

Strategisk inriktning

Förslag till budget 2024 och inriktning för
2025 och 2026

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnar

Bolaget medverkar till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten, besöksnäringen och regionens varuförsörjning. Detta genom att främja regionens utveckling och hållbara tillväxt samt därtill hörande landinfrastruktur för att nå största nytta i investeringarna. Stockholms Hamnar bedriver verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, inklusive godshamnen Stockholm Norvik Hamn.

Stockholm är en sjöfartsstad och hamnarna utgör viktiga gods- och logistiknav för hela Mälarenregionen. Stockholms Hamnar har, som en av världens största passagerarhamnar med 16 miljoner passagerare ett normalår, också en viktig roll i besöksnäringen när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön.

Ägardirektiv och inriktningsmål

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. De närmaste åren präglas av lågkonjunktur med fortsatt historiskt högt ränteläge och påverkan av kriget i Ukraina. Stockholms Hamnars uppdrag är att uppnå följande mål och uppdrag.

Ägardirektiv och KF-aktiviteter

- Ett Stockholm som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden
- Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimatomställning
- Ett Stockholm med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla

Ett Stockholm som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden

- bidra till tillskapandet av fler badplatser i Stockholm

Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimatomställning

- tillsammans med kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden identifiera klimatrelaterade sårbarheter i sin verksamhet och ta fram kostnadseffektiva förebyggande åtgärder
- samverka med regionen kring planering för utökad kollektivt resande på stadens vatten samt kring förbättrad sammanbindning mellan olika färdslag
- utreda vilka åtgärder som bör genomföras för att bidra till en utveckling mot fossilbränslefri sjöfart
- skapa förutsättningar för utbyggnaden av kollektivtrafik på vatten, i samråd med Region Stockholm
- öka den fysiska tillgängligheten vid hamnens verksamhetsområden

- i genomförandet av *Kajstrategi för Stockholms stad* tillsammans med berörda nämnder sträva efter att effektivt och serviceinriktat möta intresset för etableringar och deltagande i utvecklingen av stadens kajer
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden bidra till genomförandet av Stockholms stads kajstrategi med särskilt fokus på att skapa förutsättningar för stadsliv och rekreation utmed Söder Mälarstrand
- arbeta för att minska ljudstörningar i syfte att främja hamnnära stadsutveckling
- inom ramen för svenskt och europeiskt klimatkontrakt 2030 arbeta med utvecklade samarbeten, innovativa arbetssätt och en ökad externfinansiering från staten och EU för att åstadkomma en snabbare klimatomställning
- fortsätta arbetet med miljödifferentering av hamnavgifter och stimulera och underlätta elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn
- arbeta för att möta en ökad efterfrågan av laddstationer för den kommersiella sjötrafiken
- arbeta för en ökad återvinning av avfall och för att användningen av plast ska minska
- fortsätta arbetet med energieffektivisering och utveckling av den egna produktionen av energi
- bistå i trafiknämndens uppdrag med elektrifiering av transportsektorn, bland annat genom Elektrifieringspakten
- fortsätta verka för att genom stärkt sjöfart avlasta vägnätet från transporter på land, till exempel genom arbetet med insjöfart till Mälarhamnar AB
- verka för bättre tågtrafikmöjligheter till och från Norvik
- aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar

Ett Stockholm med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla

- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter, vårda byggnader som har kulturhistoriska värden, samt effektivisera driften av byggnader och anläggningar
- skapa goda förutsättningar för att kryssningstrafiken fortsatt ska kunna utvecklas och vara en del av tillväxten för regionen tillsammans med Stockholm Business Region AB
- medverka till att stadens mål om bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken och möjligheten att utveckla hamnverksamheten för transport- och besöksnäring värnas
- i samverkan med exploateringsnämnden utreda sitt långsiktiga behov av hamnkapacitet i Stockholm i syfte att säkra sjöfartens behov, öka kollektivtrafiken på vatten och bidra till stadsutveckling. Utredningen ska inkludera möjligheter att utveckla och tillgängliggöra Masthamnen.
- tillsammans med Stockholm Business Region AB marknadsföra Stockholm som destination på de finländska och baltiska marknaderna

Utöver dessa aktiviteter kommer Stockholms Hamnar även att genomföra ett antal aktiviteter tillsammans med andra verksamheterna inom Stockholms stad.

Under planperioden 2024-2026

Samtliga ägardirektiv för 2023 är under planering eller genomförande. Frågor kring såväl bolagets ekonomiska stabilitet som hållbarhetsarbete är i särskilt fokus.

