

# Årsredovisning **2011**



SJÖFARTSVERKET



# Innehållsförteckning

<b>GD har ordet</b> .....	4
<b>Sjöfartsverkets organisation och huvuduppgifter</b> .....	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse.....	7
Koncernbolagen.....	7
<b>Sjöfartsmarknaden</b> .....	8
<b>Transportpolitiska mål och verksamheter</b> .....	12
Uppgift, mål och måluppfyllelse.....	12
<b>Hållbarhetsarbetet</b> .....	14
Social hållbarhet.....	14
Ekologisk hållbarhet.....	15
Ekonomisk hållbarhet.....	18
<b>Ekonomiska mål och måluppfyllelse</b> .....	20
<b>Verksamhetsredovisning</b> .....	20
Farleder.....	21
Isbrytning.....	23
Sjögeografisk information.....	25
Sjötrafikinformation.....	27
Lotsning.....	29
Sjö- och flygräddning.....	31
Myndighetsuppgifter.....	35
Gemensamma funktioner.....	42
<b>Personalredovisning</b> .....	46
Kompetensförsörjning.....	46
Rekrytering.....	47
Jämställdhet och mångfald.....	47
Arbetsmiljö och hälsofrämjande arbete.....	48
<b>Årets ekonomiska händelser</b> .....	49
Kommentarer till affärsverkets resultaträkning.....	49
Finansiella risker.....	60
Uppfyllelse av de ekonomiska målen.....	62
Tvister.....	63
Redovisningsprinciper.....	66
Noter.....	72
<b>Styrelse, Revisorer och Ledning</b> .....	84
<b>Utdelning och skattemotsvarighet</b> .....	86

## Sverige och industrin behöver sjöfarten

Sverige behöver en fungerande sjöfart. Vårt geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. Exportprodukter som järn, stål och virke transporteras till stor del med sjöfart. Ungefär 90 procent av allt gods till och från Sverige har gått sjövägen någon del av resan. Detta gör att sjöfarten, och därmed också Sjöfartsverket, påverkas i hög grad av svängningar i konjunkturen och godsvolymer. Under 2011 minskade godsvolymer med ungefär tre procent jämfört med 2010, men kom inte ned i samma nivåer som 2009, när det skedde en stor tillbakagång jämfört med rekordåret 2008.

Sjöfarten kommer att bli ännu viktigare för Sverige de närmaste åren eftersom det finns ett växande behov av större kapacitet i hela transportsystemet. Det visar inte minst vårt gemensamma långsiktiga planeringsarbete av infrastrukturen tillsammans med Trafikverket. Inom det här området genomfördes också en rad åtgärder under 2011. Förbättrade farleder till både Norrköpings och Västerviks hamnar och förstärkningar av sluss- och kanalsystemet i Trollhätte kanal är exempel på större farledsarbeten som slutfördes under 2011. Samtidigt påbörjades förberedelserna

av stora förbättringar i både Mälaren-Södertälje och Gävle.

Det maritima partnerskapet är en viktig del av vårt arbetssätt tillsammans med kunder och intressenter. Under 2011 visade sig detta bland annat i en satsning tillsammans med Göteborgs hamn på en gemensam central för att underlätta anlöpsprocessen. Detta ska leda till en ökad kundnytta med snabba, korrekta och tillförlitliga tjänster och en ökad nautisk service och miljösäkerhet. Satsningen, som fått namnet Gothenburg Approach, invigs under 2012. Ett annat exempel är att vi nu tar fram våra strategier i dialog med våra kunder och intressenter. En av följderna av detta blev beslutet om att våra isbrytare ska finnas tillgängliga för svensk vintersjöfart när det behövs.

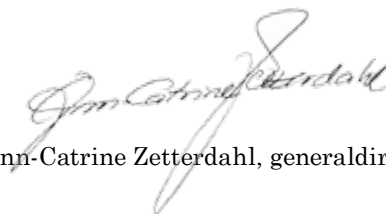
Sjöfartsverket satsar också på innovationer i samarbete med våra intressenter. Ett bra exempel på det är EU-projektet MONALISA, där Sjöfartsverket är ledande partner tillsammans med andra sjöfartsmyndigheter i Europa, privat näringsliv och akademierna. Projektet, som har väckt ett mycket stort intresse och genklang långt utanför Sveriges gränser, ger ett konkret bidrag till en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart. Ett annat projekt med ekologisk hållbarhet i fokus är ChemSea, som handlar om att kartlägga stridsmedel och giftigt avfall som dumpats på Östersjöns botten.

Det som är väldigt glädjande är att våra operativa verksamheter visar ett positivt utfall. Vårt interna förbättringsprogram och en rad effektiviseringar gör att den del av resultatet som vi själva kan påverka ligger ungefär 40 miljoner bättre än budget. Det innebär en effektivisering på ungefär 140 miljoner kronor jämfört med 2010. Effektiviseringsarbetet och inriktningen mot en ökad afärsmässighet fortsätter under 2012.

Resultatet för hela Sjöfartsverket visar under 2011 ett underskott. Det finns en rad händelser, som har påverkat resultatet i en riktning som vi inte har kunnat styra. Den första handlar om en sträng isvinter, som kostade drygt 100 miljoner mer än den vanligast förekommande isvintern. Den andra handlar om förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB och dotterbolaget Norrlandsflyg AB, som Sjöfartsverket efter riksdagsbeslut genomförde för att säkra sjö- och flygräddningsverksamheten för hela Sverige både finansiellt och operationellt. Förvärvet av bolaget, som innebar en kostnad om drygt 120 miljoner, ledde också till att Sjöfartsverket numera är en koncern med tre dotterbolag. Sjöfartsverket har begärt att förvärvet ska anslagsfinansieras. Dessutom har ett ökat anslag i nivån 120 miljoner kronor per år begärts för att täcka kostnaderna för verksamhet som inte ska bekostas av handelssjöfarten. Den tredje faktorn är den långa realräntans effekt på beräkningen av pensionsskulden, som gav

en ökning av pensionsskulden med mer än 90 miljoner jämfört med 2010. För att undvika detta i framtiden arbetar vi nu med att påverka Statens Pensionsverk för hur beräkningen av pensionsskulden genomförs.

Dessa faktorer leder till ett underskott på totalt 210 miljoner, men vi arbetar alltså hårt på att komma till rätta även med dessa.



Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör

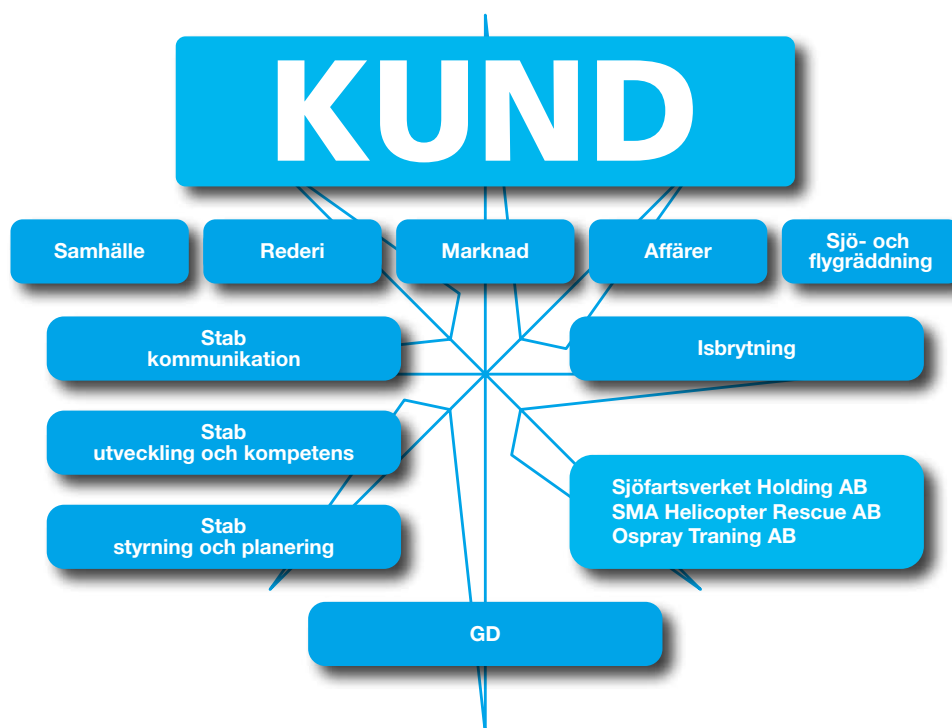


## Sjöfartsverkets organisation och huvuduppgifter

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap. Enligt regeringens instruktion ska verksamheten bedrivas med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten, men hänsyn ska även tas till fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen inom sjöfartsområdet uppfylls på ett kostnadseffektivt sätt. Verksamheten finansieras till största del genom avgifter som betalas av handelsjöfarten.

Sjöfartsverket har en ändamålsenlig organisation som tydligt särskiljer den tjänsteproducerande verksamheten från myndighetsuppgifter, styrande och stödjande funktioner. Den tjänsteproducerande verksamheten organiseras framför allt i avdelningen Affärer. Avdelningen är indelad i sex affärsområden – lotsning, transport- och farledsservice, sjökommunikation, bygg och teknik, sjögeografi samt Trollhätte kanal. Myndighetsfunktionen utgörs av avdelningen Samhälle samt staben Styrning och planering. Dessutom finns staberna Isbrytning, Utveckling och kompetens samt Kommunikation och avdelningarna Sjö- och flygräddning, Rederi och Marknad.

Genom att vara en modern och kundnära serviceorganisation som följer branschens utveckling



”Sjöfartsverket erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap”

kan vi erbjuda konsulttjänster med unik sjöfarts-kompetens samt uppmärksamma nya behov och innovationsområden. Detta gäller även inom fritidsbåtlivet.

I uppdraget ingår bland annat att:

- Identifiera behov av, planera samt tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder inklusive sjömätning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk information och lotsning.
- Ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.
- Främja en hållbar utveckling av sjöfarten.
- Verka för ett jämställt sjötransportssystem.

## Sjöfartsverkets ledning och styrelse

Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen och är ansvarig för Sjöfartsverkets verksamhet. Generaldirektören (GD) ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar.

GD utgör tillsammans med cheferna för de olika staberna och avdelningarna Sjöfartsverkets ledning. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen av verksamheten.

Ordförande i Sjöfartsverket styrelse är Jan Sundling. Styrelsen består, förutom ordföranden, av elva ordinarie ledamöter varav tre personalrepresentanter.

Arbetet i styrelsen har bedrivits enligt den fastställda arbetsordning som reglerar ansvarsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har

hållit fem ordinarie möten under 2011 och har vid dessa beslutat års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt en ny övergripande finanspolicy. Vid varje sammanträde har GD:s verksamhetsuppföljning till styrelsen föredragits och diskuterats. Ekonomin och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året likväl som effektiviserings- och förändringsarbetet. Sjö- och flygräddningsverksamheten samt hållbarhetsarbetet har varit i särskilt fokus. Under hösten genomfördes det årliga seminariet där verkets verksamhetsstrategier behandlades och där inriktningen för treårsplanen för 2013–2015 fastställdes.

## Koncernbolagen

Efter ett beslut i Sveriges riksdag förvärvade Sjöfartsverket per den 1 november 2011 Scandinavian Helicopter Invest AB med dess dotterbolag Norrlandsflyg AB och Osprey Training AB. Förvärvet av bolagen genomfördes i brist på andra alternativ som ett led i säkerställandet av sjö- och flygräddningen. Efter förvärvet har Scandinavian Helicopter Invest AB namnändrats till Sjöfartsverket Holding AB, medan Norrlandsflyg AB har namnändrats till SMA Helicopter Invest AB.

Sjöfartsverket Holding AB (556727-4567) är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Bolaget har två dotterbolag, SMA Helicopter Rescue AB (556079-5162) som bedriver sjö- och flygräddning med räddningshelikoptrar på Sjöfartsverkets uppdrag samt Osprey Training AB (556760-0126) som för närvarande inte bedriver någon verksamhet. Styrelseordförande i samtliga bolagen är Sjöfartsverkets GD Ann-Catrine Zetterdahl.



## 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 sjöledes transporterade godsvolymen, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till 153 (158) miljoner ton 2011. Av denna godsvolym transporterades merparten, cirka 116 (122) miljoner ton, på lastfartyg. Med passagerarfartyg och järnvägsfärjor transporterades 37 (36) miljoner ton gods. Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 13,2 (13,3) miljoner och antalet passagerare inom Sverige till drygt 1,6 (1,6) miljoner.

Den återhämtning av de avgiftspliktiga godsvolymer som skedde under 2010 fortsatte även inledningsvis under 2011. Sedan turbulensen på finansmarknaderna startade under sommaren har dock utvecklingen varit ogynnsam och på helårsbasis har volymerna varit lägre än 2010.

Under 2011 omsattes i de svenska hamnarna totalt cirka 164 (170) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymen har minskat med drygt tre procent jämfört med föregående år. Godsvolymer transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat något medan godsvolymer transporterat med lastfartyg har minskat med nästan fem procent. Den importerade godsvolymen

transporterad med lastfartyg har minskat med drygt två miljoner ton avgiftspliktigt gods.

Mellan 2003 och 2008 uppnådde godsvolymer nya toppnivåer varje år och mellan 2001 och 2008 ökade godsvolymer totalt sett med nästan 22 procent. Tillbakagången under 2009 innebar att denna positiva utveckling avstannade. Under 2010 skedde en viss återhämtning som sedan avstannade under 2011. 2011 års nivå är dock avsevärt bättre än utfallet 2009.

Nedgången för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 4,8 procent vilket i volym motsvarar 6,3 miljoner ton. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer ökat med 2,7 procent eller 1,0 miljoner ton.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden uppgår andelen inrikes gods till knappt 7 procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har andelen varit relativt stabil på 6-7 procent.

Vad gäller godstyper är det framför allt oljeprodukterna som minskat. Nedgången är så pass stor som 12 procent, vilket i volym motsvarar 6,5 miljoner ton. Övrigt gods som inte är lågvärdigt har ökat med 1,7 miljoner ton, vilket motsvarar en ökning på 2 procent. För övriga godstyper är förändringen jämfört med föregående år marginell.

Under 2010 minskade antalet anlop med sju procent jämfört med 2009 trots att de godspliktiga volymerna ökade. Under 2011 har antalet anlop varit i det närmaste oförändrat jämfört med föregående år. Detta trots minskade godsvolymer. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande





**Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton**

	2011	2010	2009	2008	2007
Utrikes gods	116 304	121 716	111 036	125 812	120 746
Därav lastat gods	51 798	55 068	52 210	56 767	56 846
Därav lossat gods	64 506	66 648	58 826	69 045	63 900
Inrikes lastat gods	10 278	11 190	8 436	11 127	11 009
<b>Summa lastfartyg</b>	<b>126 582</b>	<b>132 906</b>	<b>119 472</b>	<b>136 939</b>	<b>131 755</b>
<b>Passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>					
Utrikes gods	37 033	36 048	33 444	39 367	40 521
Därav lastat gods	18 352	18 081	16 577	19 454	19 781
Därav lossat gods	18 681	17 967	16 867	19 913	20 740
Inrikes lastat gods	637	629	841	871	855
<b>Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>	<b>37 670</b>	<b>36 677</b>	<b>34 285</b>	<b>40 238</b>	<b>41 376</b>
Summa utrikes gods	153 337	157 764	144 480	165 179	161 267
Summa inrikes lastat gods	10 915	11 819	9 277	11 998	11 864
<b>Gods, totalt</b>	<b>164 252</b>	<b>169 583</b>	<b>153 757</b>	<b>177 177</b>	<b>173 131</b>
<b>ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK</b>					
Lastfartyg	24 895	25 250	23 650	27 442	28 610
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	84 374	84 561	94 410	91 518	90 847
<b>Summa anlöp</b>	<b>109 269</b>	<b>109 811</b>	<b>118 060</b>	<b>118 960</b>	<b>119 457</b>

**Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton**

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Oljeprodukter	16 268	19 152	28 252	31 589	3 751	3 983	48 271	54 724
Skogsprodukter	8 084	8 597	7 590	7 441	755	709	16 429	16 747
Övrigt ej lågvärdigt gods	35 607	35 626	43 960	42 227	3 832	3 836	83 398	81 689
Lågvärdigt gods	8 121	7 534	1 276	1 132	2 505	3 213	11 903	11 879
Bilar och husvagnar	2 071	2 240	2 108	2 226	72	78	4 251	4 544
<b>Summa</b>	<b>70 151</b>	<b>73 149</b>	<b>83 186</b>	<b>84 615</b>	<b>10 915</b>	<b>11 819</b>	<b>164 252</b>	<b>169 583</b>



Antal anlöp per sjötrafikområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Luleå	2 419	2 491	553	653	2 972	3 144
Gävle	2 426	2 380	1	–	2 427	2 380
Stockholm	2 486	2 584	8 240	8 617	10 726	11 201
Södertälje	1 666	1 583	569	554	2 235	2 137
Kalmar	4 388	4 318	3 885	3 904	8 273	8 222
Malmö	4 038	4 033	65 837	65 265	69 875	69 298
Göteborg	4 433	4 757	2 554	2 514	6 987	7 271
Marstrand	2 218	2 170	2 735	3 054	4 953	5 224
Vänern	821	934	–	–	821	934
<b>Summa</b>	<b>24 895</b>	<b>25 250</b>	<b>84 374</b>	<b>84 561</b>	<b>109 269</b>	<b>109 811</b>

Malmö lotsområde är det område där flest antal anlöp sker totalt sett och området står för 64 procent av landets totala antal anlöp. I Stockholm, Göteborg och Marstrand, där en stor del av oljetrafiken går, har antalet anlöp minskat med 4-5 procent. Den största procentuella nedgången finns dock i Vänern, där antal anlöp minskat med 12 procent.

Det transporterade godset har minskat med 5 miljoner ton jämfört med 2010, vilket motsvarar 3 procent. Den kraftigaste minskningen procentuellt sett noteras inom Stockholms lotsområde där volymerna minskat med 13 procent. Även inom Malmö, Göteborg och Vänerns lotsområde är den procentuella minskningen betydande. Göteborg och Marstrand är lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans drygt 45 procent.

Avgiftspliktiga godsvolymer exkl. bilar och husvagnar fördelade på Sjötrafikområde, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Luleå	8 323	7 983	5 593	5 736	2 080	2 417	15 996	16 136
Gävle	3 455	3 199	5 718	5 334	162	180	9 335	8 714
Stockholm	6 067	6 975	8 162	9 287	536	632	14 765	16 895
Södertälje	1 565	1 432	4 214	4 075	457	511	6 236	6 018
Kalmar	7 710	7 804	6 723	6 040	3 473	3 658	17 906	17 502
Malmö	14 801	16 015	17 296	17 626	502	607	32 599	34 248
Göteborg	17 069	18 257	19 066	20 592	1 534	1 640	37 669	40 489
Marstrand	8 262	8 342	13 188	12 456	2 076	2 076	23 526	22 874
Vänern	827	903	1 119	1 242	23	18	1 969	2 163
<b>Summa</b>	<b>68 079</b>	<b>70 909</b>	<b>81 079</b>	<b>82 389</b>	<b>10 843</b>	<b>11 741</b>	<b>160 001</b>	<b>165 039</b>



## Transportpolitiska mål och verksamheter

Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Sjöfartsverkets kärnverksamheter är farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, sjötrafikinformation, lotsning och att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.

Sjöfartsverkets arbete omfattar även myndighetsuppgifter i form av samordning, informations- och kunskapsspridning samt forskning och innovationer (FoI). Dessutom tillkommer ett antal gemensamma funktioner som i huvudsak avser administration och rederiverksamhet.

### Uppgift, mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga sin verksamhet på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem.

Sjöfartsverket redovisar de verksamhetsmål som bäst beskriver respektive verksamhet på en övergripande nivå. Dessa är föremål för ständig utveckling i syfte att förtydliga och förbättra de uppföljningsbara verksamhetsmålen. 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, som summerar till Sjöfartsverkets totala rörelseresultat, finns redovisat separat i avsnitten för respektive verksamhet.



Verksamheter	Nyckeltal och mål 2011	Måluppfyllelse	Personal
<b>Farleder</b>	Sjömätt yta = 1 250 km <sup>2</sup> Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Vårutprickning (enligt plan)	3 870 km <sup>2</sup> 99,86 % Ja	Årsarbetskrafter = 196,6 Sjukfrånvaro = 2,67 %
<b>Isbrytning</b>	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål=100 %	4 tim 03 min 100 %	Årsarbetskrafter = 2,2 <sup>1</sup> Sjukfrånvaro = 1,51 %
<b>Sjögeografisk information</b>	Fyllnadsgrad i DIS <sup>2</sup> (på sikt en heltäckande djupdata-bas för Sveriges farvatten) Ledtid från sjömätning till laddning i DIS = 6 månader Ledtid från DIS till SJKBAS <sup>4</sup> = 6 månader Antal fartyg som använder svenska ENC <sup>5</sup> = 2 000	80 % (77 %) <sup>3</sup> 8,0 4,3 2 146	Årsarbetskrafter = 61,9 Sjukfrånvaro = 5,31 %
<b>Sjötrafik-information</b>	Tillhandahålla information som ökar sjösäkerheten.  Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	Ingen olycka p.g.a. VTS enligt haveriutredningar  Ja	Årsarbetskrafter = 32,6 Sjukfrånvaro = 3,80 %
<b>Lotsning</b>	Antal olyckor och tillbud med lots ombord = 0 Leverans av lots inom 5 timmar 95 %	63 <sup>6</sup> 97,2 %	Årsarbetskrafter = 353,3 Sjukfrånvaro = 2,37 %
<b>Sjö- och flygräddning</b>	Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom: 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten 90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	92,3 % 100 % 100 % 100 %	Årsarbetskrafter = 35,2 Sjukfrånvaro = 1,58 %
<b>Myndighets-uppgifter</b>	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Årsarbetskrafter = 44,1 Sjukfrånvaro = 2,83 %
<b>Gemensamma funktioner</b>	Administrativa kostnader i procent av rörelsekostnader = 14 % Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda =19 % Miljöbilar, andel miljöbränsle av total bränsleförbrukning i liter =90 %	12,5 % <sup>7</sup>  20,3 %  95 %	Årsarbetskrafter = 185,1 Sjukfrånvaro = 3,47 %

1 Isbrytarna bemannas via externt företag.

2 Databassystem för lagring av djupdata som resultat från bl.a. sjömätning.

3 I de fall mål saknas redovisas föregående års utfall inom parentes.

4 Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.

5 Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

6 Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.

7 Exkluderat de ökade kostnaderna till följd av ändrad beräkningsgrund för pensionsskulden.



## Hållbarhetsarbetet

Hållbarhet består av tre delar: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det handlar om att ta ansvar för samhället i stort och för kommande generationer.

Som en statlig myndighet är det en självklarhet att respektera internationella överenskommelser, ta ansvar för sina handlingar, tillämpa ett helhetstänk inom hållbar utveckling, agera etiskt samt visa respekt för mångfald och olikheter.

