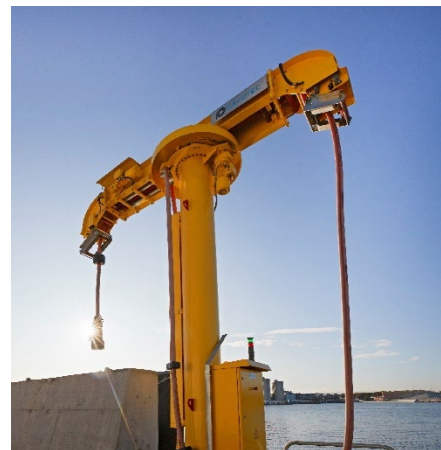


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2022 och inriktning för
2023 och 2024

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnars uppdrag

Stockholms Hamnar arbetar för att Stockholm ska vara en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten och säkra regionens varuförsörjning och bidra till regionens besöksnäring. Stockholms Hamnar bedriver verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, inklusive den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn.

Ägardirektiv

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. De närmaste åren präglas av en återhämtning från den extraordinära situation som Covid-19 har inneburit för hamnen. Stockholms Hamnar utgår likväl från att nu gällande mål och direktiv ligger fast under treårsperioden.

En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

En hållbar tillväxt för Stockholm främjas, i enlighet med ägardirektiven, av en välfungerande hamninfrastruktur för gods och logistik. Vidare betonas Stockholms Hamnars roll för fortsatt passagerar- och kryssningstrafik i Stockholm samt för att skapa en levande stadsmiljö vid stadens innerstadskajer. Stockholms Hamnar ska även bidra till genomförandet av stadens miljöprogram och klimathandlingsplan. Åtgärder för att långsiktigt bidra till en fossilbränslefri sjöfart är prioriterade i ägardirektiven, till exempel genom mål om ökad elanslutning av färjor och kryssningsfartyg.

En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

I ägardirektiven som rör ekonomisk hållbarhet betonas vikten av affärsmässighet och av att säkra Stockholms Hamnars förmåga att långsiktigt nå goda ekonomiska resultat. Särskild vikt läggs vid driftsättningen av Stockholm Norvik Hamn. Vidare finns direktiv om effektiv fastighetsförvaltning samt om att avyttra fastigheter som inte är av strategisk vikt för staden. Direktiven avseende ekonomisk hållbarhet och innovationsförmåga får under perioden en ökad tyngd i och med de nya marknadsförutsättningarna inom framför allt passagerartrafik.

Övergripande strategier och mål

Stockholms Hamnar har det senaste åren varit inne i en föränderlig tid med avveckling av verksamheter i Loudden och Frihamnen, öppning av en ny stor godshamn i Norvik och planering för ändrad verksamhet inom Energihamnen vid Ropsten. Under kommande treårsperiod gäller också ett nytt markavtal och ett nytt avtal för drift och underhåll med staden. I enlighet med dessa avtal väntas hamnens yta i Stockholm minska väsentligt. Därutöver sker under 2021 en omfattande avyttring av sådana byggnader inom Stockholms stad som inte är av strategisk betydelse för hamnverksamheten.

Utgångspunkten för denna omställning är ett pågående visionsarbete och en långsiktig utvecklingsstrategi för verksamheten, med grund i kommunfullmäktiges vision, mål och direktiv samt analyser av utmaningar och möjligheter inom hamnens olika affärssegment. Strategin inriktas på tre övergripande företagsmål avseende *Nöjda kunder*, *Goda affärer* och *Tydlig nytta*. Betydelsen av en gemensam vision och ett väl underbyggt strategiarbete och av tydliga prioriteringar har ökat markant i och med de nya marknadsförutsättningarna till följd av Covid-19.

Stockholm fortsätter att vara ett nav i Östersjön

Cirka en tredjedel av landets totala import kommer från Östersjöregionen och Mälardalsregionen är den viktigaste marknaden för denna import. Sjöfarten har särskilt stor betydelse för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Den långsiktiga tillväxtpotentialen i de baltiska länderna och den ökade exporten till dessa länder samt Tyskland och Polen skapar stora möjligheter för Stockholms utveckling.

