

# SJÖFARTSVERKETS ÅRSREDOVISNING

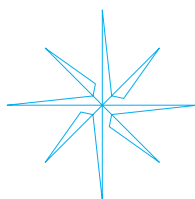
# 2020



SJÖFARTSVERKET



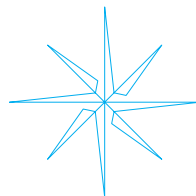
Lotsen Oscar Burkqvist tillsammans med Henrik Mollin, ägare av Hvens destilleri, framför destilleringsutrustningen. Oscar ordnade 800 liter handsprit till Sjöfartsverket.  
Foto: Camilla Ericsson, Hvens Destilleri



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>4</b>
<b>Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell</b> .....	<b>6</b>
Sjöfartsverkets ledning och styrelse .....	7
Koncernbolagen .....	7
<b>Sjöfartsmarknaden</b> .....	<b>8</b>
<b>Transportpolitiska mål och verksamheter</b> .....	<b>12</b>
Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål .....	13
Sjöfartsverkets långsiktiga miljömål .....	13
Utsläpp av koldioxid .....	13
Uppgift, mål och måluppfyllelse.....	14
<b>Strategiska mål och måluppfyllelse</b> .....	<b>16</b>
<b>Verksamhetsredovisning</b> .....	<b>17</b>
Farleder .....	17
Isbrytning .....	20
Sjögeografisk information .....	22
Sjötrafikservice.....	27
Lotsning.....	30
Sjömansservice .....	35
Sjö- och flygräddning .....	37
Myndighetsuppgifter .....	41
Gemensamma funktioner .....	45
<b>Kompetensförsörjning</b> .....	<b>49</b>
<b>Intern styrning och kontroll</b> .....	<b>54</b>
Verksamhetsrelaterade risker .....	55
Finansiella risker.....	55
Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser .....	55
Förbättringsåtgärder .....	57
<b>Ekonomi</b> .....	<b>58</b>
Årets ekonomiska händelser .....	58
Uppfyllelse av de ekonomiska målen .....	69
Farledsprojekt.....	69
Tvister och utredningar .....	69
Noter .....	79
Utdelning och skattemotsvarighet.....	91
<b>Styrelse, ledning och revisorer</b> .....	<b>92</b>

Årsredovisning 2020 finns tillgänglig på  
 Sjöfartsverkets webbplats [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)  
 Redaktör: Kajsa Bellinger  
 Utgivningsdatum: 2021 – 04  
 Omslagsfoto: Kartingenjören Kajsa Skafta sjömäter ombord på sjömätningsskutan R/V Jacob Hägg. Foto: David Sten, Sjöfartsverket.  
 © Sjöfartsverket



## Förord

2020 var en prövning för alla delar av samhället. Året har präglats av stor osäkerhet och många enskilda tragedier vilket skapade ett behov av flexibilitet och nytänkande i våra och andras samhällsleveranser.

Alla vi i Sjöfartsverket har tagit ansvar för vår leverans till sjöfarten och till samhället - och med gott resultat. Vi har levererat lotsning, isbrytarassistans, fungerande farleder och slussar, trafikinformation, sjömätning, sjökort och sjö- och flygräddning. Det hade inte varit möjligt utan att ständigt planera om och anpassa våra arbetssätt. Sjöfarten har även detta annorlunda år fortsatt att vara säker och pålitlig. Det bär oss framåt med stolthet.

Vi har också lärt oss mycket under detta år. Vi har lärt oss att lotsa i något som ser ut som en rymddräkt, vi har lärt oss att byta skift utan att träffas, vi har lärt oss effektiva sätt att både transportera smittade och sanera helikoptrar och båtar. Våra kontinuitetsplaner är nu testade och utgör ett bra underlag i totalförsvsarbetet. Och vi har upptäckt att mycket av kontorsjobbet går att göra hemifrån vilket ger fördelar för både arbetsgivare och medarbetare även om behovet av att träffas inom hela verksamheten nu är stort.

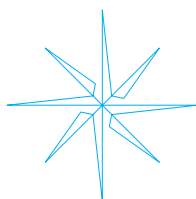
En ledsam bieffekt av pandemin är att många sjömän har haft det svårt. Avlösning för besättningar har blivit omöjligt då karantänsregler sätter stopp för resor. Många har inte fått komma hem till sin familj på månader, ibland över ett år. Vi har gjort vad vi kan för att uppmärksamma beslutsfattare på problemet som tyvärr inte är helt löst.

Vår egen Sjömansservice har dessutom tvingats hålla stängt långa tider för att begränsa smittspridningen, men vi har gjort allt vi kan för att ge service från relingen eller digitalt.

Under året har en av våra sju sjö- och flygräddningshelikoptrar varit på en omfattande reparation. Därför har vi haft lägre beredskap i delar av landet under perioder. Dessbättre har ingen förolyckats på grund av detta men det synliggör en sårbarhet i det svenska räddningssystemet. Helikoptern har en unik funktion och som därmed är ett värdefullt tillskott till de övriga aktörerna i räddningssystemet, som till exempel Sjöräddningssällskapet och Räddningstjänsten. Därför för vi nu en dialog med regeringen om hur vi kan säkra upp en god helikopterberedskap i hela landet.

Vårt framtidsinriktade utvecklings- och effektiviseringsarbete i syfte att skapa goda förutsättningar för sjöfarten har fortsatt. Jag vill särskilt lyfta vårt branschgemensamma arbete för en smart digitalisering av anläppen liksom vårt internationella arbete för digitalisering av hamnar och sjöfart, vårt arbete med jämställdhet och mångfald i såväl Sjöfartsverket som branschen i övrigt och vårt arbete med designen av våra nya isbrytare som sker tillsammans med vår motsvarighet i Finland.

Ekonomi var svag redan innan pandemin som i sin tur gjorde året extra tufft. Intäktsstappet uppgick till knappt 300 miljoner kronor, men tack vare ett tillskott från regeringen på motsvarande belopp, våra egna effektiviseringar, en mild vinter och relativt låga bränslepriser lyckades vi leverera ett positivt resultat



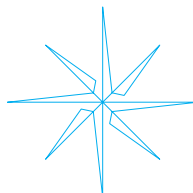
för året. Tyvärr visar prognosen på en förlust 2021 och risk för negativt kapital, och vi ser heller ingen ekonomisk ljusning under nuvarande förutsättningar. Affärsverksmodellen tillåter att vi tar med oss förluster över en tid men en snar långsiktig lösning behöver komma fram för att säkerställa viktiga investeringar för framtiden, till exempel de tre nya isbrytare som nu designas och som behöver börja byggas redan 2023.

Vid årets slut har godsvolymerna återhämtat sig väl och det finns en god chans för ett relativt normalt 2021. Däremot råder det fortfarande stora osäkerheter för färjerederierna och kryssningstrafiken som är beroende av att människor kan resa under sommarens högsäsong.

Vårt jobb på Sjöfartsverket är avgörande för sjöfarten i Sverige. Sjöfarten bidrar i sin tur till svensk konkurrenskraft, tillväxt och välfärd. Det är det vi ytterst levererar. Varje dag, året runt.



Katarina Norén  
Generaldirektör  
Sjöfartsverket



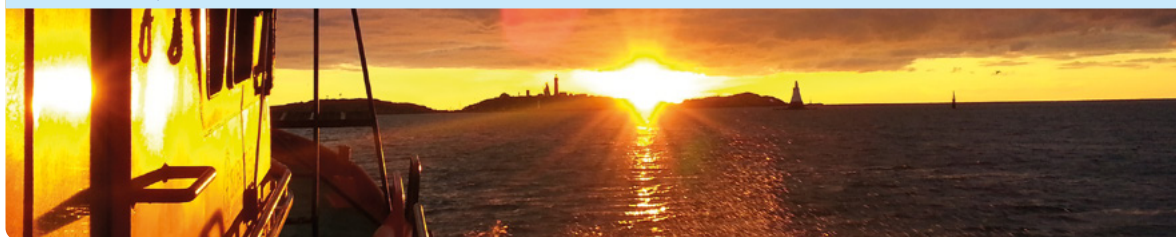
Förvaltningsberättelse

# Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell



## VISION

SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID  
GENOM MARITIMT PARTNERSKAP



Sjöfartsverket ansvarar för att förvalta och utveckla den maritima infrastrukturen i enlighet med riksdagens och regeringens beslut. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

För att uppnå visionen säkerställer Sjöfartsverket att sjöfart kan pågå dygnet runt, året om. En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är det övergripande transportpolitiska målet. Inom ramen för detta ska Sjöfartsverket verka för att leva upp till det transportpolitiska 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.

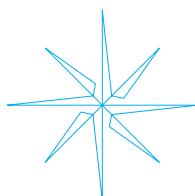
Sjöfartsverket tillhandahåller farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor,

håller hamnarna vinteröppna i hela landet, erbjuder sjömän en meningsfull fritid samt bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell och utgår ifrån fem perspektiv i modellen; Kund, Process, Affärsutveckling, Medarbetare och Miljö. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektiven Kund, Process och Affärsutveckling bidrar till regeringens satta funktionsmål med inriktning mot de transportpolitiska målen och perspektiven Medarbetare och Miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen.

Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation där processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO14001.

Bilden på höger sida visar Sjöfartsverkets långsiktiga mål mot 2027.



## MÅLBILD 2027

**Kunder**

Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.

**Process**

Kvalitetssäker, värdeskapande och kostnadseffektiv verksamhet som - inom ramen för vårt uppdrag - möter krav från sjöfart, på sjö- och flygräddning samt i nationell infrastrukturplan genom förenkling, digitalisering och samordning.

**Affärsutveckling**

Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.

**Medarbetare**

Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.

**Miljö**

Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfart.

## Sjöfartsverkets ledning och styrelse

Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen. I styrelsen ska även personalföreträdare delta. Generaldirektören (GD) ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar. Arbetet i styrelsen bedrivs enligt särskild arbetsordning mellan styrelse och GD.

Styrelsen har hållit 8 möten under året och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt strategi och den övergripande verksamhetspolicyn, finanspolicyn och policyn för intern styrning och kontroll m.m. Vid varje ordinarie sammanträde har GD:s verksamhetsuppföljning till styrelsen föredragits och diskuterats.

Coronapandemins påverkan på verksamheten, liksom Sjöfartsverkets ekonomi och den finansiella ställningen,

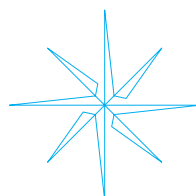
har varit en centrala frågor under året. Styrelsen har vidare arbetat aktivt med frågor kopplade till Sjöfartsverkets verksamhetsutveckling och därtill hörande kulturarbete.

GD utgör tillsammans med cheferna för myndighetens avdelningar Sjöfartsverkets ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

## Koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB (556727-4567) är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Bolaget har ett dotterbolag: SMA Maintenance AB (556760-0126)

SMA Maintenance AB utför tekniskt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Bolaget är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 med tillståndnummer SE.145.0136.



Bolaget har kapacitet att inom ramen för detta tillstånd bedriva helikopterunderhåll på typerna AgustaWestland AW139 samt Sikorsky S76. Bolaget har som främsta fokus att säkerställa hög teknisk tillgänglighet i sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs från sju orter: Göteborg, Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad, Kiruna samt Billund

i Danmark. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats i Göteborg. Rörelseresultatet för 2020 uppgår till 5,9 mnkr. Likviditeten i bolaget är stabil.

I Sjöfartsverket Holding AB bedrivs ingen verksamhet. Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB och SMA Maintenance AB är Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén.

## Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Den globala utvecklingen och förskjutningar i handelsstrukturen påverkar svensk industri och transporter till och från Sverige. Ytterligare en faktor som kan inverka på framtida handelsströmmar är handelsförhandlingar på såväl global som regional nivå. EU:s lagstiftning är också viktigt att beakta, såväl EU-internt som mot tredje land.

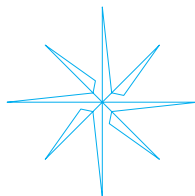
Sedan 2018 har registreringen av deklarationer till vissa delar förändrats. Numera sker registrering av deklarationer i alla hamnar som anlöps, kryssningsfartyg registreras vid första svenska ort, de avgiftsfria frizonerna har försvunnit, registrering av godstyper har förändrats i samband med införande av nya koder i Maritime Single Windows. Dessutom gjordes vissa omklassificeringar i samband med införandet av ny avgiftsmodell 2018. Det sammantaget gör att historisk statistik inte alltid är helt jämförbar med

årets statistik. I nedanstående statistik är dock historisk data omräknad för att så långt som möjligt göra åren jämförbara.

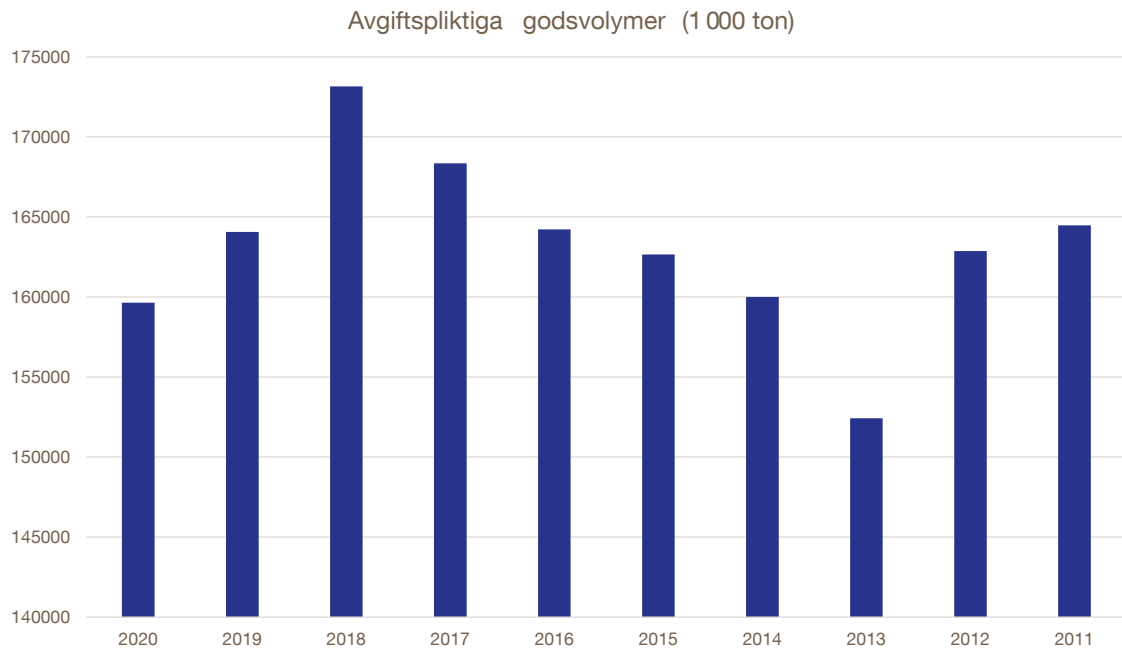
Bilden på nästa sida visar utvecklingen gällande avgiftspliktiga godsvolymer över en 10 års period.

Trenden med stigande godsvolymer bröts under föregående år och under 2020 har nedgången fortsatt. Under 2020 omsattes 159,7 (föregående år 164,1) miljoner ton avgiftspliktigt gods i de svenska hamnarna, vilket innebär att godsvolymen har minskat med 2,7 procent jämfört med föregående år. Gods transporterat med lastfartyg har minskat med 1,4 procent medan gods transporterat med passagerarfartyg minskat med 6,4 procent. Minskningen är ungefär lika stor för såväl högvärdigt som lågvärdigt gods, knappt 3 procent vardera. Transporterna av bilar och husvagnar har som en följd av den pågående pandemin minskat med 45 procent jämfört med föregående år.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 75 procent (120 miljoner ton) med lastfartyg och 25 procent (40 miljoner ton) med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren, men under 2020 har







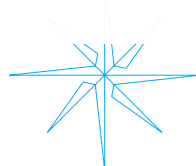
andelen gods på passagerarfartyg och järnvägsfärjor minskat något. Den sjöledes transporterade godsvolymer, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till knappt 148 miljoner ton 2020. Det inrikes transporterade godset uppgick till 12 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till cirka 7,5 procent, vilket är i nivå med föregående år.

Minskningen för transporterat gods med lastfartyg uppgår till 1,4 procent vilket i volym motsvarar 1,7 miljoner ton.

Den importerade godsvolymer transporterad med lastfartyg har minskat med 4,7 procent (3,0 miljoner ton) medan den exporterade godsvolymer har ökat med 3,0 procent (1,5 miljoner ton). Det inrikes transporterade godset med lastfartyg har minskat med 1,6 procent (0,2 miljoner ton). För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer minskat med 6,4 procent (2,7 miljoner ton). Antalet passagerare till och från Sverige har minskat med över 64 procent.

#### Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton

	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Lastfartyg</b>					
Utrikes gods	109 000	110 538	118 007	116 493	114 330
Därav lastat gods	49 251	47 812	51 017	54 266	51 711
Därav lossat gods	59 749	62 726	66 990	62 227	62 619
Inrikes lastat gods	10 919	11 064	12 256	9 351	9 014
<b>Summa lastfartyg</b>	<b>119 919</b>	<b>121 602</b>	<b>130 263</b>	<b>125 844</b>	<b>123 344</b>
<b>Passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>					
Utrikes gods	38 652	41 228	41 663	41 291	39 685
Därav lastat gods	19 097	19 851	19 921	20 016	19 692
Därav lossat gods	19 555	21 377	21 742	21 275	19 993
Inrikes lastat gods	1 083	1 225	1 221	1 207	1 184
<b>Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>	<b>39 735</b>	<b>42 453</b>	<b>42 884</b>	<b>42 497</b>	<b>40 870</b>
Summa utrikes gods	147 652	151 766	159 670	157 783	154 015
Summa inrikes lastat gods	12 002	12 289	13 477	10 558	10 198
<b>Gods, totalt</b>	<b>159 654</b>	<b>164 055</b>	<b>173 147</b>	<b>168 341</b>	<b>164 213</b>



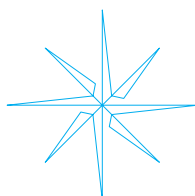
Under 2020 minskade det totala antalet anlöp med 16 procent jämfört med 2019. Minskningen är hänförlig till den pågående pandemin och är störst avseende passagerarfartyg och järnvägsfärjor (-20,0 procent). Antal anlöp för lastfartyg har minskat med

7,2 procent. Trots den stora minskningen i antal anlöp under 2020 utgör passagerarfartyg och järnvägsfärjor även fortsatt den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2020 för 65 procent av totala antalet anlöp.

Anlöp, utrikes och inrikes trafik					
	2020	2019	2018	2017	2016
Lastfartyg	23 324	25 143	25 042	23 951	23 495
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	43 670	54 533	54 545	52 107	52 351
<b>Summa anlöp</b>	<b>66 994</b>	<b>79 676</b>	<b>79 587</b>	<b>76 058</b>	<b>75 846</b>

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade per godstyp, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Bilar och husvagnar	1 130	2 067	1 131	2 255	423	551	2 683	4 873
Högvärdigt gods	59 175	59 209	68 583	70 196	6 560	6 442	134 318	135 847
Lågvärdigt gods	8 044	6 387	9 590	11 652	5 019	5 296	22 653	23 334
<b>Summa</b>	<b>68 349</b>	<b>67 663</b>	<b>79 304</b>	<b>84 103</b>	<b>12 002</b>	<b>12 289</b>	<b>159 654</b>	<b>164 055</b>

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade per fartygssegment (1 000 ton)								
Fartygssegment	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Containrar/enhetslast	6 050	6 351	3 438	3 807	1	10	9 489	10 168
Färja	19 097	19 842	19 555	21 368	1 083	1 225	39 735	42 434
Icke enhetslast	19 679	17 309	17 624	21 194	5 646	6 254	42 949	44 757
Kryssning		1		1			0	2
RoRo	6 006	6 721	3 942	4 523	217	209	10 165	11 453
Tank	17 495	16 845	34 745	33 204	5 053	4 590	57 292	54 640
Övriga	21	594	0	5	4	1	24	600
<b>Summa</b>	<b>68 349</b>	<b>67 663</b>	<b>79 304</b>	<b>84 103</b>	<b>12 002</b>	<b>12 289</b>	<b>159 654</b>	<b>164 055</b>



Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för 53 procent av landets totala antal anlöp vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och

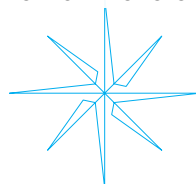
järnvägsfärjor. Det är även inom Malmö lotsområde som den största minskningen av antal anlöp skett under 2020. Procentuellt är dock minskningarna störst inom Marstrands och Stockholms lotsområden.

Antal anlöp per lotsområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Luleå	2 324	2 312	412	424	2 736	2 736
Gävle	2 280	2 492	11	7	2 291	2 499
Stockholm	2 573	3 057	4 551	6 930	7 124	9 987
Södertälje	2 295	1 922	1 763	1 921	4 058	3 843
Kalmar	3 556	4 104	3 156	3 593	6 712	7 697
Malmö	3 855	4 325	31 668	37 289	35 523	41 614
Göteborg	3 481	4 055	1 746	2 314	5 227	6 369
Marstrand	2 154	2 117	363	2 055	2 517	4 172
Vänern	806	759			806	759
<b>Summa</b>	<b>23 324</b>	<b>25 143</b>	<b>43 670</b>	<b>54 533</b>	<b>66 994</b>	<b>79 676</b>

Det transporterade godset (exkl bilar/husvagnar) har minskat med 2,2 miljoner ton (-1,4 procent) jämfört med 2019. Den största ökningen i ton noteras i Marstrand, 2,5 miljoner ton (12,5 procent), vilket beror på att raffinaderiet i Brofjorden var stängt under stora delar av hösten 2019. Även i Luleå och Vänern har det under 2020 skett en viss ökning

av godsvolymer. I övriga områden har godsvolymer minskat och störst är minskningarna i Stockholm, Malmö och Kalmar lotsområden. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 45 procent.

Avgiftspliktiga godsvolymer exkl. bilar och husvagnar per lotsområde (1 000 ton)								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Luleå	8 553	6 846	5 111	5 491	1 905	2 091	15 569	14 427
Gävle	4 323	3 978	5 890	6 532	229	329	10 442	10 839
Stockholm	5 813	5 703	7 506	9 358	734	886	14 053	15 947
Södertälje	1 922	1 686	4 473	4 613	1 129	1 227	7 524	7 526
Kalmar	5 936	6 704	5 821	6 263	2 900	3 117	14 657	16 084
Malmö	16 430	16 075	17 018	18 597	452	485	33 899	35 157
Göteborg	15 530	16 283	18 952	19 005	1 691	1 864	36 173	37 152
Marstrand	7 879	7 570	12 390	10 959	2 470	1 682	22 738	20 211
Vänern	833	751	1 012	1 030	70	56	1 916	1 838
<b>Summa</b>	<b>67 219</b>	<b>65 596</b>	<b>78 173</b>	<b>81 848</b>	<b>11 579</b>	<b>11 738</b>	<b>156 971</b>	<b>159 182</b>



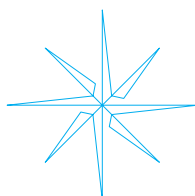
# Transportpolitiska mål och verksamheter

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ha transportslagsövergripande synsätt. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Framöver gäller att funktionsmålet ska uppnås inom ramen för hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods i hela landet och hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverkets resultatredovisning delas in i verksamhetsområden. Av redovisningen ska det så långt möjligt framgå hur myndighetens prestationer bidragit till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Uppföljning av Sjöfartsverkets bidrag till de transportpolitiska målen görs genom redovisning av resultat inom följande verksamhetsområden; leverans av lotsning, utveckla och tillhandahålla farleder, leverans av sjögeografisk information, leverans av sjötrafikinformation, möjliggörande av vintersjöfart, räddande av liv, skapande av framtidens sjöfart samt erbjudande av aktiv fritid för sjömän.

SÄKRA SJÖVÄGAR I HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP							
<p><b>LEVERERA LOTSNING</b></p> <p>Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlop till hamn.</p>	<p><b>UTVECKLA, TILLHANDHÅLLA FARLEDER</b></p> <p>Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.</p>	<p><b>LEVERERA SJÖGEOGRAFISK INFORMATION</b></p> <p>Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.</p>	<p><b>LEVERERA SJÖTRAFIKINFORMATION</b></p> <p>Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.</p>	<p><b>MÖJLIGGÖRA VINTERSJÖFART</b></p> <p>Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.</p>	<p><b>RÄDDA LIV</b></p> <p>Räddningstjänst för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.</p>	<p><b>SKAPA FRAMTIDENS SJÖFART</b></p> <p>Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.</p>	<p><b>ERBJUDA SJÖMÄN EN AKTIV FRITID</b></p> <p>Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.</p>
Nyckelfrågor i värdekedjan							
<p>Säker sjöfart.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning</p>	<p>Teknisk strategi</p> <p>Prioriterade sjöfartsprojekt</p> <p>Säkra farleder förebygger olyckor och bidrar till hållbar miljö</p>	<p>Utveckling av geodatatjänster för både affärsintresse och samhällets behov.</p> <p>Samordningsansvar för sjömätning.</p>	<p>Effektiv rapportering och kundsupport i MSW och i SSN.</p> <p>Kortare ledtider för informations-spridning.</p> <p>Enklare anlöpsprocess.</p> <p>Utökade operativa samarbeten.</p>	<p>Emissioner.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning.</p> <p>Nära samarbete med Finland.</p>	<p>Räddningscentral och helikopterverksamhet i egen regi.</p> <p>Utvecklad samverkan för ett effektivt och tillförlitligt räddningssystem.</p>	<p>Nytt miljödifferenserat avgiftssystem och omvärldsanalys.</p> <p>FoU med fokus på säkra och effektiva sjövägar.</p>	<p>Utveckla nya och befintliga samarbeten.</p> <p>Kundenkäter utvecklar verksamhet.</p> <p>Service på fler orter.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning.</p>
<b>LEVERERA HÅLLBARA SJÖVÄGAR</b>				<b>VÄRNA OM LIV OCH MILJÖ</b>			

Utöver ovanstående kärnverksamheter tillkommer ett antal gemensamma funktioner som i huvudsak avser administration och rederiverksamhet.



## Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål

Sjöfartsverket ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås, och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det bland annat att användningen av farliga ämnen ska minska, utsläppen av växthusgaser ska minska, hushållningen med naturresurserna vara god samt att andelen förnybar energi ska öka och energianvändningen ska effektiviseras.

Sjöfartsverkets verksamhet påverkar särskilt fem av de sexton miljö kvalitetsmålen; Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Giftfri miljö. Verksamheten påverkar i viss mån även målen Hav i balans, Levande kust och skärgård samt Ett rikt växt och djurliv.

## Sjöfartsverkets långsiktiga miljö mål

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell där miljö är ett av fem perspektiv i modellen. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektivet miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen. Under 2019 gjordes en översyn av mål och mått inom Sjöfartsverket. Målen delades upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet) eller hänsynsmålen (säker-

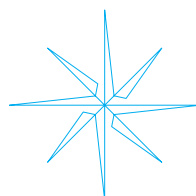
het, miljö och hälsa). Översynen ledde till att det under 2020 beslutades om en revidering av miljö mål i målkartan till 2027 för Sjöfartsverket. De långsiktiga miljö målen till 2027 är:

- Minska koldioxidutsläppen från egen verksamhet med 20 procent jämfört med 2012
- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017
- Miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/avtal för produkter
- Andelen fartyg som innehåller miljöincitament i A-, B- eller C-klass uppgår till 10 procent av det totala antalet fartyg som gör anlop till Sverige

För målet avseende koldioxid finns en miljöhandlingsplan som grund för arbetet med att nå målet till 2027 och för resterande miljö mål, exklusive målet om miljöincitamentet, håller handlingsplaner på att tas fram. Handlingsplanerna ska visa vägen för Sjöfartsverkets arbete med målen och även kartlägga vilka aktiviteter som behöver genomföras på olika nivåer inom verksamheterna för att målen ska uppnås. Aktiviteter för att uppnå miljö målen till 2027 hanteras vidare i verksamhetsplaneringen.

## Utsläpp av koldioxid

För att neutralisera effekterna av ett varierandeinterväder sker uppföljningen av koldioxidutsläpp i femårsmedelvärdet. Sjöfartsverket släppte år 2020 ut 35 834 ton koldioxid (femårsmedelvärdet), vilket är en minskning med 25 procent jämfört med femårsmedelvärdet

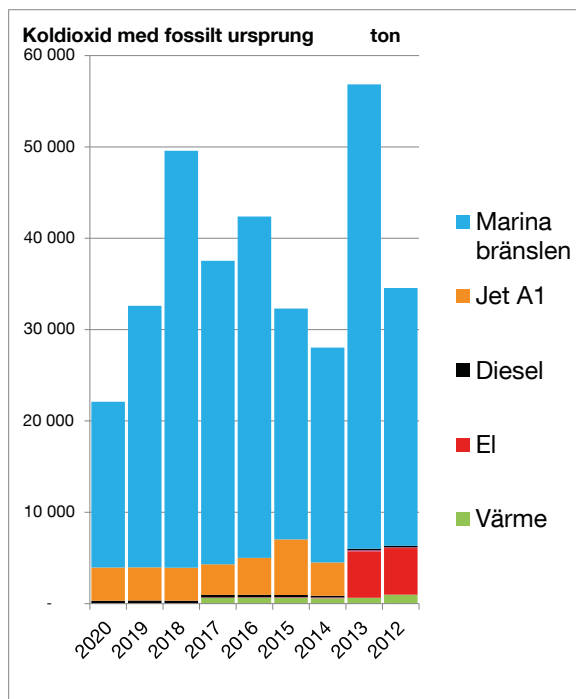


för 2012. Minskningen beror till största del på den mycket milda vintern 2020, vilken inneburit mindre isbrytning. I absoluta värden var Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp 22 739 ton år 2020.

### Uppgift, mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem. Sjöfartsverkets mål delas upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet) eller hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa). Under rubriken nyckeltal redovisas de verksamhetsmål som är relevanta för respektive verksamhet. Under rubriken personal anges antal årsarbetskrafter och statistik över sjukfrånvaro.

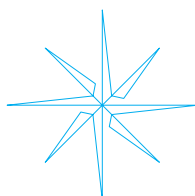
Det ekonomiska utfallet på verksamhetsnivå finns redovisat separat i avsnitten för respektive verksamhet.



Utsläpp av koldioxid (ton) med fossilt ursprung inom Sjöfartsverket. 2014 gick Sjöfartsverket över till grön el vilket markant minskade utsläppen av CO<sub>2</sub>. Samma år inkluderades verkets helikopterverksamhet i statistiken vilket ökade utsläppen. Källorna är indelade i värme, el, diesel, Jet-A1 (helikopterbränsle) och marina bränslen (fartyg och båtar).



Bönans lottstation i Gävle. Foto: Mikael J Andersson, Sjöfartsverket



Verksamhet	Nyckeltal och mål 2020	Målpuffyllelse (Fg år inom parentes)	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
<b>Farleder</b>	Tillgänglighet DGPS = 99,8 % Tillgänglighet ViVa = 95,0 % Vårutprickning (enligt plan)	99,92 % (99,57) 96,73 % (84,81) Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 185,5 Sjukfrånvaro = 4,0 %
<b>Isbrytning</b>	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål = 100 %	2 tim 36 min (2h 36 min)  100 % (100 %)	Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 3,4 <sup>1</sup> Sjukfrånvaro = 2,86 %
<b>Sjögeografisk information</b>	Genomförande av egen sjömätning = 6 500 km <sup>2</sup>  Införande av djupdata i DIS <sup>2</sup> expressärende (inom 1 månad) = 90 %  Införande av djupdata i SJKBAS <sup>3</sup> expressärende (inom 3 månader) = 90 %  Leverera ENC <sup>4</sup> (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar) = 95 %  Antal externa ENC-användare = 4 700 st	8 492 km <sup>2</sup> (5 187)  75 % (81)  62,5 % (14)  100 % (99)  4 555 st (4 499)	Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål  Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 90,5 Sjukfrånvaro = 2,63 %
<b>Sjötrafikinformation</b>	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st	3 st <sup>5</sup> (7 st)	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 56,2 Sjukfrånvaro = 4,73 %
<b>Lotsning</b>	Leverans av lots inom 5 timmar = 95 % Antal webbaserade lotsbeställningar = 90 %	99,4 % (99,2) 92,5 % (92,9)	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 384,2 Sjukfrånvaro = 3,32 %
<b>Sjömansservice</b>	Antal fartygsbesök = 9 000 st	5 484 st (9 221)	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 18,1 Sjukfrånvaro = 4,50 %
<b>Sjö- och flygräddning</b>	<i>Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom:</i> 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten  90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	97,5 % (98,2) 100 % <sup>6</sup> (81)  100 % (N/A) 100 % (N/A)	Hänsynsmål  Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 147,0 Sjukfrånvaro = 1,56 %
<b>Myndighetsuppgifter</b>	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja (Ja)	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 51,3 Sjukfrånvaro = 3,29 %
<b>Gemensamma funktioner</b>	Administrativa kostnader i procent av rörelse-kostnader = 11 %  Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda = 15 %	13 % (12,9)  19,2 % (17,6)	Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 222,5 Sjukfrånvaro = 2,68 %

<sup>1</sup> Isbrytarna bemannas via externt företag.

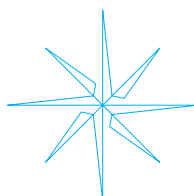
<sup>2</sup> Databassystem för lagring av djupdata.

<sup>3</sup> Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.

<sup>4</sup> Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

<sup>5</sup> Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.

<sup>6</sup> Utan hänsyn tagen till ärendets grad av brådskan.



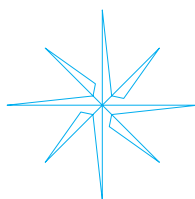
# Strategiska mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverket ska leverera ett resultat som uppgår till avkastningskrav i regleringsbrevet om 3,5 procents räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen fick under 2020 uppgå till en total ram om 100 mnkr. Farledsavgifterna, som tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller hämtar/lämnar passagerare i svensk hamn får enligt regleringsbrevet öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen framgår av mer detaljerat ekonomiavsnitt.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket långsiktiga verksamhetsmål som tar sikte på år 2027 inom fem målområden. Målen har en övergripande verbal beskrivning som mäts genom ett antal mätbara mål. Dessutom finns årliga mätbara delmål som visar vad som behöver uppnås för att nå de långsiktiga målen. Under december 2020 uppdaterades flera av de långsiktiga och årliga delmålen. Uppföljning av målen för 2020 visar på god måluppfyllelse, även om mätningar inte gjorts för alla områden. Tabellen nedan visar de långsiktiga målen som varit styrande för år 2020 innan målen reviderades i december 2020.

Målområde	Övergripande mål år 2027	Mätbart mål år 2027
<b>Kund</b>	Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nöjd kundindex (NKI) &gt; 70</li> <li>25 % av tjänsterna är differentierade utifrån säkerhet, miljö, kundbehov och produktionskostnader</li> <li>Ledtid för ett standardlöp har reducerats med 15 %</li> <li>Inga allvarliga olyckor inom sjöfarten på grund av brister inom Sjöfartsverket</li> </ol>
<b>Process</b>	Kvalitetssäker, värdeskapande och kostnadseffektiv verksamhet – inom ramen för vårt uppdrag – möter krav från sjöfart, på sjö- och flygräddning samt i nationell infrastrukturplan genom förenkling, digitalisering och samordning.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Minskade ackumulerade kostnader med minst 725 mnkr jfr med 2017 (Framtidsprogrammet)</li> <li>Inga allvarliga anmärkningar eller större avvikelser vid tredjepartsrevision</li> </ol>
<b>Affärsutveckling</b>	Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mer än 10 nya efterfrågade tjänster (externt) inom Sjöfartsverkets uppdrag</li> <li>Ökade ackumulerade intäkter med minst 325 mnkr jfr med 2017 (Framtidsprogrammet)</li> </ol>
<b>Medarbetare</b>	Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.	<ol style="list-style-type: none"> <li>MMI &gt; 75 för hela Sjöfartsverket, men inte lägre än 60 för någon enhet</li> <li>Efterfrågade experter inom nautisk och för Sjöfartsverket relevant teknisk kompetens</li> <li>Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor</li> <li>I mätning uppfattas Sjöfartsverket som en attraktiv arbetsgivare</li> </ol>
<b>Miljö</b>	Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 20 % jfr med 2012</li> <li>Minska energiförbrukningen för byggnader 15 % jfr med 2012</li> <li>Miljöincitament i avgiftsmodellen uppgår till 120 mnkr* (* ej ännu beslutat av styrelsen)</li> </ol>





# Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2020. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under gemensamma funktioner. De administrativa posterna har därefter via schabloner fördelats ut på de olika verksamheterna som indirekta intäkter och kostnader.

Fördelningen av indirekta intäkter och kostnader 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. Dessa båda schabloner har vägts samman till en procentuell andel för respektive verksamhet.

Farledsavgifterna, som finansierar merparten av verksamheterna, har inte fördelats ut.

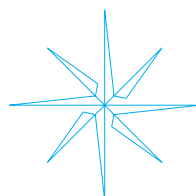
## Farleder

Sjöfartsverket har med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassat farledssystemet till rådande transportbehov, ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Ett effektivt underhållsarbete av befintlig teknik och utmärkning med tillhörande kontroller av farledsnätet bedrivs, i syfte att bibehålla tillgänglighet och framkomlighet och fullgod sjösäkerhet.

## Övergripande målsättning för farledsverksamheten

Den övergripande målsättning för farledsverksamheten är att hålla farleder i den omfattning som sjötrafiken har behov av både idag och i framtiden. Detta görs genom att:

- Utveckla och omsätta tekniken i farledsutmärkning så att denna är förvaltningsbar och tillvaratar teknikutvecklingens nya möjligheter med hållbarhetsperspektivet och livscykelperspektivet i fokus.
- Hålla farledsutmärkningen kontrollerad och tillgänglig så att sjösäkerheten bibehålls och sjöfarten kan fortgå utan störningar och restriktioner.
- Utvärdera sjötrafikens behov av farledsinfrastruktur för effektivare sjötransporter och ökad sjösäkerhet, med hänsyn taget till den marina miljön både i det korta och också det längre perspektivet.
- Driva projekt där de farleder staten svarar för justeras eller byggs nya för att möta sjöfartens förändrade trafikmönster och transportbehov.



## Måluppfyllelse 2020

De övergripande målsättningarna för farledsverksamheten har uppnåtts under 2020. Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i samarbete med Trafikverket såsom ansvarig planeringsmyndighet för samtliga transportslag. Inga sjöolyckor har rapporterats p.g.a. brister i farledsmärkningen och tekniken utvecklas och omsätts enligt gällande planer.

Måluppfyllelse/Farleder i Sverige		
	Mål 2020	Utfall 2020
Tillgänglighet DGPS	99,92 %	99,8 %
Tillgänglighet ViVa	96,73 %	95,0 %

*ViVa står för Vind och Vatteninformation, en app för smartphone som bygger på data från väderstationer runt om Sveriges kust. Mätstationerna ger information om vindhastighet, vindriktning, vattenstånd, vattenström, vattentemperatur, lufttryck, luftfuktighet och lufttemperatur m.m.*

*DGPS står för Differentiell GPS, ett system som används för att förbättra precisionen för aktuell position, jämfört med att använda enbart GPS-signal via satellit.*

## Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under 2020 har arbete fortsatt med fyrombyggnader, där glödljus och filterbyts till modernare LED-teknik. Ett 40-tal fyrar har under året fått ny teknik. En samlad insats har gjorts på fyrarna i Väneren där många fyrar fått både nytt ljus och även ny byggnadsstruktur.

Fyren Trubaduren i inloppet till Göteborg har på test försatts med en ljuslösning som strömförsörjs av solceller och LED-teknik. Detta gör att vi undviker en investering i en ny strömkabel. På grund av ett fyrhaveri i Göteborg, där en fyr brast i sitt fundament och gick till botten, har en större reparationsinsats gjorts, där den tunga

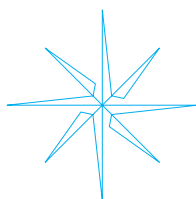
stålfyren lyftes upp, reparerades och åter sattes på plats. Ett kontrollprogram har startats för att säkerställa att andra fyrar av samma typ inte drabbas av motsvarande haveri.

Flintrännen har under hösten 2020 kontrollsjömatts. Åtgärden är en förberedelse som banar väg för en kommande underhållsmuddring, som syftar till att återställa farledsdjupet. Detta skulle innebära att färre fartyg tvingas till den 18 timmar långa omvägen via Stora Bält.

Sverige har tillsammans med Tyskland och Polen fortsatt utvecklingsprojektet R-mode Baltic som tar fram ett positioneringssystem som är satellitoberoende. En milstolpe har nåtts då projektet under fem dagar genomfört sjötester med Sjöfartsverkets fartyg Fyrbyggaren där man samlat värdefulla verifieringsdata i södra Östersjön. Systemet bedöms mycket lovande som en backup till satellitbaserade positioneringssystem.

I Trollhätte kanal har det sedvanliga underhållet pågått trots pågående pandemi. Ett underhållsstopp genomfördes under hösten i Trollhättan för en genomgång inför den stora kanalrevisionen som sker hösten 2021.

Sjöfartsverket har under året arbetat vidare med de pågående farledsprojekten. Projektet avseende Södertälje kanal och sluss har avbrutits. Projektet ska startas om under 2021 i samarbete med Trafikverket. Projektet Malmporten i Luleå är i förberedelsefasen inför byggstart. Starten är planerad till 2024. Landsortsfarleden har beslutats för genomförande under 2024 och är fortfarande föremål för regeringsprövning under 2021.



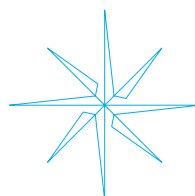
Trafikverket och Sjöfartsverket har samarbetat inom projektet nya slussar i Trollhätte kanal under 2020 och projekteringsarbetet kommer intensifieras under 2021. Ansökan till mark- och miljödomstolen för fördjupningen av farleden till Skandiahammen i Göteborg har lämnats in och förhandlingar vän-

tas under 2021. Trimningsåtgärderna i Hargs hamn har genomförts och farleden invigs under 2021. Utredning av övriga trimningsåtgärder har påbörjats under året och beräknas fortsätta avseende bland annat åtgärder i farlederna till Strömstad, Ystad, Karlskrona och Sundsvall.

<b>Resultaträkning Farleder, tkr</b>			
	<b>Utfall 2020</b>	<b>Utfall 2019</b>	<b>Utfall 2018</b>
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	77 203	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	55 386	42 185	49 929
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>132 589</b>	<b>119 388</b>	<b>127 132</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-130 746	-131 995	-127 745
Övriga externa kostnader	-92 054	-98 648	-81 667
Avskrivningar	-58 997	-68 620	-80 859
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-281 797</b>	<b>-299 263</b>	<b>-290 271</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-149 208</b>	<b>-179 875</b>	<b>-163 139</b>
Indirekta rörelseintäkter	5 240	5 406	5 714
Indirekta rörelsekostnader	-51 950	-52 568	-51 671
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-195 918</b>	<b>-227 037</b>	<b>-209 096</b>



Trubadurens fyr byggs om till drift med till med energiförsörjning via solpaneler. Foto: Brixly





Fyra isbrytarkaptener framför Sjöfartsverket största isbrytare Oden. Från vänster: Karl Herlin, Atle, Mattias Petersson, Oden, Göran Forss, Frej och Ivan Öström, Ymer. Foto: Agne Hörnestig, Sjöfartsverket

## Isbrytning

Svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt. Sjöfartsverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och för att svenska hamnar ska kunna vara öppna året runt med hög servicenivå.

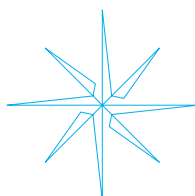
Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning som fördelar isbrytarresurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is- och trafiksituationen. Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till april disponeras vid behov ytterligare ett isbrytande fartyg genom avtal.

## Övergripande målsättning för isbrytningsverksamheten

- Fartyg lämpade för vintersjöfart ska oavsett vintrarnas svårighetsgrad erbjudas isbrytarassians utanför skyddade farvatten.
- Genomsnittlig väntetid på isbrytarassians ska vara högst fyra timmar.

## Måluppfyllelse 2020

En kall höst övergick i en mycket varm vinter, vilket gav den lägsta isutbredningen som någonsin uppmätts för Östersjöregionen. Aldrig tidigare har assistansverksamheten startat så sent som denna vinter, vilket var först den 28 januari. Endast trafik till och från hamnarna i Bottenviken behövde assistans.



Den milda isvintern innebar att 99 procent av fartygen anlöpte hamn för egen maskin eller fick assistans utan väntetid. För de fartyg som behövde vänta på assistans var den genomsnittliga väntetiden två timmar och 36 minuter, vilket var exakt samma värde som föregående år. Totalt under säsongen assisterades 140 fartyg, vilket kan jämföras med 561 under föregående säsong. Antal bogserade fartyg var noll. Den sammanlagda tiden för assistering var 188 timmar jämför med 1076 timmar året innan.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

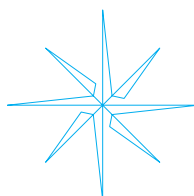
Istillväxten i de svenska farvattnen gick förhållandevis långsamt i slutet av 2019. Säsongens första restriktioner trädde ikraft i december 2019 och isbrytaren Ale försattes i beredskap. Vattnet i Bottenviken höll dock förhållandevis hög temperatur för årstiden, vilket ledde till att den första assistansen

gjordes först i slutet av januari. I en period i februari assisterade som mest två isbrytare av Atle-klass och Ale på Bottenviken. Isbrytaren Oden användes inte under säsongen, men den isbrytande resursen Thetis togs i bruk och lånades sedan ut till Finska trafikledverket inom ramen för det svensk-finska isbrytarsamarbetet. Vintern kom tidigt av sig och den största utmaningen var att under vårvintern säkerställa verksamheten under den pågående pandemin.

Direkt efter avslutad säsong den 22 april gick isbrytaren Ymer in på varv i Landskrona för femårsöversyn. Planen var att Oden under sommaren skulle gått på två olika expeditioner till Arktis. Bägge expeditionerna blev dock inställda på grund av rådande pandemin.

Projektet med utveckling av informations- och ledningssystemet IBNET har fortsatt under hela 2020.

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	57 561	83 404	43 897
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>57 561</b>	<b>83 404</b>	<b>43 897</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-32 786	-26 117	-11 817
Övriga externa kostnader	-274 107	-336 795	-297 631
Avskrivningar	-16 810	-17 519	-26 754
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-323 704</b>	<b>-380 431</b>	<b>-336 202</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-266 143</b>	<b>-297 027</b>	<b>-292 305</b>
Indirekta rörelseintäkter	4 211	4 344	4 592
Indirekta rörelsekostnader	-41 746	-42 242	-41 521
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-303 678</b>	<b>-334 925</b>	<b>-329 235</b>



## Sjögeografisk information

Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att ansvara för sjökartläggning inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, vilket sker genom utgivning av sjökortsprodukter. Intresset för sjögeografisk data ökar i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för analyser i samband med miljökartläggning, havsplanering och för forskningsändamål. Sjömätning i svenska farvatten ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationell standard.

Samarbete och utbyte av data sker såväl nationellt, med t.ex. Kustbevakningen, Lantmäteriet, Försvarsmakten, Sveriges Geologiska Undersökning

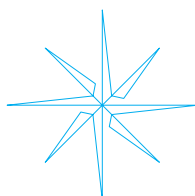
och Havs- och vattenmyndigheten, som internationellt inom EU och IHO.

Sjömätning i svenska farvatten sker enligt en fastställd plan, som även är överenskommen inom HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission). Ett sätt att möta de ambitiösa målen inom HELCOM-planen är att samverka med övriga Östersjöländer.

Inom Sjögeografisk information bedrivs en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder genomförs för att höja kvaliteten på sjögeografiska data enligt en långsiktig plan och att Sjöfartsverket publicerar



*Ett av Sjöfartsverkets sjömättingsfartyg Gustaf af Klint har fastnat i en gammal tina och Christian Larsson, efterprocessare, kämpar vid relingen för att få loss fartyget. Foto: Jesper Svensson, Sjöfartsverket*



de produkter som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i uppdateringar och revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter vilket inkluderar navigationsvarningar och underrättelser för sjöfarande. Uppdaterade sjökort produceras, elektroniska sjökort (ENC) samt uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten och navigationsvarningar sänds som MSI (Maritime Safety Information).

### Övergripande målsättning för sjögeografisk information

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används för kommersiell sjöfart ska sjömåtas i enlighet med överenskommen inom HELCOM.
- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.
- Vi tillhandahåller sjökort, ENC (elektroniska sjökort) och publikationer inklusive uppdateringar och MSI.

### Måluppfyllelse 2020

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2020.

Fokusmål 2020		
	Mål 2020	Utfall 2020
Införande av djupdata i DIS Expressärende (inom 1 månad)	75%	90%
Införande av djupdata i SJBAS Expressärende (inom 3 månader)	62,5%	90%
Leverera ENC (EN/ER) till Primär Expressärende (inom 7 dagar)	100%	95%
Antal externa ENC-användare	4 555 st	4 700 st
Genomförande av interna sjömätningar, km <sup>2</sup>	8 492 km <sup>2</sup>	6 500 km <sup>2</sup>



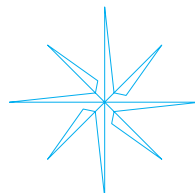
Projektgruppen för autonom sjömätningsskiff tillsammans med skiffen Skräddaren.

Från vänster: Anders Åkerberg, Johan Riismark, Marie Olsson och Peter Sjöstrand. Mattias Bergenbrandt saknas på bilden.