Som ett affärsverk ser vi samverka med våra kunder som en central del i hållbarhetsarbetet. Därför respekterar vi våra kunders rättigheter, erbjuder transparens i våra beslut och verksamhet, stödjer våra kunder i att utveckla konkreta former för samhällsansvar och hållbar utveckling samt utvecklar en öppen och konstruktiv dialog med intressenter i omvärlden.

För att kunna visa hur vi lever upp till de åtaganden som vi lovar att genomföra, kommer vi under det kommande året att ta fram en hållbarhetsredovisning över vår verksamhet med utvalda indikatorer som vi regelbundet kommer att rapportera. Nedan redovisas några översiktliga exempel på hur hållbarhetsarbetet har bedrivits under 2011.

### Social hållbarhet

Social hållbarhet innebär att vi aktivt värnar om våra medmänniskors utveckling och välbefinnande genom ökad säkerhet, tillgänglighet och etiska värderingar. Det gör vi genom att se till

att våra sjövägar är tillgängliga och säkra, både för kommersiell sjöfart och för fritidsbåtstrafiken. Vi får detta att hända genom våra kärnverksamheter lotsning, sjömätning, sjötrafikinformation, isbrytning och sjögeografisk information. En annan viktig del är sjö- och flygräddningen, som Sjöfartsverket ansvarar för. Vi räddar liv och är i beredskap dygnet runt, alla dagar om året. Sjömansservice erbjuder aktiva sjömän en hälsosam och aktiv fritid som ett led i våra internationella åtaganden. Den sociala hållbarheten är lika viktig när det gäller de egna medarbetarna, oavsett om det handlar om att skapa en god och stimulerande arbetsmiljö eller att använda tydliga och enkla processer i vårt dagliga arbete.

### En stabil sjö- och flygräddning

I mars 2011 beslutade Sjöfartsverkets styrelse att den upphandlade verksamheten med räddningshelikoptrar skulle införlivas i Sjöfartsverket i syfte att skapa långsiktig stabilitet såväl operativt som finansiellt i den samhällsviktiga verksamheten sjö- och flygräddning. I oktober 2011 fattade Sveriges riksdag beslut om ett statligt förvärv av Scandinavian Helicopter Invest AB, moderbolag till leverantören av helikoptertjänster Norrlandsflyg AB. Genom förvärvet säkerställs tre kritiska delar av verksamheten – räddningshelikoptrarna, tillstånden att bedriva flygverksamhet med räddningshelikopter samt personalens unika kompetens.

### Kris och Beredskap

Sjöfartsverket verkar för att minska sårbarheten i samhället och utveckla sina uppgifter under såväl fredstida krissituationer som vid höjd be-

”Det handlar om att ta ansvar för samhället i stort och för kommande generationer”

redskap. En risk- och sårbarhetsanalys för hela sjöfartsklustret har utarbetats och utbildningar och krisövningar genomförs både centralt och lokalt. Under 2011 har vi tillsammans med övriga myndigheter inom Samverkansområde Transporter genomfört en grundläggande krisutbildning för personer som kan komma att ingå i en krisorganisation.

### En god arbetsgivare

Sjöfartsverket strävar efter att vara en god arbetsgivare. Genom att lära, coacha, stödja samt skapa rutiner och system är målet att vi skapar ett förhållningssätt som främjar en framgångsrik och välmående organisation. Detta ska gälla hela Sjöfartsverket, både vad gäller ledarskap och medarbetarskap. HR handlar om att skapa förutsättningar för både organisationen och den enskilde medarbetaren att genomföra vårt uppdrag på ett effektivt sätt samtidigt som vi värnar om medarbetarnas hälsa och välmående. En ny styrmodell implementerades 1 januari 2011, som bygger på ökat ansvarstagande och mandat närmast kund och medarbetare men samtidigt en transparent och tydlig resultatstyrning för våra ledare och ledningsgruppen.

### En ny marknadsavdelning

Under 2011 har en ny marknadsavdelning etablerats. Målet med funktionen är att den ska ge övriga delar av Sjöfartsverket stöd genom en kundnära dialog med externa kunder och intressenter. Genom detta ska Sjöfartsverket erbjuda produkter och tjänster som stämmer överens med kundernas behov. Inom marknadsavdelningen har en enhet för kundrelationer startats med

målsättning att inrätta en kundtjänstfunktion för hela Sjöfartsverket. Marknad har också hand om frågor kring innovation och utveckling. Där drivs ett tätt samarbete med externa aktörer för att ta fram nya produkter och tjänster som stärker infrastrukturens effektivitet, säkerhet och ekologisk hållbarhet samt ger sjöfarten möjligheter att växa.

### Båtliv och turism

Sjöfartsverket ska utifrån kundernas behov och i enlighet med Sjöfartsverkets uppdrag, tillhandahålla produkter (t.ex. sjökort), servicetjänster (t.ex. ViVa) och farleder till fritidsbåtstrafiken som ökar sjösäkerheten, förbättrar miljön på svenskt vatten och ger en nytta för utövaren. Under året har en rad aktiviteter riktade specifikt mot fritidsbåtssektorn genomförts. Ett exempel är den mycket populära VIVA-appen som lanserades under 2011 och som maximalt har haft över 40 000 nedladdningar under ett enskilt dygn. Ett annat exempel är en innovationstävling kring Trollhätte kanal som riktat sig till privatpersoner, båtlivet och andra intresserade som lämnat förslag till en trevligare, säkrare och miljövänligare resa på kanalen. Utökad service, fler gästhamnsplatser och säkrare slussning är några av de förbättringar som kommer att genomföras under 2012.

### Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet innebär att vi verkar för ökat skydd av miljön och minskad klimatpåverkan. En viktig del i Sjöfartsverkets omvärldsanalys och hållbarhetsarbete är att följa utvecklingen inom miljöområdet, både när det gäller normer



och regler, ny teknik samt vilken påverkan dessa har på sjöfartsnäringens konkurrenskraft. För lotsningen är målet att öka sjösäkerheten och tillgängligheten för sjöfarten samtidigt som såväl vår egen som sjöfartens påverkan på den marina miljön minimeras. Havsplanering och sjömätning är två andra nyckelområden i arbetet med att värna miljön. Inom Sjöfartsverket pågår ett flertal aktiviteter och projekt som har direkt eller indirekt miljöpåverkan.

### Smartare sjötransporter för miljö och säkerhet

Som ett led i att ta ansvar för framtidens sjöfart initierade Sjöfartsverket under 2010 sjömotorvägsprojektet MONALISA, vilket genomförs av Sjöfartsverket som ledande partner tillsammans med sjöfartsmyndigheter, privat näringsliv och akademierna i Sverige, Finland och Danmark. MONALISA, som pågår till och med 2013, ger ett konkret bidrag till en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart. Detta sker genom utveckling, demonstration och resultatspridning av innovativa e-navigationstjänster till sjöfarten som kan utgöra grund för en kommande internationell implementering. MONALISA bidrar även till kvalitetsssäkring av hydrografiska data för de större farledsstråken på svenskt och finskt vatten i Östersjön och bidrar därigenom till ökad sjösäkerhet och till optimering av fartygens rutter. MONALISA adresserar ett antal prioriterade områden, strategiska åtgärder och flaggskeppsprojekt i EU:s strategi för Östersjöregionen och bidrar därmed till strategins genomförande. Den totala budgeten för MONALISA uppgår till cirka 200 miljoner kronor.

### Nya gränsvärden för svavel

En särskilt uppmärksam fråga är IMO:s nya gränsvärden för svavel i marint bränsle som innebär att svavelhalten i fartygsbränsle inom SECA-områdena inte får överstiga 0,1 viktprocent från och med 1 januari 2015, alternativt ska rökgasreningssystem användas. Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen i juni 2011 gjort en kartläggning av EU:s finansiella instrument för att undersöka om det finns möjligheter att genom dessa lindra effekterna av övergången till det dyrare bränslet. Vi konstaterar att inget av instrumenten kan användas för att ge direkt stöd till sjöfartssektorn men att medel kan sökas för att finansiera investeringar i nya tekniska lösningar och alternativa drivmedel.

### Östersjöstrategin

Andra viktiga internationella processer som pågår i miljöarbetet och som Sjöfartsverket deltar i är EU:s Östersjöstrategi och HELCOM:s aktionsplan för Östersjön. Genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen berör sjöfarten på flera sätt. Bland annat projekterar och bygger flera Östersjöländer infrastruktur för att fartyg ska kunna bunkra LNG i hamn och för att avfall från fartyg ska kunna tas om hand effektivt i hamnarna för att undvika att det släpps ut till sjöss. Sjöfartsverket samordnar även ett annat projekt om att minska luftburna utsläpp från sjöfart.

### Investeringar i säkra farleder

Ett antal farledsprojekt har utförts och flera är under planering.

”En övergång till ännu mer miljövänliga och ekonomiskt effektiva lotsbåtar pågår”



- Norrköping: Breddning och fördjupning i farleden in till Norrköping.
- Västervik: Farleden har muddrats och fått förbättrad utmärkning.
- Trollhätte kanal har genomgått omfattande renowering under 2011.
- Gävle: Farledsarbeten planeras i inseglingen till Gävle under åren 2012–2014.
- Mälarfärleden/Södertälje sluss: Förberedelser för miljökonsekvensbeskrivning pågår.

### Miljövänligare lotstransporter

En översyn av lotsbåtsflottan och en övergång till mer miljövänliga och ekonomiskt effektiva lotsbåtar pågår. Avseende lotstransporter finns tydliga mål mot minskad bränsleförbrukning och verket ska också tydligare genomlysna de utvecklingsmöjligheter som finns avseende miljöanpassade lotstransporter. Landanslutning för värme införs successivt.

### Effektivisering av isbrytarresurser

I samarbete med Finland finns en plan för i vilken ordning isbrytarresurserna ska utnyttjas. Detta ger ett bra resultat både för miljö och för ekonomi. För att minska utsläpp för isbrytare under stillaliggande i Luleå har fjärrvärmeanslutning installerats.

### Sjömättningsinsatser

Det finns ett stort intresse och behov av mätningar kring havets miljöpåverkan där Sjöfartsverket gör arbeten på uppdrag av olika myndigheter som exempelvis Naturvårdsverket, kommuner och hamnar. Det EU-finansierade projektet Chemsea syftar till att söka upp och identifiera kemiska stridsmedel på officiella och inofficiella dumpningsplatser i Östersjön.

### Miljöanpassning av fartyg

Ett flertal projekt i fartygsanpassning pågår med syfte att uppfylla dagens miljökrav och utsläppsregler. Anläggningar för grå- och svartvatten installeras på flera fartyg. Motorer och annan utrustning byts eller uppgraderas för att reducera utsläpp som koldioxid och kväveoxider.

### Minskat resande

Sjöfartsverket har som mål att minska det interna resandet och försöker i möjligaste mån arbeta med möten på distans med dagens moderna teknik. Kostnaderna för resor och transporter har som en följd av nya riktlinjer inom området under 2011 minskat med över 3 mkr jämfört med föregående år.



## Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet innebär att vi strävar efter ett sunt resursutnyttjande genom att dels verka för att de egna finanserna är sunda, dels hjälpa våra kunder att stärka sin konkurrenskraft. Den ekonomiska hållbarheten har haft stort fokus under det gångna året. Trots ett kraftigt negativt resultat kan vi konstatera att vi har god leveransförmåga i de delar som vi själva kan påverka och vi hittar kontinuerligt nya effektiviseringar och besparingar. De senaste tre räkenskapsåren har vi lyckats med målet att förbättra nettot med minst 50 mkr per år.

### Balanserade styrkort

En ny mål- och resultatriktad styrmodell har arbetats fram och införts under 2011. Styrmodellen, som är baserad på balanserade styrkort, innebär att strategiska mål har formulerats i sex

olika perspektiv – medarbetare, ledarskap, processer, innovativ utveckling, kund och ekonomi – som därefter har brutits ned till operativa mål för organisationens samtliga nivåer. Uppföljning av vart och ett av de operativa målen sker månadsvis och därigenom är styrmodellen garanten för organisationens leveransförmåga. Samtidigt innebär styrmodellen att mandat i form av ansvar och befogenheter förs ut i organisationen.

### Stabil ekonomi genom förändringsprogrammet Orion

Orion omfattar hela organisationen och innehåller fem olika förändringsinitiativ med målet att förbättra resultatet med 100 mkr på årsbasis:

- Etablera affärsområden och ensa produktionen
- Effektivare användning av personal och resurser
- Gemensamma lokaler och servicefunktioner med LFV



- Översyn av myndighetsuppgifter kontra affärsområden
- Kapa kostnader

Målet om en resultatförbättring om 100 mkr per första kvartalet 2012 har uppnåtts. Utöver dessa åtgärder med kontinuerlig bestående effekt har även en rad åtgärder av mer kortsiktig karaktär vidtagits, vilket ytterligare har förbättrat resultatet. Samtliga fem ovan angivna ORION-initiativ har aktivitetssatts och levererats under 2011.

#### Sjöfartsverkets riskbaserade finanspolicy

Under 2011 har styrelsen beslutat om en ny finanspolicy som täcker hela koncernen. Det övergripande målet för den finansiella riskhanteringen är att minimera de finansiella risker som uppstår i verksamheten samt säkerställa att finansieringen av verksamheten sker till så låg kostnad som möjligt. Finansverksamheten, som

ska medverka till en effektiv kapitalanskaffning och kapitalanvändning, ska genomföras på ett operativt säkert och effektivt sätt och utan spekulativa inslag.

#### Samverkan för ökad effektivitet

Sjöfartsverket strävar aktivt efter att hitta samverkansmöjligheter med andra statliga myndigheter, företag och organisationer både inom och utanför Sverige. Exempel där avtal har tecknats under 2011 är det utökade isbrytarsamarbetet med Finland, samlokalisering med Göteborgs hamn i Amerikaskjulet i Göteborg samt gemensamma servicefunktioner med LFV, vilka implementerades successivt från 1 juli 2011. Sjöfartsverket ser staten som en koncern och arbetar för att hitta nya inomstatliga samverkansmöjligheter i syfte att uppnå ökad kostnadseffektivitet och ökad samhällsnytta.



## Ekonomiska mål och måluppfyllelse

Som överordnat ekonomiskt mål för Sjöfartsverket gäller krav på full kostnadstäckning. Finansiering av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Kostnaderna för bl.a. fritidsbåtstrafiken ska enligt gällande riktlinjer finansieras över statsbudgeten. I regleringsbrevet för 2011 har regeringen lagt fast de ekonomiska målen för Sjöfartsverket. Målet för räntabiliteten är att resultatet efter skattemot-svarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Solidite-ten ska på lång sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en

total ram om 335 mkr. Farledsavgifterna, som tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller hämtar/lämnar passagerare i svensk hamn, får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från af-färsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt på resultatet.

Åtterrapporeringen av de ekonomiska målen re-dovisas i ekonomiavsnittet.

## Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2011. För varje verksamhet har resultaträkningar sam-manställts. Fördelningen baseras på att resursut-nyttjandet så rättvist som möjligt ska belasta rätt verksamhet. Samtliga poster som avser adminis-tration har brutits ut och lagts under Gemensam-ma funktioner. De administrativa posterna har därefter fördelats ut via schabloner som indirekta poster på de olika verksamheterna.

Fördelningen av de indirekta posterna utgår från att varje verksamhet ska bära den admini-strationskostnad 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 verkets totala antal budge-terade arbetstimmar. Dessa båda schabloner har vägts samman till ett procentuellt nyckeltal för respektive verksamhet.

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

De erhållna anslagen har fördelats ut på verk-samheterna proportionellt till de yrkade anslagen för respektive år. Det innebär att fördelningen mellan åren kan variera även om det totala an-slagsbeloppet är oförändrat.



## Farleder

Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Utöver detta ska ett effektivt underhåll bedrivas på befintlig utmärkning och farledskontroller med påföljande åtgärder genomföras, t.ex. muddring, för att bibehålla farledernas dimensioner.

Sjömätning i svenska farvatten och åtgärder i farlederna ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationell standard.

I Trollhätte kanal har omfattande renoveringsarbeten genomförts under den tidiga hösten. Kanalen var avstängd för sjötrafik under 25 dygn. Arbetena innebar byte av åtta slussportar, renovering och ommålning av andra befintliga portar samt renovering av slussar (bottnar, nya

påkörningsskydd, injekteringar, betongsprutning m.m.). Samtidigt genomfördes andra arbeten när kanalen var tömd på vatten såsom VA-arbeten och byggnation av fundament till ny sättavstängning i Karls Grav. Kanalrevisionen var ett projekt som omfattade cirka 100 mkr och sysselsatte ca 470 personer, såväl egna medarbetare som från ett flertal olika leverantörer.

Under våren slutfördes det s.k. Norrköpingsprojekt som innebär kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleden in till Norrköping. Även farleden in till Västerviks hamn har förbättrats genom muddring och bättre utmärkning i samarbete med Västerviks kommun. Projektering av kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleden in till Gävle pågår och förprojektering med upphandling av miljökonsult inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för Mälarpjektet har skett. De två sistnämnda projekten är ett genombrott för Sjöfartsverket eftersom de ingår i och finansieras genom den nationella planen för transportsystem 2010-2021.

Resultaträkning Farleder, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag	79 800	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	33 464	45 492	40 215
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>113 264</b>	<b>122 695</b>	<b>117 418</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-121 579	-130 058	-138 426
Övriga externa kostnader	-100 593	-145 227	-126 008
Avskrivningar	-55 669	-56 651	-65 275
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-277 841</b>	<b>-331 936</b>	<b>-329 709</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-164 577</b>	<b>-209 241</b>	<b>-212 291</b>
Indirekta rörelseintäkter	5 813	9 338	6 116
Indirekta rörelsekostnader	-70 982	-77 270	-68 283
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-229 746</b>	<b>-277 173</b>	<b>-274 458</b>

De ökade övriga externa kostnaderna under 2011 beror främst på kanalstoppet i Trollhättan. Sjöfartsverket har under 2011 och framåt ett antal uppdrag inom området sjömätning som finansieras helt eller delvis med andra medel än sjöfartsavgifter. Ett av dess uppdrag är EU-projektet MonaLisa där en omfattande insats (totalt ca 150 Mkr) sker för sjömätning av prioriterade fartygsstråk i svenska och finska farvatten. Detta gör att både intäktssidan och kostnadssidan uppvisar högre värden än normalt under 2011 och 2012.

Underhållsåtgärder i farledssystemet har pågått under året, bland de större åtgärderna finns renoivering av det statliga byggnadsminnet Utklippans fyr och det fortsatta arbetet med att bygga om sjökabelförsörjda fyror till solpaneldrift. Förbättringar av erosionsskyddet i Södertälje kanal har skett. Ett nytt underhållssystem har driftsatts för att förbättra det systematiska underhållet och arbetsorderhanteringen. En ny mer kostnadseffektiv driftsorganisation för kustradiosystemet har kommit igång. Avvecklingen av anläggningar som inte behövs i verksamheten har fortsatt, bland annat har Sjöfartsverkets fastighet Tanum Klätta 1:40 avyttrats. Arbetet med att marknadsanpassa uthyrningarna har intensifierats.

Tjänster har sålts inom kompetensområdet, främst inom Vind och Vatten (ViVa) och fyrteknik. Verksamheten har utfört service och underhåll av sjösäkerhetsanordningar på uppdrag av externa ägare och underhållsfartyget Fyrbjörn har i viss utsträckning använts för externa uppdrag.

Sjöfartsverket har under 2011 haft ett antal uppdrag inom området sjömätning som finansieras helt eller delvis med andra medel än sjöfartsavgifter. Detta kommer att fortsätta också kommande år. Ett av dess uppdrag är EU-projektet Mona-Lisa där en omfattande insats (totalt ca 150 mkr) sker för sjömätning av prioriterade fartygsstråk i svenska och finska farvatten. Sjömätning har under året också bedrivits i det EU-finansierade projektet ChemSea. Här är syftet att kontrollera status i ett antal områden där stridsmedel från världskriget dumpats på Östersjöns botten. Sjöfartsverkets insats har bedrivits med farledsfar-

tyget Baltica som plattform och utrustningen har kompletterats med sensorer som möjliggör detektion av metallföremål. En ROV (Sjöguggla) har använts för att filma upptäckta objekt. Under dessa undersökningar har bland annat kraftigt sönderrostade kärl med läckande senapsgas påträffats.

En omstrukturering av verkets flotta av sjömätningsskoner pågår. De nya mindre enheterna Johan Månsson och Anders Bure har utrustats under året för att kunna operera kustnära och inomskärs. Farledsfartyget Baltica har bättre möjligheter att sjömäta i öppet hav och har därför försetts med sjömätningstrustning under 2011. För att klara ut uppdrag och ordinarie sjömätning de närmaste åren används också Jacob Hägg för fullt. Hon har under 2011 uppnått närmare 3 000 km<sup>2</sup> sjömått yta, vilket är avsevärt mer än vad som avverkats under något år tidigare.

Specifikationen för ett nytt ramningsfartyg har påbörjats i samarbete med verkets rederi för att ersätta Nils Strömcrona och Ram 9 som avyttrats under året. Två externa sjömätningssuppdrag har under året genomförts med sjömätningsskoner Petter Gedda, i Strömstad respektive Ljusne. Årets utförda sjömätningar med egna resurser uppgår till 3 870 km<sup>2</sup>, vilket är betydligt mer än under fjolåret.

**Måluppfyllelse/Farleder i Sverige**

	Mål 2011	Utfall 2011
Tillgänglighet DGPS	99,80 %	99,86 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	93,9 %
Fyrbesiktningar	316	179



## Isbrytning

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning som fördelar isbrytarresurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is och trafiksituationen. Genom en effektiv isbrytningsverksamhet ska Sjöfartsverket säkerställa en väl fungerande vintersjöfart.

Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till mars disponerar verket vid behov ytterligare tre isbrytande fartyg genom ett långtidskontrakt med norska Trans Viking Ice-breaking & Off-shore AS.

Vintern 2010-11 blev något så ovanligt som en sträng vinter. Denna vinter uppvisar också ett par extremvärden som aldrig tidigare förekommit under de 40 år som oavbruten vintersjöfart pågått. Isbrytningsverksamheten har aldrig påbörjats så tidigt på Vänern som 2011 och har heller aldrig tidigare krävt så många arbetsdagar som under det gångna året. Dessutom var fem isbrytare verksamma redan innan årsskiftet, senast det inträffade var vintern 1978-79.

Då isutbredningen var som störst i slutet av februari var Vänern, kusterna ost om Simrishamn - Rügen och havet nord om latituden genom Hoburgen täckt av is. Dessutom förekom is längs kusten sydvart från Göteborg till Laholmsbukten.

