

Årsredovisning

2021



Innehåll

Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad	3
Nyckeltal 2021	4
Året i korthet	5
Generaldirektören har ordet	7
Förvaltningsberättelse	
Vårt erbjudande och servicemål	9
Tre huvuderbjudanden	9
Kunder av flera slag	9
Servicemålen är vårt kundlöfte	10
Sjöfarten och omvärlden	11
Pandemins påverkan	11
Godsvolymer och anlop	12
Framtidens sjöfart	13
Fossilfri flotta	13
Nästa generations isbrytare	14
Digitalisering och smarta anlop	15
Mål och måluppfyllelse	16
Bidrag till de transportpolitiska målen	16
Ekonomiska mål	16
Utvecklingsmål mot 2027	17

Vårt miljöarbete	18
Viktiga frågor inom miljöarbetet	18
En attraktiv arbetsgivare	20
Ett år präglad av Covid-19-pandemin	21
Kompetensförsörjning	21
Utveckla medarbetare och chefer	22
Jämställdhet, mångfald, inkludering	22
Hållbart arbetsliv	23
På uppdrag av regeringen	24
Internationella samarbeten	25
Experter på sjöfart	25
En del av totalförsvaret	25
IT-säkerhet	25
Så styrs Sjöfartsverket	26
Styrelse och ledning	26
Styrelse – Affärsverket	27
Ledning – Affärsverket	28
Organisation	29
Styrmodell	29
Intern styrning och kontroll	30

Verksamhetsredovisning

Farleder	34
Isbrytning	36
Sjögeografisk information	38
Lotsning	41
Sjö- och flygräddning	43
Sjömansservice	46
Sjötrafikinformation	48

Ekonomi

Årets ekonomiska händelser	51
Resultaträkning	52
Balansräkning	54
Finansieringsanalys	56
Investeringsutfall	57
Flerårsöversikt Koncernen	59
Flerårsöversikt Affärsverket	60
Redovisningsprinciper	61
Noter	64

Foto framsida: Peter Heinze/MostPhotos

Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Med vår hjälp håller staten farleder tillgängliga genom att vi sjömäter och märker ut farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information och erbjuder en rad viktiga tjänster, exempelvis isbrytning, lotsning och sjötrafikinformation till alla tusentals fartyg som rör sig i våra farvatten.

Vi har ett brett samhällsansvar och uppdrag, som även innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en rik fritid genom vår sjömansservice, samt för räddningstjänsten vid sjö- och flygolyckor. Där leder och koordinerar vi insatserna och samverkar med andra partners som ingår i sjö- och flygräddningssystemet.

Vision

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Strategi

Utifrån samhällets och kundernas behov erbjuder och utvecklar vi tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart.

Vi är en expert- och servicemyndighet som genomför våra uppdrag och affärer på ett öppet sätt, själva eller med hjälp av andra.

Vi är flexibla, arbetar gränsöverskridande och delar med oss av vår kunskap. I nära samverkan med andra utvecklar vi vår verksamhet för att tillsammans kunna möta framtiden.



Nyckeltal 2021

* Avser de fartyg som Rederiet förvaltar



1 363 st

Antal medarbetare



3 st*

Antal sjömättingsfartyg



7 st

Antal räddningshelikoptrar



8 st*

Antal utbildningsfartyg



5 st

Antal isbrytare



71 st*

Antal lotsbåtar



14 st*

Antal arbetsfartyg



ca 1 100 st

Fyrar

- Lotsstation
- SAR-bas
- Övrigt



Året i korthet

Invigning av farleden till Hargs hamn

I november invigdes den nya farleden till Hargs hamn. I och med muddringen av farleden kan fartygens lastkapacitet fördubblas. Förutom muddringsarbetet har också säkerhetsförbättringar gjorts i farleden med till exempel solcellsdrivna fyrar. Teknikutvecklingen märks också inom sjöfartens digitalisering som på sikt leder till realtidsuppdaterade sjökort och uppdaterade farleder med minskade utsläpp som följd.

Vrakfynd i norr

I september gjorde Sjöfartsverkets sjömättingsfartyg Jacob Hägg en upptäckt av ett sedan tidigare okänt fartygsvrak. Vrakfyndet gjordes i höjd med Holmsund utanför Umeå och beräknas vara närmare 74 meter långt. Fartygsvrak hittas titt som tätt men oftast handlar det om vrak som är kända sedan tidigare. Vad som gjorde vraket utanför Umeå mer spännande och intressant var hennes okända identitet, något som är mer ovanligt. Vraket identifierades senare som det engelska fartyget Annie som förliste 1891.

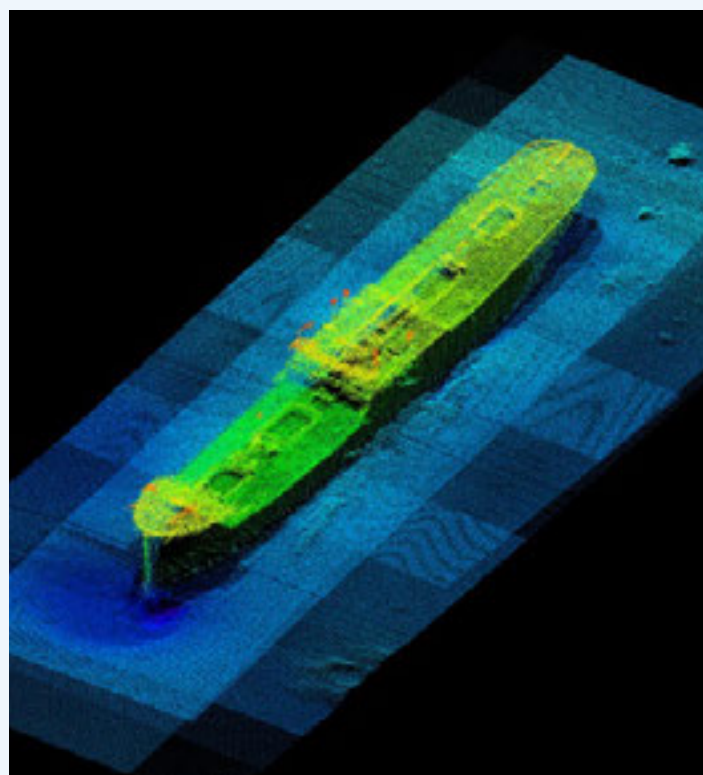


Foto: Sjöfartsverket



Foto: Hans-Jørgen Hansen

Isbrytaren Oden på Nordpolen för tionde gången

I augusti nådde den svenska isbrytaren Oden fram till Nordpolen för tionde gången. Det första besöket gjordes 1991 då Oden var det första icke-atomdrivna fartyget som nådde Nordpolen tillsammans med den tyska forskningsisbrytaren Polarstern.

Besöket på Nordpolen skedde inom forskningsexpeditionen Synoptic Arctic Survey. Under expeditionen undersöker forskarna det marina ekosystemet mellan Grönland och Nordpolen med ett ambitiöst provtagningsprogram för hydrografiska, kemiska och biologiska parametrar. Området är tidigare utforskat på grund av de svåra isförhållandena, men med hjälp av Oden kan forskarna för första gången samla in data här. Detta blir betydelsefullt för att förstå hur ekosystemet i centrala Arktis fungerar och påverkas av ett varmare klimat.



Foto: Andreas Blømer

Prickbjörn – första batterihybriden i Sjöfartsverkets flotta

Ren, tyst och effektiv. I juli levererades fartyget Prickbjörn till Trollhättan, den första batterihybriden i Sjöfartsverkets flotta. Med avancerad teknik och miljöeffektiv energiåtervinning har hon konstruerats för att ta farledsunderhåll till en ny nivå. Prickbjörn är först ut i den gröna resa som påbörjats. Miljötänket genomsyrar hela konstruktionen, både vad gäller klimatavtryck och arbetsmiljö för besättningen.

Muddring av Mälarfarterna

Med start den 1 augusti inleddes arbetet med att muddra farlederna in till Västerås och Köping. Syftet med muddringsprojektet är att öka såväl lastkapaciteten som sjösäkerheten längs farlederna. Projektet utgörs av ett delat ansvar mellan staten och kommunerna. Projektet går hand i hand med regeringens klimatpolitiska mål om att främja överflyttningen av godstransporter från land till sjö. Genom att göra det enklare för fler att välja sjöfarten minskar trycket på det hårt belastade vägnätet i regionerna.

Ny inlandsfarled i Mälaren

I maj invigdes Herrhamraleden, en ny farled med syfte att knyta ihop Mälardalen med Stockholm. Det leder i sin tur till minskad belastning av vägnätet och ökade sjötransporter. Farleden knyter ihop den nya containerhamnen i Norvik utanför Stockholm med Mälardalen och Västerås hamn.

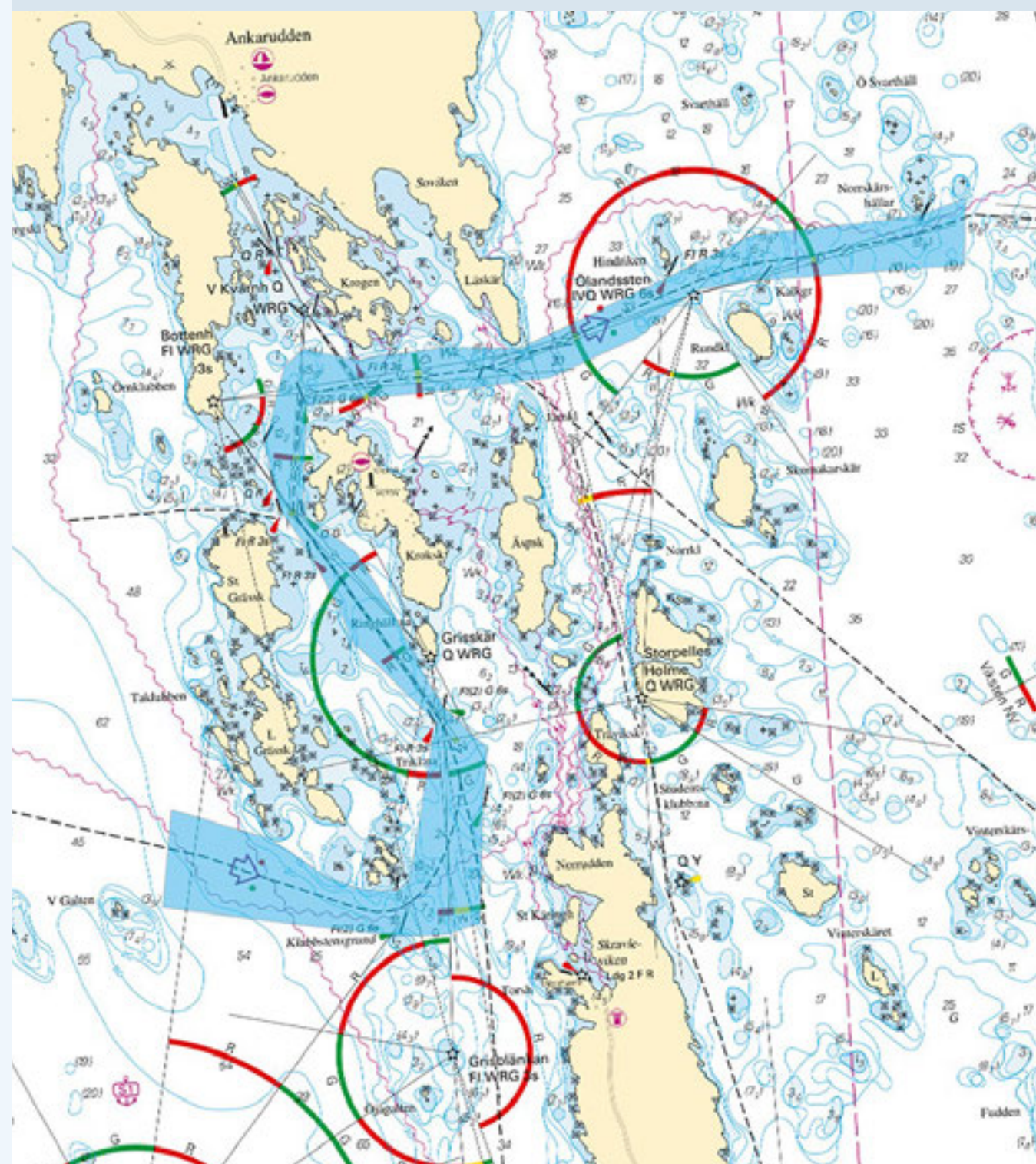


Foto: Sjöfartsverket

Ny webbplats lanserad

Under våren lanserade Sjöfartsverket en ny webbplats. En mer modern och tillgänglig webb än föregångaren, som varit med sedan 2012. Utgångspunkten har varit att utveckla en kundorienterad och nytto-baserad webbplats. Användarnas behov ska vara i fokus, oavsett om det gäller fritidsbåtsägare eller handelssjöfarten.



Foto: Lloyd Hergan

Helikoptertransport för Covid-19-patienter

Under vintern arbetade Sjöfartsverket fram en nationell plan för att kunna assistera landets regioner med helikoptertransporter av Covid-19-patienter. Planen togs fram tillsammans med Socialstyrelsen, SKR och Regionerna. Transporterna syftar till att utöka stödet för regionerna under den pågående pandemin och sker mellan olika vårdinrättningar inom landets södra sjukvårdsregion.

Nya moderna fyrar till västkusten

Under sommaren genomfördes ett omfattande moderniseringsarbete bland fyrarna i Västsverige. Arbetet innebar både att öka fyrarnas driftsäkerhet och att förbättra sjösäkerheten i området. Fyrarna var alla i dåligt skick och har nu ersatts av nya fyrkonstruktioner med förbättrad teknik som LED-lampor och solpaneler. Totalt är det ett tjugotal fyrar mellan Varberg och den norska gränsen som har moderniserats. Arbetet utfördes av arbetsfartyget Fyrbjörn med besättning. Upprustningen av fyrarna innebär både ökad driftsäkerhet och sjösäkerhet.

Försäljningsrekord i antal sålda båtsportkort

Mellan maj och juni månad såldes över 7 700 båtsportkort, vilket är ett nytt rekord och en ökning med 25 procent jämfört med samma period i fjol. Båtsportkort är vanliga sjökort i mindre format och framtagna för landets fritidsbåtsägare. Var och ett av de totalt 16 olika båtsportkorten täcker en viss kuststräcka och trycks på ett vattentåligt papper. En av förklaringarna till det ökande intresset kan vara att allt fler svenskar hittat ut på sjön under Covid-19-pandemin.

Världens första metanoldrivna lotsbåt

I december sjösattes världens första metanoldrivna lotsbåt, Fastwater. Fastwater är en befintlig lotsbåt som byggts om för att kunna testas med det nya drivmedlet. Lotsbåten som är den första i sitt slag, utgör en viktig pusselbit i ett större och bredare övergångsarbete mot en helt fossilfri båt- och fartygsflotta. Lotsbåten Fastwater kommer ingå i ordinarie lotsverksamhet för att utvärdera tekniken, men också för att säkerställa dess kapacitet och förmåga.

Generaldirektören har ordet

Vi har lämnat ytterligare ett tufft år bakom oss. Pandemin har gått i vågor, och särskilt i slutet av året upplevde även vi pandemins konkreta påverkan. Trots det har vi i de allra flesta verksamheter levererat vad vi lovat våra kunder. Vi har bidragit till att sjöfarten varit att lita på i denna annorlunda tid.

Pandemin har orsakat att passagerartrafiken drabbats av restriktioner, framförallt för det internationella resandet med färjor. Halva sommarens så viktiga kryssningsäsong uteblev. Däremot ökade totalt sett antalet anlöp och godsmängderna något jämfört med 2020, men ligger fortfarande på lägre nivåer än före pandemin.

Under året invigde vi farleden till Hargs hamn för större fartyg. På rekordtid anpassade vi Herrhamraleden utanför Nynäshamn för att kunna trafikeras av större båtar och skapade en möjlighet till trafik inomskärs upp till Mälaren. Runt om i landet fortsätter en rad projekt för bättre och säkrare sjöfart.

Vi har tagit emot vårt första elhybridfartyg till Trollhättan och vi har fått leverans av världens första metanoldrivna lotsbåt, starka bidrag i omställningen till fossilfrihet.

En annan trolig pandemieffekt är att vi under 2021 sålde rekordmånga båtsportkort till fritidsseglare. Det är förstås bra för säkerheten på sjön.

På Västkusten har vi moderniserat tjugo fyrar, i Trollhättan har vi genomfört en revision av de gamla slussarna och vi har presenterat en design på en ny generation isbrytare som vi hoppas kunna beställa 2022. Jag upplever att det finns en stor förståelse för vikten av isbrytning som en viktig grundbult för mycket av det betydelsefulla näringslivet i norr.

Jag är glad att kunna konstatera att vi når våra viktiga samhällsmål om att undsätta nödställda längs de svenska kusterna - med närmare 1 200 sjöräddningsinsatser under året. Våra insatser räddar liv. Jag gläder mig också åt att vi gått framåt i vårt jämställdhetsarbete. Under året nådde vi 30 procent kvinnliga chefer, vilket var målet för 2027. Så nu har vi justerat upp det målet till minst 40 procent.

Vad behöver vi då jobba vidare med? Vi behöver skapa nya och mer flexibla och kostnadseffektiva tjänster för våra kunder. Vi ställer med glädje om till fossilfrihet. Vi fortsätter bygga vårt totalförsvaret. Och vi behöver bygga långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar för att driva verksamheten.

Sjöfarten har mycket ledig kapacitet, vi ligger väldigt nära nollvisionen i yrkestrafiken och ett fullt fartyg slår det mesta i energieffektivitet. Med rätt ekonomiska förutsättningar finns möjligheten att få mer gods till sjön i linje med regeringens ambitioner. Vi ser fram emot och bidrar också till denna omställning.

Sjöfart är helt enkelt en förutsättning för svensk konkurrenskraft. Såväl förra året som kommande år.

Katarina Norén
Generaldirektör

» Sjöfart är helt enkelt en förutsättning för svensk konkurrenskraft. «



Förvaltningsberättelse

Vårt erbjudande och servicemål

Affärsnytta och samhällsnytta – båda ryms i Sjöfartsverkets erbjudande. Sjöfarten är vår största kund och för att säkerställa en säker och effektiv sjötrafik till och från Sveriges hamnar erbjuds tjänster som motsvarar tidens krav på säkerhet, effektivitet och miljöhänsyn.

Tre huvuderbjudanden

Produkter och tjänster: Sjöfartsverket skapar och tillhandahåller en rad olika tjänster för sjöfarten: lotsning, farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk verksamhet, sjömansservice samt sjö- och flygräddning.

Utvecklingspartner: Sjöfartsverket bidrar till utveckling och innovation på många olika sätt, bland annat genom att lägga grunden för framtidens hållbara och effektiva transportsystem. För varuägarna, det vill säga företagen som transporterar sina varor på sjön, är vi både bollplank och utvecklingspartner.

Expertkunskap: Sjöfartsverket stöttar regeringen och riksdagen i sjöfartsrelaterade frågor. Det innebär behandling av remisser, utredningar och

omvärldsanalyser samt deltagande i olika nationella och internationella organ och samarbeten.

Kunder av flera slag

Kunderna inom handelssjöfarten utgörs huvudsakligen av rederier och fartyg, som i sin tur ofta företräds av ombud som beställer tjänster av Sjöfartsverket. Kommunala hamnar och industrihamnar har eget ansvar för sina sjövägar, men många köper Sjöfartsverkets tjänster då vi bidrar till säkerhet och resursoptimering med hög kvalitet. Försvarmakten, Kustbevakningen och fritidsbåtlivet räknas också till sjöfarts kunderna i och med att de trafikerar farleder och tar del av vissa tjänster. Den kommersiella luftfarten är vår kund eftersom vi har räddningstjänstansvaret för flygräddning.



Foto: Niclas Johansson

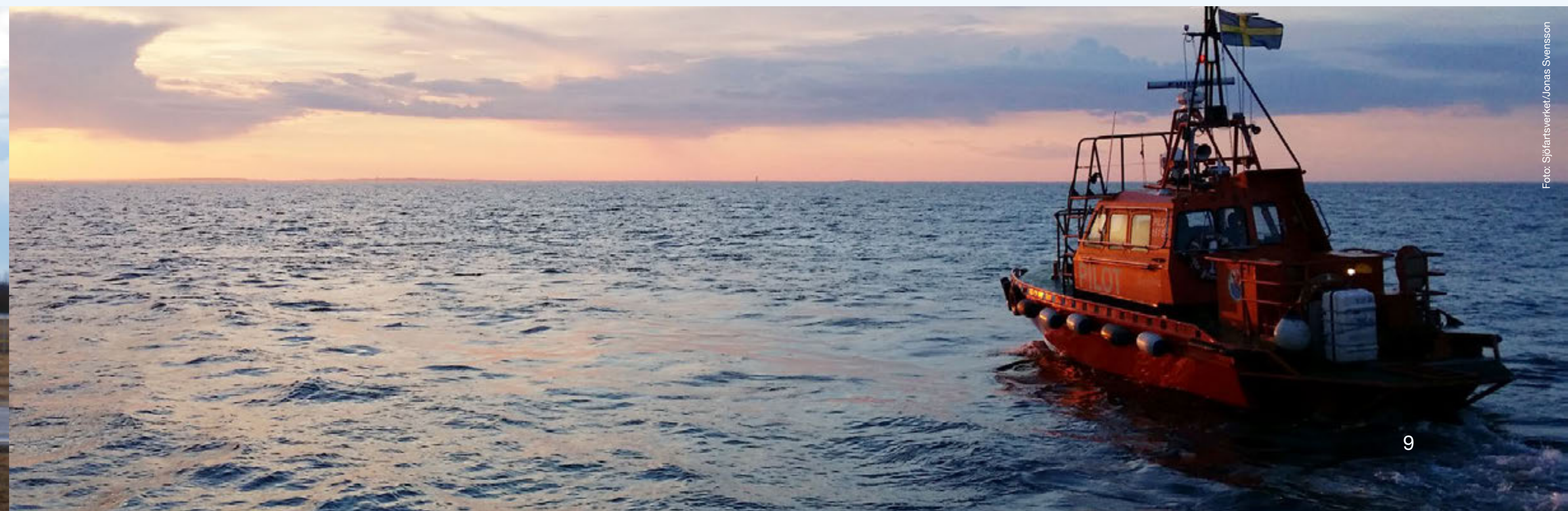


Foto: Sjöfartsverket/Jonas Svensson

Servicemålen är vårt kundlöfte

I tabellen bredvid redovisas servicemålen för 2021 och i vilken grad målen har uppfyllts under året. Servicemålen är viktiga, då det är leveranslöftet till våra kunder. I avsnittet verksamhetsredovisning beskrivs närmare vad som har åstadkommit under året för att nå målen.

Verksamhet	Mål och mått 2021	Mål 2021	Måluppfyllelse 2021
Farleder	Tillgänglighet för farledsutmärkning	98,6 %	99,5 %
	Tillgänglighet system	98,9 %	99,2 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Högst 4 tim	2 tim 24 min
	Tillgänglighet (öppna hamnar)	100 %	99,9 %
	Tillgänglighet (handelsfartyg som erhållit assistans utan väntetid)	90 %	99,0 %
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning, sjömått yta antal km ²	6 500 km ²	5 088 km ²
	Införande av djupdata i DIS expressärende (inom 1 månad)	90 %	58 %
	Införande av djupdata i SJKBAS expressärende (inom 3 månader)	90 %	51 %
	Leverera ENC (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)	95 %	100 %
Lotsning	Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	95 %	99,4 %
Sjö- och flygräddning	Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	90 %	97,3 %
	Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	90 %	96,6 %
	Flygräddningstjänst, 90 minuter med fungerande nödsändare	90 %	100 %
	Flygräddningstjänst, 24 timmar utan fungerande nödsändare	90 %	100 %
Sjömansservice	Antal fartygsbesök	5 800 st	6 878 st
Sjötrafikinformation	Grundstötningar/kollisioner i VTS område	0 st	6 st

Sjöfarten och omvärlden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. Den svenska exportindustrin, som till stor del är kopplad till skogsprodukter och gruv- och stålindustrin, är i sin tur i hög grad beroende av sjötransporter.