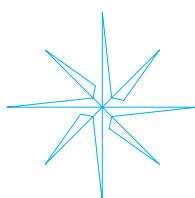
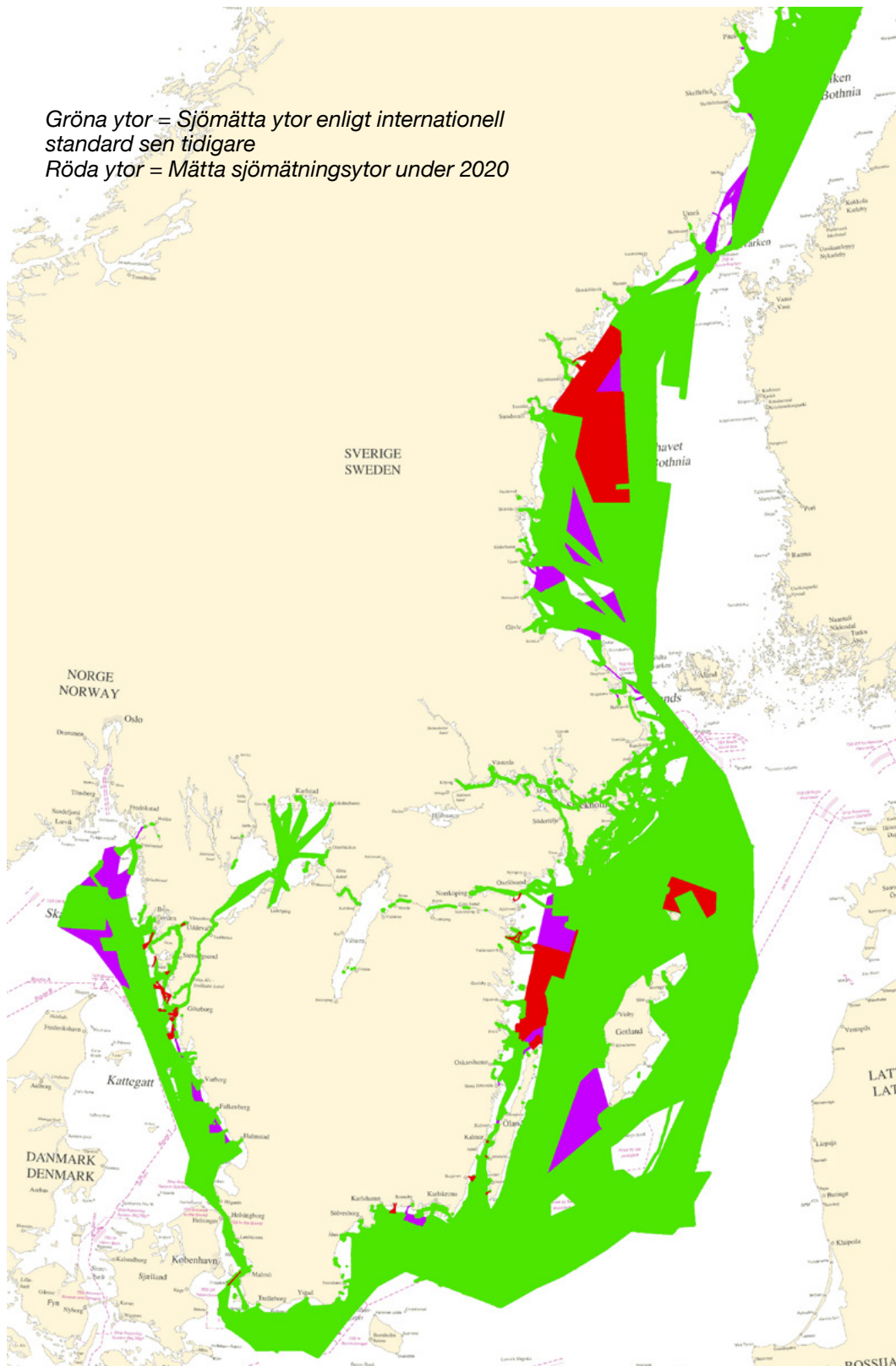
Foto: Magnus Wallhagen, Sjöfartsverket

Sjömätning har utförts enligt plan inom farleder upptagna i HELCOM-planen, inom projektet MYSING (Sjömätning för Försvarsmakten) och i projektet OSKAR (ruttoptimering för skärgårdstrafiken i Göteborgs södra skärgård). Sjömätning av HELCOM-kategori ett- och två-ytorna beräknas vara klara 2022. Inventeringsarbetet för att definiera och ta fram sjömätningssytor i HELCOM-kategori tre fortskrider. Dessa ytor utgör underlag för den långsiktiga planen för beräkning av sjömätningssytor, personal och fartyg. Sjömätning av ytor inom HELCOM-kategori tre (hög- och medelprioritet) beräknas vara färdig 2036.

All sjömätning under året är gjord av egna resurser och under 2020 slogs det rekord i sjömått yta/år med egna fartygsresurser, 8 500 km<sup>2</sup>. Idag är drygt 73 procent av svenskt vatten mått med moderna metoder enligt internationell standard. Det ursprungliga målet, enligt den överenskomna HELCOM-planen var att under 2020 skulle 75 procent av svenskt farvatten vara sjömått. På grund av utebliven EU-finansiering har dock målet fått skjutas fram och beräknas nu vara nått 2022.



Gröna ytor = Sjömäta ytor enligt internationell standard sen tidigare  
Röda ytor = Mätta sjömätningsytor under 2020



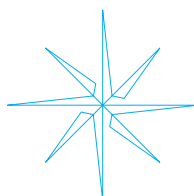
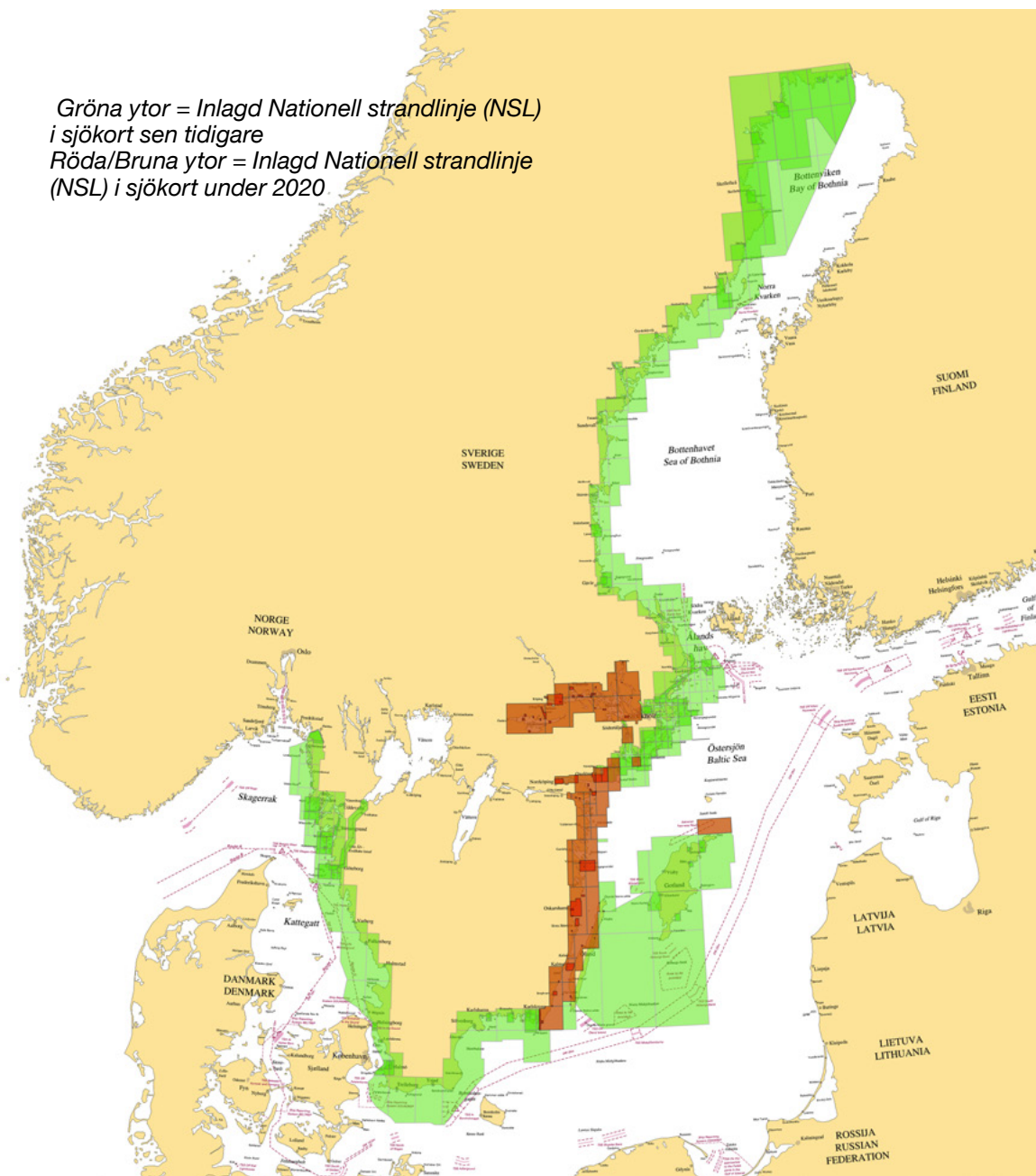


## Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Projekt Sjökortsliftet, som hanterar byte av referensnivå i sjökortsdatabasen, har ägnat tid för metodutveckling under året. Nationell strandlinje (NSL) är nu införd

kusten runt. Området Haparanda-Stockholms södra skärgård (ca 35 procent av totala ytan) är utförd. Projektet förväntas pågå till 2024 och man jobbar sig nu söderut från Stockholm.

Gröna ytor = Inlagd Nationell strandlinje (NSL) i sjökort sen tidigare  
Röda/Bruna ytor = Inlagd Nationell strandlinje (NSL) i sjökort under 2020



Projekt OSKAR (Optimering av Sjöburen Kollektivtrafik och Annan Regelbunden trafik) pågår juni 2020 – juni 2023 som ett samarbetsprojekt mellan Sjöfartsverket, VTI och Linköpings Universitet och innebär bl a sjömätning i Göteborgs södra skärgård. Inom projektet testas också för första gången en autonom sjömätning-farkost, som köpts in under året.

Sjöfartsverket har återigen tilldelats ett uppdrag inom EMODnet (the European Marine Observation and Data Network) som kommer leverera sammanställda djupdatamodeller över Östersjön. Sjöfartsverket har under flera år åtagit sig att samla in djupdata från Östersjöländerna och sammanställa terrängmodeller över dessa för leverans dels till EMODnet, dels till Östersjödatabasen. Den sistnämnda ska uppdateras med färsk data en gång per år enligt beslut i Baltic Sea Hydrographic Commission (BSHC).

I början av juli trädde ett nytt ruttsystem avseende Kattegatt i kraft. Förändringar av detta slag leder alltid till utmaningar

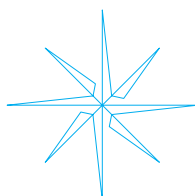
men under våren var utmaningarna extra stora på grund av pandemin och att flera medarbetare arbetade hemifrån. Sjöfartsverket har trots detta lyckats att leverera alla produkter och notiser inom de tidsramar som våra standarder och styrande dokument anger.

### Internationellt

Enligt Sjöfartsverkets instruktion så representerar verket Sverige inom IHO (International Hydrographic Organization). Många internationella möten har ställts in eller skjutits fram med anledning av den rådande pandemin. Sjöfartsverket har trots detta haft deltagande i många internationella sammanhang under året. Medarbetare från verksamhetsområdet sjögeografi har representerat Sjöfartsverket och Sverige vid 12 större konferenser och arbetsgrupper under 2020, ett fåtal i början av året genomfördes på plats i bland annat Monaco och Taunton, men under resten av året har det internationella arbetet bedrivits med hjälp av videokonferens på grund av pandemin.

## Ekonomi

Resultaträkning sjögeografisk information, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	57 766	52 000	77 908
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>57 766</b>	<b>52 000</b>	<b>77 908</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-91 853	-92 101	-92 446
Övriga externa kostnader	-49 393	-41 332	-69 184
Avskrivningar	-7 127	-7 279	-7 478
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-148 373</b>	<b>-140 712</b>	<b>-169 108</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-90 607</b>	<b>-88 712</b>	<b>-91 200</b>
Indirekta rörelseintäkter	2 526	2 606	2 755
Indirekta rörelsekostnader	-25 047	-25 345	-24 913
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-113 128</b>	<b>-111 451</b>	<b>-113 358</b>



## Sjötrafikservice

Sjötrafikservice omfattar funktionerna VTS, Sjötrafikservice, Anlöpsplanering och Anlöpservice. Funktionerna drivs från trafikcentralerna i Södertälje, Malmö, Göteborg, Marstrand och Gävle samt vid enheten Anlöpstjänster i Norrköping.

VTS (*Vessel Traffic Services*) ges i särskilt fastställda kustområden och är en informationstjänst till sjötrafiken med syftet att minska risken för närsituationer och att förhindra sjöolyckor eller skador på människa, miljö eller egendom.

Sjötrafikservice omfattar processer som genom kundnära och informationsstyrda tjänster syftar till att förenkla fartygsanlöp och att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara.

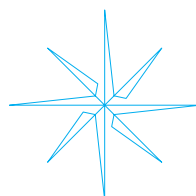
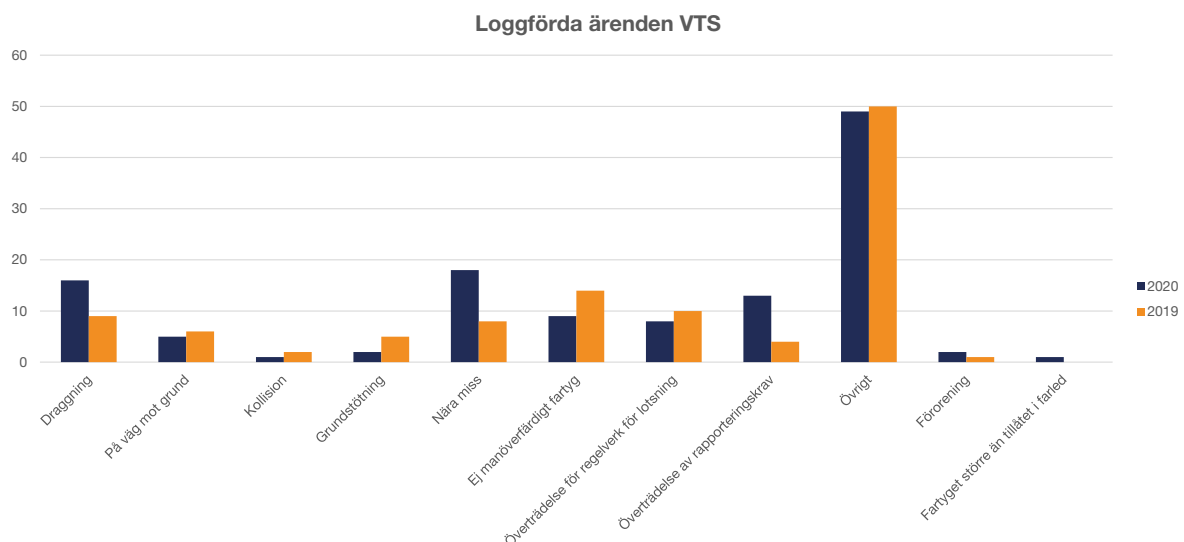
## Övergripande målsättning för sjötrafikservice

- Anlöpsprocessen sker enligt konceptet "Det goda anlöpet".
- Inga incidenter i form av grundstötningar/kollisioner i VTS-område.
- Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.

### Måluppfyllelse 2020

Under 2020 skedde två grundstötningar och en kollision vilket är en minskning från föregående år.

I samtliga fall var olyckorna utanför VTS-operatörens kontroll och möjlighet att kunna påverka. I övrigt ser vi en ökning på antalet rapporterade ärenden från 109 st 2019 till 124 st 2020.



## Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket har VTS-service i fyra trafikcentraler som arbetar i nio fastställda VTS-områden. Centralerna finns i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. Sound VTS i Malmö opererar det internationella rapporteringssystemet SOUNDREP för Öresund i samarbete med danska staten.

Funktionen Sweden Traffic i Södertälje erbjuder en nationell nautisk service i form av utsändning av navigationsvarningar och felrapportering i farledssystemet. Sweden Trafic utför också incidentrapportering och sjöövervakning enligt EU:s Övervakningsdirektiv.

Inom programmet Digitalt Anlöp (projekten DTS och EMSWe) pågår den centrala digitaliseringen av processer och tjänster. Inom den branschgemensamma delen i programmet sker en dialog om hur en digital anlöpsprocess ska utvecklas. Ett mer konkret samarbete om en bred anlöpsprocess med kunden i fokus pågår sedan flera i år i Göteborg tillsammans med Göteborgs Hamn. Business case för ett liknande samarbetsprojekt, Stockholm Approach, har reviderats och kommer att ingå i ett större paraplyprojekt avseende inriktningen att etablera tre trafikcentraler i stället för fem.

Enheten anlöpstjänster i Norrköping ansvarar för kundsupport och internt verksamhetsstöd. Detta sker genom direkt kundstöd dygnet runt men också genom en systematisk förvaltning av IT-stödet för Sjöfartsnära tjänster. Enheten hanterar också kontroller av intäktsflödet med förbättrade dataanalyser. Här sker också operativ hantering av ärenden som berör fartygsanmälningar och annan rapportering via

systemen Maritime Single Window och Safe Sea Net/Safe Sea Net Sweden.

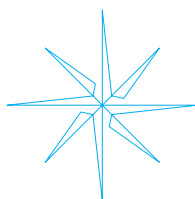
Tidigare inskickad framställan till regeringen, i samarbete med Transportstyrelsen, om en ny VTS-lag bevakas och följs upp. En konsekvens av detta är att valda delar av Sjöfartsverkets ledningssystem förbereds för att klara en IMO-revision mot relevanta IMO-resolutioner.

Under 2020 har upphandling av ett nytt VTS-system fortsatt. Tilldelningsbeslut togs i januari 2020 och kontrakt slöts med utvald leverantör. Efter en fördjupad säkerhetskyddsanalys fick avtalet sägas upp och en ny upphandling med högre skyddsklass genomförs i början på 2021.

Samarbetet mellan svenska och danska staten inom Sound VTS, i fartygsrapporteringssystemet Soundrep SRS, i Öresund fortlöper och utvecklas. Danska staten är partner i upphandlingen av nytt VTS-system.

Infrastruktursatsningen i Göteborg med nya Götaälvförbindelser fortgår. Trafikverkets två delprojekt är slutförda vid Marieholm. Göteborgs Stad fortsätter sitt stora broprojekt som ska resultera i en ny förbindelse mellan stadskärnan och Hisingen. Sjöfartsverkets koordinering av sjötrafiken under byggnationstiden styrs via särskilda avtal.

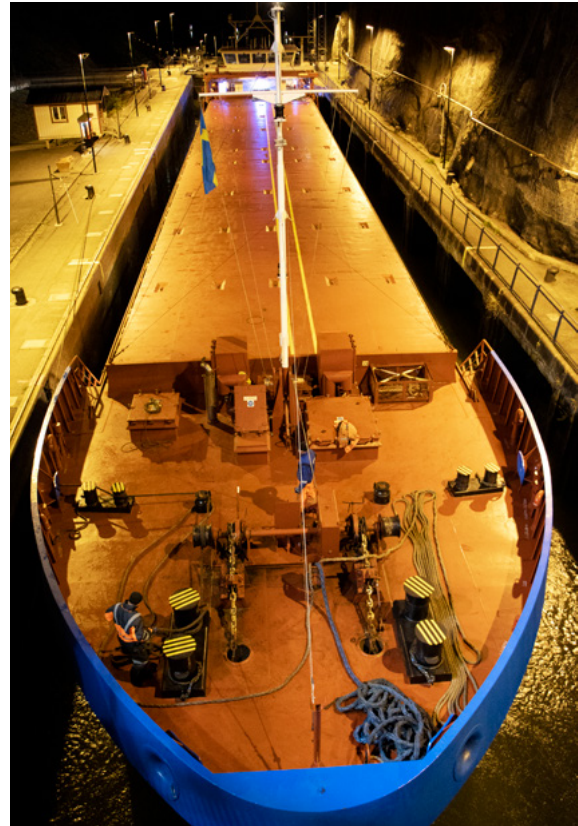
Förvaltning av objekten Sjötrafikinformation och Sjöfartsnära tjänster har genomförts enligt plan. Arbete pågår med att öppna upp för att samförvalta process och system vilket skulle effektivisera uppföljning mot givna mål och mätetal. Under året har arbete fortsatt för att effektivisera såväl arbetssätt mot kunder som former att spåra och reg-



lera felaktiga farledsdeklarationer och lotsningsavgifter. I projektet Kundresan har enheten genomfört fördjupade upplevelseanalyser med bland annat rederier/mäklare och hamnar. Resultaten är viktiga ingångsvärden för att skapa förbättringar kring våra tjänster och för att höja kundnyttan.

Projektet Digital transformation av Sjöfartsnära tjänster (DTS) har inletts, bemannats och påbörjat en långsiktig satsning. Projektets syfte är att automatisera och ytterligare effektivisera våra arbetsflöden och stödverktyg inom Anlöpsprocessen. Projektet är en viktig del i programmet Digitalt Anlöp.

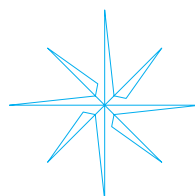
Under året har ett nytt projekt startats för att implementera den nya EU-förordningen om ett gemensamt europeiskt inrapporteringssystem i ett Single Window-koncept, EMSWe. Systemet och förordningen ska vara implementerade i augusti 2025 i alla medlemsländer.



Fartyget Troubadour på väg in i slusstrappan vid kanalcentralen Trollhättan.  
Foto: Agne Hörnestic, Sjöfartsverket

## Ekonomi

Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	0	9	-
Övriga externa intäkter	2 487	3 893	2 802
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>2 487</b>	<b>3 902</b>	<b>2 802</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-53 104	-52 628	-37 150
Övriga externa kostnader	-12 447	-10 854	-8 508
Avskrivningar	-2 281	-2 291	-2 293
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-67 832</b>	<b>-65 773</b>	<b>-47 951</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-65 345</b>	<b>-61 871</b>	<b>-45 149</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 903	1 963	2 075
Indirekta rörelsekostnader	-18 863	-19 087	-18 762
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-82 306</b>	<b>-78 995</b>	<b>-61 836</b>





Lotsen Johnnie Wiklund intervjuas av ett TV-team i samband med lotsningen av det 227 meter långa fartyget Zhen Hua 33 som transporterade den så kallade guldbron till Slussen i Stockholm. Foto: Carl Johan Linde, Sjöfartsverket

## Lotsning

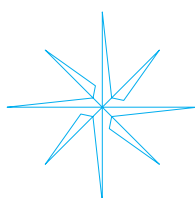
Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning som ska öka sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handels-sjöfarten. Fartyg som är över 70 meter långa eller 14 meter breda (eller i vissa fall med mer än 4,5 meter djupgående) är i de flesta farleder lotspliktiga.

Fartygsbefäl som ofta trafikerar viss farled kan, efter prövning av Transportstyrelsen, för specifikt fartyg, erhålla ett farledstillstånd, som innebär ett medgivande att framföra fartyget utan att behöva anlita lots. Sjöfartsverket tillhandahåller även

lots utanför svenskt inre vatten, så kallad öppensjölotsning. För att lots ska få utföra denna typ av lotsningar, som alltså inte omfattas av lotsplikten, krävs en specifik utbildning för att erhålla ett så kallat Red card certifikat.

För att uppfylla säkerhets- och service-målen är lotsningsorganisationen uppdelad i tre huvudfunktioner:

- Planering och administration av uppdraget
- Transport av lotsen till och från uppdraget
- Lotsens nautiska arbete



## Övergripande målsättning för lotsningsverksamheten

- Vi har en högkvalitativ lotsningsverksamhet som möter kundens och samhällets behov av en säker och hållbar sjöfart.
- Andelen fartyg som får lots inom överenskommen tid (fem timmar) ska överstiga 95 procent.
- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, som till exempel öppensjölotsning och simulatortjänst.
- Andelen lotsbeställningar som görs via Sjöfartsverkets e-tjänster ska överstiga 90 procent.

## Måluppfyllelse 2020

Under 2020 har pandemin överskuggat all verksamhet och fokus för verksamheten har varit att fullgöra uppdraget att fortsätta leverera lotsning. Inom lotsningsprocessen identifierades tidigt behov av verksamhetsanpassning, ökad samverkan och systematisk riskuppföljning. Under lotsningar möttes olika nationella strategier för att hantera smittspridning och genom nära kontakt med lokala smittskyddsläkare kunde våra rutiner anpassas samt förklaras. Lotsning av fartyg med personal som smittats av Covid-19 krävde att skyddsmaterial införskaffades i kombination med nya rutiner och utbildning. Genom medarbetarnas engagemang och efterlevnad av rekommendationer samt en mycket följsam löpande anpassning har lotsning genomförts utan störning i hela landet.

De övergripande målsättningarna för verksamheten har till stora delar uppnåtts under 2020. Servicegraden, d.v.s. hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet

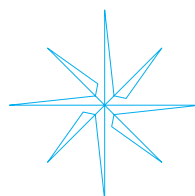
och medelvärdet för alla lotsområden var under perioden 99,5 procent. Inget område ligger under målvärdet.

Utveckling av tjänsten samt löpande kunddialog för öppensjö- och sunds-lotsningar har varit mycket begränsad med hänsyn tagen till covid-19 och dessa lotsningar har under året minskat med 11 procent vilket förklaras med covid-19 situationen samt att vi tappat en stor kund.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). MSW Reportal är en portal för inrapportering av myndighetsinforma-



*Lotsen Per Johnsson iklädd skyddsutrustning bordar ett fartyg under Covid-19.  
Foto: Sjöfartsverket*



tion kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. De flesta beställningar, 92,5 procent under 2020, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via MSW Reportal.

