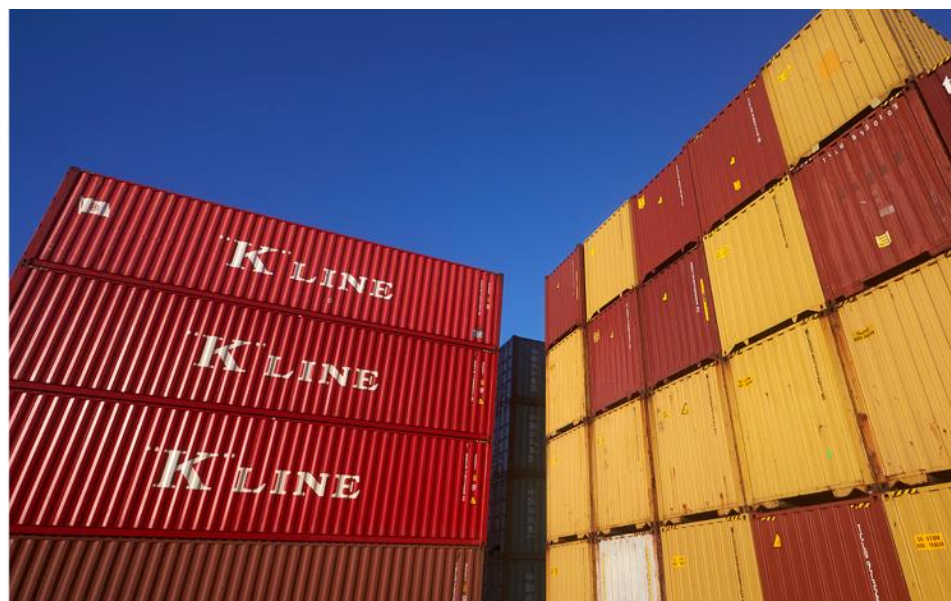


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2020 och inriktning för
2021 och 2022

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 hamn-anknuten 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 2019-2021

Stockholms hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen. 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. 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.

Stockholms Hamn AB har i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen utrett möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. De nuvarande arrendeaftalen gäller till och med år 2019. Oljehanteringen ska avvecklas snarast och Loudden utvecklas till en stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser och service. Det fortsatta arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar.

Stockholms Hamn AB ska:

En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

- säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en klimatsmart och tillförlitlig varuförsörjning via sjöfarten till regionen
- arbeta vidare med förslaget att utveckla de miljödifferenterade hamnavgifterna med en differentiering även för koldioxidutsläpp i linje med vad Sjöfartsverket planerar
- beakta effekter av ett förändrat klimat i nuvarande verksamhet och i utveckling av verksamheten
- identifiera klimatrelaterade sårbarheter i sitt bestånd och ta fram kostnadseffektiva förebyggande åtgärder
- samverka med Region Stockholms planering för utökat kollektivt resande på stadens vatten
- utreda vilka åtgärder som bör genomföras för att bidra till en utveckling mot fossilbränslefri sjöfart
- delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar
- genom incitament fortsatt stimulera elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn
- utvärdera projektet ”Bo på båt” och redovisa möjlig utveckling av projektet
- arbeta med och leda utveckling och upprustningen av stadens innerstadskajer med målet att dessa ska vara en del av den levande stadsmiljön
- 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
- samordna och finansiera stadens fortsatta medverkan i ÅF Offshore race, Stockholm Gotland runt
- medverka till att stadens mål om ett ökat bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken värnas
- i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden säkerställa att stadens kajer blir levande med mötesplatser genom revidering av kajstrategin med syfte att tillgängliggöra kajerna för folkliv, restauranger och caféer
- arbeta för att Stockholms inre kajer ska kunna användas som tilläggspplatser och för rekreation, men samtidigt säkerställa sjöfartens behov
- se över förutsättningarna för att etablera kommersiella gästhamnar

En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av byggnader och anläggningar
- ansöka om att ta del av de statliga investeringsmedlen för att finansiera uppförande av automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller vid hamnens anläggningar

