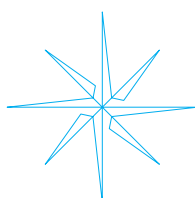




ÅRSREDOVISNING 2017
FÖR SJÖFARTSVERKET

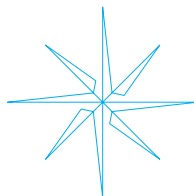
Lotsbåt i vinterväder.
Foto: Agnė Hörnėstig



Innehåll

Generaldirektören har ordet	4
Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse.....	8
Koncernbolagen.....	8
Sjöfartsmarknaden	9
Transportpolitiska mål och verksamheter	12
Nationellt generationsmål och miljökvalitetsmål.....	12
Uppgift, mål och måluppfyllelse.....	14
Strategiska mål och måluppfyllelse	16
Verksamhetsredovisning	17
Farleder.....	17
Isbrytning.....	20
Sjögeografisk information.....	22
Sjötrafikinformation.....	24
Lotsning.....	26
Sjömansservice.....	30
Sjö- och flygräddning.....	31
Myndighetsuppgifter.....	35
Gemensamma funktioner.....	38
Personalredovisning	45
Intern styrning och kontroll	49
Verksamhetsrelaterade risker.....	50
Finansiella risker.....	50
Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser.....	50
Förbättringsåtgärder.....	52
Ekonomi	53
Årets ekonomiska händelser.....	53
Uppfyllelse av de ekonomiska målen.....	63
Farledsprojekt.....	63
Tvister och utredningar.....	64
Flerårsöversikt och nyckeltal.....	65
Redovisningsprinciper.....	68
Noter.....	73
Utdelning och skattemotsvarighet.....	85
Styrelse, ledning och revisorer	86

Årsredovisning 2017 finns tillgänglig på
Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se
Redaktör: Maria Andersson
Utgivningsdatum: 2018 – 04
Omslagsfoto: Pär Bäckström
© Sjöfartsverket



Generaldirektören har ordet

Efter ett drygt halvår i rollen som generaldirektör för Sjöfartsverket kan jag konstatera att de flesta av våra mål är uppfyllda och att våra kunder i stor utsträckning är nöjda med det vi levererar även om de hellre skulle se en annan finansiering av tjänsten. Skickliga medarbetare gör allt för att rädda liv, bryta is, lotsa, ta fram sjögeografisk information, trafikleda och ge sjömän en meningsfull fritid. Efter flera år av granskningar och utredningar kunde vi 2017 konstatera vilka fel som gjorts och inte gjorts. Vi kan också konstatera att det är nyttigt att bli granskad. Vi har lärt oss mycket och kommer fortsätta med det medvetet och systematiskt.

Samtidigt kunde jag snabbt konstatera att Sjöfartsverkets ekonomiska situation inte är långsiktigt hållbar. Efter många år av lågkonjunktur och omstrukturering i branschen som gjort att Sjöfartsverket avstått från avgiftshöjningar är soliditeten på väg mot noll och stora investeringar väntar. Vi kunde också konstatera att införlivandet av helikopterverksamheten som skedde 2014 inte lyckats tillräckligt bra. Avtalet som tecknades i en mycket pressad situation när den förre privata ägaren var på väg mot konkurs, var både dyrt och strider mot dagens arbetstidsregler. Det statliga sekretessregelverket höll inte för civil flygverksamhet. Till det kommer svårigheten att föra en tillitsfull dialog och verksamhetsutveckling mellan ledning och medarbetare med arbetstid endast ett fåtal dagar i månaden spridda över landet. Efter ett år av komplicerade förhandlingar och mycket känslor har vi förhoppningsvis snart ett avtal på plats. I maj sker ändringar av sekretesslagstiftningen och vi lägger nu stor kraft på dialogen mellan medarbetare och chefer i hela organisationen. Under våren ser vi också över avtalet mellan oss och Försvarmakten vars behov har förändrats betydligt sedan 2006 när avtalet skrevs.

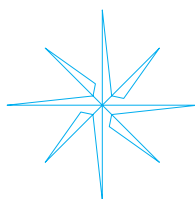
Sjöfartsverkets tjänster finansieras till skillnad från andra transportslag övervägande av handelssjöfarten och till mindre del av luftfarten och staten. Vi är en myndighet men affärsverksformen gör det enklare för oss att på ett affärsmässigt sätt dryga ut finanserna så länge

vi inte konkurrerar ut privata aktörer. Verket utför övervägande tjänster där omfattning och innehåll styrs av internationella konventioner och regelverk. Våra tjänsteområden kommer de närmaste årtionden genomgå stora förändringar genom digitalisering och teknikutveckling. För att få en hållbar ekonomisk situation har vi lovat våra kunder och vår ägare att effektivisera med drygt 1 miljarder kronor de närmaste 10 åren. Vi genomför just nu djupintervjuer med våra kunder och gör omvärldsanalys för att se vad vi kan och bör erbjuda samhället de närmaste tio åren. Vårt Framtidsprogram omfattar också en satsning på kultur med särskilt fokus på den statliga värdegrunden samt medarbetarskap och ledarskap som stödjer förändring och respekt för varandras olikheter och åsikter.

