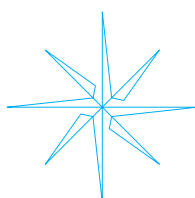
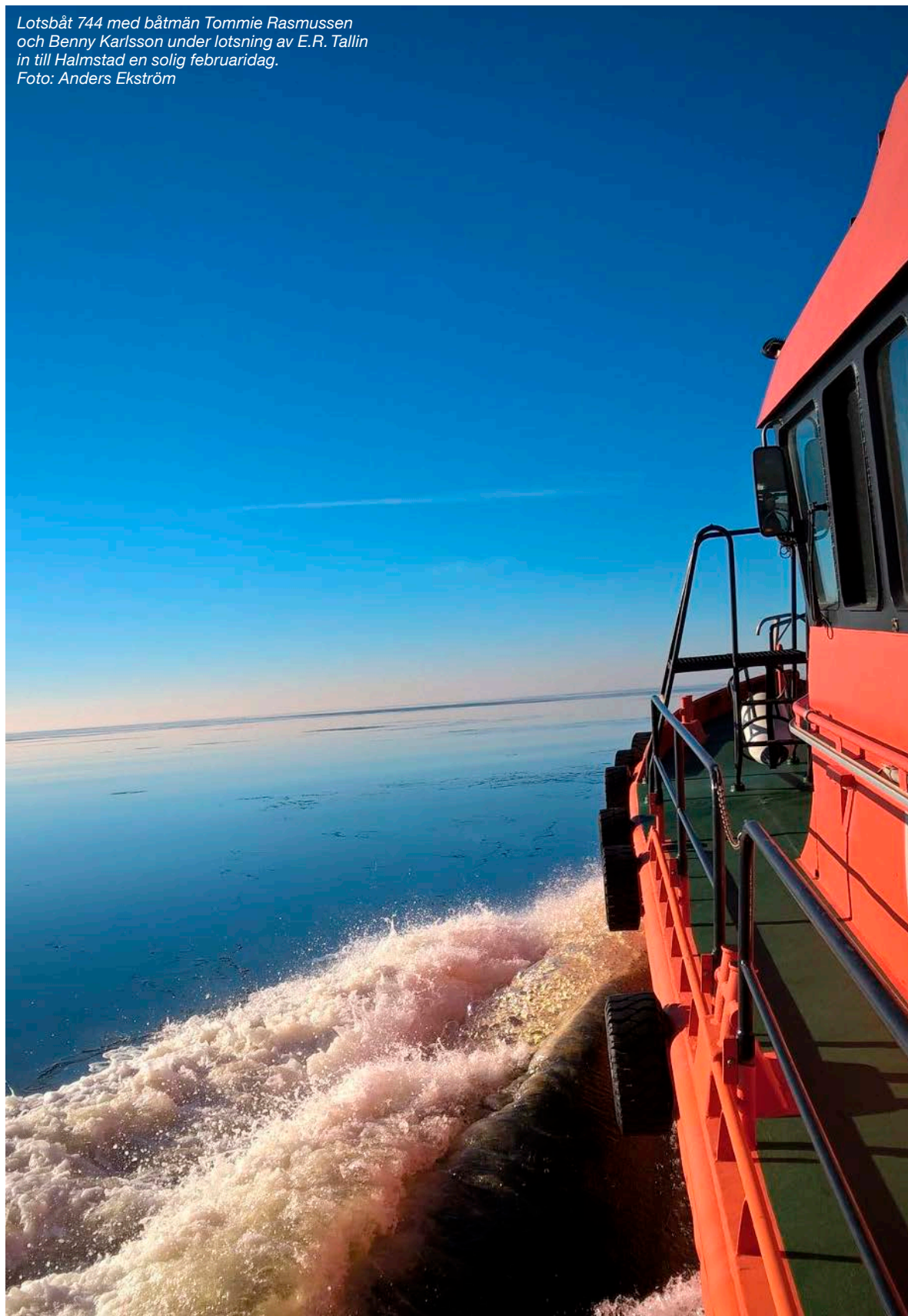


ÅRSREDOVISNING 2016

FÖR SJÖFARTSVERKET



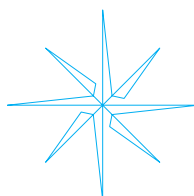
Lotsbåt 744 med båtmän Tommie Rasmussen och Benny Karlsson under lotsning av E.R. Tallin in till Halmstad en solig februaridag.
Foto: Anders Ekström



Innehåll

Generaldirektören har ordet	4
Förvaltningsberättelse	6
Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse	7
Koncernbolagen	8
Sjöfartsmarknaden.....	9
Transportpolitiska mål och verksamheter.....	12
Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål	12
Uppgift, mål och måluppfyllelse	14
Strategiska mål och måluppfyllelse	16
Verksamhetsredovisning	17
Farleder	17
Isbrytning.....	19
Sjögeografisk information.....	21
Sjötrafikinformation	23
Lotsning.....	26
Sjö- och flygräddning.....	29
Myndighetsuppgifter	34
Gemensamma funktioner.....	40
Personalredovisning	44
Attrahera	44
Rekrytera.....	44
Introducera	44
Utveckla.....	44
Avsluta.....	46
Intern styrning och kontroll	47
Verksamhetsrelaterade risker	47
Finansiella risker.....	47
Genomförda granskningar	50
Förbättringsåtgärder	51
Bedömning av interna styrningen och kontrollen.....	52
Ekonomi.....	53
Årets ekonomiska händelser	53
Uppfyllelse av de ekonomiska målen	63
Farledsprojekt.....	63
Tvister och utredningar	63
Flerårsöversikt och nyckeltal.....	64
Redovisningsprinciper	67
Noter.....	71
Utdelning och skattemotsvarighet.....	85
Styrelse, ledning och revisorer	86

Årsredovisning 2016 finns tillgänglig på
Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se
Redaktör: Maria Andersson
Utgivningsdatum: 2017 – 03
Omslagsfoto: Nicklas Liljegren
© Sjöfartsverket



Generaldirektören har ordet

Det ska fungera.

För den som vill överleva i en snabbt föränderlig omvärld krävs att man ibland lägger örat mot marken för att lyssna efter det som närmar sig, men också en förmåga att lyfta blicken för att se längre än den egna gårdsplanen.

Att vara lyhörd, snabbfotad och innovativ är det som gäller för vilket företag som helst som önskar en långsiktigt hållbar existens. Det gäller även för en myndighet som Sjöfartsverket. Vi lever med myndighetens långa cykler, men också tillsammans med andra på en hotad planet där marknaden ständigt förändras och nya tjänster efterfrågas. Med nya utmaningar kommer nya innovationer, och det som är funktionellt i dag kan snart vara förlegat. Med utgångspunkt från Sjöfartsverkets viktiga roll i det svenska maritima klustret vill vi fortsätta att skapa förutsättningar för både affärsnytta och samhällsnytta genom en proaktiv samverkan över gränserna och en ekonomi i balans.

Resultatet 2016 efter finansiella poster uppgick till +123 mkr. Ökade kostnader för förändringar av pensionsskulden har påverkat resultatet negativt. Anledningen är att realräntan kontinuerligt har sjunkit under en rad år, vilket gör att skulden och därmed även kostnaden har ökat kraftigt från år till år. Utöver kostnaderna för ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden har extra kostnader även tillkommit eftersom vi har skrivit ned värdet på de gamla räddningshelikoptrarna.

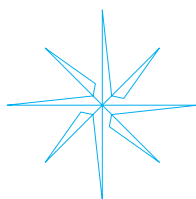
De intäkter och kostnader som vi på olika sätt kan påverka själva uppvisar däremot positiva avvikelser och vårt kontinuerliga arbete för att öka intäkterna och minska kostnaderna avspeglar sig på sista raden. Det operativa resultatet, d v s rensat från effekterna av realräntan i pensionsskultsberäkningen och nedskrivningen av de gamla räddningshelikoptrarna, uppgick till omkring +270 mkr.

Från 2017 upphör det tillfälliga anslaget och vi har därför för första gången tvingats fatta beslut om höjning av farledavgifterna med åtta procent från 1 januari 2017. Sjöfartsverket sänkte farleds-

avgifterna med fem procent 2015. Vi har också under 2016 arbetat mycket med en ny avgiftsmodell för att möta pågående strukturomvandling av sjönäringen och för att öka förståelsen för Sjöfartsverkets prissättning. Den planeras träda i kraft i januari 2018.

Vi har under året haft fokus på effektivisering och samordning. Det gäller alla våra processer. För ekonomi i balans handlar också om ordning och reda. Sjöfartsverket har under året granskats och kritiserats vilket har lett oss till intensifierade insatser. Mycket fungerar väl på Sjöfartsverket, men vår ambition är att allt ska fungera. I år har vi fokuserat på intern styrning och kontroll, inköp och ärendehantering. När man i ett arbete runt ordning och reda gräver djupt i skåpen, och även låter andra göra översyn, hittar man nya fynd av oreda. Oreda som också måste ordnas upp. Ett av dessa områden gäller helikopterverksamheten, som är en viktig del av sjö- och flygräddningen. Att införliva ett privat bolag i det statliga Sjöfartsverket var inte gjort i en handvändning. Ett omfattande implementeringsarbete, som skedde parallellt med anskaffning och drifttagande av nya räddningshelikoptrar, ledde till en lång lista med åtgärder. Vi är inte riktigt i mål än, men vi har kommit en bra bit på väg. Helikopterverksamheten är den yngsta medlemmen i vår familj och jag är särskilt stolt över att kunna säga att trots de omfattande förändringarna har sjö- och flygräddningen hela tiden uppnått sina mål när det gäller det som är deras viktiga uppdrag, nämligen att rädda liv.

När vi har ordning i alla skåp, ordentligt sopat i hörnen och en budget i balans kan Sjöfartsverket lägga sitt krut på det som är verkligt roligt och som vi är bra på, nämligen att bistå sjöfarten med nautiskt nytänk.



Sjöfartsverket har en ledande roll i det svenska maritima klustret och vi anstränger oss för att ligga i framkant när det gäller miljön. Under det gångna året har vi förverkligat en idé om att skapa en klimatneutral båt. Genom projektet GreenPilot har vi konverterat en lotsbåt till metanoldrift med syfte att gå i bränslen som en så kallad first mover. Sjöfartsverket har donerat lotsbåten Pilot 729 för detta syfte.

Vi har också satt spaden i jorden för Mälarpjektet, Sveriges största sjöfartsprojekt sedan bygget av Göta Kanal. Det är ett gigantiskt bygge för framtiden, för större fartyg och för säkrare sjöfart. För att sjöfarten ska kunna avlasta landtrafiken krävs rätt förutsättningar och Mälarpjektet är ett bra exempel på hur större fartyg kan ta större last och därmed avlasta landtrafiken. Det ger effektivare transporter och mindre miljöpåverkan.

På kassunfyren Nordvalen i Norra Kvarnen finns sedan december 2016 landets nordligaste väderstation till havs. Genom information om faktisk vind och kunskap om isens rörelser underlättas planeringen av isbrytarresurser. Den nya stationen ger observationer till sjöss även i realtid. Isbrytarverksamheten kan därmed bedrivas mer effektivt med mindre bränsleåtgång vilket ger både minskade utsläpp och ekonomiska besparingar.

Vi har uppnått 100 miljarder mätta djup - på pappret kanske bara en siffra, men i det stora sjömätningssuppdraget är det en milstolpe värd att fira. Vi har även levererat vårt uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlands-sjöfart och kustsjöfart.

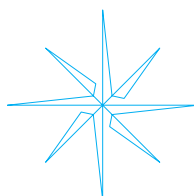
Sjöfartsverket genomför cirka 1000 sjöräddningsinsatser per år tillsammans med våra samverkanspartners. Antalet sjöräddningsinsatser under maj till september ökade 2016 jämfört med föregående år, från 724 insatser till 899. Årets fritidsbåtsäsong blev därmed den mest sjöräddningsintensiva sedan 2007.

Parallellt med årsredovisningen redovisar Sjöfartsverket sitt hållbarhetsarbete. Det gör vi för att visa hur vi bidrar till ett hållbart samhälle. Det handlar om vår förmåga att vara en hållbar myndighet där människor trivs att arbeta, där medarbetarna känner stolthet och där våra kunder och intressenter upplever att vi lyssnar och levererar för att vi tillsammans ska bidra till Sveriges konkurrenskraft, samtidigt som vi värnar om liv och en minskad miljöpåverkan. Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap – det är vår vision – och vår dagliga utmaning handlar om att upprätthålla sjövägarna för en säker och tillgänglig sjöfart. ▲

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Foto: Ida Ling Flanagan



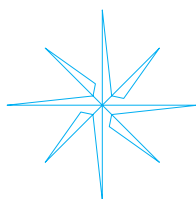
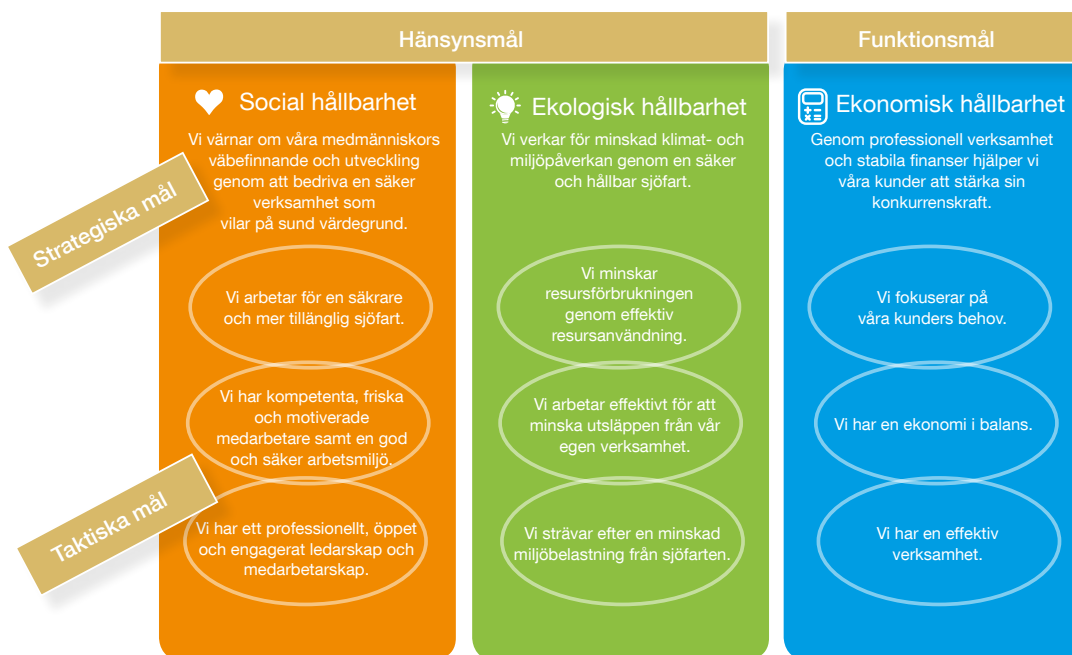
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn som lyder under Näringsdepartementet. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom sina kärnverksamheter bidrar myndigheten till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Sjöfartsverkets kärnverksamheter är att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, lotsa fartyg till och från hamn, säkerställa system för att navigera rätt och undvika olyckor, hålla hamnarna vinteröppna i hela landet, erbjuda sjömän en meningsfull fritid samt att bistå dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Under det övergripande transportpolitiska målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet och hälsa samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet. Det finns idag sju preciseringar av funktionsmålet, varav en är att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras och stärka den internationella

konkurrenskraften, en inriktning som belyses i våra strategiska mål. Generationsmålet vägleder Sjöfartsverket och implementeras genom våra fastställda strategiska mål medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom våra taktiska och operativa mål – en modell som tar avstamp i de tre hållbarhetsdimensionerna socialt, ekologiskt och ekonomiskt.



Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation med ett kvalitets- och miljöledningssystem som ger förutsättningar för en ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i huvudprocesserna ska fokus ligga på hur myndigheten arbetar och att det arbetas med rätt saker.

Sjöfartsverkets styrmodell har en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder myndigheten att sätta prioriterade och mätbara

mål. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, operativa mål och förbättringsaktiviteter. Under 2016 har särskilt fokus lagts på förbättring av den interna styrningen och kontrollen, vilket har resulterat i en ny policy för intern styrning och kontroll med underliggande instruktion. Riskanalys har integrerats i verksamhetsplaneringen och följs upp genom regelbundna resultatdialoger. Dessutom har tillämpningen av den statliga värdegrunden förstärkts genom ett antal nya och uppdaterade riktlinjer.



Sjöfartsverkets ledning och styrelse

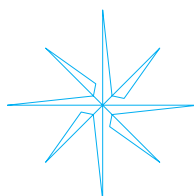
Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen och är ansvarig för verksamheten. Generaldirektören (GD) ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar.

GD utgör tillsammans med cheferna för de olika staberna och avdelningarna Sjöfartsverkets

ledning. Ledningsgruppen består GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

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

Arbetet i styrelsen har under året bedrivits enligt den fastställda arbetsordningen, som



reglerar uppgiftsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit sju möten och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, hållbarhetsredovisning, treårsplan och budget samt fastställt den övergripande verksamhetspolicyn, finanspolicyn och policyn för intern styrning och kontroll. Vid varje ordinarie sammanträde har GD:s verksamhetsuppföljning till styrelsen föredragits och diskuterats.

Ekonomi och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året. Styrelsen har aktivt deltagit i flera strategiska frågeställningar, där arbetet med ny avgiftsmodell och den strategiska fartygsförsörjningen har varit frågor av särskild dignitet. Under hösten genomfördes det årliga strategiseminarier på Arkö där inriktningen för treårsplanen 2018–2020 fastställdes.

Koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB (556727-4567) är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Bolaget har två dotterbolag: SMA Maintenance AB (556760-0126) och SMA Helicopter Rescue AB (556079-5162).

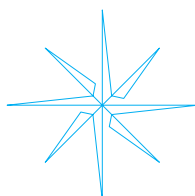
SMA Maintenance AB utför tekniskt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Bolaget

är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 med tillståndsnummer SE.145.0136. Bolaget har idag kapacitet att inom ramen för detta tillstånd bedriva helikopterunderhåll på typerna Agusta-Westland AW139 samt Sikorsky S76. Bolaget har som främsta fokus att säkerställa hög teknisk tillgänglighet i sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs från fem orter: Göteborg, Umeå, Norrtälje, Visby och Ronneby. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats utanför Göteborg. Rörelseresultatet för 2016 uppgår till knappt 3 mkr, vilket motsvarar en vinstmarginal på nästan 7 procent. Likviditeten i bolaget är stabil.

I Sjöfartsverket Holding AB och SMA Helicopter Rescue AB bedrivs ingen verksamhet. SMA Helicopter Rescue AB är under avveckling. Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB är Sjöfartsverkets GD Ann-Catrine Zetterdahl. Styrelseordförande i SMA Maintenance AB och SMA Helicopter Rescue AB är Sjöfartsverkets Stf. GD Noomi Eriksson. ▲



Sjöfartsverkets räddningshelikopter AW139 med besättning.
Foto: Lloyd Hogan

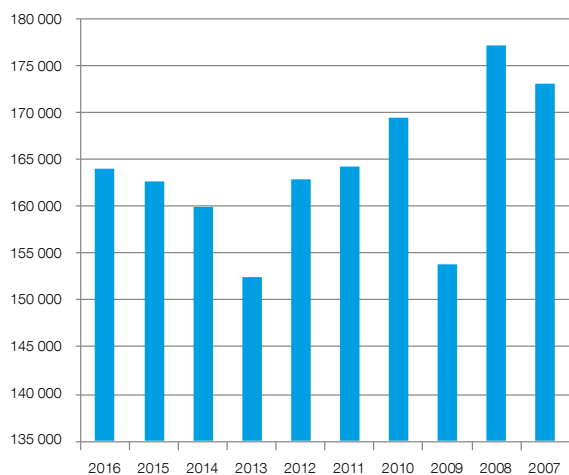


Sjöfartsmarknaden

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

Bilden nedan visar utvecklingen gällande avgiftspliktiga godsvolymer över en 10 års period.

Avgiftspliktiga godsvolymer (1 000 ton)



Under 2016 omsattes i de svenska hamnarna 164 (162,6) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymer har ökat med knappt en procent jämfört med föregående år. Både gods transporterat med lastfartyg och gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat. Ökningen är främst hänförlig till övrigt ej lågvärdigt gods, men även oljeprodukter har ökat. Volymerna avseende skogsprodukter och lågvärdigt gods har däremot minskat medan transporterna av bilar och husvagnar är i nivå med föregående år. Trots den ökade godsvolymer

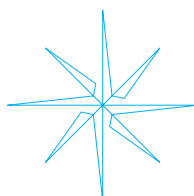
under de senaste två åren är den framtida utvecklingen svårbedömd. Återhämtningen är utdragen på grund av fortsatt dämpad utveckling i omvärlden. Dessutom motverkas återhämtningen av strukturella förändringar som dels består av större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlöp, dels av en överflyttning av gods från sjöfart till andra transportslag.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 75 procent eller 123 miljoner ton med lastfartyg och 25 procent eller 41 miljoner ton med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren. Den sjöledes transporterade godsvolymer, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till knappt 154 miljoner ton 2016. Det inrikes transporterade godset uppgick till 10 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt sex procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har den andelen varit relativt stabil.

Ökningen för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 0,3 procent vilket i volym motsvarar 0,4 miljoner ton. Den importerade godsvolymer transporterad med lastfartyg är oförändrad medan den exporterade godsvolymer har ökat med 1,8 procent (0,9 milj ton). Det inrikes transporterade godset med lastfartyg har minskat med fem procent, vilket motsvarar 0,5 miljoner ton. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer ökat med 2,5 procent eller 1,0 miljoner ton.

Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,8 miljoner vilket är en minskning med 0,1 miljoner jämfört med 2015.

Vad gäller godstyper är ökningen för oljeprodukter 1,1 procent, vilket i volym motsvarar 0,6 miljoner ton jämfört med 2015. Övrigt ej lågvärdigt gods, som står för drygt hälften av den totala godsvolymer, ökade med 3,9 procent eller 3,1 miljoner ton. Skogsprodukter och lågvärdigt gods minskade med respektive 19 procent, vilket motsvarar 0,4 respektive 2,0 miljoner ton.



Under 2016 minskade antalet anlöp återigen. Antal anlöp har minskat, mer eller mindre, varje år sedan 2007. Under 2016 minskade antal anlöp med 1 411 vilket motsvarar 1,5 procent jämfört med 2015. Hela minskningen avser passagerarfartyg och järnvägsfärjor medan

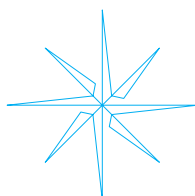
antalet anlöp för lastfartyg är i nivå med antalet 2015. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2016 för 78 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet har varit detsamma de senaste åren.

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2016	2015	2014	2013	2012
Lastfartyg					
Utrikes gods	114 246	113 359	112 211	105 823	116 121
Därav lastat gods	51 694	50 780	50 546	48 465	53 283
Därav lossat gods	62 552	62 580	61 665	57 358	62 838
Inrikes lastat gods	9 014	9 491	9 078	9 405	9 817
Summa lastfartyg	123 259	122 851	121 289	115 228	125 938
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	39 597	38 659*	37 574*	36 111*	35 840*
Därav lastat gods	19 642	19 145*	18 633*	17 927*	18 184*
Därav lossat gods	19 955	19 514*	18 941*	18 184*	18 029*
Inrikes lastat gods	1 184	1 119*	1 103*	1 024*	1 022*
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	40 781	39 777	38 677	37 135	36 862
Summa utrikes gods	153 863	152 438	150 192	142 325	152 346
Summa inrikes lastat gods	10 178	10 189	9 774	10 038	10 454
Gods, totalt	164 041	162 627	159 966	152 363	162 800
ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK					
Lastfartyg	21 519	21 415	21 913	22 125	24 003
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	74 911	76 426	77 009	77 059	79 474
Summa anlöp	96 430	97 841	98 922	99 184	103 477

* Värde korrigerat från tidigare årsredovisning, fördelning bil/husvagn mellan lastat/lossat utrikes och lastat Inrikes.

