

Tertialbokslut 2 2025

jämte prognos 2

Stockholms Hamnar

2025-10-01



Stockholms Hamnar – prognos helåret 2025 i sammandrag

- ✧ Nettoomsättningen för helåret prognostiseras till 827 (753) miljoner kronor.
- ✧ Totalt förväntas 7,6 (7,2) miljoner passagerare passera genom Stockholms Hamnar under 2025. Av dessa kommer 515 (408) tusen passagerare via kryssningsfartygen.
- ✧ Den hanterade godsvolymen för helåret prognostiseras till 6,9 (7,1) miljoner ton.
- ✧ Inom fastighetssegmentet ökar intäkterna från hyror och arrenden till 199 (191) miljoner kronor.
- ✧ Investeringsutgifterna för helåret beräknas till 297 (250) miljoner kronor.

Stockholms Hamnar i sammandrag

Koncernen	2025 jan-aug	2024 jan-aug	2025 Prognos 2	2025 Budget	2024 jan-dec
Nettomsättning, Mkr	583	520	827	787	753
Resultat efter finansiella poster, Mkr	16	-45	-114	-123	-130
Resultatmarginal, %	3	-9	-14	-16	-17
Godsomsättning, milj ton	4,2	4,8	6,9	7,4	7,1
Passagerare, milj	3,3	4,4	7,6	7,6	7,2
Nettoinvesteringar, Mkr	87	180	297	225	250
Soliditet, %	29	27	26	24	28
Antal anställda*	142	148	130	139	142

**Avser antal månadsavlönade vid periodens slut. Vid årsbokslut redovisas medeltal anställda under året
I tertialrapporten redovisas Stockholms Hamn AB med dotterbolaget Kapellskärs Hamn AB.*

Prognos 2 per verksamhetsområde (Mkr)

	Sjöfart			Fastighet		
	P2 2025	Bu 2025	Utf 2024	P2 2025	Bu 2025	Utf 2024
Hamnavgifter	436	442	415	0		
Hantering	30	30	32	0		
Hyror/Arrenden	0			199	198	191
Servicejänster	66	67	61	12	16	16
Kajunderhåll och övr tjänster*	79	43	47	16	2	4
Interna intäkter admin och hyra	2	2	2	33	33	33
Summa intäkter	613	585	556	260	249	244
Driftskostnader	-224	-229	-218	-96	-91	-93
Personalkostnader	-96	-98	-96	-9	-11	-9
Underhållskostnader	-49	-57	-43	-9	-3	-17
Interna kostnader admin och hyra	-34	-34	-34	-1	-1	-1
Summa kostnader	-404	-418	-391	-115	-106	-121
Rörelseresultat före avskrivningar	209	166	165	145	143	123
Avskrivningar	-150	-141	-135	-96	-99	-91
Rörelseresultat före Overhead	59	25	30	49	44	32
Overhead*	-53	-55	-57	-18	-18	-19
(Varav avskrivning Overhead)	-1	0	-1	0	0	0
Rörelseresultat före finansiella poster	5	-30	-27	31	26	13
<i>Marginal</i>	<i>1%</i>	<i>-5%</i>	<i>-5%</i>	<i>12%</i>	<i>10%</i>	<i>5%</i>

* Fördelningen av overhead är 75 % sjöfart/ 25% fastighet.

Marknadsutvecklingen

Det ständigt föränderliga världsläget bidrar fortsatt till en hög grad av osäkerhet kring konjunktorens utveckling. Även om handelshinder gentemot USA inte har någon direkt påverkan på verksamheten bedömer bolaget att den ekonomiska osäkerheten påverkar den övergripande efterfrågan på gods- och passagerartransporter. Stockholms Hamnar följer därför utvecklingen i omvärlden noggrant, liksom dess påverkan på både verksamhet och det ekonomiska läget.

Pålbryggorna för stenuutlastning i Stockholm Norvik Hamn kommer att färdigställas under hösten 2025, vilket kommer att vara mycket betydelsefullt för hamnens utveckling.

Den allmänna osäkerheten kring marknadsutveckling och rådande lågkonjunktur påverkar även fastighetssegmentet och då främst kontorsmarknaden. Det finns dock ett fortsatt stort intresse för både byggnaderna, men också de hamnnära markytorna, vilket gör att fastighetssegmentet fortsätter att utvecklas långsiktigt i rätt riktning.

Verksamhetsområde Sjöfart

Passagerare

Sommaren för passagerarrederierna har varit god. Det är fortsatt en försiktig optimism bland rederierna, där resenärerna är fortsatt återhållsamma och inte spenderar lika mycket till följd av lågkonjturen. Utvecklingen för helåret 2025 ser inte ut att nå upp riktigt till de volymer som kunderna räknade med i budget, då våren inte bokades i den utsträckning som förutspåddes, men helåret beräknas bli bättre än utfallet 2024.