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag			
Övriga externa intäkter	146 363	109 720	68 027
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>146 363</b>	<b>109 720</b>	<b>68 027</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-2 810	-3 534	-9 021
Övriga externa kostnader	-359 350	-371 889	-251 625
Avskrivningar	-25 217	-25 381	-29 688
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-387 377</b>	<b>-400 804</b>	<b>-290 334</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-241 014</b>	<b>-291 084</b>	<b>-222 307</b>
Indirekta rörelseintäkter	253	406	266
Indirekta rörelsekostnader	-3 086	-3 360	-2 968
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-243 847</b>	<b>-294 038</b>	<b>-225 009</b>

Den minskade uthyrningen av Oden gör att de externa intäkterna minskar avsevärt under den beskrivna perioden. Kostnaderna för 2010 och 2011 ökade till följd av den längre vintern med kraftigare isutbredning än normalt.

”Vintern 2010-11 blev något så ovanligt som en sträng vinter”

Varefter isen under vinterns lopp utbredde sig och issvårigheter genom ispress, vallbildning och dylikt uppstod inom varierande områden, omdisponerades isbrytarna för att resurserna bäst skulle svara mot sjöfartens behov.

Assistansverksamheten i Bottenviken beredde betydligt större svårigheter i år än förra året, framförallt den finska sidan fick mycket stora problem från början av mars och då var verkets isbrytare Frej verksam till hundra procent på den finska sidan. Bottenvikens iskoncentration, under högvintern, var även den förlagd till finsk sida medan det samtidigt var relativt lättframkomligt på den svenska sidan. Assistansverksamheten drogs vissa tider med långa väntetider vid månads-skiftet februari/mars, men förlöpte övrig tid mestadels relativt normalt.

Färjetrafiken mellan Umeå och Vasa utsattes under slutet av mars för stora svårigheter och var periodvis helt inställd. I södra Bottenhavet, Ålands hav och i norra Östersjön var det assistansbehov under ett par månaders tid och denna situation bemästrades genom omdisponering av isbrytarflottan. I Väneren där isläget tidvis var svårt med stark ispress blev assistansarbetet besvärligt och bogsering av alla fartyg blev vissa tider nödvändig.

I samband med att Viking-isbrytarna återgick till offshoreverksamheten i slutet av mars kallades Oden, som då återkommit från uppdrag i Antarktis, in i verksamheten.

21 hjälpisbrytare har använts i verksamheten längs hela svenska kusten, men framförallt på Göta Älv och Väneren. Helikoptrar har använts under säsongen då man behövt snabba svar på förändringar inom isfälten samt för persontransporter.

Denna säsong har isbrytarna assisterat 2 914 fartyg och 134 bogseringar har utförts, detta kan jämföras med förra säsongen, som var lite lindrigare än årets isvinter, då 2 230 fartyg assisterades och 145 bogseringar genomfördes. Vidare har inhyrda hjälpisbrytare assisterat 806 fartyg och genomfört 222 bogseringar. 882 fartygsanlöp till svenska hamnar har krävt isbrytarassistans under den gångna vintern. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 4 timmar och 3 minuter.

Under året har isbrytningsverksamheten omorganiserats som ett led i den isbrytningsstrategi som togs fram under våren tillsammans med näringslivet. Det innebär bland annat att alla isbrytare ska vara tillgängliga i närområdet.





## Sjögeografisk information

Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att beskriva farlederna i sjöfartssystemet, men hänsyn tas också till fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom utgivning av sjökort, båtsportkort och publikationer. Intresset för sjögeografisk data ökar allt mer i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för analyser i samband med alternativa kraftkällor och för forskningsändamål. Samarbete kring och utbyte av data sker inte bara på ett nationellt plan utan även inom EU..

Under året har en omorganisering av verksamheten genomförts i enlighet med de styrande principer som tagits fram för förändringsarbetet på Sjöfartsverket i projekt Orion. Ett omfattande förarbete med en grundlig genomlysning utfördes under våren vilket resulterade i en ny organisation från september. De viktiga ledorden och områden för förbättring var flexibilitet, kundorientering och effektivisering. Organisationen är fortsatt processororienterad men jämfört med tidigare har några justeringar gjorts för att effektivisera interna gränssnitt i produktionen.

Sjögeografi har bedrivit basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med rådande FN-konventioner. Detta

innebär bl.a. att allt arbete bedrivs enligt en långsiktig plan för att höja kvaliteten på sjögeografiska data och att Sjöfartsverket publicerar de sjökort och publikationer som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i uppdateringar och revideringar av viktiga sjökortsprodukter som inkluderar navigationsvarningar och underrättelser för sjöfarande (Ufs). Uppdaterade sjökort produceras i två intensiva tryckperioder, digitala sjökort och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten, navigationsvarningar sänds ut på NAVTEX (ett internationellt system för utsändning av textmeddelanden till sjöfarten) och VHF. Ufs finns tillgängligt som en tjänst online och som tryckt Ufs-häfte.

Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande djupdatabas har fortsatt genom sjömätning och projektet ScanDIS som innebär digitalisering av tidigare insamlad data. Detta digitaliseringsarbete finansieras genom medel som regeringen har ställt till förfogande via Naturvårdsverket (Havs- och Vattenmyndigheten från den 1 juli 2011). ScanDIS, tillsammans med flera av de uppdrag som Sjöfartsverket har inom sjögeografi, är inte bara inriktad på sjöfarten utan också på behov av djupdata och annan sjögeografisk data i samhället i övrigt. Vidare fortsätter ett arbete med kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad strandlinje i samverkan med Lantmäteriet. Ingen ny kartering har genomförts under året, men Sjö-

### Resultaträkning Sjögeografi, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag			
Övriga externa intäkter	39 598	40 548	50 484
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>39 598</b>	<b>40 548</b>	<b>50 484</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-38 348	-38 307	-43 350
Övriga externa kostnader	-16 191	-21 319	-25 971
Avskrivningar	-3 536	-2 717	-2 018
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-58 075</b>	<b>-62 343</b>	<b>-71 339</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-18 477</b>	<b>-21 795</b>	<b>-20 855</b>
Indirekta rörelseintäkter	2 275	3 654	2 393
Indirekta rörelsekostnader	-27 775	-30 236	-26 719
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-43 977</b>	<b>-48 377</b>	<b>-45 181</b>

Utfallet 2011 har ökat främst beroende på en ökande verksamhet i EU-projektet MonaLisa. Budgeten 2012 ökar betydligt till stor del beroende på samma projekt, men även beroende på viss annan tillkommande uppdragsverksamhet (t. ex. havsgränsutredningen).

fartsverket intensifierar arbetet med att införa informationen av högre kvalitet i sjökortsdatabasen.

Året har präglats av en mängd uppdrag som finansieras helt eller delvis med andra medel än sjöfartsavgifter. Detta kommer att fortsätta också kommande år. Ett av dessa uppdrag är EU-projektet MonaLisa där en omfattande sjömätningssats resulterar i ett mycket större inflöde av sjömätningar än normalt. Detta är en utmaning främst vad gäller de personella resurserna. Andra delar i MonaLisa rör en harmoniserad djupdatamodell för Östersjön samt en enhetlig redovisning av havsytagens nivå för alla Östersjöländer.

Det finns en mycket tydlig trend att efterfrågan på sjökortsdata och djupdata, för andra ändamål än navigation, ökar. Det kommer att krävas speciella insatser och alternativ finansiering för att tillgodose denna efterfrågan av data i grunda vatten och utanför prioriterade sjövägar. Inom verksamheten undersöks därför vidare olika möjligheter till finansiering av detta arbete för att komma till rätta med undermålig djupinformationen i skärgården.

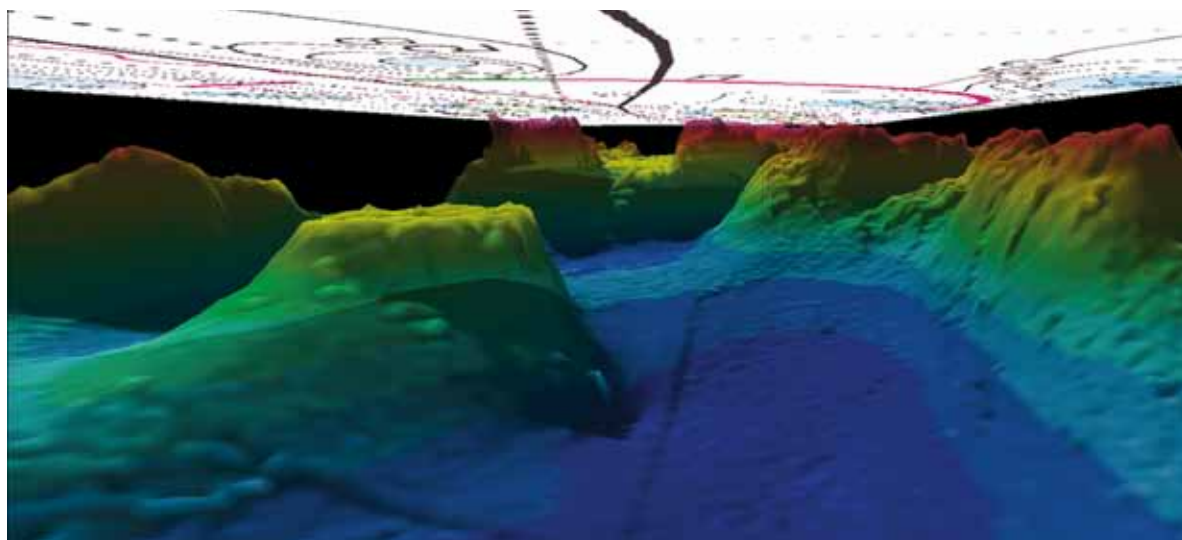
Under året har en statlig havsgränsutredning startat, motiverat av moderna krav på en exakt redovisning av gränser samt förändringar på grund av landhöjning och annan föränderlig kustlinje. Sjöfartsverket har här ett konkret finansierat uppdrag att bistå i utredningen och bland annat genomföra en kvalitetshöjning av strandlinje och relaterade objekt som sedan reviderade baslinjer och gränser ska bestämmas utifrån.

Med ekonomiskt stöd från miljödepartement har Sjöfartsverket också ett uppdrag att genomföra de

insatser avseende systemlösningar och förädling av sjögeografisk information som behövs för att uppfylla EU-direktivet INSPIRE. Detta direktiv syftar till att tillgängliggöra geografisk data för främst miljööändamål. Under året har arbete utförts för att ta fram kraven på kommande uppbyggnad av system och information.

En sträng vinter och sen islossning påverkade förhållandena för sjöfarten negativt i större delen av landet genom bland annat omfattande skador på utmärkning, drivande föremål och blockerade farleder. Sjöfarten informeras om dessa störningar genom navigationsvarningar över VHF-radio och NAVTEX. Under året har ovanligt många navigationsvarningar, cirka 600 stycken, utfärdats som en följd av dessa störningar samt den pågående utläggningen av gasledningen Nord Stream. Navigationsvarningar finns sedan länge på Sjöfartsverkets hemsida.

Försäljningen har under året nått budgeterad nivå. Dock kan noteras att försäljningen av ordinarie sjökort under de senaste 15 åren haft en stadigt vikande trend. När det gäller försäljningen av ENC ökar antalet kunder mer än antalet ENC. Detta kan förklaras med "Pay as you Sail" vilket innebär att ett fartyg tillåts inneha samtliga ENC för ett område men endast betalar för de celler som faktiskt används. Denna metod är mycket uppskattad av kunden eftersom den medger större flexibilitet samtidigt som den ökar sjösäkerheten. Under året har nya licensavtal skrivits med Garmin och Navionics, vilket innebär att de nu använder Sjöfartsverkets S-57 data, vilket ger en bättre kvalitet på slutprodukten.



## Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del för att tillgodose kraven på hög sjötrafiksäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportssystemet. Sjötrafikinformation består av information till fartygen och övervakning av sjötrafiken. Sjötrafikinformationscentraler eller Vessel Traffic Services (VTS) finns för kustnära områden och har som främsta uppgift att genom information till sjötrafiken minska risken för närsituationer, grundstötningar, kollisioner och därmed förhindra miljöutsläpp. Centralerna är belägna i Södertälje, Malmö och Göteborg.

Under 2011 etablerades det utökade obligatoriska sjötrafikrapporteringsystemet Soundrep

i Öresund. Denna utökning kom till stånd efter att en IMO-ansökan skickades in till Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. I augusti tecknades det andra samarbetsavtalet mellan Sjöfartsverket och Royal Danish Admiral Fleet och från den 1 september 2011 är det obligatorisk rapportering för fartyg över 300 brutto. I den obligatoriska rapporteringen ingår även att fartygen skall ange eventuellt ombordvarande farligt gods i enlighet med Safe Sea Net Sweden (SSN). Som en följd av utvidgningen har bemanningen utökats med tre svenska och tre danska VTS-operatörer för att kunna hantera den ökade arbetsbelastningen.

På trafikcentralen i Södertälje bedrivs förutom VTS-verksamhet även Maritime Safety Information (MSI) och den så kallade balticoberedskapen utanför kontorstid. I Södertälje granskas alla

### Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag			
Övriga externa intäkter	1 128	1 238	1 869
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 128</b>	<b>1 238</b>	<b>1 869</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-33 556	-28 169	-25 463
Övriga externa kostnader	-10 217	-6 648	-6 431
Avskrivningar	-6 588	-5 958	-5 427
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-50 361</b>	<b>-40 775</b>	<b>-37 321</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-49 233</b>	<b>-39 537</b>	<b>-35 452</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 507	2 436	1 596
Indirekta rörelsekostnader	-18 534	-20 157	-17 813
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-66 260</b>	<b>-57 258</b>	<b>-51 669</b>

Intäkterna avser främst ersättning från Royal Danish Admiral Fleet, som är Sjöfartsverkets motsvarighet i Danmark, för VTS-centralen i Malmö som drivs tillsammans med Danmark.

”Genom en effektiv informationsspridning ska olyckor och förorening till sjöss förebyggas”

inkommande incidentrapporter som andra medlemsstater har rapporterat in i SSN. Efter denna granskning vidarebefordras dessa rapporter till andra myndigheter och intressenter nationellt. Ett avtal håller på att ta form angående övervakningen av Trafiksepareringssystem (TSS) för Ålandshav där Sverige skall dela på TSS-övervakningen med Finland.

I maj 2011 startade ett samarbete, "Det goda anlöpet", mellan Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB. Snabbare, enklare och grönare fartygsanlöp är målet med samarbetet. I praktiken innebär det att Sjöfartsverkets sjötrafikinformation och lotsbeställning flyttar ihop med hamnens fartygsplanering, Port Control. Målsättningen är att verksamheterna samlokaliseras i en gemensam driftcentral i hamnens lokaler, Amerikaskjulet, under det första kvartalet 2012. Detta är ett led i Sjöfartsverkets grundperspektiv att skapa mervärde för kunden. Ett gediget arbete med att utforma lokaler, anpassa teknik och att skapa en gemensam förbättrad anlöpsprocess har inletts och kommer att slutföras inom en treårsperiod. Samarbetet innebär också en miljövinst eftersom fartygen kan trafikledas tidigare och på så sätt anpassa hastigheten efter trafiksituationen i hamnen.

Som en följd av ett utökat åtagande i Södertälje enligt EU:s övervakningsdirektiv och det startade samarbetsprojektet med Göteborgs Hamn i Göteborg, har ett projekt inletts i oktober för att etablera en kombinerad VTS/Lotsplaneringscentral i Marstrand.

Det nationella systemet för sjörelaterad information Safe Sea Net Sweden (SSN), tidigare Fartygsrapporteringsystemet (FRS), förser idag svenska myndigheter och svensk sjöfartsnäring samt övriga medlemsländer inom EU med information om fartygsanlöp, eventuellt farligt eller förorenat gods, samt fartygsgenererat avfall. Systemet har inrättats i syfte att övervaka fartygsrörelser. Genom en effektiv informationsspridning ska olyckor och förorening till sjöss förebyggas samt dess påverkan på den marina miljön och kustmiljön begränsas. Under året har Sjöfartsverket arbetat med att vidareutveckla SSN i enlighet med det så kallade övervakningsdirektivet. Sjöfartsverkets kontroller och Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) statistik visar att rapporteringen till det svenska systemet blir allt bättre. Nya bestämmelser från årsskiftet innebär att flera olika anmälningar i systemet slagits samman vilket ger en minskning av den administrativa bördan för de rapporteringspliktiga fartygen.

Sjöfartsverket leder ett nationellt Single Window-projekt för fartygsrapportering på svenskt vatten. Projektet har sin grund i direktivbestämmelser och innebär att det för sjöfarten ska finnas en elektronisk rapporteringsportal senast 2015. Förutom Sjöfartsverket deltar Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket i en gemensam förstudie. I november var Sjöfartsverket värd för en utbildning för nordiska operatörer i SSN-systemet. Utbildningen leddes av lärare från EMSA och totalt kom 35 deltagare från Finland, Danmark, Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och näringen.



## Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning, som ska öka sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten för handelssjöfarten. För att uppfylla satta säkerhets- och servicemål finns en lotsningsorganisation som är uppdelad i tre huvudfunktioner:

- Planering och administration av uppdragen
- Transport av lotsen till och från uppdraget
- Lotsens nautiska arbete ombord på fartyget

Befälhavare på 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. 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.

Antalet lotsningar uppgick under 2011 till 37 783 (38 215) vilket motsvarar en minskning med ca en procent. Under första halvåret utfördes fler lotsningar jämfört med föregående år trots en hård isvinter. I samband med den finansiella oron

### Resultaträkning Lotsning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag			
Lotsavgifter	449 679	464 731	479 000
Övriga externa intäkter	9 572	8 042	8 484
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>459 251</b>	<b>472 773</b>	<b>487 484</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-368 834	-379 230	-383 413
Övriga externa kostnader	-94 902	-100 596	-88 184
Avskrivningar	-27 282	-25 420	-25 706
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-491 018</b>	<b>-505 246</b>	<b>-497 303</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-31 767</b>	<b>-32 473</b>	<b>-9 819</b>
Indirekta rörelseintäkter	12 511	20 097	13 163
Indirekta rörelsekostnader	-152 765	-166 299	-146 957
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-172 021</b>	<b>-178 675</b>	<b>-143 613</b>

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent per den 1 januari 2011. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 94 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till 73 procent.

”Sverige har som ett av de första länderna i världen genom Sjöfartsverket genomfört Svensk Grundutbildning För Lots”

på världsmarknaden under året sjönk antalet utförda lotsningar markant under andra halvåret. Störst har minskningen varit inom Malmö lotsområde med 513 lotsningar vilket motsvarar drygt nio procent. Antalet lotsade timmar har totalt sett minskat med drygt fyra procent.

Under 2011 har 121 öppensjölotsningar utförts, vilket är en minskning jämfört med 2010 då 141 lotsningar utfördes. Trots detta har intäkterna för dessa lotsningar ökat markant jämfört med 2010 vilket beror på att öppensjölotsningarna varit betydligt längre och genererat mera debiterbar tid. Under 2011 har tjänsten marknadsförts i samtliga lotsområden med hjälp av nytt informationsmaterial. Detta tillsammans med att en mer kundanpassad prissättning introduceras den 1 januari 2012 bör kunna medföra en ökning av verkets marknadsandelar. Från och med den 1 januari 2012 sänktes priset för öppensjölotsning med i genomsnitt knappt 15 procent och debiteringen sker i fortsättningen utifrån distans.

Samtliga lotsbeställningscentraler använder det elektroniska systemet för lotsbeställning. De flesta beställningarna, cirka 89 procent under 2011, görs via Sjöfartsverkets hemsida och arbete pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via webben.

Sverige har, som ett av de första länderna i världen, genom Sjöfartsverket genomfört utbild-

ningsprogrammet SGFL (Svensk Grundutbildning För Lots) i enlighet med de krav som ställs i IMO:s (International Maritime Organization) resolution A 960. Utbildningen som startade 2007 har fortsatt under 2011 med ytterligare ett utbildningstillfälle. Under året har lotsarnas nya vidareutbildning fortsatt. Den innehåller MRM, Ledningssystemet, verkets förbättringssystem C2, juridik och information från Transportstyrelsen. Det har även genomförts fortsättningskurser i Polen för lotsarna där inriktningen framför allt har varit bogserbåtshantering.

**Måluppfyllelse lotsning**

	Mål 2011	Utfall 2011
Andel fartyg som får lots på överenskommen tid (inom 5h) ska överstiga 95 %	95,0 %	97,2 %

Ett projekt med uppgift att ta fram en grund- och en vidareutbildning för lotsplanerarna startade under våren 2010 och har fortsatt under 2011. En provkurs med inriktning på vidareutbildning är planerad till första kvartalet 2012.

Antalet kundmöten har ökat jämfört med föregående år. Mötena har företrädesvis hållits med mäklare och rederier. Sjöfartsverket har bland annat informerat om öppensjölotsningar, avgiftssystem och servicegrad.



## Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt förordningen om skydd mot olyckor ansvarar för sjö- och flygräddningen inom Sverige. Verksamheten regleras även av internationella åtaganden som styrs utifrån ICAO, IMO- och SAR-konventionerna, som har antagits av Sverige. För den operativa ledningen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen finns Sjöfartsverkets räddningscentral Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC), belägen i Göteborg.

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddningen med helikoptrar som opereras av Sjöfartsverkets dotterbolag, SMA Helicopter Rescue AB. Helikoptrarna är sta-

tionerade i Norrtälje, Visby, Ronneby, Skellefteå (Umeå från och med 2012) och Säve i Göteborg, samtliga med en beredskapstid om 15 minuter dygnet runt.

Målsättningen för sjö- och flygräddningsverksamheten delas in i två delar, en för sjöräddningen och en för flygräddningen. Sjøräddningens målsättning för 2011 har varit att på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, kunna undsätta den nödställda inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Målet för nationellt vatten uppnåddes i 93 procent av fallen och till 100 procent på internationellt vatten. Flygräddningens målsättning under 2011 var att lokalisera den nödställda efter 90 minuter med fungerande nödsändare och 24 timmar utan fungerande nöd-

### Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag	110 500	110 189	110 189
Övriga externa intäkter	84 571	103 335	116 358
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>195 071</b>	<b>213 524</b>	<b>226 547</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-37 788	-35 858	-38 559
Övriga externa kostnader	-277 497	-261 056	-279 714
Avskrivningar	-1 248	-1 232	-6 688
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-316 533</b>	<b>-298 146</b>	<b>-324 961</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-121 462</b>	<b>-84 622</b>	<b>-98 414</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 264	2 030	1 330
Indirekta rörelsekostnader	-15 431	-16 798	-14 844
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-135 629</b>	<b>-99 390</b>	<b>-111 928</b>

Intäkterna har ökat med knappt 19 mkr under 2011. Ökningen beror till stor del på ökad medfinansiering genom undervägsavgifter via Euro-control för flygräddningstjänst.



sändare i 90 procent av samtliga SAR-fall. Under 2011 uppfylldes detta till 100 procent.

JRCC i Göteborg har under året hanterat 820 sjöräddningsärenden och 645 loggförda flygräddningsärenden. Antal sjöräddningsuppdrag har därmed minskat med 285 eller nästan 26 procent i jämförelse med 2010.

