



STOHAB  
2016-11-24

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Budget 2017 för Stockholms Hamn AB

I gällande arbetsordning finns bland annat regler för hur den ekonomiska rapporteringen skall ske. Med anledning av detta överlämnas härmed budget för helåret 2017 för koncernen Stockholms Hamnar och moderbolaget Stockholms Hamn AB.

### *Förslag*

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslås att styrelsen beslutar

att godkänna föreliggande förslag till budget för helåret 2017 samt att överlämna den till moderbolaget Stockholms Stadshus AB.

Stockholm den 17 november 2016

Johan Castwall

Mats Lundin

# Budget 2017

## Stockholms Hamn

2016-11-24



## **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 och säkra regionens varuförsörjning. Stockholms Hamnar bedriver verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.

### **Stockholms Hamnars vision**

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

### **Stockholms Hamnars mission**

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

### **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

# Stockholms Hamnar

## Budget 2017

### Verksamheten i sammandrag

<b>Koncernen</b>					
	2017	2016	2015	2014	2013
	Budget	Prognos	Ufall	Ufall	Ufall
<b>Volymer</b>					
Omsättning, Mkr	803	764	728	713	724
Förändring, %	5	5	2	-2	3
Godsomsättning, milj ton	8,9	8,8	8,3	8,3	8,3
Passagerare, milj	12,0	11,6	11,6	11,6	12,1
Investeringar, Mkr	1 070	975	722	532	438
<b>Lönsamhet i rörelsen</b>					
Resultat efter finansiella int o kost, Mkr	85	86	105	108	106
Vinstmarginal, %	11	11	14	15	15
<b>Avkastning</b>					
Avkastning totalt kapital, %	2,7	3,4	5,0	6,0	7,0
Balansomslutning, Mkr	4 800	3 871	3 521	2 481	1 896
<b>Finansiell ställning</b>					
Nettouplåning, Mkr	3 310	2 344	2 349	1 494	1 134
Synlig soliditet, %	18	20	20	26	27
Självfinansieringsgrad, %	20	17	32	40	48
<b>Personal</b>					
Medeltal anställda	175	165	155	160	143
Omsättning per anst, Mkr	4,6	4,6	4,7	4,0	5,0
Lönekostnad/omsättning, %	20	20	19	18	17

### Definitioner

**Vinstmarginal:** Resultat efter finansiella intäkter och kostnader minus minoritetsintresse i procent av omsättningen.

**Avkastning på totalt kapital:** Resultat efter finansiella intäkter i procent av totalt genomsnittlig balansomslutning.

**Soliditet:** Eget kapital samt minoritetsintresse i procent av balansomslutning.

**Självfinansieringsgrad:** Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital i procent av årets bruttoinvesteringar.

## Ekonomiska förutsättningar

Den globala tillväxten väntas bli 3,4 procent 2017. Ett antal händelser, såsom Storbritanniens utträde ur EU, omställningen i Kinas ekonomi från extremt exportberoende till konsumtionsdriven, terrorism, Syrienkonflikten, flyktingströmmar, den politiska/ekonomiska konflikten med Ryssland, har bidragit till en ökad osäkerhet i världsekonomin.

Stockholms Hamnars dominerande godsvolymer finner vi mellan Sverige och Finland. Den finländska konjunkturen visar efter många svaga år nu en viss förbättring. Rysk ekonomi är fortsatt svag som en följd av det låga oljepriset och handelskonflikt. Tillväxten i Polen är stark, men hotas av ökad osäkerhet bland investerare som en följd av den nya regeringens ändrade politik. Estland och Lettland visar en fortsatt stark tillväxt.

Sveriges ekonomi är stark men enligt Konjunkturinstitutet förväntas tillväxten vara något lägre nästa år och ligger på två procent. Den goda tillväxten i svensk ekonomi kommer bl.a. från en fortsatt stark inhemsk efterfrågan, en stark byggsektor och en svag krona som gynnar exporten.

På fastighetssidan förväntas vakansgraden under budgetperioden att öka från nuvarande två till fyra procent. Det beror främst på de tillkommande ytorna i nybyggda Värtaterminalen. Hyreshöjningar för merparten av Stockholms Hamnars hyresavtal regleras av förändringen i konsumentprisindex. I budgeten är ökningen beräknad till en procent.