Bland *aktiviteter* som följer av eller ytterligare bryter ned ägardirektiven kan nämnas;

- Arbeta för nya godsvolymer och överflytt från väg till sjö och spår med särskilt fokus på Stockholm Norvik Hamn
- Vidare Identifiera och åtgärda V/A- samt sophanteringsproblematik för våra innerstadskunder, med syfte moderna och fungerande anläggningar
- Arbeta med att få till en ny linje till Värtaterminalen i dialog både med nya och befintliga kunder
- Söka nya möjligheter i användningen av ITS, Hamnens digitala logistikverktyg, som t ex effektivare flöden på hamnplan och automatisk incheckning
- Löpande arbeta med Stockholms Hamnars mark- och driftavtal
- Verka för att Stockholm Norvik blir nav för transporter och mellanlagring av koldioxidinfångning i Östra Mälardalen
- Upprätthålla säkra farleder
- Minska antalet akut avhjälpande underhållsinsatser
- Ytterligare öka kunskapen om fartygsbuller från färjor och kryssningsfartyg
- Arbeta för fortsatt minskade utsläpp till luft från sjöfartskunderna i hamnområdena och vid kaj, utifrån fortsatt utbyggnad av landanslutningar av fartyg och dialog kring ökad elektrifiering och användning av alternativa bränslen

Hållbar verksamhet

Stockholms Hamnar arbetar aktivt, långsiktigt och strategiskt för en hållbar hamnverksamhet och sjöfart. Arbetet sker utifrån stadens miljöprogram samt stadens klimathandlingsplan om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. För verksamheten har en miljö- och klimathandlingsplan beslutats av styrelsen. Minskade utsläpp är en central del av handlingsplanen, med mål både för den egna verksamheten och för sjöfarten, samt även arbete för att minska de negativa effekterna av ljudnivåer från fartyg och hamnverksamhet. Hållbar mottagning av svart- och grävatten samt fast avfall från fartyg bedrivs löpande i hamndriften.

Stockholms Hamnar ställer krav på vilka kemikalier och material som används i den egna verksamheten och av anlidade leverantörer och entreprenörer.

Stockholms Hamnars miljöarbete

Miljöarbetet är en integrerad del av den dagliga verksamheten och Stockholms Hamn AB är miljöcertifierat enligt ISO 14001. Utöver detta följer Stockholms Hamnar upp sin

verksamhet i enlighet med **Global Reporting Initiative** (GRI) sedan 2012, hållbarhetsrapporten är bestyrkt. För rapporteringen 2022 har Stockholms Hamnar gått över till GRI Universal Standards. Den uppgraderade GRI-rapporteringen brygger över till det nya CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) som börjar gälla 2025 för medelstora företag och som kommer ställa större krav på företagens hållbarhetsredovisning. Direktivet ska öka jämförbarheten mellan bolag samt kvaliteten i rapporteringen. Det ska också göra det enklare att investera i mer hållbara företag.

För Stockholms Hamnar är det viktigt att förbättra miljöprestandan inom den egna verksamheten och samtidigt samarbeta med rederier, hyresgäster och andra intressenter för att bidra till att också minska deras miljöpåverkan samt för att främja en energi- och miljöeffektiv sjöfart i Stockholms- och Östersjöregionen.

Utgångspunkter för miljöarbetet är Stockholms Hamnars identifierade betydande miljöaspekter, ägardirektiv samt Stockholms stads gällande miljöprogram med tillhörande handlingsplaner (bland annat för klimat). Stockholms stads mål om ett fossilfritt Stockholm 2040 och klimatkontraktet för att Stockholms stad ska vara en klimatneutral stad 2030 är övergripande målsättningar för Stockholms Hamnar.

Utsläpp till luft av växthusgaser och luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) från sjöfarten inom Stockholms Hamnars hamnområden är den miljöaspekt inom Stockholms Hamnars verksamhet som är mest betydande. Det har de senaste åren skett mer än en halvering av fartygens utsläpp av svaveloxider respektive partiklar efter att restriktioner infördes 2015 om lägre svavelhalt i fartygsbränslet.

Det är därför viktigt att fortsätta systematiska insatser för att kunna nå de långsiktiga målen till att nå fossilfrihet till år 2040. Stockholms Hamnar har inte full rådighet över de åtgärder som är nödvändiga, men arbetar enligt framtagna och beslutade strategier.

För Stockholms Hamnar är det viktigt att begränsa den egna klimatpåverkan och uppnå en verksamhet som är fossilfri. För detta behöver aktiviteter genomföras avseende truckverksamheten, energianvändningen i byggnader, drivmedelsförbrukningen för Stockholms Hamnars övriga fordon, resor i tjänsten samt upphandlade transporttjänster. De totala fossila koldioxidutsläppen från Stockholms Hamnars egen verksamhet är betydligt lägre än sjöfartens utsläpp. För den egna verksamheten finns samtidigt större rådighet att uppnå minskad klimatpåverkan.

Den största källan till fossila koldioxidutsläpp inom Stockholms Hamnar är den fossila drivmedelsförbrukningen i truckverksamheten i hamnarna i Nynäshamn, Norvik, Kapellskär och Stockholm. Från februari 2023 använder dock merparten av arbetsfordonen i Stockholms Hamnars hamndrift biodiesel HVO100.