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Oljeprodukter	19 892	17 874	31 117	32 958	3 469	3 029	54 477	53 861
Skogsprodukter	7 236	7 620	4 841	4 877	626	559	12 703	13 056
Övrigt ej lågvärdigt gods	37 260	36 121	43 124	41 158	3 657	3 636	84 041	80 915
Lågvärdigt gods	5 027	6 401	1 460	1 127	1 906	2 888	8 393	10 416
Bilar och husvagnar	1 921	1 907*	1 965	1 974*	540	498*	4 426	4 379
Summa	71 336	69 923	82 507	82 094	10 198	10 610	164 041	162 627

* Värde korrigerat från tidigare årsredovisning, ändring av fördelning bil/husvagn mellan lastat/lossat utrikes och lastat Inrikes.

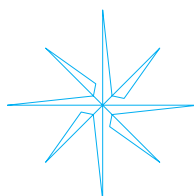


Antal anlöp per lotsområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Luleå	2 003	2 159	381	405	2 384	2 564
Gävle	1 978	2 001	-	-	1 978	2 001
Stockholm	2 340	2 113	6 059	6 607	8 399	8 720
Södertälje	1 408	1 410	851	558	2 259	1 968
Kalmar	3 048	3 304	3 720	4 062	6 768	7 366
Malmö	3 697	3 651	60 552	60 780	64 249	64 431
Göteborg	4 098	3 881	2 020	2 312	6 118	6 193
Marstrand	2 213	2 204	1 328	1 702	3 541	3 906
Vänern	734	692	-	-	734	692
Summa	21 519	21 415	74 911	76 426	96 430	97 841

Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för drygt 67 procent av landets totala antal anlöp vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Antal anlöp inom Malmö lotsområde minskade endast marginellt jämfört med föregående år. Den största minskningen av antalet anlöp har skett inom Kalmars, Marstrands och Stockholms lotsområden.

Det transporterade godset har ökat med 1,4 miljoner ton jämfört med 2015, vilket motsvarar 0,9 procent. De största ökningarna noteras på väst- och sydkusten, inom Göteborgs och Malmös lotsområden medan de största minskningarna finns på norrlandskusten, då främst inom Luleås lotsområde, samt även för Marstrands lotsområde på västkusten. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 46 procent. ▲

Avgiftspliktiga godsvolymer exkl. bilar och husvagnar fördelade på lotsområde, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Luleå	6 466	7 034	5 279	5 373	1 565	2 387	13 310	14 794
Gävle	3 904	3 711	5 318	6 239	325	317	9 547	10 267
Stockholm	6 192	5 692	8 479	8 244	627	653	15 297	14 589
Södertälje	1 778	1 759	4 598	4 090	409	429	6 785	6 278
Kalmar	6 530	6 793	5 257	5 529	3 088	3 105	14 874	15 427
Malmö	16 270	15 709	17 481	16 944	331	375	34 082	33 028
Göteborg	17 942	16 530	19 575	18 765	1 596	1 422	39 112	36 717
Marstrand	9 542	10 025	13 526	14 008	1 653	1 382	24 722	25 415
Vänern	791	764	1 029	927	65	44	1 885	1 735
Summa	69 415	68 017	80 542	80 119	9 658	10 114	159 615	158 250



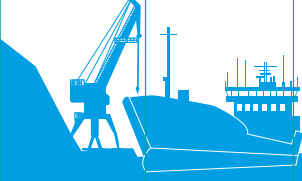






Transportpolitiska mål och verksamheter

Sjöfartsverket ska genom sina verksamheter bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen kan uppfyllas. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under detta mål har riksdagen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet, och hälsa, samt generationsmål för miljö och miljökvalitet.

Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverkets resultatredovisning delas in i verksamhetsområden. Av redovisningen ska det så långt möjligt framgå

vad myndighetens prestationer bidragit till i form av leveranskvaliteter och uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Sjöfartsverket är en engagerad aktör i arbetet för en hållbar sjöfart. Vår vision, *Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap*, sätter sjöfarten på transportkartan genom att erbjuda effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling som skapar nytta för sjöfarten samtidigt som ekonomin ska vara i balans.

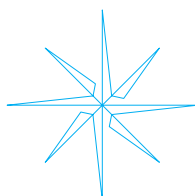
VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP							
<p>LEVERERA LOTSNING</p> <p>Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlop till hamn.</p> 	<p>TILLHANDAHÅLLA FARLEDER</p> <p>Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt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

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

Nationellt generationsmål och miljökvalitetsmål

Sjöfartsverket ska verka för att generationsmålet nås och myndigheten ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska bidra till att lämna över ett samhälle där de

stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det bland annat att användningen av farliga ämnen ska minska och hanteras rätt så att vår verksamhet blir resurseffektiv och kretsloppen fria från farliga ämnen. Målet innebär också att hushållningen med naturresurserna ska vara god. Därutöver ska andelen förnybar energi öka och energianvändningen



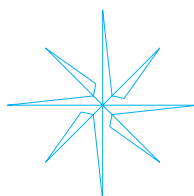
effektiviseras med minimal påverkan på miljön. Sjöfartsverket verkar för att nå generationsmålet genom att vi strävar efter att minska resursförbrukningen, utsläppen och användningen av farliga ämnen. Generationsmålet implementeras genom de fastställda strategiska målen medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom de taktiska och operativa målen.

De sexton nationella miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön 2020. Sjöfartsverkets verksamhet bidrar i synnerhet till att fem av miljö kvalitetsmålen nås; 1) Begränsad klimatpåverkan, 2) Frisk luft,

3) Bara naturlig försurning, 4) Ingen övergödning, 5) Giffri miljö samt 6) Generationsmålet om resurseffektiva och giffria kretslopp. Verksamheten påverkar i någon mån även målen Hav i balans samt Levande kust och skärgård liksom Ett rikt växt-och djurliv, som bland annat pekar på etappmålen om biologisk mångfald.

Sjöfartsverket redovisar nedan uppföljningen av sin genomförandeplan för att bidra till att relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås, enligt uppdrag i regeringsbeslut I:26, 2015-06-25 med beteckningen M2015/2633/Mm.

Åtgärd i genomförandeplan	Genomförande	2016
Miljödifferentierade avgifter Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6	Utvidga miljödifferentieringen till flera miljöpåverkande faktorer. Undersök hur Sjöfartsverket kan medverka till att skapa internationellt användbara incitament.	<i>Förslag framtaget för införande av ny avgiftsmodell från den 1 januari 2018.</i>
Forskning och innovation Mål: 1, 2, 3, 4	Sträva efter att prioritera projekt som bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten både i projekt som Sjöfartsverket deltar i och vid fördelning av nationella Fol-medel. Använder resurser i simulator och rederi för demonstrationsverksamhet och tester.	All vår Fol ligger i linje med transport-politikens hållbarhetsmål. 15 stycken Fol-projekt med inriktning på miljöområdet har prioriterats och finansierats med offentliga medel motsvarande drygt 25 miljoner kr. Ytterligare 35 miljoner av offentliga medel har lagts på 42 stycken Fol-projekt med huvudsaklig inriktning på energieffektivisering, teknikutveckling, sjösäkerhet eller kapacitets- och kompetensutveckling.
Lång- och kort-siktig ambition för klimatneutralitet Mål: 1, 2, 3, 4	Ta fram underlag för ställningstagande om vilken ambition vi ska ha på kort och lång sikt på vägen mot klimatneutralitet.	Utredning planeras för genomförande 2017.
Energieffektivisering av våra fartyg Mål: 1, 2, 3, 4	Undersöka möjligheter att effektivisera motorer, ventilationssystem, värmesystem samt genomföra de projekt som är ekonomiskt rimliga. Projektera ny isbrytare med inriktning att driftsättning sker under 2021. Undersöka om återstående klimatpåverkande utsläpp från drivmedel kan klimatkompenseras.	Undersökta möjligheter: Elektronisk bränsleinsprutning. Variabelt varvtal. Batterihybridteknik: Till isbrytare och nybygge av arbetsfartyg. Simulering av effekt på isbrytare planerad. Genomfört: Elektronisk bränsleinsprutning på motorerna i isbrytaren Ymer. Fullskaleprojekt med batterihybridteknik pågår (WINMOS II). Modernisering av ventilationssystem på 4 fartyg (Isbrytarfartygen Atle och Frej samt arbetsfartygen Baltica och Scandica). Tre äldre motorer på fartyg utbyta. Ventilationssystemet på arbetsfartyget Baltica har effektiviserats. Projekt för effektivisering av värmesystemen på arbetsfartygen Baltica och Scandica påbörjade. Behovsanalys av ny isbrytare pågår. Utredning om klimatkompensation planeras för genomförande 2017.



Fortsättning från föregående sida

Miljödifferentierade avgifter	Genomförande	2016
Klimatneutrala lots-transporter Mål: 1, 2, 3, 4	Optimera energianvändningen för uppvärmning av lotsbåtar. Minska bränsleförbrukningen genom anpassad fart och körteknik samt smartare planering av lotstransporterna. Successivt byta ut gamla motorer. Utveckla effektivare lotsbåtskoncept för nya lotsbåtar.	Bidragit med en lotsbåt till projektet <i>Green Pilot</i> där metanoldrift ska testas. Energieffektivisering genom luft-luft värmepump har gjorts på en lotsbåt. Fler sådana installationer kommer att göras. Ny motor installerad på en lotsbåt under 2016 (7 st 2014–2015).
Använda nedbrytbara produkter fria från farliga ämnen Mål: 5, 6	Identifiera löpande vilka produkter vi kan avstå från eller som kan ersättas med hälso- och miljövänligare alternativ.	Har planerat detaljerad inventering under 2017.
Ställa miljökrav i upphandlingar Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6	Översyn av rutiner och instruktioner för upphandling och leverantörskontroll.	Översynen är planerad att påbörjas under 2017.
Inventera och åtgärda misstänkta markföroreningar Mål: 5, 6	Identifiera och prioritera vilka områden som behöver saneras. Planera eventuella saneringar.	Inventering och preliminär bedömning av eventuell föroreningsrisk är genomförd.

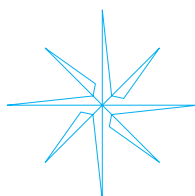
Uppgift, mål och måluppfyllelse

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

Sjöfartsverket redovisar de verksamhetsmål som bäst beskriver respektive verksamhet på en övergripande nivå. Målen har delats upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst

bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet) eller hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa). Under rubriken nyckeltal redovisas de verksamhetsmål som är relevanta för respektive verksamhet. Under rubriken personal anges antal årsarbetskrafter och statistik över sjukfrånvaro.

Det ekonomiska utfallet på verksamhetsnivå, som summerar till Sjöfartsverkets totala rörelseresultat, finns redovisat separat i avsnitten för respektive verksamhet. ▲



Verksamhet	Nyckeltal och mål 2016	Målpåfyllelse	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
Farleder	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Tillgänglighet ViVa = 95 % Vårutprickning (enligt plan)	99,7% 96,4 % Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 170,4 Sjukfrånvaro = 2,97 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål=100 %	2 tim 28 min 100 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 3,0 ¹ Sjukfrånvaro = 0 %
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning= 5 500 km ² Införande av djupdata i DIS ² expressärende (inom 1 månad)=95% Införande av djupdata i SJKBAS ³ expressärende (inom 3 månader)=95% Leverera ENC ⁴ (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)=95% Antal externa ENC-användare =2 900	4 443 km ² 100 % 75 % 90,5 % 3 669	Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 90,7 Sjukfrånvaro = 3,19 %
Sjötrafikinformation	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	6 st ⁵ 100 st loggade fall	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 34,6 Sjukfrånvaro = 2,34 %
Lotsning	Leverans av lots inom 5 timmar =95 % Antal webbaserade lotsbeställningar =90%	98,9 % 91,9 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 375,6 Sjukfrånvaro = 1,51 %
Sjö- och flygräddning	<i>Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom:</i> 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten 90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	96,3 % För litet mätvärde 100 % För litet mätvärde	Hänsynsmål Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 152,4 Sjukfrånvaro = 0,67 %
Myndighetsuppgifter	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 57,3 Sjukfrånvaro = 1,74 %
Gemensamma funktioner	Administrativa kostnader i procent av rörelse-kostnader = 14 % Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda =19 %	11,5 % 15,5 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 162,5 Sjukfrånvaro = 3,66 %

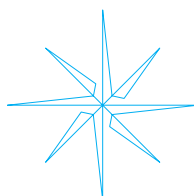
¹ Isbrytarna bemannas via externt företag.

² Databassystem för lagring av djupdata.

³ Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.

⁴ Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

⁵ Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.



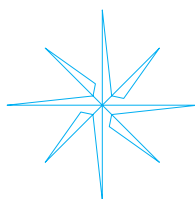
Strategiska mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverket ska leverera ett resultat som uppgår till avkastningskravet i regleringsbrevet om 3,5 procents räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på lång sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en total ram om 450 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. Uppfyllelsen av de ekonomiska målen framgår mer detaljerat i ekonomiavsnittet.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket för 2016 fastställt mål inom de olika hållbarhetsperspektiven. Dessa mål och måluppfyllelsen 2016 framgår av nedanstående tabell. ▲

Perspektiv	Strategiskt mål	KPI	Mål	Utfall
Social hållbarhet	Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande och utveckling genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på en sund värdegrund.	Värde (index) enligt medarbetarundersökning		
		- arbetsförhållanden	4,0	3,7
		- stress	4,0	3,6
		- fysisk- och säkerhetsmiljö	4,0	3,7
		MMI (Motiverad medarbetarindex)	80	68
		Sjukfrånvaro	<3%	2,2 %
Ekologisk hållbarhet	Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.	Minskad bränsleförbrukning per lotstransport	10%	0%
Ekonomisk hållbarhet	Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.	Medieindex	(321,7 år 2015)	977
		Räntabilitet på eget kapital	3,5%	0,0 %
		Soliditet	25%	12,3 %
		Omsättning per årsarbetare (belopp i tkr)	2 100	2 362



Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2016. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under Gemensamma funktioner.

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

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 med kontroller av farledsnätet och efterföljande åtgärder för att bibehålla farledernas dimensionering.

Övergripande målsättning för farledsverksamheten

- Vi säkerställer att de kapacitetshöjande åtgärderna i farledsnätet tillgodoser sjöfartens ändrade trafikmönster och nautiska behov.
- Vi ser till att utmärkningen av farleder är anpassad fullt ut till de behov som finns hos morgondagens trafik.
- Vi har en tillgänglighet på DGPS och ViVa som är minst 99,8 respektive 95 procent.

Måluppfyllelse 2016

För att tillförsäkra ett väl fungerande farledsnät i framtiden har Sjöfartsverket under året arbetat vidare med de projekt som ingår i den av regeringen fastställda *Nationell plan för transportsystemet för perioden 2014–2025*.

Måluppfyllelse/Farleder i Sverige		
	Mål 2016	Utfall 2016
Tillgänglighet DGPS	99,8 %	99,7 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	96,4 %

Uppsatta mål för verksamheten har delvis uppnåtts och anledningen till att tillgängligheten på

DGPS är under målvärdet beror främst på problem med stationen i Otterbäcken. Arbetet pågår med att förbättra säkringarna.

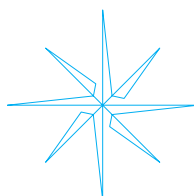
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket utvecklar farlederna i nära samarbete med Trafikverket, som finansierar farledsinvesteringar enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastrukturen. Under året har ett intensivt utredningsarbete bedrivits samt planering och genomförande av beslutade projekt.

Sjöfartsverket fick under året ett regeringsuppdrag att tillsammans med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inre vattenvägar och kustsjöfart, identifiera eventuella hinder samt föreslå åtgärder i syfte att främja gods- och persontransporter sjövägen. Uppdraget slutredovisades till regeringen i december 2016.

Sjöfartsverket har tecknat kontrakt med Züblin Scandinavia AB som är den entreprenör som fick i uppdrag att bygga om Södertälje kanal och sluss inom ramen för Mäljarprojektet. Anläggningsarbetena som ska bedrivas i strukturerad samverkan startade under senhösten och beräknas vara klara mot slutet av 2019. För åtgärderna i Mäljarfarlederna pågår planeringsarbete och förprojekttering. Muddringsåtgärderna ska samordnas med hamnarna i Västerås och Köping och själva genomförandet planeras till 2019.

I Klintehamn pågår breddning och fördjupning av farled och hambassäng, vilket beräknas vara slutfört i mars 2017. Projektet är samfinansierat av Trafikverket och Region Gotland och möjliggör att bulkhantering kan flytta från Visby till Klintehamn.



I Landsortsprojektet pågår en tillstånds- och tillåtighetsprocess. Projektet har initierats för att säkra bränsleförsörjningen till Stockholm och Mälardalen efter den beslutade stängningen av terminalerna Bergs och Loudden, som beräknas ske någon gång under 2019. Omfattande utredningar har genomförts under året såsom simuleringar, bottenundersökningar m.m. Huvudalternativet innebär en förändrad farledssträckning vilket medför ett förfarande med regeringsprövning för inrättande av ny farled. Tillstånd- och tillåtighetsprövning beräknas pågå till 2018.

I slutet på november hölls huvudförhandling vid Mark- och miljödomstolen i Luleå om projekt Malmporten. Dom med villkor för genomförande kommer att avkunnas i februari 2017. Projektet handlar om att fördjupa och bredda farlederna in till Luleå för att därigenom skapa förbättrade förutsättningar för malmtransporter genom att möjliggöra för s.k. Östersjömax att anlöpa Luleå hamn.

Fördjupade åtgärdsvalsstudier har genomförts för farleden till Göteborg liksom för Trollhätte kanal inklusive Vänersjöfarten. Den sistnämnda studien syftar till att ta fram beslutsunderlag med inriktning och rekommendationer för Vänersjöfartens framtid. Underlaget kommer att lämnas till kommande åtgärdsplanering för prioritering i nationell plan 2018–2029 som fastställs våren 2018.

Under året har större underhållsåtgärder genomförts i form av förstärkt erosionsskydd i Göta Älv och injekteringar i sluss 4 i Trollhättan. Ett stort

antal armaturer för kanalbelysning har bytts ut för övergång till LED-belysning och ett nytt styrsystem för farledsbelysning har projekterats för utförande under 2017. Fasadrenovering har utförts på hamnfyren Parapeten (tillika Helsingborgs lotsstation) och planprogrammet för utveckling av Falsterbokanalerna har efter undersöknings- och utredningsarbete varit ute på remiss. Cirka 60 fyrar har byggts om till modern teknik.

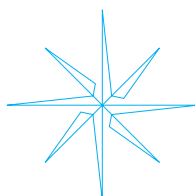
Samarbetet med Försvarmakten gällande underhåll av militärledssystemet har fortsatt. Återskapandet av militärledssystemet beräknas vara slutfört vid utgången av 2019.

Under 2016 har en ny teknikplattform för Sjöfartsverkets Viva-system tagits i bruk, vilket innebär en renodling av hur data hanteras i systemet. Den nya plattformen har också funktioner för att automatiskt övervaka systemet och att larma vid fel, vilket ökat tillgängligheten avsevärt. Uppgraderingar och nyetableringar av ViVa-stationer har skett på flera platser.

I syfte att skapa en redundans till GPS och andra satellitsystem som sjöfarten är starkt beroende av har Sjöfartsverket under 2016 inlett ett utvecklingssamarbete med andra östersjöländer. Målet med projektet, som förutsätter delfinansiering från EU, är att tillsammans undersöka förutsättningarna för ett landbaserat positioneringssystem (kallat R-mode) som komplement till GPS. Sjöfartsverket deltar med DGPS-stationer och båtar som testplattformar.



Första spadtaget, Mälarpjektet.
Foto: Nicklas Liljegren



Ekonomi

Resultaträkning Farleder, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	177 203	103 446	177 203
Övriga externa intäkter	72 872	53 303	43 473
Summa rörelseintäkter	250 075	156 749	220 676
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-119 788	-115 038	-112 607
Övriga externa kostnader	-99 450	-105 963	-93 029
Avskrivningar	-79 496	-60 726	-58 837
Summa rörelsekostnader	-298 734	-281 727	-264 473
Rörelseresultat	-48 659	-124 978	-43 797

I syfte att stärka den finansiella ställningen har Sjöfartsverket erhållit en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014–2016 varav 100 mkr avser farledsverksamhet. För år 2015 återbetalade Sjöfartsverket anslagsmedel om knappt 74 mkr p g a oklarheter i hur medlen fick användas. Under 2016 har anslagsvillkoren ändras genom riksdagsbeslutet i höst-ändringsbudgeten.

Isbrytning

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

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning som fördelar isbrytarresurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is- och trafiksituationen. Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till mars disponeras vid behov ytterligare isbrytande fartyg genom avtal. Under året har provverksamhet genomförts med ett av Kustbevakningens större kombinationsfartyg i isbrytningsverksamheten.

Övergripande målsättning för isbrytningsverksamheten

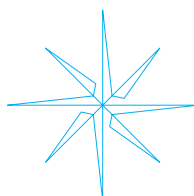
- Fartyg lämpade för vintersjöfart ska oavsett vintrarnas svårighetsgrad erbjudas isbrytarassistans utanför skyddade farvatten.
- Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans ska vara högst fyra timmar.

Måluppfyllelse 2016

Denna säsong har isbrytarna assisterat 748 handelsfartyg och genomfört 29 bogseringar. Under föregående år assisterades 144 handelsfartyg och 11 bogseringar. 236 fartygsanlöp till svenska hamnar har krävt isbrytarassistans under den gångna vintern.

Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 2 timmar och 28 minuter, vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 3 timmar och 28 minuter.

Vintern 2015–2016 blev en lindrig isvinter. Då isutbredningen var som störst i slutet av januari täcktes Bottniska vikens kust av tunn jämn is eller nyis. Vidare söderut fanns endast nyis längs vissa delar av kusten. Det var först mot slutet av februari som Bottenviken frös till helt. Isbrytningssäsongen startade i början av januari och avslutades i början av maj. Frej avslutade sin charter för Finland i slutet av april och därmed avslutades det femårskontrakt som tecknades 2011 mellan Finska Trafikverket och Sjöfartsverket för inhyrning av en svensk isbrytare till finsk verksamhet. Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts fullt ut.



Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Av Sjöfartsverkets fem isbrytare är Oden 29 år gammal, medan övriga isbrytare är över 40 år gamla. Under den senaste tioårsperioden har det successivt gjorts en omfattande livstidsförlängning av isbrytarflottan, bland annat har system ersatts med moderna, t.ex. för maskinövervaknings- och propellermotorreglering, samtidigt som de flesta rörsystem har bytts ut helt eller delvis. Även utrustning har bytts ut eller uppdaterats. För att anpassa Atleklassen till dagens moderna fartyg har bogserkykan byggts om och ett nytt automatiskt bogerspel har införskaffats. Även inredningen har moderniserats.

Som enskilda fartyg har den befintliga isbrytarflottan en teoretisk livslängd fram till år 2030–35. För att kunna vidmakthålla förmågan att bryta is och assistera vintersjöfarten i Östersjön behöver ett successivt utbyte, alternativt livstidsförlängning, av de äldsta isbrytarna inledas. Ett projekt har därför startas med syfte att inledningsvis göra en strategisk studie av bedömda kommande behov och de förväntade livscykelkostnaderna för utbyte av hela isbrytarflottan och därtill kopplade alternativa lösningar. Förstudien ska vara klar sommaren 2017 och utgöra ett beslutsunderlag avseende fortsatt tillvägagångssätt och finansiering.

Under sommaren var isbrytaren Oden uttyrd till Polarforskningssekretariatet för att genomföra Arctic Ocean 2016, en forskningsexpedition i samarbete med Kanada. Förutom Oden deltog även den kanadensiska isbrytaren Louis S. St-Laurent. Fartygen arbetade i Arktiska oceanen, främst i Amundsenbassängen och områdena kring undervattensbergskedjorna Lomonosovryggen och Alfaryggen under sex veckor. Syftet med det kanadensiska forskningsprogrammet var att samla in data om den kanadensiska kontinen-

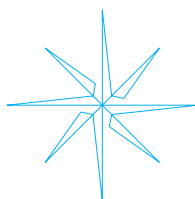
talsockelns utsträckning. Insamlad data kommer att ligga till grund för Kanadas anspråk på områden som är en förlängning av landets kontinentalsockel enligt FN:s havsrättskonvention. De svenska forskningsprojekten hade inriktning på miljökemi, maringeologi och atmosfärforskning. Ombord fanns även danska och norska forskningsprojekt inom maringeologi respektive isteknik.