De senaste årens dominerande utvecklingsprojekt, Värtapiren och utbyggnad Kapellskärs hamn, slutfördes under senare delen av 2016. Under året har de tagits i drift och fr o m 2017 börjar de att skrivas av fullt ut. Förutom avskrivningarna så påverkas också räntekostnaderna. Tack vare en historiskt låg upplåningsränta är den totala räntekostnaden för budgetåret lägre än förväntat. Det budgeterade resultatet på 85 Mkr uppfyller ägarkravet (70 Mkr) för 2017.

## Inriktningsmål 2017 och ägardirektiv 2017-2019

- Ett Stockholm som håller samman
- Ett klimatsmart Stockholm
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

### Bolagets mål och uppgifter

Bolaget 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, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i citynära lägen. Stockholms hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för

Mälardalenregionen. Stockholms Hamn AB 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 Hamn AB:s 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. Samtidigt ska det bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

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. Bolaget ska även samverka med landstingets planering för utökad kollektivt resande på stadens vatten. En ytterligare uppgift är att arbeta för att Stockholms inre kajer i högre grad ska kunna användas som tilläggsplatser och för rekreation, men samtidigt säkerställa sjöfartens behov.

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 medverka till att målen i färdplanen för en fossilbränslefri stad 2040 uppnås. Att minska utsläppen från fartyg som ligger i hamn i staden är därför angeläget. Bolaget ska utveckla arbetet med att differentiera hamnavgifter för att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering som även inkluderar hanteringen av fartygens svart- och grävatten.

Stockholms Hamn AB ska arbeta för att alternativa bränslen ska tillhandahållas för fartyg. Detta är också i linje med EU:s politik som kommer att kräva att de så kallade TNT-hamnarna (TNT= transnationellt nätverk) ska ha minst ett tillgängligt alternativ till diesel. Färjor och kryssningsfartyg bör, så långt möjligt, elanslutas i hamn för att minska luftföroreningar och buller. Stockholms Hamn AB ska aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar.

Stockholms Hamn AB har i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen utrett möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. De nuvarande arrendeavtalen gäller till och med år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning

av bränsleprodukter. Stockholms Hamn AB ska driva avveckling av Loudden för annan verksamhet.

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.

## Finansborgarrådets förslag till budget 2017 Ägardirektiv 2017-2019

Bolaget ska

### *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 upp-rustningen av stadens innerstadskajer med målet att de ska vara en del av den le-vande stadsmiljön
- fortsätta 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 avvecklingen av oljeverksamheten vid Loudden

### *Ett klimatsmart Stockholm*

- utveckla arbetet med differentierade hamnavgifter som syftar till att minska utsläpp och buller samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering
- beakta effekter av ett förändrat klimat i utveckling av verksamheten
- verka för kraftigt ökade möjligheter för järnvägstransporter från och till hamnarna
- utreda vilka åtgärder bolaget bör ta för att bidra till en utveckling mot fossilbränslefri sjöfart

### *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 byggnader och anläggningar
- bidra till att utveckla Stockholm som turist- och besöksdestination
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer

## Marknaden – Hamnverksamhet

Färjesegmentet är det största affärsområdet inom Stockholms Hamnar och är också av mycket stor betydelse för hela Östersjöregionen. Konkurrensen är hård mellan rederierna. Passagerar- och godsvolymer flyttar till viss del mellan de stora aktörerna Tallink Silja, Viking Line och Finnlines.

Nu kommer försiktigt positiva signaler avseende finsk ekonomi samt också vad gäller passagerar- och godsvolymer mellan Sverige och Baltikum.

Under 2016 har nya Värtapiren tagits i full drift. Här finns en ny modern passagerarterminal och en pir med utrymme för fem samtidigt fartyg. Även utbyggnaden av Kapellskärs hamn med kraftigt ökade ytor och två nya färjelägen har slutförts under 2016. Projekten har slutförts enligt budget, både avseende tid och pengar. Under hela byggnationen har den dagliga trafiken och verksamheten pågått.

Stockholms stad driver stora projekt i Stockholm. Ett av dessa är Nya Slussen som är en mycket stor logistisk utmaning för staden, Stockholms Hamnar och rederierna på Skeppsbron och Stadsgården.

I containersegmentet fortsätter konsolideringen. De stora rederierna blir allt större genom uppköp av konkurrerande rederier. Som en följd av detta skapas också nya allianser bland rederierna. I september firades startskottet för bygget av Stockholm Norvik Hamn som kommer att ge Stockholmsregionen den framtida hamnkapacitet som den snabbt växande Stockholmregionen behöver för sin varuförsörjning.