För verksamheten har en miljö- och klimathandlingsplan beslutats av styrelsen. Syftet med planen är att lägga fast en riktning på medellång och lång sikt, med milstolpar på vägen, som sedan konkretiseras i de årliga verksamhetsplanerna och budgetbesluten. Miljö- och klimathandlingsplanen omfattar följande målområden:

- Minskad klimatpåverkan och lägre utsläpp till luft 2040
- Minskade negativa effekter av ljudnivåer Löpande
- Inga utsläpp av fossil koldioxid från truckverksamhet 2025
- Helt fossilfri egen verksamhet 2030
- Effektivare energianvändning i anläggningarna 2027 (-10 %)
- Ökad återvinning av avfall 2027 (85 %)
- Hållbar mottagning av svart- och gråvatten Löpande

Inom ramen för ovanstående pågår aktiviteter gällande bland annat fortsatt utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj, utveckling av miljöincitament, dialog med kunder och andra aktörer kring elektrifiering och alternativa bränslen för att uppnå en fossilbränslefri sjöfart och hamnplan, förutsättningar för ökad kollektivtrafik på vatten, minskade ljudstörningar från hamnverksamhet och sjöfart, fortsatt energieffektivisering och ökad återvinning av avfall.

Samverkan med andra aktörer nationellt och internationellt samt ett innovativt angreppssätt är viktiga framgångsfaktorer, inte minst mot bakgrund av att hamnarna är en länk i en längre transportkedja. Hamnar är av tradition både konkurrenter och samarbetspartners på såväl nationell som internationell nivå. Inom miljö- och hållbarhetsområdet samverkar hamnar ofta genom att sätta gemensamma mål och standarder och för att i övrigt lära av varandra. Även fortsatt stöd i form av extern finansiering från staten och EU är nödvändigt för att kunna uppnå tydliga miljöförbättrande resultat.

Säkerhets - och beredskapsarbetet stärks

Stockholms Hamnar har en väl etablerad säkerhetsorganisation och prioriterar säkerhetsarbetet i samtliga delar av verksamheten. De senaste årens påfrestningar under pandemi och kriget i Ukraina har lett till fortsatt utveckling av verksamheten.

Ett arbete är påbörjat under 2023 som kommer att innebära att ytterligare stärka Stockholms Hamnars förmåga kring fem fokusområden; strömbortfall, manövrering av öppningsbara broar, kommunikationsavbrott, beroenden av nyckelpersoner samt Mälarens reglering. Bolaget har sedan tidigare ett antal implementerade åtgärder för att begränsa den effekt som störningar skulle kunna innebära för verksamheten och tredje man. Under 2023 ska kontinuitetsplaner tas fram och testas inom ramen för den övningsverksamhet som koncernens krisledning redan genomför idag, helst på ett sådant sätt att det integrerar med verksamhetens hamn- och sjöfartsskydd. Detta arbete kommer att fortsätta och utvecklas under kommande treårsperiod. Bolagets aktiva deltagande i

arbetet kring Samverkan Stockholmsregionen kommer att fortsätta under perioden. Härutöver planeras för en samlokalisering mellan Stockholms Hamnars och del av Sjöfartsverkets trafikcentral.

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 efter ändamålsenlig infrastruktur och effektiva flöden.

Under kommande år kommer ett tydligare arbetssätt och planering kring bolagets långsiktiga underhållsbehov tas fram.

Hamnens framtida kapacitet

I ägardirektiven för 2023 gavs Stockholms Hamnar uppdraget att tillsammans med bland annat exploateringskontoret ta fram en ny hamnkapacitetsutredning. Utredningen ska syfta till att ge långsiktiga planeringsförutsättningar för sjöfarten i Stockholm och möjliggöra ett effektivare nyttjande av kajkapaciteten. Vidare är ett uppdrag att vara bidragande till att möjliggöra tillskott av byggrätter för bostäder och arbetsplatser samt ge stabila planeringsförutsättningar för pågående stadsutvecklingsprocesser, till exempel Norra Djurgårdstaden och på östra Södermalm. En viktig beståndsdel i detta arbete är också att den framtida kapaciteten bidrar till att säkerställa långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar för verksamheten inom Stockholms Hamnar.

Hamnen som nav 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 (bland annat till följd av EU:s Fit for 55) och där har hamnarna möjlighet att bidra till utvecklingen.

Avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet m.m. och avtal om drift och underhåll, tillsyn av kajer och bryggor, slussar m.m.

Inom bland annat följande områden förutses att förändringar i Stockholms Hamns avtal med exploateringsnämnden angående nyttjande av mark för hamnverksamhet med mera kan komma att ske under avtalsperioden som löper fram till 31 december 2031.

- Värtahamnen kommer att ändras med anledning av detaljplaneläggning i Energihamnen.
- Frihamnen kan komma att ändras med anledning av kommande detaljplaneläggning av området
- Frihamnen/Värtahamnen, kommande spårvägslinje från city till Ropsten
- Victoriaslussen samt mark, kaj och övrig anläggning som tillfälligt frångått avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet m.m. på grund av projekt Slussen.

