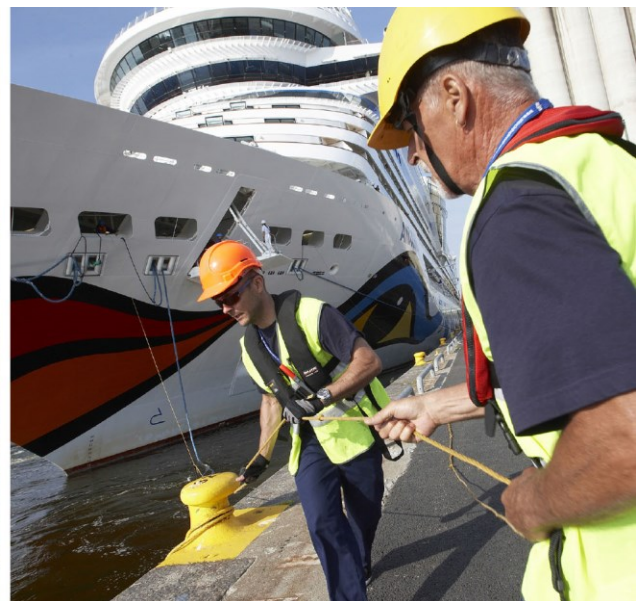
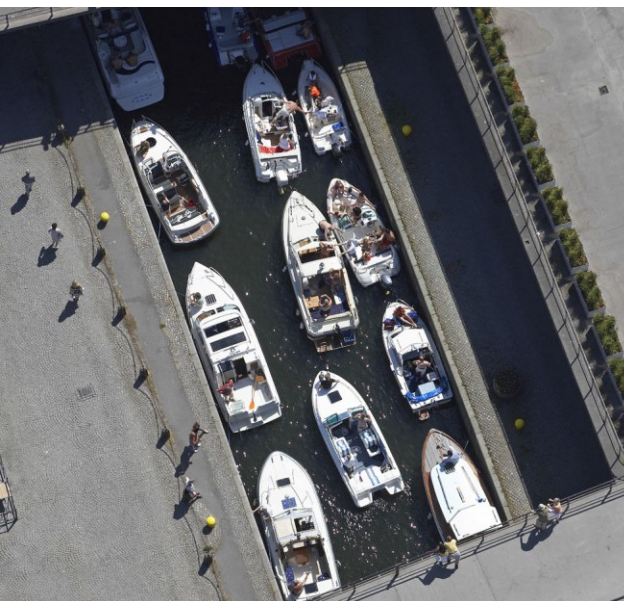


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2015 och inriktning för
2016 och 2017

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.

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.

Varuförsörjning:

- Vi är en konkurrenskraftig länk för Stockholmsregionens varuförsörjning.
- Effektiva och säkra hamnar gör det möjligt för gods att distribueras vidare via vatten, spår och väg i en hållbar logistikkedja.

Passagerare:

- Vi bidrar till att sjöburna resenärer, besökare och stockholmare känner sig välkomna och trygga vid våra terminaler och kajer.
- På ett hållbart sätt bidrar vi till att besöksnäringen i Stockholmsregionen är i världsklass.

Fastigheter:

- Vi är en professionell hyresvärd som utvecklar och förvaltar unika, hamnnära och hållbara fastigheter.
- Genom innovativa lösningar ger vi kunderna förutsättningar att agera hållbart.

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 2014 – 2016

Stockholms Hamnars ägardirektiv för åren 2014-2016 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 och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i citynära lägen. Stockholms Hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mäljarregionen. Stockholms Hamnar har också en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Verksamheten ska stimulera, och vara ett föredöme för, ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamnars 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 samtidigt bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

Stockholms Hamnar ska medverka till att målen i färdplanen för en fossilbränslefri stad 2050 uppnås. Att minska utsläppen från fartyg som ligger i hamn i staden är därför angeläget. Bolaget ska under året utreda förutsättningarna för en differentierad hamnavgift som syftar till att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarfull avfallshantering.

Stockholms Hamnar arbetar i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen med att söka möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. Det nuvarande arrendeavtalet gäller t.o.m. år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av 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.