### Passagerartrafik på färjorna

Totalt reste 9 296 000 passagerare via de tre hamnarna årets första tio månader, vilket är en ökning med en procent jämfört med samma period föregående år. Under perioden har Viking Line tappat marknadsandelar samtidigt som ett ökat antal passagerare rest med Tallink Silja och då framför allt på Estland och Lettland. Det är också ett ökat antal passagerare till och från Gotland.

För 2017 är den budgeterade ökningen av färjepassagerare tre procent högre än förväntade utfallet 2016.

### *Stockholm*

Antalet färjeresenärer i Stockholm uppgick efter de första tio månaderna 2016 till 7 065 000. Det är nästan samma antal som samma period 2015. Det är främst Tallink Siljas beslut att sätta in ytterligare ett fartyg på Riga som höjer volymerna nästa år. Det påverkar budgeten som hamnar tre procent högre än prognosen för 2016.



### ***Kapellskär***

Antalet färjeresenärer i Kapellskär uppgick efter de första tio månaderna 2016 till 820 000. En ökning med drygt två procent jämfört med samma period 2016. Ökningen ligger till största del hos Viking Line. Passagerarna med Finnlink och DFDS består till största delen av chaufförer. Budget 2017 ligger på en ökning med halv procent jämfört med prognosen för 2016.

### ***Nynäshamn***

Antalet färjeresenärer i Nynäshamn uppgick efter de första tio månaderna till 1 410 000 en ökning med drygt sex procent jämfört med samma period föregående år. Ökningen beror framför allt på ett ökat antal passagerare i Gotlandstrafiken. För 2017 är det en budgeterad total volymökning med tre procent jämfört med prognosen 2016.

## **Internationella kryssningar**

Utfallet för säsongen 2016 visar på 230 kryssningsanlöp med totalt 834 584 kryssningspassagerare i Stockholm och Nynäshamn. Under samma säsong var det 57 turnarounds i Stockholm som totalt omsatte 145 567 passagerare.

Bokningsläget för 2017 är 274 kryssningsanlöp och 74 turnarounds. Erfarenheten är att det faktiska utfallet blir något lägre än bokningsläget vid budgettillfället. Det sker avbokningar på grund av bl a väder och vind. Budget för 2017 är 260 anlöp med 983 000 passagerare, vilket är drygt 17 procent högre än utfallet 2016.

## **Godstrafik på färjorna**

Totalt omsattes 5 465 000 ton gods i de tre hamnarna under de första tio månaderna 2016. En ökning med fem procent jämfört med samma period 2015. En försiktig budget för 2017 pekar på en ökning med en och halv procent jämfört med prognosen för 2016. Då svarar Nynäshamn för nästan hela den ökningen.

### ***Stockholm***

De första tio månaderna 2016 omsattes 2 010 000 ton gods vilket är en minskning med nästan tre procent jämfört med samma period föregående år. Nedgången är en följd av att Viking Line har förlorat marknadsandelar.

Tallink Siljas finlandstrafik visar oförändrade volymer jämfört med samma period föregående år. Godsvolymerna mellan Sverige och Baltikum har under samma period varit stabila och speciellt Tallinn trafiken har gått bra med en ökning på drygt tre procent.

St. Peter Line kommer inte att bedriva någon trafik första kvartalet 2017. Därefter är det endast ett anlöp i veckan.

I budgeten för 2017 förutsätts utvecklingen i stort fortsätta som under 2016. Det betyder en budgeterad volymminskning med en procent jämfört med prognosen för 2016.

#### **Kapellskär**

De första tio månaderna 2016 omsattes 2 165 000 ton gods vilket är en ökning med drygt fem procent jämfört med samma period föregående år. Finnlink, Tallink Silja och DFDS går starkt medan Viking Line har marginellt lägre volymer än samma period föregående år. I budgeten för 2017 förväntas volymerna på DFDS öka med fyra procent och på Tallink Silja med fem procent jämfört med prognosen för 2016. Finnlink lämnas oförändrad. Detta sammantaget leder till en ökad budget med knappt två procent.

#### **Nynäshamn**

De första tio månaderna 2016 omsattes 1 290 000 ton gods vilket är en ökning med 20 procent jämfört med samma period föregående år. Stena Line har under perioden ökat sina volymer med drygt 21 procent. Stena har fångat upp en stor del av de volymer som Tallink Silja förlorat på Baltikum när man gick ner från två till ett fartyg på Riga. Polferries ökar sina volymer med hela 34 procent som en följd av att man satt in ett fartyg med större kapacitet. Även Destination Gotland har under perioden ökat sina fraktvolymer. För 2017 skrivs Stenas volymer upp med elva procent och Polferries med två procent. Oförändrade volymer på Destination Gotland. Sammantaget ger det en budget som ligger åtta procent högre än prognosen för 2016.