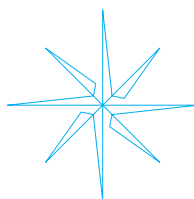
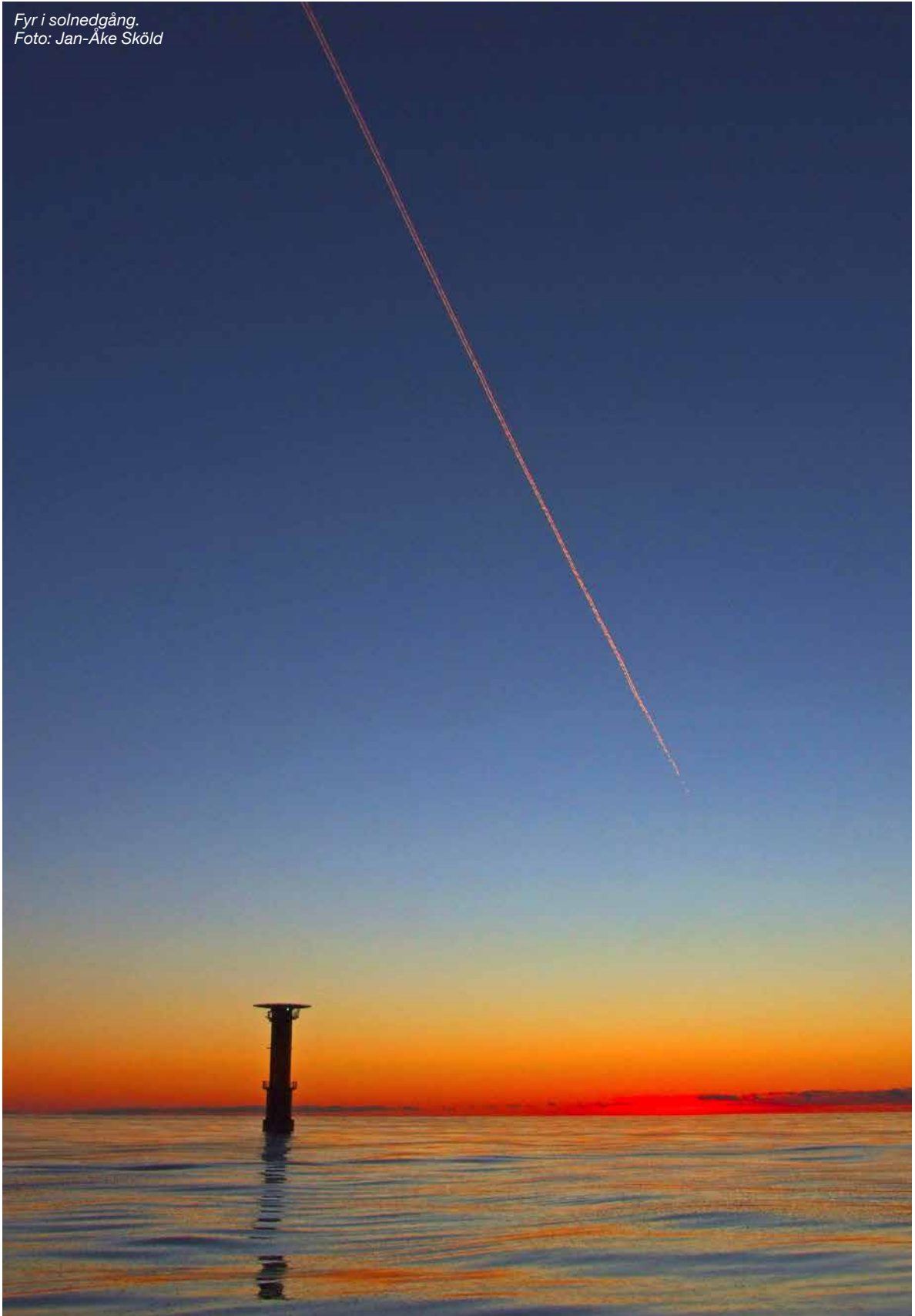
Det är en spännande tid vi har framför oss. Vi är stolta leverantörer av viktiga tjänster till samhället och sjöfarten och arbetar nu hårt för att vara en relevant och attraktiv arbetsplats och leverantör även i framtiden.