På kassunfyren Nordvalen i Norra Kvarken finns sedan december 2016 landets nordligaste väderstation till havs. Genom information om faktisk vind och kunskap om isens rörelser underlättas planeringen av isbrytarresurser. Den nya stationen ger observationer till sjöss även i realtid. Isbrytarverksamheten kan därmed bedrivas mer effektivt med mindre bränsleåtgång vilket ger både minskade utsläpp och ekonomiska besparingar.

Tillsammans med Finland har Sjöfartsverket, i likhet med intentionerna i statsavtalet, fortsatt att samutnyttja resurserna för att täcka isbrytningsbehovet.

Representanter för Sjöfartsverket, finska Trafikverket och estniska Sjöfartsverket har under det gångna året inlett möten och diskussioner i enlighet med det nya samförståndsavtalet mellan de tre länderna. Målet är bl.a. att föreslå en gemensam optimal servicenivå och utreda den gemensamma isbrytarkapaciteten för framtida behov.

Samarbetet inom den för Östersjöländerna gemensamma organisationen Baltic Icebreaking Management har fortsatt under året. Det har bl.a. resulterat i en uppdaterad gemensam hemsida på internet där det löpande informeras om aktuell isbrytningsverksamhet.



Ekonomi

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	200 000	200 000	200 000
Övriga externa intäkter	74 071	111 875	96 180
Summa rörelseintäkter	274 071	311 875	296 180
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-10 055	-9 843	-5 035
Övriga externa kostnader	-266 530	-294 252	-278 779
Avskrivningar	-29 313	-31 563	-32 327
Summa rörelsekostnader	-305 898	-335 658	-316 141
Rörelseresultat	-31 827	-23 783	-19 961

I syfte att stärka den finansiella ställningen erhöll Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014–2016. 200 mkr av dessa var hänförliga till isbrytningsverksamheten. De senaste två åren har isvintrarna varit mycket lindriga. Både intäkter och kostnader är högre 2015 till följd av mer omfattande forskningsexpeditioner.

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 olika typer av sjökortsprodukter. Intresset för sjögeografisk data ökar i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för analyser i samband med miljökartläggning, havsplanering och för forskningsändamål. Sjömätning i svenska farvatten ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationell standard.

Samarbete och utbyte av data sker inte bara på ett nationellt plan, med t.ex. Kustbevakningen, Lantmäteriet, Forsvarsmakten, Sveriges Geologiska Undersökning och Havs- och vattenmyndigheten, utan även inom EU.

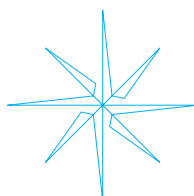
Sjömätning i svenska farvatten sker enligt en fastställd plan som även är överenskommen inom HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission). Ett sätt att möta de ambitiösa målen inom HELCOM-planen är att, genom samverkan med övriga Östersjöländer, arbeta

inom det EU-finansierade projektet FAMOS som Sjöfartsverket leder.

Inom sjögeografisk information utövas en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder genomförts för att höja kvaliteten på sjögeografiska data enligt en långsiktig plan 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 de viktiga sjökortsprodukterna vilket inkluderar navigationsvarningar och Ufs. Uppdaterade sjökort produceras, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten, navigationsvarningar sänds ut på Navtex och VHF.

Övergripande målsättning för sjögeografisk information

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används för kommersiell sjöfart ska sjömåtas i enlighet med överenskommelsen inom HELCOM.



- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.

Måluppfyllelse 2016

Sjömätning har främst utförts inom FAMOS-projektet och projektet ADAPT (Assuring Depth of fairways for Archipelago Public Transportation). Det sistnämnda projektet syftar till att utveckla och implementera säkra, tidseffektiva och bränsleeffektiva rutter för transport av människor och gods i Stockholms och Ålands skärgårdar. Under 2016 har det totalt sjömåttats 4 443 km² och med det resultatet är nu drygt 53 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard.

Arbetet inom ScanDIS (digitalisering av tidigare insamlad data) med att skapa en geografiskt heltäckande djupdatabas har fortsatt under året och hela kuststräckan inklusive de stora insjöarna (Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren) är nu inlagd i databasen.

Arbetet med Nationell Strandlinje (NSL), som syftar till kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinjen, fortsätter planenligt i samverkan med Lantmäteriet. Området från Haparanda till Skellefteå (ca 10 procent av totala ytan) är hanterad. Som ett resultat av detta blir sjökortsprodukterna uppdaterade vilket är viktigt då användningen av elektroniska sjökort tillsammans med GPS ökar väsentligt.

	Utfall 2016	Mål 2016
Införande av djupdata i DIS Expressärende (inom 1 månad)	100 %	95 %
Införande av djupdata i SJKBAS Expressärende (inom 3 månader)	75 %	95 %
Leverera ENC (EN/ER) till Primär Expressärende (inom 7 dagar)	90,5 %	95 %
Antal externa ENC-användare	3 669	2 900
Genomförande av interna sjömätningar, km ²	4 443	5 500

Uppsatta mål för verksamheten har delvis uppnåtts. Målet gällande SJKBAS har medvetet nedprioriterats i samband med bytet till nytt sjökortssystem. Leverera ENC har även det påverkats av mindre resurser under bytet till nytt sjökortssystem. Sjömätningen har drabbats av väderbortfall i större utsträckning än normalt.

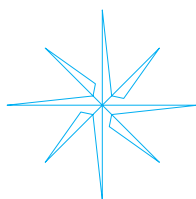
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under 2016 har deltagande skett på Båtmässan i Göteborg och Allt för sjön i Stockholm samt de flytande båtmässorna på Orust och Gustavsberg. Fokus detta år har varit ”Håll dig säker i sommar!” där båtsportkorten marknadsförts med fokus på att sjökort är en färskvara och att det pågående Sjökortsliftet (byte av referensnivån i sjökortsdatabasen) påverkar de grunda vattnen. Sjöfartsverket deltog även på Kartdagarnas mässa i Gävle där tjänster riktade mot offentlig sektor marknadsfördes.

Under 2016 har ett nytt och mer standardiserat sjökortsproduktionssystem driftsatts. Projektet som har omfattat nyutveckling, implementering och utbildning medför även en betydande migrering av data som kommer att fortsätta även under 2017. Det nya systemet tryggar att Sjöfartsverket även i framtiden kan producera sjökortsprodukter enligt internationell standard. Vidare har projektet Sjökortsliftet fortsatt enligt plan. En viktig komponent i sjökortsliftet är även arbetet med NSL.

Sjöfartsverket har regeringens uppdrag att genomföra de insatser avseende systemlösningar och förädling av sjögeografisk information som behövs för att uppfylla EU-direktivet INSPIRE, som syftar till att tillgängliggöra geografisk data för främst miljööändamål. På geodataportalen (www.geodata.se) finns metadata och hänvisningslänkar upplagda för teman som Djupdata, Sveriges havsgränser, Sjösäkerhetsanordning och Farleder.

Sjöfartsverkets kartvisare är utvecklad för att tillgängliggöra data och är byggd för att visa både statisk och liveuppdaterad information.



Tjänster som är tillgängliga i dagsläget är bland annat Ufs-notiser, felrapporterade sjösäkerhetsanordningar, möjlighet att se på sjökort, båtsportkortsutbredningar, lotsområden, försäljare av sjökort, Sjöfartsverkets sjömättningsplan 2014–2020, djupinformationens kvalitet samt ViVa – Vind och vatteninformation.

Under året har så kallad Print on Demand-teknik implementerats för de ordinarie sjökorten, vilket sänkt kostnaderna och minskat behovet av lagerlokaler. Sjökortslagret har flyttats från Luftfartsverkets lokaler till Sjöfartsverkets egna lokaler i Norrköping.

Ekonomi

Resultaträkning sjögeografisk information, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	64 368	61 704	45 615
Summa rörelseintäkter	64 368	61 704	45 615
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-81 033	-72 968	-72 896
Övriga externa kostnader	-43 780	-42 615	-28 313
Avskrivningar	-6 503	-5 447	-6 899
Summa rörelsekostnader	-131 316	-121 030	-108 108
Rörelseresultat	-66 948	-59 326	-62 493

Variationen i intäkter de senaste åren är hänförlig till omfattningen av olika EU-projekt där Sjöfartsverket erhållit bidrag i olika grad. Detta påverkar även de externa kostnaderna genom bl.a. omfattningen av sjömätning med såväl interna som externa resurser.

Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del i uppdraget att tillgodose kraven på hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Sjötrafiktjänst (VTS) är en funktion som bedrivs i utpekade kustnära områden från särskilda sjötrafikcentraler med bemanning och utrustning enligt internationella regelverk. VTS har som främsta syfte att genom informationsutbyte med sjötrafiken minska risken för grundstötningar, kollisioner samt annan fara, och därmed förhindra sjöolyckor och miljöutsläpp.

Utöver VTS inkluderas även sjötrafikrapporteringssystem (SRS) och de sjösäkerhetstjänster som ingår i den nautiska multifunktionen Sweden Traffic i verksamheten.

Sjötrafikcentraler är etablerade i Södertälje, Malmö och Göteborg och Marstrand. I Söder-

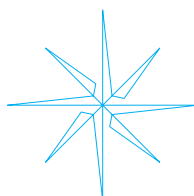
tälje finns multifunktionen Sweden Traffic, som erbjuder nationell nautisk service i form av utsändning av navigationsvarningar och felrapportering i farledssystemet. De utför också incidentrapportering och sjöövervakning enligt EU:s Övervakningsdirektiv.

Övergripande målsättning för sjötrafikinformation

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

Måluppfyllelse 2016

Tillsammans med Göteborgs Hamn AB har utvecklingsarbetet i den gemensamma funktionen



*Maria Gregersdotter, VTS-operatör.
Foto: Niklas Maupoix*



GotApp (Gothenburg Approach) fortsatt. Ett arbete med uppbyggnad av processtyrning av hamnanlöp med stöd av EU-projektet Mona Lisa 2.0 har fortgått. En demonstrator har byggts för det nya konceptet Port CDM (Port Collaborative Decision Making) inom ramen för Sea Traffic Management. Maritime Single Window och nya hamnsystem kommer tillsammans med Port CDM utgöra den tekniska plattformen för att utveckla anlöpsprocessen.

Under året har 6 st incidenter inträffat inom VTS-område. Olyckorna kunde inte påverkas av VTS. Totalt sett har det under året skett 100 st loggade fall, jämfört med år 2015 då det var 136 st.

Uppsatta mål för verksamheten har delvis uppnått. Målet gällande inga incidenter i form av grundstötningar/kollisioner i VTS-område kunde inte uppnås då det inträffat incidenter, även om det skett utan att VTS-operatör haft möjlighet att påverka aktuella situationer.

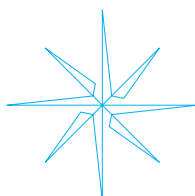
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Verksamheten sjötrafikinformation är i en utvecklingsfas. Tillsammans med Transportstyrel-

sen pågår framtagning av en gemensam hemställan till regeringen angående en ny VTS-lag. En konsekvens av det är att kompetensutvecklande åtgärder som ska resultera i IALA-godkända VTS-utbildningar och certifierade VTS-operatörer har påbörjats. Nya mätetal och nyckeltal för sjötrafikinformation-processen håller på och har, till viss del, tagits fram.

Två anskaffningsprojekt har inletts, varav ett är ett nytt verksamhetsstöd för Sweden Traffic som driftsattes i juni 2016. Det andra avser ett nytt awareness-verktyg som under perioden 2017–2019 kommer att ersätta det gamla VTS-systemet. Förprojektering, marknadsanalys och specifikationsarbete är klara. Resultatet ska användas i det huvudprojekt som startas under första kvartalet 2017. Inriktningen är att systemanskaffningen, om möjligt, ska göras i samarbete med externa parter.

Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS och det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Tester av nya funktioner för digital miljörapportering (e-reports) och rutt-

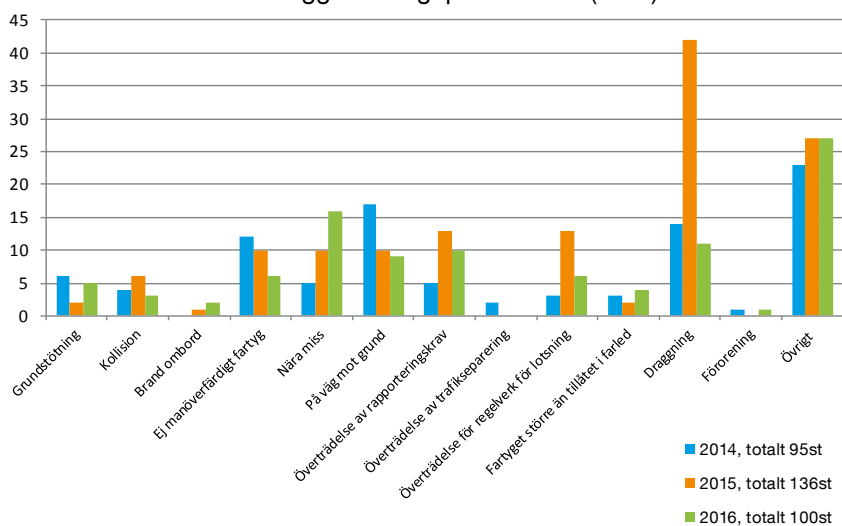


byten mellan land och sjö sker i samarbete med EU-projekten Mona Lisa 2.0 och EfficienSea 2.

I trafikcentralen i Södertälje har etablering av den nationella nautiska tjänsten Sweden Traffic fortgått enligt projektplan. Funktionerna för incidentrapportering i Safe Sea Net, TSS-övervakning, MSI/navigation varningar och nautisk felrapportering av sjösäkerhetsanordningar har samlats i verksamhetssystemet Sea Traffic. Driftstart av kundsupport för Single Window har skett.

Trafikverkets stora infrastruktursatsning i Göteborg med nya Götaälv-förbindelser vid Marieholm är i full gång. Tunnelarbeten har fortsatt och brodelen är färdig. Göteborgs Stad, som ska ersätta Göta-Älvbron, har färdigställt sina planer och förberedande muddringsarbeten har påbörjats. I samtliga tre Göta Älv-projekt finns avtal tecknade om Sjöfartsverkets insatser.

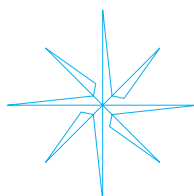
Loggförda ingripanden VTS (antal)



Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	2 554	3 241	1 855
Summa rörelseintäkter	2 554	3 241	1 855
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-34 444	-31 580	-28 418
Övriga externa kostnader	-7 297	-7 936	-7 600
Avskrivningar	-3 804	-3 876	-4 652
Summa rörelsekostnader	-45 545	-43 392	-40 670
Rörelseresultat	-42 991	-40 151	-38 815

Intäkterna ökade 2015 främst genom samarbetet med Trafikverket gällande Göta älv. Personalkostnaderna har kontinuerligt ökat under perioden till följd av tillkommande arbetsuppgifter.



Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning som ska öka sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handelssjöfarten. 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, så kallad öppensjölotsning. För att lots ska få utföra denna typ av lotsningar, som alltså inte omfattas av lotsplikten, krävs en specifik utbildning för att erhålla ett så kallat Red card certifikat.

För att uppfylla säkerhets- och servicemålen finns en lotsningsorganisation som är uppdelad i tre huvudfunktioner:

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

Övergripande målsättning för lotsningsverksamheten

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

Måluppfyllelse 2016

Servicegraden, d.v.s. hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och medelvärdet

för alla lotsområden var under perioden 98,9 procent. Inget område ligger under målvärdet.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). MSW Reportal driftsattes under 2016 och är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. De flesta beställningar, cirka 92 procent under 2016, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via MSW Reportal.

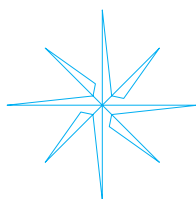
Marknadsföringsinsatserna för öppensjö- och sundslotsningar fortsätter genom besök hos större rederier. Insatserna har bidragit till att öppensjö- och sundslotsningar ökar för tredje året i rad. Lotsningarna har ökat med nästan 20 procent eller 139 uppdrag jämfört med 2015.

Arbetet med att minska bränsleförbrukningen fortsätter i form av åtgärder som ska leda till bättre planering av lotsbåtskörning i syfte att minska körsträckan och antalet körningar, val av lotsbåtstyp, ecodriving m.m. Målsättningen är att minska bränsleförbrukningen per lotsning med 10 procent. Under 2016 har den genomsnittliga bränsleförbrukningen varit på oförändrad nivå jämfört med referensperioden mars 2012 till februari 2013. Verksamheten fortsätter dock att arbeta för att uppnå målet.

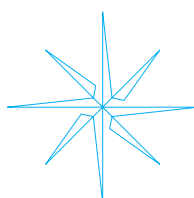
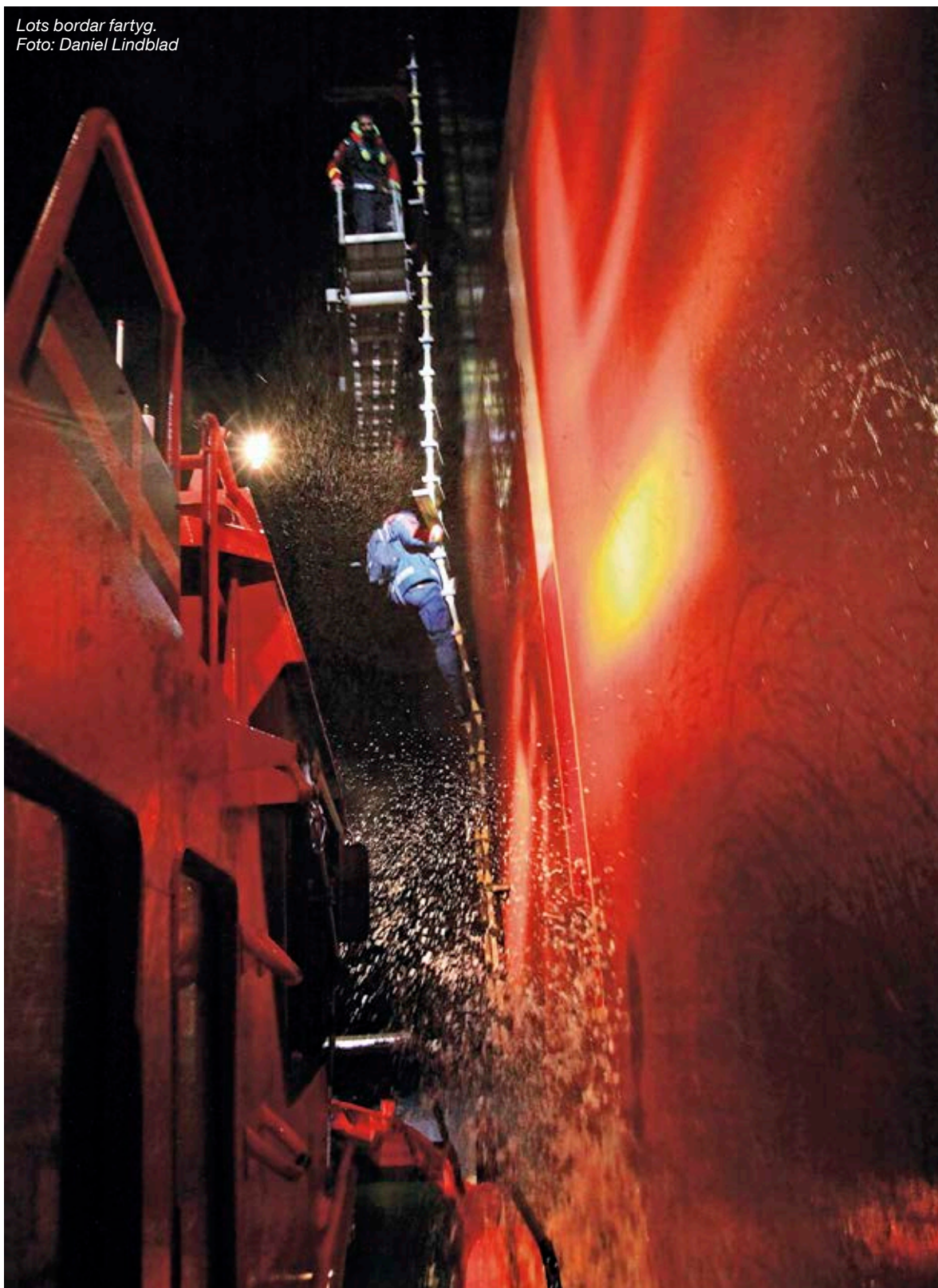
Uppsatta mål för verksamheten har delvis uppnåtts. Det är målet med att minska bränsleförbrukningen med 10 procent per lotsning som inte nåtts, men förbättringsarbete pågår för att kunna uppnå målet.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till ca 32 500. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, men också strukturella förändringar som innebär att mer gods transporteras



Lots bordar fartyg.
Foto: Daniel Lindblad



landvägen. Under de senaste åren har nivån stabiliserats till ca 32 500 lotsningar per år. Totalt uppgick antalet lotsningar under året till 32 669 (32 399) vilket motsvarar en ökning med knappt en procent jämfört med föregående år. Inom Stockholms lotsområde har lotsningarna ökat med 397 lotsningar eller 11 procent, vilket innebär en återhämtning efter ett par år med minskat antal lotsningar. Inom de flesta lotsområden har antalet lotsningar ökat eller kvarstått på ungefär samma nivå som föregående år. Inom Kalmar och Göteborg har dock antalet utförda lotsuppdrag minskat. Störst har minskningen varit i Kalmar, med 287 lotsningar eller drygt sex procent. Tack vare en ökning av antalet öppensjölotsningar överstiger lotsintäkterna totalt sett den förväntade nivån.

Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2016 som ett led i att uppnå högre grad av kostnadstäckning i lotsningsverksamheten, anpassad efter kundernas efterfrågan både vad avser geografisk lokalisering och service. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 96 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till cirka 73 procent.

Under året har arbetet med att minska den totala energianvändningen fortsatt. Det görs bland annat genom effektivare uppvärmning av lotsstationerna och lotsbåtarna då de ligger till kaj samt fortsatt övergång till bränslesnåla bilar. Efter en del tester har Sjöfartsverket kommit fram till att elbilar kan konkurrera med bilar som har förbränningsmotor och därför investerat i tre elbilar för lotstransporter. En av bilarna flyttas runt i landet för att utvärdera om Sjöfartsverket kan byta till elbil på fler platser.

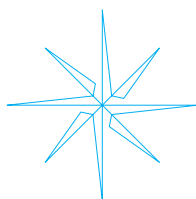
Som en del i det kontinuerliga arbetet med att säkerställa att Sjöfartsverkets verksamhet bedrivs effektivt pågår flera arbeten. Det gäller bland annat anpassad bemanning, flera styrsedlar för lotsar och genomlysning av lotsplaneringsfunktionen. Vidare har samarbetet med Rederiet fortsatt och under vintermånaderna har fem stycken lotsar varit utlånade till isbrytningsverksamheten.

Sjöfartsverkets målsättning är att 2017 ha 60 lotsbåtar i drift jämfört med dagens 72. En förutsättning för att lyckas är att Sjöfartsverket minskar antalet haverier och därmed ökar tillgängligheten för båtarna. En åtgärd som kommer att vidtas är att implementera underhållssystemet Poseidon i verksamheten.

Under året har Transportstyrelsen startat ett arbete med att se över lotsplikten i Sverige. Syftet är att ta fram enhetliga regler och se över var gränsen för lotsplikt ska gå i varje enskild lotsled. Sjöfartsverket ser fram mot arbetet och bidrar bland annat genom deltagande i referensgrupp och expertgrupp men det är Transportstyrelsen som startat översynen och som föreskriver vilka fartyg Sjöfartsverket ska lotsa.

Lotsarna har en väl inarbetad grundutbildning (SGFL, Svensk Grundutbildning För Lotsar) i enlighet med de rekommendationer som ställs i IMO:s resolution A 960. I lotsarnas utbildning ingår förutom grundutbildning även lokal utbildning, repetitionsutbildning och vidareutbildning. I övrigt hålls löpande simulatorövningar för lotsarna från de olika lotsområdena samt för Red card lotsar. Sjöfartsverkets simulator, som är belägen vid Chalmers i Göteborg, används frekvent. Lotsoperatörer och båtmän har också standardiserade grundutbildningar. Målsättning är att skapa ett mer enhetligt arbetssätt där det är möjligt.