Marknadsförutsättningar

Marknadsanalysen nedan bygger på konjunkturrapporten (dec 2018) från Konjunkturinstitutet. Den svenska ekonomin är på väg in i en avmattningsfas, men högkonjunkturen

består ändå de närmaste två åren. Investeringarna har gett stora bidrag till efterfrågetillväxten de senaste åren och investeringsnivåerna är nu höga i delar av näringslivet. Stor brist på arbetskraft, ökad osäkerhet om den framtida ekonomiska utvecklingen och ett fortsatt fall i bostadsinvesteringarna gör att investeringarna totalt sett minskar något 2019. Arbetsmarknaden är fortsatt stark men sysselsättningen ökar långsammare framöver. Arbetslösheten har därmed bottnat och hamnar kring 6,5 procent 2019 och 2020. Inflationen ligger sedan en tid tillbaka över två procent och Riksbanken väntas under våren 2019 inleda en serie räntehöjningar. Dämpade inflationsutsikter bortom 2019 gör dock att höjningscykeln blir mycket utdragen.

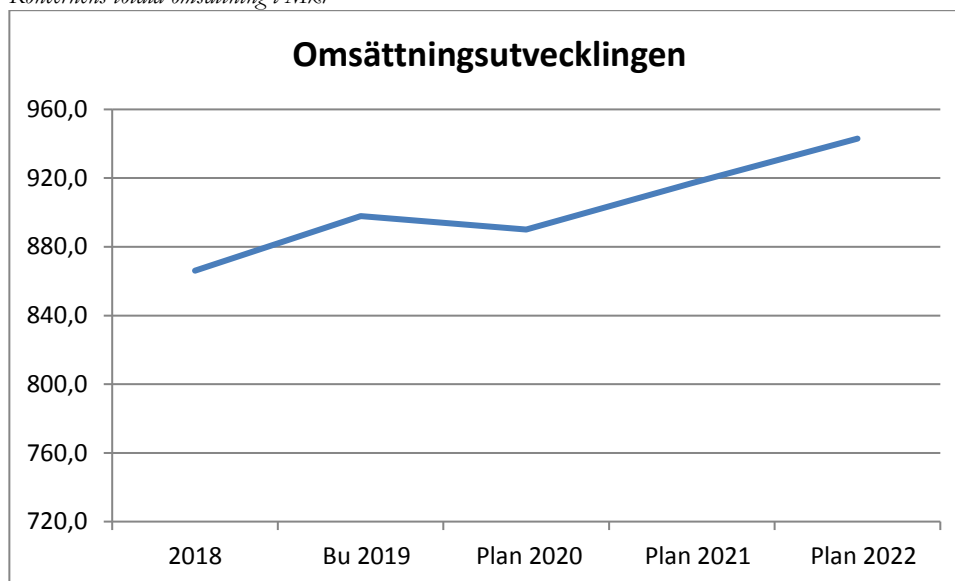
Den för Stockholms Hamnar så viktiga finska marknaden är fortsatt stabil. Även andra marknader runt Östersjön som trafikeras via Stockholms Hamnar – Estland, Lettland, Polen och Ryssland – ser en stabil tillväxt för de närmaste åren. Framför allt godstrafiken till och från Polen väntas fortsätta att växa som en följd av en stor brist på lastbilschaufförer i Europa. I linje med Stockholms Hamnars strategi, väntas godsvolymerna öka mer i Nynäshamn och Kapellskär i jämförelse med Stockholm. I Stockholm har passagerartrafiken en fortsatt positiv utveckling.

Sveriges huvudstad utmärker sig på fastighetsmarknaden. Efterfrågan är stor på kontorslokaler och vakansgraden är lägst i landet. Detta ska även ses tillsammans med en relativt hög sysselsättningsgrad för regionen. Trots en god fastighetsmarknad är det främst moderna yteffektiva lokaler som efterfrågas.