Öppnandet av Norvik stärker bolagets förmåga att bidra till en effektiv varuförsörjning i regionen där en ökad andel gods kan fraktas på sjö och järnväg. Containerfrakterna har samtidigt påverkats av den globala pandemin och det finns en konkurrens från andra hamnar på den svenska Östersjökusten som har gjort stora investeringar för att vinna marknadsandelar. Stockholms Hamnar arbetar nära tillsammans med Hutchison Port och med rederikunderna för att säkerställa attraktionskraften hos Norvik och övriga hamnar inom Stockholms Hamnar.

Stockholm har alltjämt stor attraktionskraft för besökare

De många passagerarna som under normala omständigheter anländer till Stockholm med färjor eller kryssningsfartyg är mycket viktiga för en god utveckling inom besöksnäringen och bidrar till att skapa många arbetstillfällen i regionen och fyller sju hotell varje dygn, året runt. Stockholms Hamnar behöver stärka samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter med koppling till färje- och kryssningspassagerarnas behov. En sådan samverkan blir allt mer angelägen under den aktuella treårsperioden där det i hög grad handlar om en återstart och återhämtning av passagerartrafiken.

De investeringar i terminaler och kajlägen som gjorts de senaste åren har varit viktiga, men Stockholms Hamnar behöver även under kommande år fatta ett antal strategiskt viktiga beslut om till exempel framtida kajlägen för de allt större fartygen och fortsatt utbyggnad av el-infrastruktur längs med kajerna för kryssningsfartygen.

Utvecklingsarbetet för att skapa långsiktiga förutsättningar för sjöfart vid Stadsgården/Masthamnen respektive Värtahamnen/Frihamnen kommer att ha stor betydelse, inte minst med tanke på stadens pågående planeringsprocesser för närliggande områden.

Samverkan med andra aktörer blir allt viktigare

För att nå mål om nöjda kunder, och därmed fortsätta den positiva trenden i NKI-undersökningar, krävs hög kvalitet i servicen såväl som en god dialog om gemensamma utmaningar och möjligheter. Stockholms Hamnars verksamhet har också en stor betydelse för hur boende och besökare upplever de sjö- och kajnära områdena i de tre berörda kommunerna. I Stockholms stad finns en väl utvecklad samverkan med framför allt Stockholm Business Region, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Denna samverkan blir allt viktigare i arbetet med att skapa ökade möjligheter till stadsliv vid vattnet, i enlighet med kommunfullmäktiges mål och kommande strategi för innerstadskajer. Till detta kommer en ökad samverkan med privata intressenter som kan bidra till att realisera bolagets mål om att skapa Östersjöns ledande hamn.

Det målinriktade miljö- och klimatarbetet fortsätter

Stockholms Hamnar har ett systematiskt miljö- och klimatarbete, med sikte mot ständiga förbättringar i enlighet med ISO 14001 inom de områden där miljöpåverkan är betydande. Det finns behov av att se över målnivåer och inriktning bland annat med anledning av det nya miljöprogrammet och den nya klimathandlingsplanen för perioden 2020-2023. Mot denna bakgrund kommer miljö- och klimathandlingsplaner att upprättas och följas upp där energieffektiviseringar, arbetsmaskiner och fordon är särskilt prioriterade.

En utmaning är att en del av nödvändiga åtgärder för att nå en hållbar sjöfart ligger utanför stadens, och Stockholms Hamnars, rådighet. Det krävs därmed en aktiv samverkan inom europeiska samarbetsforum med hamnar och rederikunder, för en hållbar utveckling av hamnverksamhet och sjöfart. På den internationella nivån väntas EU-kommissionens satsning ”The Green Deal” beröra hamnarna i Europa under kommande år. Stockholms Hamnar avser att vara proaktiva och ligga i framkant och bidra till att Stockholm stad är en ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden.

Några av de viktigaste frågorna är att fortsätta skapa incitament i form av rabatterade hamnavgifter för fartyg med hög miljöprestanda samt bygga ut elanslutning av fartyg vid kaj. Det bör också poängteras att Stockholm Norvik Hamn möjliggör betydande överflytt av godstransporter från väg till en mer klimatsmart sjöfart, även om miljö- och klimatnyttorna av en sådan utveckling primärt skapas på nationell och internationell nivå.