Antal lotsningar per lotsområde			
Lotsområde	2016	2015	2014
Luleå	2 560	2 554	2 773
Gävle	2 695	2 645	3 011
Stockholm	3 911	3 514	3 921
Södertälje	3 073	3 100	3 168
Kalmar	4 249	4 536	4 900
Malmö	5 321	4 955	4 507
Göteborg	5 467	5 696	4 821
Marstrand	4 081	4 136	4 253
Vänern	1 312	1 263	1 307
Totalt	32 669	32 399	32 661



Ekonomi

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	526 117	489 834	459 692
Övriga externa intäkter	12 845	13 167	9 975
Summa rörelseintäkter	538 962	503 001	469 667
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-441 971	-421 255	-420 743
Övriga externa kostnader	-89 628	-86 036	-87 616
Avskrivningar	-28 687	-27 102	-25 358
Summa rörelsekostnader	-560 286	-534 393	-533 717
Rörelseresultat	-21 324	-31 392	-64 050

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 januari 2016. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 96 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till cirka 73 procent.

Sjö- och flygräddning

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

För den operativa ledningen och koordineringen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen driver Sjöfartsverket den nationella integrerade sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint Rescue Coordination Centre) som är samlokaliserad med Kustbevakningens Regionledning Sydväst och Forsvarsmaktens Sjöövervakningscentral i Göteborg. Sjö- och flygräddningscentralen har förmåga att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser 24 timmar om dygnet.

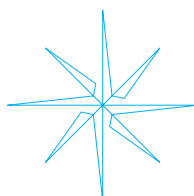
Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby och Säve i Göteborg, samtliga med en

insatstid på 15 minuter dygnet runt. Dessutom deltar även Sjöfartsverkets sjögående enheter i räddningsinsatser, med varierande insatstid mellan 15 minuter och 2 timmar. Svensk sjö- och flygräddning bygger på samverkan, vilket innebär att aktörer såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Forsvarsmakten, Polisen samt vissa andra organisationer frekvent deltar i insatser.

Övergripande målsättning för sjö- och flygräddningsverksamheten

Enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778) ska Sjöfartsverket tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad sjö- och flygräddningstjänst. Följande övergripande mål är fastställda för sjö- och flygräddningstjänsten:

- Vi har en sjöräddningstjänst som är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen.
- Vi har en flygräddningstjänst som ska lokalisera saknade luftfartyg med aktiverad nödsän-



dare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.

- Vi har ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav, med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

Måluppfyllelse 2016

Utfallet för sjöräddningstjänsten under 2016 har varit 96,3 procent på svenskt territorialvatten, medan mätvärdet avseende internationellt vatten varit för litet för att kunna ta fram statistiskt säkerställda uppgifter över måluppfyllelsen. Medeltiden för när en första räddningsenhet var på plats var 27 minuter på svenskt territorialvatten.

Utfallet för flygräddningstjänsten under 2016 var 100 procent avseende luftfartyg med fungerande nödsändare. Inget statistiskt säkerställt mätvärde finns att redovisa för lokalisering av nödställda luftfartyg utan fungerande nödsändare p.g.a. för få insatser under 2016.

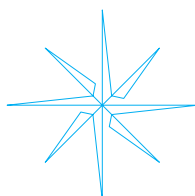
De uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts i de fall mätning varit möjlig.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

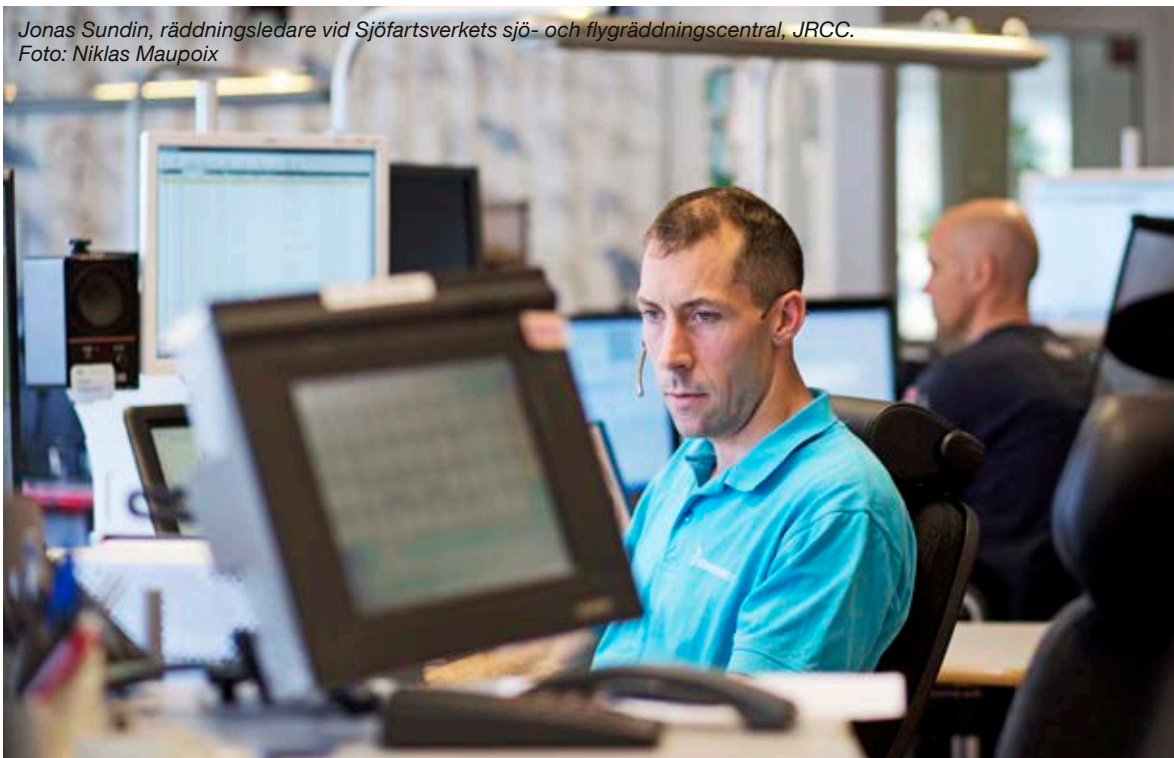
Under 2016 har ett omfattande utvecklingsarbete pågått inom sjö- och flygräddningsverksamheten. Fokus är riktat på utveckling av målsättning, kravbild och förmåga, produktionsstyrning, verksamhetsplanering samt utvärdering av arbetstidsavtal inom Helikopterenheten. Som ett led i detta genomförs i början av 2017 bland annat förändringar i ledningsorganisationen för att bättre motsvara verksamhetens behov.

Nytt integrerat ledningssystem (NILS) som under året införts vid JRCC har förbättrat förmågan att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser. Systemet är driftsäkert, stabilt och effektivt och har tillfört ny funktionalitet såsom flygradarinformation och bättre möjlighet till platssökning. Aktivt arbete pågår med att synkronisera systemet med SOS Alarm AB vil-

Sjöräddningsövning.
Foto: Patrik Nilsson



Jonas Sundin, räddningsledare vid Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral, JRCC.
Foto: Niklas Maupoix



ket exempelvis skulle innebära en tidsvinst vid larmmottagning.

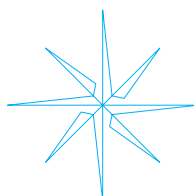
Under 2016 genomfördes grundutbildning till räddningsledare vid JRCC. Grundutbildning sker i tre olika skeden under sammanlagt 15 månader; biträdande räddningsledare, räddningsledare och assisterande räddningsledare inom motsatt profession. Fyra nya räddningsledare erhöll behörighet under året och ytterligare fem slutförde utbildningen till biträdande räddningsledare. Grundutbildningen bygger på IAMSAR-manualen och sker lokalt vid JRCC under handledning av blivande kollegor.

Räddningshelikoptersystemet AW139 har fullt ut etablerats genom att driften vid basen i Visby återupptogs i april 2016, efter att under drygt två års tid ha varit nedprioriterad för att frigöra besättningar för den omfattande utbildningsinsatsen vid införandet av AW139. Vid återupptagandet av beredskapen i Visby skedde det i ny hangar med plats för två helikoptrar och med nybyggda lokaler för boende och kontor.

Baseringarna i Kallinge och på Säve har under året varit föremål för omfattande arbete med anledning av ny hangar inom Ronneby garnison samt ägarbyte och förändrade förutsättningar på Säve Flygplats.

Ur ett systemperspektiv innebär den nya helikoptern en betydande förbättring för sjö- och flygräddningsförmågan. Den tekniska tillgängligheten har dock under året till viss del begränsat operationen. Ledtiden för reservdelar har varit lång, och ett arbete med att tillsammans med tillverkaren förbättra logistiken har påbörjats.

Under 2016 implementerades Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2014:61 "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande räddningsenheter". De nya flygsäkerhetsmässiga villkor som erhöles angav bland annat att förordningen (EU) 965/2012 ska följas i tillämpliga delar där ett av de viktigaste områdena är kravet på ett systematiskt flygsäkerhetsarbete, d.v.s. ett Safety Management System.



Förutom vidmakthållande fjäll- och vinterflygtränning för besättningarna i Umeå genomfördes grundläggande överlevnads- och fjällflygtränning för två besättningar från Norrtälje för att öka redundansen avseende förmåga till insatser i fjällområdet. Utbildning i mörkerflygning med bildförstärkare slutfördes under året.

Ett nytt utbildningssystem för sjögående personal har implementerats under året. Detta har möjliggjort att i samverkan med flera andra

aktörer kraftigt öka antalet utbildade. Totalt har 248 personer genomgått SAR-utbildning för sjögående personal under året, varav våra samverkanspartners stått för 84 av dessa. Jämfört med 2015 är det en ökning med 45 procent. Fokus kommer framgent att ligga på att öka antalet externa partners och antalet utbildningsplatser till fortsättningskursen, Advanced-SAR.

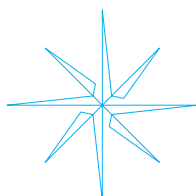
Statistik över uppdrag och insatser*				
	2016	2015	Förändring	Förändring %
Antal sjöräddningsärenden	1 179	936	+243	+26%
Antal flygräddningsärenden	617	638	-21	-3%
Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter	1 141	770	+371	+48%
Antal flygräddningsinsatser med insatta enheter	102	48	+54	+112%
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal	770	264	+506	+192%
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal	61	25	+36	+144%
Stöd till landsting och regioner, antal	512	543	-31	-6%
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal	105	67	+38	+57%
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	494	423	+71	+17%
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	372	316	+56	+18%
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	122	107	+15	+14%
Förmedling av telemedical maritime assistance services	424	530	-106	-20%

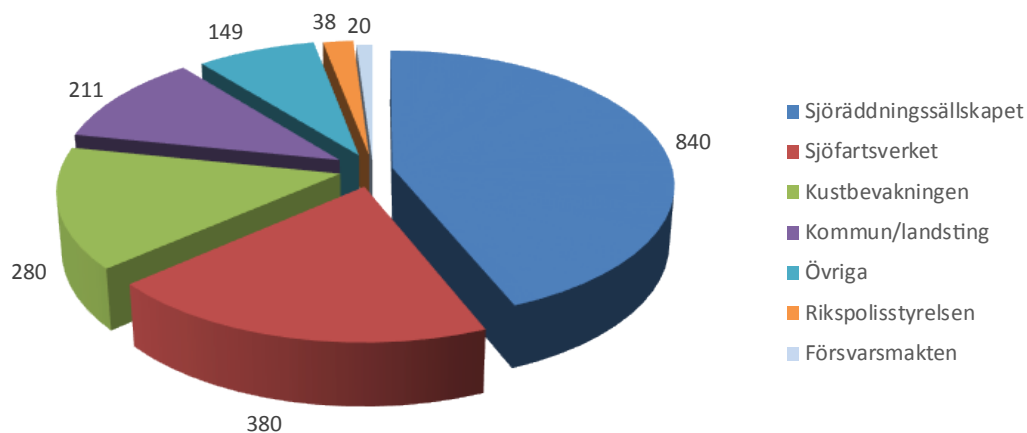
*Noteras bör att under 2016 har ett nytt system implementerats vilket ger en ökad standardisering och tillförlitlighet gällande den statistiska informationen som visas ovan. Uppgifterna från föregående år är därför på grund av metodförändring inte direkt jämförbara med årets siffror. Uppstramad rapportering samt ökad medlyssning bidrar även till avvikelser mellan åren. Till år 2017 kommer uppgifterna vara genererade på exakt samma sätt vilket möjliggör en bättre jämförelse mellan åren.

Med sjöräddningsinsatser respektive flygräddningsinsatser avses insatser inom det statliga ansvarsområdet, som det är definierat i "Lagen om skydd mot olyckor".

Övrig statistik		
	2016	2015
Antal personer som har genomgått SAR-utbildning*	248	171
Antal genomförda regionala samverkansövningar	24	35

*Åren 2014–2016 pågick en övergång till ett nytt utbildningssystem där SAR-G succesivt ersatts av Basic- och Advanced-SAR. Ökning mellan åren som genomgått SAR-utbildning förklaras av samarbete med Sjärräddningssällskapet, Kustbevakningen och Polismyndigheten, vars personal genomgått SAR-utbildningar.



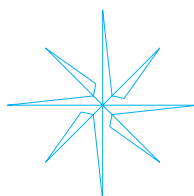


Bilden ovan visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2016 med sjögående och flygande enheter.

Ekonomi

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	132 274	197 332	115 911
Summa rörelseintäkter	287 463	352 521	271 100
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-211 659	-195 525	-173 073
Övriga externa kostnader	-206 605	-235 528	-201 904
Avskrivningar	-49 327	-37 764	-19 711
Summa rörelsekostnader	-467 591	-468 817	-394 688
Rörelseresultat	-180 128	-116 296	-123 588

Intäkterna var högre under 2015 som en effekt av en realisationsvinst i samband med försäljning av en helikopter från S-76 systemet. Avskrivningskostnaderna har ökat i takt med övergången till det nya helikoptersystemet AW139.



Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar utredningstjänster i form av samordning, analys och utredning samt informations- och kunskapspridning. Sjöfartsverket följer den

transportpolitiska utvecklingen och medverkar såväl i det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Till myndighetsuppgifter hänförs även funktionerna forskning och innovation samt Sjömansservice.

Ekonomi

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	83 739	67 829	81 077
Summa rörelseintäkter	83 739	67 829	81 077
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-49 247	-49 032	-42 211
Övriga externa kostnader	-84 782	-74 126	-82 852
Avskrivningar	-896	-881	-441
Summa rörelsekostnader	-134 925	-124 039	-125 504
Rörelseresultat	-51 186	-56 210	-44 427

Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och finansiering via Fol-medel, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant.

Säkerhet och beredskap

Verksamhetens uppdrag är att säkerställa ändamålsenlig styrning och kontroll inom områdena civilt försvar, krisberedskap, informations-säkerhet, säkerhetsskydd och verksamhetsskydd, brandskydd, CBRNE, riskhantering och kontinuitetsplanering. Sjöfartsverket deltar, tillsammans med övriga berörda myndigheter, kommuner och länsstyrelser, i det nationella samverkansarbetet inom samverkansområdena Transporter samt Skydd, undsättning och vård.

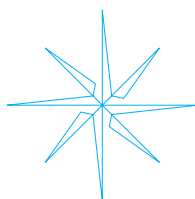
Övergripande målsättning för säkerhet och beredskap

- Sjöfartsverket har en robust och säker verksamhet som fungerar över hela hotskalan.
- Sjöfartsverket efterlever gällande reglering ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv.

Målpuppfyllelse 2016

I syfte att öva samverkan och kommunikation vid en samhällsstörning har Sjöfartsverket inom ramen för krisberedskapsarbetet genomfört en samverkansövning tillsammans med Vattenfall, Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Lilla Edets kommun, NÄRF (Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund), Länsstyrelsen Västra Götaland och Kustbevakningen. Scenariot för övningen var höga flöden i Västra Götaland med en fartygsolycka i Göta älv.

Sjöfartsverket förfogar över ett antal samhällsviktiga verksamheter såväl som kritiska funktioner. Exempel på sådana är sjö- och flygräddningsverksamhet, Trollhätte kanal, farledshållning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informationstekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning. Riskhanteringsprocessen har under året utvecklats och tillämpats vid den organisationsövergri-



pande riskanalys som genomfördes under våren 2016, som en integrerad del i Sjöfartsverkets planeringsprocess. Riskanalysen identifierade och värderade drygt tvåhundra risker. 56 risker bedömdes ha medelhög risknivå och 156 risker bedömdes ha låg risknivå. Analysen påvisade inga risker med hög risknivå, men ett flertal risker har ett högt konsekvensvärde och är därmed viktiga att beakta trots en sammavägd låg risknivå.

Riskanalysen visar att i stort sett samtliga verksamheter är beroende av informationstekniska system, vilket dels stärker behovet av en systemsäkerhetsanalys av myndighetens samtliga förvaltningsobjekt, dels påvisar vikten av kontinuitetsplanering på organisationsnivå för att säkerställa verksamheternas leveransförmåga. Detta eftersom leveransförmågan hos nästan samtliga verksamheter påverkas starkt när det uppstår störningar eller avbrott i de system de är beroende av. Mot den bakgrunden har en extern analys av informationssäkerhetsarbetet upphandlats under året.

Sjöfartsverket har flera verksamheter som kan betecknas som kritiska funktioner ur ett försvarsplaneringsperspektiv dvs. en del av det civila försvar som ska ge stöd åt försvarsmakten vid höjd beredskap. Under året har planeringen för beredskap inom ramen för det civila försvaret återupptagits enligt regeringens beslut.

Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts fullt ut.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Riskhanteringsprocessen har kompletterats med ett moment för kontinuitetsplanering som kommer att implementeras under våren 2017. Kontinuitetsplaneringen är ett led i att säkerställa verksamheternas leveransförmåga över tid.

Den externa analysen av informationssäkerhetsarbetet kommer att resultera i ett underlag med prioriterade förbättringsområden som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med att förbättra och utveckla informationssäkerheten.

Utredningstjänster

Sjöfartsverkets analys- och utredningstjänster styrs av de transportpolitiska målen och omfattar de uppgifter som pekats ut av regeringen i instruktionen för myndigheten samt enskilda utredningsuppdrag som ges Sjöfartsverket.

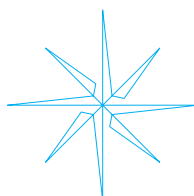
Övergripande målsättning för utredningstjänster

- Vi bidrar till genomförandet av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, inklusive ett miljöindex och spridning av miljöstyrmedel.
- Vi har kvalitetssäkrade miljödata och sjöfartsstatistik, som är tillgängliga för externa kunder.
- Vi arbetar strategiskt med myndigheter, näringsliv och akademi för att möta sjöfartens utmaningar och utvecklingsbehov.
- Vi levererar sakliga och välgrundade kunskapsunderlag till nöjda kunder.

Måluppfyllelse 2016

Sjöfartsverket har under året arbetat med att ta fram ett förslag till ny avgiftsmodell som ska träda i kraft den 1 januari 2018 under förutsättning att notifieringen till EU av föreskrifterna är klar. Sjöfartsnäringslivet är mitt uppe i en omfattande strukturomvandling vilken påverkar godsmängder, anlop och fartygens volym. Den nya avgiftsmodellen syftar till att möta denna strukturomvandling. Den nya avgiftsmodellen ska leda till stabilare intäkter för Sjöfartsverket, bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv, ökad förståelse för Sjöfartsverkets avgiftsmodell hos kunderna samt minskad miljöpåverkan. Det sker genom att antalet undantag, specialregler, rabatter och befrielser har reducerats i den nya avgiftsmodellen, samt att alla fartygstyper debiteras på samma grunder och utan avgiftstak.

Förslaget till ny avgiftsmodell består av farledsavgift, beredskapsavgift, startavgift för lotsning och en rörlig lotsavgift samt gods- och passage-raravgifter. Istället för att ta ut avgiften baserat på fartygets bruttodräktighet, som i den befintliga avgiftsmodellen, delas fartygen i den nya avgiftsmodellen in i dräktighetsklasser baserade på nettodräktighet, vilket på ett bättre sätt speglar



fartygens intjäningsförmåga. Dräktighetsklassen kommer att vara bas för både anlöps-, beredskaps- och lotsavgiften. På så sätt genomförs en harmonisering av storleksindelningen mellan farledsavgift och lotsavgift.

I oktober 2016 infördes det sista systemet i den planerade myndighetsgemensamma portalen Maritime Single Window, vilket innebär att rapporteringssystemen hos Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullverket nu är införlivade i portalen, som har sin grund i direktiv 2010/65/EG. Syftet med direktivet är att förenkla och samordna de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. I Sverige har Sjöfartsverket arbetat tillsammans med Kustbevakningen, Tullverket och Transportstyrelsen för att införa ett myndighetsgemensamt system i nära dialog med sjöfartsnäringen. Sjöfartsverket samordnar och driver det nationella arbetet.

Sjöfartsverket har medverkat i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen. En redogörelse för hur Sjöfartsverkets verksamheter kan bidra till att strategins mål uppnås har sammanställts, vilken innefattar behov av samarbeten med andra myndigheter och vilka synergier som kan skapas med genomförandet av regeringens maritima strategi.

Sjöfartsverket har lämnat underlag och stöd i det uppdrag som Trafikanalys har fått av regeringen, att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen. Uppdraget ska slutredovisas senast den 10 mars 2017.

Havs- och vattenmyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att senast den 15 februari 2017 utveckla en modell och ta fram indikatorer för uppföljning av den maritima strategin samt genomföra en fördjupad utvärdering av strategin med start 2017. I uppdraget ingår också att fördela ansvaret mellan myndigheter för dels åtgärdsområdena i strategin, dels de olika perspektiven hav

i balans, konkurrenskraftiga maritima näringar och attraktiva kustområden. Sjöfartsverket deltar i detta arbete.

Sjöfartsverket deltar även i Havs- och vattenmyndighetens uppdrag att ta fram förslag till havsplaner som visar hur havet ska användas effektivt och hållbart, både nu och i framtiden. Havsplanen ska förena näringspolitiska mål, sociala mål och miljömålen där en hållbar utveckling kräver väl fungerande ekosystem.

Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts fullt ut.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under året sammanställde Sjöfartsverket för fjärde gången en hållbarhetsredovisning med utgångspunkt i det internationella ramverket Global Reporting Initiative (GRI). Sjöfartsverket fortsätter därmed att på ett transparent sätt kommunicera påverkan på människorna, miljön och ekonomin i och runt den egna organisationen samt hur myndigheten ständigt förbättrar verksamheten med avseende på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Forskning och innovation

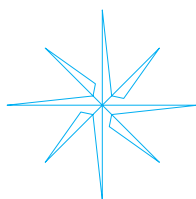
Sjöfartsverket har i uppgift att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Övergripande målsättning för forskning och innovation

- Vi stärker sjöfartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en hållbar, säker och effektiv sjöfart.

Måluppfyllelse 2016

Sjöfartsverket har under året fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI). Arbetet syftar till att bidra till sjöfartens förnyelse och till ökad effektivitet, sjösäkerhet samt miljömässigt hållbar sjöfart. I uppdraget ingår även att bidra till att stärka sjöfartens roll och möjligheter i transport-



systemet som helhet och på så vis verka för en ökad svensk konkurrenskraft.

Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts fullt ut.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

I samverkan med Trafikverket hanterar Sjöfartsverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga FoI-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella transportplanen, i vilken totalt 600 miljoner kronor öronmärkts för FoI inom sjöfartsområdet fram till 2025. Därmed har långsiktighet i medelstilldelningen för sjöfartens FoI säkerställts. Ett externt inriktningsråd är etablerat med företrädare för sjöfartssektorn, transportköparna och andra transportmyndigheter samt forskningsfinansierare i syfte att få ett brett samråd om strategisk inriktning för de offentliga FoI-medlen. Sjöfartsverkets strategi att växla upp de begränsade offentliga medlen till FoI inom sjöfartsområdet genom nationell och internationell utväxling har resulterat i att avsatta medel 2013 och 2014 om 84 miljoner kronor enligt en försiktig beräkning har resulterat i FoI för över 200 miljoner kronor.