Katarina Noren
Generaldirektör
Sjöfartsverket



*Fyr i solnedgång.
Foto: Jan-Åke Sköld*

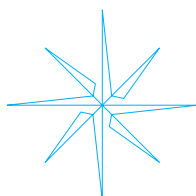
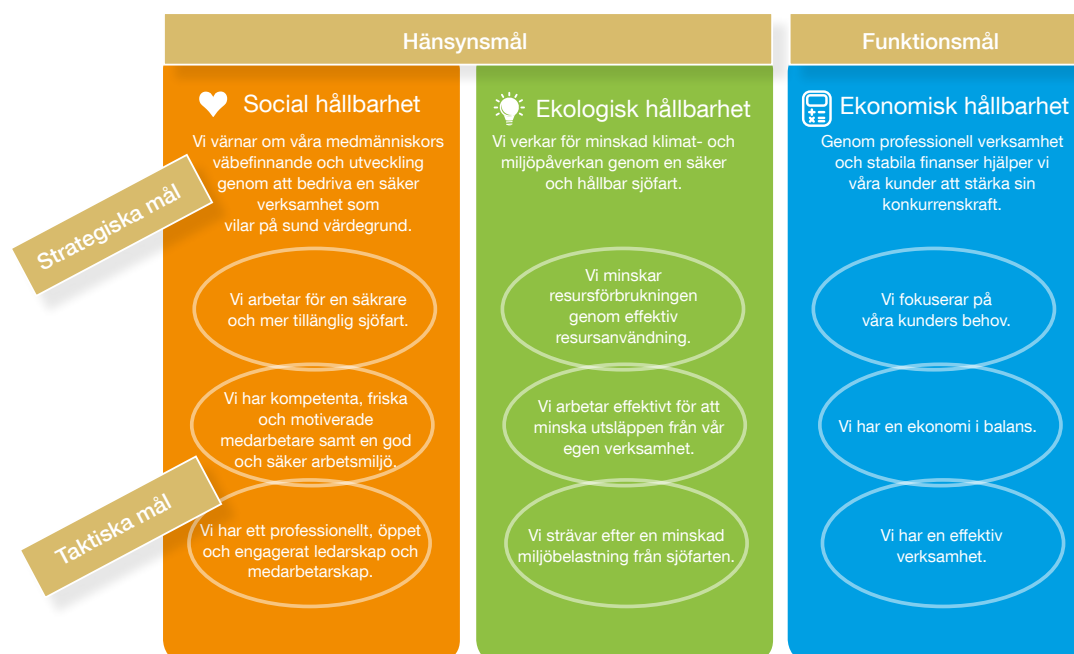


Förvaltningsberättelse

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. Sjöfartsverket säkerställer att sjöfarten kan pågå dygnet runt, året om.

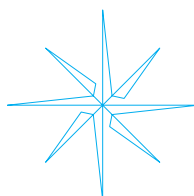
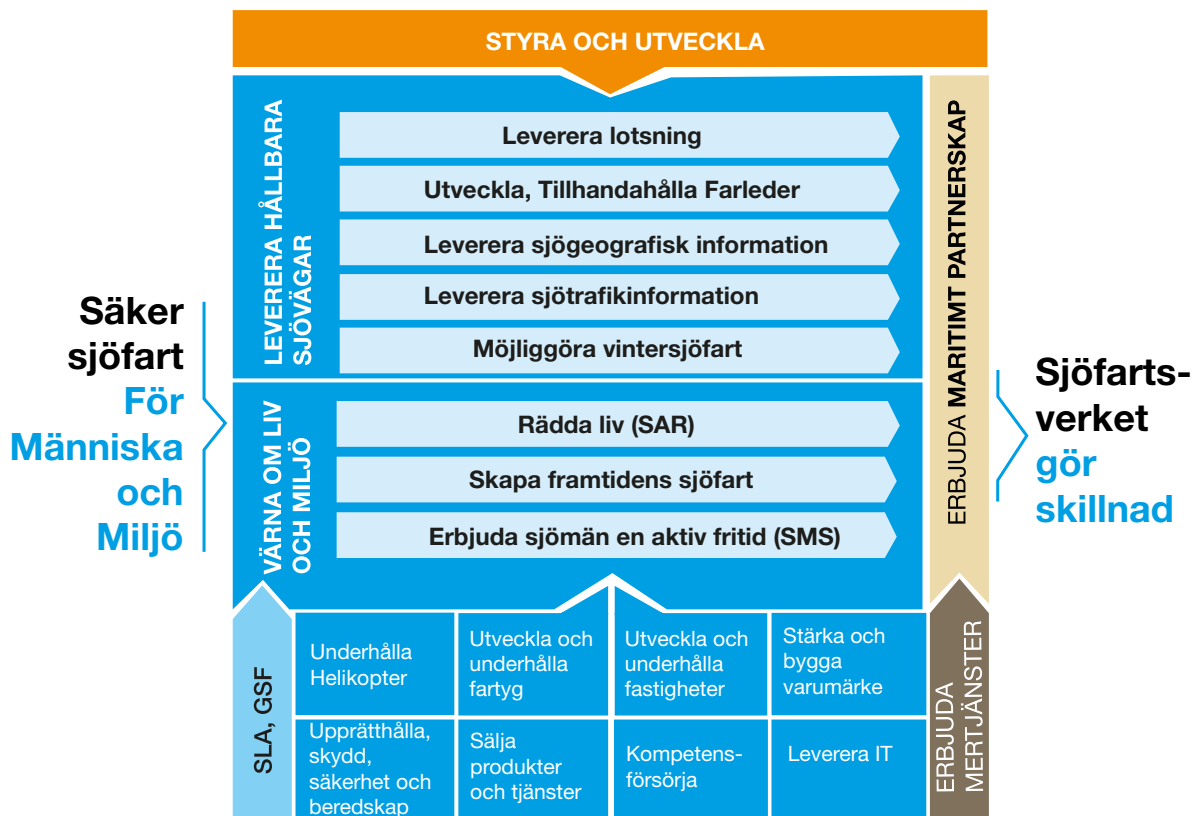
Under det övergripande transportpolitiska målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet och hälsa samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet. Det finns idag sju preciseringar av funktionsmålet, varav en är att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras och stärka den internationella konkurrenskraften, en inriktning som är belyst i Sjöfartsverkets 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 2017 fastställdes en ny policy för intern