### **Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik**

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från ca 46 000 per år till en nivå på ca 33 500 per år. Orsaken är bl.a. att fartygen har blivit större och därmed färre, men också strukturella förändringar som innebär att mer gods transporteras landvägen.

Under 2020 har antalet lotsningar minskat jämfört med föregående år och uppgick till 30 228 (33 575 år 2019). Procentuellt sett har minskningarna varit störst inom Stockholms, Kalmars och Göteborgs lotsområden. Den enskilt största minskningen är i Stockholm där den uteblivna kryssningssäsongen medfört en stor nedgång. Den totala minskningen för antalet lotsningar i Stockholm är 1 036 stycken. Malmö är det lotsområde där flest lotsningar utförs. Det beror bl.a. på ökningen av genomfartslotsningar i Öresund under de senaste åren.

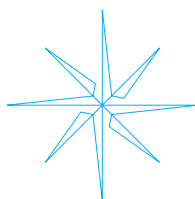
Lotsavgiften höjdes med 5 % den 1 januari 2020. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till cirka 88 % medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till knappt 77 procent.

Att bedriva lotsning under en pandemi och säkerställa leverans har krävt fler anpassningar på såväl kort som lång

sikt. Tidigt identifierades behovet att säkerställa informationsutbytet inom egen organisation samt med lokala parter. En arbetsgrupp har kontinuerligt uppdaterat verksamhetens risk- och konsekvensanalys och veckovisa avstämningar med arbetsmiljöombud och arbetstagarorganisationer har genomförts. I syfte att dela erfarenheter etablerades ett samarbete med veckovisa avstämningar tillsammans med lotsningsorganisationerna i Danmark, Norge och Finland. Kunder informerades via särskilda skrivelser där Sjöfartsverket regler och procedurer förklarades i syfte att säkerställa att anlöp kunde genomföras iakttagande såväl svenska som andra nationers regler.

Grundutbildningen av lotsar (SGFL, Svensk Grundutbildning För Lotsar) har, trots pandemin, genomförts i syfte att balansera pensionsavgångar och inte bygga en rekryteringsskuld. Den framtida rekryteringen av lotsar står inför flertalet utmaningar kommande år och ett arbete med att undersöka hur vägarna till yrket kan breddas genomförs med Sjöfartshögskolorna. Parallellt pågår flera projekt rörande rekryteringsprocessen inkluderande tester av lotsar.

Senhösten 2019 levererades "Lotsutställningsutredningen" som pekade på att det inom affärsområdet Transport och farledsservice fanns ett antal områden där verksamheten skulle kunna utvecklas för att bli mer effektiv. Under 2020 har dessa områden omhändertagits i projektformat och ett omfattande förberedelsearbete för en omstrukturering av verksamheten har bedrivits.



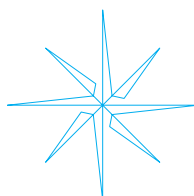


Områden för utveckling är insamling av data och uppföljning av verksamheten, kravställningar på affärsområdets leveranser, utveckling av processen kring underhåll av lotsbåtar samt hur verksamheten är dimensionerad utifrån ett bemanningsperspektiv.

En förutsättning för den stundande förändringen har varit att skapa en tydligare och mer effektiv ledning, något som under hösten 2020 implementerades i form av en ny organisation.



*Bogserbåten Vilja, hemmahörande i Luleå, hamn, på väg fram genom isen.  
Foto: Rikard Nilsson, Sjöfartsverket*



Under året har ett för lotsbåtsverksamheten anpassat underhållssystem implementerats. Detta är en delleverans i lotsutsättningsprojektet och ska bidra till ett mer proaktivt, förebyggande underhåll.

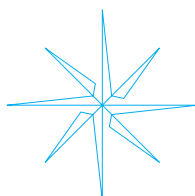
Ur Sjöfartsverkets miljöhandlingsplan har ställts ett riktat mål till lotsningsprocessen att minska verksamhetens miljöpåverkan med 10 % (utsläpp CO<sup>2</sup>). Målet ska uppnås genom en förändring av körprofil och än mer noggrann planering av lotstransporterna. I kombination av beteendeförändringen sker också teknisk installation av utrustning ombord på flertalet lotsbåtar som ska begränsa möjligheten till höga effektuttag.

Under året har arbetet med Sjöfartsverkets remissvar rörande Transportstyrelsens nya föreskrift rörande lotsning engagerat ett stort antal medarbetare och samarbetet myndigheterna emellan kommer att fortsätta under 2021.

Antal lotsningar per lotsområde			
Lotsområde	2020	2019	2018
Luleå	3 034	2 818	2 793
Gävle	2 537	2 813	2 626
Stockholm	3 100	4 136	4 026
Södertälje	3 166	3 156	3 442
Kalmar	4 017	4 984	4 860
Malmö	5 263	5 728	5 445
Göteborg	4 162	5 146	5 172
Marstrand	3 530	3 415	3 898
Vänern	1 419	1 379	1 293
<b>Totalt</b>	<b>30 228</b>	<b>33 575</b>	<b>33 555</b>

## Ekonomi

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	564 526	606 192	574 861
Övriga externa intäkter	8 964	10 969	13 806
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>573 490</b>	<b>617 161</b>	<b>588 667</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-525 450	-512 978	-495 601
Övriga externa kostnader	-97 171	-102 418	-103 594
Avskrivningar	-24 586	-26 563	-27 103
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-647 207</b>	<b>-641 959</b>	<b>-626 298</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-73 716</b>	<b>-24 798</b>	<b>-37 631</b>
Indirekta rörelseintäkter	11 072	11 422	12 075
Indirekta rörelsekostnader	-109 776	-111 080	-109 186
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-172 420</b>	<b>-124 456</b>	<b>-134 742</b>



## Sjömansservice

Sjöfartsverkets Sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO. Verksamheten är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid och kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

### Övergripande målsättning för Sjömansservice

- Vi erbjuder sjöanställda en attraktiv fritid.
- Vi arbetar enligt sjöarbetskonventionen. Genom samarbeten med olika parter utvecklar vi service på fler orter.
- Antalet fartygsbesök ska uppgå till minst 9 000.
- Ständigt förbättringsarbete genom förbättringsförslagsverksamhet och enkäter.

### Måluppfyllelse 2020

Genom besök ombord förmedlar Sjöfartsverkets platsombud information om vår verksamhets lokala utbud, nyheter och boklådor. Den enskilde sjömannen erbjuds också ett utbud av mobila internetlösningar. Sjöfolket får också möjlighet till transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Det är mycket uppskattat av målgruppen att få möjligheten att lämna fartyget och hamnområdet under en tid.

Måluppfyllelsen har påverkats av pandemin och större delen av de uppsatta målen har inte kunnat införlivas. Sjömansklubbarna har varit stängda under sex månader och i Göteborg har delar av anläggningen varit stängd under ytterligare två månader. Önskemålen om olika former av service från isolerade

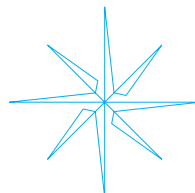
besättningar har varit omfattande under pandemin. Pandemin har påverkat den psykosociala situationen för de flesta ombordanställda över hela världen. Målet är att utföra 9 000 fartygsbesök i samarbete med partners, men på grund av pandemin besöktes endast 5 484 fartyg 2020. Detta kan sättas i relation till 9 221 besök, under mer normala förhållanden, 2019.

Under det annorlunda år som varit, har underhåll och renoveringar av fastigheter varit möjligt i större utsträckning. Landtransporter av lotsar har genomförts på fyra platser. Förändring av arbetsuppgifter och utlåning av medarbetare till annan verksamhet har skett för att använda personalresurserna på bästa sätt.



*Två besättningsmedlemmar från tankfartyget Cielo di Capri tar emot beställda varor från Rosenhill i Göteborg.*

*Foto: Patrik Nyman, Sjöfartsverket*

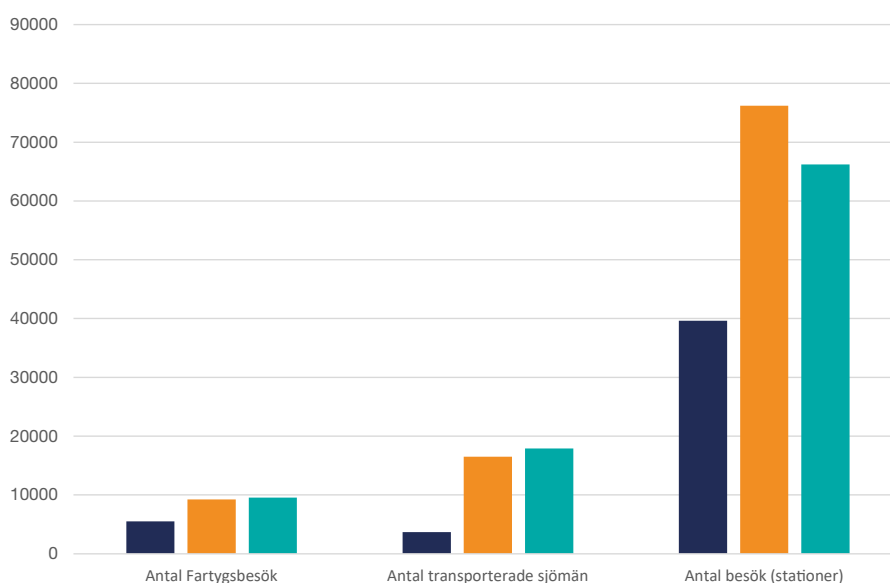


## Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Ett samarbete med Sjömanskyrkan har under året etablerats på sjömansklubben Kaknäs i Stockholm. Lokalen har under året renoverats och drivs nu i gemensam regi med Sjömanskyrkan.

Vid årsskiftet lanserades SeaSportal, som är en onlineportal för registrering av motionsaktiviteter. I SeaSportal kan sjömän enkelt logga sin träning, tävla mot andra fartyg och peppa varandra. Målet är att locka fler att motionera regelbundet och långsiktigt, vilket inte bara förbättrar hälsan för utövaren utan även ger positiva effekter för arbetsgivare och samhället.

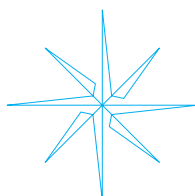
Statistik Sjömansservice



## Ekonomi

### Resultaträkning sjömansservice, tkr

	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	5 084	4 468	4 387
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>5 084</b>	<b>4 468</b>	<b>4 387</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-13 949	-13 447	-13 447
Övriga externa kostnader	-8 738	-7 428	-7 428
Avskrivningar	-782	-995	-995
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-23 469</b>	<b>-21 870</b>	<b>-21 870</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-18 386</b>	<b>-17 441</b>	<b>-17 483</b>
Indirekta rörelseintäkter	483	510	454
Indirekta rörelsekostnader	-4 694	-4 613	-6 341
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-22 596</b>	<b>-21 544</b>	<b>-23 370</b>



## Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket är den myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningen i Sverige enligt Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Verksamheten regleras även av internationella åtaganden som styrs utifrån de internationella konventioner och rekommendationer som har tagits fram inom ICAO och IMO och som Sverige har antagit.

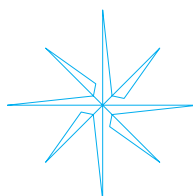
För den operativa ledningen och koordineringen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen driver Sjöfartsverket den nationella integrerade sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint

Rescue Coordination Centre) som är samlokaliserad med Kustbevakningens nationella ledningscentral och Försvarsmaktens Sjöövervakningscentral i Göteborg. Sjö- och flygräddningscentralen har förmåga att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser 24 timmar om dygnet.

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap dygnet runt. Dessutom deltar Sjöfartsverkets sjögående enheter i räddningsinsatser, med varierande



*Piloterna Carl Tengblad och Anders Samuelsson med munskydd i räddningshelikopterns cockpit. Arbetet med att förbereda utrustning och rutiner för transport av Covid 19-patienter påbörjades under slutet av 2020. Foto: Carl Tengblad/Anders Samuelsson, Sjöfartsverket*



beredskapstider mellan 15 minuter och 2 timmar. Svensk sjö- och flygräddning bygger på samverkan, vilket innebär att aktörer såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarmakten, Polisen samt andra organisationer frekvent deltar i insatser.

### Övergripande målsättning för sjö- och flygräddningsverksamheten

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.
- 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.

### Måluppfyllelse

Den rådande pandemins effekter påverkade Sjö- och flygverksamheten stort under 2020. Fysiska aktiviteter som till exempel samverkansmöten, utbildningar och övningar har inte varit möjliga att genomföra, utan har delvis omvandlats för att genomföras digitalt.

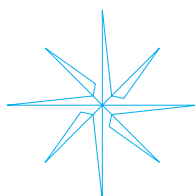
Tidigt på året inrättades en särskild arbetsgrupp för hantering av pandemins effekter. Under denna tid genomfördes flera förtätade verksamhetsdialoger med nationella och internationella samverkanspartners. Skyddsutrustning och procedurer för att hantera smitta har tagits fram för besättningarnas operativa arbete. Ny skyddsutrustning har anskaffats och rutin avseende skyddsutrustning för att kunna genomföra vinschning av smittad nödställd är utarbetad och är under införande på baserna.

Efter beslut om avveckling av verkets konferensanläggning på Arkö bedrivs endast SAR-utbildningar (Search and Rescue) på anläggningen. Långsiktig plats för kursverksamhet utvärderas och beslut planeras under 2021. Under året har en marknadsundersökning genomförts.

Tilldelning av helikopterbas för södra Sverige har lämnats till Kristianstad Flygplats. Vid basen i Norrtälje finns brister och ett projekt för att finna en långsiktig lösning har inletts. Under året har åtta elever blivit färdiga räddningsledare vid JRCC efter att ha genomfört en godkänd grundutbildning. Ytterligare två elever har rekryterats att påbörja grundutbildning i januari 2021.

Ärendeöverföring mellan SOS Alarm och JRCC inleddes under sommaren och ett pilotprojekt pågår över årsskiftet med fokus på förfining. Ärendeöverföringen har inneburit stora vinster i gemensam lägesbild och effektivare insatsledning och då särskilt vid larmmottagning. Målet är att SOS Alarm i nästa steg ska få motsvarande tillgång till ärendeöverföring från JRCC, t.ex. vid larm som inkommer via VHF eller nödsändare.

SAR-Systemledning har deltagit digitalt i: Arctic Concil (EPPR), IMRF (Internatio-



nella frivilligorganisationer), JWG IMO, North Atlantic Coast Guards forum samt genomfört SWG med Försvarsmakten. Planering har skett med våra grannländer avseende 2021 års arbete.

JRCC har inom ramen för sitt operativa samverkansansvar deltagit i flertalet nationella och internationella möten och övningar, t.ex. operativt verksamhetsutbyte med RCC Karup och Bodö samt

ACO-utbildning (Aircraft Co-ordinator) i Fredrikshavn (genomfördes innan Covid-19). Vi har även startat upp ett operativt samverkansforum med Polismyndigheten med fokus på gränsytor och samverkan vid räddningstjänst.

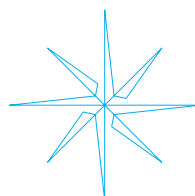
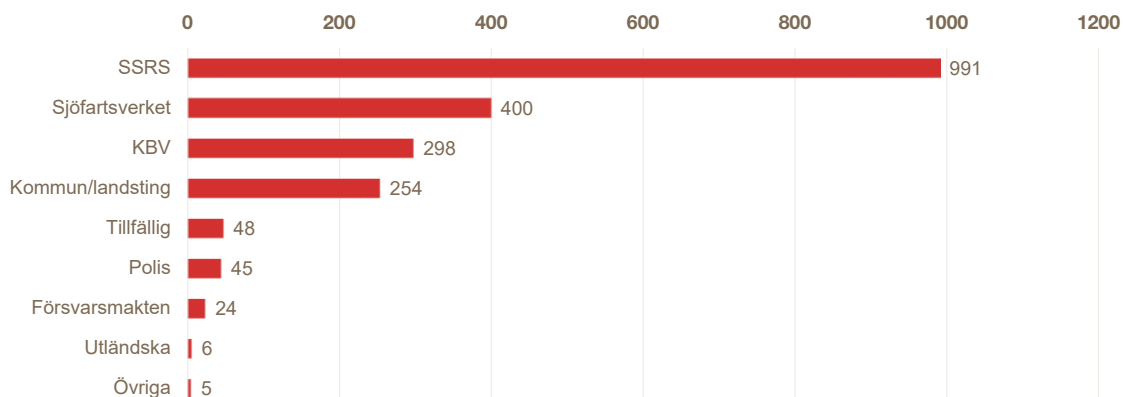
På grund av skada på helikoptern SE-JRM, har både beredskap tillgänglighet påverkats under året. Reparationen av SE-JRM är under arbete och utförs i USA.

#### Statistik över uppdrag och insatser

	2020	2019	2018	Förändring	Förändring %
Antal sjöräddningsärenden	1 221	1 134	1 235	87	7,7%
Antal flygräddningsärenden	669	769	710	-100	-13,0%
Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter	1 161	1 069	1 182	92	8,6%
Antal flygräddningsinsatser med insatta enheter	118	138	138	-20	-14,5%
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal	1 526	1 382	1 390	144	10,4%
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal	80	88	82	-8	-9,1%
Stöd till landsting och regioner, antal	620	598	537	22	3,7%
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal	112	161	128	-49	-30,4%
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	528	621	631	-93	-15,0%
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	413	456	459	-43	-9,4%
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	115	165	172	-50	-30,3%
Förmedling av Telemedical Maritime Assistance services	247	350	469	-103	-29,4%

Bilden nedan visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2020 med sjögående och flygande enheter:

Antal sjöräddningsfall som olika organisationer medverkat i år 2020 (minst en enhet larmad)

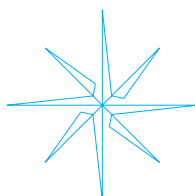


## Ekonomi

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	192 408	179 847	118 947
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>347 597</b>	<b>335 036</b>	<b>274 136</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-226 450	-222 941	-215 734
Övriga externa kostnader	-217 885	-223 150	-191 111
Avskrivningar	-61 977	-54 992	-53 046
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-506 312</b>	<b>-501 083</b>	<b>-459 891</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-158 715</b>	<b>-166 047</b>	<b>-185 755</b>
Indirekta rörelseintäkter	4 523	4 666	4 932
Indirekta rörelsekostnader	-44 838	-45 371	-44 597
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-199 031</b>	<b>-206 752</b>	<b>-225 420</b>



Fyren Ramholmen som står i Stora Sillesund. Foto: Jan Åke "Labbe" Sköld, Sjöfartsverket





## Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar remisshantering, utredningstjänster i form av samordning, analys och utredning samt informations- och kunskapsspridning. Sjöfartsverket följer den transportpolitiska utvecklingen och medverkar såväl i det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Till myndighetsuppgifter hänförs även forskning och innovation.

## Säkerhet och beredskap

Säkerhets- och beredskapsarbetet på Sjöfartsverket har utgått från det rådande säkerhetspolitiska läget i vårt närområde men har även till stora delar kommit att präglas av insatser för att säkra Sjöfartsverkets samhällsviktiga leveranser vilka har utmanats av de förhållanden som pandemin orsakat.

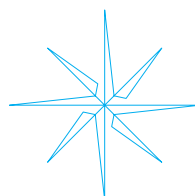
Inom Sjöfartsverket föreligger ett behov av återtagande av förmåga och struktur

för systematiskt arbete med informationssäkerhet och säkerhetsskydd. Myndigheten har under året initierat ett flertal olika förbättringsåtgärder och därutöver planeras ytterligare åtgärder. Av särskild betydelse har varit de utvecklingsinsatser som riktats till Enheten för Säkerhet och Beredskap (ESB) som inom myndigheten ansvarar för funktionell styrning och uppföljning i områdena informationssäkerhet och säkerhetsskydd.

## Krisledning

För att internt hantera pandemins konsekvenser fattade Sjöfartsverket beslut om att inrätta en struktur för myndighetsövergripande samordning och koordinering. Därigenom fick Sjöfartsverket goda förutsättningar att upprätthålla en kontinuerlig lägesbild över hur pandemin påverkade samhällsviktiga leveranser och hur nationella rekommendationer och restriktioner påverkade organisationens förutsättningar. Samordning och koordinering

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Direkta rörelseintäkter</b>			
Anslag	7 579	6 493	5 418
Övriga externa intäkter	26 632	24 571	40 959
<b>Summa direkta rörelseintäkter</b>	<b>34 211</b>	<b>31 064</b>	<b>46 377</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-48 402	-39 739	-40 190
Övriga externa kostnader	-22 645	-25 465	-31 458
Avskrivningar	-173	-696	-538
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-71 220</b>	<b>-65 900</b>	<b>-72 186</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-37 009</b>	<b>-34 836</b>	<b>-25 809</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 248	1 287	1 361
Indirekta rörelsekostnader	-12 369	-12 516	-12 303
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-48 130</b>	<b>-46 065</b>	<b>-36 751</b>



har även skett i andra viktiga områden exempelvis internkommunikation, åtgärder för att minimera smittspridning, interna riktlinjer för hemarbete samt in- köp och fördelning av skyddsutrustning. Den interna och externa rapporteringen gällande Sjöfartsverkets status och lägesbild i förhållande till pandemin har varit omfattande där bl.a. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) kontinuerligt fått information enligt kravställd rapportering. Tack vare genomförd beredskapsplanering har Sjöfartsverket under pandemin kunnat förse andra aktörer med leverans av Skyddsmask 90 utan att äventyra egen förmåga.

Under året har Sjöfartsverkets ledning genomfört en formell krislednings- övning där även ledning i krig belysts. Erfarenheter från pandemin och krisled- ningsövningar kommer ligga till grund för fortsatt organisatorisk utveckling av Sjöfartsverkets samlade krislednings- förmåga. Under året har även Sjöfarts- verkets risk- och sårbarhetsanalys\* (RSA) slutförts.

### Totalförsvaret

Sjöfartsverkets arbete med att stärka transportsektorn inom totalförsvaret sker i väsentliga delar genom samver- kan med andra transportmyndigheter och MSB. Samverkan sker inom områdena Transporter (SOTP) samt Skydd, undsättning och vård (SOSUV). Myndigheten har deltagit i planeringen av TFÖ 2020 och kommer nu att genomföra övningen under 2021 enligt övningslednings beslut om uppskjutet genomförande. Den konkreta planering-

en för krigsorganisationen har påbörjats under året.

De medel som Sjöfartsverket under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tilldelats under 2018-2020 har använts för att stärka myndighetens säkerhetsskydd, informationssäkerhet, krisberedskap och totalförsvarsförmåga. Bland annat reservkraftanläggningar, förstärkt skal- skydd, fristående dator för hantering av sekretess, övningsplanering TFÖ 2020 och Havsörn 2019 samt framtagande av underlag för egen övningsverksamhet och totalförsvarsplanering. Utförligare redovisning av genomförda totalförsvars- åtgärder finns i den årliga redovisning som lämnats till departementet varje år i samband med årsredovisningen enligt planeringsanvisningarna för det civila försvaret som regeringen beslutade om 2015-12-10.

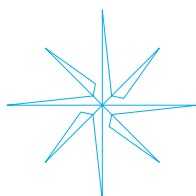
De medel som Sjöfartsverket tilldelats för 2021 under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* i syfte att förstärka totalförsvaret har fördelats ut i verksamheterna. Arbetet med att planlägga vidtagande av totalförsvars- åtgärder för perioden 2021-2025 har påbörjats.

### Säkerhetsskydd

Under året har Sjöfartsverkets säker- hetsskyddsanalys† och säkerhets- skyddsplan reviderats vilken ligger till grund för att identifiera och utforma, utifrån skyddsvärden, de säkerhets- skyddsåtgärder som behövs i verksam- heten.

\* Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap.

† Säkerhetsskyddslag (2018:585)



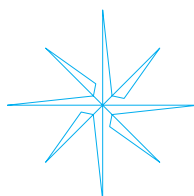
Sjöfartsverkets säkerhetsskyddsbestämmelser har reviderats och är publicerade i ledningssystemet. Ett omfattande arbete med rutiner för hantering av säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal (SUA) har genomförts, bl.a. genom förtydliganden i Sjöfartsverkets inköpsprocess samt internt och externt informationsmaterial. Inom område fysisk säkerhet har den centrala styrningen förbättrats genom

tydligare kravställning gentemot verksamheten. Process för säkerhetsprövning har förtydligats i samarbete med HR och Registratur där även hantering av registerkontroller setts över.

Inom ramen för ordinarie uppföljning har Säkerhetspolisen genomfört en tillsyn av Sjöfartsverket med fokus på säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal (SUA).



*En av Sjöfartsverkets lotsbåtar på väg in till Landsort. Foto: Mikael Karlin*



### Informationssäkerhet

Ett arbete för att organisera och strukturera informationsägarskap har inletts där samtliga informationstillgångar ska tillförsäkras ägaransvar. Modellen för informationsklassificering har setts över och den har tillämpats på ett antal väsentliga informationstillgångar. Samtliga informationstillgångar ska inventeras och klassificeras enligt modellen.