Utöver ovan angivna förändringar kan även behov av förändring i avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet uppstå som en konsekvens av den kapacitetsutredning som Stockholms Hamnar genomför.

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 fastställde kommunfullmäktige 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.

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. Detta projekt pågår mellan 2022-2024. 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

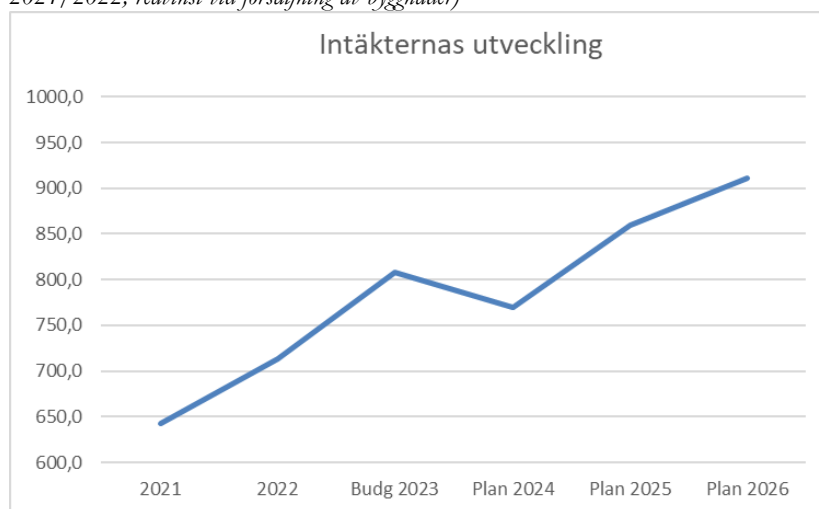
Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. Covid-19-pandemin påverkade hamnens intäkter mycket negativt under åren 2020 och 2021. När pandemin äntligen ebbade ut startade Ryssland den fullskaliga invasionen av Ukraina. Kriget har lett till kraftigt ökade bränslekostnader för sjöfartskunderna. Särskilt drabbat har den passagerardrivna trafiken blivit, som redan var i ett svårt finansiellt läge.

Färjagodset har funnit nya vägar över hamnarna och handeln har inte påverkats i den utsträckning som befarades, detta samtidigt som Stockholms Hamnar har investerat i ny infrastruktur för godshantering. Däremot kan man skönja en viss avmattning i godsvolymer som en följd av en svagare konjunktur.

Kriget i Ukraina och dess följder på bränslepriser och säkerhetsläget i regionen skapar en stor osäkerhet för marknadsutvecklingen under den kommande 3-årsperioden.

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:

2024: + 4 %, 2025: + 2 % och 2026: + 2 %. *Koncernens nettoomsättning i Mkr (exkl. övriga intäkter 2021/2022, reavinst vid försäljning av byggnader)*



Marknadsområden

Passagerare

De höga bränslepriserna och det osäkra läget har fördröjt återstarten av de fartyg och färjelinjer som pausades under pandemin. Det är nu en högre tröskel att ta sig över för att få en lönsam återstart. Ett flertal av fartygen är utchartrade som flyktingboende i Europa med optioner på förlängningar. Det råder fortsatt stor osäkerhet om trafikutvecklingen under 2024. Däremot är det ljusare indikationer för 2025/2026.

Kryssningsrederierna har haft en mycket bra återstart efter pandemin och på världsbasis är de tillbaka på nivåer som rådde innan pandemin. Dock ser utvecklingen den närmsta tiden ganska mörkt ut för trafikeringen i Östersjön. Bojkotten mot Ryssland har bland annat inneburit nedstängningen av färjelinjen till St Petersburg samtidigt som de amerikanska gästerna i princip uteblivit helt. För 2024 ser utvecklingen ut som 2023. Förhoppningsvis vänder det 2025/2026.

Stockholms Hamnars fortsätter sitt viktiga miljöarbete där det under 2023 och 2024 ges möjlighet att elansluta kryssningsfartygen vid Stadsgården.

Passagerare Stockholm

Passagerarvolymerna hade till en början en bra återgång under 2022, men avstannade på grund av kriget. Både Viking Line och Tallink Silja avvaktar med att återstarta den trafik som satts i pausläge. För 2024 är det endast en marginell ökning mot de beräknade volymerna för 2023. För 2025/2026 är förhoppningen att volymerna närmar sig den nivå som rådde innan pandemin.

En ljusglimt är det positiva mottagande som Viking Lines nya fartyg Glory fått av resenärerna. Fartyget sattes i trafik i mars 2022. Redan under första året hade Glory över en miljon passagerare, vilket är mycket imponerande under rådande omständigheter. Det visar att resandet med färja är populärt och efterfrågan finns.