Under 2016 har Sjöfartsverket fortsatt att arbeta med FoI-projektportföljen. FoI-projekten genomförs i nära samverkan med privat näringsliv, akademien och andra myndigheter såväl nationellt i Sverige som internationellt. Projekten bidrar till en förnyelse av sjöfarten, men de ger också spinn-off-effekter där resultatet av projekten kan appliceras på Sjöfartsverkets egna verksamhetsområden och bidra till såväl förnyelse som effektivisering.

Sea Traffic Management (STM) är ett koncept med inspiration från flygets SESAR-program för trafikledning, som bidrar till förbättrad miljöprestanda, ökad säkerhet och ökad effektivitet inom sjöfarten. Genom MONALISA 2.0 är grunden lagd för den fortsatta valideringen, utvecklingen och genomförandet av STM globalt.

Under 2016 har Sjöfartsverket aktivt arbetat med genomförandet av STM Validation Pro-

ject, vilket sannolikt är världens största e-navigationsprojekt. Med STM Validation Project (2015-2018) tas Sea Traffic Management (STM) ett steg närmare införande, genom två stora testbeddar (Medelhavet och Norden), 300 fartyg och 13 hamnar där STM kommer att demonstreras i verkligheten, men också genom det europeiska simulatornätverk som Sjöfartsverket har initierat och som har etablerats inom ramen för MONALISA 2.0. Nyttorna för sjöfarten och för Sjöfartsverkets egen verksamhet kan inte underskattas och effektiviseringspotentialen av STM är betydande. Projektet kommer att ytterligare sätta Sverige och Europa på kartan som ledaren av utvecklingen av Sea Traffic Management och e-Navigation och bidra till vårt arbete med hållbarhet i alla dess aspekter. Totalt är det 39 partners samt ett antal implementing bodies och affiliated entites från 13 länder som tillsammans levererar projektet. Projektbudgeten ligger på cirka 400 miljoner kronor, varav Sjöfartsverkets budget uppgår till drygt 80 miljoner kronor.

Under 2016 har Sjöfartsverket i nära samverkan med akademien och näringslivet bidragit till att etablera autonom sjöfart som ett viktigt framtidsområde för sjöfarten.

Sjömansservice

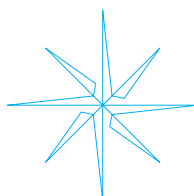
Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO. Verksamheten är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid och kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Övergripande målsättning för sjömansservice

- Vi erbjuder en modern och efterfrågad service till besättningarna som anlöper svenska hamnar.
- Vi fokuserar särskilt på de besättningar som har störst behov av kompensation för utebliven fritid.

Måluppfyllelse 2016

Sjömansservice har sedan 2014 haft som mål att utöka servicen till fartygsbesättningar på fler orter, där Sjömansservice inte finns representerade. Inledningsvis kartlades vilket utbud



Bokbyte ombord av Sjömansservice.
Foto: Glenn Hjelle

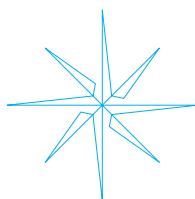


gästande sjömän kan ta del av i hamnarna Oxelösund och Landskrona. I det fortsatta arbetet har Sjömansservice genom samarbeten med organisationer, stiftelser och sjömanskyrkan även kunnat erbjuda service i Uddevalla och Gävle. I de tre Hallandshamnarna; Halmstad, Falkenberg och Varberg bedriver Sjömansservice verksamhet tillsammans med Sjömanskyrkan i Göteborg. Information om hamnservicen finns idag på Sjömansservice webbplats för hamnarna Falkenberg, Landskrona, Oxelösund och Varberg.

Under 2016 avslutades den kundnöjdhetsmätning som gjorts på sjömansklubbarna. I enkäten, som pågick under ett år, fick kunderna bedöma bemötande, transport och serviceutbud på de fyra sjömansklubbarna i Göteborg, Stockholm, Malmö och Norrköping. Enkäten fanns tillgänglig på

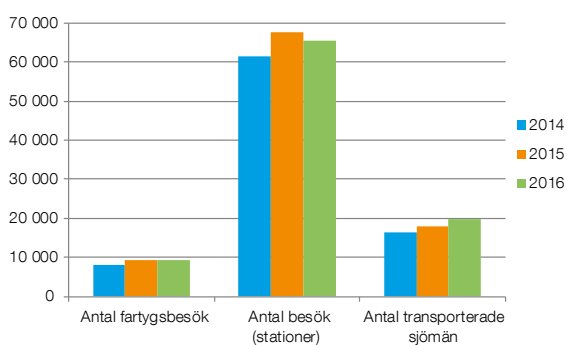
svenska, engelska, ryska och tagalog (språk på Filippinerna). Målet var att samla in 50 enkäter från varje klubb, varje kvartal, med spridning mellan olika fartygstyper och besättningsnationaliteter. Totalt samlades 794 enkätsvar in. Resultatet visade att majoriteten av besökarna är väldigt nöjda med servicen på sjömansklubbarna men det pågår även ett förbättringsarbete inom ett antal påpekade områden. En fråga om hur besökarna fick kännedom om sjömansklubben ingick också. Svaren visar att egen personal, fartygsagenter och lotsar utgör de största informationskällorna.

Under flera år har Sjömansservice genomfört mätningar av bränsleförbrukning i verksamhetens fordon. Syftet är att effektivisera körningar och minska miljöpåverkan. Hälften av perso-





Sjömansservice, statistik



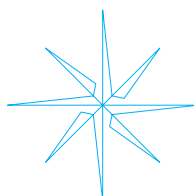
nalgruppen har genomgått en utbildning i Eco-driving. Engagemanget är stort och den ökade medvetenheten hos medarbetarna har bidragit till minskad miljöpåverkan.

En liknande mätning gällande energibesparing i anläggningarna påbörjades under 2015. Målet är att uppnå en minskad energiförbrukning i Sjömansservice anläggningar.

Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts fullt ut.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Förslagslådor finns nu på sjömansklubbarna för att samla in kundsynpunkter. Målet är att identifiera eventuella brister i servicen och genomföra förbättringar av serviceutbudet.



Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner på kontoret i Norrköping. Delar av dessa är organiserade i den gemensamma servicefunktionen (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket tillsammans har bildat. Administrationen på de regionala kontoren är begränsad och avser i huvudsak hantering av olika ekonomiska underlag samt internservice.

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på kontoret i Norrköping

inom områdena ekonomi, HR, utbildning, juridik, IT och kommunikation. I de gemensamma funktionerna ingår även rederiverksamheten som har det tekniska ansvaret för verkets samtliga fartyg och båtar. För isbrytarfartygen och vissa av arbetsfartygen har Rederiet även drifts- och bemanningsansvar. Förutom att utöva redaransvaret enligt sjölagen och ISM-koden ansvarar Rederiet för in- och utchartring samt underhåll av fartygen.

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

Ekonomi

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Rörelsens intäkter			
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	14 325	11 252	10 147
Summa rörelseintäkter	32 525	29 452	28 347
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-275 177	-207 159	-106 179
Övriga externa kostnader	-122 371	-120 759	-104 867
Avskrivningar	-13 753	-12 811	-13 953
Summa rörelsekostnader	-411 301	-340 729	-224 999
Rörelseresultat	-378 776	-311 277	-196 652

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden.

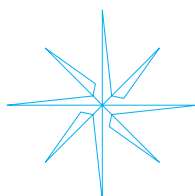
Rederiet

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och för hög standard på säkerhet och utrustning ombord på dessa. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygstonnaget, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet används i extern verksamhet när så är möjligt. Rederiet eftersträvar en utökad extern uthyrning vilket möjliggör ett behållande av egna

resurser för den mer säsongsbundna verksamheten och samtidigt minskade kostnader för den egna verksamheten.

Kombinationsfartyget Baltica har under året huvudsakligen utfört sjömätningssupdrag inom ramen för FAMOS-projektet. Baltica och arbetsfartyget Scandica har under 2016 genomfört en s.k. mellandockning med sedvanligt varvsrelaterat underhåll. Fyrbyggaren har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum. Upphandling av en ny arbetsbåt avsedd för Trollhätte kanal har inletts, vilket kommer att



bli Sjöfartsverkets första fartyg med hybriddrift. På isbrytarna Atle och Frej har nya kontroll- och reglersystem för framdrivning installerats och tagits i drift.

En livstidsförlängning har gjorts av lotsbåt 750. Tre lotsbåtar har fått helt nya maskiner medan det för lotsbåt 741 påbörjades ett motorbyte under slutet av året. Lotsbåt 470 har sålts under året. En lätt trossbåt har inhyrts från Försvarmakten och använts för farledsarbeten. Projektering pågår för ett nytt lotsbåtskoncept avsett för västkusten.

Sjöfartsverkets fartygsflotta är relativt ålderstigen vilket har lett till akuta insatser för att kunna säkerställa en fortsatt drift, exempelvis har isbrytarna Atle och Frej haft återkommande problem med sina huvudmotorer.

Sjöfartsverket har fått Regeringens uppdrag att vara redare för Statens lantbruksuniversitets nya forskningsfartyg. Sjöfartsverket medverkar även i projektering och byggandet av det nya fartyget.

Sjöfartsverket har tillsammans med finska Trafikverket fått EU-bidrag för att genomföra ett antal aktiviteter i projektet WINMOS II (Winter Motorways of the Sea). Samtliga Ymers motorer har utrustats med Common rail vilket har resulterat i lägre bränsleförbrukning och minskade emissioner. Dessutom genomförs ett projekt för att undersöka möjligheterna till hybriddrift på isbrytarna.

Kvalitets- och miljöledning

Att arbeta med att förbättra, förenkla och förtydliga är en naturlig del av Sjöfartsverkets verksamhet. Sjöfartsverkets ledningssystem beskriver hur målen sätts, arbetet genomförs samt hur verksamheten följs upp. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning, ägarkrav, kundkrav m.m. Förbättringarna syftar till att möta dagens krav och morgondagens förväntningar.

Sjöfartsverkets ledningssystem är integrerat för både kvalitets- och miljöledning. Under året har

ett förbättringsarbete pågått där flera processer har utvecklats, förbättrats och förtydligats för att möta verksamhetens behov. I detta arbete har också gränssnitt mellan processer identifierats för att tydliggöra beroenden dem emellan.

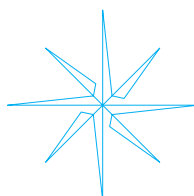
Under en treårsperiod (2015–2017) ska alla Sjöfartsverkets verksamheter ha genomgått förbättringsdagar (internrevisioner), och 2016 års förbättringsdagar har genomförts enligt fastlagd plan för året. Utöver planen har fokuserade förbättringsdagar på uppdrag av verksamheten genomförts för funktionen Tjänsteman i Beredskap samt Direktupphandling. Leverantörsrevisioner har också genomförts under året, bland annat för Gemensamma Servicefunktioner (GSF), där revision genomfördes tillsammans med Luftfartsverket som är gemensam ägare av GSF tillsammans med Sjöfartsverket. Under året har nya internrevisioner rekryterats vilket möjliggör en utökning av riktade revisioner och uppdragsrevisioner för att ytterligare förbättra verksamheten.

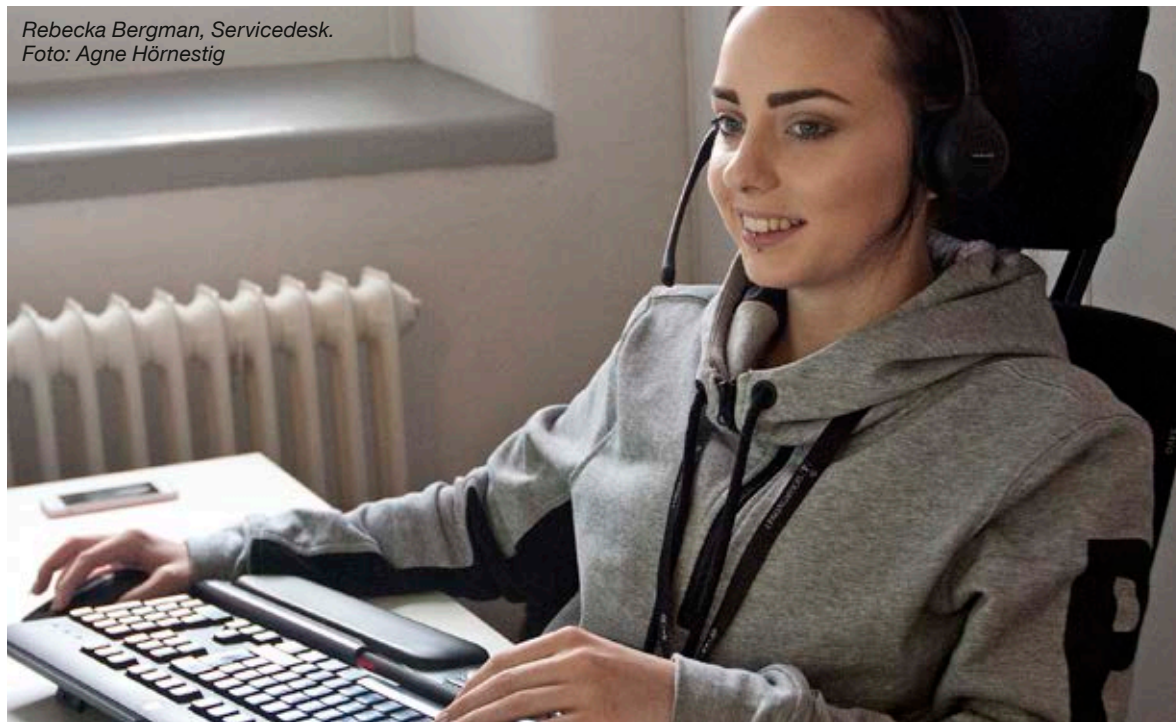
Under 2016 har två externa revisioner genomförts av SP, som är Sjöfartsverkets upphandlade certifieringsorgan. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket totalt 49 mindre avvikelser som samtliga är hanterade och stängda. Under externrevisionen i april genomgick SMA Maintenance AB och processen Underhålla helikopter en certifieringsrevision vilken godkändes. Således är hela Sjöfartsverket inklusive dotterbolag nu certifierade i enlighet med ISO 9001 och 14001.

2015 släpptes två nya uppdaterade versioner av ISO-standarderna 9001 och 14001. Under 2016 har Sjöfartsverket arbetat med att utbilda processledare- och ägare, ledningsgruppen samt internrevisorerna i de nya standarderna. En analys av hur Sjöfartsverket står sig gentemot de nya standarderna har levererats till SP som bedömer att revision för uppgradering kan göras i den kommande omcertifieringsrevisionen i april respektive september 2017.

Informationsteknik

IT-verksamheten på Sjöfartsverket, vars syfte är att genom en effektiv informationshantering





möjliggöra Sjöfartsverkets fortsatta affärsutveckling, är mångfacetterad och omfattar allt mellan drift och utveckling av den tekniska infrastrukturen, leverans av användarstöd, systemförvaltning samt utveckling av verksamhetskritiska och samhällsviktiga funktioner. Nyckelord i arbetet är effektivt resursutnyttjande, rationell informationshantering, integration och samordning, både internt och med externa parter.

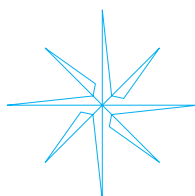
Ur ett hållbarhetsperspektiv har arbetet med konsolidering och virtualisering av Sjöfartsverkets serverpark fortsatt. En viss ytterligare sänkning av elförbrukningen i Sjöfartsverkets datorhall har uppnåtts. Planer på ytterligare minskad miljöpåverkan genom nyttjande av frikyla har studerats och planeras att genomföras under 2017.

Arbetet med att formalisera Sjöfartsverkets IT-försörjningsstrategi har slutförts. Syftet med IT-försörjningsstrategin är att säkerställa att fokus läggs på de IT-initiativ som ger maximal verksamhetsnytta samtidigt som en långsiktig kostnadseffektiv IT-leverans uppnås, med en

optimal balans mellan internt och externt producerade IT-tjänster. Som ett led i detta arbete har en marknadsprövning av flertalet driftrelaterade IT-tjänster genomförts. Resultatet innebär att det saknas ekonomiska incitament till en outsourcing av de prövade tjänsterna varför fokus nu läggs på att säkerställa en optimal intern tjänsteproduktion.

Sjöfartsverkets IT-strategi har gått igenom för att säkerställa att den på ett effektivt sätt stöder Sjöfartsverkets långsiktiga strategiska utveckling. Fokus ligger alltså på ett effektivt samutnyttjande av information både mellan Sjöfartsverkets olika verksamheter och mellan Sjöfartsverket och dess externa samarbetsparter. Arbetet med en ny målarkitektur för Sjöfartsverket har påbörjats och beräknas att slutföras under 2017. En av nyckelkomponenterna i den nya målarkitekturen är att etablera en funktion för effektiv informationsdelning, en s.k. Enterprise Service Bus.

Ett nytt ärendehanteringssystem för sjö- och flygräddningsledningen vid JRCC har driftsatts



under 2016 och en förvaltningsorganisation har etablerats. Ett nytt system för förvaltning av sjögeografisk information har tagits i drift. Upphandling av telefoni för Sjöfartsverket har inletts och beräknas vara slutförd under 2017. För att uppnå skalfördelar görs upphandlingen tillsammans med LFV.

Medieindex

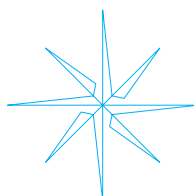
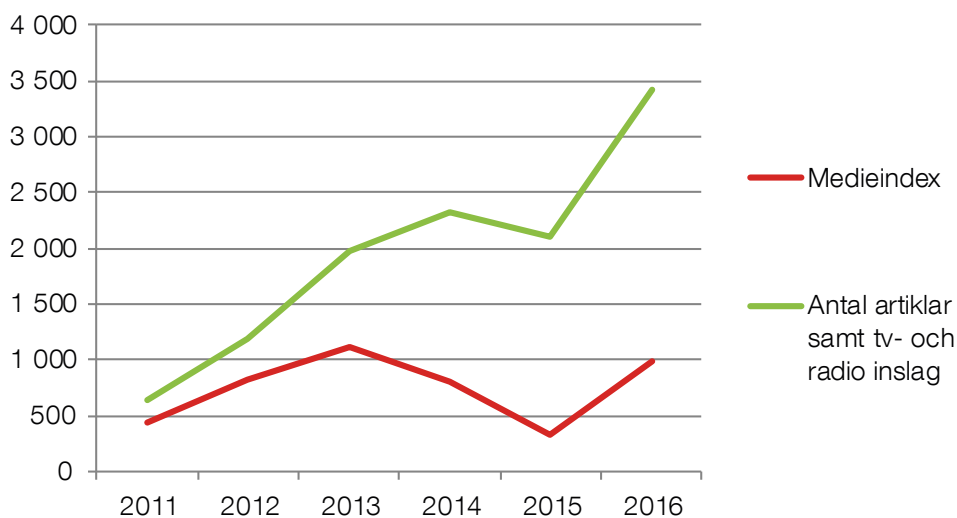
Sjöfartsverket började under 2011 att mäta och följa upp genomslaget i media och medieindexet har tagits fram för samtliga år sedan dess. Medieindexet grundar sig på alla publicerade artiklar och inslag i tidningar, tidskrifter, radio och TV där sökordet Sjöfartsverket förekommer. Artiklarna räknas och bedöms utifrån om de är positiva, negativa eller neutrala, samt hur många mottagare de når. Medieindexet mäter alltså inte bara hur stort genomslag Sjöfartsverket har fått, utan framför allt om bilden har varit negativ eller positiv.

Indexet kan i praktiken endast användas för att jämföra olika perioder med varandra. Medieindexet för 2016 var 977. Det innebär en ökning med drygt 300 procent jämfört med föregående år, då medieindexet var 321. År 2014 var medieindexet 807 och år 2013 var det 1 120. Nedgången

under 2015 är tätt sammanlänkad med den negativa publicitet som följde av Uppdrag Granskningens två reportage. 2016 års värde innebär att medieindexet är tillbaka på samma nivåer som perioden 2012–2014.

Antalet artiklar samt tv- och radioinslag som nämnde Sjöfartsverket under året var 3 418. Det ska jämföras med 2 100 under 2015. Mängden artiklar och inslag ligger på en för Sjöfartsverkets del rekordhög nivå. Det finns sannolikt flera orsaker till ökningen, men en av dem är sannolikt att Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningen blivit ytterligare tydliggjort. Spridningen av händelser och ämnesområden där Sjöfartsverket nämnts har varit förhållandevis bred under året. Flera sjö- och flygräddningsinsatser har tilldragit sig mycket uppmärksamhet, men även Mälarprojektet, isbrytning, sjömätning, fritidsbåtsleder och Sjöfartsverkets avgiftsmodell har uppmärksammats i medierna. Av samtliga 3 418 artiklar och notiser håller 18 procent en positiv ton till Sjöfartsverket medan 44 procent är neutrala i tonen och sex procent negativa. I 32 procent av artiklarna och inslagen nämns Sjöfartsverket endast perifert. ▲

Media, statistik



Personalredovisning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 8 procent inom ledningskompetens, 78 procent inom kärnkompetens och 14 procent inom stödkompetens. Sjöfartsverket har många olika yrkesgrupper representerade, bland annat båtmän, lotsar, ingenjörer, piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Vid årets slut var antalet anställda 1 177 (1 167) vilket motsvarar 1 046 (1 007) årsarbetskrafter.

Nedan redovisas information utifrån Sjöfartsverkets process för *kompetensförsörjning* som innefattar *attrahera, rekrytera, introducera, utveckla* och *avsluta*.

Attrahera

Sjöfartsverket kommer på tre års sikt att behöva rekrytera cirka 150 personer, bland annat nautiker och ingenjörer. Sjöfartsverket har genom åren blivit mer attraktivt som arbetsgivare och numera är verket på plats 45 bland ingenjörstudenter och på plats 28 bland yrkesverksamma ingenjörer (Källa: Universums Företagsbarometern & Karriärbarometern). Arbetet för att vara en attraktiv arbetsgivare måste hela tiden fortsätta, vilket bl.a. görs genom ett utvecklat samarbete med lärosäten och genom att erbjuda examensarbeten och praktikplatser. Sjöfartsverket har som mål att erbjuda minst 20 examensarbeten, uppsatser eller praktikplatser per år. För 2016 var den siffran 23. Utöver detta har 83 praktikplatser erbjudits på våra isbrytare.

Rekrytera

Rekrytering är en viktig process för att få rätt kompetens. Under året har uppföljningsarbetet i rekryteringsprocessen förbättrats och det har skapats nyckeltal för att mäta kvaliteten i våra rekryteringar.

Vidare har en ny rekryteringsstrategi tagits fram. Strategin syftar till att skapa förutsättningar för att göra rätt rekryteringar samt att säkerställa att verket arbetar i linje med den arbetsgivarpolitiska strategin. I samband med rekryteringsstrategin har även en rutin för testning av person tagits fram och HR har erhållit kompetensutveckling inom området. Syftet med rutinen är att säkerställa att de tester Sjöfarts-

verket använder vid rekryteringar bygger på vetenskapligt beprövade metoder och att resultatet hanteras på ett etiskt korrekt sätt.

Under året har 94 personer rekryterats till Sjöfartsverket. Av dessa var 28 kvinnor och 66 män. Vidare har Sjöfartsverket anställt sju nya ledare varav fyra var kvinnor.

Introducera

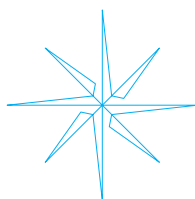
En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2016 har tre introduktionsutbildningar genomförts för nyanställda. Utöver detta har ledarintroduktioner genomförts för nya chefer i samband med anställning.

Utveckla

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

Ledarskap och medarbetarskap

Sjöfartsverket har tagit fram en ny ledarmodell som bygger på det coachande och kommunikativa ledarskapet. Numera erbjuder Sjöfartsverket ett omfattande ledarutvecklingsprogram till alla chefer. Det nya ledarskapet syftar till att främja ett aktivt medarbetarskap och skapa en ännu mer utvecklingsinriktad organisation. Det är genom ett gott ledarskap och medarbetarskap som verket kan skapa värde för kunden.



Samtidigt har Sjöfartsverket tagit fram ett ramverk för det fortsatta arbetet med medarbetarskap. Att arbeta med ledarskap och medarbetarskap är två fokusområden inom Sjöfartsverket och är även något som Arbetsgivarverket och Statskontoret betonar vikten av.