Marknadsförutsättningar

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. Den pågående pandemin har påverkat hamnens intäkter negativt. Passagerartrafiken över Östersjön och den internationella kryssningstrafiken har varit mycket begränsad under 2020 och kommer även under 2021 påverkas betydligt. En

återhämtning till tidigare nivåer bedöms ske i relativt långsam takt för färjepassagerarna men något snabbare för kryssningssegmentet. Stockholms Hamnar räknar med att pandemin kommer att påverka intäkterna för passagerarsegmentet under hela kommande treårsperiod.

Godstrafiken har inte varit lika hårt drabbad av pandemin som passagerartrafiken. Färjagodset har funnit nya vägar över hamnarna och handeln har inte påverkats i den utsträckning som befarades. Därmed ser Stockholms Hamnar relativt stabil godsvolym under den kommande tre åren.

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:

2022: + 1,3 %, 2023: + 2,0 % och 2024: + 2,4 %.

Koncernens totala intäkter i Mkr



Marknadsområden

Passagerare

Den pågående pandemin har haft negativ inverkan på passagerarsegmentet. Stockholms Hamnar ser en fortsatt stor påverkan under 2021, både vad gäller färje- och kryssningstrafiken. Positivt är att vaccinationen har kommit igång och länderna i närområdet väntas under året öppna upp och därmed möjliggörs ett mer fritt resande. I och med detta startas en återhämtning av de så viktiga turistflödena med färjetrafik till grannländerna i Östersjön. Däremot räknar inte bolaget med att vara tillbaka på de passagerarvolymerna som var aktuella innan pandemin förrän tidigast 2024.

För kryssningstrafiken kommer en återhämtning först att ske i närområde och då främst från Tyskland, följt av Europa. De mer långväga kryssningspassagerarna, framför allt från USA, ser Stockholms Hamnar större förutsättningar för från 2022 och framåt.

Bokningssituationen framöver är mycket god i kryssningssegmentet. Stockholms Hamnar ser möjligheter att 2023 vara tillbaka på samma antal anlöp och passagerarantal som innan pandemin bröt ut. En annan bidragande effekt av pandemin har lett till att äldre kryssningsfartyg har fasats ut tidigare än beräknat och dessa ersätts nu i hög grad av nya moderna fartyg. Rederiernas nybyggnadsprogram har fortsatt enligt plan, dock i somliga fall med vissa förseningar.

Miljöarbete i Stockholms Hamnar tar 2023 ett stort kliv då den första landanslutningen för el beräknas vara på plats för kryssningsfartygen vid Masthamnen. 2024 följs denna av ytterligare en elanslutning på Stadsgården. En annan viktig fråga under perioden kommer att vara Stockholms Hamnars möjligheter att ta emot de allt större fartygen som trafikerar Östersjön, avseende framför allt miljötillstånd och kajinfrastruktur med nödvändiga djup.

Passagerare Stockholm

Pandemin har kraftigt påverkat passagerarvolymerna till Stockholm, då de färjelinjer som trafikerar in till Stockholm har en stor andel passagerare. Ett normalt år passerar drygt åtta miljoner färjepassagerare i Stockholm. Utfallet 2020 blev 1,9 miljoner totalt, en minskning med cirka 76 procent.

2021 kommer att fortsatt vara påverkat av pandemin och en effekt är att Stockholms Hamnar inte räknar med att Tallink Siljas linje till Riga kommer att återupptas. En stor orsak till detta är att Stena Line, som trafikerar från Stockholm Norvik Hamn, har tagit över mycket av de godsvolymer som behövs för en hållbar linje från Stockholm. Trafiken till St. Petersburg är även osäker då en återstart är beroende av utvecklingen i Ryssland. Moby St Peterline är däremot fast beslutna om att återuppta trafiken så fort möjlighet finns.