Stadens kajer ägs och driftas av olika parter inom staden. Flera andra aktörer som Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen äger också mark vid vattnet. Det bör utredas om de olika aktörerna kan samverka bättre och Stockholms Hamnar bör samordna arbetet med att ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I detta arbete ska uppdraget vara att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten i samråd med huvudmannen för kollektivtrafik. Ambitionen bör vara att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt.

Stockholms Hamnar ska i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden säkerställa att stadens kajer blir mer attraktiva och levande med mötesplatser. Vid detta arbete ska hänsyn tas till tillgänglighetsfrågor.

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

Ägardirektiv 2014-2016

- 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 utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av bolagets byggnader och anläggningar
- utreda förutsättningarna för en differentierad hamnavgift som syftar till att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarfull avfallshantering
- 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 höjde i januari sin prognos för den globala tillväxten, från 3,0 till 3,2 procent. Efter att den ekonomiska tillväxten i Europa stagnerat under 2013 är även EU-kommissionen mer optimistisk än tidigare. De spår att tillväxten i EU-området stiger med 1,4 procent 2014. Sverige har klarat sig relativt bra genom lågkonjunkturen men har trots detta endast haft cirka en procents tillväxt under 2013. Nu kommer dock något mer optimistiska signaler från Konjunkturinstitutet som prognostiserar 2,4 procents tillväxt 2014. Avgörande för hur världsekonomin utvecklas blir dock hur USA:s ekonomi klarar den nu inledda nedtrappningen av de enorma belopp som pumpats in i det landets ekonomi under senare år.

Stockholms Hamnars största intäkter från passagerare och gods kommer från trafiken mellan Sverige och Finland. Här finns det anledning till viss försiktighet i prognosarbetet. Den finska centralbanken uttalade nyligen oro för Finlands ekonomi. Den skarpa nedgången i telekom- och pappersindustrin i Finland kräver betydande strukturella förändringar för att Finland ska undvika stora framtida underskott i sin stadsbudget.

Färjepassagerare

Passagerartrafiken har under 2013 haft ett något svagare utfall än 2012. Flera av rederierna hade planerade varvsuppehåll under 2013 vilket medförde färre turer till Stockholms Hamnar med lägre passagerare antal som resultat. Vi kan även räkna med flera planerade varvsuppehåll under 2014. Andra faktorer som påverkar det minskade antalet passagerare är det konkurrerande lågprisflyget som framför allt minskar antalet svenska passagerare. Rederierna är medvetna om detta och tittar på andra marknader som Ryssland och Kina.

Vi bedömer att de nya svaveldirektiven kommer att påverka volymerna negativt, åtminstone 2015. Detta kan komma att innebära att ett av de tjugotalet fartyg som anlöper våra hamnar tas ur trafik. Av de volymerna bedömer vi att cirka 60 procent förs över på några av de andra fartygen som trafikerar våra hamnar. De återstående volymer som vi förlorar skulle motsvara en volymminskning med totalt två procent.

	2013 utfall	2014 budget	2015 prognos	2016 prognos	2017 prognos
Antal färjepassagerare (milj)	11,1	11,1	10,9	10,9	10,9

Kryssningstrafiken

Kryssningstrafiken 2013 ökade något i antal anlöp men framför allt ökade antalet passagerare eftersom fartygen tenderar att bli större. Det finns goda förutsättningar för tillväxt på sikt eftersom rederierna bygger flera stora fartyg och Östersjön fortfarande är

en allt mer populär region att kryssa i. Dock finns det orosmoln. Det är bland annat de nya svavelutsläppsreglerna som ska införas i Östersjön 2015. Dessa innebär att rederiernas bränslekostnader kommer att vara högre i Östersjön än exempelvis i Medelhavet. Sjöfartsverket indikerar också en dyrare lotstaxa som kan påverka rederiernas totala kostnad. Kryssningsrederierna är väldigt priskänsliga och dessa tillkommande kostnader kan innebära att vissa rederier väljer att inte besöka Stockholm. Trots orosmolnen tror vi på en positiv utveckling av antalet passagerare fram till 2017.