Under året har Sjöfartsverket fortsatt med att vidta åtgärder utifrån den granskning Forsvarets radioanstalt tidigare genomfört. I huvudsak syftar åtgärderna till att stärka IT-säkerheten men även åtgärder kopplat till informationssäkerhet förekommer. Därtill har Sjöfartsverkets internrevision genomfört en granskning av myndighetens systematiska informationssäkerhetsarbete. Resultat hanteras i särskild ordning med handlingsplan samt uppföljning under 2021.

### Utredningstjänster

Sjöfartsverkets uppdrag och anvisning för hur verksamheten ska bedrivas återfinns i myndighetens instruktion samt i årligt regleringsbrev. Myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och Sjöfartsverkets bidrag till måluppfyllelsen genomsyrar flera delar av verksamheten.

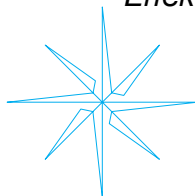
Myndighetens analys- och utredningstjänster analyserar och följer upp hur sjöfarten och sjö- och flygräddningen utvecklas i förhållande till dessa mål. Sjöfartsverket har specialister inom olika kompetensområden som ger råd och stöd inom det unika kompetensområdet samt verkar för att minska negativ miljöpåverkan. Syftet och inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare samt att föra dialog med kunder och intressenter på ett öppet och

rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle.

Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvaras frågor från bransch- och intresseorganisationer samt privatpersoner. En ytterligare viktig funktion är att vara en samrådspart med sjöfartskompetens till andra myndigheter, regeringen och övriga intressenter. Inom ramen för funktionen kommer Sjöfartsverket genom analysverksamheten under den kommande treårsperioden intensifiera och inrikta sina samrådsaktiviteter mot de transportpolitiska målen genom ett transportslagsövergripande synsätt.

Myndighetens analys- och utredningsfunktion har ansvar för kontinuerlig utveckling av Sjöfartsverkets avgiftsmodell. 2018 infördes nuvarande avgiftsmodell vilken nu genomgår en intern analys för att sedan, under 2021, samrådas med externa parter. Målsättningen är att en reviderad modell ska träda i kraft under 2023. Huvudsyftet med Sjöfartsverkets avgiftsmodell är att säkerställa finansiering av myndighetens verksamhet. En målsättning med nuvarande modell, i jämförelse med tidigare, var att antalet undantag, specialregler, rabatter och befrielser skulle reduceras. Detta för att skapa en transparent avgiftsmodell som är lättförståelig och kostnadsriktig för sjöfartsbranschen. Denna målsättning är en fortsatt utgångspunkt i nuvarande arbete.

Regeringen presenterade 2018 strategin; *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara*



godstransporter<sup>\*</sup>. Strategin syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ska vidare bidra till att nå de transportpolitiska målen, stärka näringslivets konkurrenskraft samt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Inom ramen för strategin är Sjöfartsverket en aktiv samarbetspartner för att få till stånd en överflyttning och därmed stärka sjöfartens konkurrenskraft.

### Forskning och Innovation

Sjöfartsverket har under 2020 fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (Fol). Arbetet bidrar till att effektivisera Sjöfartsverket och till en ökad effektivitet, sjösäkerhet och miljö inom sjöfarten. I uppdraget ingår även att proaktivt verka för att stärka sjöfartens roll, konkurrenskraft och integrering i den intermodala logistikedjan. Sjöfartsverket samverkar inom Fol med sjöfartsnäringsen, myndigheter, tillverkningsindustrin, institut och akademi.

Under 2020 har det branschgemensamma programmet för Digitalt Anlöp startat upp och som innefattar såväl Fol-relaterade aktiviteter som implementering av lösningar från olika Fol-initiativ. Exempelvis har en informationsdelningslösning för hamnar tagits fram av Gävle hamn och Rauma hamn i samverkan med Sjöfartsverket, inom ramen för EU-projektet EfficientFlow. Lösningen är nu testad i Gävle och Rauma med positiva resultat och kommer av finska myndigheter att erbjudas till finska hamnar. Ett arbete pågår med att se hur resultaten också kan komma svenska hamnar till godo.

Sjöfartsverket medverkar i en rad Fol-projekt inom området automation och integration människa-maskin inom trafikledningsområdet. Arbetet tar ett trafikslagsövergripande grepp och involverar såväl akademi, transportmyndigheter och svensk industri.

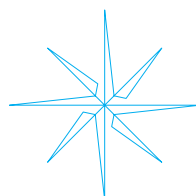
### Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner på kontoret i Norrköping. Under 2020 har den gemensamma servicefunktionen med LFV (GSF) avvecklats. De administrativa uppgifter som tidigare legat inom GSF utförs nu av Sjöfartsverkets egen personal på kontoret i Norrköping. Administrationen på de regionala kontoren är begränsad och avser i huvudsak hantering av olika ekonomiska underlag samt internservice.

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på kontoret i Norrköping inom områdena ekonomi, HR, utbildning, juridik, inköp, IT och kommunikation. I de gemensamma funktionerna ingår även rederiverksamheten som har det tekniska ansvaret för verkets samtliga fartyg och båtar. För isbrytarfartygen och vissa av arbetsfartygen har Rederiet även drifts- och bemanningsansvar. Förutom att utöva redaransvaret enligt sjölagen och ISM-koden ansvarar Rederiet för in- och uthyrning samt underhåll av fartygen.

Nedanstående resultaträkning visar de totala intäkterna och kostnaderna för Sjöfartsverkets gemensamma funktioner.

<sup>\*</sup> Regeringskansliet (2018) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi.



Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	19 729	21 089	19 519
Övriga externa intäkter	11 461	11 087	14 495
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>31 190</b>	<b>32 176</b>	<b>34 014</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-206 148	-188 472	-184 622
Övriga externa kostnader	-93 679	-114 310	-114 549
Avskrivningar	-9 401	-10 121	-8 395
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-309 228</b>	<b>-312 903</b>	<b>-307 566</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-278 038</b>	<b>-280 727</b>	<b>-273 552</b>

## Rederiet

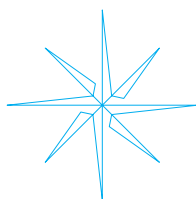
Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och deras sjövärdighet, miljövårdighet och arbetsmiljö. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygstonnaget, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg. Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet används i extern verksamhet när så är möjligt.

Planerat underhåll och dockningar har på sedvanligt sätt pågått under året. Det har även upphandlats byggnation av ersättare för farledsfartyget Vilhelm Hansen till Trollhätte kanal. I våras kontrakterades rederiet Kewatec för byggnationen. Slutgiltig konstruktion och design påbörjades direkt efter kontraktsskrivning. Byggnation har pågått under året och fartyget sjösattes i december månad för planerad leverans i januari. Det blir Sjöfartsverkets första fartyg med batterihybridinstallation. Arbete med framtagning av underlag för upphandling av lotsbåtar till västkusten har pågått under året och anbudsinfordran skickades ut i november. Rederiet planerar att skriva kontrakt om byggnation av tre lotsbåtar i januari 2021 för planerad leverans under 2022.

Under året har RINA (oberoende part för tillsyn), anpassat sina system för tillsyn av Sjöfartsverkets fartyg. Drygt 60 procent av fartygen har införlivats i systemet under året. Även det upphandlade underhållssystemet har anpassats till Sjöfartsverkets fartyg och organisation, och de flesta av Sjöfartsverkets fartyg är inlagda i systemet.

Projektet med närvarostyrd belysning ombord på isbrytaren Ymer har under året utvärderats. Utvärderingen utvisar att besparingspotentialen uppgår till 94 procent, och att kostnaden för genomförandet har en kort återbetalningstid. Under 2021 planeras att genomföra närvarostyrd belysning på ytterligare två isbrytare.

Under 2020 har försäljning av ett flertal fartyg skett, däribland arbetsfartyget Fyrbyggaren. På lotsbåt 737 har nya motorer installerats och motorbyte har påbörjats på Pilot 776 och arbetsfartyget Virgo. Som en del i det EU finansierade projektet Fastwater pågår även byte av huvudmotor på Pilot 120. Under året har några svårförklarade motorhaverier inträffat och utredning pågår tillsammans med motortillverkarna för att skapa förståelse för det som inträffat.



## Kvalitets- och miljöledning

Sjöfartsverkets arbetssätt beskrivs i ett ISO-certifierat kvalitets- och miljöledningssystem. Sjöfartsverkets ledningssystem beskriver hur målen sätts, hur arbetet genomförs samt hur verksamheten följs upp. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning, ägar- och kundkrav.

Under treårsperioden 2018-2020 har alla Sjöfartsverkets verksamheter genomgått förbättringsdagar (intern kvalitets- och miljörevision) där samtlig verksamhet och samtliga krav i standarderna hanteras.

Förbättringsdagar 2020 utfördes både på plats och via videokonferens på grund av pågående pandemi. 2020 års förbättringsdagar har genomförts vid totalt 38 platser/verksamheter. Totalt registerades 39 avvikelser och 86 förbättringsförslag, vilka samtliga nu hanteras av verksamheterna.

Externrevision 2020 mot standarderna ISO 9001:2015 samt ISO 14001:2015 genomfördes av externrevisionsbolaget Qvalify både på plats och via Skype. Totalt fick Sjöfartsverket två avvikelser och 13 förbättringsförslag.

## Informationsteknik

IT-verksamheten på Sjöfartsverket, vars syfte är att genom en effektiv informationshantering möjliggöra Sjöfartsverkets fortsatta verksamhetsutveckling, omfattar allt från drift till utveckling av den tekniska infrastrukturen, leverans av användarstöd, systemförvaltning samt utveckling av verksamhetskritiska och samhällsviktiga funktioner.

IT-avdelningen har under 2020 påbörjat en förändringsresa gällande arbetssätt.

Syftet är att arbeta nära verksamheten i deras processer och ta ansvar för hela processens livscykel. Under året har mycket fokus lagts på att möjliggöra digitala möten och hemarbete, infrastrukturhöjande åtgärder samt att ytterligare stärka Sjöfartsverkets IT säkerhet och leveranser till verksamheten.

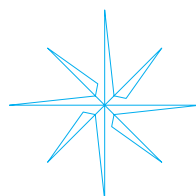
Antalet digitala möten exploderade i början av 2020 då en stor del av verkets medarbetare började arbeta hemifrån. Användandet av digitala möten inom vårt nuvarande program Skype, mer än tiodubblades på kort tid. Metodiskt och strukturerat har vi under året arbetat med att möta de krav som hemarbetet och ökat antal digitala möten ställer på vår miljö och infrastruktur. Arbetet kommer att fortgå under 2021.

Under året har en IT-säkerhetschef tillsatts, som har det övergripande ansvaret för framdriften och analys av IT-incidenter. IT-säkerheten har ytterligare stärkts genom driftsättning av mjukvaruverktyg och ny hårdvara för att förhindra intrång, samt för att indentifiera skadlig kod och trafikmönster.

## Sjöfartsverket i media

Sjöfartsverkets kommunikationsavdelning bär ansvaret för myndighetens externa och interna kommunikation, men också för kontakten med relevanta samhällsintressenter.

Kommunikationsavdelningen arbetar för att skapa en ökad kännedom kring Sjöfartsverkets verksamhet och det dagliga arbetet inom de olika verksamhetsgrenarna, men också bidra till att öka kännedomen om människorna bakom myndigheten. Sjöfartsverkets medieindex är resultatet av alla publicerade artiklar och andra mediala omnämningar under året. Indexet



sträcker sig över samtliga mediekanaler såsom bland annat tidningar, webb, radio och TV.

Antalet proaktiva omnämmanden om Sjöfartsverket uppgick under 2020 till 716 stycken, vilket är en ökning med 57 procent jämfört med 2019 (410). Inom ramen för Sjöfartsverkets proaktiva mediearbete har flertalet olika verksamhetsområden lyfts fram. Några exempel på detta är Sjöfartsverkets isbrytare, sjö- och flygräddningsverksamhet men också Sjöfartsverkets sjögeografiska arbete. Arbetet har också kommit att handla om Sjöfartsverkets proaktiva arbete under den pågående pandemin.

### Strategiska offentliga inköp

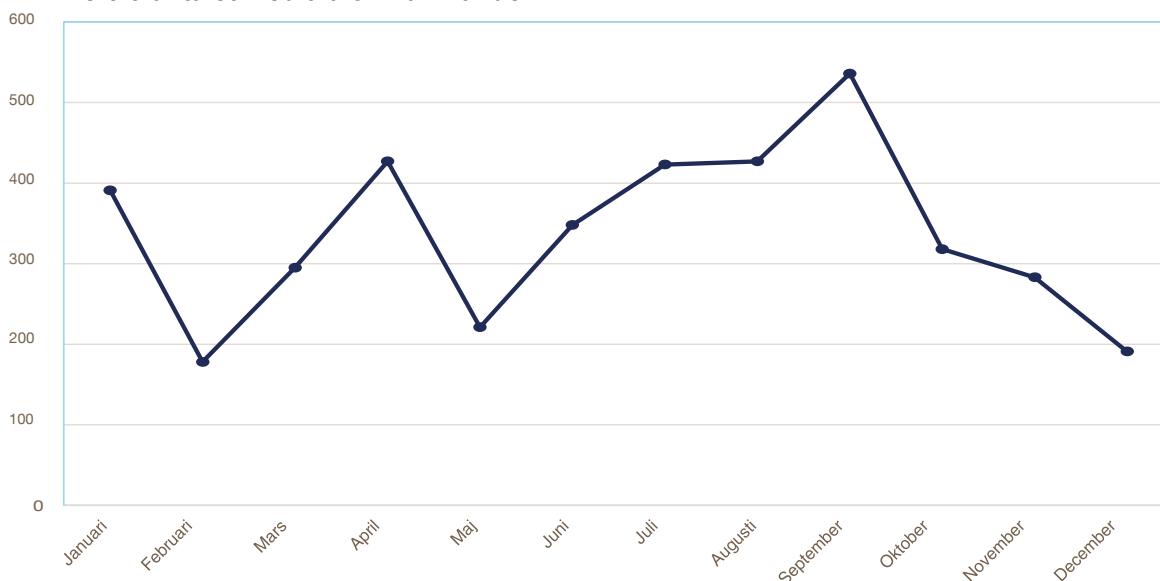
Inköpsavdelningen har fortsatt att utvecklas som en strategisk och sammanhållande part för Sjöfartsverkets offentliga affärer. Genom samordnade inköp har verket kunna göra stora effektiviseringar, såväl ekonomiskt som genom en tydligare regelefterlevnad.

Under året har en ny enhet tillkommit, Materialsamordning och lokalservice, vars uppdrag är att utveckla normer, standarder och servicenivå inom ansvarsområdet.

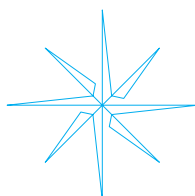
Inom området strategiskt inköp fortsätter utvecklingen och arbetet med kategoristrategier och de första strategierna kring möbler och arbetskläder har börjat komma på plats. Strategierna ger ett myndighetsgemensamt förhållningssätt till leverantörsmarknaden baserat på högre kontroll, bättre styrning och uppföljning vilket leder till effektivare inköp. Strategierna tar även hänsyn till relevanta hållbarhetskrav inom områdena.

Ett breddinförande av e-handeln inom Sjöfartsverket har genomförts och både andelen leverantörer och fakturor i e-handelssystemet ökar kontinuerligt. I anslutning till införandet togs även en webbaserad utbildning fram för att ge stöd för medarbetare som gör beställningar.

**Totala antalet mediala omnämmanden**



Källa: Sjöfartsverkets totala antal mediala omnämmanden i perioden 2020-01-01 – 2020-12-31.





# Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 7 % inom ledningskompetens, 71 % inom kärnkompetens och 22 % inom stödkompetens. Könsfördelningen vid utgången av 2020 var 22 % kvinnor och 78 % män. Procentuellt återfinns kvinnorna främst inom stödfunktioner, se tabell nedan. Vid årets slut var antalet anställda 1 339 (1 284) vilket motsvarar 1 159 (1 109) årsarbetskrafter\*. Förändringen mellan åren beror främst på att de gemensamma funktionerna som tidigare låg inom GSF nu är åter i egen regi samt resursförstärkningar på IT-avdelningen.

	Stöd		Ledning		Kärn		Totalt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
<b>Kvinnor</b>	150	52 %	25	26%	119	12 %	294	22 %
<b>Män</b>	141	48 %	70	74%	834	88 %	1 045	78 %
<b>Totalt</b>	291		95		953		1 339	

Jämfört med 2019 är det relativt små skillnader i fördelningen mellan män och kvinnor inom de respektive kategorierna.

Vi ser en positiv utveckling i antalet kvinnliga chefer som ökat med 3 % (från 23 till 26 %) och som överträffar det delmål på 25 % som vi har arbetat emot. I faktiska tal har vi 5 fler kvinnliga chefer 2020 jämfört med 2019.

Inom stödfunktionerna har det skett en mindre förändring där föregående års siffror var 53 % kvinnor och 47 % män.

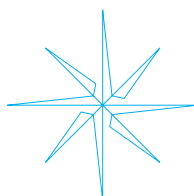
Inom kärnverksamheten har det inte skett någon förändring i procentuell fördelning. På totalen har den procentuella fördelningen gått i en liten positiv riktning och kvinnorna har ökat från 21 till 22 %.

## Attrahera

Sjöfartsverket kommer de närmaste åren att ha ett stort rekryteringsbehov. Vi står inför stora pensionsavgångar framför allt gällande lotsar och båtmän, där en fjärdedel av medarbetarna kommer att gå i pension inom fem år. Även andra kritiska kompetenser såsom chefer, bygg-, kart-, system- och mätingenjörer samt IT-kompetens kommer att behöva rekryteras.

Under 2020 har ett Employer Branding arbete som syftar till att ta en verksamhetsövergripande ansats påbörjats. Planen med Employer Branding – strategin är att arbeta ”inifrån och ut” med att skapa medarbetare som positiva ambassadörer för Sjöfartsverket, samt att vinkla våra kampanjer i rätt kanaler med utgångspunkt i ”varför” Sjöfartsverket och vårt uppdrag är viktigt, snarare än ”vad” vi gör. Strategin beräknas vara färdig under 2021.

\* Siffrorna inom parentes avser föregående år



## Rekrytera

Rekryteringsarbetet är viktigt för att få medarbetare med rätt kompetens, stort engagemang och som vill utvecklas i verksamheten. Under året har 2 391 personer sökt anställning vid Sjöfartsverket, varav 42 % är kvinnor och 58 % är män (3 983 ansökningar). Vi har rekryterat 108 tillsvidareanställda personer varav 35 % kvinnor och 65 % män. Vi har anställt 7 nya ledare, varav 4 är kvinnor. Covid-19 har gett en tydlig effekt på rekryteringarna under året på det sättet att det totala antalet rekryteringar har minskat men antalet sökande per ledigförklarad anställning har ökat.

## Introducera

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2020 har en omställning skett i och med våra begränsade möjligheter till fysiska möten. Den introduktionsutbildning som erbjuds alla nyanställda har ställts om till en digital utbildning som därmed förkortats och innehåller en presentation av vår generaldirektör samt en genomgång av vår värdegrund, den statliga värdegrunden, vår ledningsmodell samt vårt mångfalds- och inkluderingsarbete.

## Utveckla

För att utveckla våra medarbetare arbetar vi med hälsofrämjande frågor, vilket bland annat innefattar arbetsmiljö, likabehandling, kompetensutveckling, ledarskap och medarbetarskap.

## Arbetsmiljö

Under 2020 har mycket av arbetsmiljöarbetet haft fokus på att anpassa verksamheten till rådande omständigheter

och covid-19, som t.ex. att riskbedöma och genomföra åtgärder för smittskydd och styra delar av verksamheten till att jobba hemifrån.

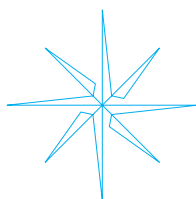
En del av det ordinarie arbetsmiljöarbetet har fått stå tillbaka något med anledning av pandemin. Att stötta verksamheten på plats, samt genomförandet av vissa utbildningar, har i några fall inte varit möjligt. Andra delar har kunnat anpassas på grund av pandemin. Arbetsmiljöutbildning för chefer och arbetsmiljöombud genomfördes, liksom flera andra utbildnings- och informationsinsatser under året, digitalt.

Sjukfrånvaron för 2020 var för Sjöfartsverket totalt 3,12 %. Sjukfrånvaron för kvinnorna låg på 4,66 % och för männen 2,66 %. Kvinnors och mäns sjukfrånvaro följer trenden i samhället i stort där kvinnornas sjukfrånvaro är högre än männens (SCB).

## Jämställdhet, mångfald och inkludering är en del av vår värdegrund

Sjöfartsverket har en mycket ojämn fördelning mellan kvinnor och män, därför har vi nu satt upp mål för att öka andelen kvinnor inom kärnverksamhet och i ledande position. Det är en stor utmaning då vi till stor del rekryterar från den arbetskraft som idag jobbar till sjöss, där kvinnor utgör en mycket liten andel. Vi står inför samma utmaning även vad det gäller andra yrkesgrupper, till exempel ingenjörer och tekniker och flygande besättningsmedlemmar.

Sett till könsfördelningen inom relevanta utbildningsprogram är det heller inte någon större förändring att vänta under de närmaste åren. Det betyder att vi måste utgöra ett attraktivt val för många av de kvinnor som väljer en karriär inom dessa mansdominerade yrkesområden.



Med syfte att identifiera både drivkrafter och hinder för kvinnor till sjöss har vi under året genomfört en undersökning med 348 kvinnor som arbetar eller har arbetat som ombordanställda. Resultatet visar att den sociala arbetsmiljön ofta avgör hur länge man blir kvar. Det är angeläget att arbetsgivare i sjöfartsbranschen ser till helheten och tar dessa problem på allvar. Sjöbefäl som lämnar livet ombord i ett tidigt skede av sin karriär kan till exempel inte möta de formella kraven för att jobba som lots.

För att vara attraktiv som arbetsgivare för både kvinnor och män behöver Sjöfartsverket vara en arbetsgivare som erbjuder en god och inkluderande arbetsmiljö för alla. Under året har satsningen på kompetensutveckling kring likabehandling fortsatt för både ledare och medarbetare. Vi har också tagit fram en strategi för hur vi långsiktigt ska arbeta för en inkluderande arbetsplatskultur och en handlingsplan med aktiviteter för de kommande åren.

### Kompetensutveckling

Under 2020 har Sjöfartsverket erbjudit mycket färre utbildningar än vanligt till medarbetare på grund av pandemin. För att upprätthålla servicen emot våra kunder har dock flera av de viktiga utbildningarna gjorts om till digitalt format.

Utbildningen för nya lotsar (SGFL) genomfördes som vanligt i den mån det gick både under våren och hösten. Detta i och med att nya lotsar behövs kontinuerligt för att kunna utföra ett av Sjöfartsverkets samhällsviktiga arbeten.

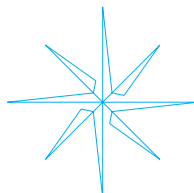
Ledarprogrammet är nu slutfört och åtta grupper (ca 100 chefer/medarbetare) har genomfört kursen.

Trygghetsfondens riktlinjer sågs över och det blev ett uppehåll under våren med att söka medel.

I juni 2020 kunde åter igen samtliga anställda ansöka om bidrag från



Farledstekniker Lotta Kenttämaa är på väg genom snön för att kontrollera funktionen hos fyren på Halsön i Kalix skärgård. Foto: Robert Sandberg



Trygghetsfonden som bytte namn till Omställningsmedel. Medlen är fortfarande till för att bredda individens kompetens och bli mer anställningsbar. Under året har det kommit in 76 ansökningar från medarbetare och av dessa blev 61 beviljade.

### Ledarskap och medarbetarskap

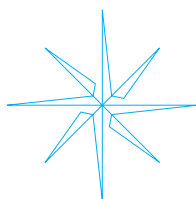
I allas vårt uppdrag ingår att både utveckla verksamheten och oss själva. Med det synsättet vill vi föra dialog för att åskådliggöra och grunda principen att en chef/ledare, och även medarbetare, skapar resultat genom att både leverera och prestera, och samtidigt lära och utvecklas. Vi ser att ledarskapet har en avgörande roll för att möjliggöra bra leveranser och resultat, möjliggöra förändring samt att skapa riktning och trygghet i en snabbt föränderlig framtid.

Under året har vi tagit fram och utvecklat en Ledarförsörjningsprocess med syfte att attrahera, identifiera och utveckla befintliga och blivande chef/ledare. Vår Ledarförsörjningsprocess ska hjälpa oss att arbeta på ett systematiskt och strukturerat sätt med en gemensam bild av de förmågor och beteenden som hör till ledarskapet och säkerställa att vi har rätt ledarkompetens på samtliga nivåer, få en bild av vårt behov av ledarskapsutveckling samt ta tillvara på den potential som finns både hos våra befintliga men även framtida chef/ledare både i deras nuvarande roller men även i att anta större utmaningar.