Stockholms Hamnar räknar med att trafiken till Helsingfors och Tallinn kommer igång under sommaren 2021 och att trafiken till destinationerna sakta ska återhämta sig de kommande treårsperioden. Viking Lines nya fartyg Viking Glory, som ska trafikera Åbolinjen och är riktad mot den svenska marknaden, har på grund av pandemin blivit försenad och beräknas nu komma i trafik tidigast 2022. Förhoppningsvis blir det nya fartyget ett positivt inslag som innebär att passagerarvolymerna ökar. Under perioden ser även Stockholms Hamnar en återhämtning mot de volymer som var 2019 men räknar inte med att nå ända fram.

2020 var ett förlorat år gällande kryssningsanlöp, men under hösten kunde viss kryssningsverksamhet återupptas och Stockholm fick ta emot 28 stycken så kallade Scenic cruises från rederierna TUI och Hapag Lloyd. Denna närmarknad, främst Tyskland,

kommer att spela en stor roll initialt under 2021 när länderna i närområdet öppnar upp igen och möjliggör en återstart för resandet. Bokningsläget för kryssningsrederierna ser mycket bra ut de kommande åren och med utgångspunkten år 2019 räknar Stockholms Hamnar med att under 2022 nå 75 procent av anlöpen och ungefär 700 000 passagerare. 2023 förväntas vara tillbaka på 100 procent av anlöpen och cirka 950 000 passagerare. 2024 har stora möjligheter att visa på ytterligare positiva siffror både anlöps- och passagerarmässigt.

Passagerare Kapellskär

Kapellskär är i första hand en hamn mer inriktad på godsvolymer. Utstickande är Viking Lines trafik till Mariehamn som övervägande är passagerarberoende. Den trafiken har som övrig passagerartrafik lidit under pandemin men Stockholms Hamnar ser också att den kommer att återhämta sig fort när väl länderna öppnar upp igen. Stockholms Hamnar räknar med att 2022 är antalet passagerare tillbaka på 2019 års nivå med knappt 750 000 passagerare och de kommande åren har goda förutsättningar att behålla de volymerna. Vidare kommer Finnlines att sätta in två nya fartyg under 2023 vilka kommer att ha större passagerarkapacitet än sina föregångare. Detta innebär att Stockholms Hamnar räknar med att de under 2023 och 2024 kommer att öka sina passagerarvolymerna något.

Passagerare Nynäshamn

Passagerarvolymerna till och från Nynäshamn är till stor del baserad på Destination Gotlands trafik till Gotland. De lyckades under 2020 nå cirka 70 procent av 2019 års volymer på 1 350 000. För den kommande treårsperioden 2022 till 2024 räknar Stockholms Hamnar med att de kommer ha en försiktigt positiv årlig utveckling från 2019 års volymer där de 2024 beräknas nå 1 400 000 passagerare.

Trafiken till Polen har även klarat pandemin bra. Det stora antalet passagerare från Polen är arbetskraftsrelaterat och de tappade bara drygt elva procent under 2020. Även här räknar Stockholms Hamnar med att de har en försiktigt positiv utveckling den kommande perioden.

Kryssningsanlöpen till Nynäshamn följer prognosen för Stockholm i stort vilket innebär att vi räknar med att vara tillbaka på ungefär 2019 års volymer år 2024..

Passagerare Stockholm Norvik

Under november 2020 flyttade Stena Line sin trafik till Ventspils från Nynäshamn till den nyöppnade RoRo hamnen i Norvik. De flesta passagerarna här är chaufförer.

Passagerare

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal färjepassagerare (miljoner) | 3,5 | 4,8 | 8,0 | 9,1 | 9,3 |

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal kryssningspassagerare (tusental) | 40 | 355 | 855 | 1132 | 1194 |
| Antal kryssningsanlöp | 28 | 148 | 215 | 285 | 295 |

Gods

Volymerna för färjegodset i Stockholms Hamnar har naturligtvis blivit påverkade av pandemin, rederierna tror däremot nu på en stabil trend för de kommande åren. De stora volymerna i den så viktiga trafiken mellan Sverige och Finland backar något jämfört med föregående år. Sverige-Finland står för cirka 55 procent av Stockholms Hamnars totala fraktsättning. Gällande färjornas godsvolymer så estimerar rederierna marginella skillnader de kommande tre åren.