	2013 utfall	2014 budget	2015 prognos	2016 prognos	2017 prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	907	900	909	918	927
Antal kryssningsanlöp	278	267	265	265	265

Färjegods

Färjagodset klarade sig relativt bra under 2013. Den totala volymen räknat i ton, minskade med en procent jämfört med föregående år. Med tanke på den svaga europeiska ekonomin under 2013 tycker vi att detta är ett tillfredställande utfall. Vi ser nu en försiktig återhämtning. Såväl Europeiska centralbanken som Konjunkturinstitutet har nyligen kommit med försiktigt optimistiska prognoser som visar på tillväxt 2014. Som en följd av detta lägger vi en prognos som visar en försiktig volymökning 2015 och 2016. När den nya piren i Kapellskär är klar, prognostiserar vi ytterligare ett dagligt anlöp i Kapellskär. Detta bör totalt sett innebära en volymökning motsvarande sex procent 2017.

	2013 utfall	2014 budget	2015 prognos	2016 prognos	2017 prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,2	6,1	6,2	6,3	6,8

Container

Oceanrederierna är fortsatt hårt konkurrensutsatta. Containersjöfarten präglas av små marginaler. Stora volymer är ett måste för att överleva. 2013 var ett mycket bra år för Containerterminalen i Frihamnen (CTF). Volymerna ökade med 37 procent till närmare 49 000 TEUS. Ett av de rederier som anlöpt CTF har dock, som en följd av svaga volymer, dragit sig ur trafiken på CTF. Detta innebär ett volymbortfall vilket gör det svårare att nå vår budget 2014.

Det finns dock flera positiva saker att ta fasta på. Det framgångsrika samarbetet med Hutchison är mycket lyckosamt och avgörande för vår framtida tillväxt. Att vi fick MSC, världens nästa största rederi, som kund i oktober 2012 var också avgörande för vår kraftiga volymtillväxt 2013. Efter att under många år påverkat oss negativt är nu konkurrensen från Södertälje Hamn nu marginell och vi känner ett kraftig ökat stöd bland oceanrederierna. Som en följd av de nya svaveldirektiven tror vi inte på någon

volymtillväxt under 2015. Under 2016 tror vi att volymerna ökar med åtta procent för att 2017 öka med nio procent.

	2013	2014	2015	2016	2017
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	49	51	49	55	60

Bulk

Bulkvolymerna ökade med fem procent under 2013. Ökningen berodde huvudsakligen på att Fortum tog in mer energiråvara. Vi tror inte att bulken kommer att öka under 2014. Sista kvartalet 2015 kommer dock Fortum att börja ta in flis till Värtan, vilket gör att vi för 2015 prognostiserar en ökning av energibulken med nio procent. 2016, då flisintaget får helårseffekt, bedömer vi att energibulken ökar med 30 procent för att 2017 ligga på samma nivå som 2016. För den övriga bulken, sand, cement och melass, prognostiserar vi totalt sett oförändrade volymer 2015-2018.

	2013	2014	2015	2016	2017
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Energibulk (miljoner ton)	1,1	1,1	1,2	1,6	1,6
Övrig bulk (miljoner ton)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

Upplätelser

Marknaden

Lokalmarknaden har en stark koppling till den allmänna ekonomiska utvecklingen. Lågkonjunkturen i Sverige och globalt, framför allt i Europa, har medfört en lägre ekonomisk utveckling även i Stockholm under ett antal år. Under de senaste åren har dock Stockholms ekonomi utvecklats starkare än övriga riket. Tjänstesektorn visar också en ökad efterfrågan, vilket är positivt för Stockholms kontorshyresmarknad. Marknaden präglas för närvarande av en fortsatt stabil men positivt avvaktande utveckling av hyror och oförändrade, eller svagt sjunkande, vakansgrader i Stockholms olika delar.

Kontorshyresnivåer och vakansgrader är nu tillbaka på samma nivåer som före finanskrisen 2008. Trenden med att större företag flyttar ut från city till mer perifera lägen står sig och alltfler passar även på att skapa aktivitetsbaserade kontor för att effektivisera sin lokalanvändning. 1960- och 1970-tals kontorsbebyggelse byggs om eller rivs till förmån för mer effektiva kontor eller omvandlas till bostäder efter planändring.