Sjöfartsverkets chef/ledare behöver ha förmågan att använda sitt ledarskap för att skapa resultat, leverans och medarbetarengagemang. För att lyckas med detta är det viktigt att vi delar syn på vad som är rätt kompetens och rätt

förmågor som hör till ledarskapet. Som en del i att skapa en Ledarförsörjningsprocess för Sjöfartsverket har vi med ledningsmodellen som grund tagit fram en ledarprofil med ledarförmågor och ledarbeteenden har kopplats till dem, så att hela organisationen ska ha en gemensam grundsyn på vilka förmågor, beteenden och uppgifter som hör till ledarskapet. Vår ledarprofil beskriver förväntningar på ledarskapets förmåga att leda verksamhet och medarbetare tillsammans för att lyckas leverera mot våra mål och utveckla verksamheten. Dessa förmågor och beteenden möjliggör ett aktivt och engagerande ledarskap och medarbetarskap som möjliggör prestation istället för att kontrollera prestation. Även ytterligare några verktyg har tagits fram och utvecklas med syfte att skapa struktur och systematik i Ledarförsörjningsprocessen och de, samt hela den framtagna processen, testas under oktober- december i en pilot.

Som en del av Ledarförsörjningsprocessen ser vi också över vårt behov av ledarskapsutveckling och vi arbetar för att ha en lärande organisation där vi lär av våra erfarenheter i syfte att lösa våra uppgifter på ett bättre sätt. Under året har även flera omgångar av Ledarprogrammet genomförts och vid årsskiftet 2020/2021 har 95 chefer, inklusive baschefer vid Helikopterenheten samt sjögående befälhavare, deltagit i programmet. Målsättning med programmet är att bygga en gemensam bas bland cheferna kring vilket ledarskap som krävs i resan mot ETT Sjöfartsverk och för att leda Sjöfartsverket nu och i framtiden. Ledarprogrammet har bland annat rustat cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet vilket



skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som främjar den utvecklingsinriktade organisation vi vill vara.

Som ett nästa steg att bygga vidare kompetensutvecklingen för våra ledare och medarbetare vill vi lyfta vikten av individanpassa kompetensutvecklingen och har i Ledarförsörjningsprocessen utvecklat en modell för individuell kompetensutveckling där vi vill framhäva att kompetensutvecklingen kan ske genom olika aktiviteter där utbildningen är en del men att kompetensutveckling är så mycket bredare än det och kan ske genom till exempel att ge och ta emot feedback från sina medarbetare, kollegor och chef, genom föreläsningar, mentorskap, självreflektion, nätverk med andra chef/ledare, sin ledningsgrupp osv. Vi har även som ett steg i detta genomfört en upphandling vad gäller Management – Utveckling chef och grupp samt kompetensförsörjning.

## Avsluta

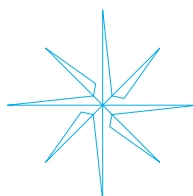
Personalomsättningen under 2020 var 5,45 % (2019, 8,1 %), vilket är en tydlig minskning jämfört med föregående år\*. Av de 69 personer som under 2020 lämnat organisationen har 38 % gått i pension medan 62 % lämnat av annan orsak.

En avslutsenkät skickas till alla som slutar i Sjöfartsverket och av de som slutat under 2020 har 33 medarbetare valt att besvara den. 53 % av de som svarat har arbetat kortare tid än 5 år och 28 % kortare än 2 år vilket är något vi behöver analysera vidare. Andelen som uppger att de skulle rekommendera Sjöfartsverket som arbetsgivare har sjunkit från 79 % föregående år till 59 %. De främsta skälen utöver pension som uppges till att man valt att avsluta sin anställning är bristande ledarskap, utvecklingsmöjligheter samt lönenivån. De faktorer som lyfts fram som positiva är intressanta och spännande arbetsuppgifter och bra kollegor.



*Sjöfartsverkets isbrytare Ale på väg genom den vintriga kanalen in mot Trollhättans slusstrappa. Fotograf: Leif Svanström*

\* Siffrorna inom parentes avser föregående år



## Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll är den process som med rimlig säkerhet ska säkerställa att en myndighet fullgör sina uppdrag och mål i enlighet med kraven i myndighetsförordningen (2007:515). Systemet för intern styrning och kontroll ska leda till att myndigheten uppnår sina målsättningar avseende:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhet
- Tillförlitlig rapportering
- Regelefterlevnad

Intern styrning och kontroll integreras i verksamheten och beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Den interna styrningen och kontrollen är

integrerad när verksamheten planeras, styrs och följs upp med beaktande av riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och innehållet i dokumentationen. Sjöfartsverket har valt att tillämpa valda delar av det så kallade COSO-ramverket i utvärderingen av den interna styrningen och kontrollen.

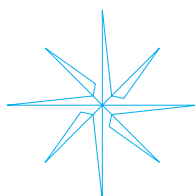
Utgångspunkten för arbetet med intern styrning och kontroll i Sjöfartsverket finns i "Policy avseende intern styrning och kontroll" samt den underliggande "Instruktion avseende intern styrning och kontroll" som återfinns i ledningssystemets äga- och organisationsstyrning. I policyn för intern styrning och kontroll framgår att intern styrning och kontroll är en process med följande delmoment:



Riskanalys utgör grunden för arbetet med intern styrning och kontroll. Med risker avses i det här sammanhanget händelser som befaras kunna påverka Sjöfartsverkets förmåga att nå sina mål. Riskhantering är därmed de samordnade aktiviteter som behövs för att upptäcka, förebygga och hantera dessa händelser. Risker ska hanteras systematiskt och med spårbarhet, vilket innebär att även riskhantering har sin givna plats i ledningssystemet, i ägar – och organisationsstyrning.

Kontrollaktiviteter genomförs regelbundet genom systematisk självkontroll i syfte att säkerställa så att verksam-

heten bedrivs i enlighet med gällande externa och interna regelverk. De kontrollaktiviteter som har fastställts återfinns i ledningssystemet, där det också framgår hur avvikelser ska hanteras. Uppföljning sker löpande under året enligt de instruktioner som har fastställts i de olika delprocesserna. Sjöfartsverket har tagit fasta på rekommendationen att integrera intern styrning och kontroll i verksamheten och har därför valt att lägga in riskanalys som en del i den årliga verksamhetsplaneringen. Därigenom säkerställs också en systematisk uppföljning av riskanalysen i samband med löpande resultatdialoger.



## Verksamhetsrelaterade risker

Från och med 2019 genomför och redovisar respektive avdelning månatligen en riskanalys på avdelningsnivå. Från nämnda analyser eskaleras ett antal risker till riskanalys på myndighetsnivå där de behandlas utifrån vilken påverkan de kan få på myndigheten och samhället.

Sjöfartsverket förfogar över ett antal samhällsviktiga verksamheter såväl som kritiska funktioner, såsom sjö- och flygräddningsverksamheten, Trollhätte kanal, farledshållning, lotsning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informations-tekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning.

Sjöfartsverket har flera verksamheter som kan betecknas som kritiska funktioner ur ett försvarsplaneringsperspektiv d.v.s. de är en del av det civila försvar som ska ge stöd åt Försvarmakten vid höjd beredskap.

## Finansiella risker

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker i Sjöfartsverket totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på att åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantörerna. Hänsyn ska alltid tas till behovet av riskhantering i syfte att minimera de finansiella risker som uppstår i verksamheten samt säkerställa att finansieringen av verksamheten sker till så låg kostnad som möjligt. Sjöfartsverket arbetar i enlighet med en riskbaserad finanspolicy, som beskriver ett antal finansiella riskområden och hur dessa ska beaktas. Dessa områden

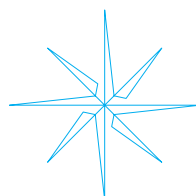
är finansieringsrisk, likviditetsrisk, valutarisk, ränterisk och kreditrisk. I den finansiella riskanalysen ingår även risker för oegentligheter inom det finansiella området. Översyn av rutiner och förbättring och utveckling av kontrollaktiviteter pågår löpande i syfte att reducera de finansiella riskerna.

## Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser

Riksrevisionen överlämnade i april 2020 en revisionsrapport till verkets styrelse där det redovisades de iakttagelser som gjorts i samband med granskningen av verkets årsredovisning 2019. Revisionsrapporten innehöll påpekanden och rekommendationer att stärka upp processen kring att upprätta och kvalitetssäkra årsredovisning. Utöver revisionsrapporten har Riksrevisionen även överlämnat rekommendationer och förbättringsförslag i form av minnesanteckningar från den granskning som utförts. Sjöfartsverket har tagit till sig dessa rekommendationer och vidtagit åtgärder för att förbättra processerna.

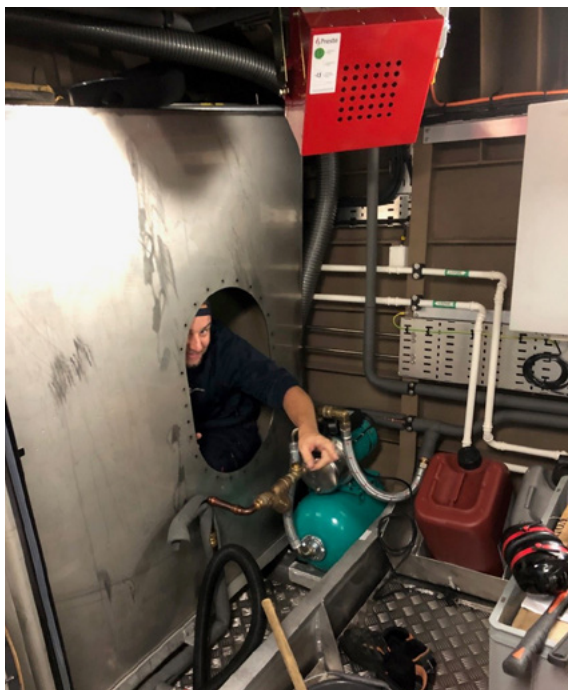
Riksrevisionen genomförde en granskning av delårsrapporten för januari-september 2020. Inga förhållanden identifierades som indikerade att räkenskaperna inte skulle vara rättvisande. Riksrevisionen genomförde även under andra halvåret en granskning av rutiner och intern kontroll. Granskningen omfattade bland annat processbeskrivningar, personalkostnader, övriga driftskostnader, intäkter av avgifter, anläggningstillgångar samt avstämning avseende tidigare granskade områden.

Internrevisionen har under 2020 genomfört tre större granskningar där styrelsen också har beslutat om



åtgärder med anledning av internrevisionens rekommendationer. De tre granskningarna har omfattat ledningsprocessen för intern styrning och kontroll, fastighetsförvaltning samt den del av inköpsprocessen som handlar om att kontrollera att vi faktiskt fått de varor och tjänster som vi betalar för.

När det gäller granskning av ledningsprocessen för intern styrning och kontroll konstaterade internrevisionen att Sjöfartsverket har ett väl utvecklat ledningssystem som utgår från ISO9001 och ISO14001 vilket ger goda förutsättningar för en väl fungerande verksamhet. Dock bedömdes att det finns utvecklingsmöjligheter i hur den interna styrning och kontrollen i processer genomförs och dokumenteras samt hur man bedömer den interna styrningen och kontrollens effektivitet på myndighetsnivå.



*Christian Larsson, efterprocessare, rengör tanken på sjömätningarfartyget Gustaf af Klint. Foto: Jesper Svensson*

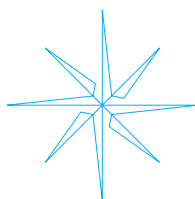
Sjöfartsverket är en av de fastighetsförvaltande myndigheterna. Det pågår ett arbete med att förbättra struktur och systematik inom fastighetsförvaltning. Internrevisionen rekommenderade särskilt att arbetet med avveckling av fastigheter intensifieras, att affärsmässigheten i uthyrningsverksamheten utvecklas och att interna rutiner och instruktioner ses över för att säkerställa regelefterlevnad.

I den tredje granskningen, dvs. kontrollen att vi har mottagit varor och tjänster som vi betalar för, bedömdes denna kontroll fungera väl från ett systemperspektiv. Konstaterades dock att det är ett fåtal medarbetare som gör en stor andel av alla mottagningskontroller vilket ställer höga krav på att dessa medarbetare har tid och kunskap om hur kontrollen ska genomföras.

Styrelsen har beslutat om åtgärder för att hantera de brister som Internrevisionen har identifierat. Arbeta pågår med att genomföra dessa åtgärder

Under 2020 reviderades Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem genom interna förbättringsdagar och externa revisioner. Tredjepartscertifieringsbolaget Qualify genomförde extern revision av verksamheten under två veckors period. Vid revisionen fick Sjöfartsverket totalt 2 avvikelser och 13 förbättringsförslag. Samtliga avvikelser är hanterade och vidare rapporterade till Qualify. Revisionsrapporterna visar att ledningssystemets effektivitet, prestanda och bidrag till att uppfylla policy och mål är mycket effektivt.

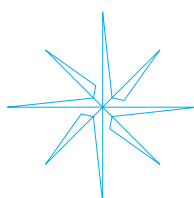
Sjöfartsverkets har fått nya certifikat gällande ISO 9001 samt ISO 14001 som är giltiga till 2023-12-31.







*Jack-up rigg som används för geoteknisk undersökning. Undersökningen ingår i kommande miljökonsekvensbeskrivning för Skandiaporten. Fotograf: Patrik Benrick*



# Ekonomi

## Årets ekonomiska händelser

### Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

Under 2020 har Sjöfartsverket som så många andra organisationer påverkats av den pågående Covid-19 pandemin. De finansiella effekterna har dock kunnat hanteras och begränsas. För helåret 2020 uppvisar Affärsverket ett rörelseresultat 181 mnkr vilket är en förbättring med 155 mnkr jämfört med föregående år. Rörelsekostnaderna har minskat samtidigt som Sjöfartsverket kunnat bibehålla en intakt intäktsnivå beaktat avgiftshöjning, tack vare extra anslag som erhållits avseende intäktsbortfall pga covid-19. Sjöfartsverket har under året utökat kredittiden på kundfakturor från 30 till 60 dagar, och lyckats hålla kreditförlusterna på fortsatt låg nivå.

Avgörande för Sjöfartsverkets resultatutveckling är även ändrad beräkningsgrund för verkets pensionsskuld. Från och med 2020 belastas inte längre resultaträkningen av ränteförändring i pensionsskuldberäkningen, då den effekten redovisas direkt mot eget kapital. Ränteförändringen i pensionskulden 2020 uppgår till -328 mnkr.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 174 mnkr. Resultat överskjutande räntabilitetsmålet om 3,5 procent av justerat eget kapital har avsatts till resultatutjämningsfonden. Redovisat resultat för räkenskapsåret uppgår därmed till 13 mnkr.

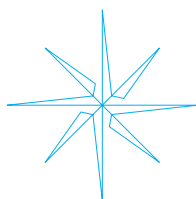
### Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter, övriga intäkter samt anslag över statsbudgeten. Övriga 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. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (nettodräktighet) och lastat/lossat gods eller passagerare. Lotsavgifter tas ut vid anlitan av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Rörelseintäkterna uppgår till 2 557 (2 457) mnkr och har därmed ökat med 100 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen i intäkter bottnar i årlig justering av sjöfartsavgifter. Den ekonomiska effekten av avgiftsökningen förtogs dock av kraftigt minskat antal anlop under 2020. Sjöfartsverket har kompenserats för intäktsbortfall till följd av covid-19 genom ett extra anslag, beräkningen utgår ifrån budgeterade intäkter 2020. Anslaget har även avräknats för minskade intäkter till följd av inställda polarexpeditioner.

Sjöfartsavgifterna har minskat med 165 mnkr till 1 619 (1 784) mnkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen har därmed minskat till cirka 63 (73) procent. Intäkterna från farledsavgifter uppgår till 1 054 (1 178) mnkr och har därmed minskat med 124 mnkr. Farledsavgifterna höjdes med två procent från 1 januari 2020 vilket beräknas ha påverkat inakten med 23 mnkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen minskade med 92 mnkr och intäkten från den godsbaseade delen minskade med 32 mnkr jämfört med föregående år. Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 565 (606) mnkr.



Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 januari 2020, beräknas ha påverkat intäkten med cirka 29 mnkr. I antal räknat minskade lotsningarna med 3 347 till 30 228 utförda lotsningar 2020.

Anslagen har ökat med 262 mnkr jämfört med föregående år till följd av tillfälligt anslag för intäktsbortfall kopplat till covid-19.

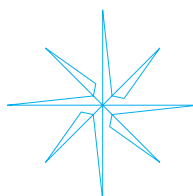
Övriga intäkter har ökat med 3 mnkr. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 20 mnkr varav 9 mnkr avser Eurocontrolavgifter och 6 mnkr avser intäkter från uppdrag med helikopter. Bidragen har ökat med 13 mnkr varav

8 mnkr avser ökade bidrag från Trafikverket avseende forskning och innovation.

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 då Sveriges prestationsplan för perioden 2020-2024 inte har godkänts av Kommissionen/Single Sky Committee.



*Trion i Trollhättan. Projektingenjören Anders Widell, tf chefen Kenneth Fjeldseth och ingenjören Sven Johansson i slusstrappan vid kanalcentralen i Trollhättan. Foto: Agne Hörnestic, Sjöfartsverket*



### Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna minskade med 54 mnkr och uppgick till 2 377 (2 431) mnkr, vilket motsvarar en minskning med 2 procent.

Personalkostnaderna har ökat med 47 mnkr jämfört med föregående år. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 29 mnkr. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har ökat med 29 mnkr. Övriga personalkostnader har minskat med 11 mnkr. Antal årsarbetskrafter under 2020 uppgick till 1 159 (1 109) varav 238 (220) var kvinnor.

Övriga externa kostnader minskade med 95 mnkr, vilket motsvarar 10 procent. Kostnader för reparation och underhåll har minskat med 29 mnkr, vilket främst förklaras med att färre isbrytare varit inne på varv jämfört med föregående år. Hyreskostnader har minskat 7 mnkr och kostnader för resor och transporter har minskat med 11 mnkr. Drivmedelskostnaderna minskade med 41 mnkr beroende på lägre drivmedelspriser samt minskad förbrukning i samband med den extremt lindriga isvintern. Kostnader för IT-utrustning ökade med 15 mnkr och beror på licenser för programvara samt att mycket utrustning köpts in för att möjliggöra hemarbete under pandemin.

Avskrivningskostnaden har minskat med 6,7 mnkr jämfört med föregående år. De stora förändringarna mot föregående år förklaras av högre avskrivningar på helikopter till följd av ändrad bedömd ekonomisk livslängd, samt minskade avskrivningar på i synnerhet markanläggningar.

### Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter har minskat med 10 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras av att ingen utdelning har erhållits från dotterbolag under året. I övrigt utgörs finansiella intäkter av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt ränta på tillgodohavande på skattekontot.

De finansiella kostnaderna har minskat med 26 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen beror främst på en minskad räntedel i pensionskulden. Finansiella kostnader utgörs även av avgifter för betalningstjänster och dröjsmålsräntor.

### Kommentar till koncernens resultaträkning

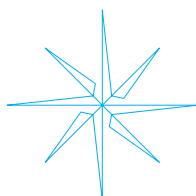
Koncernens rörelseresultat uppgick till 186 (24) mnkr, vilket är en förbättring mot föregående år med 162 mnkr. Ökningen förklaras främst av den resultatutveckling som skett i affärsverket. Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 48 (46) mnkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

### Rörelseintäkter

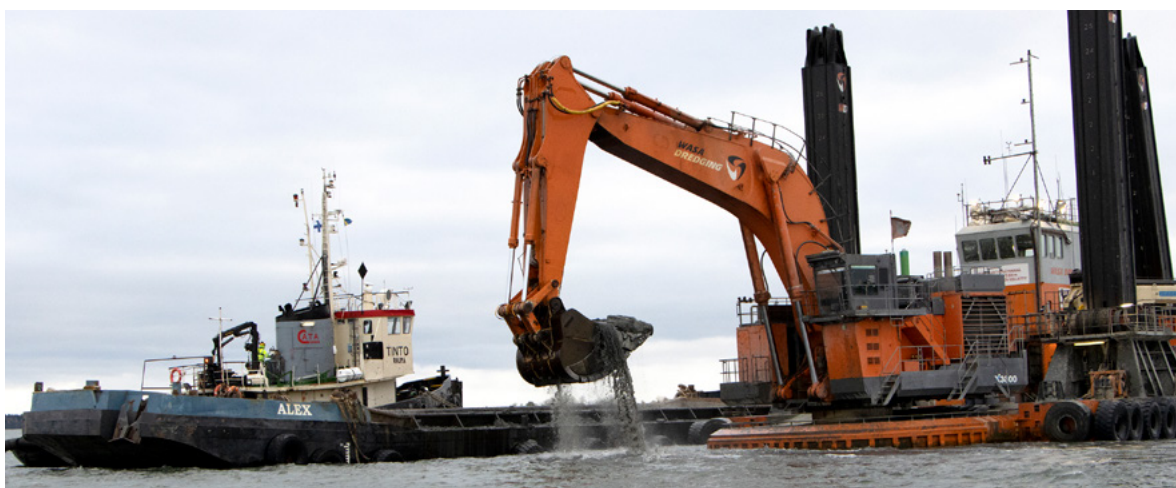
Koncernens rörelseintäkter uppgick till 2 558 (2 456) mnkr, och har ökat med 102 mnkr jämfört med föregående år. Tillkommande intäkter i koncernen avser främst teknikertjänster för underhåll av helikopter.

### Rörelsekostnader

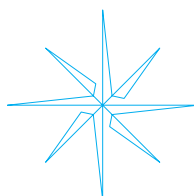
Koncernens rörelsekostnader uppgick till 2 372 (2 433) mnkr, och har minskat med 61 mnkr mot föregående år. Koncernens kostnader är 4,6 mnkr lägre än affärsverkets vilket beror på koncerninterna elimineringar.



Resultaträkning, 1000 kr					
	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2020-01-01 - 2020-12-31	2019-01-01 - 2019-12-31	2020-01-01 - 2020-12-31	2019-01-01 - 2019-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Farledsavgifter, fartyg	1	676 809	768 517	676 809	768 517
Farledsavgifter, gods	1	377 549	409 520	377 549	409 520
Lotsavgifter	2	564 526	606 192	564 526	606 192
Anslag		522 407	259 983	522 407	259 983
Övriga externa intäkter	3	415 856	413 040	417 048	412 190
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>2 557 147</b>	<b>2 457 252</b>	<b>2 558 338</b>	<b>2 456 402</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>					
Personalkostnader	4	-1 327 694	-1 280 920	-1 362 067	-1 314 729
Övriga externa kostnader	5	-866 713	-961 710	-826 876	-928 175
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-182 142	-188 863	-182 974	-189 742
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-2 376 549</b>	<b>-2 431 493</b>	<b>-2 371 918</b>	<b>-2 432 645</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>180 598</b>	<b>25 759</b>	<b>186 420</b>	<b>23 757</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter	7	195	10 289	195	664
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar					
Finansiella kostnader	8	-6 529	-32 176	-6 539	-32 190
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>174 264</b>	<b>3 872</b>	<b>180 076</b>	<b>-7 769</b>
Bokslutsdispositioner	9	-161 516	-	-161 516	-
<b>Resultat före skatt</b>		<b>12 748</b>	<b>3 872</b>	<b>18 560</b>	<b>-7 769</b>
Skattemotsvarighet	10	-	-	-837	-
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>12 748</b>	<b>3 872</b>	<b>17 723</b>	<b>-7 769</b>



Wasa Dredging Oy muddrar i farleden till Hargs hamn. Muddringsverket Optimus väger 360 ton och har ett maximalt grävdjup om 29 meter. Foto: Agne Hörnestic, Sjöfartsverket



## Kommentarer till affärsverkets balansräkning

### Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 6 097 mnkr, vilket är en ökning med 261 mnkr jämfört med föregående år.

### Investeringar, finansiering och likviditet

Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 329 mnkr för 2020 men av detta har 0,8 mnkr som vid förra årsskiftet låg som pågående investeringar kostnadsförts under 2020, vilket gör att investeringarna netto uppgår till 328 mnkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar samt lotsbåtar.

Investeringar i farledsförbättringar finansieras till stor del av bidrag från Trafikverket. Under året har diskussioner fortsatt med den tidigare entreprenören Züblin om hur åtgärder efter slutbesiktning ska hanteras. En ny upphandling kommer att genomföras av Trafikverket under 2021 för att finna en partner som slutför projektet. Beroende på hur projektet kommer att färdigställas, kan ett nedskrivningsbehov på vissa delar komma att uppstå i framtiden. Det är dock för tidigt att ta ställning till. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån EU-medel.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 1 121 mnkr, vilket är en ökning med 132 mnkr jämfört med föregående år.

### Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 366 (2 977) mnkr. Diskonteringsräntan för år 2020 har sänkts från -0,7% till -1,4% vilket har lett till en ökning av pensionsskulden med 329 mnkr. Effekten av den försäkrings-

tekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 direkt mot fritt eget kapital enligt nya regler i FÅB. Nyttjandegraden för pensioner enligt övergångsbestämmelser beräknas till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013. Pensionsskulden är beräknad enligt 2020 års beräkningsgrund.

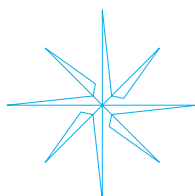
### Eget kapital

Sjöfartsverket egna kapital uppgår vid årets utgång till 287 mnkr. Det bundna kapitalet är oförändrat med jämfört med föregående år och uppgår till 446 mnkr. Det fria egna kapitalet har under året minskat med 154 mnkr. Förändringen i det fria egna kapitalet består i ökning av resultatutjämningsfond om 162 mnkr, årets vinst om 13 mkr samt förändring i pensionsskulden vilken minskat balanserat resultat med 329 mnkr.