Stockholms Hamnar har under de senaste åren genomfört mycket stora investeringsprojekt för att säkra hamnkapacitet och nå visionen om att vara Östersjöns ledande hamn. Två av utvecklingsprojekten (Kapellskär och Värtan) är klara och projektet Stockholm Norvik Hamn färdigställs för att driftsättas under 2020. Stockholms Hamnar går därmed de närmaste åren från en projektorienterad organisation till förvaltning och utveckling och av den befintliga verksamheten. Detta sker med utgångspunkt från trender på marknaden inom koncernens affärsområden och konkurrenssituationen mellan hamnarna. Stockholms Hamnar arbetar med en långsiktig utvecklingsstrategi för att säkra god lönsamhet, hög kundnöjdhet och skapa goda förutsättningar att nå mål och ägardirektiv i övrigt. Strategiprocessen har nyligen inletts och har därmed inte inarbetats i detta dokument.

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:
2020: + 2 %, 2021: + 2 % och 2022: + 2,5 %.

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 fortsatt 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 första kvartalet 2021 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 har ökat med sex procent under 2018. Den ryska marknaden har långsiktigt en mycket stor potential och med rätt förutsättningar kan volymerna fortsätta öka.

Passagerarflödena i Nynäshamn utgörs i första hand av Destination Gotlands passagerare. Det är en marknad som är relativt stabil. Under perioden kommer Destination Gotland sätta in två nya fartyg under 2019. Polferries fortsätter trafikera linjen Nynäshamn-Gdansk med två fartyg.

Totalt sett är det en fortsatt svag tillväxt under perioden 2020-2022 inom passagerarsegmentet.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal färjepassagerare (miljoner) | 11,0 | 11,2 | 11,3 | 11,3 | 11,4 |

Kryssningstrafiken

Antalet kryssningspassagerare fortsätter att öka och fartygen blir större. 2019 är det 288 anlöp bokade: av dessa är 71 fartyg 300 meter eller längre. Antalet turnarounds ligger på en stadig nivå kring 70 fartyg per säsong. Utveckling med allt större tonnage kommer att ställa större krav på våra anläggningar och vi arbetar proaktivt för att möta våra kunders behov.

2018 togs Visbys nya kryssningsterminal i drift. Visbys terminal bedöms stärka attraktionskraften för kryssningar på Östersjön, vilket böra gynna även Stockholm som destination.

Allt tyder på en stark kryssningssäsong även 2020. Prognosen inför 2020 är att antalet anlöp ligger på en marginellt lägre nivå än budget för 2019. Storleken på de bokade fartygen ökar och antalet kryssningspassagerare bedöms öka betydligt under treårsperioden.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal kryssningspassagerare (tusental) | 1071 | 1191 | 1300 | 1320 | 1320 |
| Antal kryssningsanlöp | 268 | 292 | 285 | 285 | 285 |

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 ligger fortsatt på samma nivåer som föregående år. Sverige-Finland står för 56 procent av Stockholms Hamnars totala fraktsättning. Procentuellt har dock den största ökningen varit i trafiken mellan Sverige och Polen.

Finnlines, som trafikerar Kapellskär, visar på fortsatt bra volymökningar. De kännetecknas av stabilitet, nytt tonnage på plats, bra turtäthet och offensiv marknadsföring. Även Stena Line, som går mellan Nynäshamn och Ventspils, visar en fortsatt god utveckling även om volymökningen mattas något.

Prognosen är fortsatt ökade volymer de kommande åren. Ökningen som är prognostiserad för 2021 är baserad på att roroterminalen i Stockholm Norvik Hamn öppnar i

september 2020. Den nya hamnkapaciteten är en förutsättning för den beräknade volymökningen perioden 2020-2022.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Färjegods (miljoner ton) | 7,2 | 7,3 | 7,4 | 7,5 | 7,7 |

Containerer

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 perioden. 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.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal TEU över kaj (1000 tal) | 57 | 61 | 80 | 120 | 150 |

Bulk

Som en följd av avvecklingen av oljeterminalen på Loudden så kommer volymen olja att upphöra i slutet av 2019, Loudden kommer således att vara stängd 2020. I övrigt bedöms bulken ligga på en oförändrad nivå under perioden 2020-2022.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Bulkgods (miljoner ton) | 2,0 | 2,3 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |

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 inne i slutskedet. 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 planeras ytterligare investeringar under perioden. De större arbetena avser i korthet renovering av utbyggnad kaj för LNG-fartyg, förlängning järnvägsspår till Cementa i Värtan, elanslutning fartyg Värtan, omfattande kajreparationen Viking på Stadsgården, kajreparationer Masthamnen, svart- och grävattenanslutning Nynäshamn samt diverse kajarbeten i Kapellskär.