Pandemins påverkan

Covid-19-pandemin har haft en påtaglig påverkan på den internationella sjöfartsbranschen. Sett ur ett svenskt perspektiv medförde de nationella restriktionerna och reseförbuderna som infördes drastiska konsekvenser för passagerartrafiken. Under pandemins första år föll antalet transporterade passagerare med över hälften och även antalet anlöp till svenska hamnar minskade. Även godstrafiken drabbades av pandemin, men den samlade

effekten var mindre i relation till passagerartrafiken. Under 2021 har dock en återhämtning kunnat iakttas, främst inom passagerartrafiken.

Covid-19-pandemins effekter på tillväxten och handeln verkar, i alla fall på kort sikt, vara tillfälliga. Däremot är det för tidigt att avgöra hur pandemin på längre sikt påverkar sambandet mellan handelsvolymerna och tillväxttakten samt företagens lagerhållning, leveranskedjor och placering av produktion.



Foto: Adobe Stock

13 091 857 st

Totalt antal passagerare (exkl. avgående inrikes) 2021
(10 397 484 exkl. avgående inrikes 2020)



Foto: Adobe Stock



Foto: Luleå Hamn

En påtaglig effekt av pandemin har varit den obalans i handelsflöden som uppstått som en konsekvens av stängda hamnar i framför allt Asien. Det har inneburit att stora varuvolymer väntar på att skeppas ut från dessa hamnar samtidigt som det råder stor brist på containrar att frakta varorna i. En annan bidragande faktor är containerfartyget Ever Given som gick på grund i Suez-kanalen. Under sex dygn blockerade det 400 meter långa containerfartyget passagen i en av världens viktigaste handelsvägar och orsakade förseningar för hundratals fartyg. Detta har medfört att fraktpriserna för en container från Asien till Europa har ökat med flera hundra procent sedan pandemins början.

Godsvolymer och anlöp

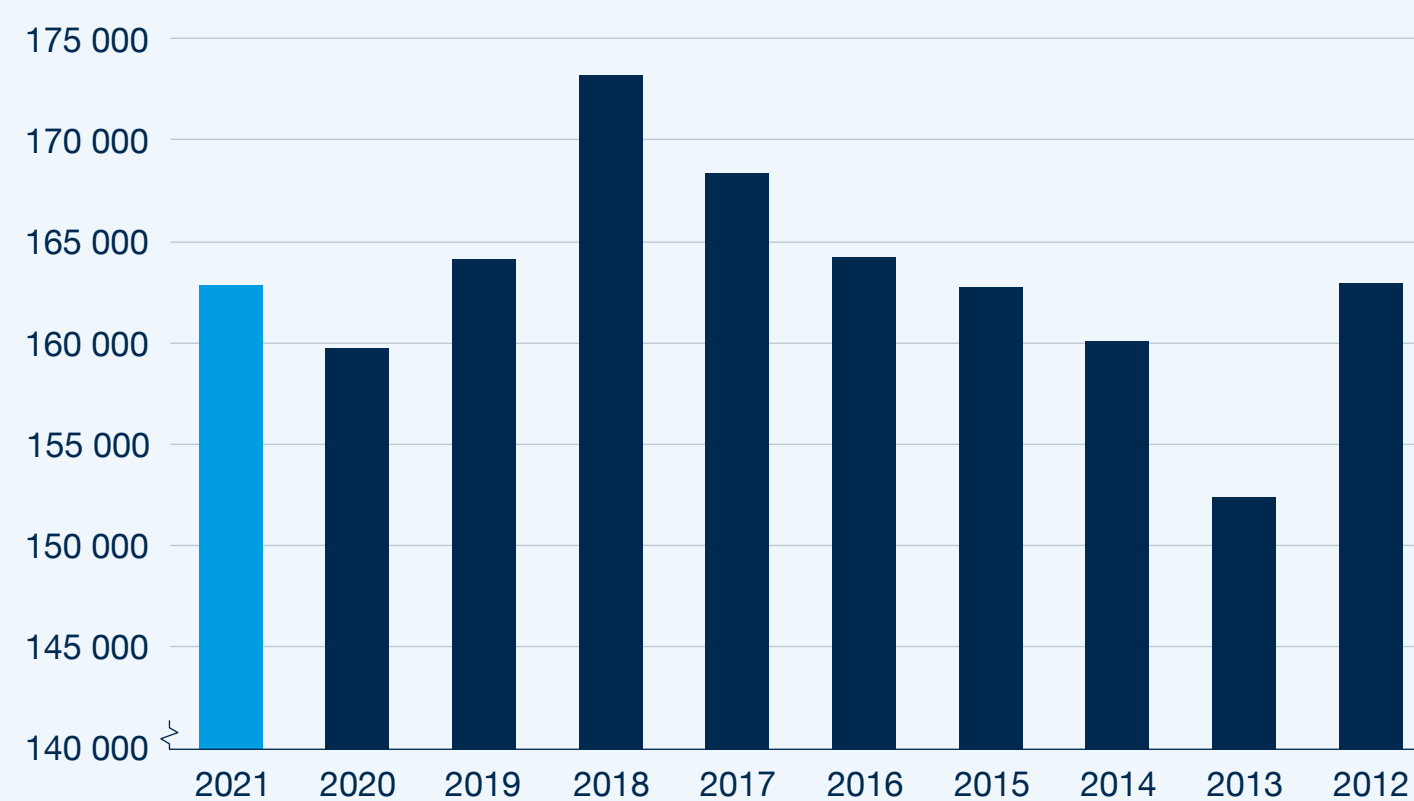
Både godsvolymer och antalet anlöp påverkar Sjöfartsverkets ekonomi eftersom huvuddelen av verkets intäkter baseras på farleds- och lotsavgifter. Det innebär att färre antal anlöp och minskat avgiftspliktigt gods ger oss minskade intäkter. Den kraftiga nedgången inom passagerartrafiken på grund av Covid-19-pandemin har också fått effekter på avgiftsintäkter på grund av det minskade antalet anlöp som skett med passagerarfartyg sedan början av 2020.

Trenden med stigande godsvolymer är sedan ett par år bruten, och de anlöpsnivåer som rådde före finanskrisen 2008 är vi ännu inte tillbaka vid. Nedgången är påtaglig både för gods fraktat med lastfartyg och gods fraktat med passagerarfartyg, och gäller såväl låg- som högvärdigt gods. Antalet anlöp delas in i kategorierna lastfartyg eller passagerarfartyg.

Trots att antalet anlöp för passagerarfartyg minskat de senaste åren, är det ändå de som dominerar i antal. Under året har en återhämtning skett i antalet anlöp för lastfartyg och volymerna för 2021 motsvarar de nivåer som rådde åren före pandemin. För passagerarfartyg ser vi en viss ökning i volymerna under året, men antalet anlöp är fortfarande en bra bit lägre än de nivåer som förelåg före pandemin.

Geografiskt sett är Malmö lotsområde, som bland annat omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg det område där flest antal anlöp sker totalt. Lotsområdet står för 50 procent (53 procent 2020) av Sveriges totala antal anlöp, vilket beror på frekvent trafik med passagerarfartyg.

Avgiftspliktiga godsvolymer (tusen ton)



Godsmängden inkluderar även bilar och husvagnar (fordon för personligt bruk).

Totalt antal anlöp*

	2021	2020	2019	2018	2017
Lastfartyg	25 510	23 403	25 148	25 042	23 951
Passagerarfartyg	45 743	43 670	54 528	54 560	52 107
Totalsumma	71 253	67 073	79 676	79 602	76 058

* Anlöpsstatistiken är uppdaterad med sent inrapporterade anlöp för 2020, vilket innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2020.

Totalt antal anlöp per lotsområde

	2021	2020	2019
Luleå	2 785	2 736	2 736
Gävle	2 188	2 291	2 499
Stockholm	8 277	7 123	9 987
Södertälje	6 267	4 138	3 843
Kalmar	6 973	6 712	7 697
Malmö	35 797	35 523	41 614
Göteborg	5 232	5 227	6 369
Marstrand	3 007	2 517	4 172
Vänern/kanalen	727	806	759
Totalsumma	71 253	67 073	79 676

Framtidens sjöfart

Världen är föränderlig och utvecklingen går snabbt samtidigt som kraven på effektivitet, säkerhet och miljöanpassning ökar. Genom att utveckla våra verksamheter möter vi framtidens utmaningar. Sjöfarten är en viktig del i det globala systemet för produktion och handel varför det är viktigt att följa med i utvecklingen. Detta görs på flera olika sätt med utgångspunkt i ett hållbart synsätt på människa, miljö och affärsmässighet. Genom detta bidrar Sjöfartsverket till hela sjöfartsnärings utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

Fossilfri flotta

På uppdrag av regeringen redovisades i januari 2021 en analys av hur fartygsflottan ska kunna bli fossilfri, samt uppskattade kostnader för omställningen.

Fartygsflottan står för nästan 90 procent av Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar cirka 34 000 ton koldioxid per år. Utsläppen per år varierar beroende på hur stort behovet av isbrytning är.

Sjöfartsverket har i årets budget tilldelats 45 miljoner kronor årligen under perioden 2022-2024. Medlen är avsedda för att genomföra åtgärder för att nå målet om en fossilfri flotta. Efter 2024 har riksdagen aviserat en finansiering om sex miljoner kronor årligen till detta ändamål.



Illustration: Sjöfartsverket

De nya isbrytarnas längd

ca 126 m

De nya isbrytarnas bredd

ca 28 m

Fartygsverksamheterna har identifierat åtgärder för minskade koldioxidutsläpp som ska börja genomföras under 2022. Många av åtgärderna är inriktade på operationella förändringar som leder till ett minskat energibehov.

Under 2021 har Sjöfartsverkets första hybridbåt, Prickbjörn, tagits i drift. Prickbjörn verkar i Trollhätte kanal som arbetsbåt och kan under en del av dagen köras på el istället för diesel. Möjligheten till eldrift har förutom en avsevärd minskning av fossila koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar, även lett till en tydligt förbättrad arbetsmiljö ombord.

I december sjösattes världens första lotsbåt som körs på metanol. Lotsbåten ska nu testas i drift för att bränslebytet sedan ska kunna utvärderas. Under förutsättning att fossilfri metanol används kan detta öppna möjligheter för lotstransporter med avsevärt lägre utsläpp av fossila koldioxidutsläpp. Energieffektiviseringar, både operationella och tekniska, uppskattas kunna minska våra energibehov till hälften och står därför i centrum för omställningen. Åtgärderna har förutom hög potential även en god kostnadseffektivitet.

Parallellt med energieffektiviseringar kommer dagens fossila dieselbränslen

att behöva bytas ut mot fossilfria alternativ. Behoven inom fartygsflottan som exempelvis fart och distans, innebär att de möjliga alternativa bränslen som kan användas är biodiesel (till exempel HVO), metanol samt hybridlösningar med el och diesel.

Nästa generations isbrytare

Fler än 2 000 fartyg trafikerar Östersjön vid varje given tidpunkt och mer än 750 miljoner ton gods transporteras årligen till och från Östersjöns hamnar. Det motsvarar cirka 15 procent av världens sjöfart. En effektiv sjöfart är en förutsättning för en väl fungerande export och import via våra svenska hamnar. Sjöfartsverkets isbrytare och isbrytarverksamheten utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt.

Sjöfartsverket har idag fem isbrytare. Tre av dessa är snart 50 år gamla och behöver bytas ut för att undvika större haverier. De isbrytare som i första hand behöver ersättas är våra assistansisbrytare i Bottenviken, Atle Ymer och Frej. För att garantera en fortsatt tillgänglighet för näringslivet i Bottniska viken och även för att kunna nå regeringens miljömål, planerar Sjöfarts-

verket att beställa en serie om tre nya isbrytare. Regering och riksdag har ännu inte tagit ställning till hur finansiering av förnyelsen ska ske, men målsättningen är att alla tre nya isbrytare ska vara i operativ drift senast under 2028.

Under 2021 har ett omfattande designarbete genomförts i samarbete med finska Trafikledsverket, där flera olika koncept och tekniska lösningar har prövats. I oktober presenterades den slutliga designen på nästa generations isbrytare.

Våra nya isbrytare kommer att vara designade för att klara av all förekommande is i Bottniska viken och kunna möta kraven från dagens och morgondagens isgående handelsfartyg. Vidare kommer isbrytarna att ha tekniska lösningar som innebär att kommande krav på fossilfri drift, energilagring och energiåtervinning samt övriga miljökrav omhändertas och möjliggörs.

Genom samverkan med andra myndigheter kommer flera behov att beaktas och tas om hand i designen. Isbrytarna kommer därmed att utgöra en användbar resurs inom olika delar av totalförsvaret. För att möjliggöra vintersjöfart på ett ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt, har Sverige idag ett nära samarbete med Finland och övriga stater kring Östersjön. Nya isbrytare möjliggör ett vidmakthållande av detta samarbete.

Digitalisering och smarta anlöp

För att möta framtidens utmaningar och följa med i utvecklingen arbetar Sjöfartsverket aktivt med innovation, inte minst inom digitalisering. Att ligga i framkant inom innovation och digitalisering är en viktig förutsättning för att kunna uppnå effektivare processer och digitala tjänster för minskad miljöpåverkan och ökad kundnytta.

Under året har en innovationsprocess och en inriktningsstrategi för framtida tjänsteutveckling tagits fram. Den omfattar tre områden där tjänsteutvecklingen bedöms skapa störst nytta för handelssjöfarten.

- Digitala plattformar (för samverkan inom fartygsanlöp, ruttdelning, sjö- och flygräddning).
- Kundanpassade sjökortsprodukter (för rutt- och lastoptimering) samt automatiserad navigation.
- Digitaliserade farleder, navigationsstöd från land och trafikmonitorering.

Smarta anlöp

Genom att effektivisera anlöpet minskas administration och driftskostnader för de involverade aktörerna, och digitala stödsystem, informationsbyte i realtid samt nya digitala kundanpassade sjögeografiska produkter skapar bättre utgångspunkt för fartygsanlöp. Minskad miljö- och klimatpåverkan, minskad bunkerförbrukning för fartygen och bättre förutsättningar för planering är några av vinsterna. Sjöfartsverket har tillsammans med en rad branschaktörer, såsom hamnar och rederier, gått samman och initierat programmet Smarta anlöp.

Under året har arbetet gått framåt avseende samverkan kring informationsdelning i anlöpet. Under året har EU-projektet EfficientFlow avslutats där Sjöfartsverket tillsammans med bland annat hamnarna i Gävle och Rauma i Finland, tagit fram en operativ informationsdelningsplattform som bidrar till en förbättrad situationsmedvetenhet. Plattformen sprids nu till andra hamnar i Finland och Sverige och lägger grunden för optimerade fartygsanlöp.

Pågående digitaliseringsarbete inom flera områden

Nya tjänster som navigationsstöd från land förväntas bidra till effektivare lotsprocess och förbättrad arbetsmiljö. Under året avslutades ett initialt forskningsprojekt inom navigationsstöd från land där koncept och initiala tester genomfördes. Under kommande år planeras för utveckling, demonstrationer och analyser som beräknas hålla på till 2024.

Under 2021 har utveckling av digitalt utbyte av sökmönster och sökområden mellan sjö- och flygräddningscentralen och räddningsenheter, samt utveckling av AI-stöd för avlyssning av nödanrop pågått. Planering för utveckling av system för realtidsdelning av räddningsenhetens status och förmåga, samt utveckling av procedurer för att kunna starta och landa räddningshelikoptrar på obemannade flygplatser har under året initierats.

Flera verksamhetsområden ser framtida potential i användning av drönare, exempelvis inom sjö- och flygräddning, isbrytning och för inmätning av sjösäkerhetsanordningar. Under 2021 har ett projekt med att testa drönare för sjö- och flygräddning samt isrekognosering påbörjats.

Mål och måluppfyllelse

Bidrag till de transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Sjöfartsverket skall verka för att leva upp till funktionsmålet om tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet och till hänsynsmålen om säkerhet och hälsa samt generationsmålen för miljö och miljö kvalitet.

Sjöfartsverket verkar för att de transportpolitiska målen uppnås genom att utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Genom vår strategiska och operativa målstyrning samt genom servicemålen mot kunderna följer vi upp vårt bidrag inom såväl funktionsmålet (tillgänglighet) som hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa).

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska ägarmål för den avgiftsbelagda verksamheten stadgas i regleringsbrevet, och har historiskt varit uttryckt i ett soliditetsmål och ett räntabilitetsmål. Därtill finns begränsningarna för höjning av farledsavgifterna kopplat till konsumentprisindex. Under perioden 2021-2024 ställer inte regeringen några krav på varken räntabilitet eller soliditet, eftersom myndighetens ledning bedöms behöva ges alla tillgängliga möjligheter att möta de negativa ekonomiska effekterna till följd av pandemin.

Ekonomiska mål

Utfall

Räntabilitet

Resultatet efter skattemotsvarighet i procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.

Mål: -

Räntabilitet 2021: 0 %

Räntabilitet 2020: 3,5 %

Soliditet

Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Mål: -

Soliditet 2021: 5,8 %

Soliditet 2020: 4,7 %

Ökning av farledsavgifter

Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Ökning av avgiftstariffer 2021: 0 %

Ökning av avgiftstariffer 2020: 2 %*

* exkl. medel som används till miljöincitament

» Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. «

Transportpolitikens övergripande mål

Utvecklingsmål mot 2027

Sjöfartsverkets långsiktiga målstyrning utgår ifrån ägarens mål och krav som sätter grunden för den strategiska inriktningen på verksamheten. Sjöfartsverkets strategiska mål, även kallade utvecklingsmål, tar sikte på år 2027 och fastställs årligen av styrelsen. Genom utvecklingsmålen vill vi uppnå säkrad kvalitet, goda affärer samt vara en attraktiv arbetsplats. Utvecklingsmålen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten och bryts ned till årliga operativa mål som anger vad som behöver uppnås för att nå de långsiktiga målen.

Framtidsprogrammet

Framtidsprogrammet är ett program för att stärka Sjöfartsverkets strategiska inriktning för att möjliggöra de transportpolitiska målen inom främst sjöfart. Programmet ska också vara drivande för initiativ som syftar till att stärka Sjöfartsverkets ekonomiska förmåga, både vad avser att säkra intäkter som att effektivisera verksamheten. Långsiktigt hållbar ekonomi är en av hörnstenarna i framtidsprogrammet och beskriver målbilden till 2027: att uppnå 1,5 miljarder i effektiviseringar jämfört med 2017. Framtidsprogrammet ska även stärka en kulturförflyttning och få en samlad värdegrund i en geografiskt spridd organisation.

Utvecklingsmål	Utfall	Exempel på aktiviteter under året
 <p>Kund Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kund-dialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.</p> <p>Mål 2027: Nöjd kundindex (NKI) > 75</p>	<p>Utfall 2021: (mätning sker vart tredje år).</p> <p>Utfall 2020: 69</p>	<p>Leverans enligt kundlöften och servicemål. Förbättringarbete för ett effektivare anlop. Handlingsplan för tjänsteutveckling. Kundmätningar på två affärsområden. Tre regionala seminarier med deltagare från näringslivet, politiker och media.</p>
 <p>Process Kvalitetssäker, värdeskapande, informationssäker och kostnadseffektiv verksamhet som möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning.</p> <p>Mål 2027: 1,5 miljard i ackumulerade effektiviseringar jämfört med 2017.</p>	<p>Utfall 2021: Initiativ identifierade som beräknas ge 1,4 miljarder i ackumulerade effektiviseringar fram till 2027*.</p> <p>Utfall 2020: Initiativ identifierade som beräknas ge 1,4 miljarder i ackumulerade effektiviseringar fram till 2027*.</p>	<p>Fokus på effektivisering och besparing inom Framtidsprogrammet och budgetprocessen. Fokus på intern styrning och kontroll och riskanalyser i processerna. Framtagande av SLA (Service Level Agreements) i stödprocesser. Redundans- och kompetensförsörjning i kritisk verksamhet. Handlingsplan för säkerhetsskydd.</p>
 <p>Affärsutveckling Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.</p> <p>Mål 2027: 75 miljoner i nya intäkter jämfört med 2017.</p>	<p>Nya intäkter förväntas genereras först 2024.</p>	<p>Ny tjänstekatalog. Kartlägga och tydliggöra ramen för framtida affärsverksamhet. Program smarta anlop. Ny tjänst: Covidtransport.</p>
 <p>Medarbetare Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.</p> <p>Mål 2027: Organisatorisk/social arbetsmiljöindex (OSA) > 75</p>	<p>Utfall 2021: Fullständig mätning saknas för året.</p> <p>Utfall 2020: Fullständig mätning saknas för året.</p>	<p>Handlingsplan för likabehandling och jämställdhet. Branschprogram Vågrätt. Handlingsplan säkerhetskultur. Arbetsmiljöanpassning under pandemin.</p>
 <p>Miljö Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.</p> <p>Mål 2027: 20 procent minskade koldioxidutsläpp jämfört med 2012.</p>	<p>Utfall 2021: -1 % (motsvarar 1 % ökning från 2012).</p> <p>Utfall 2020: 34% (motsvarar 34 % minskning från 2012).</p>	<p>Handlingsplan fossilfri flotta. Energieffektivisering i byggnader. Översyn tjänsteresepolicy. Miljökrav i upphandlingar. <i>Från och med 2022 skärps utsläppsmålet för 2027 till "35 procent minskade koldioxidutsläpp jämfört med 2010".</i></p>

* De identifierade initiativen består av både sådana som har verifierbara effekter och sådana som har antagen resultatpåverkan.

Vårt miljöarbete

Sjöfartsverket verkar för att de transportpolitiska målen nås. Det inkluderar uppdraget att arbeta för att sjöfartens miljöpåverkan minimeras och att bidra till att Sveriges miljökvalitetsmål nås.

Sjöfartsverket verkar också för att uppnå generationsmålet som är fastställt av riksdagen. Det innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det bland annat att användningen av farliga ämnen samt utsläppen av växthusgaser ska minska, hushållningen med naturresurserna ska vara god samt att andelen förnybar energi ska öka och energianvändningen effektiviseras.

Viktiga frågor inom miljöarbetet

Vi har under året aktivt arbetat med miljöfrågor inom en rad olika områden. Arbetet med att minska koldioxidutsläppen från verksamheten har under året intensifierats. Inom fartygsflottan har energieffektivisering påbörjats i form av åtgärder som konkretiserats och planerats för 2022. Den pågående pandemin har givetvis påverkat utsläppen från tjänsteresor, men för att kunna bibehålla och minska utsläppen ytterligare behöver aktiva insatser komma på plats. Initiativ för att åstadkomma fler miljökrav vid upphandlingar har påbörjats under året. Sjöfartsverket har många byggnader att förvalta och arbetar för att energieffektivisera dessa. Under 2021 har ett antal mindre åtgärder genomförts, exempelvis värmejustering i biytor. Fyra energiutredningar

har genomförts, och tre mer omfattande förstudier är påbörjade, bland annat angående konvertering till vattenburen värme på en av lotsstationerna.