Kryssningssegmentet har däremot fått en extra positiv utveckling under 2025 där det i ett sent skede under året tillkommit ytterligare bokningar för hösten och vintern. Helåret 2025 ser därmed ut att bli bättre än budgeterat och en rejäl ökning mot utfallet 2024. Stockholm fortsätter att vara nummer ett bland destinationerna i Östersjön.

Sammanfattningsvis uppgår prognosen till 7,6 miljoner passagerare vilket är i linje med budget för 2025 men en ökning med mer än fyra procent jämfört med utfallet 2024.

Färjepassagerare Stockholm

Passagerarvolymerna från Stockholm återspeglar Stockholms Hamnars passagerarsegment i stort. Rederierna har inte riktigt nått upp i de volymer som de räknat med under våren vilket får en negativ effekt på helåret. Finnlines i Kapellskär har med stor sannolikhet också tagit en liten passagerarmängd från Åbolinjen under sommaren vilket påverkar utfallet i Stockholm.

Det har inte varit några förändringar kring antalet linjer eller trafikmönster under 2025. Stockholms Hamnar har en stabil linjetrafik där bolaget fortsatt väntar på att konjunktur och omvärldsläget ska bli mer gynnsamt för kunderna vilket i sin tur ger förutsättningar för att återuppta linjer som i dagsläget inte trafikeras fullt ut eller fortsatt är pausade till och från Stockholm (Åbo, Tallinn och Riga).

I prognosen estimeras drygt 4,8 miljoner passagerare vilket är en minskning mot budget 2025, men en ökning med nästan sex procent mot utfallet 2024.

Färjepassagerare Kapellskär

Samtliga rederier i Kapellskär har nu fartyg som erbjuder bättre kombination av passagerare och frakt. Frakten är fortsatt huvudsegmentet, men fartygen erbjuder nu också en fin passagerarkomfort. Finnlines har fortsatt en positiv utveckling på passagerarsidan med sina nya fartyg och har delvis påverkat volymerna på Åbo från Stockholm genom att attrahera en del sommarresenärer att istället resa mellan Kapellskär och Nådendal. Tallink satte under våren in ett nyare och betydligt bättre fartyg gentemot passagerarsegmentet på linjen till Paldiski, vilket har lett till att passagerarvolymerna i Kapellskär ökat mot budget. Däremot ändrade Tallink Silja sitt trafikmönster till Åbo

under förra året och återgick till att trafikera Åbolinjen från Stockholm på helårsbasis och inte bara under sommarmånaderna. Till följd av det förväntas lägre passagerarvolym under 2025 än utfallet 2024.

Prognosen för Kapellskärs hamn uppgår till 480 tusen passagerare, en minskning med 14 procent mot utfallet 2024 men en ökning med nästan 10 procent mot budget 2025.

Färjepassagerare Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn

I bolagets sydligaste hamnar Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn ses fortsatt mycket stabila passagerarvolym, där trafiken till Gotland står för majoriteten av passagerarna. Samtliga linjer visar på en försiktig ökning av passagerarantalet under året.

Stockholms Hamnar prognostiserar cirka 1,7 miljoner passagerare vilket är i linje med budget 2025 och en ökning på nästan två procent mot utfallet 2024.

Internationella kryssningar

Kryssningssegmentet har en mycket positiv utveckling och det har inkommit ytterligare bokningar för 2025 vilket innebär att antalet anlöp förhoppningsvis landar över budgeterade för 2025. Några anlöp har hittills i år ställts in på grund av väder och vind, något som sker varje år. Det är särskilt glädjande att Nynäshamn även har haft ett anlöp i år.

Möjligheten att nu kunna elansluta kryssningsfartyg i Stadsgården har varit väl mottaget av rederierna och i princip samtliga anlöp dit har varit elanslutna.

Prognosen är 515 tusen kryssningspassagerare, varav 13 tusen av dessa i Nynäshamn. En marginell ökning mot budget 2025 och en ökning på hela 26 procent mot utfallet 2024.

Gods

Den svaga konjunkturen fortsätter att påverka godsvolymer negativt under 2025. Trots vissa tecken på stabilisering under årets inledning har återhämtningen i marknaden gått långsamt och efterfrågan på transporter till och från Finland, och framför allt Polen har förblivit låg. Byggsektorn har inte återhämtat sig i den takt som tidigare förutspåts, vilket fortsatt har bromsat godstrafiken.