Jämställdhet och mångfald

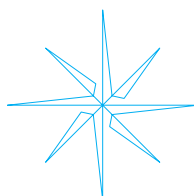
Årets medarbetarmätning visar att det inte finns några större skillnader i hur kvinnor och män upplever sina arbetsförhållanden. Det förekommer inte heller några större skillnader i hur kvinnor och män upplever stress eller motivation i arbetet. Trots detta har Sjöfartsverket ett antal utmaningar vad gäller jämställdheten. Fortfarande är könsfördelningen 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket på tre års sikt ska ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. Idag är den siffran 23 respektive 12 procent. Detta är en utmaning eftersom det är få kvinnor som söker våra nautiska och tekniska tjänster. För att lyckas med detta måste verket bland annat fortsätta med marknadsföring i sociala medier och skolor, samt fortsätta kompetensutveckla ledare och medarbetare inom jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Vidare måste det fortsätta att tas hänsyn till dessa frågor vid rekryteringar.

Under året har flera insatser genomförts för att främja jämställdheten och mångfalden. Några av dessa insatser är:

- Föreläsningar och workshops har arrangerats på olika arbetsplatser kring värdegrund, jämställdhet och mångfald.
- Jämställdhets- och mångfaldsarbetet har integrerats i det systematiska arbetsmiljöarbetet.
- Alla ledare har fått tillgång till webbutbildning om Diskrimineringslagen.
- En ny handlingsplan för ökad tillgänglighet (för personer med funktionsnedsättning) har tagits fram.



*Eva Egertz och Rebecca Odin,
Enheten för Kvalitets- och miljöledning.
Foto: Niklas Fasth*



- Ett arbete har genomförts för att utreda varför kvinnor har högre sjukfrånvaro än män.

Kompetensutveckling

Sjöfartsverket erbjuder ett stort utbud av interna utbildningar till våra medarbetare som syftar till att utöka olika kompetenser. Att erbjuda kompetensutveckling är en självklarhet för att öka kvaliteten och servicen till våra kunder.

Vidare har alla tillsvidareanställda möjlighet att ansöka om bidrag från Trygghetsfonden. Kompetensutvecklingsinsatser via Trygghetsfonden breddar individens kompetens och bidrar till att personen blir mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Trygghetsfonden har under 2016 fått in 151 ansökningar, vilket är något färre än föregående år. Av dessa blev 122 ansökningar beviljade.

Arbetsmiljö

Sjöfartsverket har som målsättning att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 procent. Sjuk-

frånvaron för 2016 var 2,19 procent, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens. Däremot visar årets medarbetarmätning att det inte finns skillnader i hur kvinnor och män upplever sina arbetsförhållanden och stress. I syfte att främja god hälsa har det under året arrangerats ett antal friskvårdssatsningar för att stärka såväl den fysiska som den psykiska hälsan.

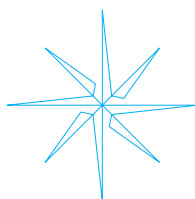
På Sjöfartsverket råder nollvision vad gäller arbetsskador. För att förhindra att olyckor inträffar uppmanas våra medarbetare att rapportera tillbud och observationer. Under 2016 har 42 arbetsskador, 18 tillbud och 29 arbetsmiljöobservationer anmälts, vilket är fler än föregående år.

Avsluta

Personalomsättningen under 2016 var 8 procent, vilket är en ökning jämfört med föregående år. Pensionsavgångar stod för 46 procent av den totala mängden medarbetare som avslutade sin anställning. ▲



Per-Olof Seiron, kartingenjör.
Foto: Niklas Fasth



Intern styrning och kontroll

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

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhet
- Tillförlitlig rapportering
- Regelefterlevnad

Sjöfartsverket har i enlighet med Ekonomistyrningsverkets rekommendationer valt att integrera intern styrning och kontroll i verksamheten, vilket innebär att den ska beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Den interna styrningen och kontrollen är integrerad när verksamheten planeras, styrs och följs upp med beaktande av riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och innehållet i dokumentationen.

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

Verksamhetsrelaterade risker

Den riskanalys som genomfördes på organisatorisk nivå under våren 2016 identifierade och värderade drygt tvåhundra risker. 56 risker bedömdes ha medelhög risknivå och 156 risker bedömdes ha låg risknivå. Analysen påvisade inga risker med hög risknivå, men ett flertal risker hade ett högt konsekvensvärde och är därmed viktiga att beakta trots en sammanvägd låg risknivå.

Analysen på organisationsnivå påvisar att i stort sett samtliga verksamheter är beroende av informationstekniska system, vilket dels stärker

behovet av en systemsäkerhetsanalys av myndighetens samtliga förvaltningsobjekt, dels påvisar vikten av kontinuitetsplanering på organisationsnivå för att säkerställa verksamheternas leveransförmåga. Detta eftersom leveransförmågan hos nästan samtliga verksamheter påverkas starkt när det uppstår störningar eller avbrott i de system de är beroende av.

Till den efterföljande riskanalysen på myndighetsnivå eskalerades 20 risker upp från föregående analys på organisationsnivå.

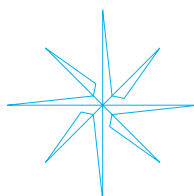
Analysen på myndighetsnivå påvisar att Sjöfartsverket förfogar över ett antal samhällsviktiga verksamheter såväl som kritiska funktioner. Exempel på sådana är sjö- och flygräddningsverksamhet, Trollhätte kanal, farledshållning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informationstekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning.

Under 2016 har riskanalys även genomförts avseende oegentligheter och korruption, vilken identifierade 10 olika risker varav 3 risker bedömdes ha medelhög risknivå och resterande risker bedömdes ha låg risknivå. Åtgärderna avseende de risker som bedömdes ha medelhög risknivå består i översyn av rutiner och instruktioner samt implementering av nya eller utökade kontrollaktiviteter.

Finansiella risker

Under 2016 har riskanalys genomförts avseende finansiella risker. Analysen identifierade 16 olika risker varav 6 risker bedömdes ha medelhög risknivå och resterande risker bedömdes ha låg risknivå.

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker i Sjöfartsverket totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på att åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantörerna. 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. Finansverksamheten ska genomföras på ett operativt säkert och effektivt sätt och utan spekulativa inslag.

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.

Hittills har investeringar i anläggningstillgångar i huvudsak finansierats med egna medel. Undantag är investeringarna i nya räddningshelikoptrar, AW139, som delvis har finansierats genom lån i Riksgälden på 240 mkr. Lånet omfattas av låneramen enligt regleringsbrevet.

I framtiden kommer behovet av lånefinansiering sannolikt att öka, eftersom investeringsbehovet förväntas öka över tid på grund av bland annat åldersstiget tonnage. Det gäller framför allt den åldersstigna isbrytarflottan, som behöver ersättas fram till 2030. Den beräknade investeringsutgiften uppgår till närmare 4 300 mkr, vilket innebär att farledsavgifterna successivt måste höjas för att kunna täcka kapitalkostnaderna. Ett arbete pågår för att hitta lösningar som öppnar för alternativ användning och medfinansiering.

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 räntetäckningar ska genereras.

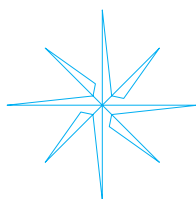
Valutarisk

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. 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 valutakursförluster uppstår. För att minimera såväl risk som kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Sjöfartsverket har valutakonton avseende EUR i Nordea och SEB samt USD i SEB.

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 ökad omfattning 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.

Sjöfartsverkets lån i Riksgälden, som uppgår till 240 mkr, har en fast ränta under lånets löptid.

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 därför 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.

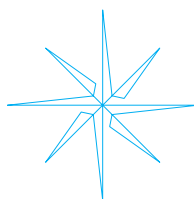
Risker förknippade med förorenad mark

Sjöfartsverket innehar med sannolikhet mark som är förorenad och där det föreligger ett ansvar för eventuella saneringsåtgärder. Kostnader för sanering av förorenade områden är ofta förknippade med betydande kostnader som ska redovisas som skuld, avsättning eller ansvarsförbindelse.

Sjöfartsverket har under år 2016 inventerat samtliga våra fastigheter och nuvarande verksamheter med avseende på potentiellt förorenade områden. Statliga myndigheter är ålagda att göra en uppskattning av de kostnader som eventuella förorenande verksamheter kommer att ge upphov till vid en sanering. Utifrån uppskattningen bör sedan myndigheten göra en årlig avsättning för att täcka dessa kostnader. Totalt inom Sjöfartsverket omfattas nästan 400 fastigheter. Fastigheterna har kategoriserats med hänsyn till den bedrivna verksamheten och utifrån detta har en preliminär bedömning av eventuell föroreningsrisk gjorts. De verksamheter som har antagits kunnat generera föroreningar är fyrplatser, lotsstationer, kanaler, deccastationer samt olika typer av verkstäder. För att förbättra kunskapsunderlaget har två miljötekniska markundersökningar genomförts i samband med den översiktliga inventeringen. En genomgång av tidigare verksamhet samt översiktlig kostnadsberäkning har även genomförts vid Sjöfartsverkets anläggning Rosenvik på Djurgården (tidigare varv).

Övriga finansiella risker

Övriga finansiella risker avser såväl intäkts- som kostnadspåverkande förhållanden som Sjöfartsverket har begränsad egen rådgivning över. Som



exempel kan nämnas variationer i intäkterna till följd av volymutvecklingen, men även förekomsten av avtal som genererar höga intäkter enskilda år och betydligt lägre intäkter andra år. Även kostnadssidan varierar med såväl konjunkturläget som väderläget och en svår isvinter kan som exempel medföra kostnader i storleksordningen 150 mkr mer än en mild isvinter. Pensionsmodellen har under den senaste tioårsperioden medfört ökade kostnader om över 900 mkr som en följd av förändrade beräkningsgrunder som främst beror på ränteläget. Resultatutjämningsfonden är avsedd att balansera ekonomiskt goda år mot ekonomiskt mindre goda år, men är inte tillräckligt stort för att i praktiken kunna utgöra ett effektivt verktyg för att minska svängningarna i resultaten.

Genomförda granskningar

Riksrevisionens granskning av intern styrning och kontroll hösten 2015 resulterade i en åtgärdsplan med 25 rekommendationer, varav 12 var övergripande och 13 avsåg felrättning samt förbättringar och utveckling av rutiner inom specifika processer eller system. Vid utgången av 2016 hade 19 av dessa rekommendationer åtgärdats och klarmarkerats, medan arbete fortfarande pågick avseende resterande 6 rekommendationer.

Riksrevisionen har under 2016 genomfört granskning av årsredovisningen för 2015 och delårsrapporten för januari-september 2016. Vid båda dessa granskningar lämnades den så kallade fellistan tom, vilket innebär att inga förhållanden hade identifierats som indikerade att resultaten och rapporterna inte skulle vara rättvisande.

Riksrevisionen har även genomfört en granskning av rutiner och intern kontroll under hösten 2016. Vid granskningen följdes rekommendationerna från föregående år upp och Riksrevisionen konstaterade att merparten var åtgärdade och rutinerna i övrigt i huvudsak är goda. Dock identifierades tre områden som uppvisade brister och/eller förbättringspotential. Det gäller bisysslor och närståendetransaktioner, löneprocessen i helikopterenheten samt schablonfördelningen av indirekta kostnader i prissättningen av uppdrag och tjänster. En rad aktiviteter är redan initiera-

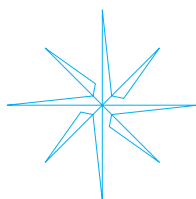
de och i hög grad genomförda i syfte att åtgärda de identifierade bristerna.

Skatteverket har genomfört en granskning av in- och utgående moms, personalskatter, förmåner och arbetsgivaravgifter. Vid granskningen upptäcktes att ett för högt skattefritt belopp betalats ut avseende resor i tjänsten för anställda med förmånsbil. Felet uppstod i samband med övergången från drivmedelsförmån till milersättning 2011. Sjöfartsverket meddelade omgående att rättning kommer att göras för helåret 2016, vilket genomfördes i samband med december månads löneutbetalning. Därefter har beslut även fattats om rättning av kontrolluppgifterna för åren 2011–2015 efter avstämning med Arbetsgivarverket och Skatteverket. Inga övriga avvikelser identifierades i samband med skatterevisionen.

Till följd av upptäckta oegentligheter har konsultföretaget Karlöf Consulting AB genomfört en granskning av beställningsprocessen inom IT Produktion. Granskningen resulterade i ett antal förbättringsförslag som kommer att genomföras.

Efter att SVT:s Uppdrag Granskning under 2015 sände flera reportage om Sjöfartsverkets anskaffning av nya räddningshelikoptrar har flera utredningar genomförts av andra myndigheter. Konkurrensverket lämnade sin granskningsrapport i juli 2016, vilken visar att Sjöfartsverket hade rätt att ställa storlekskrav och övriga tekniska krav på de räddningshelikoptrar som upphandlades, medan kritik lämnades inom tre områden. Det gäller förhandling om kontraktsvillkor, krav på två namngivna varumärken på utrustning till helikoptern samt bristande dokumentation. Inget av detta har dock gynnat någon specifik leverantör.

Som en direkt följd av Uppdrag Granskning inledde åklagarmyndigheten i slutet av juni 2015 en förundersökning angående trolöshet mot huvudman. Förundersökningen inriktade sig på ett händelseförlopp och ingen person har delgivits misstanke om brott. I januari 2017 fattade Åklagarmyndigheten beslut om att lägga ned ut-





Besökaren Erik Persson och Elin Lindahl, Stab Kommunikation, Allt för sjön 2016. Foto: Agne Hörnestic

redningen eftersom ingenting hade identifierats i förundersökningen som tyder på oegentligheter.

Sjöfartsverket anmäldes även till JO av en journalist vid Uppdrag Granskning. JO utdelade i februari 2017 allvarlig kritik till Sjöfartsverket och Näringsdepartementet för bland annat bristande diarieföring.

Förbättringsåtgärder

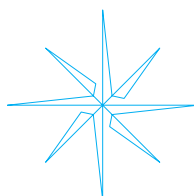
Under året har ett omfattande arbete genomförts i syfte att förbättra den interna styrningen och kontrollen och åtgärda de avvikelser och förbättringsförslag som har identifierats genom interna och externa granskningar.

En policy för intern styrning och kontroll samt instruktion för intern styrning och kontroll har tagits fram och implementerats. Ett antal personer har genomgått extern utbildning i intern styrning och kontroll enligt den så kallade COSO-modellen. Intern utbildning har genomförts för samtliga medarbetare inom Redovisning och Controller. Styrelsen, ledningsgruppen och samtliga chefer har fått utförlig information om Sjöfartsverkets system för intern styrning och kontroll och hur det ska tillämpas. Ett antal personalgrupper inom Affärsavdelningen samt HR-enheten har fått information om systemet för intern styrning och kontroll i samband med APT.

Ett stort antal riktlinjer har tagits fram eller förbättrats, bland annat avseende hanteringen av oegentligheter och korruption, bisysslor och jäv, vilket är ett led i implementeringen av den statliga värdegrunden. Dessutom har en kartläggning av inköpsprocessen och förbättring av riktlinjer och instruktioner avseende inköp genomförts.

Processen ”Styra och utveckla” i ledningssystemet har under året genomgått en genomgripande förändring. Syftet är dels att anpassa processen till COSO-ramverket dels att skapa en struktur som är mer intuitiv och enklare för organisationen att förstå.

Som en följd av de brister som Sjöfartsverket själv har identifierat och den kritik som utredningarna efter Uppdrag Granskning har gett upphov till, har ett omfattande förbättringsarbete genomförts avseende dokument- och ärendehantering. Förbättringsarbetet innebär såväl helt ny plattform och process som utbildning i organisationen. Förbättringar avseende inköpsstyrningen har beslutats och är för närvarande under genomförande. Ett led i förbättringen av inköpsstyrningen är en så kallad spendanalys som har upphandlats under 2016 och genomförs under januari-februari 2017. Analysen innebär att genomförda inköp under ett kalenderår kate-



goriseras och analyseras med avseende på bland annat avtalsefterlevnad.

Utöver ovanstående förbättringsåtgärder har styrelsen beslutat att en internrevisionschef ska tillsättas. Rekryteringsprocessen inleddes under hösten 2016 och tillsättningen beräknas ske under första kvartalet 2017.

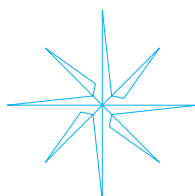
Bedömning av interna styrningen och kontrollen

Sjöfartsverket har under 2016 infört kvartalsvisa egenbedömningar av den interna styrningen och kontrollen. Utgångspunkten för bedömningen är de kriterier som har fastställts för de 17 principer som ingår i COSO-ramverket. Principerna sorterar under de fem komponenterna ”styr- och kontrollmiljö”, ”riskbedömning”, ”kontrollaktiviteter”, ”information och kommunikation” samt ”övervakande aktiviteter”. Statusen för varje enskild princip bedöms utifrån en fyrgradig färgskala:

Kritiskt	Kräver omfattande åtgärd
Otillräckligt	Kräver åtgärd
Fungerar delvis	Utrymme för förbättringar finns
Ändamålsenligt	Inga åtgärder behöver vidtas

Sjöfartsverkets systematiska arbete med intern styrning och kontroll baserat på COSO-ramverket har implementerats under 2016. Inget område har bedömts kräva omfattande åtgärder och endast ett område har bedömts otillräckligt. Det strukturella systemet, d v s organisationsstrukturen, ansvar och befogenheter, bedöms ändamålsenliga och utan behov av direkta åtgärder. Samma bedömning görs avseende målstruktur, kompetensförsörjning samt användningen av relevant information. Övriga principer bedöms fungera delvis, men utrymme för förbättringar finns. Det är framför allt systematiken i arbetet som behöver utvecklas ytterligare, men även standardisering avseende kontrollaktiviteter och uppföljningar behöver utvecklas.

Totalt sett bedöms den interna styrningen och kontrollen i huvudsak fungera tillfredsställande. Brister har dock identifierats inom vissa specifika områden, varför fortsatt utveckling av den interna styrningen och kontrollen krävs innan den kan bedömas som fullgod. ▲



Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

För helåret 2016 uppvisar Affärsverket ett positivt rörelseresultat med 115 mkr. Rörelseresultatet har därmed försämrats med 36 mkr jämfört med föregående år. Resultatförsämringen beror i huvudsak på ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 123 mkr, som i sin helhet har avsatts till resultatutjämningsfonden.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter, övriga intäkter samt anslag över statsbudgeten. Övriga intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt statliga myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt. 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 fritidsbåttrafiken samt för viss kanaltrafik.

Rörelseintäkterna uppgick till 2 471 (2 401) mkr och har därmed ökat med 70 mkr. Sjöfartsavgifterna ökade med 59 mkr och uppgick till 1 463 (1 404) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 59 (58) procent.

Intäkterna från farledsavgifter ökade under året med 23 mkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen ökade med 14 mkr medan intäkten från den godsbaserade delen ökade med 8 mkr jämfört med föregående år. Volymmässigt ökade godset med drygt 1 miljoner ton (knappt 1 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 526 mkr och har därmed ökat med 36 mkr jämfört med föregående år. Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 januari 2016, beräknas ha påverkat intäkten med cirka 24 mkr. I antal räknat ökade lotsningarna med 270 eller knappt 1 procent till 32 669. Det totala antalet anlöp minskade med 174 till 96 430.

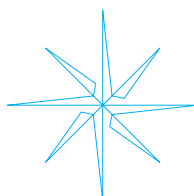
Anslagen har ökat med 74 mkr jämfört med föregående år vilket i sin helhet beror på den återbetalning av anslag som gjordes 2015 till följd av för snävt formulerade anslagsvillkor i den berörda anslagsposten. För 2016 ändrades anslagsvillkoren genom riksdagens beslut om höständringsbudgeten och anslagsposten kan därmed användas till sin helhet.

Övriga intäkter har minskat med 63 mkr. Minskningen förklaras främst av försäljningen av räddningshelikoptern SE-JOB som inbringade 81 mkr under 2015. Intäkter för uthyrning av isbrytare minskade med 25 mkr och intäkter för fakturerade kostnader minskade med 24 mkr, främst till följd av att forskningsmedel som utbetalats via Trafikverket från 2016 istället klassificeras som bidrag och således har påverkat bidragsintäkterna, som ökat med 68 mkr.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med 106 mkr eller 5 procent, och uppgick till 2 356 (2 250) mkr. Personalkostnaderna har ökat med 121 mkr, varav 78 mkr avser ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner. Pensionskostnaderna har ökat med 55 mkr varav 34 mkr beror på ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden och 20 mkr på räntedelen i pensionsskulden. Kostnaden för löner och ersättningar har ökat med 42 mkr, varav lönerevisionerna 2015 och 2016 beräknas ha påverkat lönerna med 19 mkr.

Årsarbetskraften under 2016 uppgick till 1 046,4 (1 007,4) varav 190,8 (183,7) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 695 (658) mkr.



Övriga externa kostnader minskade med 47 mkr, vilket motsvarar 5 procent. Minskningen avser främst lösen av räddningshelikoptern SE-JOB från leasingkontrakt inför försäljning med 43 mkr som gjordes 2015. Under 2016 minskade hyreskostnader med 19 mkr beroende på minskad inhyrning av fartyg och båtar samt flygplan och helikoptrar i isbrytningsverksamheten. Även drivmedelskostnader och övriga köpta tjänster minskade med 10 mkr vardera. IT-kostnader ökade med 10 mkr och kostnader för helikoptertjänster ökade med 6 mkr. Realisationsförlusterna ökade med 6 mkr.

Avskrivningskostnaden har ökat med 32 mkr jämfört med föregående år, vilket främst avser förtida avskrivningar i Södertälje kanal till följd av Mälarprojektet med 22 mkr, räddningshelikoptrar 5 mkr samt egenutvecklade datasystem 5 mkr.

Finansiella intäkter och kostnader

Årets finansiella intäkter har ökat med 14 mkr. Ökningen motsvarar räntedelen i pensionsskulden som för 2016 är positiv. Övriga finansiella intäkter utgörs under 2016 av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt ränta på tillgodohavande på skattekontot.

De finansiella kostnaderna har minskat med 5 mkr jämfört med föregående år. Minskningen beror främst på att räntedelen av pensionsskulden är positiv och redovisas som en ränteintäkt. Finansiella kostnader utgörs av avgifter för betalningstjänster, dröjsmålsräntor samt ränta på tillgodohavandet i Riksgälden då ränteläget gör att tillgodohavandet påförs en kostnadsränta.

Kommentar till koncernens resultaträkning

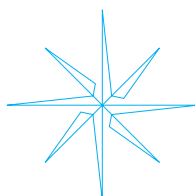
Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 44 (42) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

Rörelsens intäkter

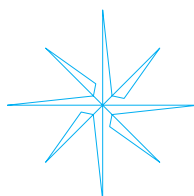
Tillkommande intäkter i koncernen avser främst teknikertjänster för underhåll av helikopter samt ersättning för administrativa tjänster.

Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 3 mkr lägre än affärsverkets, vilket beror på eliminering av den försäljning som har skett inom koncernen.



Resultaträkning, 1000 kr					
		Affärsverket		Koncernen	
	Not	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	506 300	492 106	506 300	492 106
Farledsavgifter, gods	1	430 719	422 298	430 719	422 298
Lotsavgifter	2	526 117	489 834	526 117	489 834
Anslag		550 592	476 835	550 592	476 835
Övriga externa intäkter	3	457 048	519 701	456 575	517 520
Summa rörelseintäkter		2 470 776	2 400 774	2 470 303	2 398 593
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4	-1 223 374	-1 102 400	-1 253 059	-1 128 302
Övriga externa kostnader	5	-920 443	-967 212	-886 540	-935 287
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-211 779	-180 170	-212 541	-180 447
Summa rörelsekostnader		-2 355 596	-2 249 782	-2 352 170	-2 244 036
Rörelseresultat		115 180	150 992	118 133	154 557
Transfereringar					
Anslagsintäkter		-	25 085	-	25 085
Externa kostnader		-	-25 085	-	-25 085
Summa transfereringar		-	0	-	0
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	7	14 522	835	14 526	845
Finansiella kostnader	8	-7 078	-12 221	-6 949	-12 098
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		122 624	139 606	126 166	143 304
Bokslutsdispositioner	9	-122 624	-139 606	-123 080	-139 606
Resultat före skatt		0		3 086	3 698
Skattemotsvarighet	10	-	-	-35	-156
ÅRETS RESULTAT		0	0	3 051	3 542



Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 4 189 mkr, vilket är en ökning med 492 mkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 226 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar, isbrytningsfartyg och lotsbåtar.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 890 mkr, vilket är en ökning med 519 mkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 705 (2 602) 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.