Verksamhetsområde Fastighet

Hyresmarknaden

Hyrorna stiger på bred front i hela Stockholm vilket syns på nästan alla delmarknader. Dock är det främst på yteffektiva moderna lokaler som efterfrågan är störst. Hyrorna stiger även i den yttre kransen av innerstaden. Det är där största delen av Stockholms Hamnars bestånd finns, i Frihamnen och Värtahamnen. Källa: NAI Svefa.

I beståndets delområden Frihamnen och Värtahamnen, en del av Norra Djurgårdsstaden, kommer det dessutom tillkomma cirka 1 700 nya bostäder. Enligt plan ska de vara färdigställda till 2023. På sikt planeras det här för fler bostäder och mer än 35 000 arbetsplatser. Framöver kommer nybyggnationen påverka utbudet och efterfrågan på lokaler, samt typ av lokaler som efterfrågas.

I ett första steg kommer Stockholm Hamnar påverkas av att nuvarande arrendeavtal med staden och dess exploateringsnämnd ska omförhandlas. Bland annat kan ytorna i nuvarande Loudden och containerterminalen överföras till staden fr o m 2021. Hamnens inställning är att dessa ytor ska arrenderas ut för att utnyttjas optimalt och ge intäkter i avvaktan på exploateringen. För att främja hamnverksamheten så länge som möjligt och underlätta en effektiv förvaltning bör ansvaret för uthyrningen ligga hos Stockholms Hamnar. 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 inlämnad. 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

Stockholms Hamnar har tagit fram övergripande strategier för respektive större byggnad. Strategierna är skapade utifrån byggnadernas beskaffenhet och Stockholms Hamnars samt Stockholms stads planer för området. Det 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.

I det övergripande strategiska utvecklingsarbetet för våra hamnlägen i Stockholm sker ett arbete med att skapa unika nya destinationer: Det ska här vara en mix av publik-, kommersiell och hamnverksamhet. Exempelvis planeras för att museiverksamhet och kreativt skapande mixas med klubb och hotell samt kryssnings- och färjelägen. Förhoppningen är att det öppnar upp och skapar nya gränsöverskridande miljöer, där passagerare och stockholmare med olika intressesfärer kan mötas.

Lokal- och arrendeintäkter

Förändringarna på Loudden och containerterminalen motsvarar 13 Mkr i minskade årliga hyres- och arrendeintäkter från 2020. Det är arrendeintäkterna som står för den största intäktsminskningen. Lokalhyresintäkterna i hamnens övriga bestånd i Stockholm beräknas däremot öka under 2020-2022. Ökningen består i nyuthyrningar (inklusive Stockholm Norvik Hamn), omförhandlingar samt investeringsstillägg. Sammantaget kompenserar nyuthyrningar mm de förlorade arrendeintäkterna 2020. Från och med 2021 ökar de totala intäkterna igen. Utvecklingsmöjligheter på fastighetssidan för hamnnära lägen i Louddenområdet utvärderas, detta i förhållande till den stadsutveckling som planeras.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Fastighetsintäkter (Mkr) | 231 | 243 | 242 | 250 | 250 |
| Hyres- o arrendeintäkter Norvik (Mkr) | 0 | 0 | 6 | 12 | 12 |
| Serviceintäkter (Mkr) | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Underhållskostnader (Mkr) | -25 | -25 | -24 | -24 | -23 |

Investeringar

De planerade investeringarna för de kommande åren beror framför allt på att nya hyresgäster tillkommer. Under perioden kommer cirka 3 500 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 för att klara långsiktiga miljömål för fastighetsverksamheten. Här finansieras investeringarna framför allt av sänkta driftkostnader.

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.

