

Strategisk inriktning

Förslag till budget 2023 och inriktning för
2024 och 2025

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 hamnen 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 trots detta från att nu gällande mål och direktiv ligger fast under treårsperioden.

En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

I enlighet med ägardirektiven främjas en hållbar tillväxt för Stockholm av en väl fungerande hamninfrastruktur för gods och logistik. Vidare betonas Stockholms Hamnars roll för fortsatt passagerar- och kryssningstrafik till 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. Vidare finns direktiv om effektiv fastighetsförvaltning samt om att avyttra fastigheter som inte är av strategisk vikt för staden. Direktiven avseende kostnadseffektivitet i verksamheten och innovationsförmåga får under perioden en ökad betydelse i och med de nya marknadsförutsättningarna inom framför allt passagerartrafik.

Vision och mål

I maj 2021 lade styrelserna inom koncernen Stockholms Hamnar fast ”Vision 2035 – En hamn i rörelse” som ska ge riktning för verksamheten under kommande år. Bakgrunden är att en hamn måste ständigt vara beredd att möta omvärldens skiftande behov och förutsättningar i en tid där utvecklingen går allt snabbare. För att framgångsrikt klara detta behöver hamnen arbeta tillsammans med andra för att hitta lösningar som gör att hamnens verksamhet kan fortgå samtidigt som samhällets övriga krav kan tillgodoses. Ett centralt område i visionen är att hamnarna behöver samexistera med den omgivande kommunen på bästa möjliga sätt.

Ledord och utgångspunkter i den nya visionen för Stockholms Hamnar är därmed *modern*, *lönsam* och *levande* och viktiga delar i visioner beskrivs i nedanstående strategier och fokusområden för planeringsperioden 2023-2025.

Vidare bryts visionen ner i tre övergripande företagsmål avseende nöjda kunder, goda affärer och tydlig nytta. Företagsmålen stöds av ett antal företagsövergripande aktiviteter och följs upp genom ett antal särskilt viktiga indikatorer/KPI:er.

Strategier och fokusområden

Fokus på sjöfart och smart användning av hamninfrastruktur

Stockholm är ett centralt nav i Östersjöregionen och sjöfarten är helt central för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Stockholms Hamnar har det senaste årtiondet genomfört en rad satsningar för att skapa en modern och välfungerande hamninfrastruktur i regionen. Öppnandet av Stockholm Norvik Hamn har ytterligare stärkt bolagets förmåga att bidra till en effektiv varuförsörjning i regionen. Den positiva utvecklingen i Kapellskärs hamn och strategiska investeringar i infrastrukturen främjar också effektiva godsflöden på ett tydligt sätt.

Strategin inför kommande treårsperiod är att i än högre grad nyttja den befintliga infrastrukturen så effektivt som möjligt. Detta blir särskilt viktigt i de stadsnära hamnarna i Nynäshamn och Stockholm. Det kommer framöver också vara viktigt att kunna möta rederiernas efterfrågan på ny kapacitet och effektiva flöden.

Hamnen som hub för hållbara transporter

Hamnarna är i allt större utsträckning strategiska noder för multimodala och hållbara transporter med stort inslag av elektrifiering, digitalisering och automatisering. Stockholms Hamnar behöver följa dessa trender och söka lämpliga strategier tillsammans med sjöfartskunder och andra intressenter. Av särskilt intresse är projekt som främjar överflytt av vägtransporter till sjöfart och järnväg i linje med den nationella godstransportstrategin. Att skapa infrastruktur och affärsmodeller för elektrifiering och hållbara bränslen för transporter på land och till sjöss blir allt viktigare under kommande år och där har hamnarna möjlighet att bidra till utvecklingen.

Miljö- och klimathandlingsplan ger riktning

Stockholms Hamnar har länge haft ett ambitiöst miljöarbete och ligger också långt framme i internationella jämförelser. Det tas en lång rad initiativ på internationell och nationell nivå för att öka takten i sjöfartens och hamnarnas miljö- och klimatomställning, inte minst inom EU:s gröna giv. Under 2021 beslutades om en särskild miljö- och klimathandlingsplan för Stockholms Hamnar för perioden fram till 2030 med en utblick till 2040. Handlingsplanens sju mål är utgångspunkter för treårsperioden när det gäller

hamnens egen verksamhet såväl som arbetet för att minska miljö- och klimatpåverkan från kundernas verksamhet.