#### **Containertrafik**

Efter årets första nio månader är volymerna dryg sju procent högre än samma period föregående år. De senaste månaderna har dock den positiva avvikelsen mot föregående år minskat.

Oceanrederierna kämpar med överkapacitet i marknaden och mycket låga fraktrater. Följden av detta är att rederierna fortsätter att hitta skalfördelar genom större tonnage och samgåenden. Under 2016 gick också ett av de stora containerrederierna Hanjin i konkurs. Trots att Stockholm växer och svensk ekonomi går fortsatt bra är det turbulenta läget i containermarknaden en anledning att vara lite försiktig i budgeten 2017. Den budgeterade volymen 2017 hamnar därför på 55 000 teus vilket är i samma nivå som prognosen för 2016.

#### **Bulkprodukter**

Bulkvolymerna ökade med drygt en och en halv procent under de första nio månaderna 2016, jämfört med samma period 2015. Bulkvolymerna kommer dock in oregelbundet under året. OKQ8 väntas ta in något mer olja 2017 än 2016. Fortum har nu driftsatt sitt nya värmeverk och flisleveranser kommer nu in och de ökar successivt. Sammantaget är budget 2017 för bulkprodukter på 1 993 000 ton. Det är en ökning med nära en procent jämfört med prognosen 2016.

## Marknaden – Fastighet

### Lokalknaden

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 kansen av innerstaden där största delen av Stockholms Hamns bestånd finns.

Sedan 2015 har man dock sett en avmattning på arbetsmarknaden med sänkt sysselsättning på kontorssidan. Denna negativa utveckling går i motsatt riktning till den bild som alla bedömare tidigare har förutspått. Prognosen för de kommande två åren är, trots dessa oroväckande siffror, tills vidare att vakanserna kommer fortsätta sjunka och hyrorna stiga.

I beståndets delområden Frihamnen och Värtahamnen, en del av Norra Djurgårdsstaden kommer det dessutom tillkomma ca 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. Bonnier Fastigheter planerar för ca 71 000 m<sup>2</sup> avsedda för kontor och handel som beräknas vara klart årsskiftet 2020/2021. Även inom Stockholms Hamns egna bestånd har ytor tillkommit. Det är i Värtaterminalen med ny terminalyta och moderna lokaler med sjöutsikt som till större delen hyrts ut till rederier, stuveriföretaget Logent och en bistro. Framöver kommer nybyggnationen påverka utbudet och efterfrågan på lokaler.

I delområdet Skeppsbron är Slussenprojektet i full gång. Det 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 ponton för Djurgårdsfärjan planeras, också i samarbete med Stockholms Stad och Trafikförvaltningen, där man ska kunna ta emot större flöden av passagerare.

### Lokalintäkter

Lokalhyresintäkterna i hamns bestånd i Stockholm ökar under 2017. Den nybyggda Värtaterminalen är det främsta skälet till intäktsökningen på åtta Mkr. Hit kommer bl.a. ett stort rederi och en bistro.

Därutöver har generellt alla kontrakt utom några mindre räknats upp med en procent i budgeten, vilket motsvarar den förväntade KPI-ökningen för 2017.

I Magasin 2 är det däremot en intäktsminskning till följd av att verksamheter flyttar till Värtaterminalen. Under 2017 förväntas plan 3 i Magasin 2, Frihamnen, hyras ut och bli intäktsbringande under fjärde kvartalet 2017.

## Markintäkter

Markintäkterna beräknas öka under 2017. Till största del beror det på ett nytt parkeringsavtal som tecknats med Stockholm Parkering och som enligt deras prognos innebär ca två miljoner kronor i ökade intäkter.

## Vakansgrad

I budgeten 2017 är vakansgraden i beståndet satt till ca fyra procent. Det är en ökning som till stor del beror på de tillkommande ytorna i nybyggda Värtaterminalen. Målet för 2018 är tre procent, då en del större vakanta ytor kan hyras ut och börja anpassa under 2017 med inflyttning under 2018.

## Kapellskär och Nynäshamn

Intäkterna i Nynäshamn beräknas öka. Det beror på mer marknadsmässiga hyresavtal. I Kapellskär ligger intäkterna i stort sett oförändrade för budgetåret.

