåning via Stockholms stads finansstrategi 717 miljoner kronor jämte aktieägartillskott 1 000 miljoner kronor från moderbolaget Stockholms Stadshus AB. Dotterbolagens investeringar finansieras genom lån från moderbolaget.