styrning och kontroll av Sjöfartsverkets styrelse. Under året har Sjöfartsverket fortsatt att förbättra myndighetens ledningssystem. Under en treårsperiod (2015–2017) har alla Sjöfartsverkets verksamheter genomgått förbättringsdagar (interna kvalitets- och miljörevisioner). Samtliga verksamheter och samtliga av standardernas krav har hanterats under treårsperioden. Under andra halvåret av 2017 har många av Sjöfartsverkets medarbetare aktivt arbetat med myndighetens strategiska inriktning. I november 2017 gick startskottet för Framtidsprogrammet, som är ett strategiskt utvecklingsarbete som syftar till att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid, initierat av generaldirektör Katarina Norén.



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 ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

Sjöfartsverkets styrelse fick ny ordförande den 1 juli 2017, då Olle Sundin efterträdde Jan Sundling. Samma datum tillträdde Katarina Norén som ny GD. Styrelsen består, förutom ordföranden, av elva ordinarie ledamöter varav tre personalrepresentanter.

Arbetet i styrelsen har under året bedrivits enligt den fastställda uppgiftsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit fem 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.

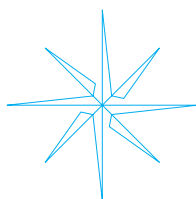
Ekonomi och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året. Arbetet under hösten 2017 har främst varit inriktad på en plan för långsiktig ekonomi samt arbete med att ta fram en strategi för Sjöfartsverket med fokus på år 2027. I november genomfördes det årliga strategiseminarier där inriktningen för dessa två frågeställningar 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 kapacitet att inom ramen för detta tillstånd bedriva helikopterunderhåll på typerna AgustaWestland AW139 samt Sikorsky S76. Bolaget har som främsta fokus att säkerställa hög teknisk tillgänglighet i sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs från sju orter: Göteborg, Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby, Kiruna samt Billund i Danmark. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats utanför Göteborg. Rörelseresultatet för 2017 uppgår till knappt 0,6 mkr, vilket motsvarar en vinstmarginal på drygt 1 procent. Likviditeten i bolaget är stabil. Sjöfartsverkets styrelse har fattat ett inriktningsbeslut om ökad samverkan med andra myndigheter kring helikopterunderhåll, vilket på sikt kan komma att påverka verksamheten i SMA Maintenance.

I Sjöfartsverket Holding AB och SMA Helicopter Rescue AB bedrivs ingen verksamhet. SMA Helicopter Rescue AB kommer att likvideras under 2018. Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB är Sjöfartsverkets ställföreträdande GD Ove Eriksson. Styrelseordförande i SMA Maintenance AB är rederidirektören Peter Fyrby, medan styrelseordförande för SMA Helicopter Rescue AB är direktören för Styrning och Planering Noomi Eriksson.