Stärkt innovationsförmåga och internationellt samarbete

Visionen om en hamn i rörelse innebär att Stockholms Hamnar behöver stärka sin innovationsförmåga och hitta goda exempel på utvecklingsprojekt. En särskilt stor potential finns i digitalisering av verksamhetsprocesser och att därmed underlätta för kunderna. En innovationsgrupp har inrättats för att fånga upp goda idéer som finns i verksamheten och fem Mkr per år har reserverats under treårsperioden för att kunna realisera olika projekt. Därutöver söker hamnen hitta smarta och effektiva lösningar i de investeringar som genomförs under perioden.

Samverkan för mer levande kajer i Stockholm

Under 2022 väntas kommunfullmäktige fastställa den nya kajstrategi som arbetats fram. Det finns redan idag en mängd initiativ för att göra kajerna mer levande samtidigt som goda förutsättningar för rörlig sjöfart kan upprätthållas och utvecklas. En framgångsfaktor för genomförandet av kajstrategin är en fortsatt samverkan mellan framför allt hamnen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. För Stockholms Hamnars del väntas projekt med restauranger och annan publik verksamhet på vattnet vid kajerna att vara i fokus under kommande år.

Frihamnspirens utvecklingspotential tillvaratas

Ett av ägardirektiven för 2022 är att hamnen, tillsammans med exploateringskontoret och Stockholms Business Region, ska utveckla Frihamnspiren för sjöfart, företagande och innovation. En samlad analys av pirens utvecklingspotential genomförs under året samtidigt som nya lokalhyresgäster flyttar in i befintliga lokaler, bland annat verksamheter med maritim koppling. Under kommande treårsperiod avser hamnen realisera ytterligare utvecklingsprojekt och vidareutveckla infrastrukturen för kryssningsfartyg och besöksnäringen i övrigt.

Stockholms attraktionskraft för besökare säkerställs

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. Stockholms Hamnar stärker sin samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter med koppling till färje- och kryssningspassagerarnas behov. Ett särskilt projekt som riktas till den finska marknaden genomförs för närvarande i samverkan med Visit Stockholm. Utformningen av stadsmiljöerna i närheten av hamnområdena kommer att ha allt större betydelse och det finns en stor förbättringspotential vid framför allt Värtahamnen och Frihamnen.

Marknadsförutsättningar

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. Covid-19-pandemin har påverkat intäkterna mycket negativt under 2020 och 2021. Passagerartrafiken över Östersjön och den internationella kryssningstrafiken har varit mycket begränsad, men hamnen ser en återhämtning under den kommande treårsperioden.

Godstrafiken har klarat sig väl genom pandemin, särskilt gäller det RoRo-trafiken. Färjagodset har funnit nya vägar över hamnarna och handeln har inte påverkats i den utsträckning som befarades. Samtidigt har Stockholms Hamnar investerat i ny infrastruktur för godshantering. Därmed ser Stockholms Hamnar relativt stabila godsvolymer under åren 2023 till 2025.

I denna treårsprognos har inte hänsyn tagits till eventuella effekter av kriget i Ukraina. Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om konfliktens inverkan på Stockholms Hamnars verksamhet. Även om hamnen har märkt av en del avbokningar inom kryssningssegmentet måste Stockholms Hamnar avvakta utvecklingen för att bedöma den långsiktiga effekten.

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:

2023: + 2,2 %, 2024: + 2,3 % och 2025: + 2,3 %.

Koncernens totala intäkter i Mkr (exkl övriga intäkter 2021, reavinst vid försäljning av byggnader)



Marknadsområden

Passagerare

Pandemin fortsätter att påverka passagerarsegmentet även om det nu ser betydligt ljusare ut än tidigare. Hög vaccinationsgrad i kombination med lättade restriktioner i Sverige och omvärlden skapar förutsättningar för ett resande utan några större begränsningar igen. Med dessa förutsättningar räknar färjerederierna med att de 2023 ska vara tillbaka på nivåer som speglar 2019 års volymer.