Koldioxidutsläpp i verksamheten

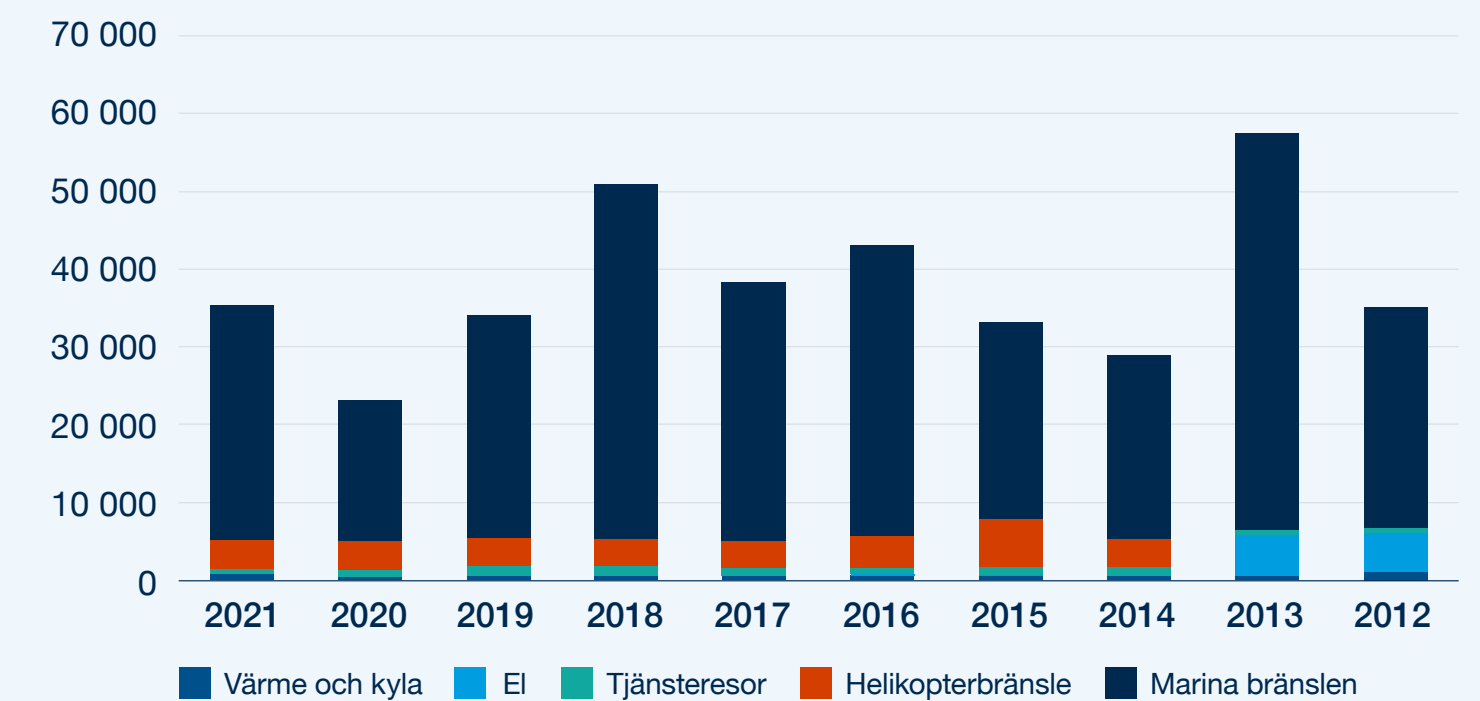
Sjöfartsverket ska enligt målsättning minska koldioxidutsläppen med 20 procent jämfört med 2012. Från år 2022 skärps målet till 35 procent jämfört med 2010. Det är den nivå som de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna tillåter, men samtidigt en absolut miniminivå för att klara målet nettoutsläpp 2045.

Drygt 90 procent av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp kommer i dagsläget från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer framförallt från uppvärmning och tjänsteresor.

Utsläppen skiftar mellan åren till följd av det varierande behovet av isbrytning. Med en metod framtagen i samarbete med SMHI, kan vi nu analysera isbrytarnas bränslebehov utifrån isens utbredning. Variationer mellan åren jämnas då ut och effekten från genomförda insatser för att minska koldioxidutsläppen blir tydligare. Figur 1 visar Sjöfartsverkets faktiska utsläpp under perioden 2012-2021. Utsläppen är 1 procent högre 2021 än 2012. Figur 2 visar hur isens utbredning och koldioxidutsläppen korrelerar. Korrelationen tyder på att behovet av isbrytning förklarar den huvudsakliga förändringen förändringen i koldioxidutsläpp över åren och att insatser för att minska utsläppen inte haft betydande genomslag än.

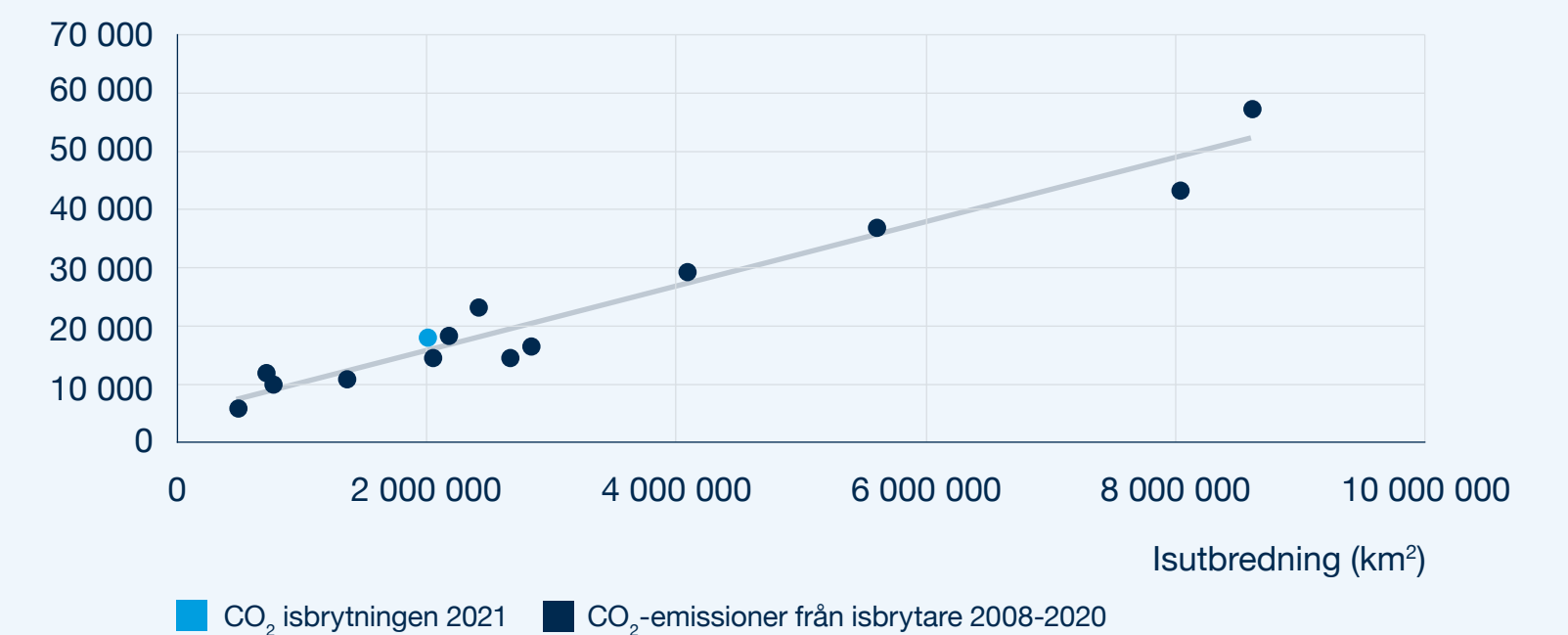
För att minska koldioxidutsläppen i linje med egna mål, och i längden även Sveriges klimatmål, krävs att fartygsflottan snabbt ställer om till mer energieffektiv drift och fossilfria bränslen. Detta arbete har intensifierats under 2021, och redogörs för mer ingående i avsnittet "Framtidens sjöfart".

Figur 1: Koldioxidutsläpp, ton



Figur 2: Koldioxidutsläpp isbrytarflottan, ton

CO₂-emissioner, isbrytarflottan (ton)



Minskning av utsläpp från tjänsteresor

Ett övergripande miljömål är att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017. Under 2020 beslutades en handlingsplan som syftar till att nå målet med att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor, och under 2021 har nya interna riktlinjer för resor och möten fastställs. De uppdaterade riktlinjerna ska bland annat åstadkomma en tydligare styrning mot färre och mer miljövänliga resor.

Miljöarbete och utmaningar i farledsprojekten

Arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbedömningar (MKB:er), styrs av miljöbalken och är beroende av vattenverksamhetens omfattning. För att ta hänsyn till miljön i och runt den specifika farleden där arbetet ska ske föregås samtliga farledsprojekt av MKB:er och tillstånd från tillsynsmyndighet innan arbetet sätter igång. I dagsläget är det framförallt tre områden

som ger utmaningar i farledsprojekten. Det är hantering av muddermassorna (som uppkommer vid arbete i farlederna), undervattensbuller samt hur vi ska arbeta för att minimera miljöpåverkan vid arbetet i farlederna. Vid hanteringen av muddermassorna finns det många parametrar att ta hänsyn till. Det är föroreningar i massorna samt hur dessa ska hanteras på bästa sätt för att minska påverkan på miljö, natur, människa och samhället. Uppkomsten och spridningen av undervattensbuller under konstruktionsarbeten är en fråga som blir mer och mer aktuell i farledsprojekten. Det finns ett antal metoder som kan användas för att minska bullerspridningen i känsliga miljöer, men beroende på de komplicerade miljöer som farledsprojekten utförs i, är det svårt att helt skydda omgivningen från bullret.

Under 2021 har Sjöfartsverket tillsammans med IVL Svenska miljöinstitutet, beviljats medel från Formas för att under 1,5 år driva ett forskningsprojekt med fokus på undervattensbuller i farlederna. Projektet kommer att se över hur

det genom bland annat smart farledsdesign och materialval går att minska bullernivåerna i de svenska farlederna och öka förståelsen för hur undervattensbuller påverkar olika kustmiljöer.

Hantering av förorenad mark

Sjöfartsverket arbetar med att ta fram en strategi för hantering av förorenad mark på våra fastigheter. Under 2021 har arbetet främst innefattat att sammanställa material för att nå en förståelse för problemets utbreddhet och behov av inbördes prioritering. Efter en kartläggning drogs slutsatsen att det finns miljöskador att ta hand om vad gäller saneringsarbete efter verksamheten. Skadorna orsakas av miljöföroreningar, vilka främst uppkommit av exempelvis kemikalier, bränslen, färg och spill. Verksamheter som i första hand har genererat föroreningar är varv och större verkstäder, före detta bemannade fyrplatser och lotsstationer.

En attraktiv arbetsgivare

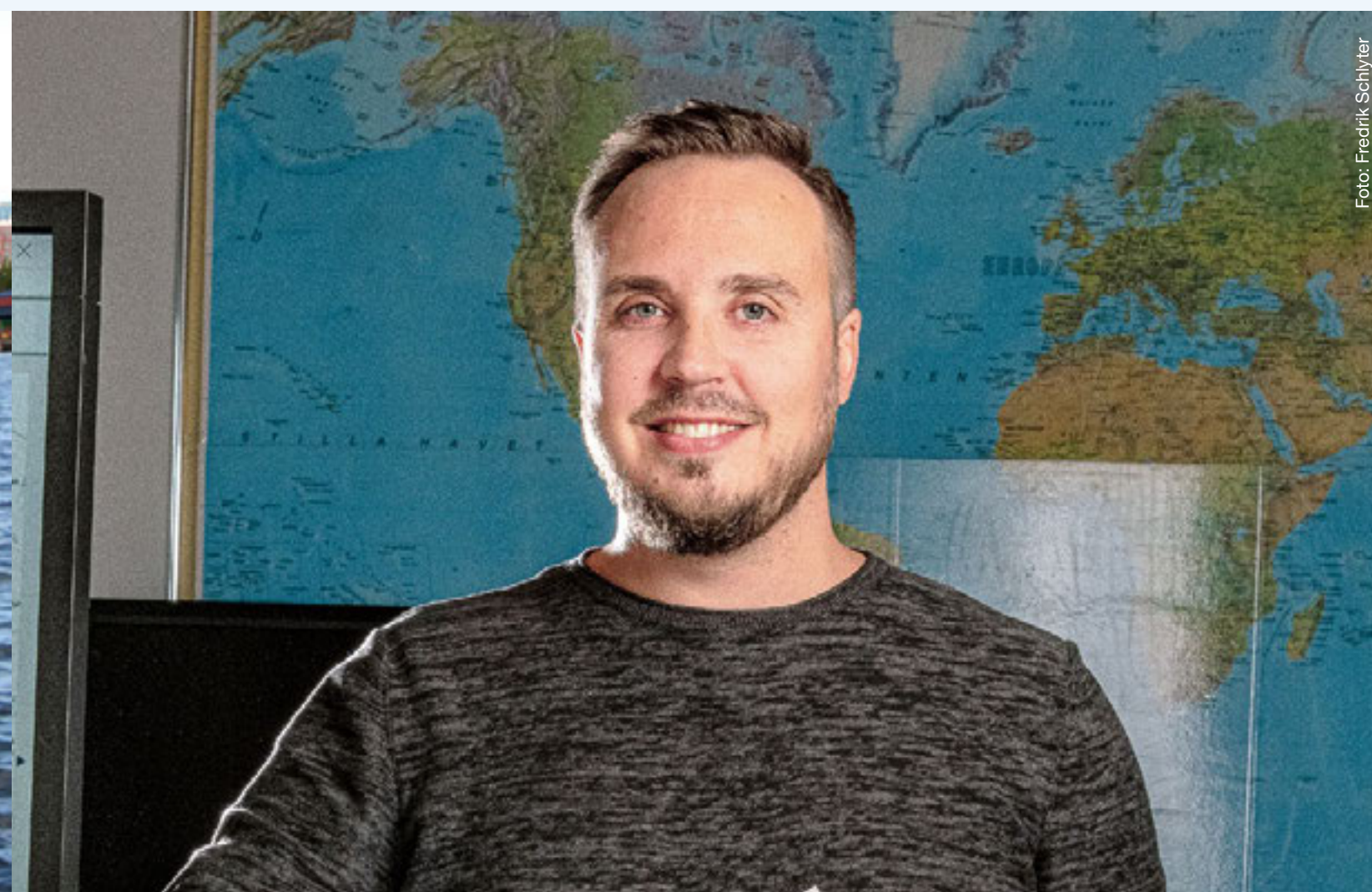
Sjöfartsverket strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare och genom ett inkluderande synsätt identifiera, attrahera, bibehålla och utveckla den kompetens som affären kräver – nu och i framtiden.

Synen på ledarskap och medarbetarskap utgår från en övertygelse om alla människors vilja och förmåga att prestera, leverera och driva sin egen och verksamhetens utveckling mot det gemensamma resultatet. Vi leder genom ett tillitsbaserat förhållningssätt och skapar förutsättningar för medarbetarna med värdegrunden som utgångspunkt.

Arbetet med organisationskulturen, där alla har samma möjligheter och rättigheter, är en viktig del mot målet att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare. Under året har bland annat workshops kring jämställdhet, mångfald och inkludering samt mätningar inom organisatorisk/social arbetsmiljö genomförts.

Antal anställda i Sjöfartsverket 2021

	Antal	Procent
Kärnverksamhet	957 st	
varav kvinnor	125 st	13,1 %
varav män	832 st	86,9 %
Ledning	100 st	
varav kvinnor	32 st	32,0 %
varav män	68 st	68,0 %
Stödverksamhet	306 st	
varav kvinnor	156 st	51,0 %
varav män	150 st	49,0 %
Totalt	1 363 st	
varav kvinnor	313 st	23,0 %
varav män	1 050 st	77,0 %



2 324 st

Personer som sökt anställning vid Sjöfartsverket 2021 (2 391 st 2020)



36 %

Varav kvinnor (42 % 2020)



64 %

Varav män (58 % 2020)

167 st

Nya tillsvidareanställda personer vid Sjöfartsverket 2021 (108 st 2020)



34 %

Varav kvinnor (35 % 2020)



66 %

Varav män (65 % 2020)

12 chefer har påbörjat anställning i Sjöfartsverket under 2021. Av dessa utgör 25 % män och 75 % kvinnor. Under året har 110 personer lämnat organisationen. Av dessa har 37 % gått i pension medan 63 % lämnat av en annan orsak. Personalomsättningen under 2021 var 8,39 % (5,45 % 2020).

Ett år präglat av Covid-19-pandemin

Covid-19-pandemin har satt sin prägel även på 2021. Förmåga till anpassning och följsamhet efter förändrade rekommendationer och riktlinjer i samhället har varit en förutsättning. Viktiga delar har varit att ta in, samla och förmedla rätt information inom och till verksamheten. Samverkan mellan fack och arbetsgivarorganisation samt kontinuerliga risk- och konsekvensbedömningar på såväl central som lokal nivå har varit en framgångsfaktor.

Kärnverksamheten har trots tuffa förutsättningar lyckats leverera sitt uppdrag och de fall av smitta inom arbetsplatser som uppstått har hanterats efter de instruktioner och regler vi haft att förhålla oss till. Under tiden för regeringsdirektivet om att arbeta hemifrån har cirka 30 procent av våra medarbetare i huvudsak arbetat hemifrån. Digitala mötesformer har som

en följd av detta blivit normalt. Under hösten inleddes en successiv återgång till arbetsplatsen och en riktlinje för distansarbete implementerades, vilket innebär att medarbetare även fortsatt kan arbeta hemifrån till viss del efter överenskommelse med chef.

Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets medarbetare har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för förmågan att leverera det viktiga samhällsuppdraget; att hålla Sveriges sjövägar tillgängliga, framkomliga och säkra. Ökande grad av automatisering och digitalisering, konkurrens med övriga arbetsmarknaden, brist på kompetens inom sjöfartsbranschen i kombination med stora pensionsavgångar gör kompetensförsörjning till en strategiskt viktig fråga.

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att attrahera, utveckla och behålla kompetens. Genom omvärldsbevakning säkerställs proaktivitet i aktiviteter som möjliggör utveckling av den kompetens som behövs för att nå målen. Kompetensförsörjningsstrategin ses nu över och arbetsätt och rutiner tas fram för att kompetensförsörjningsplaner skall finnas på samtliga enheter under 2022.

Under året har arbete påbörjats för samverkan med arbetstagarorganisationerna med ambition att förhandla fram moderniserade kollektivavtal. Arbetsgivaren och arbetstagarorganisationerna har som gemensam ambition att förhandla fram nya avtal som, förutom att vara verksamhetsanpassade, ska verka för en god arbetsmiljö med goda möjligheter till återhämtning för medarbetarna.

Utveckla medarbetare och chefer

De senaste två åren har Covid-19-pandemin utmanat och utvecklat även förutsättningarna för ett aktivt medarbetarskap och ledarskap. Många chefer fick på kort tid ställa om till att leda på distans och leda medarbetare som befinner sig i riskfyllda miljöer. Chefer och medarbetare har arbetat i en snabbt föränderlig och tidvis komplex vardag och samtidigt vidmakthållit våra samhällsviktiga leveranser.

För att gemensamt utveckla och stärka det gemensamma ledarskapet och arbetsgivarrollen har teman för 2021 års ledardagar speglat denna vardag. Två digitala ledardagar har genomförts under 2021 med teman "Att leda Sjöfartsverket med nya ögon" samt "Att skapa mål och riktning". Under

hösten 2021 har även ledare haft möjlighet att vidareutbilda sig i kommunikativt ledarskap och cirka 80 chefer har hittills genomfört utbildningen.

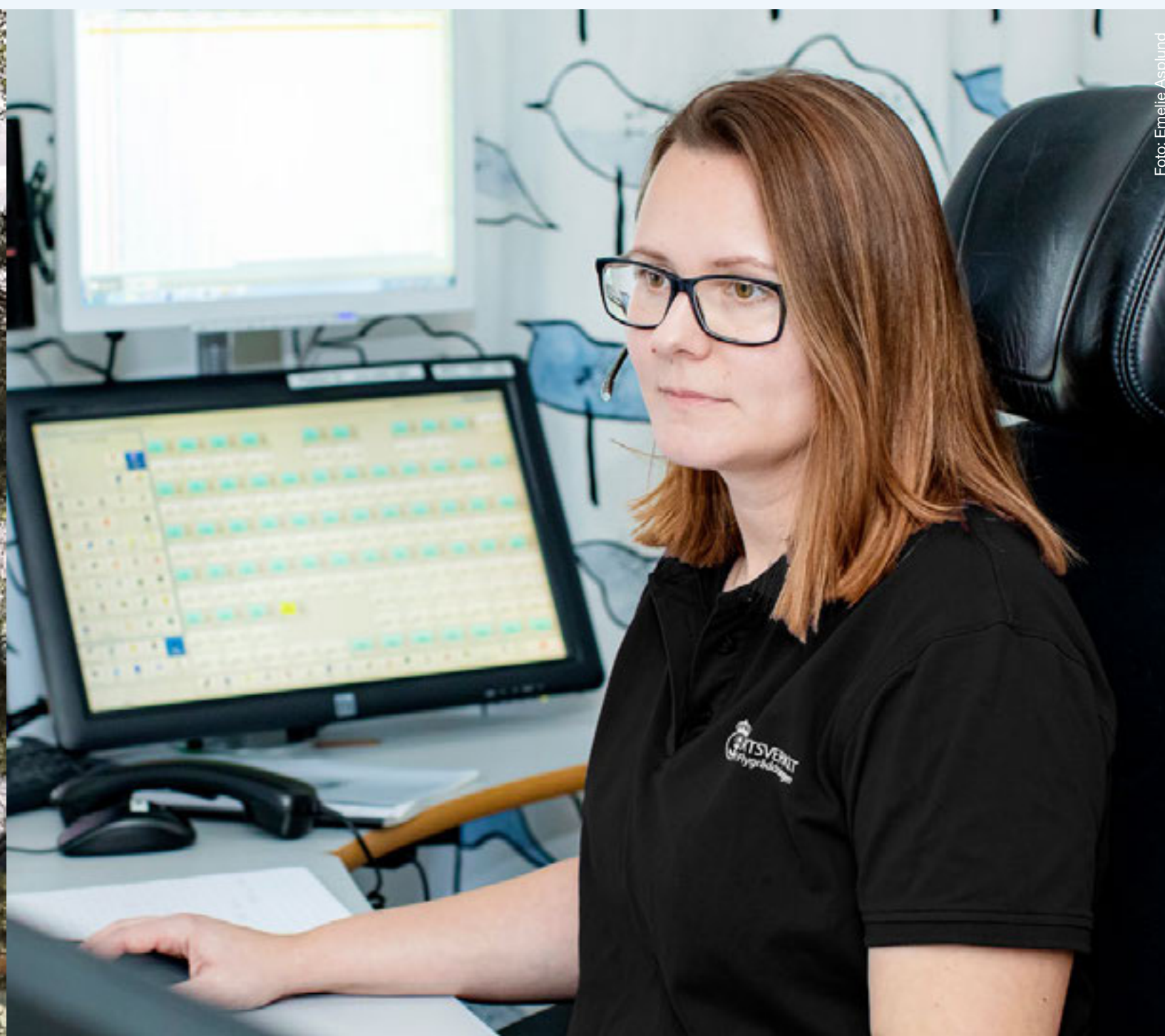
Under året har även sex digitala ledarmöten genomförts där chefer fått sammanfattad information om aktuella frågor utifrån ekonomi, styrning och nuläge samt framåtblick i verksamheten.

Ambitionen är att alla medarbetare ska ha en utvecklingsplan där framåtriktade utvecklings- och utbildningsbehov dokumenteras. Under året har Covid-19-pandemin medfört utmaningar inom utbildningsverksamheten. Vissa utbildningar har fått ställas in och vissa utbildningar har fått genomföras digitalt. Certifikat- och kravutbildningar har prioriterats.

Jämställdhet, mångfald, inkludering

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att öka mångfalden i organisationen och med att vara en inkluderande arbetsplats. Alla ska ha rätt till en god arbetsmiljö, kunna ha balans mellan arbetsliv och privatliv, att lika förutsättningar råder vid rekrytering och kompetensutveckling samt att osakliga löneskillnader inte förekommer. Ambitionen är att årligen öka andelen kvinnor inom verksamheten och i ledande befattningar. Målet för kvinnor i ledande befattningar på 30 procent nåddes under 2021 och siktet ställs nu på 40 procent kvinnor i ledande befattningar 2027.

Målet att 25 procent av medarbetare i kärnverksamheten ska vara kvinnor år 2027 är betydligt svårare att nå då antalet ansökningar till sjöfartsskolorna minskat drastiskt de senaste decennierna. Sjöfartsverket arbetar aktivt tillsammans med branschen och skolorna för att påverka detta.



I kombination med att öka andelen kvinnor fokuserar vi på likabehandlingsarbete, där målet är att alla medarbetare känner sig trygga, sedda och lyssnade på – lika mycket värda. En ny strategi och handlingsplan stakar ut riktningen där fokus bland annat ligger på kompetenshöjande insatser, samt att utveckla uppföljningen. Som stöd i arbetet samt uppföljning av utvecklingen har ett jämställdhets index med fortlöpande arbete kring de parametrar som ingår tagits fram.