Även om vissa segment visat en svag uppgång mot slutet av året, är det för tidigt att tala om en bred återhämtning. Den ekonomiska osäkerheten, i kombination med ökade kostnader och fortsatt lågt investeringsklimat, har bidragit till ett fortsatt försiktigt affärsläge.

Stockholms Hamnar fortsätter dock det långsiktiga arbete med att stärka bolagets konkurrenskraft och attraktionskraft som logistiknav. Genom att upprätthålla hög

tillgänglighet, god kapacitet och aktiv kundbearbetning läggs grunden för att snabbt kunna möta en ökad efterfrågan när konjunkturen vänder.

Ett viktigt steg i utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn är färdigställandet av de strategiskt viktiga pålbryggorna för stenutlastning. Projektet följer fastställd tidsplan och beräknas vara klart i slutet av oktober 2025. Redan i juli påbörjades utlastningen av sten och i månadsskiftet september/oktober förväntas totalt 120 tusen ton sten ha lastats ut.

Prognosen för totala godsmängden på strax under sju miljoner ton är en sänkning med drygt tre procent jämfört med utfallet för 2024.

Gods Stockholm

Under de första fem månaderna av 2025 visade både Tallink Silja och Viking Line positiv volymutveckling, där Tallink Silja delvis återhämtade sig tack vare återupptagen trafik mellan Åbo och Värtahamnen. Viking Line fortsatte också att prestera relativt starkt under lågkonjunkturen med positiva siffror under de första månaderna av året. Däremot har utvecklingen vänt från början av sommaren, vilket indikerar ökade utmaningar för båda aktörerna under årets senare del.

Efter några år av negativ volymutveckling för projekt- och bulksegmentet förväntas volymerna åter försiktigt börja öka under 2025. Inom bulksegmentet hanteras främst varor som flis, pellets, cement och spannmål.

Prognosen blir något sämre än utfallet 2024, där Stockholms Hamnar räknar på en sänkning med drygt fyra procent.

Gods Kapellskär

Trots en stabil utveckling under året tyder signaler från samtilga rederier på att inga större volymökningar förväntas under årets avslutande månader.

Finnlines, som fortsatt är koncernens största godskund, har visat motståndskraft under den rådande lågkonjunkturen med volymer i nivå med fjolåret. Samtidigt var utfallet under årets första månader något svagare än förväntat, och bedömningen är nu att helårsvolymen kommer att hamna något under budget.

DFDS har hittills uppvisat stabila volymer till och från Paldiski, där första månaderna till och med överträffade förväntningarna. Dock revideras inte helårsbedömningen upp utan volymerna förväntas ligga kvar på en oförändrad nivå jämfört med 2024.

För Tallink Silja påverkar omläggningen av Åbo-trafiken från Kapellskär till Värtahamnen godsflödena, och en viss minskning från Kapellskär är att vänta under 2025. Även här bedöms det totala utfallet landa något under budget.

Prognosen för 2025 blir något sämre än utfallet 2024, bolaget räknar med en sänkning runt tio procent.

Gods Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn

Till skillnad från många andra svenska hamnar går Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn mot strömmen och uppvisar hittills under 2025 en positiv utveckling jämfört med 2024. Färjetrafiken visar ökad aktivitet och stabilare volymer.

Det är framför allt Stena Line och Destination Gotland som driver denna utveckling. Stena Lines linje till Ventspils har haft en stark inledning på året, även om svagheter inom svensk byggindustri fortsatt påverkar vissa godskategorier. Även Destination Gotland har bidragit väsentligt med stabil trafik och god beläggning.

Polferries har däremot haft en svagare utveckling präglad av tonnageutmaningar och ökad konkurrens på godssidan till och från Polen.

Sammanfattningsvis visar färjetrafiken i Nynäshamn och Norvik en oväntat positiv trend, ett styrkebesked i ett annars svagt marknadsklimat.

Containersegmentet i Stockholm Norvik Hamn har under 2025 visat en stabil utveckling och ser nu ut att landa på ungefär samma volymnivå som 2024. Trots avsaknaden av tillväxt i år ser bolaget fortsatt potential i segmentet.

Med ökade volymer inom både container- och färjetrafiken, samt den nystartade utskeppningen av stenmaterial från Stockholm Norvik Hamn, förväntas strax under 1,9 miljoner ton gods hanteras via Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn under 2025. Det innebär en ökning med drygt 14 procent jämfört med utfallet för 2024.

Innerstad- och skärgårdstrafik

För skärgårdstrafiken ses en positiv utveckling där fler säsongsplatser än beräknat har hyrts ut under året. De stillaliggande verksamheterna, fritidsfartygen samt slussningar ligger stabilt kvar på samma nivå som budget.