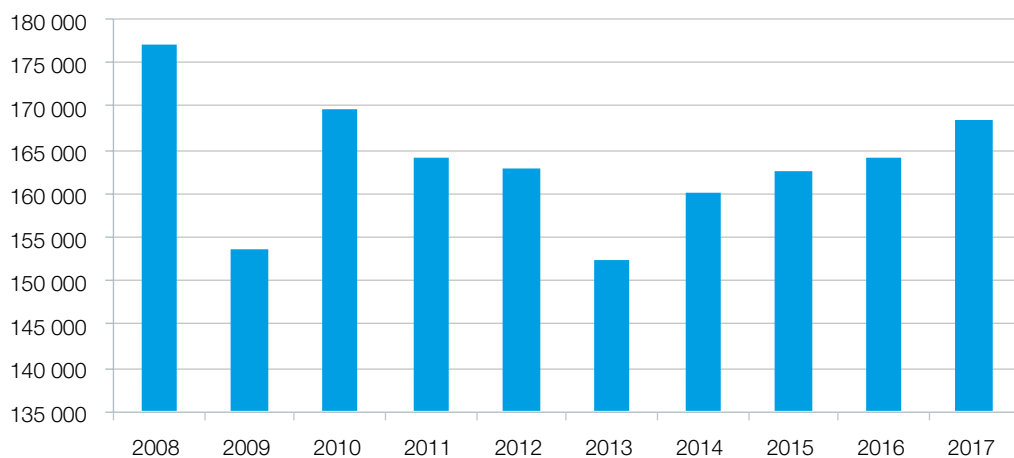
Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en betydelsefull 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-årsperiod.

Avgiftspliktiga godsvolymer (1 000 ton)



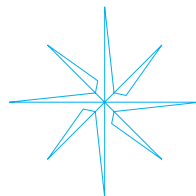
Under 2017 omsattes 168,4 (164,0) miljoner ton avgiftspliktigt gods i de svenska hamnarna, vilket innebär att godsvolymer har ökat med 2,7 procent jämfört med föregående år. Både gods transporterat med lastfartyg och gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat. Ökningen är främst hänförlig till övrigt ej lågvärdigt gods, men även lågvärdigt gods och transportererna av bilar och husvagnar har ökat. Volymerna avseende skogsprodukter och oljeprodukter har däremot minskat.

Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2017 för 78 procent av totala antalet anlöp, vilket är i nivå med de senaste åren. När det gäller den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 75 procent med lastfartyg och 25 procent med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren.

Det avgiftspliktiga godset i utrikes trafik uppgick till knappt 158 miljoner ton, medan det inrikes transporterade godset uppgick till 10,5 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt sex procent av den totala avgiftspliktiga godsvolymer, vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har andelen inrikes-gods varit relativt stabil.

Den importerade godsvolymer utgjorde år 2017 52,9 procent av det totala utrikesgodset, vilket innebär en marginellt minskad andel jämfört med föregående år. Såväl den exporterade som den importerade godsvolymer ökade dock under 2017, då exporten ökade med 4,3 procent medan importen ökade med 1,1 procent.

Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,9 miljoner vilket är en ökning med 0,1 miljoner jämfört med 2016.



Trots att godsvolymerna har ökat successivt från 2013 är den framtida utvecklingen svårbedömd. Faktorer som kan ha en inverkan på mängden gods är bland annat råvarupriser och konjunkturläget, både i Sverige och i de länder som Sverige bedriver handel med. Antal anlöp påverkas av samma faktorer som godsmängden, men eftersom trenden under den senaste tioårsperioden är att fartygen ökar i storlek kommer antalet anlöp troligtvis att öka i en långsammare

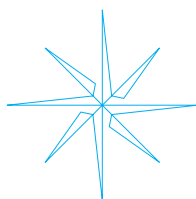
takt än godsmängderna. Under 2017 har antalet anlöp för första gången på många år ökat, men det är ännu för tidigt att konstatera ett trendbrott. Ökningen är procentuellt sett jämnt fördelad mellan lastfartyg och passagerarfartyg inklusive järnvägsfärjor.

Tabellerna nedan visar utvecklingen avseende godsvolymer och antal under de senaste fem åren.

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2017	2016	2015	2014	2013
Lastfartyg					
Utrikes gods	116 543	114 246	113 359	112 211	105 823
Därav lastat gods	54 356	51 694	50 780	50 546	48 465
Därav lossat gods	62 188	62 552	62 580	61 665	57 358
Inrikes lastat gods	9 329	9 014	9 491	9 078	9 405
Summa lastfartyg	125 872	123 259	122 851	121 289	115 228
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	41 278	39 597	38 659*	37 574*	36 111*
Därav lastat gods	20 012	19 642	19 145*	18 633*	17 927*
Därav lossat gods	21 266	19 955	19 514*	18 941*	18 184*
Inrikes lastat gods	1 207	1 184	1 119*	1 103*	1 024*
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	42 485	40 781	39 777	38 677	37 135
Summa utrikes gods	157 822	153 863	152 438	150 192	142 325
Summa inrikes lastat gods	10 535	10 178	10 189	9 774	10 038
Gods, totalt	168 357	164 041	162 627	159 966	152 363
ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK					
Lastfartyg	21 897	21 519	21 415	21 913	22 125
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	76 205	74 911	76 426	77 009	77 059
Summa anlöp	98 102	96 430	97 841	98 922	99 184