Aktiviteter i arbetet med jämställdhet, mångfald och inkludering

Workshopserien "Vår väg till en inkluderande arbetsplats" i syfte att öka kunskap och medvetenhet, stärka värdegrunden och styra mot ett inkluderande beteende hos såväl medarbetare som ledning.

Att förtydliga informationen på intranätet samt aktivt arbetat med att kommunicera och sätta fokus på ämnet i olika sammanhang och kanaler, både internt och externt.

Att utbilda chefer i kompetensbaserad rekrytering för att motverka diskriminering och för att på så vis bidra till en ökad mångfald.

Att via en enkät som mäter organisatorisk och social arbetsmiljö undersöka om medarbetare upplever att det råder nolltolerans mot trakasserier och kränkande särbehandling och om medarbetare upplever att Sjöfartsverket är en arbetsplats där det råder jämlikhet.

Inkluderat frågor kring aktiva åtgärder i den årliga uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet vilket möjliggör analys av detta arbete på ett sätt som tidigare inte gjorts.

Hållbart arbetsliv

Ingen ska skadas varken fysiskt eller psykiskt och det råder nolltolerans mot alla slag av mobbning, trakasserier och kränkningar. Att arbeta proaktivt och systematiskt med arbetsmiljö är avgörande för både medarbetare och vår möjlighet att leverera idag och imorgon. Under året har en särskild strategi kring arbetsmiljö tagits fram och beslutats, där hållbart, hälsosamt och tryggt arbetsliv är centralt.

Under 2021 har majoriteten av cheferna utbildats i tidiga tecken på ohälsa, särskilt kopplat till alkohol-, drog- och spelproblematik.



* Kategorin Arbetsolyckor innefattar även olyckor som handlar om färdolycksfall till och från arbetet.



På uppdrag av regeringen

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn och hör till Infrastrukturdepartementet. Sjöfartsverket ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitikerna i linje med riksdagens och regeringens beslut, samt följer hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Uppdraget beskrivs i instruktionen och regeringens årliga regleringsbrev och utförs inom verksamhetsområdena. Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Ansvaret för sjövägarna löper fram till hamnområdena, där kommunen eller hamnbolaget tar över stafett-pinnen. Därutöver bidrar också Sjöfartsverket till att uppnå övriga politiska ambitioner avseende exempelvis de transportpolitiska målen, regeringens godstransportstrategi och Agenda 2030.

Säkra sjövägar i hållbar framtid genom maritimt partnerskap							
Leverera lotsning	Utveckla och tillhandhålla farleder	Leverera sjögeografisk information	Leverera sjötrafikinformation	Möjliggöra vintersjöfart	Rädda liv	Skapa framtidens sjöfart	Erbjuda sjömän en aktiv fritid
Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlop till hamn.	Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.	Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.	Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.	Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.	Räddningstjänst för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.	Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.	Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.

Internationella samarbeten

Sjöfarten är i hög grad en global näring som påverkas av internationella regler vilket förutsätter internationellt samarbete. Av detta följer gränsöverskridande samverkan på den internationella arenan.

Sjöfartsverket ansvarar för den svenska samordningen med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater gällande att utveckla metoder för harmonisering av rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna.

Sjöfartsverket biträder regeringen med beredning av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella hydrografiskaorganisationen (IHO).

Sjöfartsverket har samordningsansvar för det svenska arbetet inom Internationella Fyrorganisationen (IALA) och Permanent International Association of Navigation Congress (PIANC).

Sjöfartsverket medverkar inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i arbetet med att förenkla formaliteter och utveckling av riktlinjer för planering och genomförande av räddningsoperationer.

Experter på sjöfart

Sjöfartsverket är experter inom ansvarsområdet och bistår med kompetens i frågor från såväl uppdragsgivaren, andra myndigheter och organisationer, kunder, samhället samt övriga intressenter. Sjöfartsverket besvarar ett stort antal remisser från regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer samt är en aktiv samrådspart med sjöfartskompetens i övriga frågor.

Expertrollen innebär bland annat att föra fram kunskap om sjöfartens villkor, möjligheter och utveckling till externa mottagare. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är fokus att vara en del av det hållbara samhället och skapa nytta för både näringsliv och samhälle.

En del av totalförsvaret

Totalförvarsfrågorna har fått ett utökat fokus under året. Ett utökat anslag har möjliggjort att krigsorganisation samt beredskapsplaner har kunnat utvecklas.

Under 2021 har arbetet med planering för höjd beredskap fortsatt enligt givna direktiv, och Sjöfartsverket har under året utvecklat samverkan med övriga myndigheter i transportsektorn. Även om Sjöfartsverket gjort framsteg i utveckling i förmågan i höjd beredskap, kvarstår gemensamma utmaningar med övriga samverkansparter, exempelvis säkra kommunikationer för samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Under året har Sjöfartsverket arbetat fram ett första utkast på krigsplan och krigs-

organisation för hela verksamheten vilket ger en bra grund för att fortsätta utvecklingsarbetet av förmågan i höjd beredskap.

Andra aktiviteter under året:

- Arbetat med att genomföra åtgärder och höja förmågan inom respektive verksamhet. En åtgärd som varit betydelsefull har varit kompetensförstärkning i form av rekrytering av personal till stöd för totalförvarsutveckling.
- Genomfört förstudier av åtgärder för olika former av skydd, reservkraft och stärkt IT-säkerhet.
- Deltagit i övningar som kärnkraftsövning Falken och Försvarmaktens SAFE cyber 2021.
- Stöttat planering och genomförande av Försvarmaktens Ledningsövning 2021 samt Luftfartsverkets och Trafikverkets övning Qvintus 4.
- Utökat samverkan med Försvarmakten inom totalförvarsfrågor utifrån den överenskommelse om samverkan som finns mellan våra myndigheter.

IT-säkerhet

Sjöfartsverkets IT-säkerhetschef har det övergripande ansvaret för hantering och uppföljning av IT-incidenter. Inom IT-organisationen finns etablerade rutiner för identifiering, hantering, eskalering och rapportering av incidenter. Under året har samtliga medarbetare vid IT-avdelningen genomgått en säkerhetsutbildning i syfte att höja medvetenhet och kunskap inom området. Funktionen har ytterligare stärkts med en operativ IT-säkerhetstekniker.

Så styrs Sjöfartsverket

Det är regeringen som beslutar om Sjöfartsverkets uppdrag samt utser styrelse och myndighetschef. Uppdraget från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt övriga mål och initiativ som berör verksamheten omsätts till styrning på kort och lång sikt.

Styrelse och ledning

Styrelsen är högsta beslutande organ och ansvarar inför regeringen att verksamheten drivs mot angivna mål och inom givna ekonomiska ramar. Styrelsen ansvarar även för att verksamheten bedrivs effektivt och betryggande i enlighet med gällande rätt. Styrelsen har ett uttalat ansvar att verka för att statens och allmänhetens intressen tas tillvara. Arbetet i styrelsen bedrivs enligt särskild arbetsordning som överenskommit mellan styrelse och generaldirektören.

Styrelsen har under året haft sex protokollförda möten och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt strategi och den övergripande verksamhetspolicy, finanspolicy och policy för intern styrning och kontroll.

Vid varje ordinarie sammanträde har generaldirektörens verksamhetsuppföljning föredragits och diskuterats. Precis som 2020 har Covid-19-pandemins påverkan på verksamheten varit en viktig fråga för ledning och styrelse. Även ekonomi, avgifter och den finansiella ställningen har varit centrala frågor. Styrelsen har också arbetat aktivt med frågan om nya isbrytare, säkerhetsskydd och civil beredskap.

Generaldirektören ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar. Under generaldirektören finns tre chefsnivåer med verksamhets- och budgetansvar: avdelningsdirektör, affärsområdeschef och enhetschef. Generaldirektören tillsammans med avdelningsdirektörerna utgör Sjöfartsverkets ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår generaldirektören i ledningen och utvecklingen av verksamheten.



Foto: Adobe Stock



Foto: Sjöfartsverket

Styrelse – Affärsverket

Foto: Ulla Karin Ekblom



Olle Sundin
Ordförande
f.d. generaldirektör LfV

Andra uppdrag
Styrelseordförande i Lantmäteriet



Yvonne Gustafsson
Vice ordförande
f.d. generaldirektör Statskontoret

Andra uppdrag
Försvarets Materielverk, FMV



Katarina Norén
Generaldirektör Sjöfartsverket



Tove Friberg
Divisionschef
Post- och telestyrelsen

Andra uppdrag
Statens Fastighetsverk



Ewa Skoog Haslum
Marinchef Försvarmakten

Andra uppdrag
Stefan Haslum Kontor AB
Maritmt Forum (förening), 2 år (1 år kvar)



Björn Alvingrip
Verkställande direktör
Hallands Hamnar

Andra uppdrag
Sveriges Hamnar Service AB
Transportföretagen TF AB
Hallands Hamnar AB
Alvingrip Fysio AB
Svenskt Näringsliv



Lars Johansson
Konsult

Andra uppdrag
Visit Sweden AB
Plegium AB



Tapani Hoffrén
Personalföreträdare ST



Bengt-Erik Johansson
Personalföreträdare SECO



Patrik Wikand
Personalföreträdare SACO

Ledning – Affärsverket

Foton: Niclas Fasth



Katarina Norén
Generaldirektör



Joel Smith
Stf Generaldirektör och
Direktör infrastruktur



Anna Norinder
Affärsdirektör



Magnus Stephansson
Direktör Styrning och planering



Niclas Härenstam
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör Sjö- och flygräddning



Fredrik Backman
Rederidirektör



Lisa Lewander
Chefsjurist



Helen Widin
Inköpsdirektör



Magnus Gustavsson
IT-direktör

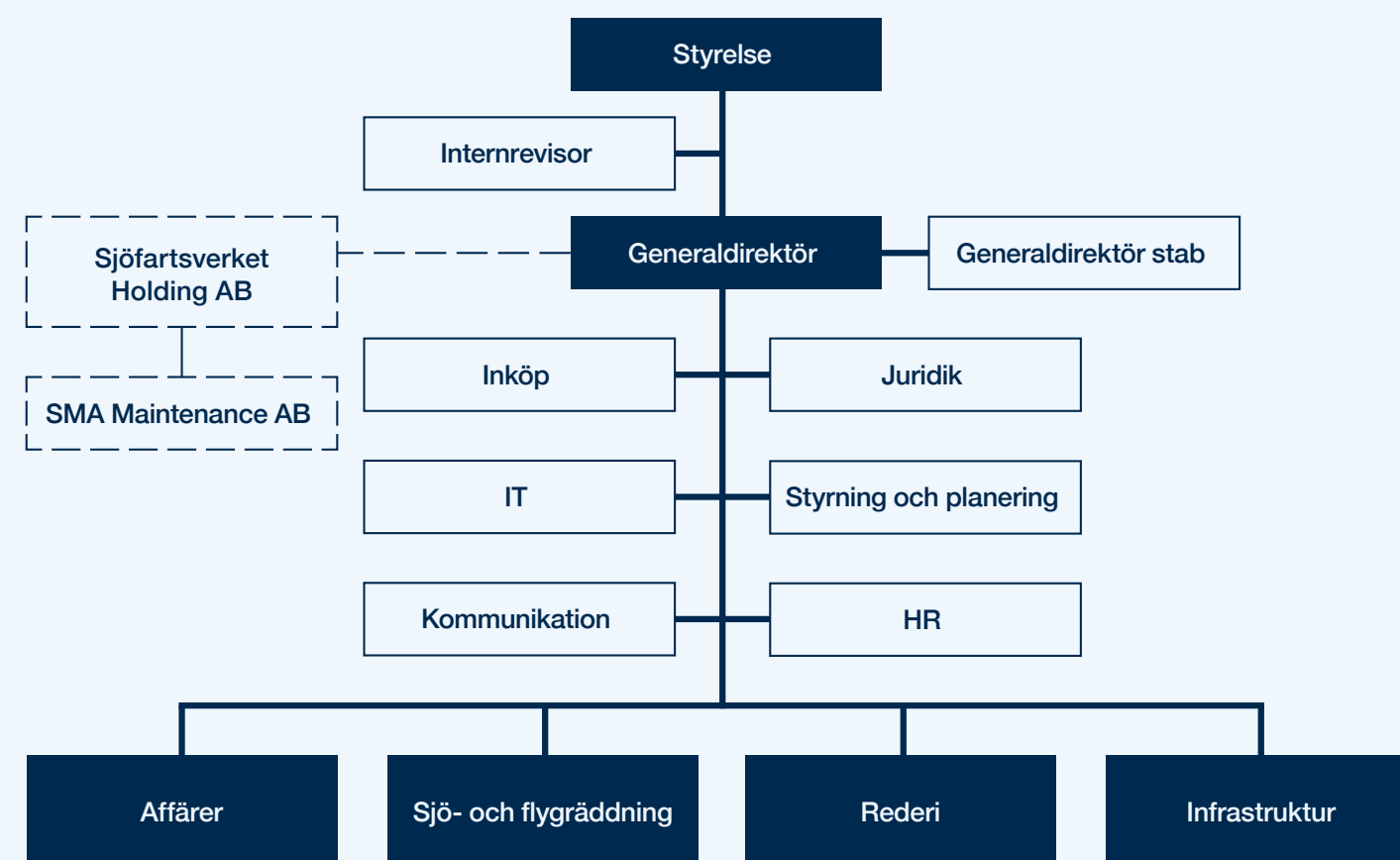


Per Ångmo
Direktör GD-stab



Therese Engström
HR-direktör

Linjeorganisation



Organisation

Sjöfartsverkskoncernen består av affärsverket Sjöfartsverket som förvaltar samtliga aktier i Sjöfartverket Holding AB. Sjöfartsverket Holding AB äger i sin tur samtliga aktier i SMA Maintenance AB som bedriver underhåll av sjöfartsverkets helikoptrar. Sjöfartsverkets generaldirektör är styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding koncernen.

Sjöfartsverkets kärnverksamhet är indelad i sju olika verksamhetsområden som speglar uppdraget enligt instruktionen.

- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information
- Lotsning
- Sjö- och flygräddning
- Sjömansservice
- Sjötrafikinformation

Utifrån verksamhetsområdena arbetar vi med processutveckling, fastställer servicemål och mäter leveranser. Processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO14001.

I linjeorganisation är Sjöfartsverkets kärnverksamhet indelad i fyra avdelningar som tillsammans levererar tjänster inom verksamhetsområdena. Kärnverksamhetens avdelningar består av Affärer, Sjö- och flygräddning, Rederi samt Infrastruktur. Sjöfartsverket har organiserat verksamhetsstödet i sex separata stödavdelningar som bistår verksamheten med expertkompetens. Stödverksamhetens avdelningar består av: Inköp, IT, Kommunikation, Juridik, Styrning och planering samt HR. Därtill finns en stabsavdelning direkt underställd Generaldirektören samt en intern revisionsfunktion direkt underställd styrelsen.

Styrmodell

Sjöfartsverket tillämpar en mål- och resultatorienterad styrmodell som utgår från ägarens mål och krav samt från den långsiktiga inriktning och operativa styrning som beslutats av Sjöfartsverkets styrelse och ledning.

De strategiska målen bryts ned till operativa mål i verksamhetsplaner/ målkort för samtliga avdelningar. För att säkerställa att det sker ett systematiskt arbete i riktning mot målen identifieras aktiviteter på såväl lång som kort sikt. Aktiviteterna och måluppfyllelsen följs upp genom löpande resultatdialoger.

Intern styrning och kontroll

Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll utgår utifrån från de uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och andra författningar och regeringsbeslut.

Alla myndigheter är ålagda att ha en god intern styrning och kontroll för att säkerställa att de uppnår sina målsättningar avseende effektiv och ändamålsenlig verksamhet, regelefterlevnad och tillförlitlig rapportering. Sjöfartsverket omfattas inte av internrevisionsförordningen (2006:1228) och således inte heller av förordning (2007:603) om intern styrning och kontroll, men väljer att följa dessa förordningar i tillämpliga delar.

Kontrollmiljö

Basen i den interna styrningen och kontrollen utgörs av kontrollmiljön med organisation, arbetsordning, delegeringar, policyer och riktlinjer. Den säkerställs också genom processer för verksamhetsplanering och riskhantering. Med utgångspunkt i policy och instruktion avseende intern styrning och kontroll, integreras arbetet i verksamheten och beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Styrande dokument, instruktioner, riktlinjer och övergripande processkartor finns samlade i ledningssystemet. Den interna styrningen och kontrollen säkerställs även genom månatlig risk- och avvikelse-rapportering samt resultatdialoger.

De strategiska målen, även kallade utvecklingsmål, ses årligen över av styrelsen utifrån förändringar i omvärlden och dess påverkan för uppdraget. De strategiska målen bryts ned i årliga mål för operativ styrning.

Verksamheten planeras utifrån dessa mål och utmynnar i en verksamhetsplan som fastställs av generaldirektören. Verksamheten styrs och följs kontinuerligt upp mot målen i verksamhetsplanen under året.

Risakanalys

Risakanalys utgör ett viktigt verktyg för att säkerställa identifiering och hantering av risker som kan påverka förmågan att nå uppsatta mål. Riskanalysen utgår ifrån strategiska mål och samhällsviktiga leveranser. Den sker i flera steg som omfattar att identifiera riskkällan, bedöma risken och fastställa åtgärder för att hantera risken. Respektive avdelning och stödfunktion hanterar verksamhets-, process- och projektrisker både i den årliga verksamhetsplaneringen såväl som löpande under året. Genom att integrera risakanalys som en del i verksamhetsplaneringen, säkerställs en systematisk uppföljning i samband med löpande dialoger med ledningen.



Foto: Nicklas Liljeström/MostPhotos

Ledningen fokuserar på myndighetsövergripande risker vilka är de risker som bedöms ha högst påverkan på Sjöfartsverket och samhället i stort. Riskerna granskas och rapporteras månatligen till ledningen och till styrelsen i samband med varje ordinarie styrelsemöte.

Verksamhetsrelaterade risker

Sjöfartsverket ansvarar för samhällsviktiga verksamheter, såsom exempelvis sjö- och flygräddningsverksamheten, Trollhätte kanal, farledshållning, lotsning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informationstekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning. Flera verksamheter är en del av det civila försvaret och utgör därmed kritiska funktioner ur ett försvarsplaneringsperspektiv.

Finansiella risker

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker i form av finansieringsrisk, likviditetsrisk, valutarisk, ränterisk och kreditrisk. För att minimera de finansiella riskerna fastställer styrelsen årligen en finanspolicy. Policyn fastställer ramar för att reducera de finansiella riskerna, samt

delegerar ansvar för löpande hantering inom organisationen. Policyn följs upp genom halvårsvis återrapportering till styrelsen.

Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter syftar till att systematiskt upptäcka och förebygga fel samt säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande regelverk. Kontrollaktiviteter genomförs regelbundet genom systematisk självkontroll. Kontrollaktiviteterna är fastställda i ledningssystemet och där framgår även hur eventuella avvikelser ska hanteras. Uppföljning sker löpande under året enligt fastställda instruktioner i processerna.

Uppföljning och bedömning

Ledningen har löpande resultatdialoger med verksamhetsansvariga, där verksamhetsspecifika förutsättningar och risker diskuteras. Övergripande analys mot såväl finansiella som verksamhetsrelaterade planer och mål rapporteras regelbundet till ledningen. Sjöfartsverket har även en visselblåsarfunktion där medarbetare kan anmäla misstänkta oegentligheter. Juridikavdelningen ansvarar för utredning och avrapportering av ärenden som inkommit via visselblåsarfunktionen. Uppföljning och bedömning av

processen för intern styrning och kontroll sker årsvis i samband med att årsredovisningen lämnas. För bedömningen används tillämpliga delar av COSO:s (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ramverk för utvärderingen av den interna styrningen och kontrollen.

Intern och extern revision

Sjöfartsverket har en oberoende och objektiv internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen. Internrevisionen granskar hur verksamheten styrs och kontrolleras, och är ett stöd för myndigheten att nå verksamhetens mål. Internrevisionen rapporterar löpande iakttagelser och rekommendationer av genomförd granskning till styrelsen som beslutar om eventuella åtgärder med anledning av rekommendationerna. Generaldirektören ansvarar för att verksamheten genomför beslutade åtgärder. Riksrevisionen granskar årsredovisning samt delårsrapport för tredje kvartalet. Därtill sker andra externa granskningar och kvalitetsrevisioner av andra oberoende parter.

Verksamhetsredovisning



Följande avsnitt redovisar hur Sjöfartsverkets olika verksamheter inom kärnuppdraget har utvecklats under 2021. För varje verksamhet presenteras en resultaträkning med jämförelse mot föregående år.

Administrativa kostnader inom verket har fördelats ut på verksamhetsområdena genom indirekta påslag. Fördelningen av indirekta påslag utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som är direkt hänförlig till verksamheten. Därutöver fördelas den centrala administrationen som inte är direkt hänförlig till någon specifik verksamhet baserat på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbrytarfartygen, som är anställda av annat företag.

Av not 11 framgår hur Sjöfartsverkets totala resultaträkning fördelas på verksamheter, myndighetsuppgifter och gemensamma funktioner. Farledsavgifterna, som finansierar merparten av verksamheterna, har inte fördelats ut utan redovisas i sin helhet under gemensamma funktioner.

I verksamhetsredovisningen gör Sjöfartsverket avsteg från kraven på information enligt Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, avseende uppgift om sysselsatt kapital och antal anställda fördelat på rörelsegren. Avstegen beror på att data för att ta fram informationen på ett rimligt sätt saknas. Beträffande investeringar per verksamhetsgren hänvisas till investeringsutfallet på sidan 57.

Farleder

Att arbeta med de svenska farlederna är en av Sjöfartsverkets huvudverksamheter. Vi utvecklar och håller farlederna öppna, säkra och i gott skick samt sköter drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyror. Arbetet med farleder innefattar även en rad tekniska system samt slussar och kanaler för handelssjöfarten. Farlederna utvecklas också kontinuerligt i samarbete med Trafikverket i syfte att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Året som gått

Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i samarbete med Trafikverket som är ansvarig planeringsmyndighet för samtliga transportslag. Tekniken utvecklas och omsätts enligt gällande planer.

Sjöfartsverket har arbetat vidare med de pågående farledsprojekten, där slussprojektet i Södertälje kanal har återupptagits i samarbete med Trafikverket. Trafikverket och Sjöfartsverket har även samarbetat inom projektet nya slussar i Trollhätte kanal och projekteringsarbetet kommer att intensifieras under 2022. Ansökan till mark- och miljödomstolen för fördjupningen av farleden till Skandiahammen i Göteborg har lämnats in och förhandlingar väntas under 2022. Projektet Mälarfarlederna har färdigställt muddringsarbetena under 2021 och under 2022 förstärks och justeras farledsutmärkning. Även farleden till Hargs hamn har färdigställts och invigdes i november 2021.

Ett 40-tal fyror har moderniserats genom att riva de gamla fyrkonstruktionerna och ersätta dem med nya. Åtgärden är en del i ett långsiktigt program för att under en period på 10-15 år bygga bort föråldrad och underhållskrävande teknik (exempelvis byte av glödlampor mot modern LED-teknik) och samtidigt förbättra arbetsmiljön. Tre av de 37 statliga byggnadsminnen som Sjöfarts-

verket bevarar för framtida generationer har totalrenoverats under året och åtgärderna hanterar ett sedan länge uppskjutet behov.

I Södertälje- och Trollhätte kanal har det normala underhållet utförts trots pandemin. Ett revisionsstopp genomfördes under drygt tre veckor i Trollhätte kanal för att säkerställa driften fram till 2030, där i huvudsak betong-, injekterings- och stålarbeten utfördes i slussarna.

De övergripande målsättningarna för farledsverksamheten har uppnåtts under 2021.

Servicemål

Tillgänglighet för farledsutmärkning mäts med hjälp av antalet inrapporterade fel på sjösäkerhetsanordningar i förhållande till en helt felfri farled. Resultatet för året är en tillgänglighet på över 99 procent, vilket lever upp till målet på 98,60 procent. Det kan trots detta finnas enskilda sjömärken som på grund av olika omständigheter är felaktiga under en längre tid än målsättningen.