Efter många månaders intensivt arbete med att säkerställa den samhällsviktiga sjö- och flygräddningsverksamheten tog Sjöfartsverket över det operativa ansvaret för sjö- och flygräddningshelikoptrarna den 1 november 2011. Detta skedde genom att Sjöfartsverket förvärvade aktierna i Norrlandsflygs moderbolag Scandinavian Helicopter Invest (SHI). Helikopterverksamheten är därmed en del av Sjöfartsverket. Motivet till förvärvet är att säkerställa tillgången till räddningshelikoptrar. Bakgrunden är att tidigare operatör under de senaste åren har haft ekonomiska svårigheter och att det inte finns någon egentlig marknad för upphandling av helikoptertjänster för sjö- och flygräddning. Genom förvärvet säkerställs tre kritiska delar av verksamheten – räddningshelikoptrarna, tillstånden att bedriva flygverksamhet med räddningshelikopter samt den unika kompetensen hos medarbetarna i SMA Helicopter Rescue.

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att ”ta initiativ till ett utvecklat sjö- och flygräddnings-samarbete i Östersjö-, Skagerack- och Kattegattområdet i syfte att utveckla förmågan att genomföra sjö- och flygräddningsinsatser”. Arbetet ska under närmaste åren redovisas löpande. Arbetet innebär att särskild vikt ska läggas vid utveckling av tekniska system, utbildnings- och övningsverksamhet, erfarenhetsåterföring från olyckor samt utveckling av det operativa samarbetet.

Uppdraget har ändrats till att löpande informera Näringsdepartementet hur samarbetet utvecklas årligen fram till 2012. Av skälen framgår att det är centralt för uppdragets genomförande att aktörerna ges tillräckligt med tid för att lämna synpunkter på förslag till utveckling av samarbetet, samt att flera nya initiativ tagits inom området, bland annat inom ramen för Arktiska rådets arbete. Regeringen konstaterar samtidigt att utvecklingen av samarbetet kommer att vara en pågående process under flera år framöver och anser därför att det är lämpligt att Sjöfartsverket lämnar en skriftlig redovisning över hur samarbetet inom området utvecklats och vilka åtgärder man avser att vidta för att ytterligare utveckla samarbetet.





Då flera flygande enheter deltar i en räddningsinsats kan en av dessa utses att samordna de övriga med fokus på flygsäkerheten. Denna funktion benämns Aircraft Co-ordinator (ACO). Ett samarbete pågår mellan Sverige, Finland och Danmark för att skapa ett gemensamt koncept för användningen av ACO, i enlighet med rekommendationerna i den gemensamma internationella sjö- och flygräddningsmanualen IAMSAR.

Under året har det utformats en gemensam ”gränsöverskridande” utbildning med det engelska språket som grund. Det innebär bland annat en utvecklad möjlighet till ett ökat och effektivare utnyttjande av olika nationaliteters kompetenser och resurser för denna funktion. Resultatet är en ökad effektivitet och säkerhet vid insatser. Det har genomförts en utbildning i Finland med fokus att utbilda instruktörer. Nyligen har det i Danmark genomförts en utbildning för flygande besättningar där Sverige deltog.

I syfte att utveckla SAR-förmågan ytterligare avseende samverkan med våra bilaterala avtalsländer har Sverige deltagit i fyra internationella (SAREX) trilaterala samverkans- och kompetensaktiviteter. Deltagande länder, förutom Sverige, har varit Finland, Estland, Lettland, Polen, Tyskland, Danmark, Finland och Norge.

Sverige har deltagit i en övning arrangerad av Finland med ett fartygsscenario i Kvarken. Vid detta tillfälle prövades ett samutnyttjande av resurser genom att räddningshelikoptern flög till Wasa och hämtade upp en finsk MIRG-styrka för vidare transport ut till hjälpbehövande fartyg. Denna typ av ny samverkan är föremål för ut-

vecklingsdialog såsom ett exempel på utvecklad gemensam förmåga mellan närliggande länder.

Sjöfartsverket var i april värd för ett trilateralt SAR-möte på Gotland (Visby) med Finland och Estland. Fokus denna gång var tydligt på räddningshelikopterverksamheten. Mötesdagarna innehöll föredragningar och praktiska flygövningar. Finland deltog med en Super Puma och 1,5 besättning. Estland deltog med en AW 139 och 1,5 besättning. Sverige deltog med två S76 och två besättningar samt extra personal för genomförandet. Mötets erfarenheter påvisar ett stort värde av denna typ av sammankomst och inriktningen är att genomföra en liknande sammankomst under 2012.

Som huvudman för sjöräddningstjänsten i Sverige svarade Sjöfartsverket för att organisera det svenska deltagandet i sjöräddningsövningen SAREX11, som genomfördes i maj 2011 på Bornholm. De svenska organisationerna som deltog var Sjöfartsverket, Svenska Sjøräddningssällskapet, Kustbevakningen och Norrlandsflyg AB. Till skillnad från tidigare år var det denna gång flera mindre övningar vilket gjorde att utbytet för enheterna förbättrades. Detta deltagande är dock resurskrävande både ekonomiskt och planeringsmässigt vilket ska utvärderas och effektiviseras ytterligare inför nästa års deltagande.

Sveriges utrikesminister har undertecknat en överenskommelse gällande Arctic SAR vars syfte är att stärka befintligt SAR-samarbete i Arktis. Överenskommelsen innebär ett bredare samarbete mellan USA, Canada, Island, Ryssland, Danmark, Norge, Finland och Sverige än tidigare

”JRCC har under året hanterat 820 sjöräddningsärenden och 645 flygräddningsärenden”

när det gäller sjö- och flygräddning i Arktiska förhållanden. Som ett första steg deltog Sverige i oktober i Arctic SAR Meeting i Whitehorse Canada. Alla länder deltog med en delegation. Mötets syfte var i korthet att påbörja arbetet med en Arctic SAR-struktur och gemensam kompetensuppbyggnad för en ökad Arctic SAR-förmåga. Erfarenheterna kommer att avrapporteras särskilt till Arktiska rådet. Enighet rådde om vikten att fortsätta samverka genom denna typ av gemensamma möten.

Måluppfyllelse sjöräddning		
	Mål 2011	Utfall 2011
Antal nationella övningar	14	14
Antal internationella övningar	2	3
Antal personer som genomgått sjöräddningsutbildning	100	196



## Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar insatser i form av samordning, informations- och kunskapsspridning samt forskning och innovation (Fol). Sjöfartsverket följer den transportpolitiska utvecklingen och medverkar i såväl det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Hit hänförs även funktionerna tjänsteexport, krisberedskap, forskning och utveckling samt Sjömansservice.

Tjänsteexportens uppdrag är att stödja en internationell harmonisering av sjösäkerhets- och miljöarbete. Krisberedskapen är det särskilda

ansvar verket har tillsammans med andra myndigheter för fredstida krishantering. Forskning och utveckling avser det arbete som görs inom den nationella sjösäkerhets- och sjöfartsforskningen. Sjömansservice erbjuder såväl svenskt som utländskt sjöfolk tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter.

### EU:s vitbok

Det grundläggande problemet i framtiden som förs fram i vitboken, är hur den förväntade transportökningen ska kunna ske på ett långsiktigt resurseffektivt och hållbart sätt med fortsatt hög effektivitet och rörlighet. För att uppnå detta läggs åtgärder och initiativ fram i vitboken inom ett antal områden; infrastruktur, miljö, teknik,

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag			
Övriga externa intäkter	28 455	17 987	11 327
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>28 455</b>	<b>17 987</b>	<b>11 327</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-45 541	-35 113	-34 948
Övriga externa kostnader	-29 123	-21 247	-26 046
Avskrivningar	-5 073	-4 818	-4 406
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-79 737</b>	<b>-61 178</b>	<b>-65 400</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-51 282</b>	<b>-43 191</b>	<b>-54 073</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 610	2 588	1 696
Indirekta rörelsekostnader	-19 674	-21 417	-18 926
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-69 346</b>	<b>-62 020</b>	<b>-71 303</b>

De externa intäkterna minskade 2011 främst p.g.a. färre intäkter från SIDA och annan minskad uppdragsverksamhet. Detta, tillsammans med färre kostnader för personal, IT och Kustradio, minskade samtidigt kostnadsutfallet 2011. Budgeten 2012 visar en ökad verksamhet (bland annat MonaLisa, SSN, simulator) samtidigt som SIDA-intäkterna upphör.

forskning och innovationer samt prissättning och administrativa hinder. Väl fungerande väg- och järnvägsanslutningar, där flaskhalsar byggts bort, är av yttersta vikt för en effektiv godshandling i hamnarna. I vitboken framförs att åtgärder bör vidtas för att förbättra infrastrukturen för godstransporter mellan de östra och västra delarna av EU. Här har Sjöfartsverket i sitt remissvar, mot bakgrund av Sveriges perifera läge, framfört att även infrastrukturen för godstransporter mellan de norra och södra delarna av unionen behöver förbättras och där svenska hamnar utgör viktiga noder.

Vitboken lyfter också fram att den totala belastningen på transportsektorn bör återspegla de sammanlagda transportkostnaderna, inklusive infrastruktur och externa kostnader, samt att principerna användaren betalar respektive föraren betalar ska vara vägledande vid prissättningen. Sjöfartsverket har påpekat betydelsen av att detta genomförs i ett globalt sammanhang så att den europeiska sjöfarten inte missgynnas på en hårt konkurrensutsatt transportmarknad. På den svenska transportmarknaden är det av yttersta vikt att samtliga transportslag konkurrerar på en spelplan med lika villkor och där varje enskilt transportslags komparativa fördelar tas till vara på bästa sätt i sammodala och effektiva transportkedjor.

#### Förslag till nya TEN-T-riktlinjer

EU-kommissionen presenterade under året förslag till riktlinjer för de transeuropeiska transportnätverken (TEN-T). Förslaget består av två nivåer – stomnät och övergripande nät. Förslaget ger EU-kommissionen en större roll i infrastrukt-

turplaneringen än tidigare. Det gäller såväl krav på infrastrukturen och tidpunkten när objekten i TEN-T nätverken ska vara genomförda, som på infrastrukturplaneringsprocessen i medlemsländerna. EU-kommissionen har föreslagit att den bl.a. ska kunna anta genomförandebeslut för de utpekade stomnätsskorridorerna, beslut som kan innehålla investeringsplaner, budget och tidplan. Om EU-kommissionen ges detta mandat kommer det att påverka den svenska infrastrukturplaneringen.

EU-kommissionen har i revideringen av det transeuropeiska transportnätet gett ett betydande utrymme åt sjömotorvägskonceptet som den maritima dimensionen i TEN-T. Sjöfartsverket ser mycket positivt på detta. Sjömotorvägskonceptet är ett viktigt verktyg för att integrera sjöfarten i den intermodala transportkedjan och att främja kvalitetssjöfart samt för att göra sjöfarten mer miljövänlig med ett minimum av administrativa bördor för näringen. Med den strategi som EU-kommissionen stakat ut för sjömotorvägskonceptet under det senaste året och med ett ökat intresse från såväl medlemsländer, myndigheter, näringsliv och akademien har konceptet alla förutsättningar att bli den maritima dimensionen i det transeuropeiska transportnätet.

#### Kapacitetsuppdraget

Trafikverket rapporterade behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet den 30 september 2011. Resultatet av detta blev bl.a. ett utökat uppdrag där effektivitets- och kapacitetshöjande lösningar för hela transportsystemet ska utredas och föreslås och där samråd ska ske med Sjöfartsverket. Vikt läggs vid att utreda frågan om noder och

”På den svenska transportmarknaden är det av yttersta vikt att samtliga transportslag konkurrerar på lika villkor”

kopplingar mellan trafikslagen för godstrafiken. Sjöfartsverket har under året deltagit aktivt i detta uppdrag genom deltagande i ett flertal arbetsgrupper. Hela uppdraget handlar om att utreda behovet av ökad kapacitet fram till 2050 och ska redovisas senast den 30 april 2012. En utgångspunkt är Nationell plan för transportsystemet för åren 2010- 2021. Dessutom görs ett underlag för åren 2022-2025. Möjligheter att lämna synpunkter på utredningen ges via hearing och remissförfarande.

### Sjöfartens miljöpåverkan

Sjöfartsverket har under året medverkat i genomförandet av aktionsplanen till EU:s strategi för östersjöområdet. Dels som samordnare av ett flaggskeppsprojekt för att minska luftföroreningar från fartyg och dels som delfinansiär till ett flaggskeppsprojekt för att studera hur genomförbart det är att konstruera den infrastruktur som behövs för att leverera naturgas i vätskeform (LNG) till fartyg. Härutöver är Sjöfartsverket partner i två underprojekt. Denna medverkan ryms inom det prioriterade området ”Clean Shipping” i aktionsplanen. Aktionsplanen omfattar i stort sett alla åtgärder som finns i handlingsplanen för Östersjön Baltic Sea Action Plan (BSAP) som antogs av ministrar från medlemsländerna till HELCOM i november 2007. Det

övergripande målet för BSAP är att Östersjön ska vara i god ekologisk status 2021. Arbetet med att inom HELCOM ta fram en gemensam ansökan till IMO om att utpeka östersjöområdet till ett särskilt område med kraftiga krav på utsläpps begränsningar för kväve, ett så kallat NECA (NOx Emission Control Area) är strategiskt viktigt i båda aktionsplanerna. Två andra viktiga arbetsområden är avfallshanteringen, särskilt hamnars förmåga att ta emot avfall från fartyg samt aktiviteter för att minska fartygens utsläpp till luft. Olika aspekter av att använda naturgas i vätskeform (LNG) som drivmedel till fartyg är framträdande delar av flera flaggskeppsprojekt. LNG kan bli ett svavelfritt alternativ till att använda lågsvavliga marina bränsleoljor för att klara de inom IMO överenskomna kraven på högst 0,1 % svavel i bränslet inom svavelkontrollområden (SECA) från år 2015. LNG skulle också ge mycket bättre förutsättningar att klara de strängaste kraven för utsläppen av kväveoxider inom NECA. En förutsättning är att redarna kan investera i motorer som kan använda LNG som drivmedel.

Sjöfartsverket har bistått andra myndigheter med uppgifter om sjöfart som de har behövt i flera av sina uppgifter. Medverkan i den fördjupade utvärderingen av miljökvalitetsmålen är ett exempel och bedömningar av framtida utveckling inom



sjöfarten ett annat. Vidare har Sjöfartsverket deltagit aktivt i det båtlivsråd som bland annat arbetar för att minska fritidsbåtslivets miljöpåverkan. I november ledde Sjöfartsverket den svenska delegationen vid mötet i HELCOM:s maritima grupp. Sjöfartsverket har även bistått arbetet inom IMO:s miljökommitté, huvudsakligen med klimatfrågorna.

### Internationellt utvecklingssamarbete och tjänsteexport

Sjöfartsverket har under året deltagit i en rad internationella processer inom ramen för det svenska och europeiska utvecklingssamarbetet. Detta i syfte att stödja och driva på en harmonisering av sjösäkerhets- och miljöarbete inom det maritima området. Arbetet har styrts av såväl utvecklings-, havs-, miljö- och transportpolitiska mål som av Sveriges internationella samarbetsstrategier och även av en ramöverenskommelse med Sida för perioden 2009–2011 samt avtal med samarbetsparter. Uppdragsgivarna för den internationella verksamheten har främst varit Regeringskansliet och Sida. I huvudsak har egen personal utfört uppdragen inom denna verksamhet. Det internationella arbetet har finansierats genom avtalet med Sida.

Kopplat till ramöverenskommelsen med Sida samverkar Sjöfartsverket på den marina utvecklingsarenan med andra svenska marina parter inom handlingsprogrammet Marina Initiativet, som grundar sig på Politiken för Global Utveckling. Sjöfartsverket har under året haft ansvaret för sekretariatsfunktionen för programmets samverkansforum, det Marina Rådet. I slutet av 2011 inledde Sjöfartsverket förberedelser för

att förhandla med Sida om ett nytt ramavtal för perioden 2012-2015 samt ett nytt årligt samarbetsprogram för 2012 och för perioden 2012-2015. Sjöfartsverket har vidare under året deltagit i FN:s informella konsultativa process om haven och havsrätten och den av FN:s generalförsamling beslutade globala utvärderingen av haven inklusive socioekonomiska aspekter. Inom Marina Initiativets utvecklingsprogram för den svenska resursbasen har Sjöfartsverket bidragit till att svenska experter sekunderats till FN-systemet. Två sekunderingar har under året fullföljts, en till miljöavdelningen på FN:s sjöfartsorganisation IMO och en sekundering till Internationella arbetsorganisationen (ILO) i Genève och dess arbete med den nya sjöarbetskonventionen.

Under året har Sjöfartsverket, med utgångspunkt i det Marina Initiativet och i nära samarbete med Fiskeriverket, Naturvårdsverket och Kustbevakningen, fått positiv respons för de lyckade Sida-finansierade kurserna i International Training Programme: Good Governance – Maritime Management in Practice, vilket har resulterat i en förfrågan från Sida om att genomföra ett Resultatseminarium med utvalda projekt från de tre tidigare genomförda kurserna. Syftet med kurserna har varit att verka för hållbar utveckling i hav- och kustområden genom att deltagare från utvecklingsländer, främst från Afrika och Asien, samlas och får utbildning och stöd för att kunna genomföra ett individuellt förändringsprojekt i sina respektive hemländer.

### Krisberedskap

Enligt uppsatta mål för året, samt vad som i övrigt anges i förordning (2006:942) om krisbe-



redskap och höjd beredskap, ska de aktiviteter som utförs av Sjöfartsverket bidra till att samhällsviktiga transporter med hög sannolikhet kan genomföras även när transportsystemet utsätts för allvarliga störningar eller vid höjd beredskap.

Sjöfartsverket har deltagit i det nationella samverkansarbetet inom Samverkansområde Transporter och Samverkansområde Skydd, undsättning och vård tillsammans med övriga berörda myndigheter, näringsliv, kommuner och länsstyrelser. Tillsammans med övriga myndigheter inom Samverkansområde Transporter har det för andra året i rad genomförts en tvådagars grundläggande krisutbildning för de personer som kan komma att ingå i en krisorganisation eller som i övrigt behöver kunskap inom krisberedskapsområdet.

Tillsammans med representanter från sjöfartssektorn har det vidareutvecklats och framarbetats en risk- och sårbarhetsanalys (RSA) för hela sjöfartssektorn samt, i enlighet med regeringens beslut och Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap (MSB) hemställen, genomförts en bedömning av förmågan för sektorns verksamhet. Årets RSA belyser framför allt ett scenario med brister i elförsörjningen i samhället.

Vidare har verket genomfört utbildning och övning för den centrala krisledningsfunktionen samt på central och regional nivå deltagit i en större krisövning, Storskred Göta Älv, som Länsstyrelsen i Västra Götalands län arrangerat. Organisationen för tjänstemän i beredskap har under året stärkts, rutiner omarbetats och samtliga medarbetare som ingår har genomgått utbildning.

Med de beredskapsåtgärder, övningar och utbildningar som har genomförts bedöms målen till stor del vara uppfyllda.

### Forskning och innovation

Sjöfartsverket har under året kraftsamlat inom forskning och innovationer (FoI) genom att stärka samordningen och definiera gränserna mellan det mer marknadsnära innovationsarbetet och den myndighetsrelaterade samordningen av forskning och utveckling. Verksamheten har strukturerats i ett antal strategiska portföljer: e-maritime, hållbara maritima transportsystem inklusive miljö, sjösäkerhet, infrastruktur och teknik, vintersjöfart/arktiska frågor, sjöfartens externa förutsättningar samt kompetens- och kapacitetsfrågor. Utvecklingen inom nationell och internationell sjöfartsforskning följs noga, inte minst inom EU-samarbetet, för omvärldsbevakning och för att skapa möjligheter till ökad medfinansiering från EU för angelägna FoI-satsningar.

Ett aktivt FoI-arbete bedrivs i syfte att tillgodose sjöfartsnäringens behov av forskning och innovationer, såväl nationellt som internationellt, samt allokera medel för de insatser som ger de mest kostnadseffektiva bidragen för att Sverige ska behålla sin roll som en ledande sjöfartsnation och för att de transportpolitiska målen ska nås. Hela sjöfartsklustret, med såväl näring som utbildnings- och forskningsinstitutioner som andra myndigheter, är viktiga intressenter i denna verksamhet då en samlad ansats ger en ökad trovärdighet, större innovationskraft och fler synergieffekter. Ett direkt resultat av samarbete med sjöfartsklustret under året är ett utkast till en samlad agenda för svensk sjöfartsforskning och

”Verket har genomfört utbildning och övning för den centrala krisledningsfunktionen”

innovation (SMRA). SMRA ska stimulera en fortsatt konkretisering av FoI-arbetet, vilket är ett viktigt steg mot en långsiktig och samlad maritim forsknings- och innovationsstrategi för Sverige.

Under året har två av de fyra industridoktorander som Sjöfartsverket finansierar inom ramen för samarbetet med Lighthouse i Göteborg slutfört sina forskarstudier och erhållit sina licentiat-examina. Båda har fokuserat sin forskning på sjöfartens miljöpåverkan. Sjöfartsverkets förvaltning av forskningsdatabasen för den svenska sjöfartsforskningen har fortsatt. Samarbetet med Finland har fortsatt inom vintersjöfartsforskningsområdet och beslut har fattats av Styrelsen för vintersjöfartsforskning om finansiering av nya projekt för 2012. Sjöfartsverket utvecklar, tillsammans med SMHI, ett nytt system för att beräkna luftburna utsläpp från fartygstrafiken, baserade på faktiska fartygsrörelser och emissionsfaktorer för fartygen. Vidare utvecklar Chalmers, Sjöfartsverket och några andra myndigheter ett instrument med vilket tillsynen över sjötrafiken uppfyller kraven för luftburna utsläpp på ett effektivt sätt kan bedrivas från flygplan. Mättekniken ska i tät trafik klara kontroll av 100-200 fartyg per timme.

En rad framgångar kan noteras inom innovationsområdet under året, bland annat genom att utveckla ett kompetenscentrum i Göteborg och utveckla samverkan med sjöfarts- och innovationsklustret i Västsverige. Som ett led i detta kommer Sjöfartsverket under 2012 att flytta sin simulatoranläggning från Arkö till Chalmers i Göteborg. Samlokaliseringen av Sjöfartsverkets och Chalmers simulatoranläggningar kommer att

skapa en unik forskningsanläggning i den redan befintliga forskningsmiljön på Institutionen för sjöfart och marin teknik hos Chalmers. I simulatoranläggningen kan fartygsbryggorna användas var för sig eller i samspel med varandra för att exempelvis studera interaktionen mellan människa - maskin, kommunikation, avancerad manövrering och navigering. En integration av bryggsimulatorn och VTS-anläggningen kommer att utgöra en tillgång för svenska och internationella forsknings- och innovationsprojekt och bidrar till ett simulatorkluster i absolut världsklass.