Kryssningstrafiken har haft en snabbare återstart och förväntas redan vara tillbaka under 2022 på antal anlöp och passagerare som 2019. Östersjön är fortsatt ett mycket populärt kryssningsområde och utvecklingen ser positiv ut för de kommande åren. Från 2023 räknar Stockholms Hamnar med att det inte ska finnas några begränsningar kvar kring resandet.

Möjligheten till elanslutning av kryssningsfartyg på Stadsgården fortsätter enligt plan och den första delen av anläggningen står klar 2023 och den sista delen är helt klar året efter, 2024. Det är viktiga steg i Stockholms Hamnars fortsatta miljöarbete. På kundsidan konstateras att kryssningsrederierna fått fortsatta leveranser av nya moderna fartyg, med god miljöprestanda, samtidigt som äldre och mindre miljövänligt tonnage fasats ut.

Passagerare Stockholm

Passagerarvolymerna har fortsatt varit hårt ansatta i Stockholm på grund av pandemin för Stockholms Hamnars färjekunder. 2021 ökade volymerna med tolv procent mot 2020, men mot 2019 års volym är utfallet knappt 27 procent. Hamnen kommer att se en större återhämtning under 2022. Detta på grund av att de flesta av rederiernas linjer åter öppnar för trafik fullt ut. Dock beräknas 2019 års volymer uppnås först under 2023.

Stockholms Hamnar har med Visit Stockholm initierat ett marknadsarbete, tillsammans med Viking Line och Tallink Silja, som kommer att löpa under tre års tid. Målsättningen är att locka tillbaka resenärerna efter pandemin och ytterligare stärka den viktiga bro som färjelinjerna utgör mellan hamnens grannländer och huvudstäder. Detta arbete tillsammans med en återgång ger möjligheter för ett mer normalt resande. Det gör att Stockholms Hamnar räknar med att passagerarvolymerna fortsätter utvecklas positivt jämfört med 2019 års volymer, under åren 2024 och 2025.

Under första kvartalet 2022 välkomnar Stockholms Hamnar Viking Lines nya passagerarfärja, Viking Glory, till Stockholm. Fartyget kommer att trafikera den viktiga Åbolinjen och är en av världens mest klimatsmarta färjor.

Kryssningsrederierna har återhämtat sig snabbare än färjerederierna. Stockholm och Östersjön är fortsatt ett mycket populärt kryssningsområde där rederierna fortsätter att utveckla sina produkter med bland annat nytt modernt tonnage. Under perioden 2023 till 2025 räknar hamnen med en fortsatt positiv utveckling, både gällande antalet anlop och passagerare.

Passagerare Kapellskär

Effekten av pandemin har även påverkat de passagerarvolymerna som går över Kapellskärs hamn kraftigt och då framförallt till Mariehamn med Viking Line. Under 2022 räknar Stockholms Hamnar med en återhämtning och volymerna 2023 beräknas vara tillbaka på 2019 års nivå. Samma år, 2023, kommer Finnlines att sätta in nya större RoPax fartyg med ökad passagerarkapacitet. Det innebär att för åren 2024 och 2025 förväntas en liten ökning totalt sett för passagerarvolymerna i Kapellskär jämfört med 2019 års volymer.

Passagerare Nynäshamn

Passagerarvolymerna till och från Nynäshamn är till stor del baserade på Destination Gotlands trafik till Gotland. Denna trafik har klarat sig bra under pandemin då flera svenskar har valt att semestra hemma i Sverige. Detta innebär att Destination Gotland 2021 nådde volymer som närmade sig 2019 års passagerarantal. Trafiken till Gotland beräknas fortsätta ha en positiv utveckling de kommande åren för 2023 till 2025.

Trafiken till Polen är tillbaka på de passagerarvolymerna som var aktuella före pandemin. Även denna trafik beräknas ha en något positiv passagerarutveckling under treårsperioden med någon procentens ökning årligen relaterat till 2021 års volymer.

Kryssningsanlöpen till Nynäshamns hamn följer utvecklingen för Stockholm i stort. Stockholms Hamnar räknar 2023 med att närma sig volymer i Nynäshamn som före pandemin med en positiv utveckling för åren 2024 och 2025.