Farledssystemens tillgänglighet mäts genom systemens interna feldiagnostik och resultatet efter året är en sammansatt tillgänglighet på över 99 procent, vilket lever upp till målet på 99 procent. Inget av de ingående systemen har en tillgänglighet som understiger respektive systems målsättning.

Servicemål farleder

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Tillgänglighet för farledsutmärkning	98,6 %	99,5 %	-	-	⚙️
Tillgänglighet system	98,9 %	99,2 %	99,1 %	98,5 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Under 2021 har en större revision av Trollhätte kanal genomförts vilket medfört kraftigt ökade kostnader för verksamhetsområdet. Kanalrevisioner genomförs ungefär vart tionde år och innebär att hela kanalen töms för genomgripande underhåll. Årets kanalrevision medförde utökade kostnader om drygt 40 mnkr. Parallellt med detta har verksamhetsområdet påbörjat ett större arbete kring att öka underhållstakten i Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar.

Resultaträkning farleder, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	77	77	77
Övriga externa intäkter	45	55	42
Summa direkta rörelseintäkter	122	133	119
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-137	-131	-132
Övriga externa kostnader	-138	-92	-99
Avskrivningar	-60	-59	-69
Övriga rörelsekostnader	-3	-	-
Summa direkta rörelsekostnader	-338	-282	-299
Resultat före indirekta rörelseposter	-216	-149	-180
Indirekta rörelseintäkter	10	5	5
Indirekta rörelsekostnader	-49	-52	-53
Rörelseresultat	-255	-196	-227

Framåtblick

Under 2022 kommer ett arbete med fortsatt optimering av farledsutmärkning avseende volym och underhållsbehov att genomföras. Även takten på att byta ut äldre glödljus mot moderna LED-armaturer kommer öka under kommande år. Intensiteten i arbetet med farledsprojekt kommer att gradvis öka under åren 2022-2025 och flera projekt går in i genomförandefas under perioden, bland annat Malmporten, Ystad, Strömstad och Skandiaporten.

Under kommande planperiod planeras underhållsåtgärder att öka, främst i Trollhätte kanal.



Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Isbrytarassistansen genomförs främst av våra egna isbrytare och vid behov hyrs externa resurser in. Dessutom har vi samarbeten såväl med Finland som internationellt för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av tillgängliga isbrytarresurser.

Året som gått

Isutbredningen under säsongen 2020/2021 låg på en normal nivå, vilket innebar att behovet av isbrytarassistans var större än på många år. Vid en normal isutbredning är inte Sjöfartsverkets egna resurser tillräckliga, och stöttning behövs till viss del av inhyrt tonnage. Under säsongen har Ale och Scandica utfört isbrytning på Vänern, och Baltica fick prova att under en tid ansvara för isbrytningen i Bottenhavet och Gävlebukten. Det lyckades väl, vilket innebar att extern inhyrd resurs kunde undvaras, vilket gav en stor ekonomisk besparing för Sjöfartsverket.

Samtliga isbrytarenheter har jobbat relativt hårt under säsongen utan några större haverier. Med genomtänkt och välutformad planering för att minimera risken för smittutbrott ombord, har verksamheten kunnat fortlöpa med goda resultat och bibehållna servicenivåer, pandemin till trots.

Under sommaren avseglade Oden på ännu en forskningsexpedition till Arktis, under ledning av Polarforskningssekretariatet. Omfattande säkerhetsåtgärder vidtogs för att kunna genomföra resan under pandemin, då ett smittoutbrott ombord hade riskerat deltagarnas liv och hälsa och äventyrat expeditionens mål. I dessa farvatten finns ingen medicinsk vård att nå (utanför så kallade

”medevac-område”) och fartyget är helt beroende av att själv kunna hantera samtliga uppkomna situationer. Fartyget var tvunget att hållas helt smittfritt, varvid hela expeditionen inleddes med en karantänsprocedur. Som ett resultat kunde expeditionen utföras fullt ut med mycket goda resultat.

Management för bemanning och teknisk drift av isbrytarna sker genom en externt upphandlad part. Sedan senaste upphandlingen har förändringar skett i verksamhetens krav på uppföljning, kontroll och säkerhetshantering kopplat till isbrytningsverksamhetens roll i totalförsvaret. Då tiden för nuvarande avtal för management går ut våren 2023, har en utredning genomförts under året i syfte att genomlysna olika alternativ för fortsatt drift och management av isbrytarna.

Under året har en översyn av IT-system ombord på isbrytarna genomförts i syfte att anpassa systemen mot Sjöfartsverkets infrastruktur och möjliggöra en effektivare hantering och support. Samtidigt har även IT-säkerheten genomgått en kvalitetshöjning för att höja nivån mot dagens krav. IB-net, som är isbrytningens ledningssystem och livsnerv, är i slutfasen av ett utvecklingsprojekt som under året kommit så pass långt att integrering med externa system STM (Sea Traffic Management) bedöms som realistiska under nästa år.

Service mål

Så gott som alla tre service mål har uppnått god måluppfyllelse under året. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans uppgick till 2 timmar och 24 minuter vilket är en minskning med 12 minuter jämfört med föregående år.

Service mål Isbrytning

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Högst 4 tim	2 tim 24 min	2 tim 36 min	2 tim 36 min	⚙️
Tillgänglighet (öppna hamnar)	100 %	99,9 %	100 %	100 %	⚙️
Tillgänglighet (fartyg som erhållit assistans utan väntetid)	90 %	99 %	99,4 %	98 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Verksamhetsområdets kostnadsmassa påverkas kraftigt av isutbredningen. Både 2019 och 2021 var så kallade normalt milda isvintrar, medan 2020 var en extrem mild vinter vilket medför lägre kostnader för detta år. Eftersom bemanningen av isbrytarna sker genom externt upphandlat företag, återfinns bemanningskostnaderna i nedan tabell under övriga externa kostnader. De ökade intäkterna 2021 beror på en längre polarforskningsexpedition med isbrytaren Oden, som på grund av pandemin helt uteblev 2020.

Resultaträkning Isbrytning, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	85	58	83
Summa direkta rörelseintäkter	85	58	83
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-25	-33	-26
Övriga externa kostnader	-319	-274	-337
Avskrivningar	-21	-17	-18
Summa direkta rörelsekostnader	-365	-324	-380
Resultat före indirekta rörelseposter	-280	-266	-297
Indirekta rörelseintäkter	8	4	4
Indirekta rörelsekostnader	-39	-42	-42
Rörelseresultat	-311	-304	-335

Framåtblick

Isbrytningsverksamheten har flera utvecklingsbehov kommande år. Det största behovet är omsättningen av Sjöfartsverkets föråldrade isbrytarflotta.

Som ett led i arbetet med fossilfri flotta har en aktivitet med särskild utvecklingspotential pekats ut; att utveckla en drönarplattform som ska kunna användas för bland annat isrekognosering. Utvecklingen behöver ske i två steg där första steget är att utveckla den flygande plattformen så att den kan manövreras från fartyget. Det andra steget är att utveckla sensorer för att samla in den information som behövs för bedömningsarbetet var rutter och effektiva färdvägar bäst kan läggas, kopplat till framkomligheten i isen. Detta kommer effektivisera både för isbrytarnas egen framfart men också hur handelssjöfarten kan ledas.

618st

Antal assisterade fartyg 2021 (140 st 2020)



Foto: Sjöfartsverket/David Sten

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov. Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Främst inom ramen för HELCOM-överrenskommelsen och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

I de förändringar i samhället som drivs av ökad digitalisering av information förutsätts att Sjöfartsverket ska bidra till en positiv samhällsutveckling. En sjögeografisk strategi har tagits fram, några sammanfattande punkter är:

- Tillhandahålla produkter som stödjer navigering i framtidens digitaliserade farleder, bland annat genom efterfrågade tjänster som nya generationens ENC (S-101), djupdata i ECDIS (S-102), navigationsvarningar i ECDIS (S-124) samt produkter för ruttplanering (NTI). För att kunna ta fram framtidens sjökortsprodukter måste högupplöst djupdata finnas tillgängligt genom fortsatt sjömätning av svenska farvatten.
- Vara kostnadseffektiva genom ständiga förbättringar och ta tillvara möjligheter i teknisk utveckling till exempel autonoma sjömätningsskoter och metoder för datahantering på grunda vatten.

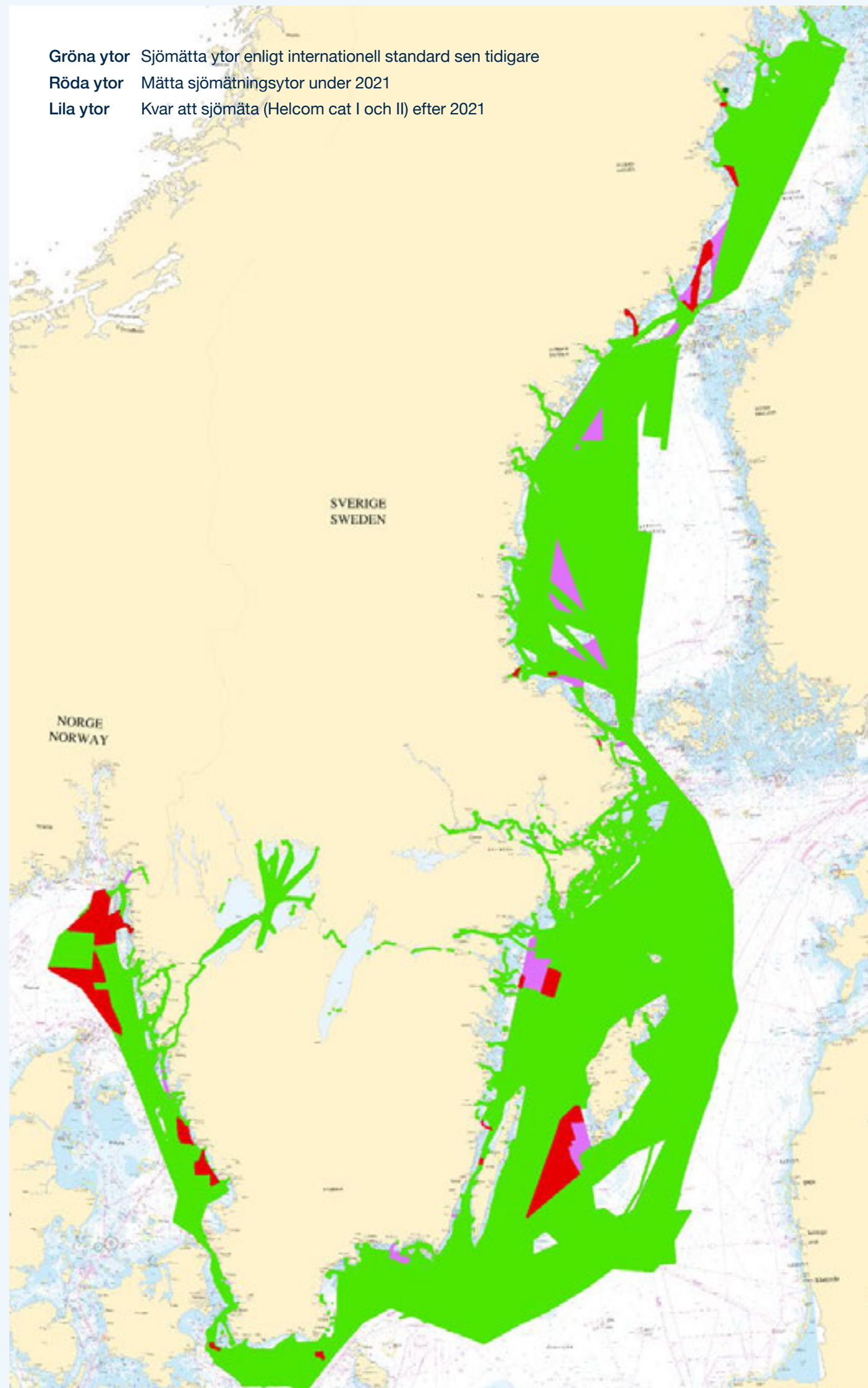
- Arbeta för en samverkan och samordning av sjögeografiska data för blå tillväxt och den marina miljön genom att verka för att våra data kommer till användning.
- Utveckla sjögeografiska produkter är en förutsättning för att bygga upp Sveriges totalförsvarsförmåga och en samverkan med Forsvarsmakten är prioriterad.

Året som gått

Inom verksamhetsområdet Sjögeografisk information bedrivs verksamhet som bidrar till Sveriges åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Sjöfartsverket representerar Sverige inom IHO och har under året medverkat i närmare 35 olika internationella/nationella sammanhang.

Vi har fortsatt arbetet med sjökartläggning, att höja kvaliteten på sjögeografisk data och publicera de produkter som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i dagliga uppdateringar (elektroniska sjökort (ENC)) till sjöfarten samt revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter vilket även inkluderar Ufs och navigationsvarningar, som sänds som MSI (Maritime Safety Information).

Under våren noterade Sjöfartsverket nytt försäljningsrekord i antalet sålda båtsportkort, som främst används för fritidsbåtsändamål. Mellan maj och juni månad såldes nära 8 000 båtsportkort. Motsvarande siffra för 2020 var dryga 6 000. En av anledningarna till ökningen tros vara den pågående pandemin, som fått allt fler svenskar att ge sig ut på sjön.



Under 2021 gjordes inventering för att definiera och prioritera sjömättningsytorna inom HELCOM Cat III. Detta arbete bidrog till ett bra underlag för långsiktig planering av sjömättningsresurser, personal och fartyg. Sjomätning av ytorna inom Cat III med prioritet High och Medium beräknas vara färdig 2036, vilken även ingår som en del inom HELCOMs Baltic Sea Action Plan och antogs på HELCOMs Miljöministermöte i oktober 2021.

Det interna säkerhetsarbetet har under året påskyndats efter signaler från FRA och SÄPO kring pågående och ökade hot. Även Försvarmakten har visat intresse av att Sjöfartsverket utvecklar produktionsförmågan för tillhandahållande av såväl civila som militära produkter.

Sjomätning har utförts av ytor inom HELCOM Cat I och II, vilka beräknas vara klart 2023. Därtill har sjömätning utförts inom projektet MYSING för Försvarmaktens behov.

All sjömätning under året är utförd med egna resurser. Under hösten har vädret varit betydligt sämre än tidigare år vilket resulterat i mycket väderbortfall i sjömättningsarbetet. Under våren användes fartyget Baltica för isbrytning under en månad, vilket medförde minskade fartygsresurser för sjömätning. Sammantaget innebar detta att årets sjömätta yta 5 088 km², blev betydligt mindre än planerad, 6 500 km². Idag är drygt 76 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard.

Service mål

På grund av resurs- och kompetensbrist har måluppfyllelsen försämrats jämfört med föregående år, och flera servicemål uppnåddes inte under året. Expressärenden som kan vara säkerhetspåverkande har dock alltid prioritet, och inom detta område uppnås servicemålet.

Service mål Sjögeografisk information

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Genomförande av egen sjömätning, sjömätt yta antal km ²	6 500 km ²	5 088 km ²	8 492 km ²	5 187 km ²	⚙️
Införande av djupdata i DIS expressärende (inom 1 månad)	90 %	58 %	75 %	81 %	⚙️
Införande av djupdata i SJKBAS expressärende (inom 3 månader)	90 %	51 %	62,5 %	14 %	⚙️
Leverera ENC (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)	95 %	100 %	100 %	99 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Verksamhetsområdets kostnads massa har minskat jämfört med 2020. Främsta orsakerna till kostnadsminskningen är fler tillfälliga vakanser i personalstyrkan, en lägre nyttjandegrad av vissa fartygsresurser inom verksamhetsområdet samt pandemieffekter såsom lägre reskostnader och lägre kostnader inom utveckling.

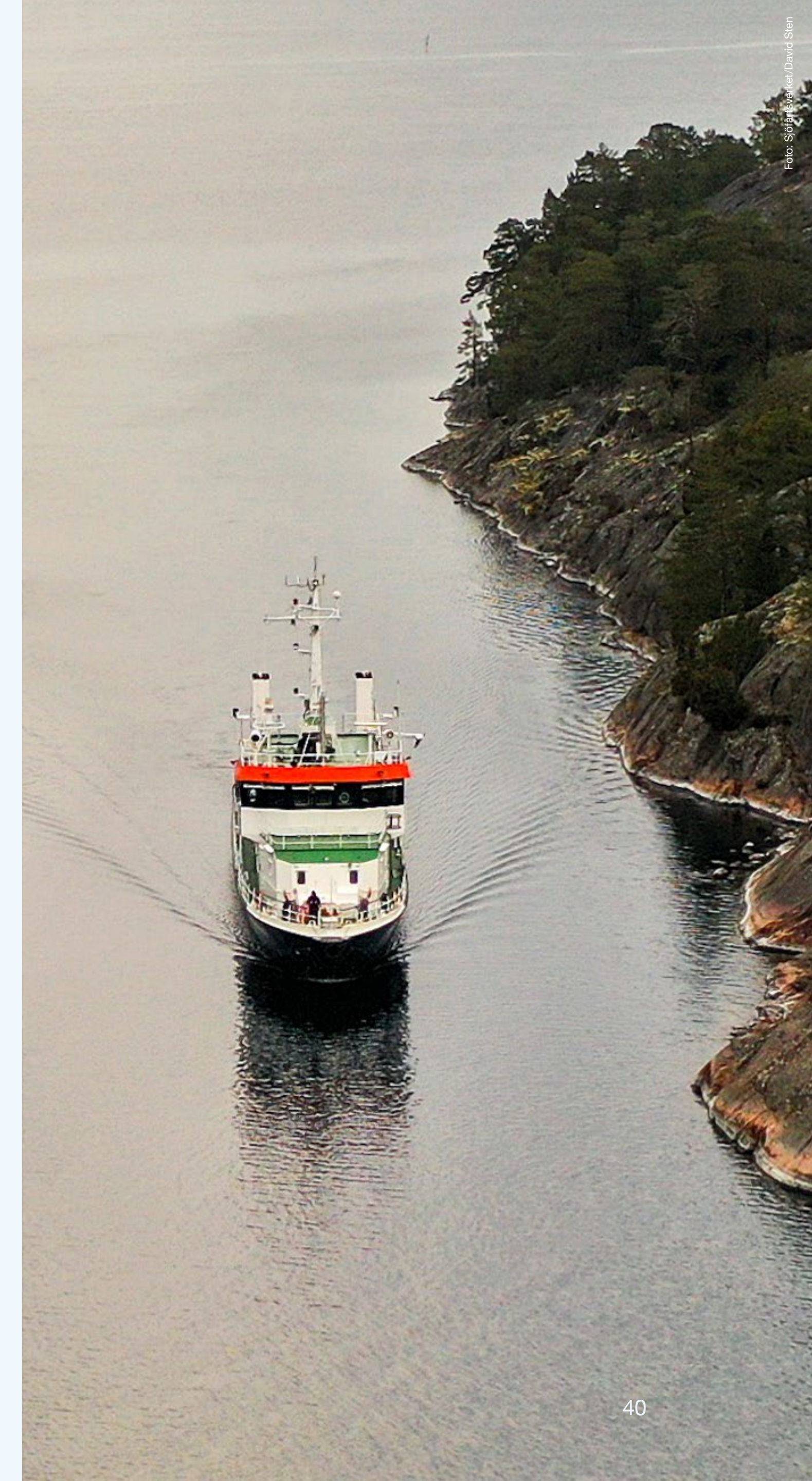
Resultaträkning Sjögeografisk information, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0		
Övriga externa intäkter	57	58	52
Summa direkta rörelseintäkter	57	58	52
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-93	-92	-92
Övriga externa kostnader	-42	-50	-41
Avskrivningar	-7	-7	-7
Summa direkta rörelsekostnader	-142	-149	-141
Resultat före indirekta rörelseposter	-85	-91	-89
Indirekta rörelseintäkter	5	3	3
Indirekta rörelsekostnader	-23	-25	-25
Rörelseresultat	-104	-113	-111

Framåtblick

Under kommande år behöver en omställning till nya standarder genomföras för att kunna producera och leverera de produkter som omfattas av de nya S-100 standarderna. Detta arbete är den långsiktigt viktigaste utvecklingen som verksamhetsområdet står inför och även den mest komplexa att hantera. Den internationella utvecklingen på området och sjöfartens förväntan på dessa nya tjänster behöver beaktas och omhändertas, parallellt med fortsatt leverans av nuvarande produkter. Överenskommelser kommer att behöva träffas med andra myndigheter, främst SMHI, om hur ansvaret för dessa nya produkter ska fördelas.

Under 2022 kommer målet för sjömätning att minskas från 6 500 km² (2021) till 2 400 km² (2022). Målsättningen är dimensionerad för att kunna klara det långsiktiga sjömätningmålet.



Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap och med hög tillgänglighet. Det möjliggör för fartygen att anlöpa hamn säkert och miljövänligt. Verksamheten tillhandahåller en likvärdig och hög tillgång på lotsning utmed hela landet.

Året som gått

Under större delen av året fortsatte pandemin att överskugga all verksamhet och fokus för verksamheten var att fullgöra uppdraget att leverera lotsning. Genom att göra anpassningar av det dagliga arbetet i kombination med ökad samverkan och systematisk riskuppföljning kunde sjuktalen begränsas och smittspridning minimeras. Under lotsuppdragen möttes olika nationella strategier för att hantera smittspridning och genom nära kontakt med lokala smittskyddsläkare kunde våra rutiner anpassas samt förklaras.

Inom affärsområdet Transport och farledsservice pågår ett moderniseringsprojekt som syftar till en mer effektiv lotstransport. Ett nytt underhållssystem för lotsbåtar är implementerat och förhandlingar om ett nytt avtal för yrkeskategorin båtman pågår. Parallellt är tre begagnade lotsbåtar förvärvade vilket tillsammans med tre nybyggen kommer att utgöra ett värdefullt tillskott till lotsbåtsflottan.

Arbetet med att utveckla vår förmåga att fullgöra uppdraget under kris och krig har accelererat under året med fokus på en sammanhängande planering, där en första krigsplan är framtagen.

Under året har ett aktivt samråd med Transportstyrelsen rörande den kommande föreskriften om lotsning ägt rum.

Lotsningens servicemål beräknas utifrån om lotsningen startat inom fem timmar efter lagd lotsbeställning enligt överenskommen tid. Under året har en parallell beräkningsgrund etablerats som istället utgår från kundens första önskade tid. Den nya beräkningsgrunden ger bättre underlag för att anpassa vår verksamhet och förbättra vår lotsningsprocess utifrån både kundens och verksamhetens perspektiv. Måttet kommer att vara viktig parameter för att förstå dynamiken i respektive område och för att bedöma eventuella insatser som kan initieras för att bibehålla eller höja servicegraden. Antalet lotsningar som utfördes inom kundens första önskemål uppgår för 2021 till 93,7 procent.

Antal lotsningar per lotsområde

	2021	2020	2019
Lotsområde			
Luleå	2 947	3 034	2 818
Gävle	2 592	2 537	2 813
Stockholm	1 172	1 067	1 995
Södertälje	3 600	3 166	3 156
Oxelösund	1 958	2 032	2 141
Kalmar	4 261	4 017	4 984
Malmö	5 118	5 263	5 728
Göteborg	4 465	4 162	5 146
Marstrand	3 811	3 530	3 415
Vänern	1 234	1 419	1 379
Totalt	31 158	30 228	33 575

Inom ramen för lotsning är bordningsmomentet den arbetsuppgift som är mest riskfylld, bland annat beroende på bristfälliga bordningsarrangemang. För att fortsatt stärka personalens säkerhetsmedvetenhet och arbeta förebyggande påbörjades under året ett internt projekt som riktar ljuset på dessa frågor.

Under 2021 har antalet lotsningar ökat jämfört 2020 och uppgick till 31 158 (30 228 år 2020 och 33 575 år 2019).

Service mål

De övergripande målsättningarna för verksamheten har uppnåtts under 2021. Servicegraden, det vill säga hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och medelvärdet för alla lotsområden var under perioden 99,5 procent.