Gods Stockholm

Fraktade godsvolymer från Stockholm beräknas bli mindre den kommande treårsperioden, 2022 till 2024. Under pandemin har Stockholms Hamnar sett en godsförflyttning ut till Kapellskärs Hamn samt Stockholm Norvik Hamn/Nynäshamns Hamn som fortsatt kommer att påverka den kommande perioden framöver. Dessutom, i sviterna av pandemin, ser en återstart av Rigalinjen inte ut att bli av och när Finnlines nya större fartyg kommer i trafik under 2023 i Kapellskär kan det ytterligare påverka volymerna negativt i Stockholm. Genom nytt fartyg med större godskapacitet på linjen Stockholm-Åbo förväntas ökade volymer.

Loudden stängdes planenligt från och med 2020. I övrigt bedöms bulken som till största delen utgörs av Stockholm Exergi, ligga på en oförändrad nivå under perioden 2022 till 2024.

Gods Kapellskär

Viking Lines godsvolymer till Mariehamn förväntas den kommande treårsperioden ligga nära utfallet 2019. Finnlines planerar att ersätta dagens tonnage med två nya större RoPax fartyg från 2023. Fram till dess att de nya fartygen sätts i trafik prognostiseras en stabil godsmarknad, vilket också gäller för övriga linjer från Kapellskär.

Gods Nynäshamn

De inhemska godsvolymerna till Gotland förväntas under perioden 2022 till 2024 ligga i paritet till utfallet 2019. Polferries har klarat pandemin bra och de räknar med något ökade volymer den närmaste tiden.

Gods Stockholm Norvik

Under november månad 2020 öppnade Stockholm Norvik Hamn upp RoRo delen för trafik. Stena Line, som trafikerar mellan Nynäshamn och Ventspils, har nu flyttat sin trafik till Stockholm Norvik Hamn.

Stockholm Norvik Hamn öppnade för containerverksamhet i maj 2020. Stockholms Hamnar har nu reviderat ner prognosen som Hutchison Ports Sweden AB har lagt för de kommande tre åren på grund av rådande pandemi. Detta får naturligtvis konsekvenser för den totala prognosen. Stockholms Hamnar har höjt priserna för container rederierna, vilket dämpar fallet med den nedskrivna volymprognosen.

Gods

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Färjegods (miljoner ton) | 6,7 | 6,5 | 6,8 | 7,5 | 7,6 |

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal TEU över kaj (1000 tal) | 49 | 62 | 71 | 80 | 89 |

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Bulkods (miljoner ton) | 1,3 | 1,6 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |

Innerstad- och skärgårdstrafik

Stockholms Hamnar ansvarar för stora delar av innerstadens kajer och hyr ut och förvaltar platser till ett stort antal kunder inom skärgårdstrafik, fritidsfartyg, kommersiella stillaliggande fartyg samt övrig verksamhet. Skärgårdstrafiken trafikerar av ett 15-tal rederier och de stillaliggande kommersiella fartygen är drygt 35 stycken.

Skärgårdstrafiken bedöms kvarstå på samma nivåer med tanke på befolkningsutvecklingen i regionen och den framöver åter ökade turismen. När det gäller pendelbåtar/kollektivtrafik på vatten finns ett stort politiskt intresse och inom regionen pågår ett utredningsarbete för hur den framtida pendelbåtstrafiken kan utvecklas.

Marknadsområdet kvarstår med sina intäkter och förväntas följa KPI då möjligheterna till ökad intjäning är i ett kortare tidsperspektiv begränsad då etablering av nya publika verksamheter generellt kräver bygglov vilket inte medges i flertalet av gällande detaljplaner. Trots det finns det ett relativt stort intresse för att utveckla verksamheterna från ett antal aktörer. Ett arbete med att se över gällande prissättningsmodell för de stillaliggande kommersiella verksamheterna kommer även att genomföras, vilket på längre sikt bedöms generera ökade intäkter inom segmentet.

Stockholms stad har under lång tid haft ambitionen att vidareutveckla stadsmiljön och verksamheterna på och vid stadens innerstadskajer. Det finns alltså en mycket stor potential att utveckla kajerna i enlighet med stadens långsiktiga vision Möjligheternas Stockholm. Stockholms Hamnar arbetar med att revidera kajstrategin tillsammans med berörda nämnder med inriktningen att öka möjligheterna till folklig utmed kajerna.