Under rådande omständigheter är Finlandprojektet, som Stockholms Hamnar initierat och drivs av Visit Stockholm, med uppdrag att fortsätta locka resenärer mellan Finland och Stockholm fortsatt mycket viktigt.

För 2024 innebär prognosen för kryssningsanlöpen en halvering jämfört med innan pandemin. En försiktig förhoppning är att trenden vänder något under 2025. För 2026 beräknas anlöpen och passagerarvolymerna hamna i nivå med 2019.

Passagerare Kapellskär

Under 2023 kommer Finnlines med två nya RoPax fartyg som har betydligt högre passagerarkomfort än tidigare tonnage. Samtidigt som Viking Line sålt sitt fartyg som

trafikerat Mariehamn har Tallink Silja flyttat sin Åbotrafik under vinterhalvåret till Kapellskär. Detta gör att passagerarvolymerna totalt beräknas gå upp något 2024 mot utfallet 2022. För de kommande åren 2025/2026 är prognosen fortsatt positiv.

Passagerare Nynäshamn

Till skillnad mot övriga hamnar står sig Nynäshamn stark på passagerarsidan och har påverkats minst av pandemin och omvärldsläget. Avgörande är den nationella trafiken till Gotland som står för de stora volymerna, men även trafiken till Polen har bibehållit sina passagerarvolym. Prognosen för de kommande tre åren är en svag ökning för färjepassagerarna.

Det är ett begränsat antal kryssningsanlöp till Nynäshamn och utvecklingen följer den i Stockholm. Endast ett fåtal anlöp är bokade för 2024 men det ser betydligt ljusare ut framöver och då framför allt 2026.

Miljöprövningsdelegationen har beslutat att godkänna Stockholms Hamnars önskemål om att utöka tillståndet i Nynäshamns hamn från 1,7 miljoner passagerare till 2,4 miljoner passagerare.

Passagerare Stockholm Norvik

Likt Kapellskär ligger tyngdpunkten idag på gods i Norvik. Stena Line har dock haft en positiv utveckling på passagerarsidan för sin trafik till Ventspils i Lettland. Det beror bland annat på effekten av de större fartyg som Stena Line satte in för något år sedan. Dessutom i samband med att Tallink Silja tillfälligt inte trafikerar Riga har det skett viss förflyttning av passagerare till Stena Line.

Prognosen är att Stena Line behåller passagerarvolymerna på samma nivå som 2022 de kommande tre åren.

Passagerare

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-----------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal färjepassagerare (miljoner) | 7,4 | 7,8 | 7,6 | 9,1 | 9,3 |

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal kryssningspassagerare (miljoner) | 1,1 | 0,8 | 0,6 | 1,0 | 1,2 |
| Antal kryssningsanlöp | 206 | 275 | 165 | 250 | 280 |

Gods

De viktiga godstransporterna genom Stockholms Hamnar har fungerat väl under de senaste turbulenta åren. För de närmaste åren ser kunderna minskade volymer under 2024 men har sedan en mer optimistisk syn på 2025/2026.

För den kommande treårsperioden är förväntan att rederiernas investeringar i nya och större fartyg samt nya linjer långsiktigt kommer leda till en positiv volymutveckling. Prognosen är minskade volymer under 2024 men redan 2025 är trenden positiv trend och likaså 2026.

Den svaga svenska kronan ihop med konjunkturläget påverkar efterfrågan. Bedömningen är att de kommer att minska de kommande åren i många segment, i synnerhet i byggsektorn. Dock är bedömningen att de nödvändiga konsumtionsvarorna till Mälardalen kommer att fortsätta importeras via Stockholms Hamnar.

Gods Stockholm

För den kommande treårsperioden indikerar både Viking Line och Tallink Silja att de ligger kvar på oförändrade nivåer under 2024, men är mer positiva för 2025/2026. Under 2025 planerar både Tallink Silja och Viking Line för fler avgångar.

För bulken, som till största delen utgörs av flis till Stockholm Exergi, kommer volymerna ligga kvar oförändrade under kommande treårsperiod.

Gods Kapellskär

Stockholms Hamnars största godskund är Finnlines. De tappade som konsekvens av kriget elva procent av godsvolymerna 2022 jämfört med 2021. Finnlines kommer att ersätta dagens tonnage med två nya större RoPax fartyg, de första levereras under sista kvartalet 2023 och nästa påföljande år. De nya fartygen möjliggör för ökade volymer som kan transporteras via Kapellskär. Tack var detta pekar prognosen mot ökade volymer de kommande tre åren.

Gods Nynäshamn

De inhemska godsvolymerna till Gotland förväntas öka marginellt under prognosperioden. I övrigt är det Polferries som bedömer att det är oförändrade volymer under de närmaste åren.

Gods Stockholm Norvik

Det är mycket glädjande att Stena Line startade en helt ny linje till Hangö från Norvik under 2022. Kartan för godsflödet till Finland ritades således om, vilket kommer ha en positiv utveckling för Stockholm Norvik Hamn. Stena Line tror själva på ett stabilt flöde för Ventspilstrafiken, medan de tror på kraftigt ökade volymer för deras trafik till Hangö under 2024/2026.