Nyttjandegraden för pensioner enligt övergångsbestämmelser beräknas till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013.

Pensionskulden är i enlighet med försiktighetsprincipen beräknad enligt 2017 års beräkningsgrund. Om 2016 års beräkningsgrund hade använts skulle personalkostnaderna ha reducerats med 113 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.

Hela resultatet per 2016-12-31 vilket uppgår till 123 mkr, avsätts till resultatutjämningsfonden i syfte att återställa det egna kapitalet.

Översikt över resultatutjämningsfondens utveckling, mkr

År	Förändringar i resultatutjämningsfonden	IB	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning		41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld		-41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär		-60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld		376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond		-58
2009	Upplösning, täckning av underskott		75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital		-337
2015	Avsättning för återställande av eget kapital		-140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital		-123
Resultatutjämningsfond per 2016-12-31		UB	-607

Utdelning och skattemotsvarighet

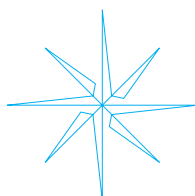
Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 22 procent av resultatet före skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2016 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet före skatt är noll.

Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 4 198 mkr, vilket är 10 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

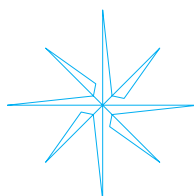
Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framförallt kortfristiga skulder varav merparten är personalrelaterade.

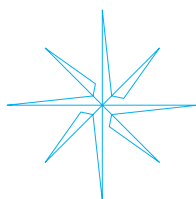




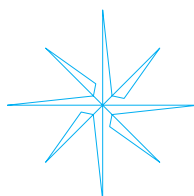
Samrådsmöte Landsortsfarleden.
Bertil Skoog, Infrastrukturenheten, visar på föreslagen dragning.
Foto: Agne Hörnestig



Balansräkning, 1 000 kr					
TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
	11				
Licenser och köpta programvaror		11 346	5 764	11 346	5 764
Egenutvecklade datasystem		24 978	4 782	24 978	4 782
Pågående nyanläggningar		7 733	28 065	7 733	28 065
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		44 057	38 611	44 057	38 611
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
	12				
Skepp		533 832	502 633	533 832	502 633
Helikoptrar		825 565	863 053	825 565	863 053
Inventarier, verktyg och installationer		139 741	144 704	142 220	146 808
Byggnader, mark och annan fast egendom		932 028	995 310	932 312	995 717
Pågående nyanläggningar		251 626	174 200	251 626	174 200
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		2 682 792	2 679 900	2 685 556	2 682 411
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i helägda företag	13	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	14	16 408	15 695	17 035	16 335
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		21 108	20 395	17 035	16 335
Summa anläggningstillgångar		2 747 957	2 738 906	2 746 648	2 737 357
Omsättningstillgångar					
<i>Varulager m.m.</i>					
Varulager	15	133 994	176 547	133 994	176 547
<i>Summa varulager m.m.</i>		133 994	176 547	133 994	176 547
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	16	169 195	193 279	169 198	193 777
Övriga fordringar	17	113 903	94 748	114 977	95 701
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	133 546	122 467	133 692	122 699
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		416 644	410 494	417 867	412 177
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	19	529 714	246 448	529 714	246 448
Kassa och bank	20	360 003	124 643	369 955	132 098
<i>Summa kassa och bank</i>		889 717	371 091	899 669	378 546
Summa omsättningstillgångar		1 440 355	958 132	1 451 530	967 270
SUMMA TILLGÅNGAR		4 188 312	3 697 038	4 198 178	3 704 627



Balansräkning, 1 000 kr					
EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<i>Bundet eget kapital</i>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Summa bundet eget kapital</i>		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Fritt eget kapital</i>					
Resultatutjämningsfond		606 334	483 710	606 334	483 711
Balanserat resultat		-538 003	-538 003	-527 999	-531 541
ÅRETS RESULTAT		0	0	3 051	3 542
<i>Summa fritt eget kapital</i>		68 331	-54 293	81 386	-44 288
Summa eget kapital	21	514 443	391 819	527 499	401 824
<i>Avsättningar, räntebärande</i>					
Avsatt till pensioner	22	2 704 575	2 601 785	2 704 575	2 601 785
<i>Summa räntebärande avsättningar</i>		2 704 575	2 601 785	2 704 575	2 601 785
<i>Avsättningar, övriga</i>					
Övriga avsättningar	23	19 914	17 715	19 914	17 715
<i>Summa övriga avsättningar</i>		19 914	17 715	19 914	17 715
<i>Långfristiga skulder</i>					
Skulder till kreditinstitut	24	240 000	240 000	240 000	240 000
<i>Summa långfristiga skulder</i>		240 000	240 000	240 000	240 000
<i>Kortfristiga räntebärande skulder</i>					
Skulder till koncernföretag	25	4 752	4 614	-	-
<i>Summa kortfristiga räntebärande skulder</i>		4 752	4 614	-	-
<i>Kortfristiga icke räntebärande skulder</i>					
Leverantörsskulder		167 498	134 740	164 248	132 702
Övriga skulder	26	40 403	37 775	41 190	38 760
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	27	496 727	268 590	500 752	271 841
<i>Summa kortfristiga icke räntebärande skulder</i>		704 628	441 105	706 191	443 303
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 188 312	3 697 038	4 198 178	3 704 627
<i>Poster inom linjen</i>					
Antastbara pensionsförpliktelser	28	54 648	62 220	54 648	62 220
Ansvarsförbindelser		44 000	Inga	44 000	Inga
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga



Anslagsredovisning					
Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Tillförda medel	Indragningar	Utfall	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	-	388 308	-	-388 308	0
22 01 005	73 757	162 284	-73 757	-162 284	0
Summa	73 757	550 592	-73 757	-550 592	0

Anslag 22 01 004

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

Villkor

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

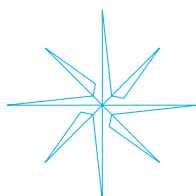
Anslag 22 01 005

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

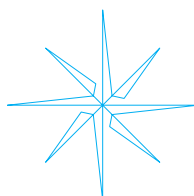
Villkor

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

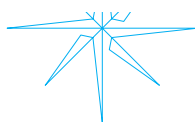
Foto: Lloyd Horgan



Finansieringsanalys 1 000 kr				
RÖRELSEN	Affärsverket		Koncernen	
	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31
Årets resultat före avskrivningar	326 959	331 162	330 674	335 004
Realisationsvinster	-1 082	-7 110	-1 082	-7 110
Realisationsförluster	5 790	162	5 790	162
Finansiella intäkter	14 522	835	14 526	845
Finansiella kostnader	-7 078	-12 221	-6 949	-12 098
Betald inkomstskatt	-	-	-35	-156
Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar	339 111	312 828	342 924	316 647
Förändringar av varulager	42 553	-75 965	42 553	-75 965
Förändring av kortfristiga fordringar	-6 148	33 240	-5 691	33 639
Förändring av kortfristiga skulder	263 661	57 929	262 888	59 055
Kassaflöde före investeringar	639 177	328 032	642 674	333 376
Investeringar				
Investeringar i anläggningstillgångar	-226 286	-346 603	-227 299	-348 713
Försäljning av anläggningstillgångar	1 459	7 811	1 459	7 812
Nettoinvesteringar i rörelsen	-224 827	-338 792	-225 840	-340 901
Kassaflöde efter investeringar	414 350	-10 760	416 834	-7 525
Finansiering				
Förändring av långfristiga fordringar	-713	-3 669	-700	-2 995
Förändring av pensionsskuld	102 790	84 718	102 790	83 895
Förändring av övriga avsättningar	2 199	-20 011	2 199	-20 011
Årets utdelning	-	-	-	-
Periodens inbetalningsöverskott	518 626	50 278	521 123	53 364
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	371 091	320 813	378 546	325 182
Likvida medel vid periodens slut	889 717	371 091	899 669	378 546
Förändring i likvida medel	518 626	50 278	521 123	53 364



Investeringsutfall, 1000 kr				
Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket		Koncernen	
	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31
Farleder				
Trollhätte kanal	2 290	1 816	2 290	1 816
Farledsförbättringar	137 953	62 938	137 953	62 938
Fast utmärkning	4 674	3 088	4 674	3 088
Flytande utmärkning	723	-392	723	-392
Arbetsfartyg	981	10 454	981	10 454
Övrigt	8 662	16 592	8 662	16 592
Summa	155 283	94 496	155 283	94 496
Isbrytning				
Framdrivnings- och däckmaskineri	9 306	9 495	9 306	9 495
Livstidsförlängning Ale	-	950	-	950
Livstidsförlängning Frej	60	151	60	151
Livstidsförlängning Atle	-	308	-	308
Livstidsförlängning Ymer	-	309	-	309
Ymer turboladdare	10 254	-	10 254	-
IB-Next	4 202	-	4 202	-
IB 2020	3 026	-	3 026	-
Övrigt	547	673	547	673
Summa	27 395	11 886	27 395	11 886
Sjögeografisk information				
Utrustning till sjömättningsfartyg	1 121	8 260	1 121	8 260
Utrustning för sjömätning	5 826	789	5 826	789
IT-system m.m.	9 392	3 236	9 392	3 236
Summa	16 339	12 285	16 339	12 285
Sjötrafikinformation				
Informationscentraler	3 226	2 650	3 226	2 650
Summa	3 226	2 650	3 226	2 650
Lotsning				
Lotsstationer	3 064	502	3 064	502
Lotsbåtar	13 425	14 051	13 425	14 051
Summa	16 489	14 553	16 489	14 553
Sjö- och flygräddning				
Räddningshelikoptrar och utrustning	230	186 872	1 243	186 872
IT-system m.m.	3 374	11 660	4 387	13 770
Summa	3 604	198 532	5 630	200 642
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	3 950	12 201	3 950	12 201
Summa	3 950	12 201	3 950	12 201
Totala investeringar	226 286	346 603	228 312	348 713



Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2016 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 0 för 2016 till följd av att hela resultatet har avsatts till resultatutjämningsfonden och soliditeten uppgick till 12,3 procent.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 500 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Inga nya lån har upptagits under 2016 och skulden uppgår per 2016-12-31 till 240 mkr.

Nettoprisindex har ökat med drygt 11 procent räknat från 2004. Under samma period har Sjöfartsverket gjort ett antal ändringar av farledsavgifterna, bland annat har godsavgifterna sänkts (senast den 1 januari 2015), kryssningsfartygen har avgiftsbelagts stegvis och miljödifferentieringen har ytterligare förstärkts. Dessa åtgärder beräknas ha sänkt avgifterna med ungefär 135 mkr under perioden 2004–2016.

Farledsprojekt

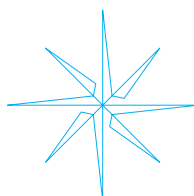
Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp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

Twister och utredningar

Under 2016 har inga större tvister förekommit, de tvister som förevarit har rört sig om mindre belopp. Sjöfartsverket har under 2016 genomfört nästan 100 upphandlingar. Av dessa har sju begärts överprövade hos förvaltningsrätt. Domstolen avslog ansökan om överprövning i fem fall, medan bifall meddelades i ett fall. En upphandling avbröts av Sjöfartsverket under pågående överprövningsförfarande i januari 2017.

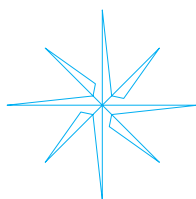
Tidigare tvist med ägare/redare som anlitat European Cargo Carriers AB, som gick i konkurs under 2014, har nu avslutats efter utdelning i bevakat konkursförfarande.

Sedan inslag i SVT:s Uppdrag Granskning under 2015-16 avseende misstankar om att upphandlingen av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar AW139 inte gått rätt till, har förfarandet granskats av såväl Konkurrensverket som av Åklagarmyndigheten. Konkurrensverket avslutade sin granskning i juli 2016 och riktade viss upphandlingsrättslig kritik mot inköpet. Kritiken har omhändertagits av Sjöfartsverket. I januari 2017 har åklagarmyndigheten även lagt ner den förundersökning om trolöshet mot huvudman som inleddes som en direkt följd av programmet. I februari 2017 fick Sjöfartsverket kraftig kritik från Justitieombudsmannen för bland annat bristande diarieföring i samband med förberedelserna för upphandlingen av nya räddningshelikoptrar 2011. Bristerna har redan åtgärdats genom förbättring av styrande dokument och intern utbildning.

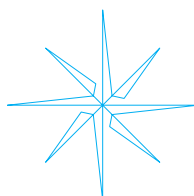


Flerårsöversikt och nyckeltal

Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
Resultaträkning	Affärsverket				
	2016	2015	2014	2013	2012
Sjöfartsavgifter	1 463,1	1 404,2	1 399,5	1 347,3	1 390,9
Övriga externa intäkter	1 007,7	996,6	954,8	572,8	529,1
Summa rörelseintäkter	2 470,8	2 400,8	2 354,3	1 920,1	1 920,0
Externa kostnader	-2 143,8	-2 069,6	-1 846,1	-1 804,3	-1 921,0
Avskrivningar	-211,8	-180,2	-162,2	-146,8	-145,1
Summa rörelsekostnader	-2 355,6	-2 249,8	-2 008,3	-1 951,1	-2 066,1
Rörelseresultat	115,1	151,0	346,0	-31,1	-146,1
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	7,4	-11,4	-8,8	-27,3	-47,5
Rörelseresultat efter finansiella poster	122,6	139,6	337,2	-58,4	-193,7
Bokslutsdispositioner	-122,6	-139,6	-337,2	-	-
Resultat före skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-58,4	-193,7
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-58,4	-193,7
Balansräkning i sammandrag					
	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 748,0	2 738,9	2 569,7	2 347,7	2 116,0
Omsättningstillgångar	1 440,3	958,1	865,1	775,0	741,1
Summa tillgångar	4 188,3	3 697,0	3 434,8	3 122,7	2 857,1
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	514,4	391,8	252,2	-85,0	-26,5
Avsättningar	2 724,5	2 619,5	2 554,8	2 525,2	2 502,6
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	240,0	23,9
Kortfristiga skulder, räntebärande	4,8	4,6	3,9	-	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	704,6	441,1	383,9	442,5	357,1
Summa eget kapital och skulder	4 188,3	3 697,0	3 434,8	3 122,7	2 857,1
Nyckeltal					
	2016	2015	2014	2013	2012
Kassalikviditet	184,2	173,7	197,1	157,8	184,6
Balanslikviditet	203,0	215,0	223,1	175,1	207,5
Sysselsatt kapital	3 365,2	3 149,2	2 863,6	2 590,1	2 486,8
Soliditet	12,3	10,6	7,3	Negativt	Negativt
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3,9	4,8	12,2	Negativt	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	0,0	Negativt	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	18,0	12,0	32,0	Negativt	Negativt
Årsarbetskraft					
	2016	2015	2014	2013	2012
Män	855,6	823,7	775,9	736,4	751,1
Kvinnor	190,8	183,7	176,5	163,0	169,3
Total årsarbetskraft	1 046,4	1 007,4	952,4	899,4	920,4
Omsättning per anställd, tkr	2 361,1	2 383,0	2 471,9	2 134,8	2 086,0
Medelantal anställda					
	2016	2015	2014	2013	2012
Män	950	946	931	900	894
Kvinnor	227	221	216	215	221
	1 177	1 167	1 147	1 115	1 115



Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
	Koncernen				
Resultaträkning	2016	2015	2014	2013	2012
Sjöfartsavgifter	1 463,1	1 404,2	1 399,5	1 347,2	1 390,9
Övriga externa intäkter	1 007,2	994,4	949,9	572,0	530,6
Summa rörelseintäkter	2 470,3	2 398,6	2 349,3	1 919,2	1 921,5
Externa kostnader	-2 139,6	-2 063,6	-1 838,2	-1 802,4	-1 918,9
Avskrivningar	-212,5	-180,4	-162,3	-147,3	-146,3
Summa rörelsekostnader	-2 352,2	-2 244,0	-2 000,5	-1 949,7	-2 065,2
Rörelseresultat	118,1	154,6	348,8	-30,6	-143,7
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	7,6	-11,3	-8,7	-26,9	-47,8
Rörelseresultat efter finansiella poster	125,7	143,3	340,1	-57,5	-191,6
Bokslutsdispositioner	-122,6	-139,6	-337,2	-	-
Resultat före skattemotsvarighet	3,1	3,7	2,9	-57,5	-191,6
Skattemotsvarighet	0,0	-0,2	0,5	-	-
Årets resultat	3,1	3,5	3,4	-57,5	-191,6
Balansräkning i sammandrag	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 746,6	2 737,4	2 567,0	2 383,2	2 145,7
Omsättningstillgångar	1 451,5	967,3	871,6	795,7	757,8
Summa tillgångar	4 198,2	3 704,6	3 438,5	3 178,9	2 903,5
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	527,5	401,8	258,7	-81,9	-24,5
Avsättningar	2 724,5	2 619,5	2 555,6	2 564,7	2 535,6
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	240,0	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	-	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	706,2	443,3	384,2	456,1	392,4
Summa eget kapital och skulder	4 198,2	3 704,6	3 438,5	3 178,9	2 903,5
Nyckeltal	2016	2015	2014	2013	2012
Kassalikviditet	186,6	178,4	200,7	184,6	169,8
Balanslikviditet	205,2	218,2	226,8	174,5	193,1
Sysselsatt kapital	3 376,7	3 157,8	2 799,5	2 921,2	2 863,5
Soliditet	12,6	10,8	0,1	0,0	0,1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3,9	4,9	0,1	Negativt	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	0,1	Negativt	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	19,1	13,0	32,1	0,9	2,5
Årsarbetskraft	2016	2015	2014	2013	2012
Män	883,7	848,5	802,9	850,0	838,6
Kvinnor	194,8	187,5	178,5	172,7	171,6
Total årsarbetskraft	1 078,5	1 036,0	981,4	1 022,7	1 010,2
Omsättning per anställd, tkr	2 290,6	2 315,2	2 393,8	1 876,6	1 863,3
Medelantal anställda	2016	2015	2014	2013	2012
Män	978	971	958	1 000	1 003
Kvinnor	231	225	218	225	224
	1 209	1 196	1 176	1 225	1 227



Definitioner och nyckeltalsberäkningar

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	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

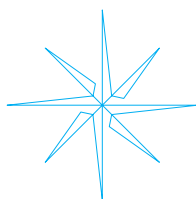
Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men också av politiska beslut, stora svängningar i den av SPV beräknade pensionsskulden samt omfattningen av vinterns isutbredning.

Den tidigare positiva utvecklingen av sjöfartsavgifterna med kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008 bröts under 2009 då godsvolymerna sjönk med 24 miljoner ton eller 13 procent jämfört med året innan. Under hösten 2009 stabiliserades volymerna och ökade därefter under 2010 med närmare 16 miljoner ton eller 10 procent – en ökningstakt som var betydligt snabbare än vad som tidigare antagits. Den positiva trenden bröts dock under 2011, när godsvolymerna återigen minskade med 3 procent vilket följdes av ytterligare minskning med 1 procent under 2012. Under 2013 minskade godsvolymerna med ytterligare drygt 6 procent vilket medförde ett avsevärt intäktsbortfall. Under 2014 ökade godsvolymerna med 5 procent, under 2015 ökade godsvolymerna med ytterligare knappt 2 procent. Under 2016 uppgick ökningen av godsvolymer till knappt 1 procent. 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 syftat till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

Även den fartygsbaserade delen av farledsavgiften har under 2000-talet varit föremål för revideringar. En större omläggning genomfördes 2005 då

även kryssningsfartygen gradvis började fasas in i avgiftssystemet. Miljödifferenteringen i avgiften stärktes samtidigt och därefter har miljöincitamentet utökats ytterligare genom de förändringar som genomfördes den 1 april 2008. Det är nu möjligt att uppnå avgiftsfrihet för fartygsdelen, om maximala reningsåtgärder vidtas. Från den 1 januari 2015 genomfördes en sänkning av den fartygsbaserade delen av avgiften med 45 mkr, fördelat på 24 mkr i en allmän sänkning och 21 mkr i ökade medel för miljödifferentering avseende kväveoxider. Med hänsyn till införandet av det s.k. svaveldirektivet tog Sjöfartsverket bort miljödifferentering för olika svavelinnehåll i bränslet från den 1 januari 2015.

Antalet lotsningar har under 2016 ökat med 270 eller 0,8 procent efter att under 2015 ha minskat med 182 eller drygt 0,5 procent. Antalet lotsningar är nu i nivå med 2014. Efter en period av årliga 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 höjdes avgifterna med i genomsnitt 5 procent. Avgiftshöjningarna har skett per den 1 januari. Under 2012 togs det så kallade SBT-avdraget, d.v.s. avdraget för segregerade barlasttankar, bort ur lotstaxan. Under 2013 höjdes avgifterna med 5 procent per den 1 januari och per 1 juli infördes en ny taxa för den andra lotsen, vid lotsningar där två lotsar krävs. Under 2014 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 april och under 2015 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 januari. Även under 2016 gjordes en avgiftshöjning med i genomsnitt 5 procent per den 1 januari.



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. Under 2012 övergick 30 anställda till LFV i samband med att samarbetet kring administrativa tjänster inleddes. Under 2014 införlivades större delen av helikopterverksamheten avseende sjö- och flygräddning som tidigare bedrevs i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB i Sjöfartsverket, vilket omfattade drygt 100 anställda. Utöver de förändringar av personalkostnaderna som dessa förändringar har medfört, har svängningarna i personalkostnaderna främst berott på förändringar av pensionskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionskultsberäkningen.

Efter flera milda isvintrar med begränsad isutbredning innebar vintrarna 2010 och 2011 kraftigare isutbredning, vilket medförde 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. 2012 var isvintern mildare vilket framför allt innebar lägre drivmedelskostnader för isbrytare, medan isvintern 2013 var att betrakta som en normal isvinter. Under åren 2014–2016 har isvintrarna varit milda.

Kostnaderna för sjö- och flygräddning har ökat på grund av förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB (Sjöfartsverket Holding AB) med dotterbolaget Norrlandsflyg AB (SMA Helicopter Rescue AB). Förvärvet som genomfördes den 1 november 2011 efter beslut i riksdagen, påverkade 2011 års resultat med 134 mkr varav 121 mkr belastade finansiella kostnader och resterande 13 mkr externa kostnader. Under 2014 införlivades större delen av verksamheten i SMA Helicopter Rescue AB i Sjöfartsverket. Verksamheten avseende tekniskt

underhåll av helikoptrar införlivades i dotterbolaget SMA Maintenance AB per den 1 mars 2014.

Redovisningsprinciper

Allmänt

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

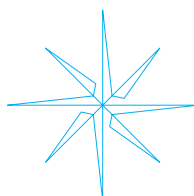
Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

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

Koncernredovisning

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



Immateriella anläggningstillgångar

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

Materiella anläggningstillgångar

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

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

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt de immateriella anläggningstillgångarna i kategorierna licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem, skrivs av linjärt över sina beräknade ekonomiska livslängder, som varierar beroende på anläggningens art. Avskrivningarna görs på anskaffningsvärdena.