Innerstad- och skärgårdstrafik

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Hamnavgifter innerstad- och skärgårdstrafik (Mkr) | 25,1 | 24,6 | 25,5 | 26,4 | 27,8 |

Fastigheter

Hyresmarknaden

Största delen av Stockholms Hamnars kvarvarande bestånd finns i Frihamnen och Värtahamnen, där sker en omfattande planering för bostäder och arbetsplatser. Under 2021 gör exploateringskontoret sina första etableringar inom både Loudden och på den före detta containerytan i Frihamnen, och de första byggstarterna i Södra Värtahamnen beräknas ske under treårsperioden.

I kölvattnet av den rådande pandemin är uthyrningsläget väsentligt försämrat men däremot märks en större efterfrågan på mindre kontor och framförallt mer specialiserade lokaler för skrymmande verksamheter. Markavtalet med exploateringskontoret håller på att omförhandlas, bland annat avseende minskade ytor vid containerterminalen i Frihamnen och Loudden. Detta förväntas påverka intäkterna 2021 till 2024.

Lokal- och arrendeintäkter

I samband med omförhandlingen av markavtalet med exploateringskontoret har bolagets fastighetsinnehav setts över. Den del av fastighetsbeståndet vilket inte innehar någon särskild hamnanknuten funktion kommer i samband med ikraftträdandet av detta avtal avyttras. Totalt rör det sig om 38 byggnadsobjekt, 30 byggnadsobjekt avyttras till S:t Erik Markutveckling AB, varav en byggnad har avyttrats under 2020. Därutöver kommer åtta byggnadsobjekt avyttras till exploateringskontoret för att bereda plats åt projektet Norra Djurgårdsstaden. Det är lokalintäkterna från ovan nämnda avyttringar vilket står för den största intäktsminskningen under 2022 kombinerat med arrendeintäkter härrörande till det markområde Stockholms Hamnar lämnar tillbaka till exploateringskontoret i det nya markavtalet. Lokalhyresintäkterna i hamnens jämförbara bestånd beräknas däremot öka under perioden 2022 till 2024. Ökningen består i utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn samt av uthyrningar och omförhandlingar i Frihamnen.

Mark för upplåtelser till uteserveringar behöver från och med 2021 övergå till trafikkontoret i samband med avyttring av de aktuella byggnaderna, vilket i sin tur motsvarar en årlig intäktsminskning på fyra Mkr. Efter antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen, vilket preliminärt sker 2023, beräknas intäkterna sjunka till följd av att arrendatorerna erhåller tomträtt, vilket motsvarar en årlig intäkt på 22,5 Mkr.

Utveckling av byggnader och fastigheter

För att nå långsiktiga intäktsmål är inriktningen att fortsätta arbetet med att förädla de stora magasinerna i Frihamnen. Stockholms Hamnar utvecklar lokalbeståndet utifrån byggnadernas status, övergripande strategier för olika områden och Stockholms stads pågående planering. Inom beståndet, framför allt på Frihamnspiren, finns möjligheter att på sikt öka fastighetsvärden och hyresnivåer. Detta genom en omställning till kontor med mera och på sikt insatser för att öka områdets attraktivitet tillsammans med nuvarande och kommande fastighetsägare i området.

Hyror och arrenden

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Hyres- o arrendeintäkter (Mkr) | 256,3 | 258,5 | 172,9 | 165,4 | 176 |
| Varav Norvik (Mkr) | 7,5 | 13,7 | 13,6 | 14,1 | 14,6 |

Investeringar i anläggningar och byggnader

Stockholms Hamnar har de senaste åren genomfört ett antal stora utvecklingsprojekt för att realisera Stockholms stads långsiktiga inriktning för hamnverksamheten och möjliggöra stadsutveckling inom tidigare hamnområden. De viktigaste utvecklingsprojekten har varit Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn. Under 2020 färdigställdes det sista av de tre projekten, Stockholm Norvik Hamn. Åren framöver kommer Stockholms Hamnar att fokusera på att investera i bolagets befintliga anläggnings- och fastighetsbestånd.