Passagerare Stockholm Norvik

Likt Kapellskär ligger tyngdpunkten idag på gods i Norvik. Stena Line expanderar kraftigt på linjen till Lettland och sätter redan 2022 in två nya större RoPax fartyg. Merparten av passagerarna är chaufförer.

Passagerare

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal färjepassagerare (miljoner)	4,4	6,9	10,3	10,7	11,1

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	241	982	1178	1229	1261
Antal kryssningsanlöp	96	282	295	305	310

Gods

De viktiga godstransporterna genom Stockholms Hamnar har fungerat mycket väl under hela pandemin. Under 2021 ökade RoRo-godset med sex procent jämfört med föregående år. Kapellskärs hamn är den hamn i koncernen där tillväxten var starkast med en ökning på 13 procent jämfört med föregående år. Rederierna tror på en stabilt ökande trend för de kommande åren. Gällande färjornas godsvolymer så estimerar rederierna ökade volymer de kommande tre åren.

Gods Stockholm

Fraktade godsvolymer från Stockholm beräknas öka den kommande treårsperioden, 2023 till 2025. Rederierna ser ett behov på marknaden att komma tillbaka till de volymer som var aktuella före pandemin. Under pandemin har Stockholms Hamnar sett en godsförflyttning ut till Kapellskärs hamn samt Stockholm Norvik Hamn/Nynäshamns hamn. Rederierna tror nu att volymerna kommer hitta tillbaka till Stockholm då frekvensen på avgångar börjar närma sig normalläge. Med ett nytt fartyg som har större godskapacitet på linjen Stockholm-Åbo förväntas det ge ökade volymer.

Loudden stängdes planenligt från och med 2020. I övrigt bedöms bulken som till största delen utgörs av Stockholm Exergi, ligga på marginellt ökade nivåer under perioden 2023 till 2025.

Gods Kapellskär

Under 2021 har Stockholms Hamnar sett en tillväxt på 13 procent i Kapellskär, en mycket god utveckling mitt under en pandemi. Även framtiden ser positiv ut, då hamnens största godskund Finnlines kommer att ersätta dagens tonnage med två nya större RoPax fartyg under 2023. De nya fartygen möjliggör för ökade volymer som kan transporteras via Kapellskärs hamn. Detta tillsammans med positiva signaler från övriga rederier i

Kapellskär gör att hamnen prognostiserar för ökande volymer under den kommande treårsperioden.

Gods Nynäshamn

De inhemska godsvolymererna till Gotland förväntas under perioden 2023 till 2025 ligga på samma nivåer som 2021. Det nystartade rederiet Hansa Destinations planerar att dubblera avgångarna under 2022 vilket kommer att leda till ökade godsvolymer. Polferries har klarat pandemin bra och de räknar med något ökade volymer under de kommande åren.

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. Stena Line startade en helt ny linje till Hangö från Norvik under 2022. Kartan för godsflödet till Finland ritas således om, vilket kommer att ha en positiv utveckling för Norvik.

Stockholm Norvik Hamn öppnade för containerverksamhet i maj 2020. 2021 års containervolymer låg inte i linje med Stockholms Hamnars förväntningar. Däremot har en positiv start på 2022, samt indikationer från marknaden och Hutchison som driver containerterminalen, gjort att Stockholms Hamnar reviderar upp prognosen för de kommande tre åren.

Gods

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Färjegods (miljoner ton)	7,1	7,4	8,1	8,5	8,8

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	48	60	66	72	79

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Bulkgods (miljoner ton)	1,6	1,4	1,6	1,6	1,6

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 trafikeras 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 ökande turismen. När det gäller pendelbåtar/kollektivtrafik på vatten finns ett stort politiskt intresse och regionen har presenterat hur den framtida pendelbåtstrafiken kan utvecklas.

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 har tillsammans med berörda förvaltningar och bolag inom staden tagit fram en ny kajstrategi som kommer att vara en viktig grund för att utveckla stadens kajer och öka möjligheter till folkliv utmed kajerna.

Stadens nya kajstrategi ger möjligheter att utveckla segmentet mot mer publika verksamheter. Det finns ett 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 kommer att kunna generera ökade intäkter inom segmentet under de kommande åren 2023 till 2025.