Övergripande strategier

En övergripande strategi för Stockholms Hamnar 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. Stockholms Hamnar har sedan flera år valt att utnyttja och förstärka 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. Frihamnen/Gärdet är Sveriges största kluster för medie-företag. Stockholms Hamnar kan erbjuda ändamålsenliga lokaler till produktionsbolagen och deras underleverantörer. De tre största producerande mediebolagen finns i Stockholms Hamnars bestånd; Metronome, Strix och Zodiak. Dessutom finns ett växande antal underleverantörer till dessa som hyresgäster i magasinerna i Frihamnen.

Strategier för byggnaderna

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, Banankompaniet, Tullhusen på Skeppsbron, byggnaderna i Masthamnen. Ett arbete har påbörjats med att ta fram en strategi för lokalanvändningen i Magasin 3. Idag är det i stort sett ingen vakans i fastighetsbeståndet. Kommande omdisponering och aktiviteter för att följa byggnadernas strategier kommer att leda till en ökning av tomma lokaler för anpassning till nya verksamheter.

Stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden innebär att ett tjugotal byggnader i Frihamnen, främst skjul, kommer att behöva rivas. När detta sker vet vi inte, det är bland annat beroende av när containerverksamheten kan flytta till Stockholm Norvik. Byggstarten där är beroende av tillståndsfrågan. För de verksamheter som måste flytta på grund av stadsutvecklingen utreder Stockholms Hamnar alternativa lokaler för dem. En trend i vårt lokalbestånd är att befintliga hyresgäster vill effektivisera och profilera sina lokaler. De vill att det inre underhållet ska utföras av fastighetsägaren och finansieras genom hyrestillägg. Stockholms Hamnar ser positivt på att hyresgästerna stärker sin konkurrenskraft och effektiviserar sina lokaler. En generell hyressättningsmodell för tillägghyra har tagits fram.

Miljöarbete med energi i fokus

Stockholms Hamnar invigde stolt Stockholms största solcellsanläggning i september 2013 med över 900 solcellspaneler. Anläggningen som ligger på taket till Magasin 6 i Frihamnen levererar ström till ett pris av 75 öre per kWh, med hänsyn taget till alla kostnader och bidrag. Livslängden bedöms till minst 30 år. Anläggningen täcker cirka 15 procent av byggnadens totala elbehov. Under de kommande åren avser Stockholms Hamnar att uppföra ytterligare anläggningar i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär. En

energikartläggning av hela Stockholms Hamnars byggnads- och fastighetsbestånd inleds 2014 med målet att bättre kunna spåra, mäta och presentera de energisparåtgärder som utförs. För närvarande utreds även möjligheterna att använda sjövattnen som komplement till fjärrkyla eftersom den i dagsläget inte räcker till.

Samarbetet med KTH, institutionen för Energiteknik, har bland annat lett till ett examensarbete under 2013 och ett kandidatexamensarbete under 2014. Ett samarbete diskuteras också kring testbädd för olika energilösningar.

Investeringar

De investeringar vi kommer göra de kommande åren kommer liksom tidigare att bero framför allt på att vi får nya hyresgäster. Volymen uppgår till i storleksordningen 50 miljoner per år om vi följer de strategier som vi har tagit fram. Satsningarna är viktiga för de framtida intäkterna och lönsamheten. Utöver dessa tillkommer cirka fem miljoner per år som krävs för att klara vårt miljömål 2025. Målet är en besparing på 50 procent av energianvändningen, med basår 2005. Här finansieras investeringarna av en sänkt driftkostnad.

Underhåll

De senaste åren har fastigheters underhållsbudget legat på cirka 20 miljoner. Denna kommer att behöva öka till cirka 25 miljoner då flera byggnader i Nynäshamns Hamn har ett eftersatt underhåll.

Drift

På driftsidan ser vi framför allt över vår förbrukning av alla medieslag och serviceavtal. Ett stort projekt är att sätta in elmätare hos alla hyresgäster och få bort den schablondebitering som idag sker till ett stort antal hyresgäster.