## Energibesparingsåtgärder

Under 2016 stoppades ytterligare installationer av solceller i Hamnens byggnader. Det är den nya energiskatten som gör att åtgärderna inte är lönsamma. De planerade anläggningarna finns kvar i 2017 års budget, men verkställs först om förutsättningarna förbättras. För att arbeta mot målet med förnybar energi ska bergvärmepumpar installeras i Masthamnen. Arbetet med installation av elmätare fortsätter i oförminskad takt. Alla större byggnader ska få sin egen huvudmätare under 2017. I och med det minskar schablondebitering av elavgifterna.

## Kostnader

Att driftkostnaderna ökar beror framför allt på driftsättningen av Värtaterminalen som står för en ökning på fyra miljoner jämfört med 2015.

Kostnader för hyresgästanpassningar har bedömts utifrån att ett par projekt i Frihamnen genomförs till viss del 2017 samt 2018. Där anpassas lokalerna för ny användning och säkrar de långsiktiga intäkterna. Dessutom sker vissa tillägg i Värtaterminalen för att passa verksamheten. Totalt bedöms investeringarna för dagens kända hyresgästanpassningar uppgå till 16 Mkr 2017 och tretton Mkr för 2018. Viss förskjutning kan ske mellan åren beroende på anpassningarnas omfattning samt när lokalerna hyrs ut.

## Fastigheter – koncernen Mkr

	Budget 2017	P2 2016	Utfall 2015
Lokalhyror	182,7	171,6	166,2
Arrenden	49,7	48,6	47,6
Serviceintäkter (inkl el)	7,1	8,5	7,4
Koncernjusteringar*	-3,2	-3,2	-3,2
<b>Summa intäkter Fastighet</b>	<b>236,3</b>	<b>225,4</b>	<b>218,1</b>
Drift (inkl el)	-44,4	-43,6	-39,0
Underhåll	-24,9	-24,0	-18,7
Kostnader arrenden	-18,2	-18,0	-18,0
Personalkostnad	-18,6	-17,8	-17,5
Koncernjusteringar*	3,2	3,2	3,2
<b>Summa kostnader fastighet</b>	<b>-102,9</b>	<b>-100,2</b>	<b>-89,9</b>
<b>Resultat innan avskrivningar</b>	<b>133,4</b>	<b>125,2</b>	<b>128,1</b>
Avskrivningar	-83,0	-74,0	-67,1
<b>Resultat fastighet</b>	<b>50,4</b>	<b>51,2</b>	<b>61,0</b>
Marginal	21%	23%	28%

\*Arrendeavtal mellan Stockholms Hamn och Kapellskärs Hamn

## Investeringar och underhåll

### Investeringar

Stockholms Hamnar genomför ett antal omfattande projekt för att möta regionens behov av effektiv hamnkapacitet i ett långt perspektiv. För 2017 medför det investeringar i byggnader, anläggningar och inventarier på 1 070 Mkr. Av det totala investeringsbeloppet avses 852 Mkr investeras i Stockholm Norvik Hamn, 207 Mkr i övriga anläggnings- och fastighetsprojekt samt 11 Mkr i maskiner och inventarier.

### *Stockholm Norvik Hamn*

Arbetet med att utvidga hamnen i Nynäshamn med Stockholm Norvik Hamn fortsätter. Hamnen planeras som containerhamn och rorohamn. Den exploaterade ytan är, fullt utbyggd, 44 ha med en kajängd på cirka 1 400 meter. Maxdjupet vid containerkajerna ligger på 16,5 meter. Byggstart i projektet skedde under 2016. Under 2017 beräknas 852 Mkr upparbetas i projektet.

### ***Kapellskär***

I Kapellskär där det stora utvecklingsprojektet slutförts under 2016 sker endast smärre investeringar 2017. Den största avser reinvestering i kajlägena K4/K5 på tio Mkr.

### ***Nynäshamn***

I Nynäshamns Hamn fortsätter arbetet med att förbättra för passagerarna och att iordningställa logistiktor. Investering i nya pollare, fendrar, erosionsskydd samt elanslutning till fartyget Wavel ska även utföras. I budgeten är också medtaget uppstart av projektet svart- och gråvattenmottagning med 25 Mkr. I dagsläget är det dock osäkert om projektet utförs under 2017. Sammantaget ska projekt genomföras under 2017 till en utgift på 54 Mkr.