Sjöfartsverket leder det EU-finansierade projektet MonaLisa, vilket bland annat innefattar innovativa e-Navigationstjänster till sjöfarten, något som kan komma att få en stor spridning internationellt. Systemet kommer att leda till effektivare sjötransporter, optimerad bränsleförbrukning och minskade emissioner. I nära anslutning till MonaLisa samverkar Sjöfartsverket i andra EU-finansierade projekt för att driva på arbetet med konkreta e-Navigationslösningar. Exempelvis sker samverkan med länder i Nordsjöregionen inom ramen för ACCSEAS-projektet. Sjöfartsverket har under året påbörjat en kartläggning av behov och potential för svensk sjöfart i vårt närområde Arktis. I detta sammanhang har svensk erfarenhet, kompetens och kapacitet inom vintersjöfarten en nyckelroll vid sidan av säkerhets-, teknik-, miljö- och systemlösningar för kalla klimat. Under året har Sjöfartsverket initierat två så kallade Innovationsrace. Ett externt innovationsrace under rubriken "Världens bästa Trollhätte kanal" och ett internt innovationsrace med en mer generell inriktning. Arbetet med att ta om hand resultaten pågår.

”Sjöfartsverket utvecklar tillsammans med SMHI ett nytt system för att beräkna luftburna utsläpp från fartygstrafiken”



### Sjömansservice

Under året har Sjömansservice utvecklat informationsflödet genom sociala medier med hjälp av Facebook och utveckling av en ny hemsida. En offensiv marknadsföring har bedrivits genom annonsering samt besök av rederikontor. Samarbeten med sjöfartsutbildningarna har också utvecklats. Samarbete är för Sjömansservice en avgörande faktor för att klara av att uppfylla konventionens intentioner. Samarbete sker med många olika intressenter såsom kommuner, sjömanskyrkor, fackliga organisationer, hamnar med flera.

Sjömansservice bibliotek i Göteborg har arbetat vidare med avvecklingen av Norrköpingskonstrets bibliotek samtidigt som utvecklingen av

e-boktjänsten fortsatt. Ett arbete med ett webbaserat motionsrapporteringsystem har påbörjats för att öka tillgängligheten och servicen för målgruppen. Utöver detta har ansträngningarna med att miljöanpassa och energieffektivisera de egna anläggningarna fortsatt under året. Det nordiska samarbetet har fokuserat på hälsa och motion och internationellt ska ett projekt påbörjas för att koppla ihop hälsa, motion och kost.

#### Sjömansservice

	2009	2010	2011
Antal fartygsbesök	7 706	7 517	7 531
Antal besök (stationer)	75 394	71 690	63 606
Antal transporterade sjömän	19 454	17 237	17 313



## Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner på kontoret i Norrköping. Administrationen på de regionala kontoren är begränsad och avser i huvudsak rapportering av olika ekonomiska underlag samt intern service.

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på huvudkontoret inom områdena ekonomi, personal, utbildning, juridik, marknad och kommunikation.

I de gemensamma funktionerna ingår även rederyksamheten 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 utchartring samt underhåll av fartygen.

Nedanstående resultaträkning visar de totala intäkterna och kostnaderna för Sjöfartsverkets gemensamma funktioner. För att få fram rättvisande resultat för de olika verksamheterna har kostnaderna och intäkterna för de gemensamma funktionerna fördelats ut via schabloner, som indirekta intäkter respektive kostnader, på dessa verksamheter.

### Rederiet

Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet på ingående enheter utnyttjas för extern verksamhet när så är möjligt. Rederiet eftersträvar en utökad extern uthyrning vilket möjliggör ett behållande av egna resurser för den mer säsongsbundna

#### Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr

Intäkter	Utfall 2010	Utfall 2011	Budget 2012
Anslag	15 292	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	9 982	22 400	8 392
<b>Summa indirekta intäkter</b>	<b>25 274</b>	<b>40 600</b>	<b>26 592</b>
<b>Kostnader</b>			
Personalkostnader	-224 593	-237 686	-138 055
Övriga externa kostnader	-68 460	-83 335	-146 135
Avskrivningar	-15 563	-14 936	-12 693
<b>Summa indirekta kostnader</b>	<b>-308 616</b>	<b>-335 957</b>	<b>-296 883</b>
<b>Rörelseresultat indirekta poster</b>	<b>-283 342</b>	<b>-295 357</b>	<b>-270 291</b>

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden. Ökningen av övriga externa kostnader i budget 2012 är en följd av att en generell reserv lagts in avsedd att täcka eventuella oförutsedda kostnader eller bortfall på intäktssidan, med anledning av oron på de finansiella marknaderna.

”Fartygsflottan anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov”

verksamheten och samtidigt minskade kostnaderna för den egna verksamheten.

Arbetsfartyget Baltica har anpassats för sjömättningsverksamhet och med mycket gott resultat deltagit i ChemSea-projektet. De äldre sjömätningseenheterna Nils Strömcröna och Ram 9 har avyttrats under året, däremot har försäljningen av sjömättningsfartyget Jacob Hägg skjutits på framtiden med anledning av Mona Lisa-projektet.

Ett större utnyttjande av arbetsfartyget Baltica för olika verksamheter såsom farledsverksamhet, sjömätning och isbrytning gör att arbetsfartyget Scandica, samt i viss mån även Fyrbyggaren, kommer att behöva utnyttjas mer inom farledsverksamheten för att täcka behovet då Baltica är sysselsatt med annan verksamhet. Baltica har under året även utrustats med satellitkommunikation. Scandica har bedrivit ordinarie farledsverksamhet främst på syd- och västkusten och dessutom isbrytning i Väneren under vintern.

Fyrbyggaren har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum och har därutöver haft diverse mindre uppdrag för andra externa kunder. Dessutom deltog hon i isbrytning under vintern och har även utfört farledsunderhåll då Baltica varit engagerad i sjömätning.

Isbrytarna Atle, Frej och Ymer har genom relativt omfattande underhållsåtgärder fortsatt att anpassas för att kunna vara verksamma ytterligare 20 – 25 år. Dessutom har Atle och Frej anpassats för internationell fart med exempelvis installation av livbåtar och nya fartcertifikat för att ytterligare möjliggöra extern uthyrning av dessa enheter

under sommarhalvåret då de inte behövs i den ordinarie isbrytarverksamheten. En relativt sträng vinter 2011 har även medfört ett större ordinarie underhållsbehov för samtliga isbrytare än som varit normalt de senaste åren. Förutom detta så har fartygens satellitkommunikationsutrustning kompletterats så att fartygen nu har dubbla antenner.

Det kombinerade forsknings- och isbrytarfartyget Oden har under året genomfört sin femte och sannolikt sista forskningsexpedition till Antarktis. Efter vinterns expedition har, i samråd med näringen, beslutats att Oden skall vara i hemmafartvatten under vintertid. Under augusti-september var Oden plattform för den dansk-svenska expeditionen EAGER (East Greenland Ridge) i området nordost om Grönland. Expeditionen genomfördes av den danska riksgemenskapens Kontinentalsockelprojekt i samarbete med Polarforskningssekretariatet och Sjöfartsverket. Kontinentalsockelprojektet syftar till att samla in de uppgifter som behövs för att utvidga rätten till kontinentalsockeln utöver 200 nautiska mil enligt artikel 76 i FN:s havsrättskonvention.

### Verksamhetsutveckling

Verksamhetsutveckling syftar till att förbättra och utveckla ledning, styrning och kvalitet inom de bedrivna verksamheterna. De operativa verksamheterna lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning, farledsverksamhet, isbrytning, de sjögeografiska processerna och ledningen av dessa är processinriktade, målstyrda och kvalitetssäkrade enligt ISO 9001:2008. Under året har verksamhetsutvecklingen fått ett ökat fokus och beslut har tagits om att skapa ett effektivt, kund-



fokuserat och processororienterat kvalitets- och miljöledningssystem som omfattar all verksamhet inom Sjöfartsverket. Målet är att Sjöfartsverket ska arbeta på ett kvalitetssäkert och hållbart sätt, inte bara inom de verksamheter som idag är certifierade, utan även inom stödverksamheterna.

Arbetet med ständiga förbättringar är en förutsättning för styrning av kvaliteten. Under året har förbättringsarbetet genomgått större förändringar avseende hanteringen av ärenden och systemstödet för detta har förenklats. Tillsammans med omfattande utbildningsinsatser inom området har det bidragit till att engagemanget för denna form av verksamhetsutveckling har ökat i hela Sjöfartsverket.

En viktig grundprincip för ledningssystemet är fokuseringen på kunderna och att producera och leverera tjänster samt produkter till den kvalitet som är förväntad och beställd. Under senhösten 2010 genomförde Sjöfartsverket en begränsad kundundersökning riktad till fartygsbefäl på fartyg som trafikerat Göteborgs hamn under en utvald vecka. Resultatet av undersökningen sammanställdes i början av 2011 visar att kvaliteten på tjänsterna lotsning, sjökort, sjötrafikinformation och farledshållning upplevs som väl godkänd eller mycket väl godkänd av kunderna i urvalet. Nöjd Kund Index (NKI) var i undersökningsperioden mellan 77 och 80 för var och en av tjänsterna, medan området Sjöfartsverket allmänt hade ett något lägre NKI på 69.

Under 2011 har Sjöfartsverket infört portföljstyrning av ett antal projekt för att säkerställa att rätt projekt genomförs och att de bidrar till verk-

samhetens mål samt att det finns resurser för beslutade projekt. Resultaten av detta fokus på projektportföljen är att det nu finns en helhetssyn på de projekt som pågår och planeras, styrningen av de enskilda projekten är mer enhetlig, information om status i projekten är tillgänglig för hela Sjöfartsverket och beroenden mellan projekten tydliggörs.

### Miljöledningssystem

Förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter, miljöledningsförordningen, trädde i kraft den 1 januari 2010. Förra årets beslut att i projektform införa ett miljöledningssystem enligt standarden ISO 14001 har nu inkluderats i ett större arbete för att införa ett kvalitetsledningssystem för all verksamhet. Därmed förbättras möjligheterna att integrera miljöledning i Sjöfartsverkets ledningssystem.

Sjöfartsverket har fortsatt följt upp målsättningen att utsläpp av luftföroreningar ska minska. Sjöfartsverket har vidare genomfört miljöutredningen och fastställt en miljöpolicy baserad på utredningen, en trafiksäkerhetspolicy som kvalitetssäkrar verkets transporter från miljö- och säkerhetssynpunkt samt kvalitetssäkrat verkets bidrag till det nationella klimatrapporteringsystemet. Trafiksäkerhetspolicyn anger att resor och transporter ska planeras så att god arbetsmiljö, minimerad trafiksäkerhetsrisk och miljöpåverkan samt hög kostnadseffektivitet uppnås. De personbilar Sjöfartsverket köper in ska vara miljöbilar vilka i största möjliga utsträckning ska drivas med därtill avsedda drivmedel.

”Ett kvalitetsledningssystem för all verksamhet ska införas”

Sjöfartsverket har under 2011 lämnat remissvar på såväl en ny vitbok om framtidens transporter inom EU som nya riktlinjer för TEN-T-nätverket som lagts fram av EU-kommissionen. Dessa dokument har stor betydelse för transportsektorns och inte minst för sjöfartens möjligheter att utvecklas. Även på miljösidan har några viktiga beslut tagits på både den internationella och nationella arenan.

### Informationsteknik

Alla övergripande IT-aktiviteter som genomförts på Sjöfartsverket under år 2011 syftade till att uppnå de mål som fastställts i verkets IT-strategi. Nyckelord i strategin är samordning och integration, både externt och internt. De beslutade tilläggen av fyra avsnitt i IT-strategin: e-tjänststrategi, e-arkivlösning, grön IT samt verksamhetsarkitektur, har införts.

Under året har implementeringen av ett beslutsstödsystem pågått. En plattform för beslutsstöd

har driftsatts och ett datalager med information om ekonomi, löner, lotsningar och farledsdeklarationer har skapats. Utifrån detta har sedan, som en första etapp, ett antal rapporter för kvartals- och årsboksluten skapats. Inför nästa fas ska en behovsanalys av hela verksamhetens behov av beslutsstöd genomföras.

Som ett led i arbetet att underlätta kontakten med kunder och allmänhet har Sjöfartsverkets telefonlösning setts över, bl.a. har de regionala riktnumren avvecklats till förmån för en gemensam kontaktväg via telefon. Ett arbete med att identifiera möjlighet och lämplighet i att köpa vissa IT-leveranser som molntjänster (Software as a Service) har påbörjats. En studie av verktygsstöd för Sjöfartsverkets projektportföljhantering har genomförts. Ett verktyg har införts och kommer att utvärderas under 2012.



## Personalredovisning

En mängd yrkeskategorier är representerade vid Sjöfartsverket. Utöver lednings- och administrativ personal, återfinns bland annat yrkeskategorier som lotsar, båtmän, tekniker, byggare och kartingenjörer. Antalet anställda vid årets slut i affärsverket uppgick till 1 114 (1 151) vilket motsvarar 911 (982) årsarbetskrafter.

Sjöfartsverkets personal redovisas för grupper av anställda inom de tre kompetenskategorierna lednings-, kärn- och stödkompetens. Ledningskompetens är personal med formellt personalansvar som har till uppgift att planera och leda myndighetens verksamhet på olika nivåer. Kärnkompetens är personal med sakområdeskompetens inom myndighetens verksamhetsområde. Gruppen stödkompetens består av personal med stödfunktion till lednings- och kärnkompetens och som saknar specifik sakområdeskompetens inom myndighetens verksamhetsområde.

Personalarbetet på Sjöfartsverket syftar till att skapa kompetens, utveckling, motivation och hälsa. Därigenom ökar den totala produktiviteten genom en effektivare och mer kvalitetssäkrad verksamhet.

### Kompetensförsörjning

För Sjöfartsverket är det viktigt att upprätthålla den höga kompetens som är nödvändig för att kunna kvalitetssäkra verksamheten. Årligen genomförs en mängd utbildningar i egen regi varav en del på Arkö kursgård. På Arkö finns det en fartygssimulatoranläggning som används till

övningar i lotsens egna farleder samt andra nautiska utbildningar. Under slutet av 2011 beslutades att simulatorn ska flyttas från Arkö Kursgård till Chalmers Lindholmen i Göteborg. Det innebär många nya möjligheter med fördelaktiga samarbeten, men även att utbildningsplanerna kommer att förändras under 2012.

Många av de utbildningar som var planerade under 2011 har senarelagts på grund av att verksamheten varit mitt uppe i en stor omorganisation, bland annat har vidareutbildningen för lotsoperatörer och VTS-grundkursen senarelagts och kommer istället att påbörjas under början av 2012. Vidareutbildning av lotsar är i slutfasen och kommer att slutföras tidigt under nästa år. Den nya vidareutbildningen för båtmän, bland annat bestående av utbildning kring ledningssystemet, verkets webbaserade IT-stöd för förbättringsarbete och Maritime Resource Management (MRM), har under 2011 startats som planerat och kommer att fortgå under hela 2012.

Sjöfartsverket lägger stor vikt vid att de interna utbildningarna ska vara effektiva, moderna och genomsyras av hög kvalitet. Projekt "Utbildning 2013" fortlöpte under året och syftet är att se över SAR-utbildningen. Projektet beräknas vara klart under 2013.

Omorganisationen har även inneburit många nya chefer på nya positioner. Det är viktigt att genom utbildning och coaching stödja ett fungerande ledarskap och upphandlingsarbetet för ett nytt chefs- och ledarutvecklingsprogram är i sitt slutskede. Programmet bedöms kunna påbörjas under första halvåret av 2012.

”Skapa kompetens, utveckling,  
motivation och hälsa”

Sjöfartsverkets anställda har även under 2011 haft möjlighet att för egen kompetensutveckling, eller för teambuilding av arbetsgrupper, ansöka om bidrag från en partssammansatt grupp kallad Trygghetsfonden. Varje månad avsätts 0,3 procent av den skattepliktiga lönesumman till denna fond. Under 2011 har Trygghetsfonden fått 143 ansökningar vilket är ungefär lika många som föregående år. Av dessa ansökningar blev 119 beviljade. Ansökningarna från medarbetare inom kärnfunktioner har ökat mot tidigare år.

## Rekrytering

Under det gångna året har många nya tjänster tillsatts, framför allt när det gäller chefstjänster. Totalt har Sjöfartsverket 110 medarbetare med tillsvidareanställning som har fått ny tjänst under 2011. Av dessa 110 har 26 rekryterats externt. Sjöfartsverket uppmuntrar till intern rörlighet då det bidrar till att medarbetare i högre utsträckning tenderar att stanna kvar. Sjöfartsverket arbetar av den anledningen för tydliga interna karriärmöjligheter och många av de ledigförklarade tjänsterna utlyses enbart internt. 54 av de totalt 84 internt tillsatta tjänsterna var chefstjänster. Av de 26 externt tillsatta tjänsterna var fyra till chefspositioner.

Sjöfartsverket står inför en stor generationsväxling då många av nuvarande medarbetare kommer att gå i pension inom några år. Då även de-

mografiska förhållande i samhället gör gällande att rekryteringsbasen i framtiden kommer att minska är det av stor vikt att säkra och förbättra Sjöfartsverkets rykte som attraktiv arbetsgivare. Under året deltog Sjöfartsverket i undersökningen Företagsbarometern som mäter företag och organisationers attraktionskraft som arbetsgivare. Undersökningen visar att Sjöfartsverket inte är någon känd arbetsgivare. Med bakgrund av detta fortsätter arbetet med att dra riktlinjer för att kunna arbeta systematiskt och strategiskt med att bli en attraktivare arbetsgivare för morgondagens arbetskraft. EU-projektet EfficienSea där personal från Sjöfartsverket deltagit sedan 2009 kommer att avslutas i januari 2012.

## Jämställdhet och mångfald

Sjöfartsverket bedriver ett aktivt och målinriktat jämställdhetsarbete. Det är en strävan att Sjöfartsverkets personalsammansättning ska spegla samhället vad gäller jämställdhet och mångfald. Alla inom verket ska behandla varandra med respekt och ta tillvara de kvaliteter som följer av mångfald på en arbetsplats.

Sjöfartsverkets mål med arbetet gällande jämställdhet och mångfald är att skapa en kultur som bland annat innebär att frågorna integreras i det dagliga arbetet. En annan målsättning är att arbeta för att fördelningen mellan män och kvinnor inom alla områden och nivåer blir jämnare.



Sjöfartsverkets personal består idag av 80 procent män och 20 procent kvinnor. Under 2011 har Sjöfartsverket deltagit i Staten leder jämt, ett program som, på uppdrag av regeringen, syftar till att öka jämställdheten genom att få fler kvinnor till chefs- och expertbefattningar. Sjöfartsverket har en jämn könsfördelning vad gäller kvinnliga chefer på avdelningsnivå men beträffande chefer på enhets- och gruppchefsnivå behöver antalet kvinnor öka.

## Arbetsmiljö och hälsofrämjande arbete

Hälsofrämjande arbete innefattar allt som syftar till att understödja eller verka för att människor ska må bättre. En stor mängd faktorer både inom och utanför arbetsplatsen kan därför ses som hälsofrämjande. Framgångsfaktorer för arbetet med hälsa är engagerade ledare och medarbetare med kunskap, kraft och egen vilja. Sjöfartsverket arbetar för ett konkret arbetsmiljöarbete, ett aktivt rehabiliteringsarbete och en inspirerande och lättillgänglig friskvård. Det är viktigt att po-

ängtera att allt arbete där syftet är de anställdas förbättrade hälsa, psykiskt eller fysiskt, är en del i Sjöfartsverkets hälsofrämjande arbete. Sjöfartsverket lägger stort fokus på att förebygga ohälsa och förstärka faktorer som leder till hälsa.

Under 2011 har friskvårdssubventionen höjts och samarbetsavtal med olika motionsinstitut runt om i landet har träffats.

Då Sjöfartsverket har flera arbetsplatser med förhöjd risk för arbetsskador genomförs årligen fysiska arbetsmiljöutredningar. Sjöfartsverket ansvarade bland annat för den övergripande arbetsmiljön under revisionen av Trollhätte kanal. Ett utvärderingsverktyg för att underlätta och effektivisera det lagstadgade systematiska arbetsmiljöarbetet har tagits fram och kommer att implementeras under 2012. En ny lösning för arbetsskaderapportering har utvecklats vilket gör att arbetsmiljöarbetet får en starkare koppling till kvalitetsarbetet.

Sjukfrånvaron för 2011 steg marginellt jämfört med förra året till 2,9 (2,8) procent.





## Årets ekonomiska händelser

### Kommentarer till affärsverkets resultaträkning

Rörelseresultatet för Affärsverket under året var negativt med 66 mkr - en förbättring med 40 mkr jämfört med föregående år. Rensat för effekten av den engångskostnad som har belastat rörelseresultatet med 93 mkr, till följd av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden, uppgår resultatförbättringen till 133 mkr.

Resultatet efter finansiella poster är negativt med 211 mkr. De främsta orsakerna till underskottet är den nedskrivning av aktier i nyförvärvat dotterföretag som gjorts med drygt 121 mkr, ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden som påverkat resultatet negativt med sammantaget 116 mkr samt tillkommande kostnader relaterade till den gångna vintern i storleksordningen 110 mkr.

### Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga intäkter. Övriga intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort samt uppdrag och tjänster som utförs åt statliga myndigheter, kommuner, hamnar etc. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. 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.

Under året ökade rörelseintäkterna med 106 mkr eller 6 procent och uppgick därmed till 1 970 (1 864) mkr. Merparten av ökningen, 111 mkr, är hänförlig till intäkter från sjöfartsavgifterna som uppgick till 1 416 (1 305) mkr. Ökningen är inte en effekt av ökade volymer utan är en följd av minskad överföring till Transportstyrelsen samt höjning av lotstaxan. Med hänsyn tagen till dessa förändringar har intäkterna tvärtom minskat i jämförelse med föregående år. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 72 (70) procent.

Farledsavgifterna ökade under året med drygt 95 mkr. Den fartygsbaserade delen minskade med 4 mkr medan den godsbaseade delen ökade med 99 mkr. Ökningen av den godsbaseade delen beror på att överföringen av farledsavgifter till Transportstyrelsen, för delfinansiering av dess Sjöfartsavdelning som fram till årsskiftet 2008 inrymdes i Sjöfartsverket under benämningen Sjöfartsinspektionen, har minskat med 130,5 mkr. För att kompensera handelssjöfarten för höjningen av lotsavgiften som skedde den 1 januari 2011 sänktes den godsbaseade delen av farledsavgiften med 5 procent den 1 april, vilket har påverkat intäkterna med 24 mkr. Volymmässigt minskade godset med drygt 5 miljoner ton (3 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 465 mkr och har ökat med 15 mkr jämfört med föregående år. Noteras ska dock att lotsavgifterna höjdes med i genomsnitt 5 procent per 1 januari 2011 och intäkten från lotsavgifterna har därmed faktiskt minskat med 7 mkr. I antal räknat minskade lotsningarna med 421 eller drygt 1 procent

”Under året ökade rörelseintäkterna med 106 mkr”

till 37 783. Det totala antalet anlöp minskade med 542 till 109 269.

Anslagen är oförändrade jämfört med föregående år.