Sammantaget beräknas intäkterna för verksamhetsområdet uppgå till nästan 31 miljoner kronor, vilket är i linje med budget 2025 och utfallet 2024.

Verksamhetsområde Fastigheter

Sammanfattning

Efterfrågan på hamnnära mark för upplags- och logistikändamål har varit stabil och till viss del ökande under 2025. Kontorsmarknaden präglas däremot fortsatt av osäkerhet, med längre beslutstider och större krav på flexibilitet från hyresgästerna. I bolagets dialoger med intressenter i Magasin 2, 3, 5 och 6 märks ett genuint intresse, men förhandlingarna sker i ett mer försiktigt klimat där anpassningsförmåga blir avgörande för att vinna affärer.

Lokaltäkter

De prognostiserade lokalhyresintäkterna beräknas bli nästan fem miljoner kronor lägre än budget. Minskningen förklaras framför allt av vakanser som uppstått när lokaler tagits ur bruk för kommande anpassningar och moderniseringsinsatser, där bolaget nyligen genomfört projektuthyrningar om 8 785 m² med tillträde 2026/2027. Dessa åtgärder är nödvändiga för att långsiktigt öka attraktionskraften i fastighetsbeståndet och möta efterfrågan på flexibla och hållbara ytor för kontor, lager och logistik. Även om detta innebär en kortsiktig intäktsnedgång, stärker det förutsättningarna för mer stabila och långsiktiga hyresrelationer.

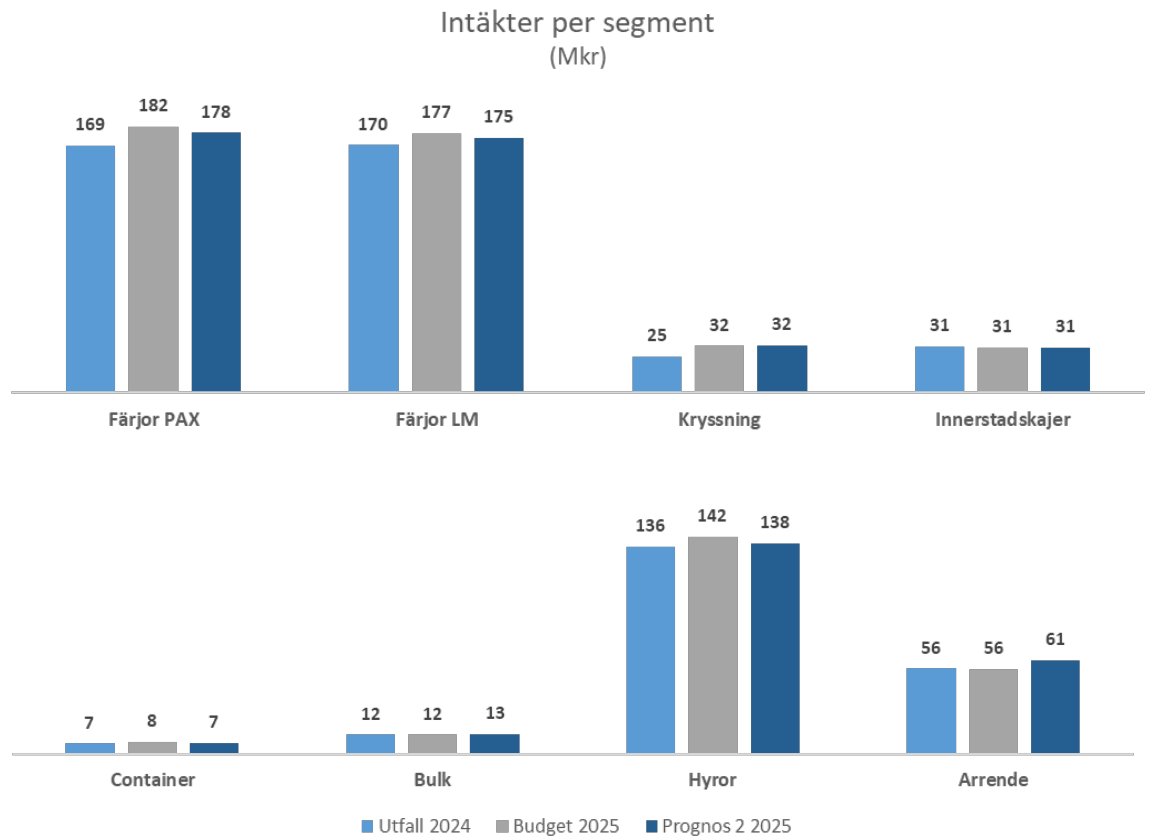
Markintäkter

Mark- och arrendeintäkterna utvecklas starkt och prognosen revideras upp med nästan sex miljoner kronor till totalt nästan 61 miljoner kronor. Detta motsvarar en ökning på nära tio procent jämfört med budget. Intäktslyftet förklaras främst av nya tillfälliga upplåtelser i direkt anslutning till hamnverksamheten, där ytor används för bland annat byggmoduler, rör och material till större projekt.