Containervolymerna har inte fått det uppsving som prognostiserades av Stockholms Hamnars samarbetspartner Hutchison Ports. Deras bedömning av den kommande treårsperioden pekar på ökade volymer. Prognosen visar att under 2026 kommer Hutchison Ports Stockholm hantera 67 000 TEUs.

Gods

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Färjegods (miljoner ton) | 6,9 | 7,3 | 6,6 | 7,3 | 7,5 |

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Antal TEU över kaj (1000 tal) | 51,8 | 65,0 | 62,6 | 64,9 | 67,0 |

forts Gods

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Bulkgods (miljoner ton) | 1,5 | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |

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. Inom regionen pågår ett utredningsarbete för hur den framtida pendelbåtstrafiken kan utvecklas. Stockholms Hamnar kommer delta i regionens arbete att utveckla den vattenburna kollektivtrafiken.

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 med berörda nämnder tagit fram en ny kajstrategi som kommer att vara en viktig grund för att utveckla stadens kajer och öka möjligheter till mer 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 kunna

generera ökade intäkter inom segmentet. En modell för vattenanvisningar kommer också utvecklas och prövas under det kommande året.

För de närmaste åren bedöms skärgårdstrafiken kvarstå på oförändrad nivå. Det är baserat på befolkningsutvecklingen i regionen och turistutvecklingen. Intäkterna ökar mindre än beräknat. Det beror på att Sjöfartsverket inte längre betalar för de handelsfartyg som passerar Hammarbyslussen. Det är en årlig intäkt på cirka fyra Mkr som nu försvinner.

Innerstad- och skärgårdstrafik

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Hamnavgifter innerstad- och skärgårdstrafik (Mkr) | 25,9 | 28,1 | 27,8 | 28,6 | 29,3 |

Fastigheter

Hyresmarknaden

Stockholms Hamnars byggnader är till största del lokaliserade i Frihamnen och Värtahamnen. Exploateringskontoret etableringar inom området fortlöper och de första byggstarterna i Södra Värtahamnen är igång under början av 2023. På sikt kommer områdets utveckling bidra till ett större kundunderlag för fortsatt utveckling av tjänste- och serviceutbudet i Frihamnen och Värtahamnen. Uthyrningsläget bedöms däremot på kort sikt uppvisa negativ trend med ett större utbud av lokaler inom marknadsområdet och följd-effekterna av en svagare konjunktur.

Lokal- och arrendeintäkter

Lokalhyresintäkterna i hamnens byggnadsbestånd beräknas öka under perioden 2024 till 2026. Ökningen består i huvudsak av nya uthyrningar, omförhandlingar och utveckling av fastighetsbeståndet i Frihamnen.

Efter antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen, vilket planeras ske 2024, beräknas arrendeintäkterna sjunka väsentligt till följd av att arrendatorerna erhåller tomträtt respektive äganderätt, vilket för 2024 motsvarar ett intäktsbortfall på nästan 25 Mkr. Intäktsbortfallet kompenseras genom högre lokalintäkter i det samlade fastighetsbeståndet och utfallet för 2024 beräknas därför ligga i linje med det för 2023.

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, utställning, utbildning m.m. och insatser för att öka områdets attraktivitet tillsammans med nuvarande och kommande fastighetsägare i området.

Hyror och arrenden

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| | Utfall | Budget | Prognos | Prognos | Prognos |
| Hyres- o arrendeintäkter (Mkr) | 171,0 | 185,0 | 185,0 | 193,5 | 196,9 |

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

Investeringar i anläggningar och byggnader

För prognosperioden beräknar Stockholms Hamnar göra investeringar för totalt 760 Mkr. Investeringarna fördelar sig under åren med 240 Mkr 2024, 250 Mkr 2025 och 270 Mkr 2026.

Under treårsperioden prioriteras behovet av kajreparationer utmed Riddarfjärden. Det är reparationer av kajerna utmed både Norr- och Södermälärstrand. Även Hammarbyslussen är i behov av reparation, ombyggnad och tillbyggnad (ROT). Slussen ägs av Trafikkontoret men Stockholms Hamnar ansvarar för driften och underhållet av anläggningen. Ur ett sjöfartsperspektiv är detta en av de viktigaste investeringarna de närmaste tre åren. Vid sidan om Victoriaslussen är detta den viktigaste slussanläggningen för hela Mälärregionen. I avvaktan på att Victoriaslussen färdigställs har åtgärder på Hammarbyslussen tvingats avvakta.

Det framtida investeringsbehov som föreligger för Hammarbyslussen behöver utredas och en fördelningsmodell mellan Stockholms Hamnars och Trafikkontorets gemensamma investerings- och finansieringsansvar för anläggningen tas fram.