Övriga intäkter har minskat med 4 mkr. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 11 mkr, vilket i huvudsak avser ökade intäkter för delfinansiering av sjö- och flygräddning. Från och med 2011 bär såväl den civila luftfarten som Försvarsmakten fullt ut sin andel av kostnaderna. Intäkter för uthyrning har minskat med 37 mkr vilket i sin helhet avser minskade intäkter för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg. Posten intäktskorrigeringar, som i huvudsak avser kursdifferenser i samband med ersättning från Eurocontrol, har förbättrats med 5 mkr jämfört med föregående år. Erhållna skadestånd har ökat med 2 mkr. Erhållna bidrag har ökat med 6 mkr till följd av ökade bidrag avseende EU-projektet Mona-Lisa. Realisationsvinster har ökat med 10 mkr, främst beroende på försäljning av fastigheten Västbacken.

### Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med knappt 67 mkr eller drygt 3 procent, och uppgick till 2 036 (1 970) mkr. Personalkostnaderna har ökat med 15 mkr. Ökningen består till övervägande del av löneökningar till följd av ordinarie lönerevision, som beräknas ha påverkat kostnaden med 12 mkr. Kostnader för lönetillägg har minskat med 4 mkr beroende på att övertidsersättningarna har minskat. Avsättning för pensionsersättningar och uppsägningslöner i samband med omstrukturering har ökat kostnaden med 3 mkr. Intern tid avseende investeringsprojekt har mins-

kat med 3 mkr och påverkar därmed kostnaden negativt.

Årsarbetskraften under 2011 uppgick till 911,0 (982,5) varav 178,4 (189,6) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 507 (498) mkr.

Övriga externa kostnader ökade med 55 mkr, vilket motsvarar 6 procent. Drivmedelskostnaderna har ökat med 28 mkr till följd av kraftigt ökade drivmedelspriser samt en högre förbrukning i samband med isvintern. Kostnaden för övriga köpta tjänster har ökat med 46 mkr varav merparten avser ökade kostnader i samband med kanalrevisionen i Trollhätte kanal. Kostnader för externt upphandlade sjömätningstjänster har ökat med 9 mkr, vilket är en följd av projektet Mona-Lisa, som delfinansieras av EU, medan kostnader för IT-konsulter har ökat med 6 mkr. Även kostnader för reparationer, service och underhåll samt för telekommunikation och post har ökat. Kostnader för helikoptertjänster minskade med 18 mkr. Anledningen är att Sjöfartsverket i samband med förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB, moderbolag till leverantören av helikoptertjänster Norrlandsflyg AB, övertog leasingavtalen för tre av räddningshelikoptrarna per den 1 november. Kostnaden för dessa avtal, som efter övertagandet redovisas som hyreskostnad, omförhandlades samtidigt till en lägre nivå än tidigare. Dessutom har valutakursen varit gynnsam under året. Kostnader för extern bemanning har minskat med 16 mkr dels beroende på ändrad bemanning på isbrytare och forskningsfartyg och dels beroende på att sjömätande personal anställdes i Sjöfartsverket från och med maj 2010 och därefter ingår i posten personal-



kostnader. Kostnader för resor och transporter har minskat med närmare 3,5 mkr, som ett resultat av ett medvetet arbete för att ändra resebeteendet.

Avskrivningskostnaden har minskat med 3 mkr jämfört med föregående år.

#### **Finansiella intäkter och kostnader**

De finansiella intäkterna avser främst ränta på tillgodohavande på Riksgälden och plusgirokonton. Årets utfall innebär en ökning med närmare 7 mkr beroende på högre räntesatser.

Den 1 november förvärvades Scandinavian Helicopter Invest AB med dess dotterbolag Norrlandsflyg AB och Osprey Training AB efter ett enhälligt beslut i Sveriges riksdag, med efterföljande regeringsbeslut. Förvärvet av bolagen genomfördes i brist på andra alternativ som ett led i säkerställandet av sjö- och flygräddningen. Förvärvskostnaden, som består av köpeskillingen samt direkta kostnader för förvärvet, uppgick till 29,2 mkr. Efter förvärvet har dessutom ett kapitaltillskott om 97 mkr lämnats i form av ovillkorat aktieägartillskott, vilket var nödvändigt för att förhindra att bolagen gick i konkurs. Norrlandsflyg AB är den leverantör som under den senaste tioårsperioden har levererat tjänster med räddningshelikopter inom sjö- och flygräddningen. Efter flera års finansiella svårigheter stod det under senare delen av 2010 och inledningen av 2011 klart att bolaget inte längre hade förmåga att leverera i enlighet med avtalen och att verksamheten var mycket nära ett sammanbrott. Verksamhetens art och de stora konsekvenser som ett sammanbrott skulle medföra för hela samhället ledde fram till riksdagsbeslutet. För-

värvet genomfördes den 1 november 2011. Efter förvärvet har Scandinavian Helicopter Invest AB bytt namn till Sjöfartsverket Holding AB, medan Norrlandsflyg AB har namnändrats till SMA Helicopter Rescue AB. I bokslutet har aktierna skrivits ned med 121,5 mkr och har därefter ett bokfört värde på 4,7 mkr. Enligt regeringsbeslutet ska förvärvet finansieras via Sjöfartsverkets egna medel.

De finansiella kostnaderna har ökat med 18 mkr jämfört med föregående år. Ökningen utgörs till sin helhet av ökad räntedel av pensionsskulden.

#### **Kommentar till koncernens resultaträkning**

Till följd av förvärvet av Sjöfartsverket Holding AB med dotterbolag har en ny koncern etablerats. Således har även en koncernredovisning upprättats avseende perioden 2011-01-01- -2011-12-31. Sjöfartsverkets resultat ingår i koncernen för hela räkenskapsåret 2011.

Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 37 mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

#### **Rörelsens intäkter**

Tillkommande intäkter i koncernen avser främst vidarefakturering av kostnader samt försäljning av tjänster till Norrlandsflyg Ambulans AB vars verksamhet fram till 2011-10-31 var en del av SMA Helicopter Rescue AB.

#### **Rörelsens kostnader**

I koncernen tillkommer kostnader om 123 mkr varav 114 mkr är hänförligt till nedskrivning av den goodwill som uppstod i samband med förvärvet.

”Rörelsekostnaderna ökade med knappt 67 mkr”

<b>Resultaträkning, 1 000 kr</b>				
		<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>
	<b>Not</b>	<b>2011-01-01– 2011-12-31</b>	<b>2010-01-01– 2010-12-31</b>	<b>2011-01-01– 2011-12-31</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>				
Farledsavgifter, fartyg	1	530 795	534 152	530 795
Farledsavgifter, gods	1	420 030	321 176	420 030
Lotsavgifter	2	464 731	449 679	464 731
Anslag	3	205 592	205 592	205 592
Övriga externa intäkter	4	348 762	353 133	350 718
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>1 969 910</b>	<b>1 863 732</b>	<b>1 971 866</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>				
Personalkostnader	5	–887 955	–873 049	–909 709
Övriga externa kostnader	6	–1 011 317	–956 333	–998 664
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	–137 113	–140 176	–251 366
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>–2 036 385</b>	<b>–1 969 558</b>	<b>–2 159 739</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>–66 475</b>	<b>–105 826</b>	<b>–187 873</b>
<b>Transfereringar</b>				
Anslagsintäkter	3	25 000	24 299	25 000
Externa kostnader		–25 000	–24 299	–25 000
<b>Summa transfereringar</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>				
Finansiella intäkter	8	9 935	3 163	9 869
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar	9	–121 482	–	–
Finansiella kostnader	10	–32 549	–14 580	–32 529
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>–210 571</b>	<b>–117 243</b>	<b>–210 533</b>
Bokslutsdispositioner	11	–	–	–
<b>Resultat före skatt</b>		<b>–210 571</b>	<b>–117 243</b>	<b>–210 533</b>
Skattemotsvarighet	12	–	–	2
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>–210 571</b>	<b>–117 243</b>	<b>–210 531</b>



SJÖFARTSVERKET

SE-JUV

SJÖFARTSVERKET



## Kommentarer till affärsverkets balansräkning

### **Balansomslutning**

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 2 822 mkr, vilket är en minskning med 3 mkr.

### **Investeringar, finansiering och likviditet**

Investeringarna uppgick till 217 mkr och finansierades helt med egna medel. Bland större investeringsposter kan nämnas arbeten i Trollhätte kanal, förbättring av inseglingen till Norrköpings hamn, Luröleden i Vänern samt livstidsförläggning av isbrytare.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 437 mkr, vilket är en minskning med drygt 91 mkr jämfört med föregående år.

### **Överenskommelse angående**

#### **övertäckningsentreprenaden för M/S Estonia**

Sjöfartsverket rapporterade i juli 2000 till regeringen angående resultatet av förhandlingar med det konsortium som ombesörjde den sedermera avbrutna övertäckningen. Förhandlingarna avsåg statens ersättningsanspråk med anledning av att avtalet sades upp. Parterna träffade ett avtal som innebar att staten var garanterad en ersättning om minst 100 mkr. Vid undertecknandet av uppgörelsen betalades 60 mkr till Sjöfartsverket och under 2004 erhöll verket ytterligare 40 mkr. Den erhållna likviden förvaltades av Sjöfartsverket och skulle täcka de kostnader som Sjöfartsverket och andra myndigheter har haft. Ränta på saldot beräknades och bokades upp som skuld till staten fram till augusti 2009 då de förvaltade medlen var förbrukade. Utbetalningar som gjorts där- efter har gjorts från den kapitaliserade räntan. Under 2011 har den återstående kapitaliserade

räntan, som uppgick till 6,5 mkr, förts över till Riksarkivet.

### **Pensionsskulden**

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 268 (2 144) mkr.

I den pensionsskuld för aktiva arbetstagare som SPV har beräknat för Sjöfartsverkets anställda finns ett antal personer för vilka skulden inte är aktualiserad. Anledningen är att SPV inväntar besked från andra pensionsinstitut om tidigare intjänanden. Mot den bakgrunden har Sjöfartsverket gjort en särskild avsättning om 5 mkr för att täcka den eventuella ökning av pensionsskulden som kan uppstå när den är till fullo aktualiserad. Avsättningen är oförändrad jämfört med föregående år.

SPV:s styrelse beslutade under hösten att ändra bruttoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden. De nya reglerna för beräkningsgrunden gäller från och med 1 januari 2012 men får tillämpas av affärsverken i bokslutet per 31 december 2011, vilket Sjöfartsverket har valt att göra. Den ändrade beräkningsgrunden har inneburit en ökning av pensionsskulden med 93 mkr.

### **Resultatutjämningsfonden**

Den resultatutjämningsfond som uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 var konstant fram till 2003 då det klargjordes att fonden kunde klassas som fritt eget kapital. Styrelsen har beslutat att under vissa förutsättningar använda fonden som den från början var avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Under 2003 gjordes en upp-

lösning av fonden på 41 mkr baserat på de ökade kostnader som den kraftigare isutbredningen förorsakade. Under 2004 gjordes en avsättning på 41 mkr till fonden. Anledningen till avsättningen var att pensionsskuld förändringen påverkade resultatet positivt beroende på att skulden varit för högt räknad tidigare år. Fonden återställdes därigenom till sitt ursprungliga värde på 340 mkr. Under 2005 gjordes en avsättning på 60 mkr till fonden, till följd av att resultatet hade påverkats positivt av vissa poster av engångskaraktär. Under 2007 löstes 376 mkr av fonden upp för att täcka det underskott som uppstod till följd av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden, beslutade av SPV:s styrelse. Under 2008 gjordes en avsättning om 58 mkr, varefter fonden uppgick till 82 mkr. Under 2009 löstes 75 mkr av fonden upp för att delvis täcka årets underskott. Under 2010 och 2011 har inga avsättningar eller upplösningar gjorts.

#### ***Utdelning och skattemotsvarighet***

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 26,3 procent av resultatet före

skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2011 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet är en förlust.

#### **Kommentar till koncernens balansräkning**

Koncernens balansomslutning uppgår till 2 849 mkr, vilket är 27 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande fordringar avseende inbetalda förskott för underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptrar, varulager med komponenter, reservdelar och bränsle för helikopter verksamheten, förutbetalda försäkringspremier avseende helikoptrar samt likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framförallt av övriga avsättningar avseende framtida utgifter för helikoptrar samt upplupna kostnader, varav merparten är personalrelaterade, för helikopter verksamheten.



Balansräkning, 1 000 kr				
TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen
		2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
<b>Anläggningstillgångar</b>				
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>				
	13			
Licenser och köpta programvaror		9 014	12 647	9 014
Egenutvecklade datasystem		15 316	2 547	15 316
Pågående nyanläggningar		12 785	16 396	12 785
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		<b>37 115</b>	<b>31 590</b>	<b>37 115</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>				
	14			
Skepp		480 435	481 584	480 435
Inventarier, verktyg och installationer		118 970	117 700	120 549
Byggnader, mark och annan fast egendom		1 090 062	994 273	1 090 062
Pågående nyanläggningar		179 805	202 865	179 805
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		<b>1 869 272</b>	<b>1 796 422</b>	<b>1 870 851</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>				
Andra långfristiga fordringar	15	4 700	–	–
Andra långfristiga fordringar	16	41 462	53 887	75 763
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		<b>46 162</b>	<b>53 887</b>	<b>75 763</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1 952 549</b>	<b>1 881 899</b>	<b>1 983 729</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>				
<i>Varulager m.m.</i>				
Varulager	17	79 701	63 317	88 858
<i>Summa varulager m.m.</i>		<b>79 701</b>	<b>63 317</b>	<b>88 858</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>				
Kundfordringar	18	219 669	202 698	219 969
Övriga fordringar	19	44 793	37 625	45 254
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	88 839	111 151	66 327
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		<b>353 301</b>	<b>351 474</b>	<b>331 550</b>
<i>Kassa och bank</i>				
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	21	369 616	432 471	369 616
Kassa och bank	22	67 109	95 680	75 520
<i>Summa kassa och bank</i>		<b>436 725</b>	<b>528 151</b>	<b>445 136</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>869 727</b>	<b>942 942</b>	<b>865 544</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>2 822 276</b>	<b>2 824 841</b>	<b>2 849 273</b>



EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen
		2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
<b>Eget kapital</b>				
<i>Bundet eget kapital</i>				
Statskapital		446 112	446 112	446 112
<i>Summa bundet eget kapital</i>		<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>
<i>Fritt eget kapital</i>				
Resultatutjämningsfond		6 914	6 914	6 914
Balanserat resultat		-75 331	41 912	-75 331
ÅRETS RESULTAT		-210 571	-117 243	-210 531
<i>Summa fritt eget kapital</i>		<b>-278 988</b>	<b>-68 417</b>	<b>-278 948</b>
<b>Summa eget kapital</b>	23	<b>167 124</b>	<b>377 695</b>	<b>167 164</b>
<i>Avsättningar, räntebärande</i>				
Avsatt till pensioner	24	2 268 380	2 144 126	2 270 205
<i>Summa räntebärande avsättningar</i>		<b>2 268 380</b>	<b>2 144 126</b>	<b>2 270 205</b>
<i>Avsättningar, övriga</i>				
Övriga avsättningar	25	3 891	-	43 822
<i>Summa övriga avsättningar</i>		<b>3 891</b>	<b>-</b>	<b>43 822</b>
<i>Långfristiga räntebärande skulder</i>				
Skulder till kreditinstitut	26	-	-	-
Skulder till koncernföretag	27	34 165	-	-
<i>Summa långfristiga skulder</i>		<b>34 165</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Kortfristiga räntebärande skulder</i>				
Skulder till kreditinstitut		-	-	25 835
<i>Summa kortfristiga räntebärande skulder</i>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>25 835</b>
<i>Kortfristiga ej räntebärande skulder</i>				
Leverantörsskulder		98 334	107 177	95 000
Skulder till koncernföretag	27	39 148	-	-
Skatteskulder	28	-	-	2 211
Övriga skulder	29	13 811	19 217	21 840
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	30	197 423	176 626	223 196
<i>Summa kortfristiga ej räntebärande skulder</i>		<b>348 716</b>	<b>303 020</b>	<b>342 247</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>2 822 276</b>	<b>2 824 841</b>	<b>2 849 273</b>
Poster inom linjen	31			
Antastbara pensionsförpliktelser		83 722	91 793	83 722
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga	Inga
Ställda säkerheter		Inga	Inga	1 469

<b>Finansieringsanalys, 1 000 kr</b>		
	<b>Affärsverket</b>	
<b>RÖRELSEN</b>	<b>2011-01-01 – 2011-12-31</b>	<b>2010-01-01 – 2010-12-31</b>
Årets resultat före avskrivningar	70 638	34 350
Realisationsvinster	-18 957	-8 478
Realisationsförluster	419	5 428
Finansiella intäkter	9 935	3 163
Nedskrivning aktier i dotterbolag	-121 482	-
Finansiella kostnader	-32 549	-14 580
Skattemotsvarighet	-	-
<b>Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>-91 996</b>	<b>19 883</b>
Förändring av varulager	-16 385	-1 366
Förändring av kortfristiga fordringar	-1 828	182 017
Förändring av kortfristiga skulder	45 696	-144
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>-64 513</b>	<b>200 390</b>
<b>Investeringar</b>		
Investeringar i anläggningstillgångar	-217 329	-238 391
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar	-4 700	-
Försäljning av anläggningstillgångar	20 381	8 710
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-201 648</b>	<b>-229 681</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>-266 161</b>	<b>-29 291</b>
<b>Finansiering</b>		
Förändring av långfristiga fordringar	12 425	12 730
Förändring av långfristiga skulder	34 165	-
Förändring av pensionsskuld	124 254	110 206
Förändring av avsättning omstrukturering	3 891	-
Årets utdelning	-	-
<b>Periodens inbetalningsöverskott</b>	<b>-91 426</b>	<b>93 645</b>
<b>Likviditetsförändring</b>		
Likvida medel vid periodens början	528 151	434 506
Likvida medel vid periodens slut	436 725	528 151
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>-91 426</b>	<b>93 645</b>

Finansieringsanalys för koncernen upprättas inte detta år då koncernbolagen förvärvades per 2011-11-01.

<b>Investeringsutfall, 1000 kr</b>			
<b>Verksamhet/Tillgångstyp</b>	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>
	<b>2011-01-01 – 2011-12-31</b>	<b>2010-01-01 – 2010-12-31</b>	<b>2011-01-01 – 2011-12-31</b>
<b>Farleder</b>			
Södertälje kanal	978	31	978
Trollhätte kanal	52 107	32 376	52 107
Farledsförbättringar	36 722	70 966	36 722
Fast utmärkning	2 950	5 278	2 950
Flytande utmärkning	1 308	2 110	1 308
Arbetsfartyg	4 099	17 141	4 099
Utrustning till sjömättningsfartyg	13 365	3 081	13 365
Utrustning för sjömätning	6 112	2 269	6 112
Övrigt	976	1 677	976
<b>Summa farleder</b>	<b>118 617</b>	<b>134 929</b>	<b>118 617</b>
<b>Isbrytning</b>			
Livstidsförlängning Frej	27 970	21 457	27 970
Livstidsförlängning Atle	22 031	37 073	22 031
Livstidsförlängning Ymer	21 671	2 218	21 671
Navigationssystem Oden	1 000	–	1 000
<b>Summa isbrytning</b>	<b>72 672</b>	<b>60 748</b>	<b>72 672</b>
<b>Sjögeografisk information</b>			
IT-system m.m.	1 588	710	1 588
<b>Summa sjögeografisk information</b>	<b>1 588</b>	<b>710</b>	<b>1 588</b>
<b>Sjötrafikinformation</b>			
Informationscentraler	1 616	4 441	1 616
<b>Summa sjötrafikinformation</b>	<b>1 616</b>	<b>4 441</b>	<b>1 616</b>
<b>Lotsning</b>			
Lotsstationer	1 033	2 265	1 033
Lotsbåtar	729	12 858	729
<b>Summa lotsning</b>	<b>1 762</b>	<b>15 123</b>	<b>1 762</b>
<b>Myndighetsuppgifter</b>			
IT-system	778	1 617	778
Sjö- och flygräddning	624	426	624
<b>Summa myndighetsuppgifter</b>	<b>1 402</b>	<b>2 043</b>	<b>1 402</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>			
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	19 672	20 397	19 672
<b>Summa gemensamma funktioner</b>	<b>19 672</b>	<b>20 397</b>	<b>19 672</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>217 329</b>	<b>238 391</b>	<b>217 329</b>

## Finansiella risker

Sjöfartsverkets löpande verksamhet finansieras till övervägande del av olika former av avgifter, men även försäljnings- och uppdragsintäkter, anslag över statsbudgeten och bidrag från EU och andra myndigheter för specifika ändamål. Den löpande verksamheten och investeringsverksamheten utförs såväl av egen personal som av svenska och utländska upphandlade leverantörer. Verksamheten inkluderar anläggningstillgångar av betydande värde. Det sammanlagda bokförda värdet av anläggningstillgångarna uppgår till cirka 2 miljarder kronor medan investeringarna för närvarande uppgår till 150-200 mkr per år i genomsnitt, med temporärt högre nivå under de närmaste åren. Investeringar i anläggningstillgångar i Sjöfartsverket finansieras i allmänhet via egna medel, men såväl leasing som lånefinansiering kan förekomma och bedöms bli vanligare i framtiden.

Ovanstående innebär att verksamheten är exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på att åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantören. Det innebär att hänsyn alltid måste 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. Den finansverksamhet som bedrivs inom Sjöfartsverket ska medverka till en effektiv kapitalanskaffning och kapitalanvändning. Finansverksamheten omfattar hantering av likviditet, lån och leasingavtal, finansiella instrument avseende valuta- och räntesäkring, samt garantiåtaganden. Finans-

verksamheten ska genomföras på ett operativt säkert och effektivt sätt och utan spekulativa inslag.

Under 2011 har en ny riskbaserad finanspolicy som omfattar hela Sjöfartsverket inklusive koncernbolagen arbetats fram och beslutats av styrelsen. I finanspolicyen definieras de finansiella risker som Sjöfartsverket är exponerat för i sin löpande verksamhet samt hur identifierade risker ska hanteras. Utgångspunkten är att hela Sjöfartsverkets finansverksamhet och finansiella riskhantering ska bedrivas utifrån finanspolicyen.

Följande finansiella risker har identifierats:

### Finansieringsrisk

Finansieringsrisken definieras som risken för att Sjöfartsverket inte kan finansiera sin verksamhet utan påtaglig kostnadsökning. Målet vid val av finansiering är att optimera finansnettot inom gällande riskmandat. Vid val av finansieringsform ska det ekonomiskt totalt sett mest fördelaktiga alternativet väljas.

### Likviditetsrisk

Likviditetsrisken definieras som risken att Sjöfartsverket till följd av brist på likvida medel inte kan fullgöra sina åtaganden eller att de endast kan fullgöras genom upplåning till hög kostnad.