Vakansgrad

Vakansgraden uppgick till nästan 15 procent i maj 2025 och väntas öka marginellt, med knappt en procentenhet, fram till årsskiftet. Trots ökningen ligger bolaget fortsatt under marknadens genomsnitt, som bedöms uppgå till omkring 20 procent. Ökningen är tillfällig och främst ett resultat av det strategiska arbete som pågår med att ställa om äldre lokaler, bland annat tidigare arkivytor, till mer ändamålsenliga och konkurrenskraftiga lokaler. Exkluderas vakanser i pågående projekt uppgår vakansgraden istället till nio procent.

Intäkter per segment



Ekonomisk översikt

Resultaträkning, Mkr

Koncernen

	HELÅR			TERTIAL 2		
	2025 Prognos 2	2025 Budget	2024 Utfall	2025 Utfall	2025 Budget	2024 Utfall
Hamnavgifter	436	442	415	301	304	296
Hantering	30	30	32	19	20	21
Hyror/Arrenden	199	198	192	135	132	126
Servicejänster	77	83	78	55	57	51
Övriga intäkter	84	34	38	72	23	26
Nettoomsättning	827	787	753	583	536	520
Övriga rörelseintäkter	0	0	1	0	0	0
Summa rörelsens intäkter	827	787	755	583	536	520
Underhåll	-58	-60	-60	-32	-40	-27
Driftkostnader	-335	-338	-331	-206	-226	-221
Personalkostnader	-150	-153	-149	-98	-102	-100
Summa rörelsens kostnader	-543	-551	-541	-336	-368	-348
Rörelseresultat före avskrivningar	284	237	214	247	168	172
Avskrivningar	-247	-241	-227	-156	-159	-139
Rörelseresultat	37	-4	-12	90	8	33
Finansnetto	-151	-119	-118	-74	-79	-78
Resultat efter finansiella poster	-114	-123	-130	16	-71	-45

Rörelsens intäkter

Koncernens intäkter uppgick per augusti 2025 till 583 miljoner kronor, vilket är 47 miljoner kronor över budget och 63 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. Den kraftiga ökningen jämfört med både budget och föregående år förklaras huvudsakligen av regleringar relaterade till tidigare mark- och byggnadsöverlåtelser till staden.

Omsättningen per augusti, exklusive denna engångsreglering, ligger i nivå med budget samtidigt som Stockholms Hamnar noterar en förbättring jämfört med föregående år. Ökningen i relation till 2024 är framför allt hänförlig till högre hyresintäkter, till stor del tack vare en tillfällig arrendeupplåtelse på Frihamnspiren till Stockholm Exergi. Därtill har bolaget under året sett helårseffekter från nya hyresgäster som tillkom under 2024, samt en generell indexuppräkning av hyresavtalen.

Även intäkterna från hamnavgifter har ökat jämfört med samma period föregående år. Det förklaras av indexjusterade avtal, godsvolymer som har förflyttats mellan olika linjer, samt en efterreglering av Finnlines debitering för 2024.

Den prognostiserade omsättningen för helåret 2025 beräknas uppgå till 827 miljoner kronor. Justerat för ovan nämnda engångsreglering är prognosen något lägre än budget. Minskningen beror främst på en övergripande nedgång i gods- och passagerarvolym, lägre elintäkter till följd av minskad förbrukning – delvis som en följd av tekniska problem hos vissa färjekunder – samt en mild vinter. Därtill har Viking Line erhållit ett nytt miljöcertifikat för ett av sina fartyg, vilket berättigar till högre miljörabatter än tidigare.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader uppgick per augusti till 336 miljoner kronor, vilket är tolv miljoner lägre än motsvarande period 2024 och 32 miljoner kronor under budget för perioden.

Den största avvikelsen jämfört med föregående år avser elkostnader, vilket – i likhet med intäktsidan – förklaras av minskad förbrukning till följd av en mild vinter samt tekniska problem hos vissa färjekunder. Därtill belastades resultatet 2024 av kostnader kopplade till Finlandsprojektet, NICE-projektet och införandet av ett nytt budgetverktyg, vilka inte återkommer i år.