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.



En av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar under övning. Vinschoperatören vinschar ner ytbärgaren mot vattnet för att för att evakuera eller undsätta sjuka och nödställda.  
Foto: Lloyd Horgan



### Översikt över resultatutjämningsfondens utveckling, mnkr

År	Förändringar i resultatutjämningsfonden	IB	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning		41
2004	Avsättning, positiv resultat effekt omräkning pensions skuld		-41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär		-60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensions skuld		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
	<b>Resultatutjämningsfond per 2020-12-31</b>	<b>UB</b>	<b>-681</b>

### Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 21,4 procent av resultatet före skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2020 beräknas ingen skattemotsvarighet då Sjöfartsverket har motsvarande skattemässiga underskott sedan tidigare år. Vidare föreslås ingen utdelning då Sjöfartsverkets fria egna kapital är negativt.

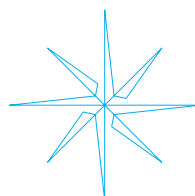
### Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 6 111 mnkr, vilket är en ökning med 264 mnkr jämfört med föregående år. Koncernens balansomslutning är 14 mnkr högre än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

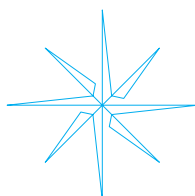
Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel. På skuldsidan tillkommer framförallt periodavgränsningsposter samt fritt eget kapital.



Det 227 meter långa fartyget Zhen Hua 33 som transporterar den så kallade Guldbron in till Slussen i Stockholm. Foto: Carl Johan Linde, Sjöfartsverket

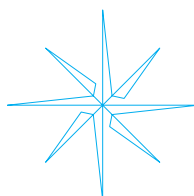


Balansräkning, 1 000 kr					
TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b> 11					
Licenser och köpta programvaror		9 344	12 073	9 344	12 073
Egenutvecklade datasystem		9 199	15 386	9 199	15 386
Pågående nyanläggningar		43 491	41 359	43 491	41 359
<b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b>		<b>62 034</b>	<b>68 818</b>	<b>62 034</b>	<b>68 818</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b> 12					
Skepp		406 173	446 506	406 173	446 506
Helikoptrar		671 576	716 583	671 576	716 583
Inventarier, verktyg och installationer		105 072	126 047	106 621	128 324
Byggnader, mark och annan fast egendom		717 378	761 286	717 593	761 604
Pågående nyanläggningar		2 178 773	1 879 284	2 179 394	1 879 284
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>4 078 972</b>	<b>3 929 706</b>	<b>4 081 358</b>	<b>3 932 301</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>					
Aktier i helägda företag	13	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	14	67 702	16 448	67 702	16 448
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>72 402</b>	<b>21 148</b>	<b>67 702</b>	<b>16 448</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>4 213 409</b>	<b>4 019 672</b>	<b>4 211 095</b>	<b>4 017 568</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
<b>Varulager m.m.</b>					
Varulager	15	69 016	66 710	69 016	66 710
Förskott till leverantör	16	1 446	3 320	1 446	3 320
<b>Summa varulager m.m.</b>		<b>70 462</b>	<b>70 030</b>	<b>70 462</b>	<b>70 030</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>					
Kundfordringar	17	298 797	215 332	298 728	215 157
Övriga fordringar	18	112 325	265 108	113 584	265 868
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>411 122</b>	<b>480 440</b>	<b>412 313</b>	<b>481 024</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>					
Förutbetalda kostnader	19	29 111	41 157	29 171	41 972
Upplupna bidragsintäkter	20	186 348	137 543	186 348	137 543
Övriga upplupna intäkter	21	65 557	98 296	65 557	98 134
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>281 016</b>	<b>276 997</b>	<b>281 076</b>	<b>277 649</b>
<b>Kassa och bank</b>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	22	569 212	569 240	569 212	569 240
Kassa och bank	23	551 305	419 009	566 535	431 415
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>1 120 517</b>	<b>988 249</b>	<b>1 135 747</b>	<b>1 000 655</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 929 916</b>	<b>1 815 715</b>	<b>1 946 397</b>	<b>1 829 358</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>6 096 526</b>	<b>5 835 388</b>	<b>6 110 692</b>	<b>5 846 926</b>





Balansräkning, 1 000 kr					
EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Bundet eget kapital</b>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>
<b>Fritt eget kapital</b>					
Resultatutjämningsfond		681 114	519 599	681 114	519 599
Balanserat resultat		-852 856	-528 223	-848 411	-512 138
ÅRETS RESULTAT		12 748	3 872	17 723	-7 769
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>-158 993</b>	<b>-4 752</b>	<b>-149 573</b>	<b>-308</b>
<b>Summa eget kapital</b>	24	<b>287 118</b>	<b>441 360</b>	<b>296 539</b>	<b>445 804</b>
<b>Avsättningar, räntebärande</b>					
Avsatt till pensioner	25	3 366 451	2 977 390	3 366 451	2 977 390
<b>Summa räntebärande avsättningar</b>		<b>3 366 451</b>	<b>2 977 390</b>	<b>3 366 451</b>	<b>2 977 390</b>
<b>Avsättningar, övriga</b>					
Övriga avsättningar	26	61 783	134 426	61 783	136 970
<b>Summa övriga avsättningar</b>		<b>61 783</b>	<b>134 426</b>	<b>61 783</b>	<b>136 970</b>
<b>Kortfristiga icke räntebärande skulder</b>					
Leverantörsskulder		217 132	381 050	212 571	382 669
Övriga skulder	27	51 190	51 268	53 227	53 204
<b>Summa kortfristiga icke räntebärande skulder</b>		<b>268 322</b>	<b>432 318</b>	<b>265 798</b>	<b>435 873</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>					
Upplupna kostnader	28	222 043	214 215	229 313	215 210
Oförbrukade bidrag	29	1 867 938	1 622 386	1 867 938	1 622 386
Övriga förutbetalda intäkter	30	22 870	13 293	22 870	13 293
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>2 112 851</b>	<b>1 849 895</b>	<b>2 120 121</b>	<b>1 850 889</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>6 096 526</b>	<b>5 835 388</b>	<b>6 110 692</b>	<b>5 846 926</b>
<b>Poster inom linjen</b>	31				
Ansvarsförbindelser		44 100	44 100	44 100	44 100
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga



Anslagsredovisning						
Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
22 01 001	-	9 108	-	9 108	-9 108	0
22 01 004	-	188 308	-	188 308	-188 308	0
22 01 005	-	62 284	-	62 284	-62 284	0
22 01 021	-	300 000	-	300 000	-262 707	37 293
<b>Summa</b>	-	<b>559 700</b>	-	<b>559 700</b>	<b>-522 407</b>	<b>37 293</b>

### 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 m.m. 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.

#### Villkor

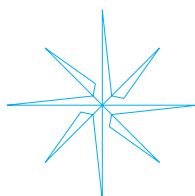
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

### Anslag 22 01 021

Tillskott till Sjöfartsverket är ett nytt 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.

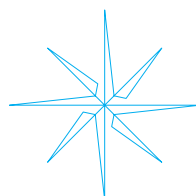
#### Villkor

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



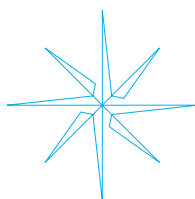
Finansieringsanalys 1 000 kr				
RÖRELSEN	Affärsverket		Koncernen	
	2020-01-01 - 2020-12-31	2019-01-01 - 2019-12-31	2020-01-01 - 2020-12-31	2019-01-01 - 2019-12-31
Årets resultat före avskrivningar	362 740	214 622	369 394	213 499
Realisationsvinster	-5 528	-1 081	-5 528	-1 081
Realisationsförluster	3 233	1 257	3 233	1 257
Finansiella intäkter	195	10 289	195	664
Finansiella kostnader	-6 529	-32 176	-6 539	-32 390
Betald inkomstskatt	-	-	-837	-
<b>Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>354 113</b>	<b>192 911</b>	<b>359 919</b>	<b>181 949</b>
Förändringar av varulager	-432	29 965	-432	29 965
Förändring av kortfristiga fordringar	69 319	-183 107	68 712	-183 264
Förändring av kortfristiga skulder	-163 996	223 522	-170 075	228 907
Förändring av periodavgränsningsposter	258 936	280 446	265 806	276 465
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>517 939</b>	<b>543 737</b>	<b>523 929</b>	<b>534 022</b>
<b>Investeringar</b>				
Investeringar i anläggningstillgångar	-327 986	-793 834	-328 608	-794 879
Försäljning av anläggningstillgångar	5 655	1 081	5 655	1 081
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-322 331</b>	<b>-792 753</b>	<b>-322 953</b>	<b>-793 798</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>195 609</b>	<b>-249 016</b>	<b>200 977</b>	<b>-259 776</b>
<b>Finansiering</b>				
Förändring av långfristiga fordringar	-51 254	-2 404	-51 254	-2 404
Förändring av långfristiga skulder	-	-	-	-
Förändring av pensionsskuld	60 557	69 726	60 557	69 726
Förändring av övriga avsättningar	-72 643	120 943	-75 187	123 487
Årets utdelning	-	-4 890	-	-4 890
<b>Periodens inbetalningsöverskott</b>	<b>132 268</b>	<b>-65 641</b>	<b>135 092</b>	<b>-73 857</b>
<b>Likviditetsförändring</b>				
Likvida medel vid periodens början	988 249	1 053 890	1 000 655	1 074 512
Likvida medel vid periodens slut	1 120 517	988 249	1 135 747	1 000 655
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>132 268</b>	<b>-65 641</b>	<b>135 092</b>	<b>-73 857</b>

Finansiella kostnader 2019 i koncernen har justerats med -201 tkr avseende SMA Helicopter Rescue AB som har likviderats.



Investeringsutfall, 1000 kr				
Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket			
	2020-01-01- 2020-12-31	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
<b>Farleder</b>				<i>Budget</i>
Södertälje kanal	71	94	-	71
Trollhätte kanal	443	1 610	1 000	4
Farledsförbättringar	250 052	763 648	603 037	270 617
Fast utmärkning	8 519	1 578	9 765	7 495
Farledsstationer	8 342	-	-	8 138
Arbetsfartyg	12 078	5 175	11 462	15 000
Flytande utmärkning	-	-	372	-
Övrigt	12 416	695	5 479	8 217
<b>Summa</b>	<b>291 921</b>	<b>772 800</b>	<b>631 115</b>	<b>309 542</b>
<b>Isbrytning</b>				
Ymer	-	-	724	-
Oden	-	-	3 539	-
IB 2020	6 521	-16 531	2 755	6 023
Övrigt	-	8 978	13 596	-
<b>Summa</b>	<b>6 521</b>	<b>-7 553</b>	<b>20 614</b>	<b>6 023</b>
<b>Sjögeografisk information</b>				
Utrustning till sjömättningsfartyg	331	305	3 040	15
Utrustning för sjömätning	951	6	-	2 717
IT-system m.m.	1 486	-	-	1 486
<b>Summa</b>	<b>2 768</b>	<b>311</b>	<b>3 040</b>	<b>4 218</b>
<b>Sjötrafikinformation</b>				
Informationscentraler	291	38	9 437	429
<b>Summa</b>	<b>291</b>	<b>38</b>	<b>9 437</b>	<b>429</b>
<b>Lotsning</b>				
Lotsstationer	352	2 166	662	3 457
Lotsbåtar	9 257	8 877	18 628	6 170
<b>Summa</b>	<b>9 609</b>	<b>11 043</b>	<b>19 290</b>	<b>9 627</b>
<b>Sjö- och flygräddning</b>				
Räddningshelikoptrar och utrustning	4 397	1 040	2 003	3 880
IT-system m.m.	218	644	8 860	1 289
<b>Summa</b>	<b>4 615</b>	<b>1 684</b>	<b>10 863</b>	<b>5 169</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	12 261	15 511	11 312	14 027
<b>Summa</b>	<b>12 261</b>	<b>15 511</b>	<b>11 312</b>	<b>14 027</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>327 986</b>	<b>793 834</b>	<b>705 671</b>	<b>349 035</b>

För koncernen tillkommer investeringar om 622 (1 045 tkr)



### Kommentar till investeringar

Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 329 mnkr för 2020 och av detta har 0,8 mnkr som vid förra årsskiftet låg som pågående investeringar kostnadsförts under 2020, vilket gör att investeringarna netto uppgår 328 mnkr. Det är en minskning med 466 mnkr jämfört med föregående år. Investeringsbudgeten för 2020 uppgick till 349 mnkr.

Minskningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på lägre investeringar i farledsförbättringar där Mälarpjektet är det största pågående projektet. Aktiviteten i detta projekt har varit lägre i då entreprenören håller på att bytas ut.

Investeringar i isbrytningsverksamheten är högre än föregående år.

Investeringar i verksamheten sjögeografisk information är högre än föregående år men lägre än budgeterat till följd av mindre investeringar i sjömätningstrustning.

Investeringarna inom verksamheten för sjötrafikinformation har ökat med 0,3 mnkr jämfört med föregående år.

I lotsningsverksamheten har investeringar minskat med 1 mnkr beroende på mindre investeringar i lotsstationer.

Inom sjö- och flygräddning har investeringarna ökat med 3 mnkr jämfört med föregående år.

Inom gemensamma funktioner har investeringarna minskat med 3 mnkr jämfört med 2019. Investeringarna avser främst bilar samt investeringar i fastigheten Lithografen, Norrköping.

### Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2020 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Det långsiktiga målet för soliditeten är att den skall uppgå till minst 25 procent.

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. Sjöfartsverket får inom en total ram om 100 mnkr uppta lång- och kortfristiga lån.

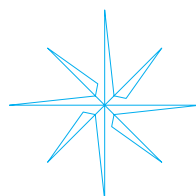
Räntabiliteten uppgår till 3,5 procent av justerat eget kapital för 2020.

### 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.

### Twister och utredningar

Sjöfartsverket har under 2019 väckt talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om 6,6 mkr.



Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagisering av Statens Vattenfallsverket, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi.

Sjöfartsverket har en utestående fordran gentemot Vänersborgs kommun om ca 157 tkr 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.

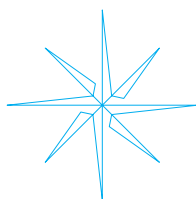
Under hösten 2018 kolliderade ett fartyg med en av Sjöfartsverket fyrar som

totalförstördes. Sjöfartsverket har krävt rederiet för de kostnader som skadan åsamkat Sjöfartsverket.

Infrastrukturprojektet Mälarpjektet övergick våren 2020 från Sjöfartsverket till Trafikverket. Trafikverket ansvarar nu för att färdigställa den upprustning och ombyggnation av Södertälje kanal som omfattas av projektet. Beroende på hur Trafikverket väljer att färdigställa projektet, kan delar av åtgärder som Sjöfartsverket lagt ned och tillika tillgångsfört, behöva utrangeras eller skrivas ned. I Mälarpjektet pågår även förhandlingar mellan Sjöfartsverket och en tidigare entreprenör om hur brister som uppdagats vid slutbesiktning skall åtgärdas och hanteras ekonomiskt.

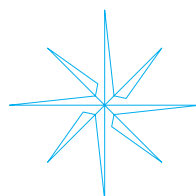
Diskussioner pågår med en leverantör med vilken Sjöfartsverket avbrutit en upphandling, om ersättning för den skada som Sjöfartsverket åsamkat leverantören.

Sjöfartsverket har ett ärende i förvaltningsrätten som avser enskild kunds överklagan av beslut om farledsavgifter.

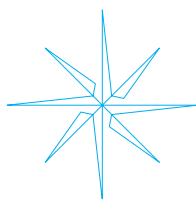


## Flerårsöversikt och nyckeltal

Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
Resultaträkning i sammandrag	Affärsverket				
	2020	2019	2018	2017	2016
Sjöfartsavgifter	1 618,9	1 784,2	1 779,6	1 603,7	1 463,1
Övriga externa intäkter	938,3	673,1	624,5	585,7	1 007,7
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>2 557,2</b>	<b>2 457,3</b>	<b>2 404,2</b>	<b>2 189,4</b>	<b>2 470,8</b>
Externa kostnader	-2 194,4	-2 242,6	-2 124,0	-2 088,9	-2 143,8
Avskrivningar	-182,1	-188,9	-207,4	-207,5	-211,8
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-2 376,5</b>	<b>-2 431,5</b>	<b>-2 331,4</b>	<b>-2 296,4</b>	<b>-2 355,6</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>180,6</b>	<b>25,8</b>	<b>72,8</b>	<b>-107,0</b>	<b>115,1</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-6,3	-21,9	-25,1	-12,7	7,4
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>174,3</b>	<b>3,9</b>	<b>47,7</b>	<b>-119,7</b>	<b>122,6</b>
Bokslutsdispositioner	-161,5	-	-33,0	119,7	-122,6
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>12,7</b>	<b>3,9</b>	<b>14,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>12,7</b>	<b>3,9</b>	<b>14,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>	<b>2017-12-31</b>	<b>2016-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	4 213,4	4 019,7	3 413,6	2 916,5	2 748,0
Omsättningstillgångar	1 883,1	1 815,7	1 574,2	1 563,8	1 440,3
<b>Summa tillgångar</b>	<b>6 096,5</b>	<b>5 835,4</b>	<b>4 987,8</b>	<b>4 480,3</b>	<b>4 188,3</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	287,1	441,4	442,4	394,7	514,4
Avsättningar	3 428,2	3 111,8	2 921,1	2 859,6	2 724,5
Långfristiga skulder	-	-	-	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	4,9	4,8
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 381,2	2 282,2	1 624,3	981,1	704,6
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>6 096,5</b>	<b>5 835,4</b>	<b>4 987,8</b>	<b>4 480,3</b>	<b>4 188,3</b>
<b>Nyckeltal</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Kassalikviditet	76,1	76,5	90,8	148,7	182,7
Balanslikviditet	79,1	79,6	96,9	158,9	204,4
Sysselsatt kapital	3 634,3	3 458,4	3 431,4	3 491,5	3 369,9
Soliditet	4,7	7,6	8,9	8,8	12,3
Justerad soliditet	6,8	10,8	11,8	10,4	12,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5,0	1,0	2,1	Negativt	3,8
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	3,5	0,9	3,5	0,0	0,0
Räntetäckningsgrad	27,7	1,0	3,0	Negativt	18,0
<b>Årsarbetskraft</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Män	920,5	888,9	877,4	852,2	855,6
Kvinnor	238,1	220,1	202,6	187,3	190,8
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>1 158,6</b>	<b>1 109,0</b>	<b>1 080,0</b>	<b>1 039,5</b>	<b>1 046,4</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 207,1	2 215,7	2 226,0	2 106,2	2 361,1
<b>Medelantal anställda</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Män	1 045	1 012	989	957	950
Kvinnor	294	272	242	235	227
	<b>1 339</b>	<b>1 284</b>	<b>1 231</b>	<b>1 192</b>	<b>1 177</b>



Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
	Koncernen				
Resultaträkning i sammandrag	2020	2019	2018	2017	2016
Sjöfartsavgifter	1 618,9	1 784,2	1 779,6	1 603,7	1 463,1
Övriga externa intäkter	939,5	672,2	625,5	585,5	1 007,2
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>2 558,3</b>	<b>2 456,4</b>	<b>2 405,1</b>	<b>2 189,3</b>	<b>2 470,3</b>
Externa kostnader	-2 188,9	-2 242,9	-2 119,7	-2 087,5	-2 139,6
Avskrivningar	-183,0	-189,7	-208,3	-208,4	-212,5
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-2 371,9</b>	<b>-2 432,6</b>	<b>-2 328,0</b>	<b>-2 295,8</b>	<b>-2 352,2</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>186,4</b>	<b>23,8</b>	<b>77,1</b>	<b>-106,6</b>	<b>118,1</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-6,3	-31,5	-25,0	-12,6	7,6
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>180,1</b>	<b>-7,8</b>	<b>52,1</b>	<b>119,2</b>	<b>125,7</b>
Bokslutsdispositioner	-161,5	-	-33,0	-119,7	-122,6
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>18,6</b>	<b>-7,8</b>	<b>19,1</b>	<b>0,6</b>	<b>3,1</b>
Skattemotsvarighet	-0,8	-	-1,6	-0,1	0,0
<b>Årets resultat</b>	<b>17,7</b>	<b>-7,8</b>	<b>17,5</b>	<b>0,4</b>	<b>3,1</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>	<b>2017-12-31</b>	<b>2016-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	4 211,1	4 017,6	3 411,3	2 915,2	2 746,6
Omsättningstillgångar	1899,6	1 829,3	1 595,6	1 572,5	1 451,5
<b>Summa tillgångar</b>	<b>6 110,7</b>	<b>5 846,9</b>	<b>5 006,9</b>	<b>4 487,7</b>	<b>4 198,2</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	296,5	445,8	458,7	408,2	527,5
Avsättningar	3 428,3	3 114,4	2 921,1	2 859,6	2 724,5
Långfristiga skulder	-	-	-	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 385,9	2 286,7	1 627,1	979,9	706,2
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>6 110,7</b>	<b>5 846,9</b>	<b>5 006,9</b>	<b>4 487,7</b>	<b>4 198,2</b>
<b>Nyckeltal</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Kassalikviditet	76,7	76,9	91,9	150,2	183,9
Balanslikviditet	79,6	80,0	98,1	160,5	205,5
Sysselsatt kapital	3 642,5	3 470,0	3 443,8	3 499,9	3 376,7
Soliditet	4,9	7,6	9,2	9,1	12,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5,1	0,7	2,2	Negativt	3,9
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	4,8	Negativt	4,0	0,0	0,0
Räntetäckningsgrad	28,5	0,8	3,1	Negativt	19,5
<b>Årsarbetskraft</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Män	953,7	922,1	904,3	879,3	883,7
Kvinnor	242,8	223,1	205,7	191,2	194,8
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>1 196,5</b>	<b>1 145,2</b>	<b>1 110,0</b>	<b>1 070,5</b>	<b>1 078,5</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 138,3	2 145,0	2 166,8	2 045,1	2 290,6
<b>Medelantal anställda</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Män	1 083	1 045	1 016	985	978
Kvinnor	299	275	245	239	231
	<b>1 382</b>	<b>1 320</b>	<b>1 261</b>	<b>1 224</b>	<b>1 209</b>





## Definitioner av nyckeltal

### Definitioner och nyckeltalsberäkningar

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

## 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

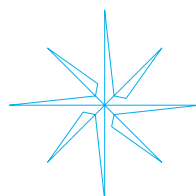
Sjöfartsverkets verksamheter farleder, isbrytning, sjögeografisk information och lotsning omfattas av Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. Kraven om öppen redovisning uppfylls dels genom att intäkter och kostnader redovisas för varje verksamhet i årsredovisningen och dels genom 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 Sjöfartsverkets 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 anläggnings-tillgångar 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.

## 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 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.*

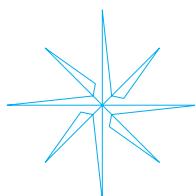
Bolagen	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	3 år

## Värdering av pågående arbete

Affärsverket tillämpar successiv vinstavräkning av de projekt som utförs för annans räkning. Avräkningen innebär att uppdragsinkomsterna och uppdragsutgifterna redovisas i förhållande till uppdragets färdigställande. Metoden resulterar i att intäkter, kostnader och resultat hänförs till den period under vilket arbetet utförts.

## 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 sjökortslaget 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 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2020-12-31. 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 nettoredovisas 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.

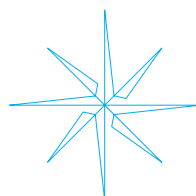
### Avsättningar

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 framtida tekniskt underhåll av helikoptrar S76 samt kostnader för sanering av förorenad mark.

### Pensionskostnader, löneskatter och pensionskund

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 betalar 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 PA03-avtalet. Det motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03. 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 arbetstidsavtal 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 pensionskulden, dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV.

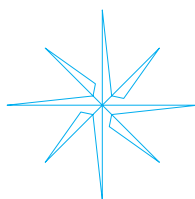
Den årliga förändringen av pensionskulden beror dels på den normala variationen i pensionsskulden och dels variation till följd av den ränta som används i beräkningsgrunden för pensionsskulden och som fastställs årligen av SPV.

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.

### **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. Eftersom Sjöfartsverket har stora underskottsavdrag sedan tidigare år beräknas och inlevereras ingen skattemotsvarighet för 2020. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med faststäl-

landet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

### Antal anställda

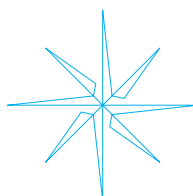
Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

### 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.

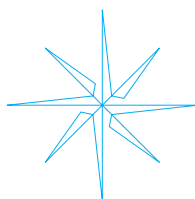


Tre sjömän iklädda munskydd lämnar sitt fartyg i en öppen, mindre båt.  
Foto: Jörgen Språng, bidrag till Fototävling för sjöfolk 2020.





*Maskinisten August Johansson i maskinrummet på Sjöfartsverkets isbrytare Frej.  
Foto: Agne Hörnestic*

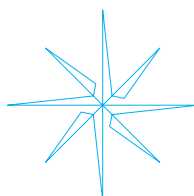


## Noter

Belopp i 1 000-tal kr där inte annat anges.