Service mål Lotsning

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	95 %	99,4 %	99,5 %	99,2 %	🔧

🔧 = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Lotsningsverksamhetens kostnader utgörs primärt av personella resurser, samt underhålls- och driftkostnader för lotsbåtar. Under 2021 ökade antalet lotsningar med tre procent vilket medför ökade personal- och transportkostnader. Därtill bidrog en åldrad fartygsflotta till att kostnaden för reparation, service och underhåll ökade 2021.

Resultaträkning Lotsning, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	-	-
Lotsavgifter	588	565	606
Övriga externa intäkter	15	9	11
Summa direkta rörelseintäkter	603	574	617
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-541	-526	-513
Övriga externa kostnader	-109	-97	-102
Avskrivningar	-23	-25	-27
Summa direkta rörelsekostnader	-673	-648	-642
Resultat före indirekta rörelseposter	-70	-74	-25
Indirekta rörelseintäkter	22	11	11
Indirekta rörelsekostnader	-103	-110	-111
Rörelseresultat	-151	-172	-124

Framåtblick

Den framtida rekryteringen av sjögående personal står inför flertalet utmaningar kommande år. Yrkeskategorin lotsar är särskilt intressant och ett arbete med att undersöka hur vägarna till yrket kan breddas genomförs i dialog med sjöfartshögskolorna. Parallellt pågår flera projekt rörande rekryteringsprocessen inkluderande tester av lotsar. Ett av Trafikverket finansierat projekt som undersöker hur lotsar utvecklar sin expertis väntas ge värdefull information till fortsatt utveckling av utbildningen. Fortbildningen av båtmän och lotsoperatörer förväntas att öka i och med implementeringen av nya system, förändrade arbetsmetoder och större fokus på verksamhetsnära miljöfrågor. Ett förändringsprojekt rörande lotstransporter förväntas ge positiva effekter på effektiviteten och kostnadsbilden samtidigt som verksamhetens miljöpåverkan, främst avseende koldioxidutsläpp, beaktas.

Lotsningen deltar aktivt i olika projekt som nyttjar de möjligheter digitaliseringen medför i syfte att effektivisera anlöpet. Det handlar bland annat om navigationsstöd från land, lotsruttdistribuering, nautisk tilläggsinformation och etablerandet av gemensamma trafikcentraler för sjötrafikinformation och lotsplanering. Totalförsvarsplaneringen kommer framöver att ta mer resurser i anspråk då fler medarbetare inkluderas i arbetet och övningar skall genomföras.

Sjöfartsverket upprätthåller helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap dygnet runt.



Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion vilket inkluderar svenskt territorium med omgivande vatten samt Vänern, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners (främst Svenska Sjöräddnings-sällskapet och Kustbevakningen) luftfartyg och båtar, men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra typer av olyckor och kriser.

Året som gått

Fysiska aktiviteter som till exempel samverkansmöten, utbildningar och övningar har under pandemin inte varit möjliga att genomföra utan har skjutits fram eller genomförts digitalt. Detta har bland annat påverkat förmågan att bedriva flygräddning i fjällterräng samt utbildningsnivån hos samverkande organisationer inom sjöräddning.

Räddningshelikoptrar har fortsatt att bistå med sjuktransporter när regionernas ordinarie resurser inte har räckt till och även genomfört förflyttningar av Covid-19-smittade patienter mellan sjukhus.

I slutet av november kunde den helikopter som skadades vid en övning 2019 återgå i drift. Under perioden fram till dess var beredskapen periodvis begränsad då antalet helikoptrar inte räckt till. Tillgängligheten på helikoptrar är, trots fulltalig helikopterflotta, en flaskhals för att klara ambitionen om att



Foto: Anton Sienros

upprätthålla beredskap vid fem baser. Ett arbete pågår med att finna en alternativ helikopterbas i Stockholmsområdet. Nuvarande basering i Norrtälje har brister gällande skalskydd, arbetsmiljö och systematiskt flygsäkerhetsarbete. Arbetet görs i samverkan med Region Stockholm som har motsvarande behov för ambulanshelikoptrar.

Sjöfartsverket leder projekt för att kunna använda obemannade luftfarkoster för räddningsändamål. Under året har även medel tilldelats för att bedriva utveckling av komplement till luftburen pejl av nödställda samt för att kunna ställa om det samhällsnyttiga flyget till fossilfritt bränsle.

Enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778) ska Sjöfartsverket tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad sjö- och flygräddningstjänst.

Följande övergripande mål är fastställda för sjö- och flygräddningstjänsten:

- En sjöräddningstjänst som är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen.

Antal sjöräddningsärenden som samverkansorganisationer har medverkat i *

Organisation	2021	2020	2019
Svenska sjöräddningssällskapet	908	991	817
Sjöfartsverket	388	400	403
Kustbevakningen	290	298	262
Kommun/region	237	254	237
Tillfällig**	72	48	53
Polis	41	45	40
Försvarmakten	23	24	16
Utländska	5	6	8
Övriga	5	5	6
Totalt	1 696	2 071	1 842

* Ett enskilt ärende kan ha flera samverkande organisationer, som kan ha medverkat med en eller flera engagerade enheter.

** Medverkan från t.ex. handelsfartyg, fritidsbåt.

- En flygräddningstjänst som ska lokalisera saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.
- Ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

Uppföljning visar att denna övergripande målsättning uppnåtts under 2021. Intern målsättning för räddningshelikopterberedskap:

- Fem beredskapssatta helikoptrar 95 procent av tiden.
- Beredskapssatta helikoptrar på ordinarie basering 92 procent av tiden.

Denna målsättning nåddes inte för 2021 vilket orsakades av den ovan nämnda bristen på helikoptrar.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2021	2020	2019
Antal sjöräddningstjänstärenden	1 167	1 221	1 134
Antal flygräddningstjänstärenden	645	669	669
Antal sjöräddningstjänstärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	1 103	1 161	1 070
Antal flygräddningstjänstärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	123	118	138
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal ärenden	1 687	1 526	1 383
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal ärenden	69	80	95
Stöd till regioner, antal ärenden	550	620	555
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal ärenden	106	112	161
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	565	528	628
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddningstjänst	424	413	457
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	141	115	171
Förmedling av Telemedical Maritime Assistance Services (Läkarråd), antal ärenden	272	247	401

Servicemål

Servicemål Sjö- och flygräddning

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	90 %	97,3 %	97,5 %	98,2 %	♡
Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	90 %	96,6 %	100 %	81,0 %	♡
Flygräddningstjänst, 90 minuter med fungerande nödsändare	90 %	100 %	100 %	100 %	♡
Flygräddningstjänst, 24 timmar utan fungerande nödsändare	90 %	100 %	100 %	97,0 %	♡

⚙️ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

Övriga intäkter avseende helikoptertjänster, Försvarmakten samt Euro-control har ökat under perioden 2019 till 2021. Även ändrad prissättningsmodell för sjuktransporter har bidragit till högre intäkter under året.

Under 2020 och 2021 har delar av verksamheten inte kunnat genomföras som planerat, främst på grund av brist på helikoptrar samt restriktioner kopplat till Covid-19-pandemin. Detta har följaktligen inneburit betydligt lägre kostnader än planerat.

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	155	155	155
Övriga externa intäkter	205	192	180
Summa direkta rörelseintäkter	361	347	335
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-232	-226	-223
Övriga externa kostnader	-217	-218	-223
Avskrivningar	-59	-62	-55
Summa direkta rörelsekostnader	-508	-506	-501
Resultat före indirekta rörelseposter	-147	-159	-166
Indirekta rörelseintäkter	9	5	5
Indirekta rörelsekostnader	-42	-45	-45
Rörelseresultat	-180	-199	-207

Framåtblick

Sjö- och flygräddningssystemet når över åren de övergripande mål (se ovan) som har ställts upp. Det var dock länge sedan systemets totala kapacitet prövades i en stor olycka. Det är inte heller något som har övats tillsammans med andra myndigheter under de senaste åren. Ett arbete pågår för att identifiera hur mer sällan förekommande händelser skulle hanteras för att identifiera och åtgärda svagheter. Parallellt pågår även åtgärder för att stärka både myndighetens egen och samhällets förmåga att hantera större olyckor.

Förutsättningarna för helikopterberedskapen är något bättre för 2022 då samtliga sju helikoptrar är tillgängliga. Systemet är dock känsligt för störningar och saknar marginaler på helikoptersidan. En starkare arbetsmarknad för piloter skulle kunna medföra svårigheter avseende bemanningen av helikoptrarna.





Sjömansservice

Sjömansservice arbetar för en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Det innebär i stort att främja social hållbarhet och att verka i enlighet med ILO-konventionen MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006), som undertecknats av den svenska staten. På våra sjömansklubbar får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även besök till fartyg som inte kan besöka våra anläggningar. Arbetet kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Året som gått

Sjömansservice erbjuder sjöfolket möjlighet till transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Att under en tid få möjligheten att lämna fartyget och hamnområdet är mycket uppskattat av sjöfolket.

Målet för Sjömansservice är att årligen utföra 5 800 fartygsbesök. Årets möjligheter att utföra uppdraget har kraftigt begränsats av restriktioner kopplat till Covid-19-pandemin. Delar av anläggningen i Göteborg var stängd fram till slutet på sommaren på grund av rådande restriktioner. Pandemin har även påverkat den psykosociala situationen för många ombordanställda över hela världen, och önskemålen om olika former av service från isolerade besättningar har varit omfattande. En stor del av kontakten med fartygsbesättningarna har under året skett via mail och mobil vilket varit en nödvändig lösning för att minska risken för smitt-

spridning, men därmed inte en optimal lösning som har fungerat helt tillfredsställande i alla lägen. Det fysiska besöket ombord är viktigt, varvid bägge kontaktytorna har använts under året beroende på aktuell situation. Under 2021 har fler serviceuppdrag i kringliggande hamnar utförts som punktinsatser efter önskemål från fartygsbesättningar i Oskarshamn och Södertälje.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2021	2020	2019
Antal transporterade sjömän	3 554	3 659	16 488
Antal besök (stationer)	39 855	39 645	76 214

Service mål

Trots pågående Covid-19-pandemin har sjömansservice överträffat service-målet med 1 078 fartygsbesök. Jämfört med 2020 har 25 procent fler fartygsbesök genomförts under det gångna året. Antal besök understiger dock kraftigt de nivåer som rådde innan pandemin.

Service mål Sjömansservice

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Antal fartygsbesök	5 800	6 878	5 484	9 221	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Inom verksamhetsområdet Sjömansservice är intäkter och kostnader relativt konstanta över tid. På grund av pandemin har antalet besök på Sjömansservice stationer minskat kraftigt under 2020 och 2021, vilket förklarar minskningen i försäljningsintäkter och kostnader jämfört med 2019.

Resultaträkning Sjömansservice, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	-	-
Övriga externa intäkter	3	3	5
Summa direkta rörelseintäkter	3	3	5
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-12	-13	-14
Övriga externa kostnader	-7	-7	-9
Avskrivningar	-1	-1	-1
Summa direkta rörelsekostnader	-20	-21	-23
Resultat före indirekta rörelseposter	-17	-18	-18
Indirekta rörelseintäkter	1	0	0
Indirekta rörelsekostnader	-4	-5	-5
Rörelseresultat	-21	-22	-23

Framåtblick

Tjänsteutbudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom regelbundet återkommande mätningar gällande kundnöjdhet samt genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven.

Viktiga mål inför kommande år fokuserar främst på ökad tillgänglighet samt minskad klimatpåverkan. Planer finns på att utreda möjligheten att etablera en webbshop för att kunna tillhandahålla elektroniska produkter för sjöfolk som är till havs och för att förenkla försäljning av produkter på platser där Sjömansservice inte har personal tillgänglig. Ambitionen är även att ytterligare förbättra servicetillgången utmed kusterna och att kunna erbjuda förbättrad trådlös internetuppkoppling på fler platser.





Foto: Andreas Bjerner

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla VTS, navigationsvarnings-tjänster och att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv gällande trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Anlöpsservice tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistår kunderna till säkra och effektiva fartygs-anlöp. Trafikcentralerna ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade och/eller miljö känsliga områden. Sjötrafikinformation har även hand om varnings- och rapporteringstjänster samt myndighetsövervakning av vissa havsområden. Vi arbetar systematiskt med att utveckla anlöps-processen, vilket bland annat innebär nya tjänster inom anlöpsplanering. Fokus är alltid på kundresan i anlöpet.

Året som gått

Verksamhetsområdet Sjötrafikinformation omfattar funktionerna VTS, delar av lotsplaneringen, Sweden Traffic och anlöpsservice. VTS (Vessel Traffic Service) ges i fastställda kustområden och är en informationstjänst till sjöfarten med syftet att minska risken för kollisioner och att förhindra sjö-olyckor eller skador på människa, miljö eller egendom. Sjöfartsverket har VTS-service i fyra trafikcentraler som arbetar i nio fastställda VTS områden. Centralerna finns i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. En översyn av organisation, målbild, mätetal och processtruktur har inletts som en del av Sjöfartsverkets effektiviseringsarbete.

I samarbete med Transportstyrelsen har en tidigare inskickad framställan till regeringen om en ny VTS-lag bevakats och följts upp. En konsekvens av detta är att valda delar av ledningssystemet förbereds för att klara en IMO-revision mot relevanta IMO-resolutioner.

Det kontrakt som i januari 2020 slöts med utvald leverantör av nytt VTS-system, behövdes efter fördjupad säkerhetsanalys sägas upp. Under 2021 har förberedelser gjorts för nystart av en säkerhetsklassad upphandling av ett nytt VTS-system, med utökade krav på informationshantering och skydd av den digitala infrastrukturen. Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS i fartygsrapporteringssystemet SoundRep SRS i Öresund fortlöper och och danska staten är partner i upphandlingen av nytt VTS-system.

Antal loggförda VTS-ärenden

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Draggning	9	16	9
På väg mot grund	6	5	6
Kollision	4	1	2
Grundstötning	2	2	5
Nära miss	11	18	8
Ej manöverfärdigt fartyg	19	9	14
Överträdelse för regelverk för lotsning	7	8	10
Överträdelse av rapporteringskrav	18	13	4
Övrigt	71	49	50
Förorening	0	2	1
Fartyget större än tillåtet i farled	0	1	0
Brand ombord	1	0	0
Totalsumma	148	124	109

VTS = Vessel Traffic Services

Infrastruktursatsningen i Göteborg med nya Götaälvförbindelser har slutförts under året. En felriktad sprängning av en äldre brokonstruktion medförde stängning av farleden i november. Sjöfartsverkets koordinering av sjötrafiken under byggnationstiden styrdes via särskilda avtal.

Under året har verksamhetsområdet fortsatt att effektivisera såväl arbets-sätt gentmot kunder som former att spåra och reglera felaktiga farleds-deklarationer och lotsningsavgifter. I projektet Kundresan har fördjupade upplevelseanalyser med rederier/mäklare och hamnar genomförts. Resultaten har omsatts i konkreta utvecklingsåtgärder av kundgränssnitten i Maritime Single Window.

Projektet Digital Transformation av Sjöfartnära tjänster (DTS) har under året påbörjats. Projektets syfte är att automatisera och ytterligare effektivisera våra arbetsflöden och stödverktyg inom anlöpsprocessen. Projektet är en viktig del i programmet Digitalt Anlöp där styrformerna för projektets stora påverkan fortsatt att utvecklats under året.

Under året har ett projekt för att implementera den nya EU-förordningen om ett gemensamt europeiskt inrapporteringsystem i ett Single Window-koncept, EMSWe, fortsatt. Systemet och förordningen ska vara implementerade i augusti 2025 i alla medlemsländer.

Service mål

Antalet loggförda VTS ärenden har ökat jämfört med föregående år vilket delvis har sin förklaring i att trafiken i farlederna ökat. För 2021 uppmättes sex grundstötningar/kollisioner i VTS-område vilket överstiger nollvisionen i servicemålet.

Service mål Sjötrafikinformation

	Mål	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Måltyp
Grundstötningar/kollisioner i VTS område	0 st	6 st	3 st	7 st	🛠️

🛠️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Ökningen av personalkostnader under 2021 förklaras dels av resursförstärkning inom verksamheten kring anlöpservice, men främst av att verksamhetsområdet övertagit delar av lotsplaneringen genom intern samlokalisering av Sjöfartsverkets trafikcentraler till ett och samma verksamhetsområde.

Resultaträkning Sjötrafikinformation, mnkr

	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	-	9
Övriga externa intäkter	2	2	4
Summa direkta rörelseintäkter	2	2	4
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-75	-53	-53
Övriga externa kostnader	-14	-12	-11
Avskrivningar	-2	-2	-2
Summa direkta rörelsekostnader	-91	-67	-66
Resultat före indirekta rörelseposter	-89	-65	-62
Indirekta rörelseintäkter	4	2	2
Indirekta rörelsekostnader	-18	-19	-19
Rörelseresultat	-103	-82	-79

Framåtblick

Arbetet framåt inriktas på att ersätta och digitalisera befintlig IT-systempark inom processen Sjöfartnära Tjänster där kundens upplevelse i anlöpsprocessen är riktmärke. Den stora utmaningen ligger i att förbättra service- och tjänsteutbudet i en allt mer digital omvärld och samtidigt försvåra och förhindra otillbörlig åtkomst av information i våra system. Digitalisering är en nödvändighet för processutvecklingen.

Projektet DTS och EMSWe drivs dels av lagkrav och dels som ett led i digitaliseringen av processer och tjänster. Projektet ingår i programmet Digitalt Anlöp. Inom den branschgemensamma delen av programmet sker en dialog med branschen om hur en digital anlöpsprocess generellt bör utvecklas. Ett mer konkret samarbete om en bred anlöpsprocess med kunden i fokus pågår sedan flera i år i Göteborg tillsammans med Göteborgs Hamn.

Ett liknande samarbetsprojekt, Stockholm Approach, har också inletts och kommer att ingå som delprojekt i projektet Tre trafikcentraler som etableras under 2022.

Ekonomi



Årets ekonomiska händelser

Effekterna av Covid-19 pandemin har fortsatt att påverka koncernens ekonomi, främst genom lägre avgiftspliktiga volymer än vid normalår. De finansiella effekterna av pandemin har dock kunnat hanteras och begränsas.

Verksamheten har behövt anpassas till rådande restriktioner, vilket innebär att vissa aktiviteter och utvecklingsinitiativ inte kunnat genomföras. Restriktionerna har dock inte påverkat organisationens förmåga att utföra grunduppdraget, som under året på det hela taget genomförts i enlighet med utlovade kundlöften.

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
Not	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	693	677	693	677
Farledsavgifter, gods	1	391	378	391	378
Lotsavgifter	2	588	565	588	565
Anslag	3	302	522	302	522
Övriga externa intäkter	4	435	416	434	416
Summa rörelseintäkter		2 409	2 558	2 408	2 558
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	5,6,7	-1 396	-1 362	-1 360	-1 328
Övriga externa kostnader	8, 9	-904	-827	-943	-868
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	10	-184	-183	-183	-182
Övriga rörelsekostnader		-4	-	-4	-
Summa rörelsekostnader		-2 488	-2 372	-2 490	-2 378
Rörelseresultat	11	-79	186	-82	180
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	12	19	0	19	0
Finansiella kostnader	13	-1	-6	0	-6
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-61	180	-63	174
Bokslutsdispositioner	14	63	-161	63	-161
Resultat före skatt		2	19		13
Skattemotsvarighet	15	0	-1	0	0
Årets resultat		2	18	0	13

Kommentarer till koncernens resultaträkning

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till -79 (186) mnkr vilket är en minskning med 265 mnkr jämfört med föregående år. 2020 erhöll Affärsverket ett tillfälligt anslag för att täcka inkomstbortfall kopplat till Covid-19 pandemin, vilket påverkade rörelseresultatet positivt om 263 mnkr. Motsvarande anslag påverkar 2021 års rörelseresultat med 37 mnkr. Det tillfälliga anslagets variation mellan åren är den enskilt största förklaringen till försämringen i rörelseresultatet.

Redovisat resultat för koncernen uppgick till 2 (18) mnkr. Förändring av resultatutjämningsfond har påverkat resultatet med 63 (-161) mnkr.

Under 2021 har ett Affärsverket erhållit 130 mnkr i anslag i syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Anslaget har i sin helhet redovisats som kapitaltillskott över eget kapital.

Rörelseintäkter

Rörelseintäkterna uppgick till 2 409 (2 558) mnkr, en minskning med 149 mnkr jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter stod sjöfartsavgifter för 69,4 (63,3) procent vilket är något lägre än avgifternas andel av koncernens totala intäkter de senaste åren, vilket förklaras av tillfälliga ökningar i anslag.

Sjöfartsavgifter

Merparten av koncernens intäkter består av farledsavgifter och lotsavgifter, vilket sammantaget benämns som sjöfartsavgifter. Jämfört med föregående år har trafiken och därmed de avgiftsbelagda volymerna ökat något. Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick till 1 672 (1 620) mnkr, vilket motsvarar en ökning med 52 mnkr (3,2 procent) jämfört med föregående år. Ingen förändring i avgiftsnivån har skett mellan åren, vilket innebär att förändringen mot föregående år enbart består av skillnad i volymer.

71 253 st

Antal anlop 2021
(66 994 st 2020)

56,1 %

Andel personalkostnader
av totala kostnader 2021
(57,4 % 2020)

Koncernens intäkter från farledsavgifter uppgick till 1 084 (1 055) mnkr vilket motsvarar en ökning med 29 mnkr (2,7 procent) jämfört med föregående år. Intäkten från den fartygsbaserade delen ökade med 16 mnkr och intäkten från den godsbaserade delen ökade med 13 mnkr jämfört med föregående år. Intäkterna från lotsavgifterna uppgick till 588 (565) mnkr, vilket motsvarar en ökning om 23 mnkr (4,0 procent). Antalet utförda lotsningsuppdrag ökade under året med 930 jämfört med föregående år.

Anslag

Intäkter från anslag uppgick till 302 (522) mnkr, en minskning om 220 mnkr (42,1 procent) jämfört med föregående. Minskningen i intäkter från anslagen förklaras av en lägre resultatavräkning av tillfälligt anslag för intäktsbortfall kopplat till covid-19 under 2021.

Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt. Koncernens övriga externa intäkter uppgick till 435 (416) mnkr, en ökning med 19 mnkr (4,5 procent). Ökningen förklaras främst av att Odens expedition till Antarktis gett ökade intäkter om 30 mnkr jämfört med föregående år. Bidragen från externfinansierade projekt har minskat med 15 mnkr då flera projekt finansierade av EU och Trafikverket färdigställts under början av året.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 2 488 (2 372), en ökning med 116 mnkr (4,9 procent). Av koncernens rörelsekostnader står personalkostnader för 56,1 (57,4) procent.

Personalkostnader

Personalkostnaderna i koncernen uppgick till 1 396 (1 362) mnkr, en ökning med 34 mnkr (2,5 procent) jämfört med föregående år. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 35 mnkr. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har minskat med 8 mnkr främst beroende på en lägre skuldökningstakt i pensionsskulden. Övriga personalkostnader har ökat med 7 mnkr. Antal årsarbetskrafter i koncernen uppgick till 1 241 (1 196) varav 276 (243) är kvinnor. Ökningen i antalet årsarbetskrafter förklaras främst av övertagandet av personal som fram till december 2020 var anställda i gemensamt servicecenter hos LFV.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick till 904 (827) mnkr, en ökning med 77 mnkr (9,3 procent). Jämfört med föregående år har fler fartyg genomgått planerat underhåll, vilket medfört ökade kostnader för reparation och underhåll med 19 mnkr. Underhållsarbete på slussarna i Trollhättekanal har medfört ökade kostnader om 27 mnkr. Kostnader för drivmedel har ökat med 28 mnkr. En hårdare isvinter jämfört med föregående år har medfört ökad drivmedelsförbrukning, som i kombination med ökade drivmedelspriser förklarar ökningen av drivmedelskostnaden mot föregående år.

Avskrivningar

Koncernens av- och nedskrivningar uppgick till 184 (183) mnkr.

Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader uppgick till 4 (0) mnkr, och avser främst förluster/utrangeringar av anläggningstillgångar.

Resultat från finansiella poster

Koncernens resultat från finansiella poster uppgick till 18 (-6) mnkr, en ökning med 24 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras av årets indexering av pensionsskuld om 18 (-6) mnkr.