Personalkostnaderna är något lägre än budgeterat, dels eftersom lönerevisionen beslutades senare än planerat, dels på grund av vakanta tjänster efter att medarbetare avslutat sin anställning under våren, där ersättningsrekryteringar drar ut på tiden.

Mot bakgrund av ovanstående prognostiseras rörelsens kostnader för helåret 2025 till 543 miljoner kronor, vilket är åtta miljoner kronor lägre än budget (551 miljoner kronor). Den huvudsakliga förklaringen till minskningen är lägre elkostnader.

Avskrivningskostnader

Avskrivningskostnaderna uppgick per augusti 2025 till 156 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 12 miljoner kronor jämfört med samma period föregående år, men en minskning med 3 miljoner kronor jämfört med budget. Ökningen gentemot föregående år förklaras av en högre avskrivningstakt på komponenterna tak och fasad på Värtaterminalen, till följd av identifierade reinvesteringsbehov i byggnaden. Att avskrivningarna samtidigt är lägre än budgeterat beror på att åtgärdsprojektet vid Värtaterminalen förväntas färdigställas senare än vad som antogs i budgeten.

Avskrivningskostnaderna uppgick per augusti 2025 till 156 miljoner kronor vilket innebär en ökning med tolv miljoner kronor mot samma period föregående år och en minskning med tre miljoner kronor mot budget. Ökningen mot föregående år kan härledas till ökad avskrivningstakt på tak och fasad på Värtaterminalen till följd av det reinvesteringsbehov som upptäckts på byggnaden. Att avskrivningarna minskar mot budgeten för perioden

beror på att åtgärdsprojektet på Värtaterminalen beräknas bli färdigt senare än beräknat i budgeten.

Avskrivningskostnaderna för helåret 2025 prognostiseras uppgå till 247 miljoner kronor, vilket kan jämföras med 227 miljoner kronor för 2024. Ökningen mot budget, med sex miljoner kronor, beror på tillkommande kostnader i tidigare investeringsprojekt i Stockholm Norvik Hamn.

Resultat efter finansnetto

Resultat efter finansnetto uppgick per augusti till 16 miljoner kronor, vilket kan jämföras med minus 45 miljoner kronor samma period 2024. Budgeterat resultat för perioden var minus 71 miljoner kronor.

Koncernens resultat efter finansnetto beräknas för helåret 2025 till minus 114 miljoner kronor. Det är nio miljoner bättre än budget samt ägarnas resultatkrav på Stockholms Hamnar för 2025.

Projekt och investeringar

De totala investeringarna i byggnader, anläggningar och inventarier uppgick per augusti 2025 till cirka 100 miljoner kronor. Utöver detta har bolaget erhållit ett EU-bidrag om 13 miljoner kronor kopplat till projekt i Kapellskär, vilket innebär att koncernens nettoinvesteringar för perioden uppgick till strax under 87 miljoner kronor.

Nettoinvesteringarna för 2025 beräknas uppgå till 297 miljoner kronor, ökningen beror på tillkommande kostnader i ett tidigare projekt i Stockholm Norvik Hamn. Bortser man från det projektet är prognosen istället 25 miljoner lägre än i budget. Minskningen beror på att tidplanerna för flera större fastighetsprojekt har förskjutits, vilket innebär att en större andel av investeringsutgifterna nu förväntas belasta kommande år istället för innevarande.

De största prognosökningarna är inte ett resultat av ökade slutkostnader i pågående projekt, utan snarare av en omprioritering inom investeringsportföljen. Följande projekt har ökat eller tillkommit sedan budget:

Ökat från budget, Mkr

Projektnr	Projektnamn	P2	Budget	Ökning
50289	Garage, ventilation & undercentral magasin 3 Frihamnen	8,8	2	6,8
50279	Hyresgäst Anpassning Sjöfartsverket Värtaterminalen	23,5	16,8	6,7
60262	Låssystem säkerhet Stockholm	4,2	1	3,2
60256	Spont NV Hammarbyslussen	4,1	1	3,1
50316	HGA Stockholm Parkering Magasin 2 Frihamnen	2,9	0,5	2,4

Tillkommit efter budget, Mkr

Projektnr	Projektnamn	P2	Budget	Ökning
60320	Standardhöjningar slussenprojektet	5,0	0,0	5,0
60322	Inköp av cylindrar Stockholm & Norvik	4,3	0,0	4,3
50315	HGA städboalget Värtaterminalen	2,2	0,0	2,2
60319	Trafiklösning Masthamnen	2,0	0,0	2,0
50335	Tak & tätskikt Värtaterminalen	1,8	0,0	1,8
69022	Utveckling kaj 5 Kapellskär	1,8	0,0	1,8
50323	Brandåtgärder terminalen Nynäshamn	1,6	0,0	1,6
69044	Låssystem säkerhet Kapellskär	1,5	0,0	1,5
50345	Nya hissar magasin 3 Frihamnen	1,0	0,0	1,0
50331	Anpassningar tullager Norvik	1,0	0,0	1,0