Investeringar i anläggningar och byggnader

Under 2022 till 2024 förväntas Stockholms Hamnar investera för 654 Mkr. Under 2022 väntas det investeras för 300 Mkr då de sista tvisterna i projektet Norvik Hamn väntas lösas och resterande år därefter minskas nivån ner till under 200 Mkr för respektive år. De största projekten under perioden är preliminärt:

- Elanslutning av kryssningsfartyg på Stadsgården, EU-bidrag samt nationella bidrag är beviljat.
- Elanslutning, automooring mm för Finnlines nya fartyg i Kapellskär, EU-bidrag samt nationella bidrag är beviljat
- Utbyggnad av kajen för LNG-bunkringsfartyg i Norra Värtan (Energihamnen)
- Ny kaj, Munkbrokajen
- Masthamnen, permanent erosionsskydd
- Svart- och grävattenanslutning Nynäshamn.
- Anpassning av Kaj 5 i Kapellskär för passagerartrafik.
- En övre ramp på Kaj 5 i Stockholm Norvik Hamn.
- Hyresgäst Anpassningar.

Utöver investeringarna i våra anläggningar och byggnader görs inköp av inventarier för cirka tio Mkr.

För alla investeringar över två Mkr upprättas en investeringskalkyl och innan genomförande måste investeringen godkännas av Stockholms Hamnars investeringsråd. Det innebär att ovanstående listade projekt är preliminära.

Ekonomisk utveckling

Resultat

Område sjöfart har ett fortsatt intäktsbortfall i och med minskningar i volymer på passagerarområdet på grund av Covid-19 under 2022. Men med nya affärer som en utökning av roro-verksamheten i Stockholm Norvik Hamn och att verksamheten succesivt återhämtar sig efter pandemin så är hamntäkterna åter tillbaka på 2019 års nivåer 2023 enligt prognosen. Under 2024/2025 förväntas passagerarna vara tillbaka på det normalläge som var innan pandemin samt att intäkterna ökar i takt med konsumentprisindex. På fastighetssidan är det arrendeintäkterna som står för den största intäktsminskningen tillsammans med avyttringar av ej strategiskt viktiga byggnader för Stockholms Hamnar.

Drift- och personalkostnaderna drogs ner under 2020 i och med Covid-19. Under treårsperioden ökar driftskostnaderna med kostnader som är direkt hänförliga till intäktsökningar. Utöver detta har kostnader minskats ner för de byggnader som Stockholms Hamnars säljer till St Erik Mark samt exploateringskontoret. För att implementera visionen och nyttiggöra anläggningarna investerar hamnen i FoU och incitament för hållbara transportsystem uppgående till 15 Mkr årligen från 2023. Utöver detta räknas drift- och personalkostnaderna upp med konsumentprisindex.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. Underhållsarbetet har på grund av Covid-19 minskats ner sedan 2020. Från perioden 2022 till 2024 ökar de årliga underhållskostnaderna från 60 Mkr till 70 Mkr. Det är cirka tio Mkr lägre än genomsnittlig underhållskostnad de senaste åren innan pandemin.

Upplåningen minskar under 2021 dels på grund av försäljning av delar av byggnadsbeståndet, dels ett koncernbidrag från Stockholms Stadshus AB avseende räkenskapsåret 2020. Minskningen av upplåningen samt en fortsatt låg ränta innebär att räntekostnaderna under prognosperioden minskar.