Kapellskär och Nynäshamn

I Kapellskär ser vi inga ändrade investerings- eller underhållsbehov utöver den stora ombyggnad som kommer att ske av hamnen. Däremot kommer en del resurser krävas i Nynäshamn både gällande underhåll av byggnader och också investeringar i energieffektiviseringsprojekt.

	2013	2014	2015	2016	2017
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Hyror och arrenden (mkr) (exkl serviceintäkter)	199	200	195	190	200
Underhåll	23	19	25	25	25

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 Hamn fortsätter. Hamnen planeras som container- och rorohamn. Exploaterad yta är 44 hektar, kajlängd cirka 1 400 meter, antal kajlägen 7 samt maxdjup vid containerkajerna 16,5 m. Ansökan om tillstånd till utbyggnad och drift av Stockholm Norvik lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen beslöt i december 2010 att ge tillåtlighet 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. Under 2014 sker huvudförhandlingen. På grund av den ytterligare utdragna tillståndsprocessen försenas projektet ytterligare. Byggstart kan ske tidigast under 2014.

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 i tre etapper och beräknas ta cirka fem år. Sedan januari 2013 har äntligen byggstart skett. Beloppet avser Stockholms Hamnars andel på 22,5 procent av totala investeringen. Övrig del, 77,5 procent, redovisar Exploateringskontoret. 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. Projektet fick i mars 2013 klartecken i Mark- och miljööverdomstolens som beslutade att ej medge prövningstillstånd vilket innebär att miljödomen från maj 2012 gäller. Det

slutgiltiga genomförandebeslutet togs i Kommunfullmäktige i september i år. Under oktober startade muddringsarbetena.

Övriga investeringar

Utöver Stockholms Hamnars tre stora investeringsprojekt sker ytterligare investeringar under perioden. Arbetet avser i korthet:

- utökning av kryssningskapacitet i Stockholm och Nynäshamn
- diverse arbeten på Frihamnspiren
- hyresgäst Anpassningar
- rivning av byggnader för att bereda plats åt Norra Djurgårdsstaden

Styrning av verksamheten

Stockholms Hamnar samlar företagets åtaganden i en övergripande affärsplan. Under 2013 stakade Stockholms Hamnar ut riktningen för sin strävan att bli ett företag med fokus på hållbarhet. En tydlig målbild med en vision för 2030 samt långsiktiga mål togs fram.

Arbetet med hållbarhet för Stockholms Hamnar innebär att:

- tydliggöra arbetet mot kunder och samarbetspartners
- lyfta fram de sociala delarna inom främst HR- och arbetsmiljöfrågor
- fortsätta miljöarbetet
- mäta och följa upp hållbarhetsindikatorer för att se utvecklingen

Resan mot en hållbar verksamhet startade med en omarbetning av vision och mission (se sidan 2) för att ge en tydlig målbild av ett hållbart Stockholms Hamnar 2030. Denna målbild – mission, vision samt visionsbeskrivningar – konkretiseras i ett antal långsiktiga mål. De långsiktiga målen är inom områdena:

- Kunder, intressenter och samarbetspartners
- Verksamhet
- Medarbetare
- Passagerare
- Varuförsörjning
- Fastigheter

De långsiktiga målen bryts ner i kortsiktigare och mer konkreta verksamhetsmål vilka sedan avdelningar och enheter planerar aktiviteter mot för 2014 samt kommande år.

Under perioden kommer Stockholms Hamnar att arbeta med följande frågor:

- Långsiktig LNG-strategi
- Säkerhetsarbetet med kort och nycklar
- Kommunikation i de stora projekten
- Miljödifferenterade avgifter
- Tillståndsprövningar
- Integrering av hållbarhet i affärsplaneprocessen och upphandlingar
- Genomföra de stora projekten
- Implementering dokumenthanteringssystem inklusive intranät
- Energieffektivisering av vårt fastighetsbestånd
- Säkra kajkapacitet för kryssningar
- Genomföra NKI
- Gotlandsupphandlingen
- Strategiska miljöåtgärder

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. Under 2013 har slutliga villkor för buller meddelats.