Finansiering och kassaflöde

Nettouplåningen per den 31 augusti 2025 uppgick till 3 948 miljoner kronor, att jämföra med ingående balans den 1 januari på 4 140 miljoner kronor. I början av året erhöll Stockholms Hamn AB ett koncernbidrag om 153 miljoner kronor. Upplåningen beräknas uppgå till 4 300 miljoner kronor vid årets slut, en ökning med 50 miljoner kronor jämfört med budget till följd av de ökade investeringarna.

Den genomsnittliga räntan på den totala skuldportföljen uppgick till 2,70 procent för perioden ,vilket kan jämföras med 2,78 procent för motsvarande period 2024. Räntekostnaderna uppgick per augusti till 74 miljoner kronor, vilket är drygt fem miljoner kronor lägre än budget och nästan fyra miljoner kronor lägre än föregående år.

Upplåningsräntan för helåret 2025 beräknas till 2,68 procent. Totala räntekostnaderna är prognosticerade till 151 miljoner kronor vilket är en ökning mot budgetens 119 miljoner kronor. Ökningen är kopplad till de tillkommande investeringsutgifterna i Stockholm Norvik Hamn.

Personal

Antalet månadsanställda i koncernen uppgick per augusti till 142. Det är sex personer färre än samma period 2024. Flera personer avslutade sina anställningar under slutet av 2024 och har ännu ej ersatts.

Antalet månadsanställda per sista december 2025 beräknas uppgå till 130 personer. Jämfört med medeltalet anställda 2024 är det en minskning på 12 personer (142). Det är flera ersättningsrekryteringar som inte kommer hinna tillsättas före årsskiftet samt att några personer som har slutat inte kommer att ersättas.

Nyckeltal koncernen

	2025	2025	2024	2023	2022
	Prognos 2	Budget	Utfall	Utfall	Utfall
Volym					
Nettoomsättning, Mkr	827	787	753	729	713
Förändring, %	5	4	3	2	11
Godsomsättning, milj ton	6,9	7,4	7,1	7,4	8,8
Passagerare, milj	7,6	7,6	7,2	7,4	7,9
Investeringar, Mkr	297	225	250	241	255
Lönsamhet i rörelsen					
Resultat efter finansiella int o kost, Mkr	-114	-123	-130	-96	-985
Resultatmarginal, %	-14	-16	-17	-13	-138
Avkastning					
Avkastning totalt kapital, %	1	0	0	0	-13
Balansomslutning, Mkr	6 203	6 080	6 240	6 158	7 113
Finansiell ställning					
Nettoupplåning, Mkr	4 300	4 250	4 140	4 093	5 068
Synlig soliditet, %	26	24	28	28	24
Självfinansieringsgrad, %	45	52	38	50	71
Personal					
Antal anställda*	130	139	142	139	133
Omsättning per anst, Mkr	6	6	5	5	5
Lönekostnad/omsättning, %	18	19	20	20	20

*I budget, prognos och tertialbokslut avses antalet månadsanställda vid periodens slut. Medeltal anställda redovisas vid årsbokslut.

Ekonomiska utmaningar och Stockholms Hamnar arbete för att nå önskad resultatnivå

Påverkan från omvärlden

Det rådande omvärldsläget och lågkonjunkturen har haft en betydande ekonomisk påverkan på Stockholms Hamnar. Minskade passagerar- och godsvolymer har lett till lägre intäkter, samtidigt som ökade drift- och räntekostnader har försvårat möjligheten att vända den negativa resultatutvecklingen.

Bolagets omfattande investeringar i ny hamnkapacitet har resulterat i en ökad skuldsättning. I kombination med stigande räntor har detta medfört en kraftigt ökad räntekostnadsnivå.

Effektiviseringar och kostnadskontroll

För att möta de nya ekonomiska förutsättningarna har Stockholms Hamnar genomfört ett omfattande anpassningsarbete. Under de senaste fyra åren har bolaget arbetat systematiskt med genomlysningar och effektiviseringar, vilket har lett till betydande besparingar inom samtliga delar av organisationen. Dessa åtgärder har bidragit till att bromsa kostnadsökningarna som till stor del drivits av den höga inflationen.