Underhåll och Drift

Den gällande underhållsplanen bygger på ett fortsatt årligt underhåll på 23-24 Mkr för att upprätthålla kvaliteten på byggnaderna långsiktigt.

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 ligger fortfarande på en låg nivå sedan minskningen i båda hamnarna under 2018 och arbetet med att hitta nya hyresgäster fortsätter. Det finns en underhållsplan som sträcker sig 3-5 år.

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

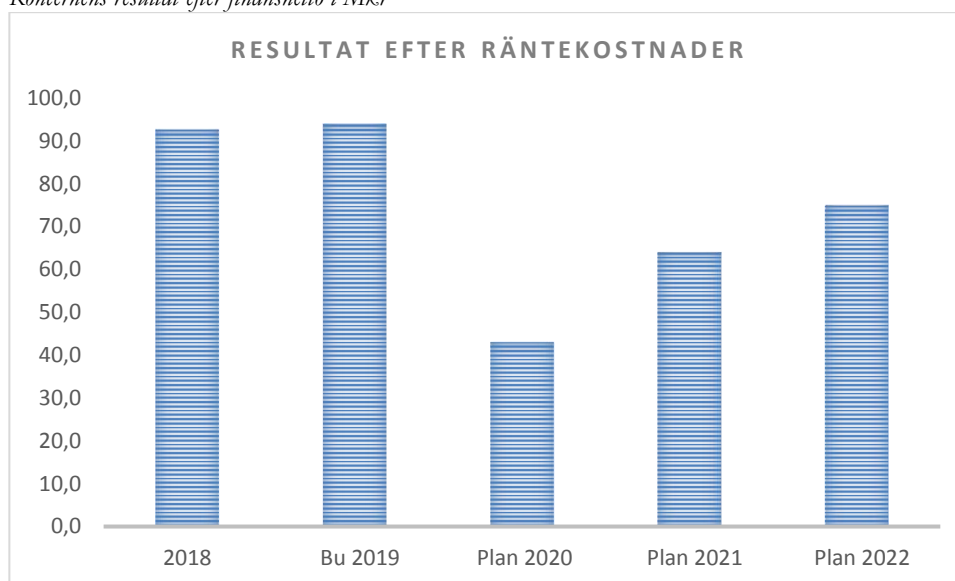
Resultat

Prognosperioden präglas av stora förändringar. Den nya container- och roro hamnen, Stockholm Norvik Hamn, färdigställs 2020. Samtidigt avvecklas containerverksamheten i Frihamnen och energihamnen på Loudden. Båda områdena lämnas över för exploatering. Arrendatorerna på Loudden har avtal som sträcker sig till och med 2019.

Det sker en inbromsning av intäktsutvecklingen under 2020 på grund av de avvecklade verksamheterna. Det är hyres- och arrendeintäkterna som förviner. Med den avvecklade containerterminalen försvinner även hanteringsintäkter på cirka 40 Mkr årligen.

I samband med nedläggningen av driften på Loudden och containerterminalen minskar både drift- och personalkostnaderna under prognosperioden. I övrigt på kostnadssidan är det avskrivningarna som fortsätter att öka. Här sker ökningen främst 2021 när Stockholm Norvik Hamn fullt ut börjar skrivas av. Den ökade låneräntan kompenseras av att upplåningen minskar. Det innebär de närmaste åren ingen större förändring för räntekostnaderna.

Koncernens resultat efter finansnetto i Mkr



Antalet anställda minskar under perioden. I containerterminalen och på Loudden arbetar idag cirka 20 personer. Den nya containerverksamheten i Stockholm Norvik Hamn kommer bedrivas av den externa parten Hutchison Ports Sweden. Ytterligare personalminskning sker när det stora hamnprojektet i Norvik slutförs.