För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3–10 år
Egenutvecklade datasystem	5 år
Byggnader och markanläggningar	5–40 år
Isbrytare	5–40 år
Övriga skepp och båtar	5–30 år
Bojar	10–30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5–20 år
Helikoptrar	30 år
Övrigt helikoptrar	5–10 år
Bolagen	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	3 år

Värdering av pågående arbete

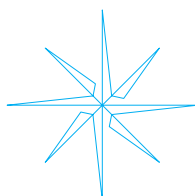
Affärsverket tillämpar successiv vinstavräkning av de projekt som utförs för annans räkning. Avräkningen innebär att uppdragsinkomsterna och uppdragsutgifterna redovisas i förhållande till uppdragets färdigställande. Metoden resulterar i att intäkter, kostnader och resultat hänförs till den period under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

Leasingavtal

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

Finansiella anläggningstillgångar

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



Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returer. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 och S76 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2016-12-31. Reservdelslagret för helikoptrar S76 skrevs ned med 7,7 mkr efter individuell bedömning i bokslutet 2015-12-31. Lagret av de från verksamheten utfasade S76-helikoptrarna, som innehas i avvaktan på att köpare hittas, har värderats till nettoförsäljningsvärdet och har därmed skrivits ned med nästan 39 mkr. 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

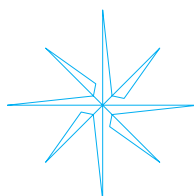
inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för pensioner, framtida tekniskt underhåll av helikoptrar S76 samt kostnader för sanering av förorenad mark.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

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

Från 1 januari 2016 gäller tjänstepensionsavtalet PA16. Avtalet är indelat i två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Den innehåller tre delar som den anställda tjänar in till från första arbetsdagen och så länge denne jobbar statligt, dock som längst till 67 år. En av delarna är flexibel och kan användas för att gå ner i arbetstid innan pensionering eller som högre tjänstepension. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar. Det motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03. 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 Vänerns Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas



till SEB Trygg Liv. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

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 övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent. Pensionskostnaderna redovisas fördelade dels på rörelsekostnader, dels på finansiella kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden, dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV. 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 löneskattgrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkrings-tjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. 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 avtal med försäkringsbolag och kostnadsförs under den period de intjänas.

Mervärdesskatter

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

Skattemotsvarighet och utdelning

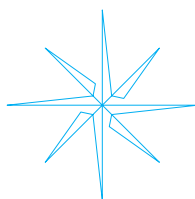
Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt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

Antal anställda

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

Avrundning

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

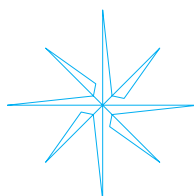


Noter

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 _x och SO _x .		
Farledsavgifter	2016	2015
Avgift på fartyg, lastfartyg	287 194	272 332
Avgift på fartyg, färjor	231 564	236 460
Summa avgift på fartyg före rabatter	518 758	508 792
Rabatter på fartyg	-12 458	-16 686
Summa avgift på fartyg	506 300	492 106
Avgift på gods, lastfartyg	324 350	319 713
Avgift på gods, färjor	112 149	109 487
Summa avgift på gods före rabatter	436 499	429 200
Rabatter på gods	-5 780	-6 902
Summa avgift på gods	430 719	422 298
Summa farledsavgifter	937 019	914 404

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden				
	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2016	2015	2016	2015
Luleå	25 074	25 827	29 082	31 574
Gävle	19 040	21 300	26 073	28 022
Stockholm	114 406	114 018	43 193	40 694
Södertälje	26 195	25 464	18 648	17 239
Kalmar	45 366	43 068	38 284	38 844
Malmö	130 376	128 373	99 571	96 379
Göteborg	98 340	92 331	108 239	101 652
Marstrand	57 625	56 167	68 362	70 150
Vänern/Trollhätte kanal	2 336	2 244	5 047	4 646
Summa	518 758	508 792	436 499	429 200



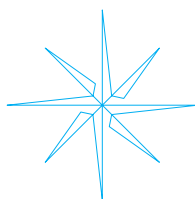
Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2016	2015
Luleå	36 764	34 433
Gävle	37 231	34 126
Stockholm	93 664	82 184
Södertälje	62 413	61 366
Kalmar	40 013	40 081
Malmö	68 381	58 694
Göteborg	97 627	93 930
Marstrand	75 304	69 858
Vänern/Trollhätte kanal	14 720	15 162
Summa	526 117	489 834

Not 3 Övriga externa intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Försäljning och royalty sjökort	33 672	29 598	33 672	29 598
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	1 662	6 713	1 662	6 713
Helikoptertjänster	52 893	55 675	53 403	55 675
Uthyrning	62 225	87 509	62 225	87 509
Bidrag	107 513	39 336	107 513	39 336
Fakturerade kostnader	50 304	74 170	50 304	74 170
Tjänster med fartyg	13 490	14 073	13 490	14 073
Ersättning för drift av broar	9 507	9 547	9 507	9 547
Realisationsvinster	1 082	7 110	1 082	7 110
Eurocontrolavgifter	61 388	55 519	61 388	55 519
Försäljning helikopter S76	-	81 104	-	81 104
Övriga rörelseintäkter	63 312	59 347	62 329	57 166
Summa övriga externa intäkter	457 048	519 701	456 575	517 520



Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Löner och ersättningar	670 204	628 027	688 914	644 135
Kostnadsersättningar	18 868	18 340	19 346	18 977
Årets pensionskostnader	142 293	127 604	145 041	129 006
Förändring av pensionsskulden	82 009	62 806	82 009	62 806
Löneskatt på pensionsskultsförändringen	19 895	15 237	19 895	15 237
Avgår finansiell del av pensionsskultsförändringen	14 238	-6 444	14 238	-6 444
Övriga sociala kostnader	257 601	238 552	264 203	244 039
Övriga personalkostnader	18 266	18 278	19 443	20 546
Summa personalkostnader	1 222 374	1 102 400	1 253 089	1 128 302

Av utbetalda löner och ersättningar utgörs 0,2 (0,2) procent av arvoden till styrelse och ej anställd personal.

Sjukfrånvaro Affärsverket

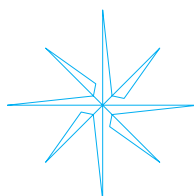
	2016	2015
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,19 %	2,10%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	32,08 %	37,28%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	1,48 %	1,49%
Kvinnor	4,99 %	4,51%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	4,03 %	2,97%
30-49 år	1,47 %	1,33%
50 år eller äldre	2,80 %	2,86%

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

Jan Sundling, styrelseordförande	83	Erica Wass	41
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör	1 709	Lars-Erik Liljelund	42
Maria Jobenius	41	Olle Sundin (fr.o.m. 2016-07-01)	14
Jan Törnqvist (t.o.m. 2016-06-30)	28	Yvonne Gustafsson (fr.o.m. 2016-07-01)	14
Gert Nilson	41	Jens Nykvist (fr.o.m. 2016-07-01)	14
Erika Rosander	41		

Arvodet till externa styrelseledamöter uppgår till 28 tkr per år och arvodet till styrelseordförande uppgår till 56 tkr per år. Under 2016 har även delar av 2015 års ersättning betalats ut.

Personalrepresentanter		Suppleanter för personalrepresentanter	
Tapani Hoffrén	436	Niklas Ohmér	483
Göte Karlsson	591	Lennart Johansson	343
Patrik Wikand	939	Jimmy Eriksson	557

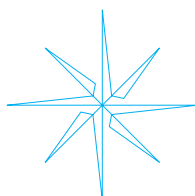


Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

Jan Sundling	Aditro Logistics AB, SJ AB, Institutet för kvalitetsutveckling, SIQ, Corem Property Group AB
Maria Jobenius	Norsk Scania AS
Gert Nilson	Karlstads Universitets Holding AB, Bergsskolan Kompetensutveckling AB, MEFOR AB
Ann-Catrine Zetterdahl	Svenska Skeppshypotek, Lighthouse, Sjöfartsverket Holding AB, Kustbevakningens insynsråd
Olle Sundin	Luffartsverket, LfV Holding AB, LfV Aviation AB, NUAC HB, Entrypoint AB, SAAB Digital Air Traffic Solutions
Yvonne Gustafsson	SIDA, Riksgäldskontoret, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Mittuniversitetet, Socialstyrelsen, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO, Finanspolitiska rådet, Nationalmuseums insynsråd

Not 5 Övriga externa kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Hyror	58 018	71 707	61 597	75 327
Drivmedel	76 971	86 867	76 971	86 867
Reparationer och underhåll	182 360	169 367	182 480	133 430
Lösen av SE-JOB	-	43 478	-	43 478
Nedskrivning S76	38 600	37 553	38 600	37 553
Extern bemanning	139 048	138 083	139 048	138 083
Övriga köpta tjänster	177 988	188 492	176 112	187 769
IT-utrustning	24 134	18 169	24 134	18 169
Telekommunikation och post	18 255	20 021	18 255	20 021
Transportmedel	6 795	7 364	7 361	7 897
Resekostnader och transporter	46 331	45 229	47 755	46 823
Fastighetskostnader	31 486	30 575	31 486	30 575
Realisationsförluster	5 790	162	5 790	162
IT-konsulter	31 368	27 318	31 368	27 318
Leasingkostnader helikoptrar	-	5 290	-	5 290
Övriga helikopteromkostnader	42 396	35 937	3 734	35 937
Övriga rörelsekostnader	40 903	41 600	41 984	40 588
Summa övriga externa kostnader	920 443	967 212	886 540	935 287

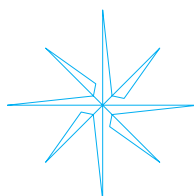


Arvode till revisorer				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 459	1 760	1 459	1 760
KPMG Management				
- EU-revision	458	-	458	-
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	175	150
- övriga uppdrag	-	118	-	118
Summa övriga externa kostnader	1 917	1 878	2 092	2 028

Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Licenser och köpta programvaror	3 674	3 919	3 674	3 919
Egenutvecklade datasystem	8 636	3 855	8 636	3 855
Skepp	62 601	63 113	62 601	63 113
Helikoptrar	37 487	32 525	37 487	32 525
Inventarier, verktyg och installationer	29 326	25 134	29 946	25 397
Byggnader	17 442	17 303	17 584	17 317
Markanläggningar	52 613	34 321	52 613	34 321
Summa avskrivningar	211 779	180 170	212 541	180 447

Not 7 Finansiella intäkter				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Finansiell del av pensionsskulden	14 238		14 238	
Valutaeffekt depositioner	-	425	-	425
Övrigt	285	410	288	420
	14 522	835	14 526	845

Not 8 Finansiella kostnader				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Finansiell del av pensionsskuldökningen	-	6 444	-	6 444
Ränta lån i Riksgälden	4 891	4 891	4 891	4 891
Räntekostnader valutasäkring	-			
Ränta ej utbetalt aktieägartillskott	138	134	-	-
Övriga räntor	2 049	752	2 058	763
Summa finansiella kostnader	7 078	12 221	6 949	12 098



Not 9 Bokslutsdispositioner

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

Not 10 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. För 2016 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då vinsten i enlighet med regeringens intentioner kommer att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Affärsverket		Koncernen	
	2016	2015	2016	2015
Aktuell skatt för året	-	-	-22	-145
Uppskjuten skatt	-	-	-13	-11
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	-	-	-35	-156

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

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	47 334	7 053	-8 532	2 248	48 103
Egenutvecklade datasystem	39 502	1 165	-725	27 667	67 609
Pågående nyanläggningar	28 065	7 208	2 375	-29 915	7 733
Summa	114 901	15 426	-6 882	0	123 445

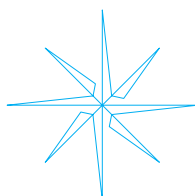
Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2016 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	41 570	3 673	-8 486	36 757
Egenutvecklade datasystem	34 720	8 636	-725	42 631
Summa	76 290	12 309	-9 211	79 388

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	48 103	-36 757	11 346
Egenutvecklade datasystem	67 609	-42 631	24 978
Pågående anläggningsarbeten	7 733	-	7 733
Summa	123 445	-79 388	44 057



Koncernen**Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	47 334	7 053	-8 532	2 248	48 103
Egenutvecklade datasystem	39 502	1 165	-725	27 667	67 609
Pågående nyanläggningar	28 065	7 208	2 375	-29 915	7 733
Summa	114 901	15 426	-6 882	0	123 445

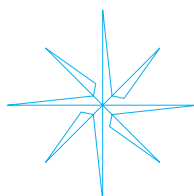
Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2016 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	41 570	3 673	-8 486	36 757
Egenutvecklade datasystem	34 720	8 636	-725	42 631
Summa	76 290	12 309	-9 211	79 388

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	48 103	-36 757	11 346
Egenutvecklade datasystem	67 609	-42 631	24 978
Pågående anläggningsarbeten	7 733	-	7 733
Summa	123 445	-79 388	44 057



Not 12 Materiella anläggningstillgångar

Affärsverket

Ackumulerade anskaffningsvärden:

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 772 302	13 520	-56 087	83 535	1 813 270
Inventarier m.m.	447 597	16 640	-15 320	10 769	459 686
Byggnader	775 799	7 874	-11 701	924	772 896
Markanläggningar	1 341 496	1 027	-159	731	1 343 095
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-	-	-	912 249
Pågående anläggningsarbeten	174 200	171 799	1 585	-95 959	251 626
Summa	5 430 340	210 860	-81 682	0	5 559 519

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2016 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

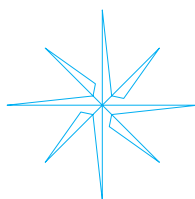
Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 269 669	62 601	-52 832	1 279 438
Inventarier m.m.	302 893	29 327	-12 276	319 944
Byggnader	574 016	17 442	-7 513	583 945
Markanläggningar	554 665	52 613	-563	606 715
Helikoptrar	49 197	37 487	-	86 684
Summa	2 750 440	199 470	-73 184	2 876 727

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 813 270	-1 279 438	533 832
Inventarier m.m.	459 686	-319 944	139 742
Byggnader	772 896	-583 945	188 951
Markanläggningar	1 343 095	-606 715	736 380
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-86 684	825 565
Pågående anläggningsarbeten	251 626	-	251 626
Summa	5 559 519	-2 876 727	2 682 792

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2016 till 49 891 tkr.



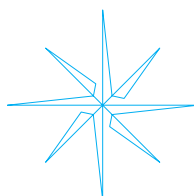
Koncernen					
Akkumulerade anskaffningsvärden:					
Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 772 302	13 520	-56 087	83 535	1 813 270
Inventarier m.m.	450 066	17 635	-15 320	10 769	463 149
Byggnader	776 223	7 892	-11 701	924	773 338
Markanläggningar	1 341 495	1 027	-159	731	1 343 095
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-	-	-	912 249
Pågående anläggningsarbeten	174 200	171 799	1 585	-95 959	251 626
Summa	5 433 232	211 873	-81 682	0	5 563 425

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2016 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 269 669	62 601	-52 832	1 279 438
Inventarier m.m.	303 259	29 947	-12 277	320 929
Byggnader	574 034	17 584	-7 515	584 103
Markanläggningar	554 665	52 613	-563	606 715
Helikoptrar	49 197	37 487	-	86 684
Summa	2 750 824	200 232	-73 187	2 877 869

Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 813 270	-1 279 438	533 832
Inventarier m.m.	463 149	-320 929	142 220
Byggnader	773 338	-584 103	189 235
Markanläggningar	1 343 095	-606 715	736 380
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-86 684	825 565
Pågående anläggningsarbeten	251 626	-	251 626
Summa	5 563 425	-2 877 869	2 685 556

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2016 till 49 891 tkr.



Not 13 Andelar i koncernföretag

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

SMA Helicopter Rescue AB svarade tidigare för den helikopterburna sjö- och flygräddningen. Verksamheten införlivades i Sjöfartsverket under 2014 och bolaget är under avveckling.

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

Koncernen				
	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Helicopter Rescue AB	556079-5162	Norrköping	100%	100%
-SMA Maintenance AB (fd SMA Training AB)	556760-0126	Säve	100%	100%
Bokfört värde	4 700			

Not 14 Långfristiga fordringar

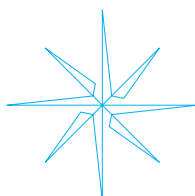
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Kapitalförsäkring	16 408	15 695	16 408	15 695
Uppskjutna skattefordringar	-	-	627	640
Summa andra långfristiga fordringar	16 408	15 695	17 035	16 335

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

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

Investeringar i Sjöfartshotell

	Beslutsdatum	2016-12-31	2015-12-31
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
		8 137	8 137



Not 15 Varulager

	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Bränslelager	28 981	27 215	28 981	27 215
Sjökort	2 727	2 241	2 727	2 241
Centralförrådet	7 916	6 957	7 916	6 957
Reservdelar AW139	30 987	37 996	30 987	37 996
Reservdelar S76	2 697	2 542	2 697	2 542
Helikoptrar S76	59 894	98 493	59 894	98 493
Övrigt	792	1 103	792	1 103
Summa varulager	133 994	176 547	133 994	176 547

Not 16 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 149 (363) tkr.

Årets återvunna kundförluster uppgår till 1 274 (4 087) tkr och avser nästan uteslutande utdelning i European Cargo Carriers AB:s konkurs.

Not 17 Övriga fordringar

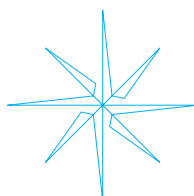
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Mervärdesskattfordran	65 132	56 626	65 132	56 626
Skattefordringar	130	382	1 204	997
Eurocontrolavgifter	12 606	9 335	12 606	9 335
Förskott till leverantör	1 980	1 198	1 980	1 587
Underhållsprogram motorer/växlar	17 014	17 715	17 014	17 715
Övriga fordringar	17 041	9 492	17 141	9 441
Summa övriga fordringar	113 903	94 748	114 977	95 701

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Förutbetalda kostnader	29 778	32 292	30 165	32 628
Upplupna intäkter	103 768	90 175	103 528	90 071
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	133 546	122 467	133 692	122 699

Not 19 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning



Not 20 Kassa och bank				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Kassa	45	123	45	123
Bank	359 958	124 520	369 910	131 975
Summa kassa och bank	360 003	124 643	369 955	132 098

Not 21 Eget kapital				
Affärsverket	2016-12-31		2015-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-54 293	446 112	-193 898
Årets resultat		-		-
Förändring av resultatutjämningsfond		122 624		139 605
Utdelning		-		-
Belopp vid årets slut	446 112	68 331	446 112	-54 293

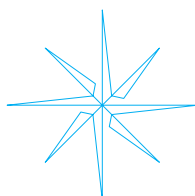
Koncernen	2016-12-31		2015-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	-44 289	446 112	-187 436
Årets resultat		3 051		3 542
Förändring av resultatutjämningsfond		122 624		139 606
Belopp vid årets slut	446 112	81 387	446 112	-44 288

Not 22 Avsatt till pensioner				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Pensionsskuld för pensionärer	965 008	937 454	965 008	937 454
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 195 130	1 140 675	1 195 130	1 140 675
Löneskatt	524 049	504 154	524 049	504 154
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	11 781	12 145	11 781	12 145
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	8 607	7 357	8 607	7 357
Summa avsatt till pensioner	2 704 575	2 601 785	2 704 575	2 601 785

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder. Den skuldförs med 44 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 2016-12-31 uppgår till 38 528 tkr inklusive löneskatt.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 2 254 186 tkr.



Not 23 Övriga avsättningar

	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Avsättning för förorenad mark	2 900	-	2 900	-
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	17 014	17 715	17 014	17 715
Summa övriga avsättningar	19 914	17 715	19 914	17 715

Affärsverket

Avsättning för förorenad mark avser fastigheter där pågående tillsynsändren finns. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemet S76. Avsättningen för framtida tekniskt underhåll redovisas även som en långfristig fordran.

Not 24 Skulder till Riksgälden

	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Lån i Riksgälden	240 000	240 000	240 000	240 000
Summa skuld till kreditinstitut	240 000	240 000	240 000	240 000

Beviljad låneram i Riksgälden uppgår till 500 mkr. Under året har inga nya lån upptagits och ingen amortering har skett. Lånet förfaller till betalning 2018-09-30.

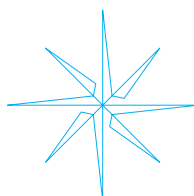
Beviljat belopp på kredit inom plusgirokonton uppgår till 100 (100) mkr och beviljad kredit på bankkonto i Nordea uppgår till 1 (1) mkr.

Not 25 Skulder till koncernföretag

Avser i huvudsak aktieägartillskott till Sjöfartsverket Holding AB som lämnades per 2011-12-31 men som ännu inte har utbetalats i sin helhet.

Not 26 Övriga skulder

	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Avdragna personalskatter	20 475	18 639	20 475	18 639
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	18 597	17 560	18 597	17 560
Mervärdesskatt	-	-	787	970
Övriga skulder	1 331	1 576	1 331	1 591
Summa övriga skulder	40 403	37 775	41 190	38 760

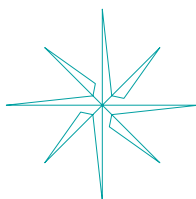


Not 27 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Upplupna semesterlöner	52 878	53 328	55 011	55 203
Upplupna kompensationslöner	11 151	9 642	11 151	9 642
Upplupna retroaktiva löner	2 832	2 822	2 832	2 822
Övriga upplupna löner	8 761	7 739	9 004	7 910
Upplupna arbetsgivaravgifter	30 358	30 174	31 750	31 144
Upplupna elkostnader	1 907	1 214	1 907	1 214
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	7 373	6 985	7 373	6 985
Fartygsbemanning	14 545	10 043	14 545	10 043
Avsättning Trygghetsmedel	4 213	4 158	4 213	4 158
Ispatrullering i Nordatlanten	693	637	693	637
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	3 250	3 200	3 250	3 200
Helikopterkostnader	1 975	3 058	1 975	3 058
Övriga upplupna kostnader	19 590	24 502	19 847	24 737
Oförbrukade bidrag	238 153	93 373	238 153	93 373
Förutbetalda intäkter	99 048	17 715	99 048	17 715
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	496 727	268 590	500 752	271 841

Not 28 Poster inom linjen				
	Affärsverket		Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Antastbara pensionsförpliktelser				
Antastbara pensionsförpliktelser	54 648	62 220	54 648	62 220
Ansvarsförbindelser				
Föreordnad mark	44 000	Inga	44 000	Inga

Posten antastbara pensionsförpliktelser avser 56 procent av de antastbara pensionsförpliktelserna för affärsverkets personalkategorier (exklusive lotsar) som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder, som inte redovisas inom avsättningen för pensionseskuld. I posten ingår särskild löneskatt och posten för 2015 har justerats.

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



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 22 procent på årets resultat. För 2016 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då vinsten i enlighet med regeringens intentioner kommer att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

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

Stockholm den 21 februari 2017

Jan Sundling
Ordförande

Erica Wass
Vice ordförande

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör

Gert Nilson

Maria Jobenius

Olle Sundin

Jens Nykvist

Lars-Erik Liljelund

Yvonne Gustavsson

Erika Rosander

Patrik Wikand

Tapani Hoffrén

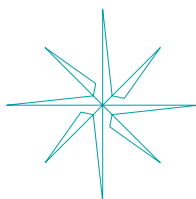
Göte Karlsson

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2017

Stefan Andersson

Jens Eriksson



Styrelse, ledning och revisorer

Styrelse, affärsverket



Jan Sundling
Egen företagare
Ordförande



Erica Wass
F.d. biträdande rikskronofogde
Vice ordförande



Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Gert Nilson
Forskningsdirektör



Erika Rosander
Projektledare



Lars-Erik Liljelund
F.d. generaldirektör



Maria Jobenius
Kommunikationsdirektör



Olle Sundin
F.d. generaldirektör



Jens Nykvist
Marinchef



Yvonne Gustafsson
F.d. generaldirektör



Patrik Wikand
SACO Lotsförbundet



Tapani Hoffrén
ST



Göte Karlsson
SEKO

Styrelser, koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB

Ann-Catrine Zetterdahl, ordförande
Noomi Eriksson, VD
Lars Widell

SMA Maintenance AB

Noomi Eriksson, ordförande
Lars Widell
Peter Fyrby

SMA Helicopter Rescue AB

Noomi Eriksson, ordförande
Lars Widell
Ann-Catrine Zetterdahl



Ledning, affärsverket



Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Noomi Eriksson
Stf GD
Direktör Styrning och planering



Ove Eriksson
Direktör Affärer



Peter Fyrby
Direktör Rederiet
Forskning och innovation



Ulrika Ekström
Kommunikationsdirektör



Ulrika Worge
Direktör
Utveckling och kompetens



Mattias Hyllert
Direktör Sjö- och flygräddning



Lisa Lewander
Chefsjurist



Tomas Årnell
Isbrytardirektör

Revisorer, affärsverket

Stefan Andersson. Ansvarig revisor, Riksrevisionen
Jens Eriksson. Uppdragsledare, Riksrevisionen

Revisorer, koncernbolagen

Emanuel Vardi. Ansvarig revisor, Deloitte AB, Linköping