Innerstad- och skärgårdstrafik

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Hamnavgifter innerstad- och skärgårdstrafik (Mkr)	25,0	25,6	27,3	24,8	26,3

Fastigheter

Hyresmarknaden

Stockholms Hamnars byggnader är till största del lokaliserat i Frihamnen och Värtahamnen, där det sker en omfattande planering för bostäder, arbetsplatser, handel och skolor. Exploateringskontorets etableringar inom både Loudden och på den före detta containerytan i Frihamnen fortlöper och de första byggstarterna i Södra Värtahamnen beräknas ske under 2022/2023. På sikt kommer områdets utveckling bidra till ett större kundunderlag för fortsatt utveckling av tjänste- och serviceutbudet i Frihamnen och Värtahamnen.

Uthyrningsläget bedöms på kort sikt uppvisa en fortsatt positiv trend med en väsentligt större efterfrågan på mindre kontor och framförallt mer specialiserade lokaler för skrymmande verksamheter.

Lokal- och arrendeintäkter

I det nya markavtalet med exploateringskontoret har bolagets byggnadssinnehav setts över. Den del av byggnadsbeståndet som inte har någon särskild hamnanknuten funktion eller strategiskt vikt i övrigt avyttrades under 2021. Totalt rör det sig om 38 byggnadsobjekt. 30 byggnadsobjekt avyttrades till S:t Erik Markutveckling AB. Därutöver överlämnades under inledningen av 2022 sammantaget åtta byggnadsobjekt till exploateringskontoret för att bereda plats åt projektet Norra Djurgårdsstaden. Det är lokalintäkterna från ovan nämnda avyttringar som står för den största intäktsminskningen under 2021 och 2022. Men även arrendeintäkter härrörande till det markområde Stockholms Hamnar lämnar tillbaka till exploateringskontoret i det nya markavtalet påverkar intäkterna negativt. Lokalhyresintäkterna i hamnens jämförbara byggnadsbestånd beräknas däremot öka under perioden 2023 till 2025. Ökningen består i huvudsak av nya uthyrningar, omförhandlingar och utveckling av fastighetsbeståndet i Frihamnen.

Efter antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen, vilket preliminärt sker 2023, beräknas arrendeintäkterna sjunka till följd av att arrendatorerna erhåller tomträtt, vilket motsvarar en årlig förlust på cirka 23 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 värden och hyresnivåer. Detta genom en omställning till kontor, utställning, utbildning med mera och på sikt insatser för att öka områdets attraktivitet tillsammans med nuvarande och kommande fastighetsägare i området.

Hyror och arrenden

	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Hyres- o arrendeintäkter (Mkr)	209,2	165,1	160,8	169,0	175,3

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. Åren framöver kommer Stockholms Hamnar att fokusera på att investera i bolagets befintliga anläggnings- och fastighetsbestånd.

Investeringar i anläggningar och byggnader

Under 2023 till 2025 förväntas Stockholms Hamnar investera för 950 Mkr. Uppdelningen av investeringarna förväntas vara 300 Mkr för 2023 och 2024 samt 350 Mkr för 2025.

De största projekten under perioden är preliminärt:

- Elanslutning av kryssningsfartyg på Stadsgården, EU-bidrag samt nationella bidrag är beviljade.
- Elanslutning, automooring mm för Finnlines nya fartyg i Kapellskär, EU-bidrag samt nationella bidrag är beviljade.
- Anpassning av Kaj 5/Kaj 3 i Kapellskär för passagerartrafik.
- Hyresgäst Anpassningar.

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

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 delvis är preliminära då några av projekten ännu inte är godkända.