Flera vakanser kommer att uppstå under treårsperioden i Stockholms Hamnars byggnadsbestånd på Frihamnspiren. Byggnaderna har tidigare används som bland annat arkiv. Lokalerna är svåra att hyra ut till nya hyresgäster med hänsyn till byggnadens specifika förutsättningar. Eftersom flera byggnader uppfördes för lagerverksamhet fanns ett begränsat behov av dagsljus, entréer, trapphus och hissar, behov som till viss del behöver omvärderas med hänsyn till dagens och framtidens hyresgästers behov. För att kunna öka hyresintäkterna och för att kunna hyra ut byggnaderna krävs investeringar. Insatser i fastighetsbeståndet som behöver göras ska generera positiva kassaflöden på sikt men kräver att initialt investeringsutrymme.

Sammanfattningsvis kommer här nedan de största projekten under perioden:

- Energihamnen, reparationer kaj 501, 502 och 503
- Hammarbylusspaketet
- Kajreovering Söder Mälarstrand
- Investering i solceller
- Fastighetsprojekt i Magasin 3
- Erissonsskyddet i Masthamnen
- Kaj 2 Stockholm Norvik Hamn
- Kaj reparation Norr Mälarstrand

Utöver investeringarna i hamnanläggningar och byggnader görs inköp av maskiner och inventarier för cirka fem Mkr per år. För alla investerings- och underhållsprojekt över två Mkr upprättas en investeringskalkyl och genomförandebeslut tas sedan i Stockholms Hamnars investeringsråd och vid belopp över tio Mkr i bolagsstyrelsen. Det innebär att budgeterade projekt är preliminära innan genomförandebeslut fattats.

Ekonomisk utveckling

Resultat

Rensat för jämförelsestörande poster 2022 ökar totala intäkterna med nästan 200 Mkr mellan 2022 och 2026.

Intäkterna för hamnavgifter och godshantering utvecklas positivt under perioden. 2026 är intäkterna beräknade till 632 Mkr. Det innebär en ökning med 168 Mkr sedan 2022.

Hyres- och arrendeintäkterna ökar och ligger vid utgången av prognosperioden på 197 Mkr, att jämföra med 171 Mkr 2022. Det är en ökning med 26 Mkr. Detta trots att arrendeintäkter på nästan 25 Mkr försvinner under perioden.

I treårsprognosen förutsätts driftkostnaderna minska som andel av intäkterna. 2026 beräknas kostnaderna uppgå till 328 Mkr, vilket är en ökning med 31 Mkr eller sex

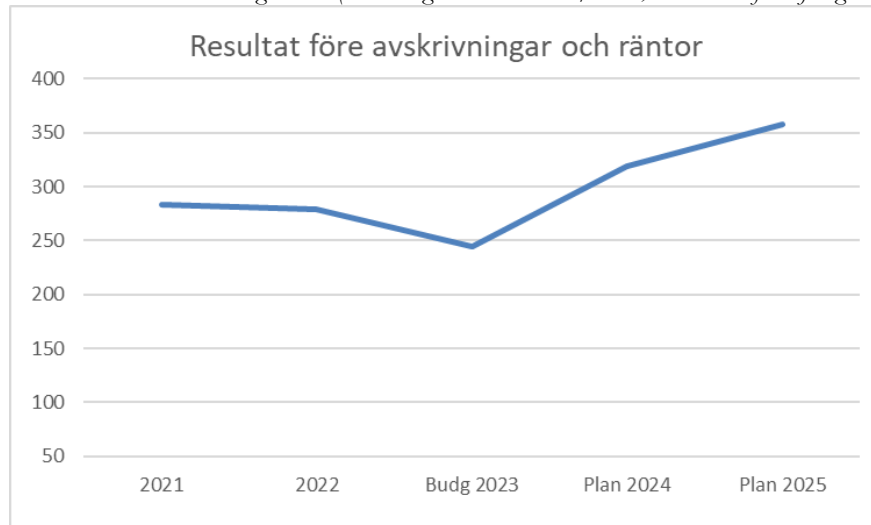
procent jämfört med intäktsutfallet för 2022. Samtidigt ökar intäkterna med nästan 28 procent. Bolaget arbetar aktivt med ökad kostnadseffektivisering. Trots både högre intäkter och en tilltagande inflation följer inte kostnaderna med i samma utsträckning.

Antalet anställda under prognosperioden beräknas uppgå till 137 personer vilket är samma som budget 2023. Detta är en ökning med fyra personer jämfört med medelantalet anställda under 2022. Personalkostnaderna ökar med antalet anställda samt förväntad årlig lönerrevision.

Avskrivningarnas andel av intäkterna minskar under perioden. Vid slutet av 2026 är avskrivningarna 228 Mkr, vilket motsvarar 25 procent av totala intäkterna. Avskrivningarna minskade redan 2023 på grund av nedskrivningen av Stockholm Norvik Hamn som gjordes i bokslutet 2022.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. För treårsperioden ligger underhållskostnaden på totalt 195 Mkr. Det är drygt 35 Mkr mer än den senaste treårsperioden. Underhållsarbetet har under pandemiåren legat något lägre än tidigare år.