Målet med likviditetsplaneringen är att medel alltid ska finnas tillgängliga för förutsedda och oförutsedda löpande utbetalningar och att medel aldrig ska behöva lånas upp med kort varsel till dyr kostnad. Likviditetsplaneringen ska ligga till



grund för bedömning om betalningsberedskapen på kort och lång sikt samt utgöra underlag för beslut om upplåning. Överskottslikviditet ska i första hand användas för att amortera eventuella lån, varvid hänsyn ska tas till att en tillräcklig likviditetsreserv alltid ska finnas. Överskottssaldon på löpande transaktionskonton ska kontinuerligt överföras till Riksgälden för att maximala ränteintäkter ska genereras.

### Valutarisk

Valutarisk definieras som risken för att en valuta förändras i förhållande till svenska kronan och ger upphov till en negativ resultat effekt i form av kursförlust.

Sjöfartsverkets avgifter faktureras alltid i SEK, varför inbetalningar i annan valuta är begränsade. Det förekommer dock att försäljnings- och uppdragsintäkter faktureras i annan valuta och Sjöfartsverket erhåller dessutom regelbundet inbetalningar i EUR från olika EU-projekt. Dessa inbetalningar kan uppgå till relativt betydande belopp. Även utbetalningar i annan valuta förekommer regelbundet, vilket företrädesvis avser leverantörsbetalningar och vidarebefordran av EU-medel. Förekommande valutor är i huvudsak EUR och USD. Även leasingavtal och lån kan vara baserade på annan valuta. Detta innebär att Sjöfartsverket är exponerat för förändringar i valutakurser och att åtgärder för att begränsa exponeringen måste vidtas. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i valutakurser för att därigenom minimera risken för att kostnader till följd av valutakursförändringar uppstår. För att minimera såväl risk som kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta

ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Det innebär att valutakonton ska finnas för de vanligaste förekommande valutorna (EUR och USD).

### Ränterisk

Ränterisken definieras som risken för att förändringar i marknadsräntorna påverkar finansnettot negativt genom ökade räntekostnader.

Sjöfartsverket har hittills haft en mycket låg exponering för ränterisker, vilket beror på en god likviditetssituation som har inneburit att investeringar i anläggningstillgångar i allmänhet har kunnat finansieras helt med egna medel. I framtiden kommer dock exponeringen att öka genom att finansiering i allt större utsträckning förväntas ske genom lån eller tecknande av finansiella leasingavtal. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i marknadsräntorna för att därigenom minimera risken för att finansnettot påverkas negativt.

För att reducera känsligheten för förändringar i ränteläget och därigenom minimera risken för negativa effekter på finansnettot ska förfallostrukturen avseende lån och leasingavtal aktivt planeras och struktureras. Vid tecknande av avtal som medför exponering för ränterisker ska beslut om räntesäkring fattas.

### Kreditrisk

Kreditrisk definieras som risken för att en motpart inte fullgör sina förpliktelser. Med kreditriskhantering avses hantering av risker med finansiella konsekvenser, relaterade till motparter.



Sjöfartsverket är exponerat för betydande risker kopplade till olika motparter, såväl avseende den operativa verksamheten som finansverksamheten. Delar av den verksamhet som upphandlas på den privata marknaden klassificeras som samhällsviktig, vilket ställer specifika krav på leverantörens förmåga att vid varje tidpunkt tillhandahålla avtalade tjänster utan avbrott. Sjöfartsverket måste därvid tillämpa avtalsvillkor som innebär att risken för leveransavbrott av finansiella orsaker minimeras. Kreditrisker relaterade till motparter uppstår även som en följd av åtgärder som vidtas för att minimera andra finansiella risker, till exempel vid handel med finansiella instrument.

Målsättningen är att begränsa den riskexponering som är relaterad till Sjöfartsverkets motparter avseende såväl den operativa verksamheten som finansverksamheten.

För att minska känsligheten för kreditrisker relaterade till motparter ska en riskanalys genomföras inför upphandlingar med omfattande ekonomiska konsekvenser, definierat som ett upphandlingsvärde överstigande 20 miljoner kronor per år. För avtal som avser samhällsviktig verksamhet eller i annat fall avtal med stora ekonomiska konsekvenser, ska leverantörens finansiella ställning följas upp minst en gång per år eller oftare om särskilda skäl föreligger.

#### Risk med anledning av den finansiella ställningen

De senaste tre årens negativa resultat, vilka till sin helhet beror på faktorer helt utanför Sjöfartsverkets kontroll, har lett fram till en besvärlig finansiell situation som innebär en påtaglig risk

för verksamheten. Vid utgången av år 2011 var statskapitalet förbrukat till närmare 70 procent och det kommer att ta ansenlig tid innan den tidigare starka finansiella ställningen är återställd även om resultatet under kommande år förväntas bli svagt positivt.

Tidigare har Sjöfartsverket haft möjlighet att balansera resultat effekter genom den resultatutjämningsfond som har funnits. Till följd av den stora ökning av verkets pensionsskuld som innebar att 376 mkr av fonden löstes upp 2007 reducerades denna möjlighet kraftigt och de negativa resultaten under åren 2009-2011 har medfört att resultatutjämningsfonden nästan är tömd och därmed har förlorat sin funktion.

#### Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2011 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

- Resultatet efter skattemotsvarighet ska medge en räntabilitet på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Soliditeten ska på lång sikt uppgå till minst 25 procent.
- Farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004.

Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet var 2011 negativ och soliditeten uppgick till 5,9 procent.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 335 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Låneramen har inte utnyttjats.

Nettoprisindex har ökat med 9,9 procent räknat från 2004. Under samma period har Sjöfartsverket gjort ett antal ändringar av farledsavgifterna, bland annat har godsavgifterna sänkts, kryssningsfartygen har avgiftsbelagts stegvis och miljödifferenteringen har ytterligare förstärkts. Dessa åtgärder beräknas ha sänkt avgifterna med ungefär 92 mkr under perioden 2004-2011.

## Twister

I det förvärvsavtal avseende Scandinavian Helicopter Invest AB som tecknades mellan Sjöfartsverket och den tidigare ägaren till bolaget, Scandinavian Helicopter Group AB, ingick att den ambulanshelikopterverksamhet som Norrlandsflyg AB bedrev skulle avskiljas till ett nybildat bolag innan förvärvet. Enligt avtalet skulle balansposter direkt hänförliga till ambulanshelikopterverksamheten övertas av Norrlandsflyg Ambulans AB. Vid den genomgång av förvärvsbalansräkningen som bolagets revisorer gjorde i direkt anslutning till förvärvet, identifierades nettotillgångar om 4,8 mkr som skulle övertas av Norrlandsflyg Ambulans AB. Scandinavian Helicopter Group AB har bestridit kravet och beloppet är redovisat som en osäker fordran i SMA Helicopter Rescue AB:s årsredovisning för 2011. Sjöfartsverket vidhåller kravet och frågan för-

väntas lösas i förhandling mellan parterna under våren 2012.

Den entreprenadupphandling avseende arbeten i samband med revisionen av Trollhätte kanal i augusti-september 2011, som genomfördes under hösten 2010 och tilldelades SKANSKA, överklagades till Förvaltningsrätten av den andra anbudsgivaren, BESAB. På grund av långsam handläggning i förvaltningsrätten gick anbuds tiden ut, varvid Sjöfartsverket fattade beslut om att genomföra en direktupphandling av entreprenaden mot bakgrund av samhällsintresset. Direktupphandlingen överklagades till förvaltningsrätten, som konstaterade att avtalet utgjorde en otillåten direktupphandling, men att avtalet fick bestå med hänsyn till samhällsintresset och den risk som en senareläggning skulle medföra med avseende på dammsäkerhet med mera. Ärendet överlämnades till Konkursverket, som rekommenderade att konkurrensskadeavgift om 1,8 mkr skulle utdömas. Förvaltningsrätten i Jönköping har under februari 2012 beslutat att konkurrensskadeavgift om 1,1 mkr ska utdömas i syfte att avskräcka andra myndigheter från att genomföra direktupphandling. Sjöfartsverket har för avsikt att överklaga domen och ingen reservering har gjorts i årsbokslutet för 2011.



<b>Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr</b>					
	<b>Affärsverket</b>				
<b>Resultaträkning</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Sjöfartsavgifter	1 415,5	1 305,0	1 167,8	1 408,9	1 377,5
Övriga externa intäkter	554,4	558,7	528,9	573,6	441,3
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 969,9</b>	<b>1 863,7</b>	<b>1 696,7</b>	<b>1 982,5</b>	<b>1 818,8</b>
Externa kostnader	-1 899,3	-1 829,6	-1 671,3	-1 734,3	-1 792,5
Avskrivningar	-137,1	-140,2	-141,5	-141,2	-133,2
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-2 036,4</b>	<b>-1 969,4</b>	<b>-1 812,8</b>	<b>-1 875,5</b>	<b>-1 925,7</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-66,5</b>	<b>-105,8</b>	<b>-116,1</b>	<b>107,0</b>	<b>-106,9</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-144,1	-11,4	-77,9	-17,1	-269,6
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-194,0</b>	<b>89,9</b>	<b>-376,5</b>
Bokslutsdispositioner	-	-	75,0	-58,0	376,5
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-119,0</b>	<b>31,9</b>	<b>0</b>
Skattemotsvarighet	-	-	-	-8,9	-
<b>Årets resultat</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-119,0</b>	<b>23,0</b>	<b>0</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>	<b>2009-12-31</b>	<b>2008-12-31</b>	<b>2007-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	1 952,6	1 881,9	1 802,1	1 853,7	1 861,3
Omsättningstillgångar	869,7	942,9	1 029,9	1 129,1	988,4
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 822,3</b>	<b>2 824,8</b>	<b>2 832,0</b>	<b>2 982,8</b>	<b>2 849,7</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	167,1	377,7	494,9	696,6	615,7
Avsättningar	2 272,3	2 144,1	2 033,9	1 958,6	1 895,8
Långfristiga skulder	34,2	-	-	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	-	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	348,7	303,0	303,2	327,6	338,2
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>2 822,3</b>	<b>2 824,8</b>	<b>2 832,0</b>	<b>2 982,8</b>	<b>2 849,7</b>
<b>Nyckeltal</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Kassalikviditet	226,6	290,3	319,3	323,0	279,5
Balanslikviditet	249,4	311,2	339,6	344,7	292,3
Sysselsatt kapital	2 497,7	2 525,3	2 592,1	2 583,4	2 483,7
Soliditet	5,9	13,4	17,5	23,4	21,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Negativt	Negativt	Negativt	5,3	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	Negativt	Negativt	3,5	Negativt
Räntetäckningsgrad	Negativt	Negativt	Negativt	3,0	Negativt
<b>ÅRSARBETSKRAFT</b>					
Män	732,6	792,9	794,9	916,7	892,2
Kvinnor	178,4	189,6	203,8	254,7	252,2
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>911,0</b>	<b>982,5</b>	<b>998,7</b>	<b>1 171,4</b>	<b>1 144,4</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 162,4	1 897,0	1 699,0	1 692,2	1 589,3
<b>Medelantal anställda</b>					
Män	894	789	796	1 051	1 034
Kvinnor	228	196	204	304	300
	<b>1 122</b>	<b>985</b>	<b>1 000</b>	<b>1 355</b>	<b>1 334</b>



**Definitioner av nyckeltal**

Kassalikviditet	– Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder
Balanslikviditet	– Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder
Sysselsatt kapital	– Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder beräknat som ett genomsnitt för de senaste två åren
Soliditet	– Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Räntabilitet på sysselsatt kapital	– Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	– Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren
Räntetäckningsgrad	– Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

**Kommentarer till flerårsöversikten, affärsverket**

Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men också av politiska beslut, stora svängningar i den av SPV beräknade pensionsskulden, samt omfattningen av vinterns isutbredning.

Efter att ha uppvisat en mycket positiv utveckling under en rad av år minskade intäkterna från sjöfartsvavgifterna kraftigt till följd av konjunktur- nedgång och finanskris under 2009. Under 2010 återhämtade sig intäkterna avsevärt snabbare än vad som tidigare hade antagits. Den positiva trenden bröts dock under 2011, när godsvolymerna återigen minskade med cirka 3 procent. Intäkten ökade dock till följd av minskad överföring till Transportstyrelsen. Sjöfartsverket har vid tre tillfällen sänkt avgiften per ton gods som inte är lågvärdigt, med 10 procent 2004, med 6 procent 2008 samt med ytterligare 5 procent 2011. Avgiftssänkningarna har genomförts som ett led i avgiftsväxlingen mellan farledsavgifter och lotsavgifter, vilken syftar till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

Antalet lotsningar har under 2011 minskat med drygt 400 eller 1 procent. Efter en period av årlig

höjningar av lotsavgiften under 2002–2005 var avgiftsnivån oförändrad fram till och med 2008. Under 2009 och 2010 har avgifterna höjts med i genomsnitt 10 procent per år och under 2011 har avgifterna höjts med i genomsnitt 5 procent. Avgiftshöjningarna har skett per den 1 januari.

Även den fartygsbaserade delen av farledsavgiften har under senare år varit föremål för revideringar. En större omläggning genomfördes 2005 då även kryssningsfartygen gradvis började fasas in i avgiftssystemet. Miljödifferieringen i avgiften stärktes samtidigt och därefter har miljöincitamentet utökats ytterligare genom de förändringar som genomfördes den 1 april 2008. Kryssningsfartygen omfattas därefter av systemet med svavelavgifter samtidigt som det nu för samtliga fartyg är möjligt att uppnå avgiftsfrihet för fartygsdelen, om maximala reningsåtgärder vidtas.

Personalkostnaderna har varierat kraftigt mellan åren. Den 1 januari 2009 övergick Sjöfartsinspektionen till Transportstyrelsen vilket innebar att antalet anställda minskade med drygt 160 årsarbetskrafter. Samtidigt överfördes flygräddningscentralen, ARCC, med 12 flygräddningsledare till

Sjöfartsverket. Under 2010 övergick 25 anställda på sjömätarna till Sjöfartsverket efter beslut om införlivande av verksamheten. Utöver de förändringar av personalkostnaderna som dessa förändringar har medfört, har svängningarna i personalkostnaderna främst berott på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionsskulsberäkningen.

Kostnaderna för helikoptertjänster har ökat kraftigt under senare år, genom övergången från militära till civila helikoptrar för sjöräddningsändamål. Övergången har skett utan full ekonomisk kompensation, vilket innebär att handelssjöfarten genom farledsavgifterna har fått finansiera åtaganden som principiellt faller utanför deras betalningsskyldighet.

Tillkommande uppgifter som kräver ökade resurser avser bland annat de senaste årens ökade krav på tillgänglighet till olika slags information. I allmänhet avses att information ska göras tillgänglig för en bredare allmänhet i elektronisk form. Resursåtgången avser såväl personella resurser som nya IT-baserade lösningar och ofta i en nivå som inte är försumbar.

Efter flera milda isvintrar med begränsad isutbredning innebar vintrarna 2010 och 2011 kraftigare isutbredning, vilket har medfört ökade kostnader om drygt 80 mkr respektive drygt 100 mkr. Skillnaden i ekonomiska termer mellan en mild och en statistiskt sett normal isvinter uppgår till cirka 50 mkr, medan en sträng isvinter skulle innebära kostnadsökningar i storleksordningen 100-150 mkr.

## 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. Tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inte annat anges nedan. I vissa specifika fall tillämpas Redovisningsrådets rekommendationer, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan. Sjöfartsverkets dotterföretag upprättar årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd.

### 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 förvärvade per den 1 november 2011 en koncern bestående av det helägda dotterbolaget Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Helicopter Rescue AB och Osprey Training AB. Koncernredovisning har upprättats i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR1:00 Koncernredovisning. 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. Under året förvärvade bolag inkluderas i koncernredovisningen med belopp som avser tiden 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

Goodwill utgörs av det belopp varmed anskaffningsvärdet överstiger det verkliga värdet på koncernens andel i det förvärvade dotterbolagets nettotillgångar vid förvärvstillfället. Förvärvet av dotterbolaget skedde för att säkerställa att Sverige har en fungerande sjö- och flygräddning. Verksamheten ska inte drivas med syfte att generera vinst varför goodwill har skrivits ned i sin helhet under 2011.

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem 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.

### 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 re-

dovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffningsvärdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

### 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.

I affärsverket tillämpas reglerna om komponentavskrivning i RR 12 när det i en anläggning ingår komponenter med olika livslängd, vilket innebär att komponenterna skrivs av över sina respektive beräknade ekonomiska livslängder. För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3–5 år
Egenutvecklade datasystem	5 år
Byggnader och markanläggningar	30–40 år
Isbrytare	30 år
Övriga skepp och båtar	5–25 år
Bojar	5–30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5–20 år
Bolagen	
Kontors- och verkstadsinventarier	5 år
Byggnadsinventarier	5 år
Utrustning till helikopter	12–15 år

### Värdering av pågående arbete

Sjöfartsverket 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, oavsett om de är finansiella eller operationella, 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 ner till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående. Andelar i koncernföretag har skrivits ned till den förvärvade koncernens egna kapital

per 31 december 2011. Nedskrivning av aktier i dotterbolag har skett enligt Redovisningsrådets rekommendation RR17 Nedskrivningar.

### Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna medan det för övriga lager exklusive bränslelagret görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. Bränslelagret 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.

Kostnader för omstrukturering har redovisats i enlighet med reglerna i Redovisningsrådets rekommendation RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventualtillgångar.

### Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

Sjöfartsverket betalar de av Statens Tjänstepensionsverk (SPV) faktiskt utbetalade pensionerna för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som avgått före den 1 juli 1987 har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För

den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Den 1 januari 2003 trädde ett nytt pensionsavtal, PA-03, i kraft för anställda födda 1943 eller senare. PA-03 innebär en partiell övergång från förmånsbestämda till avgiftsbestämda pensioner, där ålderspension på inkomster över 7,5 basbelopp samt delar av ålderspension enligt övergångsregler för anställda födda 1943–1972 är förmånsbestämda. Det innebär att merparten av de tillkommande pensionskostnaderna inte skuldförs i egen balansräkning. Istället betalas en månadsvis premie för den individuella ålderspensionen, IÅP, till SPV. Premier avseende såväl Kåpan som IÅP kostnadsförs.

För de lotsar från Vänerens 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 Försäkrings-tjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv.

Den pensionsskuld som redovisas beräknas av SPV enligt de försäkringstekniska grunder som Nämnden för statens avtalsförsäkringar (NSA) fastställt. 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 öv-

riga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 30 procent. Pensionskostnaderna redovisas fördelade dels på rörelsekostnader och dels på finansiella kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden och dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV. 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 och SEB Trygg Liv. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner. 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 dotterbolagen tryggas pensionsutfästelser huvudsakligen genom överenskommelser 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 och dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet.

Sjöfartsverkets dotterföretag erlägger bolagsskatt och redovisar det 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, vilket kan innebära att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. I tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Om värde saknas anges ett streck.



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

**Not 1 Farledsavgifter**

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift. En del baseras på fartygets storlek (bruttodräktighet) och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden. Fartygsavgiften är differentierad med avseende på fartygens utsläpp av NO<sub>x</sub> och SO<sub>x</sub>.

Farledsavgifter		
	2011	2010
Avgift på fartyg, lastfartyg	299 289	312 984
Avgift på fartyg, färjor	269 966	268 809
Reduktion för svavelintyg	-31 128	-35 260
<b>Summa avgift på fartyg före rabatter</b>	<b>538 127</b>	<b>546 533</b>
Rabatter på fartyg	-7 332	-12 381
<b>Summa avgift på fartyg</b>	<b>530 795</b>	<b>534 152</b>
Avgift på gods, lastfartyg	346 541	378 660
Avgift på gods, färjor	111 138	111 889
Avgår till Transportstyrelsen	-16 500	-147 000
<b>Summa avgift på gods före rabatter</b>	<b>441 179</b>	<b>343 549</b>
Rabatter på gods	-21 149	-22 373
<b>Summa avgift på gods</b>	<b>420 030</b>	<b>321 176</b>
<b>Summa farledsavgifter</b>	<b>950 825</b>	<b>855 328</b>

Farledsavgifterna har uppburits på följande sjötrafikområden

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2011	2010	2011	2010
Luleå	22 830	24 041	34 332	35 946
Gävle	20 716	19 772	27 323	26 511
Stockholm	111 634	111 961	45 671	53 756
Södertälje	26 784	20 449	18 012	17 998
Kalmar	41 843	41 052	44 033	44 238
Malmö	140 256	144 226	101 729	111 141
Göteborg	116 520	128 862	111 405	124 270
Marstrand	55 165	53 519	69 633	70 604
Vänern/Trollhätte kanal	2 379	2 651	5 541	6 085
<b>Summa</b>	<b>538 127</b>	<b>546 533</b>	<b>457 679</b>	<b>490 549</b>

**Not 2 Lotsavgifter**

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2011	2010
Luleå	34 191	31 898
Gävle	37 319	33 604
Stockholm	85 208	82 904
Södertälje	63 927	56 519
Kalmar	43 827	40 392
Malmö	49 232	53 619
Göteborg	80 098	82 357
Marstrand	57 270	54 828
Vänern/Trollhätte kanal	13 659	13 558
<b>Summa</b>	<b>464 731</b>	<b>449 679</b>



**Not 3 Intäkter av anslag (Anslagsredovisning)**

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Tillförda medel	Indragningar	Omdisponeringar	Utfall	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	800	143 308	-800		-143 308	0
22 01 005		62 284	-		-62 284	0
22 01 008		25 085	-	-2	-25 000	83
<b>Summa</b>	<b>800</b>	<b>230 677</b>	<b>-800</b>	<b>-2</b>	<b>-230 592</b>	<b>83</b>

**Anslag 22 01 004**

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

**Villkor**

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

**Anslag 22 01 005**

Avser bidrag för verksamheten i Trollhätte kanal som från 1994 ingår i Sjöfartsverket.

**Villkor**

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

**Anslag 22 01 008**

Anslaget avser ersättning för viss internationell verksamhet och skall svara för utbetalningen av det svenska bidraget till World Maritime University, WMU.

**Villkor**

Sjöfartsverket rekviderar medel för utbetalning till World Maritime University, WMU.

**Transfereringar**

Sjöfartsverket har betalat 25 000 tkr avseende Sveriges bidrag till World Maritime University. Medlen förmedlas via Sjöfartsverket och redovisas som transferering i resultaträkningen.