Ansökan om tillstånd till utbyggnad och drift av Stockholm Norvik lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen* beslöt i december 2010 att ge tillåtelse 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 genomförts och för Värtapiren påbörjats. Prövotidsutredning för bl.a. buller har lämnats in och bolaget avvaktar nu mark- och miljödomstolens ställningstagande.
- För Loudden har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i januari 2011. Beslutet har överklagats till mark-och miljödomstolen.
- För Skeppsbron-Stadsgården (inklusive Masthamnen) har tillstånd för hamnverksamheten meddelats av miljöprövningsdelegationen i februari 2013. Beslutet har överklagats till Mark- och miljödomstolen.
- 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	2013	Budget 2014	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017
Hamnavgifter	397,9	392,9	401,5	408,4	430,4
Hantering	44,6	43,6	45,0	48,0	53,0
Hyror / Arrenden	206,3	205,6	203,5	208,6	216,7
Servicejänster	35,5	36,4	37,0	38,0	41,0
Diverse	47,0	37,9	36,0	37,0	37,0
Eliminering internfakturering	-7,3	-9,0	-5,0	-5,0	-5,0
Summa intäkter	724,0	707,4	718,0	735,0	773,1
Drift-, Personal- och Underhållskostn	-476,8	-460,2	-466,7	-472,2	-481,5
Avskrivningar	-111,8	-138,9	-138,3	-144,8	-161,6
Rörelseresultat	135,4	108,3	113,0	118,0	130,0
Finansnetto	-29,5	-38,3	-55,0	-88,0	-115,0
Resultat efter finansnetto	105,9	70,0	58,0	30,0	15,0
Investeringar brutto	438	819	1 153	1 509	1 290
Balansomslutning	2 043	2 729	3 732	5 075	6 168
Soliditet (%)	27	23	15	18	20
Medelantal anställda	143	145	150	150	150

Resultat, balans och finansiering

Resultat

Den rådande konjunkturutvecklingen pekar på en fortsatt svag konjunktur för de närmaste åren. Intäkterna från hamnavgifter ökar för 2015 och 2016 ytterst marginellt. Först 2017 är det en mer märkbar ökning. Då är ökningen över fem procent (22 miljoner kronor). Under de första två åren är det inte heller någon draghjälp från hyresintäkterna. Även dessa ökar först under 2017. Hanteringsintäkterna ökar de närmaste åren mer än övrig volymtillväxt. Det är främst antalet förlösa trailers och omlastningsjobben som ökar.

På kostnadssidan är det räntekostnaderna och avskrivningarna som fortsätter att öka. Den största ökningen av avskrivningarna sker mellan 2016-2017, medan räntekostnaderna ökar kraftigt redan 2016 och framåt.

Under prognosperioden kommer antalet anställda ligga kvar på i genomsnitt cirka 150 årsanställda. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under

perioden uppgå till i genomsnitt cirka 30 miljoner kronor per år under perioden 2015-2017.

I samband med ombyggnationen av de tre stora anläggningarna kommer underhållskostnaderna för perioden kunna pressas ned. I genomsnitt ligger underhållskostnaderna för perioden på mindre än 90 miljoner kronor per år. Det är ungefär 15-20 miljoner kronor lägre än genomsnittliga underhållskostnaderna för de senaste åren.

Balans

Balansomslutningen förväntas öka från budgeterade 2 700 miljoner kronor 2014 till 6 200 miljoner kronor 2017. Soliditeten vid periodens slut 2017 är 20 procent, mycket tack vare 800 miljoner kronor i aktieägartillskott (av totalt beslutat 1 000 miljoner kronor).

Investeringar och finansiering

Totala investeringarna under perioden 2015-2017 planeras till 3 900 miljoner kronor. Av denna total avser 3 300 miljoner kronor de tre stora projekten.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel på cirka 800 miljoner kronor, upplåning via Stockholms stads finansstrategi 2 800 miljoner kronor jämte aktieägartillskott 800 miljoner kronor från moderbolaget Stockholms Stadshus AB. Dotterbolagens investeringar finansieras genom lån från moderbolaget.