Ekonomisk utveckling

Resultat

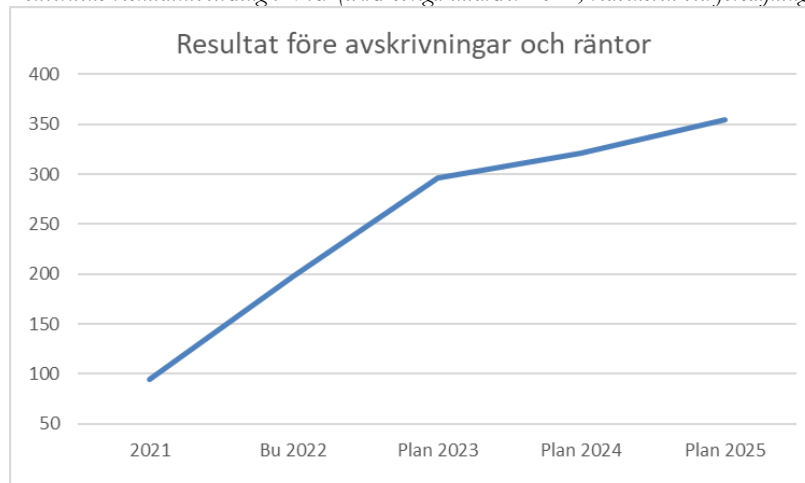
Område sjöfart förväntas 2023 att vara tillbaka på nästan samma volymer inom passagerarområdet som innan Covid-19. Med nya affärer, som en utökning av RoRo-verksamheten i Stockholm Norvik Hamn, och en verksamhet som i övrigt helt återhämtat sig så är hamntäkterna enligt prognos över 2019 års nivåer år 2023. Under halvårsskiftet 2024 förväntas ett nytt rederi till Stockholm Norvik Hamn. Det ger ytterligare ökade intäkterna under 2024 och 2025. Passagerarna förväntas öka succesivt under åren då bland annat Finnlines tar sitt nya och större fartyg i bruk 2023. På fastighetssidan har intäkterna minskat mot tidigare år på grund av försäljningen av ej strategiskt viktiga

byggnaderna samt återlämnade av mark till staden. Under perioden kommer Stockholms Hamnar även att lämna ifrån sig marken vid Energihamnen vilket påverka arrendeintäkterna markant. Trots detta förväntas fastighetsintäkterna öka under 2023 till 2025 då Stockholms Hamnar arbetar med nya uthyrningar, omförhandlingar och utveckling av fastighetsbeståndet i Frihamnen.

Drift- och personalkostnaderna drogs ner under 2020 i och med Covid-19. Under treårsperioden 2023 till 2025 ökar driftskostnaderna med kostnader som är direkt hänförliga till intäktsökningar men ej upp till samma nivåer som innan pandemin. Utöver detta har kostnader hänförliga till de byggnader som Stockholms Hamnar har avyttrat till S:t Erik Markutveckling samt exploateringskontoret försvunnit. Organisationen har även arbetat aktivt med effektiviseringar för att minska kostnadsmassan. Detta gör att kostnaderna ligger kvar på samma nivåer som 2022. För att implementera visionen och nyttiggöra anläggningarna investerar hamnen i FoU och incitament för hållbara transportsystem. Till detta har avsatts fem Mkr årligen från och med 2022. För ett samarbete med Stockholm Business Region budgeteras fem Mkr respektive år 2023 och 2024. Syftet med samarbetet är att marknadsföra Stockholm som destination på de finska samt baltiska marknaderna för ökade volymer. Utöver detta räknas driftkostnaderna upp med konsumentprisindex. Personalkostnaderna ligger på samma nivå som 2022 men med en högre uppräknings av löner under 2023 i och med omförhandling av tjänstemannaavtalet som sker 2023 och de rådande prisökningarna i samhället.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. Underhållsarbetet har på grund av Covid-19 dragits ner sedan 2020. Från perioden 2023 till 2025 ökar de årliga underhållskostnaderna från 60 Mkr till 70 Mkr. Det är cirka tio Mkr lägre än genomsnittlig underhållskostnad de senaste åren innan pandemin, delvis eftersom Stockholms Hamnar har sålt byggnader och har moderna hamnanläggningar.