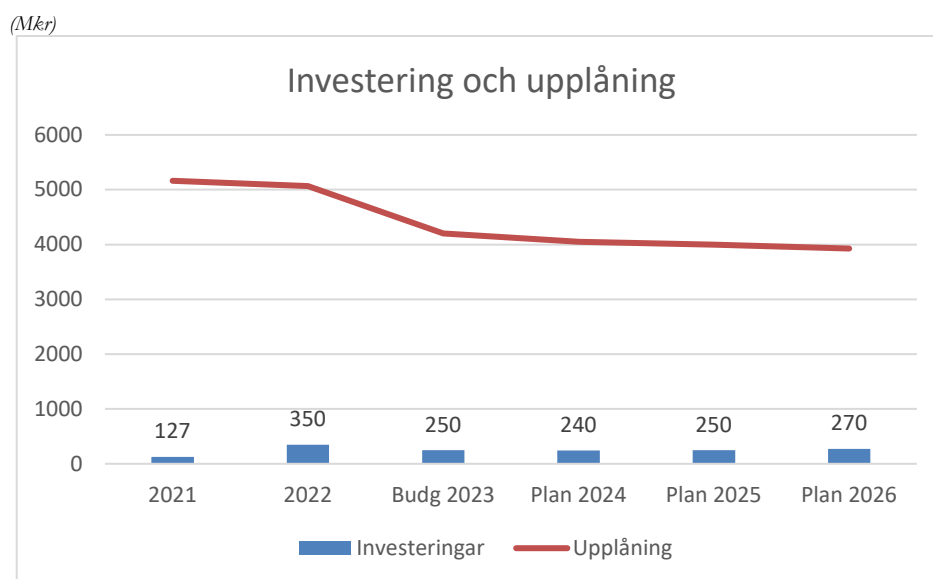
Koncernens resultatutveckling i Mkr (exkl övriga intäkter 2021/2022, reavinstvid försäljningen av byggnader)



Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras under prognosperioden jämfört med utfall 2022 samt budgeten för 2023. Rörelsemarginalen som är 31 procent 2022 är vid utgången av treårsperioden 39 procent. Resultatet efter avskrivningar och räntekostnader för 2024 förväntas hamna på minus 85 Mkr med en förbättring 2025 till minus 21 Mkr, därefter elva Mkr för 2026.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2024 till 2026 summerar till 760 Mkr. Upplåningsräntan för perioden ligger på hög nivå. Upplåningen sker via stadens finansenhet och beräknas hamna på 2,65 procent 2024, 2,93 procent under 2025 och 3,04 procent 2026. Detta medför att Stockholms Hamnars räntekostnader förväntas öka upp till 120 Mkr under treårsperiodens slut, vilket är att jämföra med räntekostnader 2022 på 44 Mkr. Ett finansiellt mål för prognosperioden är att 100 procent av investeringarna ska vara självfinansierade 2025 och 2026. Upplåningen förväntas minska och per 31 december 2026 är den 3 927 Mkr. Det kan jämföras med 4 045 Mkr vid ingången av perioden.



Förslag till budget 2024 och inriktning 2025 och 2026

| | Utfall 2022 | Bu 2023 | Plan 2024 | Plan 2025 | Plan 2026 |
|-----------------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Hamnavgifter | 423 | 505 | 467 | 542 | 582 |
| Hantering | 41 | 40 | 42 | 45 | 50 |
| Hyror / Arrenden | 171 | 185 | 185 | 194 | 197 |
| Servicetjänster | 46 | 50 | 46 | 48 | 50 |
| Övriga intäkter | 42 | 38 | 40 | 40 | 42 |
| Eliminering internfakturering | -10 | -10 | -9 | -9 | -10 |
| Summa nettointäkter | 713 | 808 | 770 | 860 | 911 |
| Övriga intäkter | 59 | | | | |
| Summa intäkter | 772 | | | | |
| Underhållskostnader | -56 | -60 | -60 | -65 | -70 |
| Driftkostnader | -297 | -313 | -318 | -324 | -328 |
| Personalkostnader | -140 | -152 | -148 | -151 | -154 |
| Avskrivningar | -1 220 | -216 | -222 | -223 | -228 |
| Rörelseresultat | -941 | 67 | 22 | 97 | 131 |
| Finansnetto | -44 | -92 | -107 | -118 | -120 |
| Resultat efter finansnetto | -985 | -25 | -85 | -21 | 11 |
| Investeringar brutto | 254 | 200 | 240 | 250 | 270 |
| Upplåning | 5 068 | 4 200 | 4 048 | 3 996 | 3 927 |
| Antal månadsavlönade per 31/12 | 130 | 137 | 137 | 137 | 137 |

Bilaga: ILS Treårsplan 2024-2026 Stockholms Hamnar