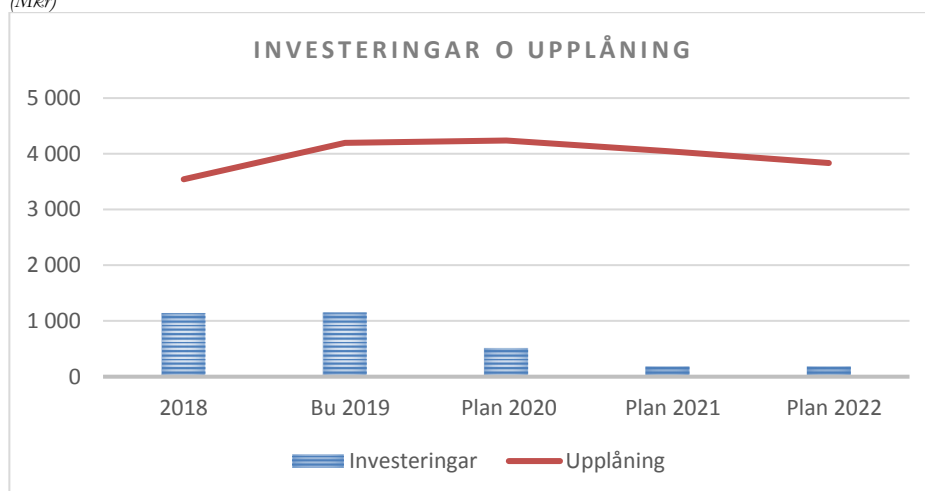
Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 60 Mkr per år under perioden 2020-2022.

Underhållskostnaderna minskar under perioden på grund av de stora områden som Stockholms Hamnar lämnar ifrån sig. Underhållskostnaderna sjunker därför framöver och beräknas till 74 Mkr 2020 och 2021 samt 73 Mkr 2022.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2020-2022 summerar till ungefär 0,9 mdkr. Av denna total avser 0,3 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 1,05 %, 1,20 % och 1,30 %. I enlighet med tidigare beslut i Kommunfullmäktige kommer moderbolaget Stadshus AB tillskjuta kapital i form av aktieägartillskott, om en mdkr, i samband med färdigställandet av Stockholm Norvik Hamn. I likviditetsberäkningen för prognosperioden har effekten av aktieägartillskottet tagits med. Förutom det genererar verksamheten ett positivt kassaflöde före räntekostnader och investeringar på cirka en mdkr för de tre åren. Efter 2020 minskar successivt bolagets upplåningsbehov.

(Mkr)



Koncernens resultaträkning i Mkr

Koncernen (Mkr)

| | 2018 | Bu 2019 | Plan 2020 | Plan 2021 | Plan 2022 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Hamnavgifter | 479,9 | 500,6 | 510,0 | 537,0 | 559,0 |
| Hantering | 74,1 | 74,8 | 50,0 | 36,0 | 37,0 |
| Hyror / Arrenden | 231,2 | 243,0 | 249,0 | 262,0 | 263,0 |
| Servicetjänster | 46,7 | 46,5 | 47,0 | 47,0 | 48,0 |
| Övriga intäkter | 42,6 | 41,3 | 42,0 | 43,0 | 44,0 |
| Eliminering internfakturering | -8,4 | -8,4 | -8,0 | -8,0 | -8,0 |
| Summa intäkter | 866,1 | 897,8 | 890,0 | 917,0 | 943,0 |
| Underhållskostnader | -81,4 | -80,4 | -74,0 | -74,0 | -73,0 |
| Driftkostnader | -306,8 | -321,3 | -339,0 | -302,0 | -311,0 |
| Personalkostnader | -169,3 | -173,2 | -174,0 | -166,0 | -170,0 |
| Avskrivningar | -176,1 | -180,0 | -214,0 | -261,0 | -261,0 |
| Rörelseresultat | 132,5 | 142,9 | 89,0 | 114,0 | 128,0 |
| Finansnetto | -39,9 | -48,9 | -46,0 | -50,0 | -53,0 |
| Resultat efter finansnetto | 92,6 | 94,0 | 43,0 | 64,0 | 75,0 |
| Investeringar brutto | 1 141 | 1 151 | 511 | 185 | 185 |
| Upplåning | 3 543 | 4 199 | 4 239 | 4 047 | 3 835 |
| Genomsnittligt antal anställda | 187 | 183 | 175 | 160 | 160 |