Koncernens resultatutveckling i Mkr (exkl övriga intäkter 2021, reavinsten vid försäljningen av byggnader)



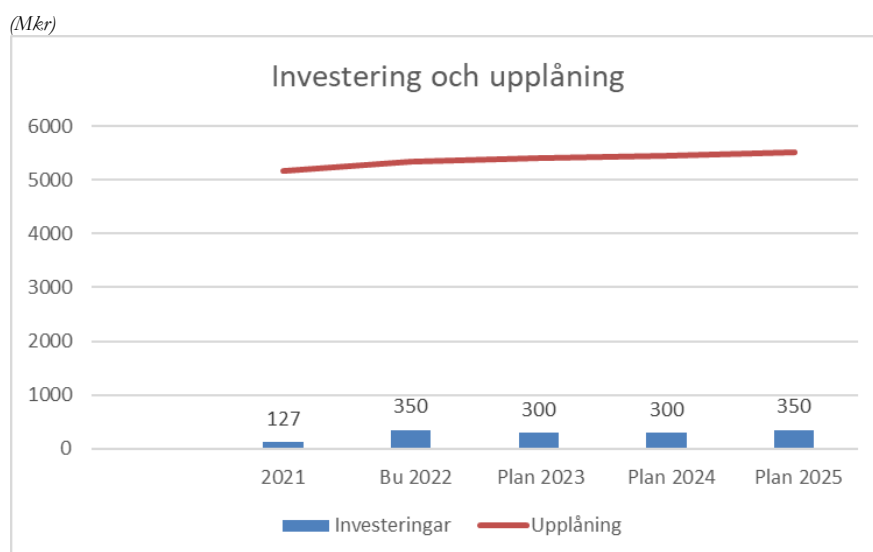
Antalet anställda ligger kvar i treårsperioden som i budgeten 2022 på 130 personer. Detta är en ökning med fyra personer mot antalet anställda för 2021. Ökningen beror på att det finns ett behov i organisationen av att rekrytera bland annat förvaltare mark och VA, förvaltare marina arbeten, informationssamordnare samt teknisk förvaltare.

Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras under prognosperioden jämfört med 2021 samt budgeten för 2022. Rörelsemarginalen som blev 15 procent (exklusive reavinsten) för 2021 och 28 procent i budgeten för 2022 är vid utgången av treårsperioden 39 procent. Resultatet efter avskrivningar och ränta för 2023 förväntas hamna på fyra Mkr med en ökning 2024 till tolv Mkr, därefter 32 Mkr för 2025.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2023 till 2025 summerar till 950 Mkr. De största projekten i perioden avser 174 Mkr, exklusive bidrag, för de två EU-finansierade projekten, elanslutning kryssningsfartyg i Stadsgården och elanslutning, automooring med mera för Finnlines nya fartyg i Kapellskär. 67 Mkr avser Kapellskär Kaj 5/Kaj 3 och 148 Mkr avser hyresgästanpassningar i Frihamnen.

Upplåningsräntan för perioden ökar och beräknas hamna på 0,96 procent 2023 och 1,12 procent under 2024 och 1,18 procent 2025. Detta medför att Stockholms Hamnars räntekostnader förväntas öka upp till 65 Mkr under treårsperiodens slut vilket är att jämföra med räntekostnaderna 2021 på 37 Mkr. Upplåningen ökar under perioden på grund av större mängd investeringar. Ökningen av upplåningen samt en succesivt ökad ränta innebär att räntekostnaderna under prognosperioden ökar. Koncernbidrag är ej medräknat i treårsprognosen.



Koncernens resultaträkning (Mkr)

Koncernen (Mkr)	2021	Bu 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025
Hamnavgifter	319	435	546	574	607
Hantering	37	40	40	43	45
Hyror / Arrenden	209	165	161	169	175
Servicetjänster	36	53	54	55	57
Övriga intäkter	50	35	36	37	38
Eliminering internfakturering	-9	-10	-10	-10	-10
Summa nettointäkter	642	718	827	868	912
Övriga intäkter	415				
Summa intäkter	1 057				
Underhållskostnader	-43	-60	-60	-65	-70
Driftkostnader	-388	-313	-322	-330	-332
Personalkostnader	-136	-147	-149	-152	-156
Avskrivningar	-230	-220	-240	-248	-257
Rörelseresultat	260	-22	56	73	97
Finansnetto	-37	-40	-52	-61	-65
Resultat efter finansnetto	223	-62	4	12	32
Investeringar brutto	127	350	300	300	350
Upplåning	5 163	5 350	5 406	5 447	5 511
Antal månadsavlönade per 31/12	126	130	130	130	130

Bilaga

- ILS Treårsplan 2023-2025 Stockholms Hamnar