Koncernens resultatutveckling i Mkr

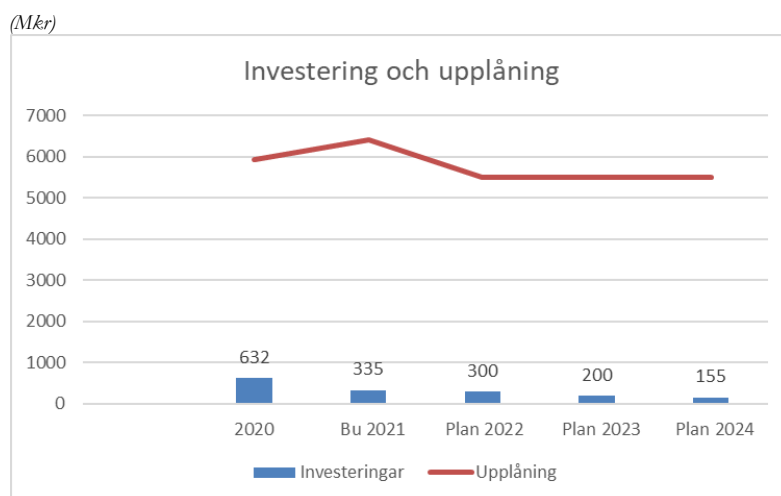


Antalet anställda ligger kvar i treårsperioden som i budgeten 2021 på 126 personer. Det sker en minskning av personalstyrkan under 2021 på grund av försäljningen av byggnader som är av ej strategisk vikt för Stockholms Hamnar samt upphandlingen av fastighetstjänster av kvarvarande byggnadsbestånd.

Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras långsamt under prognosperioden jämfört med 2020 samt budgeten för 2021. Rörelsemarginalen som var 21 procent för 2020 och 26 procent i budgeten för 2021 är vid utgången av treårsperioden 30 procent. Resultatet för 2022 förväntas hamna på minus 67 Mkr för att efter en stabilisering 2023 förbättras till minus 33 Mkr, därefter minus 25 Mkr för 2024. Stockholms Hamnar har svårt att komma över nollresultat under perioden på grund av fortsatt påverkan av Covid-19 på intäkterna samt höga avskrivningar i och med Stockholm Norvik Hamn.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2022 till 2024 summerar till 654 Mkr. De största projekten i perioden av denna total avser 167 Mkr, exklusive bidrag, de två EU-finansierade projekten, elanslutning kryssningsfartyg i Stadsgården och Elanslutning, automoooring med mera för Finnlines nya fartyg i Kapellskär, 100 Mkr Svart- och gråvatten anslutning i Nynäshamn, 32 Mkr ramp till Stena, 30 Mkr ny kaj på Munkbrokajen, 30 Mkr Masthamnen, permanent erosionsskydd samt 45 Mkr för anpassning av kaj 5 i Kapellskär för passagerare. I den totala planerade investeringsnivån är tvister för projekt Norvik Hamn inkluderat med 100 Mkr. Upplåningsräntan för perioden är fortsatt låg och beräknas hamna på 0,57 % 2022 och 0,55 % under 2023 och 2024. Totalt genererar verksamheten ett positivt kassaflöde före avskrivningar men efter ränta om cirka 550 Mkr för de tre åren. Detta medför att investeringarna, projekt Norvik Hamn tvister ej inkluderat, finansieras av det egna kassaflödet.



Koncernens resultaträkning (Mkr)

| | 2020 | Bu 2021 | Plan 2022 | Plan 2023 | Plan 2024 |
|-----------------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Hamnavgifter | 258 | 329 | 416 | 487 | 510 |
| Hantering | 47 | 28 | 31 | 37 | 38 |
| Hyror / Arrenden | 245 | 251 | 173 | 165 | 167 |
| Servicetjänster | 38 | 36 | 34 | 36 | 37 |
| Övriga intäkter | 49 | 46 | 46 | 46 | 47 |
| Eliminering internfakturering | -9 | -9 | -9 | -9 | -9 |
| Summa intäkter | 628 | 681 | 692 | 763 | 790 |
| Underhållskostnader | -46 | -50 | -60 | -65 | -70 |
| Driftkostnader | -283 | -301 | -301 | -322 | -330 |
| Personalkostnader | -165 | -151 | -145 | -148 | -151 |
| Avskrivningar | -208 | -248 | -213 | -223 | -227 |
| Rörelseresultat | -74 | -68 | -27 | 5 | 13 |
| Extraordinär post | | 48 | | | |
| Finansnetto | -47 | -47 | -40 | -38 | -38 |
| Resultat efter finansnetto | -122 | -67 | -67 | -33 | -25 |
| Investeringar brutto | 632 | 335 | 300 | 200 | 155 |
| Upplåning | 5 937 | 6 400 | 5 500 | 5 500 | 5 500 |
| Antal månadsavlönade per 31/12 | 147 | 126 | 126 | 126 | 126 |

Bilaga

- ILS Treårsplan 2022-2024 Stockholms Hamnar