<b>Investeringar (Mkr)</b>	<b>Budget 2017</b>
<b>Stockholm</b>	
65*** Utvecklingsprojekt Norvik	851,8
60038 Nya isskydd, Söder Mälarstrand	15,3
60043 Utbyggnad Kaj 1, Frihamnen	14,0
60049 Kompl. Erosionsskydd etapp 4, kaj 5, Frihamnen	10,0
60081 Programändring i Värtan 2017	10,0
60051 Nya stormpollare i Frihamnen & Masthamnen	7,0
60019 Upprustning Museikajen, Blasieholmen	5,0
60067 Kaj 3 Frihamnsbassängen, kompl. Erosionsskydd & betongrep. Etapp 5, F	5,0
60056 Bredning Viking incheckningssyta, Stadsgården	3,0
60065 Anpassningar F1 & F5 Värtan till kryssningstrafik, Nya Värtan	3,0
60069 Ny brygga Almånna Gränd, Djurgården	3,0
60080 Ny strategi SV & GR vatten samt nytt avtal med SVAB	3,0
60066 Norra slänten, erosionsskydd, Frihamnspiren	2,5
60062 Dagvattenrännan Masthamnen	1,3
60039 Kockskran, inköp av väsentliga delar, Frihamnen	1,0
60058 Parkeringsyta KH	1,0
60079 ITS Viking Line, Masthamnen	1,0
Övriga INV-projekt Anläggning	1,8
50009 Mag 2 plan 3, anpassning för ny hyresgäst, Frihamnen	6,0
50019 Brandlarmcentralen Frihamnen	5,0
50123 Renovering hissar, Frihamnen	5,0
50020 Tillgänglighetsanpassningar Frihamnen	4,5
50096 Peak Hyresgästhanpassning, Mag 1, Frihamnen	3,1
50013 Inst. Injusteringsventiler på fjärrkyla, Frihamnen	2,5
50121 Åtgärder efter projekt Värtaterminalen	2,5
50008 Ersätta elpanna, Patons Malmgård, Masthamnen	2,1
50014 Installation av energimätare, Frihamnen	2,0
50027 HGANP, mag 2 nv, Frihamnen	2,0
50120 Skyttutbyte SH	2,0
50035 Ventilation mag 2, Frihamnen	1,0
50050 Installation av elmätare hos hyresgäster SH	1,0
Övriga INV-projekt Fastighet	5,9
<b>forts Investeringar (Mkr)</b>	<b>Budget 2017</b>
<b>Kapellskär</b>	
69004 Reinvestering pir K4/K5	10,0
69008 Programändringar Kapellskär utv. Projekt	3,0
69007 Förtöjning K2 (Finnlink)	2,5
69002 Fd Utvecklingsprojekt Kapellskär, enbart F3/F4	2,0
59006 Skyttutbyte KH	1,5
59001 Karusellsnurra entré, terminalen 1004	1,4
Övriga INV-projekt KH	1,1
<b>Nynäshamn</b>	
60001 Utredning svart och gråvatten NH	25,0
60063 Nya pollare, fendorar och erosionsskydd NH	8,0
60046 Dagvattenrening område G & I, NH	5,2
60047 Elanslutning Wavel, NH	4,0
60082 Rivning Malmerbergs och iordningställande av yta, NH	4,0
60029 Uträtning av kurva, norra utf Nynäshamn	3,0
60003 Ny passagerargång, Nynäshamn	2,0
50124 Tillgänglighetsanpassning Terminalbyggnaden NH	2,0
60072 Utredning passagerargång F2, Nynäshamn	1,0
Övriga Inv-projekt NH	0,0
<b>Koncernen</b>	
Investeringar i maskiner och inventarier (1200)	6,7
Övriga Investeringar	3,9
<b>TOTALT KONCERNEN</b>	<b>1 069,5</b>

## Underhåll

För 2017 planeras underhållsarbeten i anläggningar och byggnader för totalt 96 Mkr. Stockholms Hamnar fortsätter att bidra till Stockholm stads upprustning av innerstadskajerna. Stora underhållsprojekt för 2017 avser reparationer av kajer och bryggor i innerstaden men också kajreparationer i Nynäshamn och Kapellskär. För Fastighet fortsätter underhållet enligt koncernens strategiska inriktning. Det innebär ett årlig fastighetsunderhåll på cirka 25 Mkr. Underhållskostnaderna fördelas mellan hamnarna i koncernen enligt nedan:

### Underhåll budget 2017 (Mkr)

	<b>Stockholm</b>	<b>Kapellskär</b>	<b>Nynäshamn</b>
Anläggningar	<b>61</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
Byggnader	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Totalt koncernen</b>	<b>80</b>	<b>6</b>	<b>10</b>