* 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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Oljeprodukter	19 738	19 892	28 234	31 117	3 203	3 469	51 176	54 477
Skogsprodukter	7 472	7 236	4 043	4 841	597	626	12 112	12 703
Övrigt ej lågvärdigt gods	39 267	37 260	47 747	43 124	4 273	3 657	91 287	84 041
Lågvärdigt gods	5 937	5 027	1 349	1 460	1 931	1 906	9 218	8 393
Bilar och husvagnar	1 952	1 921	2 081	1 965	531	540	4 564	4 426
Summa	74 367	71 336	83 454	82 507	10 535	10 198	168 357	164 041



Antal anlöp per lotsområde

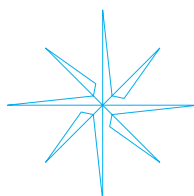
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Luleå	1 909	2 003	422	381	2 331	2 384
Gävle	2 107	1 978	-	-	2 107	1 978
Stockholm	2 333	2 340	6 307	6 059	8 640	8 399
Södertälje	1 470	1 408	737	851	2 207	2 259
Kalmar	3 202	3 048	4 556	3 720	7 758	6 768
Malmö	3 795	3 697	59 861	60 552	63 656	64 249
Göteborg	4 150	4 098	2 351	2 020	6 501	6 118
Marstrand	2 189	2 213	1 971	1 328	4 160	3 541
Vänern	742	734	-	-	742	734
Summa	21 897	21 519	76 205	74 911	98 102	96 430

Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för nästan 65 procent av landets totala antal anlöp vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Antal anlöp inom Malmö lotsområde minskade marginellt jämfört med föregående år. Den största ökningen av antalet anlöp har skett inom Kalmars, Stockholms, Göteborgs och Marstrands lotsområden.

Det transporterade godset har ökat med 4,4 miljoner ton jämfört med 2016, vilket motsvarar 2,7 procent. De största ökningarna i ton räknat noteras inom Malmös och Gävles lotsområden. Ökningen i godsvolymer har dock skett inom samtliga lotsområden utom Göteborgs lotsområde, där det transporterade godset har minskat med 0,6 miljoner ton eller 1,6 procent. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 45 procent.

Avgiftspliktiga godsvolymer exkl. bilar och husvagnar fördelade på lotsområde, 1 000 ton

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Luleå	7 048	6 466	5 170	5 279	1 609	1 565	13 826	13 310
Gävle	5 197	3 904	5 046	5 318	416	325	10 659	9 547
Stockholm	6 344	6 192	8 741	8 479	777	627	15 863	15 297
Södertälje	1 868	1 778	4 633	4 598	430	409	6 932	6 785
Kalmar	6 707	6 530	5 778	5 257	3 148	3 088	15 632	14 874
Malmö	16 737	16 270	18 242	17 481	541	331	35 520	34 082
Göteborg	17 809	17 942	19 215	19 575	1 479	1 596	38 503	39 112
Marstrand	9 902	9 542	13 506	13 526	1 524	1 653	24 932	24 722
Vänern	803	791	1 074	1 029	81	65	1 957	1 885
Summa	72 415	69 415	81 405	80 542	10 004	9 658	163 824	159 615



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 miljö kvalitet.

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 förväntar 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 SJÖTRAFIK-INFORMATION</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			

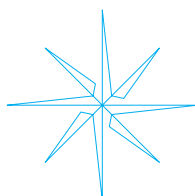
Utöver ovanstående kärnverksamheter tillkommer ett antal gemensamma funktioner som i huvudsak avser administration och rederiverksamhet.

Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål

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 lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär

det bland annat att användningen av farliga ämnen ska minska, utsläppen av växthusgaser minska, hushållningen med naturresurserna vara god, andelen förnybar energi öka och energianvändningen effektiviseras.

De sexton nationella miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska



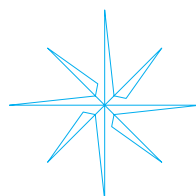
miljön år 2020. Sjöfartsverkets verksamhet påverkar i synnerhet sex av miljö kvalitetsmålen; 1) Begränsad klimatpåverkan, 2) Frisk luft, 3) Bara naturlig försurning, 4) Ingen övergödning, 5) Giftfri miljö samt 6) Generationsmålet om resurseffektiva och giftfria kretslopp. Verksamheten påverkar i någon 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.

Sedan 2012 har Sjöfartsverket två långsiktiga och verksamhetsövergripande miljömål; att

minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 (mätt som medelvärdet av utfallen för de föregående fem åren).

Sjöfartsverket redovisar nedan uppföljningen av sin genomförandeplan för att bidra till att relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås, enligt regeringsbeslut M2015/2633/Mm.