<b>Not 1 Farledsavgifter</b>		
Farledsavgiften består av en tvådelad avgift. En del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.		
<b>Farledsavgifter</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Avgift på fartyg, lastfartyg	482 488	495 841
Avgift på fartyg, färjor	206 955	289 656
<b>Summa avgift på fartyg före rabatter</b>	<b>689 443</b>	<b>785 497</b>
Rabatter på fartyg	-12 634	-16 980
<b>Summa avgift på fartyg</b>	<b>676 809</b>	<b>768 517</b>
Avgift på gods, lastfartyg	265 033	261 897
Avgift på gods, färjor	116 070	149 489
<b>Summa avgift på gods före rabatter</b>	<b>381 103</b>	<b>411 386</b>
Rabatter på gods	-3 554	-1 866
<b>Summa avgift på gods</b>	<b>377 549</b>	<b>409 520</b>
<b>Summa farledsavgifter</b>	<b>1 054 358</b>	<b>1 178 037</b>

<b>Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden</b>				
	<b>Farledsavgifter på fartyg</b>		<b>Farledsavgifter på gods</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Luleå	52 062	45 868	28 198	26 518
Gävle	40 808	39 581	22 286	21 864
Stockholm	98 017	164 968	37 597	55 592
Södertälje	44 211	49 199	17 970	18 301
Kalmar	64 997	69 164	31 989	35 689
Malmö	169 132	178 668	94 080	106 119
Göteborg	139 346	155 786	89 338	92 023
Marstrand	75 742	77 632	55 651	51 538
Vänern/Trollhätte kanal	5 128	4 631	3 994	3 742
<b>Summa</b>	<b>689 443</b>	<b>785 497</b>	<b>381 103</b>	<b>411 386</b>



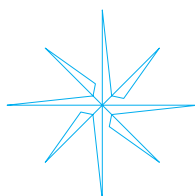
**Not 2 Lotsavgifter**

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2020	2019
Luleå	49 055	42 898
Gävle	40 651	41 674
Stockholm	74 236	113 194
Södertälje	83 523	80 823
Kalmar	43 973	52 015
Malmö	75 425	76 311
Göteborg	85 911	98 265
Marstrand	75 160	68 311
Vänern/Trollhätte kanal	36 592	32 701
<b>Summa</b>	<b>564 526</b>	<b>606 192</b>

**Not 3 Övriga externa intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Försäljning och royalty sjökort	39 909	36 228	39 909	36 228
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	731	8 994	731	8 994
Helikoptertjänster	78 798	73 064	78 798	73 064
Uthyrning	20 460	38 265	20 460	38 265
Bidrag	43 639	30 775	43 639	30 775
Fakturerade kostnader	41 008	42 688	41 008	42 688
Tjänster med fartyg	13 304	17 479	13 304	17 479
Ersättning för drift av broar	11 348	10 856	11 348	10 856
Realisationsvinster	5 528	1 081	5 528	1 081
Eurocontrolavgifter	89 079	68 993	89 079	68 993
Övriga rörelseintäkter	72 052	84 617	73 244	83 767
<b>Summa övriga externa intäkter</b>	<b>415 856</b>	<b>413 040</b>	<b>417 048</b>	<b>412 190</b>



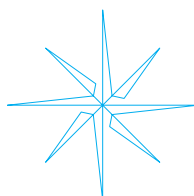


<b>Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Löner och ersättningar	791 537	757 374	814 297	778 961
Kostnadsersättningar	14 615	19 777	14 720	20 021
Årets pensionskostnader	152 300	151 042	155 568	154 448
Normal förändring av pensionsskulden	42 600	53 712	42 600	53 712
Löneskatt på normal pensionskultsförändring	13 100	13 002	13 100	13 002
Finansiell del av pensionskultsförändringen	-5 910	-28 950	-5 910	-28 950
Övriga sociala kostnader	302 544	286 682	310 396	294 196
Övriga personalkostnader	16 908	28 281	17 297	29 339
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>1 327 694</b>	<b>1 280 920</b>	<b>1 362 067</b>	<b>1 314 729</b>

Av utbetalda löner och ersättningar utgörs 0,1 (0,1) procent av arvode till styrelse och ej anställd personal.

<b>Sjukfrånvaro Affärsverket</b>		
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	3,14%	2,76%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	28,02%	37,62%
<b>Sjukfrånvaro fördelad efter kön</b>		
Män	2,67%	2,34%
Kvinnor	4,74%	4,27%
<b>Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori</b>		
29 år eller yngre	4,19%	3,29%
30-49 år	2,72%	2,21%
50 år eller äldre	3,56%	3,29%

<b>Årets utbetalda skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till styrelseledamöter och befattningshavare som utsetts av regeringen:</b>			
<b>Styrelseledamöter</b>	<b>Lön/arvode</b>	<b>Personalrepresentanter</b>	<b>Lön/arvode</b>
Olle Sundin, styrelseordförande	55	Tapani Hoffrén	434
Katarina Norén, generaldirektör	1 777	Patrik Wikand	1 002
Björn Alvengrip	28	Bengt-Erik Johansson	596
Tove Friberg	28		
Erika Rosander	28	<b>Suppleanter för personalrepresentanter</b>	
Jens Nykvist (t.o.m. 2020-02-29)	5	Carl Cremonese	633
Ewa Skoog Haslum (fr.o.m. 2020-03-01)	23	Benjamin Hell	416
Yvonne Gustafsson	28	Pierre Sundberg	536



**Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag**

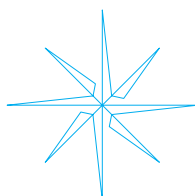
Olle Sundin	Lantmäteriet
Björn Alvengrip	Sveriges Hamnar Service AB, Transportföretagen TF AB, Alvengrip Fysio AB, Hallands Hamnar AB, Svenskt Näringsliv
Ewa Skoog Haslum	Stefan Haslum Kontor AB
Yvonne Gustafsson	SIDA, Försvarets Materielverk, FMV

**Not 5 Övriga externa kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Hyror	80 684	87 555	83 504	90 376
Drivmedel	67 808	108 675	67 808	108 675
Reparationer och underhåll	204 615	233 624	205 715	234 622
Extern bemanning	151 127	148 052	151 266	151 814
Övriga köpta tjänster	108 573	142 978	62 130	97 818
IT-utrustning	36 500	21 482	36 710	21 679
Telekommunikation och post	22 472	22 247	22 548	22 331
Transportmedel	6 679	7 048	7 008	7 716
Resekostnader och transporter	48 589	59 544	49 530	61 667
Fastighetskostnader	30 074	23 148	30 074	23 148
Realisationsförluster	3 233	1 259	3 233	1 259
IT-konsulter	15 914	20 572	15 914	20 572
Helikoptertjänster	46 912	45 630	46 912	45 630
Övriga rörelsekostnader	43 532	39 896	44 525	40 869
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>866 713</b>	<b>961 710</b>	<b>826 876</b>	<b>928 175</b>

**Arvode till revisorer**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 462	1 425	1 462	1 425
KPMG AB				
- EU-revision	-	43	-	43
- projektrevision	-	249	-	249
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	109	106
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>1 462</b>	<b>1 717</b>	<b>1 571</b>	<b>1 823</b>



**Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Licenser och köpta programvaror	2 729	2 881	2 729	2 881
Egenutvecklade datasystem	8 840	8 489	8 840	8 489
Skepp	49 427	50 687	49 427	50 687
Helikoptrar	45 006	38 835	45 006	38 835
Inventarier, verktyg och installationer	27 475	29 136	28 203	29 910
Byggnader	15 312	16 232	15 415	16 336
Markanläggningar	33 355	42 603	33 355	42 603
<b>Summa avskrivningar</b>	<b>182 142</b>	<b>188 862</b>	<b>182 974</b>	<b>189 742</b>

**Not 7 Finansiella intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	-	9 800	-	-
Ränteintäkter kundfordringar	195	489	195	664
<b>Summa finansiella intäkter</b>	<b>195</b>	<b>10 289</b>	<b>195</b>	<b>664</b>

**Not 8 Finansiella kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019
Finansiell del av pensionsskulden	5 910	28 950	5 910	28 950
Ränta lån i Riksgälden	28	506	28	506
Övriga räntor	591	2 720	601	2 734
<b>Summa finansiella kostnader</b>	<b>6 529</b>	<b>32 176</b>	<b>6 539</b>	<b>32 190</b>

**Not 9 Bokslutsdispositioner**

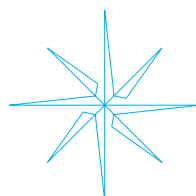
Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition. För 2020 har avsättning gjorts till resultatutjämningsfonden med 161,5 mnkr.

**Not 10 Skattemotsvarighet och skatter**

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 21,4 procent av resultatet före skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2020 beräknas ingen skattemotsvarighet då Sjöfartsverket har motsvarande skattemässiga underskott sedan tidigare år. Vidare föreslås ingen utdelning då Sjöfartsverkets fria egna kapital är negativt.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Koncernen	
	2020	2019
Aktuell skatt för året	837	-
Uppskjuten skatt	-	-
<b>Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt</b>	<b>837</b>	<b>-</b>



**Not 11 Immateriella anläggningstillgångar**
**Affärsverket och koncernen**
**Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	52 352	-	-	-	52 352
Egenutvecklade datasystem	71 068	612	-	2 041	73 721
Pågående nyanläggningar	41 359	4 172	-	-2 041	43 490
<b>Summa</b>	<b>164 779</b>	<b>4 784</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>169 563</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2020 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

**Ackumulerade avskrivningar:**

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	40 279	2 729	-	43 008
Egenutvecklade datasystem	55 681	8 840	-	64 521
<b>Summa</b>	<b>95 961</b>	<b>11 569</b>	<b>0</b>	<b>107 530</b>

**Bokfört värde:**

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	52 352	-43 008	9 344
Egenutvecklade datasystem	73 721	-64 521	9 200
Pågående anläggningsarbeten	43 491	-	43 491
<b>Summa</b>	<b>169 563</b>	<b>-107 530</b>	<b>62 034</b>

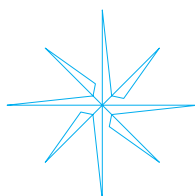
**Not 12 Materiella anläggningstillgångar**
**Affärsverket**
**Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 857 245	4 778	-14 926	5 428	1 852 525
Inventarier m.m.	490 512	3 394	-6 321	3 193	490 778
Byggnader	790 050	5 861	-15 412	389	780 888
Markanläggningar	1 348 961	4	-	664	1 349 629
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	919 235	-	-	-	919 235
Pågående anläggningsarbeten	1 879 284	310 012	-847	-9 674	2 178 775
<b>Summa</b>	<b>7 291 984</b>	<b>324 049</b>	<b>-37 506</b>	<b>0</b>	<b>7 578 527</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2020 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

**Ackumulerade avskrivningar:**

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 410 739	49 427	-13 813	1 446 353
Inventarier m.m.	364 465	27 475	-6 232	385 708
Byggnader	629 435	15 311	-13 252	631 494
Markanläggningar	754 987	33 354	-	788 341
Helikoptrar	202 652	45 006	-	247 658
<b>Summa</b>	<b>3 362 277</b>	<b>170 573</b>	<b>-33 297</b>	<b>3 499 553</b>



<b>Bokfört värde:</b>			
<b>Huvudgrupp</b>	<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>Akkumulerade avskrivningar</b>	<b>Bokfört värde</b>
Skepp	1 852 525	-1 446 353	406 172
Inventarier m.m.	490 778	-385 708	105 071
Byggnader	780 888	-631 495	149 393
Markanläggningar	1 349 630	-788 341	561 289
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	919 235	-247 658	671 577
Pågående anläggningsarbeten	2 178 775	-	2 178 775
<b>Summa</b>	<b>7 578 527</b>	<b>-3 499 553</b>	<b>4 078 974</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2019 till 58 509 tkr.

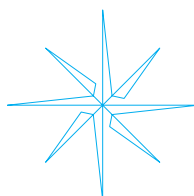
<b>Koncernen</b>					
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden:</b>					
<b>Huvudgrupp</b>	<b>IB</b>	<b>Investeringar</b>	<b>Försälj. m.m.</b>	<b>Överföringar</b>	<b>UB</b>
Skepp	1 857 245	4 778	-14 926	5 428	1 852 525
Inventarier m.m.	496 053	3 394	-6 321	3 193	496 319
Byggnader	790 923	5 861	-15 412	389	781 761
Markanläggningar	1 348 962	4	-	664	1 349 630
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	919 235	-	-	-	919 235
Pågående anläggningsarbeten	1 879 284	310 634	-847	-9 674	2 179 397
<b>Summa</b>	<b>7 298 401</b>	<b>324 671</b>	<b>-37 506</b>	<b>0</b>	<b>7 585 565</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2020 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

<b>Akkumulerade avskrivningar:</b>				
<b>Huvudgrupp</b>	<b>IB</b>	<b>Avskrivningar</b>	<b>Försälj. m.m.</b>	<b>UB</b>
Skepp	1 410 739	49 427	-13 813	1 446 353
Inventarier m.m.	367 729	28 204	-6 232	389 701
Byggnader	629 991	15 415	-13 252	632 153
Markanläggningar	754 987	33 354	-	788 341
Helikoptrar	202 652	45 006	-	247 658
<b>Summa</b>	<b>3 366 099</b>	<b>171 405</b>	<b>-33 297</b>	<b>3 504 206</b>

<b>Bokfört värde:</b>			
<b>Huvudgrupp</b>	<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>Akkumulerade avskrivningar</b>	<b>Bokfört värde</b>
Skepp	1 852 525	-1 446 353	406 172
Inventarier m.m.	496 319	-389 701	106 618
Byggnader	781 761	-632 154	149 607
Markanläggningar	1 349 630	-788 341	561 289
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	919 235	-247 658	671 577
Pågående anläggningsarbeten	2 179 397	-	2 179 397
<b>Summa</b>	<b>7 585 566</b>	<b>-3 504 207</b>	<b>4 081 358</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2020 till 58 727 tkr.



**Not 13 Andelar i koncernföretag**

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolaget SMA Maintenance AB.

SMA Maintenance AB:s främsta fokus är att säkerställa sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

<b>Koncernen</b>				
	<b>Org.nr</b>	<b>Säte</b>	<b>Kapitalandel</b>	<b>Röstandel</b>
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100%	100%
<b>Bokfört värde</b>	<b>4 700</b>			

**Not 14 Långfristiga fordringar**

	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Kapitalförsäkringar	15 508	16 448
Långfristiga fordringar Eurocontrol	52 194	-
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>67 702</b>	<b>16 448</b>

I posten kapitalförsäkringar ingår försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerns Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för. Syftet med kapitalförsäkringarna är att lotsarna ska få samma pensionsersättning när de går i pension vid 60 års ålder, som om de avgått vid 65 år. I posten ingår även kapitalförsäkringar för s.k. tiotagare avseende personal som tidigare var anställda i före detta dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB.

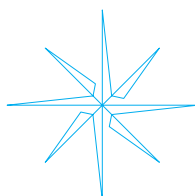
År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs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

**Investeringar i Sjöfartshotell**

	<b>Beslutsdatum</b>	<b>2020-12-31</b>
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		<b>8 137</b>

**Not 15 Varulager**

	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Bränslelager	32 875	30 450
Sjökort	1 582	1 370
Centralförrådet	8 044	7 523
Reservdelar AW139	25 082	25 592
Övrigt	1 433	1 775
<b>Summa varulager</b>	<b>69 016</b>	<b>66 710</b>



**Not 16 Förskott till leverantörer**

	2020-12-31	2019-12-31
Förskott till leverantör	1 446	1 569
Underhållsprogram motorer/växlar	-	1 751
<b>Summa Förskott till leverantörer</b>	<b>1 446</b>	<b>3 320</b>

**Not 17 Kundfordringar**

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 304 (2 386) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 0 (0) tkr.

**Not 18 Övriga fordringar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Mervärdesskattfordran	26 461	93 392	26 461	93 392
Skattefordringar	-	-	1 260	760
Avräkning statsverket	19 500	295	19 500	295
Fordran Mälarprojektet	-	130 000	-	130 000
Övriga fordringar	66 364	41 421	66 364	41 421
<b>Summa övriga fordringar</b>	<b>112 325</b>	<b>265 108</b>	<b>113 584</b>	<b>265 868</b>

**Not 19 Förutbetalda kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Licenser	5 952	5 560	5 952	5 560
Hyrer	8 220	580	8 220	580
Upplupna intäkter	14 939	35 016	14 999	35 832
<b>Summa förutbetalda kostnader</b>	<b>29 111</b>	<b>41 157</b>	<b>29 171</b>	<b>41 972</b>

**Not 20 Upplupna bidragsintäkter**

	Affärsverket	
	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna bidragsintäkter	186 348	137 543
<b>Summa upplupna bidragsintäkter</b>	<b>186 348</b>	<b>137 543</b>

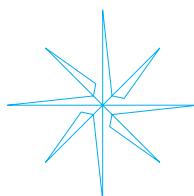
Avser bidrag från Trafikverket för farledsprojekt där kostnader upparbetats men bidrag ännu inte hunnit rekvireras.

**Not 21 Upplupna intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Farledsavgifter	22 836	22 411	22 836	22 411
Bidrag	12 470	42 909	12 470	42 909
Försäljning sjögeografiska produkter	11 034	10 471	11 034	10 471
Övriga upplupna intäkter	19 217	22 505	19 217	22 343
<b>Summa upplupna intäkter</b>	<b>65 557</b>	<b>98 296</b>	<b>65 557</b>	<b>98 134</b>

**Not 22 Tillgodohavande hos Riksgälden**

Avser avistainlåning



<b>Not 23 Kassa och bank</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Kassa	44	44	44	44
Bank	551 261	418 965	566 491	431 371
<b>Summa kassa och bank</b>	<b>551 305</b>	<b>419 009</b>	<b>566 535</b>	<b>431 415</b>

<b>Not 24 Eget kapital</b>				
<b>Affärsverket</b>	<b>2020-12-31</b>		<b>2019-12-31</b>	
	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-4 752	446 112	-3 733
Pensionsskuld direkt mot eget kapital		-328 504		
Årets resultat		12 748		3 872
Förändring av resultatutjämningsfond		161 516		
Utdelning		-		-4 890
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-158 993</b>	<b>446 112</b>	<b>-4 752</b>

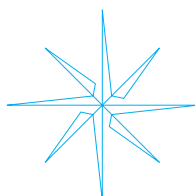
<b>Koncernen</b>	<b>2020-12-31</b>		<b>2019-12-31</b>	
	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	-308	446 112	12 553
Pensionsskuld direkt mot eget kapital		-328 504		
Årets resultat		17 723		-7 769
Förändring av resultatutjämningsfond		161 516		
Likvidation dotterbolag				-201
Förändring av resultatutjämningsfond				-4 890
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-149 573</b>	<b>446 112</b>	<b>-308</b>

<b>Not 25 Avsatt till pensioner</b>		
	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående avsättning	2 977 390	2 907 664
+ årets pensionskostnader	511 444	189 496
- årets pensionsutbetalningar	-122 383	-119 770
<b>Utgående avsättning</b>	<b>3 366 451</b>	<b>2 977 390</b>
Pensionsskuld för pensionärer	1 149 796	1 037 244
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 543 895	1 342 404
Löneskatt	653 489	577 303
Kapitalförsäkring Vänernlotsar	9 153	9 787
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	10 118	10 652
<b>Summa avsatt till pensioner</b>	<b>3 366 451</b>	<b>2 977 390</b>

#### **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.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 3 347 180 tkr.





**Not 26 Övriga avsättningar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Avsättning för förorenad mark	2 044	2 675	2 044	2 675
Avsättning omstrukturering	-	-	-	2 544
Avsättning Mälarpjektet	59 739	130 000	59 739	130 000
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	-	1 751	-	1 751
<b>Summa övriga skulder</b>	<b>61 783</b>	<b>134 426</b>	<b>61 783</b>	<b>136 970</b>

**Affärsverket**

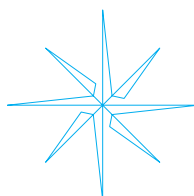
Avsättning för förorenad mark avser fastigheter där pågående tillsynsändanden finns. Avsättning för Mälarpjektet avser kostnader som kan uppstå då avtalet med nuvarande entreprenör upphör. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemet S76.

**Not 27 Övriga skulder**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Avdragna personalskatter	22 108	20 862	22 699	21 468
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	21 331	20 149	21 908	20 713
Avräkning Eurocontrol	5 394	8 578	5 394	8 578
Övriga skulder	2 357	1 679	3 225	2 445
<b>Summa övriga skulder</b>	<b>51 190</b>	<b>51 268</b>	<b>53 226</b>	<b>53 204</b>

**Not 28 Upplupna kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna semesterlöner	56 825	51 714	60 055	54 781
Upplupna kompensationslöner	10 459	11 137	10 459	11 137
Upplupna retroaktiva löner	3 132	4 734	3 132	4 734
Övriga upplupna löner	7 590	7 547	7 935	7 814
Upplupna arbetsgivaravgifter	21 547	24 449	23 413	26 016
Upplupna pensionskostnader	846	1 273	846	1 273
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	4 860	6 267	4 860	6 267
Fartygsbemanning	678	9 546	678	9 546
Övriga upplupna kostnader	116 107	97 548	117 937	93 642
<b>Summa upplupna kostnader</b>	<b>222 043</b>	<b>214 215</b>	<b>229 314</b>	<b>215 210</b>



<b>Not 29 Oförbrukade bidrag</b>		
	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Oförbrukade bidrag investeringar	27 638	33 270
Förutbetalda bidrag farledsprojekt	191 348	182 543
Oförbrukade bidrag farledsinvesteringar	<u>1 648 953</u>	<u>1 406 573</u>
<b>Summa oförbrukade bidrag</b>	<b>1 867 938</b>	<b>1 622 386</b>

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

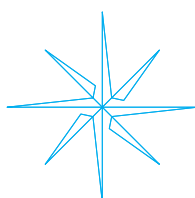
Oförbrukade bidrag farledsinvesteringar avser bidrag för farledsprojekt som finansieras via bidrag från Trafikverket, bidragen löses upp i takt med avskrivningarna.

Förutbetalda bidrag farledsprojekt avser förutbetalda bidrag för farledsinvesteringar.

<b>Not 30 Förutbetalda intäkter</b>		
	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Förutbetalda bidrag	20 954	12 426
Förutbetalda intäkter	<u>1 916</u>	<u>867</u>
<b>Summa upplupna kostnader</b>	<b>22 870</b>	<b>13 293</b>

<b>Not 31 Poster inom linjen</b>		
	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>		
Föreordnad mark	44 100	44 100

Ansvarsförbindelse för föreordnad mark beräknas uppgå till 30-44,1 mkr.



## 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 21,4 procent på årets resultat. På grund av 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 2021

**Olle Sundin**

Ordförande

**Erika Rosander**

Vice ordförande

**Katarina Norén**

Generaldirektör

**Ewa Skoog Haslum**

**Yvonne Gustavsson**

**Björn Alvingrip**

**Tove Friberg**

**Bengt-Erik Johansson**

**Tapani Hoffrén**

**Patrik Wikand**

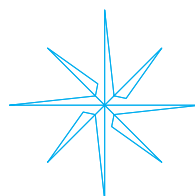
---

**Revisorspåteckning**

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2021

**Stefan Andersson**

**Margit Nestra**



# Styrelse, ledning och revisorer

## Styrelse, affärsverket



**Olle Sundin**  
Ordförande  
F.d. generaldirektör



**Erika Rosander**  
Vice ordförande



**Katarina Norén**  
Generaldirektör  
Sjöfartsverket



**Yvonne Gustafsson**  
F.d. generaldirektör



**Tove Friberg,**  
Divisionschef



**Björn Alvingrip**  
Verkställande  
direktör



**Ewa Skoog Haslum**  
Marinchef



**Tapani Hoffrén**  
ST



**Bengt-Erik Johansson**  
SECO



**Patrik Wikand**  
SACO

## Styrelser, koncernbolagen

### **Sjöfartsverket Holding AB**

Katarina Norén, ordförande  
Christin Ottervald

### **SMA Maintenance AB**

Katarina Norén, ordförande  
Mattias Hyllert  
Magnus Stephansson  
Johan Lindblom Bengtsson,  
arbetstagarrepresentant



## Ledning, affärsverket



**Katarina Norén**  
Generaldirektör



**Magnus Stephansson**  
Direktör  
Styrning och planering



**Ove Eriksson**  
Stf Generaldirektör  
Direktör Affärer



**Fredrik Backman**  
Direktör Rederiet



**Magnus Gustavsson**  
IT-direktör



**Niclas Härenstam**  
Kommunikationsdirektör



**Mattias Hyllert**  
Direktör  
Sjö- och flygräddning



**Hannelore Stuhmann**  
Tf HR-direktör



**Helen Widin**  
Inköpsdirektör



**Per Ängmo**  
Chef GD-stab



**Lisa Lewander**  
Chefsjurist



**Joel Smith**  
Direktör  
Infrastruktur

## Revisorer, affärsverket

Stefan Andersson. Ansvarig revisor,  
Riksrevisionen  
Margit Nestra. Uppdragsledare,  
Riksrevisionen

## Revisorer, koncernbolagen

Kristin Wiström. Auktoriserad revisor,  
Deloitte AB,  
Linköping