Under 2025 fortsätter fokus att ligga på att öka intäkterna och bibehålla kostnadskontroll. Ett särskilt prioriterat område är att bredda intäktsbasen genom att utveckla nya affärsområden. Samtidigt sker en noggrann uppföljning av investeringsprojekt för att säkerställa att de håller sig inom budget, och att vakansgraden i fastighetsbeståndet ligger på en nivå i linje med marknaden.

Under 2024 beslutade Stockholms Hamnar att konsolidera sina kontorslokaler i Stockholm genom att flytta både huvudkontoret och ytterligare kontorsytor till Värtahamnen. Syftet är att minska det egna lokalbehovet, frigöra uthyrningsbar yta och därigenom öka hyresintäkterna.

Parallellt pågår ett arbete med att kartlägga vilka innerstadskajer som förvaltningen eventuellt skulle kunna flyttas över från Stockholms Hamn AB till trafiknämnden. Även en överstyn av underhållsplaner för anläggningarna håller på att uppdateras och tas fram. Detta görs för att få kontroll över anläggningarna samt att se vad som inte genererar en lönsam affär.

Mot en ekonomi i balans

I Stockholms Hamnars budget för 2025 finns det ett ägardirektiv som säger att marken på Frihamnspiren, Värtapiren samt tillhörande Energihamn ska övergå i Stockholms Hamnar ägo senast 1 juli 2026. Denna överflytt av marken till Stockholms Hamnar kommer att innebära att bolagets driftkostnader kommer att minska och medföra att ett positivt resultat kommer att kunna uppnås snabbare.

Genom de åtgärder som redan vidtagits och de som planeras, bedömer Stockholms Hamnar att det finns goda möjligheter att påbörja arbetet mot en ekonomi i balans. Målet är att uppnå ett positivt resultat med ökad rörelsemarginal, där investeringar finansieras av kassaflödet från den löpande verksamheten och låneskulden gradvis minskar.

Kommunfullmäktiges budget för 2025 anger ett resultatkrav på minus 123 miljoner kronor. Stockholms Hamnars mål är att nå ett nollresultat senast 2027. Den höga skuldsättningen gör detta till en utmaning, men det är ett tydligt mål för bolaget.

På längre sikt är ambitionen att kunna leverera ett överskott och bidra till stadens ekonomi genom koncernbidrag. För att detta ska vara möjligt krävs fortsatt intäktsökning och strikt kostnadskontroll. Därtill behöver låneskulden minska för att reducera räntekostnaderna.

Mål för 2025

Följande mål har fastställts för 2025:

- Ökade intäkter med nya affärer – intäktsökning med 20 mnkr
- Fortsatt besparingsarbete – hålla i kostnaderna så de inte ökar
- Investeringsprojekt håller budget
- Utökad uthyrning fastigheter, ska vara i linje med vakansgraden på marknaden, mål 8 %
- Flytt och konsolidering av lokaler vilket kommer generera ökade hyresintäkter från och med 2026
- Överenskommelse om att få äga marken i Frihamnen, Värtapiren inklusive tillhörande Energihamn vilket kommer minska driftkostnaderna markant
- Översyn av ägandet av Mälarkajerna. Kostnader som överstiger intäkterna.

Framtida investeringar och finansiella prioriteringar

Det föreligger ett stort framtida investeringsbehov i Hammarbyslussen. Det behöver utredas och en fördelningsmodell, mellan Stockholms Hamnars och Trafikkontorets gemensamma investerings- och finansieringsansvar för anläggningen, bör tas fram. Detta arbete kommer att fortsätta under 2026.

Andra större kommande investeringar inkluderar:

- anpassningar i Nynäshamns hamn inför Gotlandsbolagets nya fartyg (i trafik från 2029)
- reinvestering på kajen i Energihamnen.

Ett långsiktigt finansiellt mål är att alla investeringar ska finansieras av kassaflödet från den egna löpande verksamheten. Stockholms Hamnar kommer att prioritera bland sina investeringar under 2025 och de kommande åren framöver för att kunna hålla den satta investeringsramen.

De prioriteringar som gäller är följande:

- Investeringar som genererar intäkter, besparingar och utökade uthyrningsmöjligheter
- Hållbarhetsinvesteringar

- Direkt felavhjälpande eller nödvändiga investeringar

Vid behov kommer ytterligare prioritering att ske inom ovanstående kategorier.

Främst bör investeringar riktas till bolagets befintliga byggnader, då dessa snabbt kan generera ökade hyresintäkter och därmed har kort återbetalningstid. Andra kommande stora investeringsbehov kommer vara utmanande givet den åtstramade investeringsramen som bolaget har satt.