Åtgärd i genomförandeplan	Genomförande	2017
Miljödifferenterade avgifter Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6	Utvidga miljödifferentieringen till flera miljöpåverkande faktorer. Undersöka hur Sjöfartsverket kan medverka till att skapa internationellt användbara incitament.	Ny modell för farledsavgiften och de miljödifferentierade avgifterna infördes den 1 januari 2018. Miljödifferentieringen har fått kritik från såväl sjöfarten som från andra myndigheter, vilket innebär att översynen av miljödifferentieringen fortsätter under 2018.
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. Använda resurser i simulator och rederi för utvecklings- och demonstrationsverksamhet samt tester.	All Sjöfartsverkets Fol-verksamhet ligger i linje med transportpolitikens hållbarhetsmål. Sjöfartsverket deltar vid utgången av 2017 i sju stycken Fol-projekt med finansiering från framför allt Trafikverket och EU. Projekten har en totalbudget om ca 28,5 Mkr varav ca 15,8 Mkr förbrukas av SjöV. Den huvudsakliga inriktningen är teknikutveckling inom Sea Traffic management (STM), energieffektivisering och sjösäkerhet. Från och med den 1 juli 2017 har ansvaret för offentlig finansierad Fol inom sjöfartsområdet överfört till Trafikverket.
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 om klimatmål, klimatkompensation och miljöstyrning har genomförts under 2017. Arbetet fortsätter inför beslut under andra halvåret 2018.
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.	Genomfört: Samtliga motorer på isbrytaren Ymer är nu ombyggda och har common rail och möjlighet att köra på variabelt varvtal. Installationen av common rail ger en drivmedelsbesparing på ca 7,5 procent. Arbetsfartyget Fyrbyggaren har fått ny värmepanna med ca 10 procent bättre verkningsgrad. Undersökta möjligheter: Ersätta ett arbetsfartyg med ett fartyg med plugin/hybridkoncept vilket skulle minska drivmedelsanvändningen med 90 procent. Nya tvärpropellrar till arbetsfartyget Scandica som regleras med varvtalsstyrning, vilket antas ge en lägre energiförbrukning



Fortsättning från föregående sida

Åtgärd i genomförandeplan	Genomförande	2017
Klimatneutrala lotstransporter 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 Green Pilot där metanoldrift testas. Projektet avslutas under 2018. Ett antal lotsbåtar har fått nya motorer installerade vilka har en högre verkningsgrad.
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.	Upphandling av kemikaliehanteringssystem pågår. Därefter ska en detaljerad kemikalieinventering genomföras.
Ställa miljökrav i upphandlingar Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6	Översyn av rutiner och instruktioner för upphandling och leverantörskontroll.	Under 2017 har ett utkast till rutin för hållbar upphandling tagits fram. Rutinen avses bli en del av en ny inköpsprocess. I avvaktan på att inköpsprocessen färdigställs har befintlig rutin för inköp av varor och tjänster uppdaterats till att även omfatta hållbar upphandling.
Inventera och åtgärda misstänkta markföroreningar Mål: 5, 6	Identifiera och prioritera vilka områden som behöver saneras. Planera eventuella saneringar.	Kvicksilversanering av fyrar har påbörjats. Fördjupad utredning av vissa områden pågår.

Uppgift, mål och måluppfyllelse

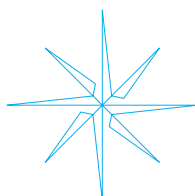
Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem.

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 2017	Måloppfyllelse	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
Farleder	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Tillgänglighet ViVa = 95 % Vårutprickning (enligt plan)	99,9 % 98,0 % Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 175,6 Sjukfrånvaro = 3,46 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål =100 %	2 tim 12 min 100 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 2,5 ¹ Sjukfrånvaro = 0 %
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning = 5 180 km ² Införande av djupdata i DIS ² expressärende (inom 1 månad) = 90% Införande av djupdata i SJKBAS3 expressärende (inom 3 månader) = 90% Leverera ENC4 (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar) = 95% Antal externa ENC-användare = 3 500	5 844 km ² 72 % 57 % 53 % 3 991	Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 88,9 Sjukfrånvaro = 5,09 %
Sjötrafik-information	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st	6 st ⁵	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 34,3 Sjukfrånvaro = 3,82 %
Lotsning	Leverans av lots inom 5 timmar = 95 % Antal webbaserade lotsbeställningar = 90%	98,9 % 92,4 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 375,7 Sjukfrånvaro = 1,89 %
Sjömansservice	Antal fartygsbesök = 9 000 st	9 554	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 17,6 Sjukfrånvaro = 3,82 %
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	95% För litet mätvärde För litet mätvärde För litet mätvärde	Hänsynsmål Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 151,9 Sjukfrånvaro = 0,59 %
Myndighetsuppgifter	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 42,2 Sjukfrånvaro = 1,13 %
Gemensamma funktioner	Administrativa kostnader i procent av rörelse-kostnader = 11 % Antal årsanställda i procent av totalt antal års-anställda =15 %	11,5 % 14,8 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 150,1 Sjukfrånvaro = 3,46 %

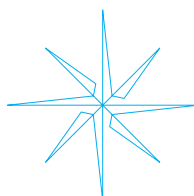
¹ Isbrytarna bemannas via externt företag.