5,8%

Soliditet i affärsverket 2021
(4,7 % 2020)

8,6%

Justerad soliditet i affärsverket 2021
(6,8 % 2020)

Balansräkning

Tillgångar, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	16				
Licenser och köpta programvaror		20	9	20	9
Egenutvecklade datasystem		54	9	54	9
Pågående nyanläggningar och förskott avseende immateriella anläggningstillgångar		5	43	5	43
Summa immateriella anläggningstillgångar		79	61	79	61
Materiella anläggningstillgångar	17				
Byggnader mark och annan fast egendom		690	719	689	718
Skepp		391	406	391	406
Helikoptrar		674	672	674	672
Beredskapstillgångar		13	-	13	-
Inventarier, verktyg och installationer		102	106	100	105
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		2 422	2 179	2 422	2 179
Summa materiella anläggningstillgångar		4 292	4 082	4 289	4 080
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	18	-	-	5	5
Andra långfristiga fordringar	19	112	68	112	68
Summa finansiella anläggningstillgångar		112	68	117	73
Summa anläggningstillgångar		4 483	4 211	4 485	4 214

forts. Tillgångar	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	20	59	69	59	69
Förskott till leverantörer	21	2	1	2	1
Summa varulager m.m.		61	70	61	70
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	22	339	299	339	299
Förutbetalda kostnader	23	40	29	40	29
Upplupna bidragsintäkter	24	46	186	46	186
Övriga upplupna intäkter	25	76	66	75	66
Övriga fordringar	26	95	114	94	112
Summa kortfristiga fordringar		596	694	594	692
Kassa och bank					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		569	569	569	569
Kassa och bank		662	567	645	552
Summa kassa och bank	27	1 231	1 136	1 214	1 121
Summa omsättningstillgångar		1 888	1 900	1 869	1 883
Summa tillgångar		6 371	6 111	6 354	6 097

forts. Balansräkning

Eget kapital och skulder, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Bundet eget kapital					
Statskapital		446	446	446	446
Summa bundet eget kapital		446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		618	681	618	681
Statskapital – anslag för investeringar		13	-	13	-
Balanserat resultat		-701	-848	-710	-853
Årets resultat		2	18	0	13
Summa fritt eget kapital		-68	-149	-79	-159
Summa eget kapital	28	378	297	367	287
Avsättningar					
Avsatt till pensioner, räntebärande	29	3 386	3 366	3 386	3 366
Övriga icke räntebärande avsättningar	30	2	62	2	62
Summa avsättningar		3 388	3 428	3 388	3 428
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		134	213	137	217
Övriga skulder	31	49	53	47	51
Upplupna kostnader	32	301	229	294	223
Oförbrukade bidrag	33	2 098	1 868	2 098	1 868
Övriga förutbetalda intäkter	34	23	23	23	23
Summa kortfristiga icke räntebärande skulder		2 605	2 386	2 599	2 382
Summa eget kapital och skulder		6 371	6 111	6 354	6 097
Poster inom linjen	35				
Ansvarsförbindelser		44	44	44	44
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Kommentarer till koncernens balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december 6 371 (6 111) mnkr, vilket är en ökning med 260 mnkr (4,3 procent) jämfört med föregående år.

Investeringar

Koncernens investeringar uppgick till 417 (329) mnkr och består främst av investeringar i farledsförbättringar samt lotsbåtar. Investeringar i farledsförbättringar finansieras till stor del av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån EU-medel.

Varulager och kortfristiga fordringar

Varulager och kortfristiga fordringar har minskat med 107 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av att de upplupna bidragsintäkterna avseende farledsprojekt finansierade av Trafikverket, har minskat med 140 mnkr jämfört med föregående år. Vidare har helikopterreservdelar om 48 mnkr omklassificerats från varulager/ kortfristiga fordringar till anläggningstillgångar. Kundfordringar har ökat med 40 mnkr främst förklarad av uppgång i trafiken jämfört med föregående år.

Eget kapital och finansiell ställning

Eget kapital i koncernen uppgick vid årets slut till 378 (297) mnkr, en ökning med 81 mnkr jämfört med föregående år. Det bundna kapitalet är oförändrat jämfört med föregående år och uppgår till 446 mnkr. Det fria egna kapitalet har under året förändrats genom anslag redovisade över fritt eget kapital om 143 mnkr, minskning av resultatutjämningsfond om 63 mnkr samt ökat av årets resultat om 2 mnkr. Koncernens fria egna kapital uppgår vid årets slut till -68 (-149) mnkr. Koncernens soliditet uppgick till 5,9 (4,9) procent. Soliditeten i affärsverket uppgick till 5,8 (4,7) procent. Koncernens justerade soliditet uppgick till 8,8 (7,0) procent och den justerade soliditeten för affärsverket uppgick till 8,6 (6,8) procent.

Pensionsskuld

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 386 (3 366) mnkr, och är beräknad enligt 2021 års beräkningsgrund. Diskonteringsräntan har varit oförändrad mellan 2020 och 2021 (-1,4 %) vilket innebär att försäkringsteknisk omvärdering inte gjorts mellan åren. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 mot fritt eget kapital enligt nya regler i Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Nyttjandegraden för pensioner enligt övergångsbestämmelser beräknas till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013.

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder har ökat med 219 mnkr jämfört med föregående år, främst förklarad av en ökning av erhållna bidrag från Trafikverket vilka kommer att lösas upp mot avsedd investerings framtida avskrivningskostnader.

Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-61	180	-63	174
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	36	101	164	102	170
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		40	344	39	344
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager		9	0	9	0
Förändring av kortfristiga fordringar		98	65	98	65
Förändring av kortfristiga skulder		219	100	217	97
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		366	509	363	506
Investeringsverksamheten					
Förändring av långfristiga fordringar		-44	-51	-44	-51
Investeringar i anläggningstillgångar		-371	-329	-370	-328
Försäljning av anläggningstillgångar		1	6	1	6
Kassaflöde från investeringar		-414	-374	-413	-373
Kassaflöde efter investeringar		-48	135	-50	133
Finansieringsverksamheten					
Kapitaltillskott		143	-	143	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		143	-	143	-
Årets kassaflöde		95	135	93	133
Likviditetsförändring					
Likvida medel vid periodens början		1 136	1 001	1 121	988
Likvida medel vid periodens slut		1 231	1 136	1 214	1 121
Förändring i likvida medel		95	135	93	133

Kommentar till koncernens finansieringsanalys

Finansieringsanalysen syftar till att beskriva koncernens förmåga att generera likvida medel och är ett komplement till resultat- och balansräkningarnas beskrivning av lönsamhet och finansiell ställning. Med likvida medel avses kassa och banktillgodohavanden, inklusive placering av likvida medel på Riksgälden.

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till 40 (344) mnkr. Minskningen förklaras främst av det minskade rörelseresultatet samt en lägre skuldökningstakt i pensionsskulden. Kassaflödet från förändringar i rörelsekapitalet uppgick till 366 (509) mnkr.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -414 (-374) mnkr. Förändringen förklaras av en högre investeringstakt under året vilket redogörs närmare för i investeringsutfallet. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 143 (0) mnkr och årets kassaflöde består i anslag som tillförts eget kapital.

Årets kassaflöde uppgick till 95 (135) mnkr och likvida medel vid årets utgång uppgick till 1 231 (1 136 mnkr).

Investeringsutfall

Investeringsutfall, mnkr

Verksamhet/tillgångstyp	Affärsverket				
	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	2019-01-01 – 2019-12-31	Investeringsram 2021	Sjöfartsverkets budget 2021
Farleder					
Södertälje kanal	0	0	0		-
Trollhätte kanal	0	0	2		-
Farledsförbättringar	235	250	764		310
Fast utmärkning	24	9	2		36
Farledsstationer	2	8			-
Flytande utmärkning	0	0	0		-
Arbetsfartyg	9	12	5		22
Övrigt	7	12	1		5
Summa	277	292	773	1020	374
Isbrytning					
IB 2020	20	7	-17		32
Övrigt	0	-	9		-
Summa	20	7	-8	47	32
Sjögeografisk information					
Utrustning till sjömätningfartyg	0	0	0		0
Utrustning för sjömätning	1	1	0		4
IT-system m.m.	4	1	-		6
Summa	5	3	0	21	11
Sjötrafikinformation					
Informationscentraler	0	0	0		46
Summa	0	0	0	37	46
Lotsning					
Lotsstationer	2	0	2		18
Lotsbåtar	35	9	9		48
Summa	37	10	11	51	66

forts. Investeringsutfall

Verksamhet/tillgångstyp	Affärsverket				
	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	2019-01-01 – 2019-12-31	Investeringsram 2021	Sjöfartsverkets budget 2021
Sjö- och flygräddning					
Räddningshelikoptrar och utrustning	12	4	1		4
IT-system m.m.	1	0	1		2
Summa	13	5	2	5	6
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	18	12	16		57
Summa	18	12	16	11	57
Totala investeringar	370	328	794	1192	590

För koncernen tillkommer investeringar om 1 (1) mnkr

Kommentar till investeringar i affärsverket

Sjöfartsverkets genomför löpande underhåll och uppgraderingar i såväl infrastruktur, egendom och i tekniska system. Årets investeringar uppgick till 370 (328) mnkr, en ökning med 42 mnkr jämfört med föregående år. Investeringsramen enligt regleringsbrevet uppgår till 1 192 mnkr. Investeringsramen baseras på antaganden om investeringar som gjordes innan pandemin var ett faktum och flera investeringar har blivit försenade på grund av förändrade förutsättningar i verksamheten. Därtill initieras många av Sjöfartsverkets investeringar av Trafikverket där långsiktiga prognoser är svåra att uppskatta. Sjöfartsverkets uppdaterade interna investeringsbudget för 2021 uppgick till 590 mnkr. Avvikelsen från budget förklaras generellt med att investeringsprojekt av olika anledningar har blivit framskjutna och/eller försenade.

Minskningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på lägre investeringar i farledsförbättringar där Mälarprojektet är det största pågående projektet. Aktiviteten i detta projekt har varit lägre då entreprenören håller på att bytas ut. Ökningen inom isbrytningsverksamheten förklaras av projektet kring nya isbrytare IB 2020, vilket inte uppnår budgeterade nivåer till följd av framskjutning inom projektet. Avvikelse mot budget avseende Sjötrafikinformation förklaras av förseningar i upphandlingen av VTS-system. I lotsningsverksamheten har investeringar i lotsbåtar skett under året vilket förklarar ökningen mot föregående år. Inom gemensamma funktioner har investeringarna skett i främst bilar samt i IT-system.

Tvister och osäkerhetsfaktorer

Tvister

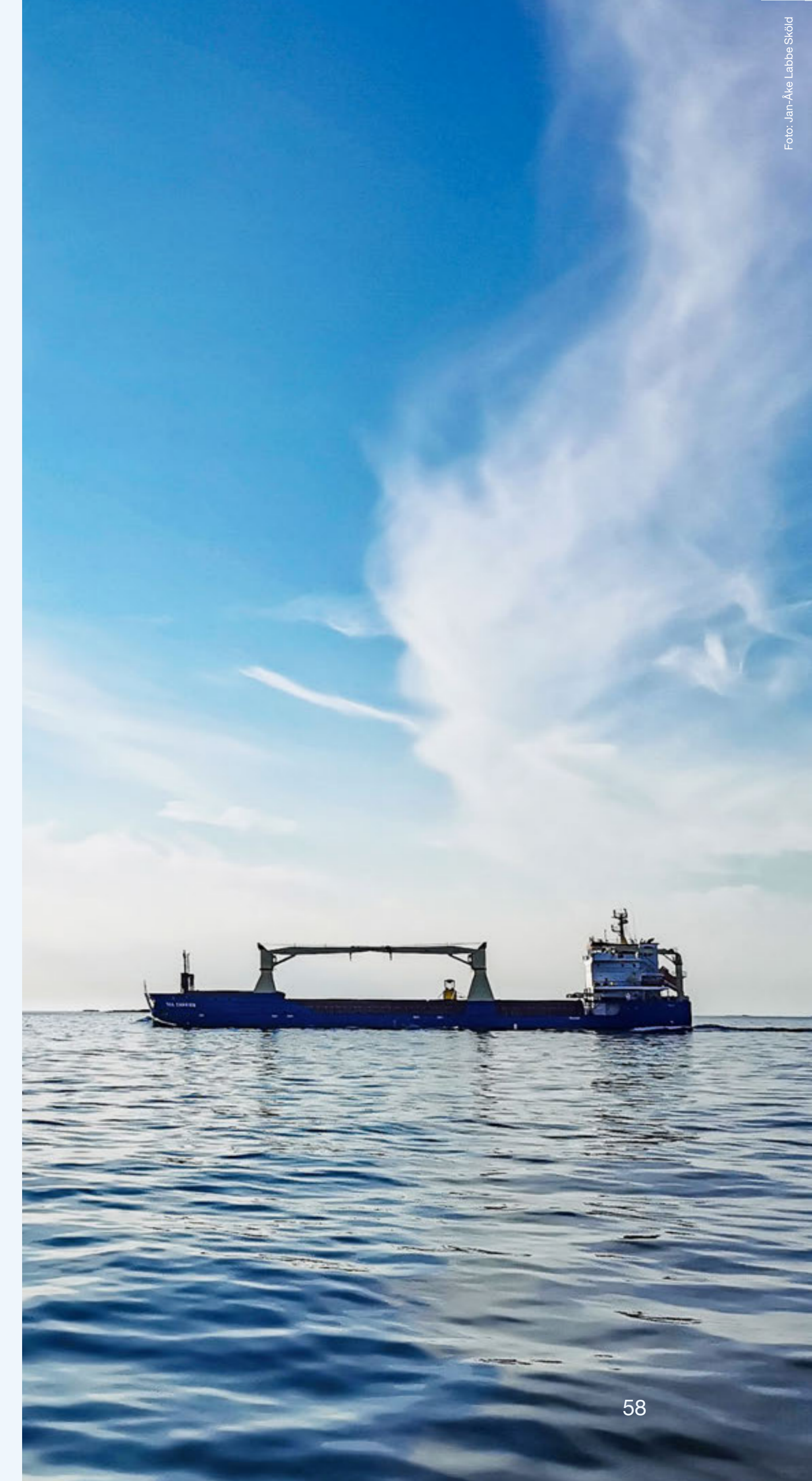
Sjöfartsverket har under 2019 väckt talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om 6,6 mnkr. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagisering av Statens Vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi. Sjöfartsverket har en utestående fordran gentemot Vänersborgs kommun om ca 0,2 mnkr avseende underhållsåtgärder utförda på två av kommunens öppningsbara broar över Trollhätte Kanal. Parterna är oense om tolkningen av ingångna avtal kring vem som ska bära kostnaden efter att reglerna om statsbidrag till kommuner har ändrats. Broarna är också i behov av större reinvesteringar i närtid och parterna är även oense om vem som ska stå för dessa kostnader. Under 2020 har Vänersborgs kommun väckt talan mot Sjöfartsverket avseende kostnadsersättning för andra reparationskostnader kopplat till dessa broar. Bägge dessa tvister ligger och väntar på avgörande i domstol.

Andra osäkerhetsfaktorer

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten genom europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Till följd av pandemins påverkan på trafikvolymen, finns risk för att underskott uppstår i Eurocontrolsystemet som skulle kunna leda till att Sjöfartsverket inte erhåller beräknade ersättningsnivåer. Utöver pandemins påverkan på luftfarten finns ytterligare en osäkerhet gällande Sjöfartsverkets ersättningsnivå för 2020 och 2021 då Sveriges prestationsplan för perioden 2020-2024 ännu inte har godkänts av Kommissionen/Single Sky Committee. Sjöfartsverkets redovisade intäkter från Eurocontrol uppgår till 93 mnkr för 2021 och 89 mnkr för 2020.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter periodens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 december 2021. I januari 2022 gav Regeringen Statskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transportpolitiska och klimatpolitiska mål.



Flerårsöversikt Koncernen

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2021	2020	2019	2018	2017
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 672	1 620	1 784	1 780	1 604
Övriga externa intäkter	737	938	672	625	585
Summa rörelseintäkter	2 409	2 558	2 456	2 405	2 189
Externa kostnader	-2 304	-2 189	-2 243	-2 120	-2 088
Avskrivningar	-184	-183	-189	-208	-208
Summa rörelsekostnader	-2 488	-2 372	-2 432	-2 328	-2 296
Rörelseresultat	-79	186	24	77	-107
Finansiella intäkter och kostnader	18	-6	-32	-25	-13
Rörelseresultat efter finansiella poster	-61	180	-8	52	-120
Bokslutsdispositioner	63	-161	-	-33	120
Resultat före skattemotsvarighet	2	19	-8	19	0
Skattemotsvarighet	0	-1	-	-2	-0
Årets resultat	2	18	-8	17	-0

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen

	2021	2020	2019	2018	2017
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	4 483	4 211	4 018	3 411	2 915
Omsättningstillgångar	1 888	1 900	1 829	1 596	1 573
Summa tillgångar	6 371	6 111	5 847	5 007	4 488
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	378	297	446	459	408
Avsättningar	3 388	3 428	3 114	2 921	2 860
Långfristiga skulder	-	-	-	-	240
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 605	2 386	2 287	1 627	980
Summa eget kapital och skulder	6 371	6 111	5 847	5 007	4 488
Nyckeltal					
Kassalikviditet	70,1	76,7	76,9	91,9	150,2
Balanslikviditet	72,5	79,6	80,0	98,1	160,5
Sysselsatt kapital	3 764	3 663	3 444	3 444	3 500
Soliditet	5,9	4,9	7,6	9,2	9,1
Justerad soliditet	8,8	7,0	10,6	12,2	10,7
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	5,1	0,7	2,2	negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,6	4,8	negativt	4,0	0,0
Räntetäckningsgrad	negativt	28,8	0,8	3,1	negativt
Årsarbetskraft					
Män	966	954	922	904	879
Kvinnor	276	243	223	206	191
Total årsarbetskraft	1 241	1 196	1 145	1 110	1 071
Omsättning per anställd, tkr	1 941	2 138	2 145	2 167	2 045
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 088	1 083	1 045	1 016	985
Kvinnor	317	299	275	245	239
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 405	1 382	1 320	1 261	1 224

Flerårsöversikt Affärsverket

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2021	2020	2019	2018	2017
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 672	1 620	1 784	1 780	1 604
Övriga externa intäkter	736	938	673	624	585
Summa rörelseintäkter	2 408	2 558	2 457	2 404	2 189
Externa kostnader	-2 307	-2 196	-2 242	-2 124	-2 089
Avskrivningar	-183	-182	-189	-207	-207
Summa rörelsekostnader	-2 490	-2 378	-2 431	-2 331	-2 296
Rörelseresultat	-82	180	26	73	-107
Finansiella intäkter och kostnader	19	-6	-22	-25	-13
Rörelseresultat efter finansiella poster	-63	174	4	48	-120
Bokslutsdispositioner	63	-161	-	-33	120
Resultat före skattemotsvarighet	0	13	4	15	0
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	0	13	4	15	0

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket

	2021	2020	2019	2018	2017
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	4 485	4 214	4 020	3 414	2 917
Omsättningstillgångar	1 869	1 883	1 815	1 574	1 563
Summa tillgångar	6 354	6 097	5 835	4 988	4 480
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	367	287	441	442	395
Avsättningar	3 388	3 428	3 112	2 921	2 860
Långfristiga skulder	-	-	-	-	240
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	-	5
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 599	2 382	2 282	1 625	980
Summa eget kapital och skulder	6 354	6 097	5 835	4 988	4 480
Nyckeltal					
Kassalikviditet	69,6	76,1	76,5	90,8	148,7
Balanslikviditet	71,9	79,1	79,6	96,9	158,9
Sysselsatt kapital	3 753	3 653	3 851	3 559	3 638
Soliditet	5,8	4,7	7,6	8,9	8,8
Justerad soliditet med utfall	8,6	6,8	10,8	11,8	10,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	5,0	1,0	2,1	negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	3,5	0,9	3,5	0,0
Räntetäckningsgrad	negativt	27,7	1,0	3,0	negativt
Årsarbetskraft					
Män	928	920	889	877	852
Kvinnor	272	238	220	203	187
Total årsarbetskraft	1 199	1 159	1 109	1 080	1 039
Omsättning per anställd, tkr	2 008	2 207	2 216	2 226	2 106
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 050	1 045	1 012	989	957
Kvinnor	313	294	272	242	235
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 363	1 339	1 284	1 231	1 192

Redovisningsprinciper

Allmänt

Sjöfartsverket följer i sin redovisning Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, Förordning (2000:606) om myndigheters bokföring samt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd. I vissa specifika fall tillämpas K3, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

Sjöfartsverkets verksamheter farleder, isbrytning, sjögeografisk information och lotsning omfattas av Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. Kraven om öppen redovisning uppfylls dels genom att intäkter och kostnader redovisas för varje verksamhet i årsredovisningen och dels genom den särskilda redovisning som upprättas och som i likhet med årsredovisningen är föremål för granskning av Riksrevisionen.

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I affärsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Avskrivning påbörjas när systemet är färdigt att tas i bruk för det ändamål det är avsett. När det finns indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Komponentredovisning tillämpas för sammansatta anläggningstillgångar med betydande komponenter som förväntas förbrukas i annan takt än den totala tillgången. De anläggningstillgångar som främst omfattas av komponentredovisning är fartyg och byggnader. Sjöfartsverket tillämpar övergångsbestämmelse i 5 kap. 1§ FÅB och ingen ytterligare uppdelning av det bokförda värdet per 2015-12-31 på dessa tillgångar har gjorts. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffningsvärdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

För materiella anläggningstillgångar som finansierats eller delfinansierats av externa parter redovisas oförbrukade bidrag som löses upp i takt med att anläggningstillgången skrivs av.

Beredskapstillgångar är varor och inventarier med mera som anskaffas för försörja landet i ett krisläge. Satsningar görs med särskilda anslagsmedel rörande civilt försvar. Beredskapstillgångar delas in i beredskapsinventarier och beredskapsvaror (beredskapslager).

Beredskapsinventarier är tillgångar som anskaffas för stadigvarande bruk eller innehav. Avsikten vid anskaffningen är att tillgången inte ska avyttras under sin nyttjandeperiod. Myndigheten ska skriva av tillgångarna enligt en avskrivningsplan på motsvarande sätt som andra materiella anläggningstillgångar.

Beredskapsvaror (beredskapslager) klassificeras som en anläggningstillgång trots att de omsätts löpande, eftersom syftet med innehavet är långsiktigt. Beredskapsvaror innehas inte tills de blivit inkuranta utan omsätts vid den tidpunkt det är mest fördelaktigt för staten, för att minimera kostnaderna. Det innebär att beredskapsvaror inte skrivs av enligt någon plan, eftersom de inte fortlöpande minskar i värde.

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt de immateriella anläggningstillgångarna i kategorierna licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem, skrivs av linjärt över sina beräknade ekonomiska livslängder, som varierar beroende på anläggningens art. Avskrivningarna görs på anskaffningsvärdena. För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-10 år
Egenutvecklade datasystem	5-10 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	10-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	25 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år

Avskrivningstiden om 10 år för licenser och köpta programvaror avser CHAMPS vilket är ett system för sjökortsproduktion. Avskrivningstiden om 10 år för egenutvecklade datasystem avser IB Next som är system för samordning av isbrytning som kommer att nyttjas minst under 10 år.

Bolagen

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	3 år

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 görs inget inkuransavdrag. Bränslelagren värderas enligt principen först in – först ut (FIFU).

Kundfordringar

Avskrivning för förväntade förlustrisker avseende utestående fordringar har gjorts efter individuell prövning.

Utländska valutor

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär netto-redovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

Det bokförda statskapitalet är fast och motsvaras av de före 1987-07-01 anslagsfinansierade anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde med avdrag för samtliga avskrivningar. Från 1994-01-01 ingår även Trollhätte kanalverks utgående statslån per 1993-12-31 och från 2007-01-01 ingår Handelsflottans Kultur- och Fritidsråds utgående statskapital per 2006-12-31.

Från och med 2021 redovisas anslag som erhållits för investeringar i beredskapstillgångar som statskapital inom fritt eget kapital. Kapitalet kommer att lösas upp i takt med avskrivningar på dessa tillgångar.