## Ekonomisk utveckling

### Rörelsens intäkter

Totalt beräknas den budgeterade omsättningen för 2017 uppgå till 803 Mkr, vilken är en ökning med fem procent eller 39 Mkr. Både antalet färjepassagerare och godsvolymer ökar nästa år. Det är totalt en volymökning trots att volymerna mellan Sverige och Finland inte ökar alls. På kryssningssidan verkar 2017 också bli ett bättre år än 2016 med fler anlop och fler passagerare. På fastighetssidan ökar intäkterna med åtta Mkr främst på grund av uthyrda lokaler i Värtaterminalen. Under slutet av budgetperioden beräknas vakansgraden i fastighetsbeståndet ligga på fyra procent. Nuvarande vakansgrad är två procent.

### Rörelsen kostnader

Rörelsens totala kostnader budgeteras till 688 Mkr vilket är 50 Mkr mer jämfört med senaste prognosen för 2016. För de olika kostnadsdelarna ser analysen ut som följer: underhållskostnaderna ökar totalt med tretton Mkr. Större vattenarbeten utanför Ström-kajen samt underhållsarbeten på innerstadskajer och byggnader driver ökningen.

Den ökade omsättningen drar också med sig högre driftkostnader. De budgeterade driftkostnaderna ökar med 16 Mkr jämfört med prognosen 2016. Orsaken till ökningen kan förklaras av två saker, ökade kostnader i och med driften av nya Värtapiren och nya Värtaterminalen samt ökade säkerhetskrav i våra hamnanläggningar.



Totalt ökar personalkostnaderna med sex Mkr jämfört med prognosen för 2016. Ökningen beror på en ökning av antalet anställda beräknas öka med tio genomsnittliga årsarbetare under nästa år. Främsta anledningen till en personalökning är ökade volymer under 2017. Då främst avseende stuveritjänster. Inom Hamn & Trafik tog man, under senare delen av 2016, in fyra drifttekniker. Tjänster som tidigare köpts in på konsultbasis och som belastar helåret 2017.

De nya utvecklingsprojekten i Värtahamnen och Kapellskär har under 2016 slutförts och driftsatts. I samband med drifttagandet börjar anläggningarna att skrivas av. Det leder till att avskrivningarna ökar med 15 Mkr i budget jämfört med 2016.

### Resultat efter finansnetto

Resultatet efter finansnetto beräknas till 85 Mkr, vilket uppfyller ägarkravet 70 Mkr för 2017 .

### Projekt och investeringar

Stockholms Hamnar investerar under 2017 totalt 1 070 Mkr. De största posterna i investeringsbudgeten avser utvecklingsprojekt Stockholm Norvik Hamn, nya isskydd Söder Mälarstrand, utbyggnad av kaj 1 Frihamnen, erosionsskydd Frihamnen samt programändringar Värtaterminalen.

### Finansiering och kassaflöde

Nettouplåningen bedöms uppgå till 3 310 Mkr den 31 december 2017. Det är en ökning av skulden med 760 Mkr under året. För att klara finansieringen krävs en ökning av kreditlimiten på koncernkontot med minst 200 Mkr. Nuvarande kreditlimit är totalt för koncernen 3 600 Mkr. Den genomsnittliga effektiva räntan fortsätter att sjunka. För den totala skuldportföljen bedöms räntan under året hamna på 0,9 procent. Det ska jämföras med en beräknad genomsnittlig ränteprocent på 1,4 procent för 2016.

#### ***Begränsningar i avdrag för koncerninterna räntor***

Riksdagen beslutade i slutet av år 2012 om ytterligare begränsningar för avdrag för koncerninterna räntor i huvudsyfte att förhindra kapitalflykt till utlandet med skatteplanering. Skatteverket har därefter kommit ut med skriftliga ställningstaganden med sina bedömningar av hur begränsningarna ska tolkas. Stockholms stad och bolagskoncernen har sedan beslutet togs år 2012 sökt besked hur stadens bolag ska förhålla sig till Skatteverkets tolkningar. Skatteverket har i mars 2015 inkommit med svar gällande avdrag på koncerninterna lån inkomstår 2014 för två av koncernens bolag. Av svaret framgår att Skatteverket anser att stadens bolag inte har rätt till avdrag för ränteutgifter på lån från ägaren Stockholms stad.

I bolagkoncernens bokslut för 2014 och 2015 har räntekostnaderna bedömts vara fullt avdragsgilla. Stadens bolag har i likhet med tidigare år yrkat för räntekostnaderna i lämnade deklarationer som avser inkomståret 2014 och 2015.