**Not 4 Övriga externa intäkter**

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Försäljning och royalty sjökort	24 611	23 836	24 611
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	4 238	4 068	4 238
Internationella uppdrag	2 374	11 266	2 374
Helikoptertjänster	47 180	49 049	47 180
Uthyrning	116 710	154 114	116 710
Bidrag	26 117	20 310	26 117
Fakturerade kostnader	7 050	7 969	7 050
Tjänster med fartyg	12 267	10 592	12 267
Ersättning för drift av broar	9 275	7 983	9 275
Realisationsvinster	18 957	8 478	18 957
Eurocontrolavgifter	55 203	37 105	55 203
Intäkter från helikopterverksamhet	24 780	18 363	24 780
Övriga rörelseintäkter	-	-	1 956
<b>Summa övriga externa intäkter</b>	<b>348 762</b>	<b>353 133</b>	<b>350 718</b>

**Not 5 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse**

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Löner och ersättningar	486 928	472 580	499 420
Kostnadsersättningar	14 633	14 048	16 232
Årets pensionskostnader	97 216	94 223	98 608
Förändring av pensionsskulden	100 588	89 619	100 588
Löneskatt på pensionsskuld-förändringen	24 403	21 742	24 403
Avgår finansiell del av pensionsskuld-förändringen	-31 778	-14 384	-31 778
Övriga sociala kostnader	182 242	181 720	187 329
Övriga personalkostnader	13 723	13 501	14 907
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>887 955</b>	<b>873 049</b>	<b>909 709</b>

**Styrelseledamöter**

Årets utbetalda skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till styrelseledamöter och befattningshavare som utsett av regeringen, affärsverket:

Jan Sundling, styrelseordförande	59
Elizabeth Nyström, vice ordförande	29
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör	1 494
Guy Ehrling	28
Ann Frisk	28
Lena Göthberg	28
Margareta Lützhöft	28
Eva Nypelius	28
Eric Nilsson	28

**Personalrepresentanter**

Tapani Hoffrén	360
Göte Karlsson	527
Hans Fotmeijer	367

**Suppleanter för personalrepresentanter**

Lennart Johansson	293
Lars Törnqvist	414
Per Lagerström (t o m 110531)	801
Patrik Wikand (fr o m 110601)	781

**Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktieföretag**

Jan Sundling	Infranord AB Sveriges Tågoperatörer AB SJ AB Jan Sundling i Ytterkvarn AB Corem Property Group AB CER Management Committee i Bryssel
Guy Ehrling	Guy Ehrling Kommunikation AB Guy Ehrling Kommunikation Holding AB Idealistas AB
Lena Göthberg	AB Gigs
Eric Nilsson	Kombiterminal AB
Eva Nypelius	Almi Företagspartner Gotland AB Gotlands Industrihus AB Wisby StrandCongress och Event Gotland AB Gotlänningens Tryckeri AB
Ann-Catrine Zetterdahl	LFV Sjöfartsverket Holding AB SMA Helicopter Rescue AB Osprey Training AB

**Sjukfrånvaro**

Affärsverket	2011	2010
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,94%	2,81%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	42,29%	36,35%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,28%	2,36%
Kvinnor	5,43%	4,46%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	2,30%	0,10%
30-49 år	2,34%	1,06%
50 år eller äldre	3,57%	1,65%

**Not 6 Övriga externa intäkter**

Övriga externa kostnader	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Hyror	127 768	123 809	127 768
Drivmedel	154 662	126 921	154 662
Reparationer och underhåll	107 741	104 536	107 741
Helikoptertjänst	220 599	238 789	184 403
Extern bemanning	112 416	128 658	112 416
Extern sjömätning	8 526	–	8 526
Övriga köpta tjänster	130 989	89 704	130 989
IT-utrustning	11 532	10 417	11 532
Telekommunikation och post	14 959	12 361	14 959
Transportmedel	6 510	6 177	6 510
Resekostnader och transporter	35 463	38 878	35 463
Fastighetskostnader	26 223	31 811	26 223
Realisationsförluster	419	5 428	419
IT-konsulter	15 990	9 720	15 990
Övriga rörelsekostnader	31 591	28 053	31 591
Leasingkostnader helikoptrar	5 929	1 071	18 633
Övriga helikopteromkostnader	–	–	4 348
Kundförluster avs. Norrlandsflyg Ambulans AB	–	–	4 851
Övriga externa kostnader i helikopter verksamheten	–	–	1 640
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>1 011 317</b>	<b>956 333</b>	<b>998 664</b>

**Arvode till revisorer**

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Riksrevisionen			
- revisionsuppdrag	632	569	632
Deloitte AB			
- revisionsuppdrag	–	–	235
- övriga uppdrag	510	–	910
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>1 142</b>	<b>569</b>	<b>1 777</b>

**Not 7 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar**

Övriga externa kostnader	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Licenser och köpta programvaror	4 498	4 931	4 498
Egenutvecklade datasystem	1 746	1 823	1 746
Skepp	53 820	55 821	53 820
Inventarier, verktyg och installationer	29 954	31 566	30 119
Byggnader	19 181	19 291	19 181
Markanläggningar	27 914	26 744	27 914
Goodwill, nedskrivning	–	–	114 088
<b>Summa avskrivningar och nedskrivningar</b>	<b>137 113</b>	<b>140 176</b>	<b>251 366</b>

### Not 8 Finansiella intäkter

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Ränteintäkter från Riksgälden	7 165	2 255	7 165
Ränteintäkter från bank	264	58	333
Ränteintäkter plusgiro	1 850	477	1 850
Ränteintäkter från koncernbolag	135	–	–
Övrigt	521	373	521
<b>Summa</b>	<b>9 935</b>	<b>3 163</b>	<b>9 869</b>

### Not 9 Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar

Andelar i dotterbolaget Sjöfartsverket Holding AB har skrivits ned med 121 482 tkr.

### Not 10 Finansiella kostnader

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Finansiell del av pensionsskuldökningen	31 778	14 384	31 778
Räntekostnader valutasäkring	601	–	601
Övriga räntor	170	196	150
<b>Summa finansiella kostnader</b>	<b>32 549</b>	<b>14 580</b>	<b>32 529</b>

### Not 11 Bokslutsdispositione

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.

### Not 12 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 26,3 procent på resultatet före skattemotsvarighet.

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Aktuell skatt för året	–	–	–
Aktuell skatt hänförlig till tidigare år	–	–	2
Skatt för året avseende koncernbidrag	–	–	–
<b>Summa skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

### Not 13 Immateriella anläggningstillgångar

#### Ackumulerade anskaffningsvärden:

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Affärsverket		UB
			Försälj. m.m.	Överföringar	
Licenser och köpta programvaror	31 157	635	–743	231	31 280
Egenutvecklade datasystem	27 902	7 234		7 280	42 416
Pågående nyanläggningar	16 396	3 899		–7 511	12 785
<b>Summa</b>	<b>75 455</b>	<b>11 768</b>	<b>–743</b>	<b>0</b>	<b>86 481</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2011 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:				
Affärsverket				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	18 511	4 498	-743	22 266
Egenutvecklade datasystem	25 354	1 746		27 100
<b>Summa</b>	<b>43 865</b>	<b>6 244</b>	<b>-743</b>	<b>49 366</b>

Bokfört värde:			
Affärsverket			
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	31 280	-22 266	9 014
Egenutvecklade datasystem	42 416	-27 100	15 316
Pågående anläggningsarbeten	12 785		12 785
<b>Summa</b>	<b>86 481</b>	<b>-49 366</b>	<b>37 115</b>

Ackumulerade anskaffningsvärden:						
Koncernen						
Huvudgrupp	IB affärsverket	Investeringar	Investeringar vid förvärv av dotterbolag	Försäljning m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	31 157	635		-743	231	31 280
Egenutvecklade datasystem	27 902	7 234			7 280	42 416
Pågående nyanläggningar	16 396	3 899			-7 511	12 785
Goodwill			114 088			114 088
<b>Summa</b>	<b>75 455</b>	<b>11 768</b>	<b>114 088</b>	<b>-743</b>	<b>0</b>	<b>200 569</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2011 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:						
Koncernen						
Huvudgrupp	IB affärsverket	Avskrivningar vid förvärv av dotterbolag	Avskrivningar	Nedskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	18 511		4 498		-743	22 266
Egenutvecklade datasystem	25 354		1 746			27 100
Goodwill				114 088		114 088
<b>Summa</b>	<b>43 865</b>	<b>0</b>	<b>6 244</b>	<b>114 088</b>	<b>-743</b>	<b>163 454</b>

Bokfört värde:				
Koncernen				
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Ackumulerade nedskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	31 280	-22 266		9 014
Egenutvecklade datasystem	42 416	-27 100		15 316
Pågående anläggningsarbeten	12 785			12 785
Goodwill	114 088		-114 088	0
<b>Summa</b>	<b>200 569</b>	<b>-49 366</b>	<b>-114 088</b>	<b>37 115</b>

**Not 14 Materiella anläggningstillgångar**

**Akkumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Affärsverket		UB
			Försälj. m.m.	Överföringar	
Skepp	1 518 720	50 694	-34 328	2 389	1 537 475
Inventarier m.m.	387 366	15 409	-20 218	17 199	399 756
Byggnader	741 855	5 514	-1 875	1 384	746 878
Markanläggningar	1 132 812	52 167	-	83 865	1 268 843
Mark	6 698	-	-	-	6 698
Pågående anläggningsarbeten	202 865	81 777	-	-104 837	179 805
<b>Summa</b>	<b>3 990 316</b>	<b>205 561</b>	<b>-56 421</b>	<b>0</b>	<b>4 139 455</b>

Kolumnen överföringar avser invärdingar under 2011 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

**Akkumulerade avskrivningar:**

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Affärsverket		UB
			Försäljning m.m.		
Skepp	1 037 136	53 820	-33 916		1 057 040
Inventarier m.m.	269 666	29 954	-18 834		280 786
Byggnader	490 572	19 181	-1 830		507 923
Markanläggningar	396 520	27 914	-		424 434
<b>Summa</b>	<b>2 193 894</b>	<b>130 869</b>	<b>-54 580</b>		<b>2 270 183</b>

**Bokfört värde:**

Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Affärsverket		Bokfört värde
		Akkumulerade avskrivningar		
Skepp	1 537 475	-1 057 040		480 435
Inventarier m.m.	399 756	-280 786		118 970
Byggnader	746 878	-507 923		238 955
Markanläggningar	1 268 843	-424 434		844 409
Mark	6 698	-		6 698
Pågående anläggningsarbeten	179 805	-		179 805
<b>Summa</b>	<b>4 139 455</b>	<b>-2 270 183</b>		<b>1 869 272</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2011 till 30 288 tkr

**Akkumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Koncernen					UB
		Investeringar vid förvärv av dotterbolag	Investeringar	Försäljning m.m.	Överföringar		
Skepp	1 518 720		50 694	-34 328	2 389	1 537 475	
Inventarier m.m.	387 366	4 257	15 409	-20 218	17 199	404 013	
Byggnader	741 855	-	5 514	-1 875	1 384	746 878	
Markanläggningar	1 132 812	-	52 167	-	83 865	1 268 843	
Markanläggningar	6 698	-	-	-	-	6 698	
Pågående anläggningsarbeten	202 865	-	81 777	-	-104 837	179 805	
<b>Summa</b>	<b>3 990 316</b>	<b>4 257</b>	<b>205 561</b>	<b>-56 421</b>	<b>0</b>	<b>4 143 712</b>	

Kolumnen överföringar avser invärdingar under 2011 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:					
Koncernen					
Huvudgrupp	IB affärsverket	Avskrivningar vid förvärv av dotterbolag	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Skepp	1 037 136	–	53 820	–33 916	1 057 040
Inventarier m.m.	269 666	2 514	30 119	–18 834	283 465
Byggnader	490 572	–	19 181	–1 830	507 923
Markanläggningar	396 520	–	27 914	–	424 434
<b>Summa</b>	<b>2 193 894</b>	<b>2 514</b>	<b>131 034</b>	<b>–54 580</b>	<b>2 272 861</b>

Bokfört värde:			
Koncernen			
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 537 475	–1 057 040	480 435
Inventarier m.m.	404 013	–283 465	120 548
Byggnader	746 878	–507 923	238 955
Markanläggningar	1 268 843	–424 434	844 410
Mark	6 698	–	6 698
Pågående anläggningsarbeten	179 805	–	179 805
<b>Summa</b>	<b>4 143 712</b>	<b>–2 272 861</b>	<b>1 870 851</b>

#### Not 15 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (2011/12:23). Bolaget har två dotterbolag, SMA Helicopter Rescue AB, som bedriver sjö- och flygräddning med räddningshelikopter för Sjöfartsverkets räkning, samt Osprey Training AB, som för närvarande inte bedriver någon verksamhet.

Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB, vars uppdrag är att säkerställa och utveckla helikopterverksamheten inom svensk sjö- och flygräddning.

Koncernen				
	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
-Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Helicopter Rescue AB	556079-5162	Norrköping	100%	100%
-Osprey Training AB	556760-0126	Norrköping	100%	100%

Affärsverket		Koncernen	
Förvärvspris	28 000	Förvärvspris	28 000
Förvärvskostnader	1 182	Förvärvskostnader	1 182
Kapitaltillskott	97 000		<b>29 182</b>
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	<b>126 182</b>	Förvärvat eget kapital	
Årets förändringar		Aktiekapital	2 000
-nedskrivningar	–121 482	Eget kapital inklusive resultat t o m okt.	–86 906
Utgående ackumulerade nedskrivningar	<b>–121 482</b>		<b>–84 906</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>4 700</b>	Goodwill	114 088
		Nedskrivning av goodwill	–114 088
		<b>Redovisad goodwill i koncernen</b>	<b>0</b>

### Not 16 Långfristiga fordringar

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Förskottshyra	32 974	44 774	32 974
Kapitalförsäkring	8 488	9 113	9 957
Underhållsprogram motorer och växlar	–	–	28 656
Depositioner	–	–	4 176
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>41 462</b>	<b>53 887</b>	<b>75 763</b>

Förskottshyran avser de tre isbrytande offshorefartyg som Sjöfartsverket tecknat avtal om med Trans Viking Icebreaking and Offshore A/S. Förskottet motsvarar den särskilda isbrytaranpassning som ingår i avtalet. Kapitalförsäkringar avser försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för. Syftet med kapitalförsäkringen är att lotsarna ska få samma pensionsersättning när de går i pension vid 60 års ålder, som om de avgått vid 65 år.

För koncernen tillkommer kapitalförsäkring för s k tiotaggare, fordran avseende inbetalt förskott för underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptrar, vilken även redovisas som avsättning med motsvarande belopp, samt depositioner avseende helikopter.

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

	Beslutsdatum	2011-12-31	2010-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500	3 500
Malmö	1953-04-23	700	700
Oskarshamn	1955-11-04	337	337
Stockholm	1961-12-22	3 600	3 600
		<b>8 137</b>	<b>8 137</b>

### Not 17 Varulager

	Affärsverket		Koncernen
	2011	2010	2011
Bränslelager	69 285	51 576	69 285
Sjökort	2 278	3 112	2 278
Centralförrådet	7 038	7 523	7 038
Komponenter, reservdelar och bränsle för helikopterverksamheten	–	–	9 157
Övrigt	1 100	1 106	1 100
<b>Summa varulager</b>	<b>79 701</b>	<b>63 317</b>	<b>88 858</b>

### Not 18 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 2 049 (578) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 151 (33) tkr.

Koncernen

För koncernen tillkommer kundförluster avseende Norrlandsflyg Ambulans AB med 4 851 tkr.



**Not 19 Övriga fordringar**

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Mervärdesskattefordran	35 428	31 392	35 428
Skattefordringar	480	337	480
Eurocontrolavgifter	8 671	5 749	8 671
Övriga fordringar	214	147	675
<b>Summa övriga fordringar</b>	<b>44 793</b>	<b>37 625</b>	<b>45 254</b>

**Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Förutbetalda kostnader	66 563	70 512	44 560
Upplupna intäkter	22 276	40 639	21 767
<b>och upplupna intäkter</b>	<b>88 839</b>	<b>111 151</b>	<b>66 327</b>

**Not 21 Tillgodohavande hos Riksgälden**

Avser avistainlåning.

**Not 22 Kassa och bank**

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Kassa	157	165	157
Bank	66 952	95 515	75 363
<b>Summa kassa och bank</b>	<b>67 109</b>	<b>95 680</b>	<b>75 520</b>

**Not 23 Eget kapital**

Affärsverket				
	2011-12-31		2010-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-68 417	446 112	48 826
Årets resultat		-210 571		-117 243
Förändring av resultatutjämningsfond		-		-
Utdelning		-		-
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>446 112</b>	<b>-278 988</b>	<b>446 112</b>	<b>-68 417</b>

Koncernen		
	2011-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för affärsverket	446 112	-68 417
Årets resultat		-210 531
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>446 112</b>	<b>-278 948</b>

## Not 24 Avsatt till pensioner

### Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder. Den skuldförs med 30 procent. Den del som inte beräknas utnyttjas tas upp i balansräkningen under rubriken poster inom linjen. I pensionsskulden för aktiva arbetstagare ingår en reserv om 5 mkr på grund av att en del av skulden inte är aktualiserad. I pensionsskulden ingår avkastningsskatt som per 2011-12-31 uppgår till 152 139 tkr.

### Koncernen

För koncernen tillkommer avsättning för fondförsäkring avseende så kallade tiotaggare.

## Not 25 Övriga avsättningar

### Affärsverket

Avser pensionsavsättningar och uppsägningslöner i samband med omstruktureringar avseende förändringsprogrammet ORION och GSF, gemensamma servicefunktioner med LfV.

### Koncernen

För koncernen tillkommer avsättning för framtida utgifter för tvingande köp till restvärde, vid leasingkontraktets utgång av två helikoptrar, som ej längre är luftvärdiga med 11 275 tkr samt en avsättning för framtida tekniskt underhåll med 28 656 tkr, som även redovisas som en långfristig fordran avseende underhållsprogram för motorer och växlar.

## Not 26 Skulder till kreditinstitut

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till	-	-	10 000
<b>Summa skuld till kreditinstitut</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10 000</b>

## Not 27 Skulder till koncernföretag

Avser lämnat aktieägartillskott till Sjöfartsverket Holding AB som ej utbetalts per 2011-12-31.

	Affärsverket	
	2011	2010
Långfristig skuld till koncernbolag	34 165	-
Kortfristig skuld till koncernbolag	39 148	-
<b>Summa skuld till koncernbolag</b>	<b>73 313</b>	<b>-</b>

## Not 28 Skatteskulder

Beloppet avser skattemotsvarighet på årets resultat.

## Not 29 Övriga skulder

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Skuld till staten, förlkningsbelopp avseende övertäckningsentreprenaden av M/S Estonia	-	6 528	-
Avdragna personalskatter	13 627	12 475	15 434
Mervärdesskatt	-	-	4 428
Övriga skulder	184	214	1 978
<b>Summa övriga skulder</b>	<b>13 811</b>	<b>19 217</b>	<b>21 840</b>

**Not 30 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
Upplupna semesterlöner	42 572	39 299	52 751
Upplupna kompensationslöner	6 795	7 264	6 795
Upplupna pensionsersättningar	–	5 429	–
Upplupna retroaktiva löner	2 809	2 480	2 809
Övriga upplupna löner	6 331	6 364	6 331
Upplupna arbetsgivaravgifter	35 246	35 056	44 055
Upplupna elkostnader	1 737	300	1 737
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	10 453	9 719	10 453
Fartygsbemanning	15 410	9 561	15 410
Avsättning Trygghetsmedel	5 019	5 571	5 019
Ispatrullering i Nordatlanten	7 870	7 179	7 870
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	2 600	2 600	2 600
Avvecklingskostnader HKF	–	15	–
Sekundering av personal	–	1 175	–
Isbrytning	–	4 189	–
Helikopterkostnader	3 070	5 050	3 070
Övriga upplupna kostnader	12 468	14 095	18 268
Förutbetalda intäkter	45 043	21 280	45 043
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>	<b>197 423</b>	<b>176 626</b>	<b>223 196</b>

**Not 31 Poster inom linjen**

	Affärsverket		Koncernen
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31
<b>Antastbara pensionsförpliktelser</b>			
Antastbara pensionsförpliktelser	83 722	91 793	83 722
<b>Ställda säkerheter</b>			
Fondförsäkring	–	–	1 469

70 procent av antastbara pensionsförpliktelser för affärsverkets personalkategorier (exklusive lotsar) som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder.

Fondförsäkring avseende så kallade tiotaggare i SMA Helicopter Rescue AB.

## Affärsverket styrelse



**Jan Sundling**  
Ordförande  
Verkställande direktör



**Elizabeth Nyström**  
Vice ordförande  
Ekonom



**Ann-Catrine Zetterdahl**  
Generaldirektör



**Guy Ehrling**  
Kommunikationskonsult



**Ann Frisk**  
Utvecklingschef  
Volvo Lastvagnar AB



**Margareta Lützhöft**  
Docent



**Eva Nypelius**  
Egen företagare



**Lena Göthberg**  
Generalsekreterare



**Eric Nilsson**  
Seniorkonsult



**Hans Fotmeijer**  
SACO (fr.o.m.110601)



**Tapani Hoffrén,**  
ST



**Göte Karlsson**  
SEKO



**Per Lagerström**  
SACO (t.o.m. 110531)

### Revisorer, affärsverket

**Leif Lundin** ansvarig revisor, Riksrevisionen

**Arne Månberg** uppdragsledare, Riksrevisionen

## Affärsverket ledning



**Ann-Catrine Zetterdahl**  
Generaldirektör



**Noomi Eriksson**  
Stf. Generaldirektör  
Direktör Styrning och Planering  
Direktör Sjö- och flygräddning



**Ove Eriksson**  
Direktör Affärer



**Jonas Vedsmand**  
Marknadsdirektör



**Maria Ottosson**  
Kommunikationsdirektör



**Ulrika Worge Carlsson**  
Direktör Utveckling och Kompetens



**Jaak Meri**  
Direktör Samhälle



**Tomas Årnell**  
Direktör Isbrytning



**Peter Fyrby**  
Rederidirektör

## Koncernbolagens styrelser

**Sjöfartsverket Holding AB**  
**Ann-Catrine Zetterdahl**, ordförande  
**Noomi Eriksson**, VD  
**Lars Widell**

**Osprey Training AB**  
**Ann-Catrine Zetterdahl**, ordförande  
**Noomi Eriksson**  
**Lars Widell**

**SMA Helicopter Rescue AB**  
**Ann-Catrine Zetterdahl**, ordförande  
**Noomi Eriksson**  
**Lars Widell**  
**Peter Nordkvist**,  
arbetstagarrepresentant

### Revisorer, koncernbolagen

**Kristian Stensjö** ansvarig revisor  
Deloitte AB, Göteborg

## Utdelning och skattemotsvarighet

Riktlinjerna för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. Skattemotsvarigheten ska utgå med 26,3 procent på årets resultat. För 2011 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då redovisningen visar en förlust.

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

Stockholm den 21 februari 2012

Jan Sundling  
**Ordförande**

Elizabeth Nyström  
**Vice ordförande**

Ann-Catrine Zetterdahl    Guy Ehrling  
**Generaldirektör**

Ann Frisk

Lena Göthberg

Eric Nilsson

Margareta Lützhöft

Eva Nypelius

Hans Fotmeijer

Tapani Hoffrén

Göte Karlsson

### Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits den 27 februari 2012

Leif Lundin

Arne Månberg

## Sjöfartsverkets geografiska organisation



Produktion: LfV Tryck i samarbete med Sjöfartsverket  
 Grafisk formgivning & tryck: LfV Tryck Norrköping 2012  
 T12-102



601 78 Norrköping  
Telefon 0771-63 00 00  
E-post: [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)  
[www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)