Resultatutjämningsfond

Resultatutjämningsfonden uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 och är avsedd för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid vinstgivande år kan Sjöfartsverket avsätta del av årets resultat som överstiger räntabilitetsmålet, till resultatutjämningsfonden. Vid förlustgivande år kan fonden lösas upp för förlusttäckning.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för kostnader för sanering av förorenad mark.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

Sjöfartsverket betalar de av Statens tjänstepensionsverk (SPV) faktiskt utbetalade pensionerna för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som avgått före den 1 juli

1987 har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Från 1 januari 2016 gäller ett nytt pensionsavtal för staten, PA 16, som består av två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar och motsvarar i princip det tidigare PA03-avtalet. Förändringen innebär att anställda födda 1988 eller senare går över till en helt premiebestämd pensionsordning. Anställda före 1988 har flyttats över till PA 16 med vissa justeringar, men behåller en förmånsbestämd pension.

För de lotsar från Vänerns Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsättningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner.

Den pensionsskuld som redovisas beräknas av SPV enligt fastställda försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Under 1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent. Pensionskostnaderna redovisas fördelade dels på rörelsekostnader, dels på finansiella kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden, dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV.

Den årliga förändringen av pensionsskulden beror dels på den normala variationen i pensionsskulden och dels variation till följd av den ränta som används i beräkningsgrunden för pensionsskulden och som fastställs årligen av SPV.

I den av SPV beräknade pensionsskulden ingår avkastningsskatt i enlighet med de beräkningsgrunder som Finansinspektionen anger i FFFS 2007:31 och som tillämpas vid beräkning av affärsverkens pensionsskuld.

I dotterbolaget tryggas pensionsutfästelser huvudsakligen genom avtal med försäkringsbolag och kostnadsförs under den period de intjänas.

Farledsprojekt

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Mervärdesskatter

Sjöfartsverket är skattskyldig enligt lagen om mervärdesskatt för den del av verksamheten som inte utgör myndighetsutövning. För den del av verksamheten som utgör myndighetsutövning har Sjöfartsverket enligt regeringsbeslut rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt enligt de regler som följer av Förordning (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt.

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Årsarbetskraft

Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Avrundning

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats. I tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.



Noter

Belopp i mnkr där inte annat anges.

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift, där en del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Farledsavgifter				
Avgift på fartyg, lastfartyg	487	482	487	483
Avgift på fartyg, färjor	220	207	220	207
Summa avgift på fartyg före rabatter	707	689	707	690
Rabatter på fartyg	-14	-12	-14	-13
Summa avgift på fartyg	693	677	693	677
Avgift på gods, lastfartyg	261	265	261	265
Avgift på gods, färjor	132	116	132	116
Summa avgift på gods före rabatter	393	381	393	381
Rabatter på gods	-2	-3	-2	-3
Summa avgift på gods	391	378	391	378
Summa farledsavgifter	1 084	1 055	1 084	1 055

Farledsavgifterna (före rabatt) har uppburits på följande lotsningsområden.

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2021	2020	2021	2020
Luleå	50	52	27	28
Gävle	35	41	19	22
Stockholm	99	98	42	38
Södertälje	39	44	19	18
Kalmar	74	65	32	32
Malmö	169	169	105	94
Göteborg	152	139	86	89
Marstrand	84	76	59	56
Vänern/Trollhätte kanal	5	5	4	4
Summa	707	689	393	381

Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden

	2021	2020
Luleå	47	49
Gävle	41	41
Stockholm	78	74
Södertälje	96	84
Kalmar	50	44
Malmö	73	75
Göteborg	91	86
Marstrand	80	75
Vänern/Trollhätte kanal	32	37
Summa	588	565

Not 3 Anslagsredovisning tkr

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Tillfört eget kapital	Utgående överföringsbelopp
22 01 001	-	27 108	-	27 108	-14 121	-12 885	102
22 01 004	-	188 308	-	188 308	-188 308	-	0
22 01 005	-	62 284	-	62 284	-62 284	-	0
22 01 020	-	130 000	-	130 000	-	-130 000	0
22 01 021	37 293	-	-	37 293	-37 293	-	0
Summa	37 293	407 700	-	444 993	-302 006	-142 885	102

Anslag 22 01 001

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Villkor: Sjöfartsverket får disponera medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Anslag 22 01 004

Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.

Villkor: Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Anslag 22 01 005

Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanal mm.

Villkor: Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Anslag 22 01 020

Tillskott till Sjöfartsverket är ett tillfälligt anslag på 130 mnkr som beslutades av riksdagen i juni 2021 vars ändamål är avsett för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi till följd av spridningen av sjukdomen covid-19.

Anslag 22 01 021

Tillskott till Sjöfartsverket är ett tillfälligt anslag på 300 mnkr som beslutades av riksdagen i juni 2020 och som får användas för att kompensera för intäktsbortfall kopplat till utbrottet av covid-19 viruset.

Villkor: Anslaget får användas till att täcka intäktsbortfall för Sjöfartsverket med anledning av utbrottet av det nya covid-19 viruset.

Not 4 Övriga externa intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Försäljning och royalty sjökort	41	40	41	40
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	1	0	1	0
Helikoptertjänster	84	79	84	79
Uthyrning	30	21	30	21
Bidrag	28	44	28	44
Fakturerade kostnader	37	41	37	41
Tjänster med fartyg	11	13	11	13
Ersättning för drift av broar	11	11	11	11
Realisationsvinster	1	6	1	6
Eurocontrolavgifter	93	89	93	89
Övriga rörelseintäkter	98	72	97	72
Summa övriga externa intäkter	435	416	434	416

Not 5 Personalkostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Löner och ersättningar	849	814	825	792
Kostnadsersättningar	15	15	15	15
Årets pensionskostnader	154	156	152	152
Normal förändring av pensionsskulden	28	43	28	43
Löneskatt på normal förändring av pensionsskulden	9	13	9	13
Avgår finansiell del av pensionsskuld förändringen	-	-6	-	-6
Övriga sociala kostnader	318	310	309	303
Övriga personalkostnader	23	17	23	17
Summa personalkostnader	1 396	1 362	1 360	1 328

Not 6 Sjukfrånvaro

	Affärsverket	
	2021	2020
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,52 %	3,14 %
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	30,20 %	28,02 %
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,36 %	2,67 %
Kvinnor	3,02 %	4,74 %
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	4,80 %	4,19 %
30-49 år	1,92 %	2,72 %
50 år eller äldre	3,03 %	3,56 %

Not 7 Ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare, tkr

	Lön/arvode
Styrelseledamöter	
Olle Sundin, styrelseordförande	65
Katarina Norén, generaldirektör	1 801
Björn Alvengrip	32
Tove Friberg	32
Erika Rosander (t.o.m. 2021-06-30)	13
Lars Johansson (f.r.o.m. 2021-07-01)	18
Ewa Skoog Haslum	32
Yvonne Gustafsson	32
Personalrepresentanter	
Tapani Hoffrén	445
Patrik Wikand	1 114
Bengt-Erik Johansson	572
Suppleanter för personalrepresentanter	
Carl Cremonese	643
Jesper Svensson	661
Pierre Sundberg	468

Not 8 Övriga externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Hyror	93	84	89	81
Drivmedel	96	68	96	68
Reparationer och underhåll	225	206	224	205
Extern bemanning	151	151	151	151
Övriga köpta tjänster	89	62	136	109
IT-utrustning	40	36	40	36
Telekommunikation och post	21	22	21	22
Transportmedel	7	7	7	7
Resekostnader och transporter	53	50	52	49
Fastighetskostnader	25	30	25	30
Realisationsförluster	1	3	1	3
IT-konsulter	18	16	18	16
Övriga helikoptertjänster	46	47	46	47
Övriga rörelsekostnader	39	45	37	44
Summa övriga externa kostnader	904	827	943	868

Not 9 Arvode till revisorer, tkr

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 500	1 462	1 500	1 462
KPMG AB				
- EU-revision	0	0	0	0
- projektrevision	0	0	0	0
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	117	109		
Summa övriga externa kostnader	1 617	1 571	1 500	1 462

Not 10 Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Licenser och köpta programvaror	3	3	3	3
Egenutvecklade datasystem	8	9	8	9
Skepp	49	49	49	49
Helikoptrar	46	45	46	45
Inventarier, verktyg och installationer	27	28	26	28
Byggnader	18	15	18	15
Markanläggningar	33	34	33	34
Justeringseffekt	0	-	0	-1
Summa avskrivningar	184	183	183	182

Not 12 Finansiella intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	19	0	19	0
Ränteintäkter från kundfordringar	0	0	0	0
	19	0	19	0

Not 13 Finansiella kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	-	-6	-	-6
Övriga räntor	-1	0	0	0
Summa finansiella kostnader	-1	-6	0	-6

Not 11 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Gemensamt	Totalt
2021-01-01-2021-12-31										
Rörelsens intäkter										
Farledsavgifter, fartyg	-	-	-	-	-	-	-	-	693	693
Farledsavgifter, gods	-	-	-	-	-	-	-	-	391	391
Lotsavgifter	-	-	-	-	588	-	-	-	-	588
Anslag	77	-	0	-	-	-	156	14	55	302
Övriga externa intäkter	45	85	57	2	15	3	205	17	5	434
Summa rörelseintäkter	122	85	57	2	603	3	361	31	1 144	2 408
Direkta rörelsekostnader										
Personalkostnader	-137	-25	-93	-75	-541	-12	-232	-47	-198	-1 360
Övriga externa kostnader	-138	-319	-42	-14	-109	-7	-217	-17	-80	-943
Avskrivningar	-60	-21	-7	-2	-23	-1	-59	0	-10	-183
Övriga rörelsekostnader	-3	-	0	-	-	-	-	-	-1	-4
Summa direkta rörelsekostnader	-338	-365	-142	-91	-673	-20	-508	-64	-289	-2 490
Rörelseresultat	-216	-280	-85	-89	-70	-17	-147	-33	855	-82
2020-01-01-2020-12-31										
Rörelsens intäkter										
Farledsavgifter, fartyg	-	-	-	-	-	-	-	-	677	677
Farledsavgifter, gods	-	-	-	-	-	-	-	-	378	378
Lotsavgifter	-	-	-	-	565	-	-	-	-	565
Anslag	77	-	-	-	-	-	155	8	282	522
Övriga externa intäkter	56	58	58	2	9	3	192	27	11	416
Summa rörelseintäkter	133	58	58	2	574	3	347	35	1 348	2 558
Direkta rörelsekostnader										
Personalkostnader	-131	-33	-92	-53	-526	-13	-226	-48	-206	-1 328
Övriga externa kostnader	-92	-274	-50	-12	-97	-7	-218	-24	-94	-868
Avskrivningar	-59	-17	-7	-2	-25	-1	-62	-	-9	-182
Övriga rörelsekostnader	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0
Summa direkta rörelsekostnader	-282	-324	-149	-67	-648	-21	-506	-72	-309	-2 378
Rörelseresultat	-149	-266	-91	-65	-74	-18	-159	-37	1 039	180

Not 14 Bokslutsdispositioner

Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition.

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Avsättning till resultatutjämningsfond	-	-161	-	-161
Återföring från resultatutjämningsfond	63	-	63	-
Summa bokslutsdispositioner	63	-161	63	-161

Not 15 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera skattemotsvarighet på det skattepliktiga resultatet motsvarande bolagsskatt. Dotterbolagen betalar bolagsskatt om 20,6 procent.

	Koncernen		Affärsverket	
	2021	2020	2021	2020
Aktuell skatt för året	0	1	0	0
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	0	1	0	0

Not 16 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Licenser och köpta programvaror				
Ingående anskaffningsvärde	52	52	52	52
Omföringar från pågående investeringar	14	-	14	-
Utgående anskaffningsvärde	66	52	66	52
Ingående av- och nedskrivningar	-43	-40	-43	-40
Årets av- och nedskrivningar	-3	-3	-3	-3
Utgående av- och nedskrivningar	-46	-43	-46	-43
Utgående planenligt restvärde	20	9	20	9
Egenutvecklade datasystem				
Ingående anskaffningsvärde	74	71	74	71
Årets anskaffningar	-	1	-	1
Omföringar från pågående investeringar	53	2	53	2
Utgående anskaffningsvärde	127	74	127	74
Ingående av- och nedskrivningar	-65	-56	-65	-56
Årets av- och nedskrivningar	-8	-9	-8	-9
Utgående av- och nedskrivningar	-73	-65	-73	-65
Utgående planenligt restvärde	54	9	54	9
Pågående anskaffningar				
Ingående anskaffningsvärde	43	41	43	41
Årets anskaffningar	8	4	8	4
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-67	-2	-67	-2
Omklassificeringar	21	-	21	-
Utgående anskaffningsvärde	5	43	5	43
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Planenligt restvärde	5	43	5	43

Not 17 Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Byggnader				
Ingående anskaffningsvärde	782	791	781	790
Årets anskaffningar	31	6	31	6
Försäljningar/utrangeringar	-9	-15	-9	-15
Omklassificeringar	-9	0	-9	0
Utgående anskaffningsvärde	795	782	794	781
Ingående av- och nedskrivningar	-631	-630	-631	-630
Årets av- och nedskrivningar	-18	-15	-18	-15
Försäljning/utrangering	9	14	9	14
Utgående av- och nedskrivningar	-640	-631	-640	-631
Utgående planenligt restvärde	155	151	154	150
Mark				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	7	7	7	7
Markanläggningar				
Ingående anskaffningsvärde	1 350	1 349	1 350	1 349
Omföringar från pågående investeringar		1		1
Utgående anskaffningsvärde	1 350	1 350	1 350	1 350
Ingående av- och nedskrivningar	-789	-755	-789	-755
Årets av- och nedskrivningar	-33	-34	-33	-34
Utgående av- och nedskrivningar	-822	-789	-822	-789
Utgående planenligt restvärde	528	561	528	561

forts. Not 17

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Skepp				
Ingående anskaffningsvärde	1 853	1 857	1 853	1 857
Årets anskaffningar	34	5	34	5
Omföringar från pågående investeringar	-	6	-	6
Försäljningar/utrangeringar	-13	-15	-13	-15
Utgående anskaffningsvärde	1 874	1 853	1 874	1 853
Ingående av- och nedskrivningar	-1 447	-1 411	-1 447	-1 411
Årets av- och nedskrivningar	-49	-49	-49	-49
Försäljning/utrangering	13	13	13	13
Utgående av- och nedskrivningar	-1 483	-1 447	-1 483	-1 447
Utgående planenligt restvärde	391	406	391	406
Helikoptrar				
Ingående anskaffningsvärde	919	919	919	919
Årets anskaffningar	2	-	2	-
Omklassificeringar	46	-	46	-
Utgående anskaffningsvärde	967	919	967	919
Ingående av- och nedskrivningar	-247	-202	-247	-202
Årets av- och nedskrivningar	-46	-45	-46	-45
Utgående av- och nedskrivningar	-293	-247	-293	-247
Utgående planenligt restvärde	674	672	674	672
Beredskapstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	-	-	-	-
Årets anskaffningar beredskapsvaror	9	-	9	-
Beredskapsinventarier under uppförande	4	-	4	-
Utgående anskaffningsvärde	13	-	13	-
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	13	-	13	-

forts. Not 17

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Inventarier verktyg och installationer				
Ingående anskaffningsvärde	496	496	491	491
Årets anskaffningar	15	3	14	3
Omföring från pågående investeringar	0	3	0	3
Försäljningar/utrangeringar	-7	-6	-7	-6
Omklassificeringar	9	-	9	-
Utgående anskaffningsvärde	513	496	507	491
Ingående av- och nedskrivningar	-390	-368	-386	-364
Årets av- och nedskrivningar	-27	-28	-26	-28
Försäljning/utrangering	7	6	7	6
Omklassificeringar	-1	-	-2	-
Utgående av- och nedskrivningar	-411	-390	-407	-386
Utgående planenligt restvärde	102	106	100	105
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	2 179	1 879	2 179	1 879
Årets anskaffningar	269	310	269	310
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-	-10	0	-10
Försäljningar/utrangeringar	-5	-	-5	-
Omklassificeringar	-21	-	-21	-
Utgående anskaffningsvärde	2 422	2 179	2 422	2 179
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	2 422	2 179	2 422	2 179

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2021 till 58 699 tkr.

Not 18 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB äger samtliga aktier i dotterbolaget SMA Maintenance AB. SMA Maintenance AB säkerställer sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100 %	100 %
SMA Maintenance AB	556760-0126	Norrköping	100 %	100 %
Bokfört värde				5 mnkr

Not 19 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Kapitalförsäkring	17	16	17	16
Övriga långfristiga fordringar Eurocontrol	95	52	95	52
Summa andra långfristiga fordringar	112	68	112	68

I posten kapitalförsäkring ingår försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de s.k. undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). På grund av pandemin har flygtrafiken kraftigt reducerats, vilket medfört att Sjöfartsverkets fordran på Eurocontrol ökat från 52 mnkr till 95 mnkr under året. Fordran skall regleras under en period om 5-7 år med början 2023.

År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs ned. I balansräkningen tas detta inte upp till något värde.

forts. Not 19

Investeringar i Sjöfartshotell, tkr	Beslutsdatum	2021-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

Not 20 Varulager

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Bränslelager	34	33	34	33
Sjökort	1	2	1	2
Centralförrådet	10	8	10	8
Reservdelar AW 139	12	25	12	25
Övrigt	2	1	2	1
Summa varulager	59	69	59	69

Not 21 Förskott till leverantör

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Förskott till leverantör	2	1	2	1
Summa förskott till leverantörer	2	1	2	1

Not 22 Kundfordringar

Sjöfartsverket har sedan våren 2020 infört utökad kredittid på kundfakturor från 30 till 60 dagar.

Årets konstaterade kundförluster uppgår till 245 (186) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 22 (0) tkr. Per balansdagen uppgår reservering för osäkra kundfordringar till 240 (304) tkr.

Not 23 Förutbetalda kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Licenser	4	6	4	6
Hyror	12	8	3	8
Övriga förutbetalda kostnader	24	15	33	15
Summa förutbetalda kostnader	40	29	40	29

Not 24 Upplupna bidragsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna bidragsintäkter	46	186	46	186
Summa upplupna bidragsintäkter	46	186	46	186

Avser bidrag från Trafikverket för farledsprojekt där kostnader upparbetats men bidrag ännu inte hunnit rekvireras.

Not 25 Övriga upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna farleds- och lotsavgifter	28	23	28	23
Upplupna bidragsintäkter	24	13	24	13
Sjögeografiska produkter	11	11	11	11
Övriga upplupna intäkter	13	19	12	19
Summa upplupna intäkter	76	66	75	66

Not 26 Övriga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Mervärdesskattfordran	27	26	27	26
Skattefordringar	1	1	-	-
Eurocontrolavgifter	10	0	10	-
Avräkning med statsverket	10	20	10	20
Övriga fordringar	47	67	47	66
Summa övriga fordringar	95	114	94	112

Not 27 Kassa och bank

Tillgodohavande hos Riksgälden avser avistainlåning.

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Kassa	0	0	0	0
Bank	1 231	1 136	1 214	1 121
Summa kassa och bank	1 231	1 136	1 214	1 121

Not 28 Eget kapital

Koncernen	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	-149	446	0
Omvärdering pensionsskuld	-	-	-	-328
Kapitaltillskott	-	130	-	-
Statskapital - anslag för investeringar	-	13	-	-
Årets resultat	-	2	-	18
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-63	-	162
Belopp vid årets slut	446	-68	446	-149

Affärsverket	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	-159	446	-5
Omvärdering pensionsskuld	-	-	-	-328
Kapitaltillskott	-	130	-	-
Statskapital - anslag för investeringar	-	13	-	-
Årets resultat	-	-	-	13
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-63	-	161
Belopp vid årets slut	446	-79	446	-159

forts. Not 28

Förändringar i resultatutjämningsfonden

År	Ingående balans	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld	-41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär	-60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld	376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond	-58
2009	Upplösning, täckning av underskott	75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital	-337
2015	Avsättning för återställande av eget kapital	-140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	-123
2017	Upplösning, täckning av underskott	120
2018	Avsättning	-33
2020	Avsättning	-162
2021	Upplösning, täckning av underskott	63
	Resultatutjämningsfond per 2021-12-31	-618

Not 29 Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ingående avsättning	3 366	2 977	3 366	2 977
+ årets pensionskostnader	147	511	147	511
- årets pensionsutbetalningar	-127	-122	-127	-122
Utgående avsättning	3 386	3 366	3 386	3 366
Pensionsskuld för pensionärer	1 204	1 150	1 204	1 150
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 504	1 544	1 504	1 544
Löneskatt	657	653	657	653
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	9	9	9	9
Kapitalförsäkring helikopter verksamhet	12	10	12	10
Summa avsatt till pensioner	3 386	3 366	3 386	3 366

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden som avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent.

Not 30 Övriga icke räntebärande avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Avsättning för förorenad mark	2	2	2	2
Avsättning Mälarprojektet	-	60	-	60
Summa övriga avsättningar	2	62	2	62

Affärsverket

Avsättning för förorenad mark avser fastigheter där pågående tillsynsändan finns.

Not 31 Övriga skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Avdragna personalskatter	25	23	24	22
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	24	21	23	21
Avräkning Eurocontrol	-	5	-	5
Skatteskulder	0	0	-	-
Övriga skulder	0	3	0	3
Summa övriga skulder	49	53	47	51

Not 32 Upplupna kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna semesterlöner	62	60	59	57
Upplupna kompensationslöner	11	10	11	10
Upplupna retroaktiva löner	3	3	3	3
Övriga upplupna löner	11	8	11	8
Upplupna arbetsgivaravgifter	26	23	25	22
Upplupna pensionskostnader	1	1	1	1
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	4	5	4	5
Upplupna kostnader isbrytare	0	1	0	1
Övriga upplupna kostnader	183	118	180	116
Summa upplupna kostnader	301	229	294	223

Not 33 Oförbrukade bidrag

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Oförbrukade bidrag investeringar	25	28	25	28
Upplupna oförbrukade bidrag farledsprojekt	46	191	46	191
Oförbrukade bidrag farledsprojekt	2 027	1 649	2 027	1 649
Summa oförbrukade bidrag	2 098	1 868	2 098	1 868

Posten oförbrukade bidrag investeringar avser erhållna bidrag för investeringar i anläggningstillgångar, bidragen löses upp i takt med avskrivningarna.

Upplupna oförbrukade bidrag farledsprojekt avser upplupna bidrag för farledsinvesteringar.

Oförbrukade bidrag farledsinvesteringar avser bidrag för farledsprojekt som finansieras via bidrag från Trafikverket, bidragen löses upp i takt med avskrivningarna.

Not 34 Övriga förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda bidrag	23	21	23	21
Förutbetalda intäkter	-	2	-	2
Summa förutbetalda intäkter	23	23	23	23

Not 35 Poster inom linjen

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ansvarsförbindelser				
Avhjälpande av miljöskador	44	44	44	44

Ansvarsförbindelse för avhjälpande av miljöskador på förorenad mark beräknas uppgå till 30-44,1 mnkr.

Not 36 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Affärsverket	
	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31	2021-01-01 – 2021-12-31	2020-01-01 – 2020-12-31
Av- och nedskrivningar	184	183	183	182
Omklassificering reservdelar helikopter	-46	-	-46	-
Förändring i pensionsavsättning	20	61	20	61
Förändring i övriga avsättningar	-60	-75	-60	-73
Övriga poster	3	-5	5	0
Summa	101	164	102	170

Not 37 Definitioner av nyckeltal

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder.
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder.
Sysselsatt kapital	Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen.
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt.
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren.
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren.
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader.

Utdelning och skattemotsvarighet

Riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. Skattemotsvarigheten ska utgå med 20,6 procent på det skattemässiga överskottet. På grund av negativt resultat, tidigare års underskottsavdrag och negativt fritt eget kapital, beräknas ingen utdelning eller skattemotsvarighet på årets resultat.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 18 februari 2022

Olle Sundin, Ordförande

Yvonne Gustafsson, Vice ordförande

Katarina Norén, Generaldirektör

Lars Johansson

Ewa Skoog-Haslum

Björn Alvengrip

Tove Friberg

Bengt-Erik Johansson

Tapani Hoffrén

Patrik Wikand

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