Ett slutligt ställningstagande från Skatteverket förväntas inom kort.

En reservering av medel kan komma att aktualiseras i samband med bokslut 2016 och när Skatteverket fattat beslut.

Stadsledningskontorets finansavdelning och Stockholms Stadshus AB har börjat analysera konsekvenserna av Skatteverkets ställningstagande och hur staden och bolagen ska hantera den uppkomna situationen. I avvaktan på Skatteverkets beslut och nämnda analys förutsätts räntekostnaderna vara avdragsgilla även i bolagens VP/ Budget 2017.

## Personal

Medelantalet årsanställda i koncernen är budgeterat till 175 personer. Det är en ökning med tio personer jämfört med prognosen för 2016 (165).

## Resultat per hamn Mkr inkl Fastighet, Mkr

	Stockholm		Kapellskär		Nynäshamn	
	Bu-17	P2-16	Bu-17	P2-16	Bu-17	P2-16
<b>Rörelsens intäkter totalt</b>	<b>640</b>	<b>618</b>	<b>90</b>	<b>84</b>	<b>76</b>	<b>69</b>
<b>Rörelsen kostnader</b>						
Övriga externa kostnader	-312	-283	-17	-17	-21	-24
Personalkostnader	-90	-86	-14	-13	-12	-10
Avskrivningar	-98	-95	-24	-15	-19	-16
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-500</b>	<b>-464</b>	<b>-55</b>	<b>-45</b>	<b>-52</b>	<b>-50</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>140</b>	<b>154</b>	<b>35</b>	<b>39</b>	<b>24</b>	<b>19</b>
<i>Rörelsemarginal</i>	22%	25%	39%	46%	32%	28%
Stockholm exkl Staber						

## Resultaträkningar, Mkr

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017 Budget	2016 Prognos	2017 Budget	2016 Prognos
Rörelsens intäkter	803	764	721	687
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>803</b>	<b>764</b>	<b>721</b>	<b>687</b>
Underhåll	-96	-83	-90	-81
Driftskostnader	-289	-273	-274	-263
Personalkostnader	-160	-154	-146	-141
Avskrivningar	-143	-128	-117	-111
<b>Summa rörelsens kostnader</b>	<b>-688</b>	<b>-638</b>	<b>-627</b>	<b>-596</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>115</b>	<b>126</b>	<b>94</b>	<b>91</b>
<i>Finansiella intäkter och kostnader</i>				
Ränteintäkter	0	0	14	17
Räntekostnader	-30	-34	-31	-34
Reservering awecklingskostnad Cont	0	-6	0	-6
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>85</b>	<b>86</b>	<b>77</b>	<b>68</b>
Skatt	-19	-20	-17	-15
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>60</b>	<b>53</b>
Moderföretagets aktieägare	65	66		
Minoritetsintresse	1	1		

## Balansräkningar, Mkr

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
	Budget	Prognos	Budget	Prognos
Anläggningstillgångar	4 707	3 780	3 685	2 755
Omsättningstillgångar	93	91	715	735
<b>Summa tillgångar</b>	<b>4 800</b>	<b>3 871</b>	<b>4 400</b>	<b>3 490</b>
Eget kapital	830	765	586	526
Minoritetsintresse	23	22	0	0
Obeskattade reserver	0	0	16	16
Avsättningar	31	31	25	23
Kortfristiga skulder	3 916	3 053	3 773	2 925
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>4 800</b>	<b>3 871</b>	<b>4 400</b>	<b>3 490</b>

## Kassaflödesanalyser, Mkr

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
	Budget	Prognos	Budget	Prognos
Resultat efter finansiella poster	85	86	77	68
Justeringar av poster som ej ingår i kassaflödet	144	101	118	83
Betald skatt	-19	-20	-17	-15
Förändringar av rörelsekapitalet	-106	820	-96	492
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>104</b>	<b>987</b>	<b>82</b>	<b>628</b>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-1070</b>	<b>-975</b>	<b>-1048</b>	<b>-636</b>
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>0</b>	<b>-8</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>
Periodens kassaflöde	-966	4	-966	-17
Likvida medel vid periodens början	-2344	-2349	-2384	-2368
Likvida medel vid periodens slut	-3310	-2344	-3350	-2384
<b>Förändring av likvida medel</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>

## Bilaga

- Bilaga 1: Volymuppgifter
- Bilaga 2: ILS Ägardirektiv indikatorer och aktiviteter