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

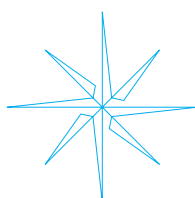
Sjöfartsverket ska leverera ett resultat som uppgår till avkastningskravet i regleringsbrevet om 3,5 procents räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på lång sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en total ram om 300 mkr. 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 2017 fastställt mål inom de olika hållbarhetsperspektiven. Dessa mål och måluppfyllelsen 2017 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	4,0	3,7 ¹
		- ledarindex	4,0	3,6 ¹
		- stress	4,0	3,9
		- värdegrund		
		MMI (Motiverad medarbetar index)	80	67
		Sjukfrånvaro	<3%	2,56 %
Ekologisk hållbarhet	Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.	Minskad bränsleförbrukning per lotstransport	10%	4%
Ekonomisk hållbarhet	Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.	Medieindex	355 (+10% jfrt med år 2015)	755
		Räntabilitet på eget kapital	3,5%	negativt
		Soliditet	25%	9,1 %
		Omsättning per årsarbetare (belopp i tkr)	2 000	2 106

¹ Utfall 2016.



Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2017. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under gemensamma funktioner. De administrativa posterna har därefter via schabloner fördelats ut på de olika verksamheterna som indirekta intäkter och kostnader.

Fördelningen av indirekta intäkter och kostnader utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som är direkt hänförlig till verksamheten. Därutöver fördelas den centrala administrationen som inte är direkt hänförlig till någon specifik verksamhet baserat på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbrytarfartygen, som är anställda av annat företag. Dessa båda schabloner har vägts samman till en procentuell andel för respektive verksamhet.

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

Farleder

Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Dessutom 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 farleder staten svarar för anpassas till förändrade trafikmönster och transportbehov i den takt och omfattning som är möjlig sett till finansiering och resurser.
- Vi ser till att utmärkningen av farleder anpassas till dagens och framtidens behov.
- Vi har en tillgänglighet på DGPS och ViVa som är minst 99,8 respektive 95 procent.

Måluppfyllelse 2017

De övergripande målsättningarna för farledsverksamheten har uppnåtts under 2017.

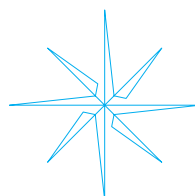
Samtliga av Sjöfartsverket föreslagna åtgärder har tagits med i Trafikverkets Förslag till nationell plan för Transportsystemet 2018 – 2029, som beslutas av regeringen under våren 2018. Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i tät dialog med Trafikverket, som är den myndighet som har det trafikslagsövergripande ansvaret för att transportsystemets samtliga delar utnyttjas på bästa sätt för att främja bland annat Sveriges utrikeshandel. Effektiva intermodala transportlösningar verkar för att uppfylla regeringens mål att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Sjötransportssystemet har i flera utredningar konstaterats ha en stor outnyttjad potential, som genom trimningsåtgärder och i enstaka fall större åtgärder, kan ersätta en stor del av de godstransporter som idag belastar och sliter på landinfrastrukturen. Det gäller bl.a. Projekt Malmporten som skall säkra leveranser av järnmalm via Luleå till övriga EU, Projekt Landsortsfarleden som höjer säkerhet och kapacitet för transporter till landets största konsumtionsområde via Södertälje och Mälaren, säkerställande av framtida sjötransporter till och från Vänerregionen via Trollhätte kanal och slussar, samt ett antal trimningsåtgärder i farlederna till Karlskrona, Hargshamn och Sundsvall.

Måluppfyllelse/Farleder i Sverige

	Mål 2017	Utfall 2017
Tillgänglighet DGPS	99,8 %	99,9 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	98,0 %

Uppsatta mål för verksamheten har uppnåtts. Tillgängligheten på ViVa är den hittills högst uppmätta.



Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket har under året arbetat vidare med de pågående farledsprojekten, såsom Södertälje kanal och slussar och Farleden till Klintehamn samt ett antal projekt där utredningar pågår som ingår i konstruktions- och miljöprövningsprocessen.

Trimningsåtgärderna i Klintehamn slutfördes under våren och invigdes i maj av infrastrukturministern. Åtgärderna innebär att den bulkgodshandling som tidigare skett i Visby kunnat flyttas till Klintehamn genom att hamnområdet byggts ut och större fartyg med avsevärt större lastförmåga kan lasta fullt i hamnen. Projektet genomfördes som ett samarbetsprojekt mellan staten och Region Gotland, där Regionen svarade för alla åtgärder i hamnen.

I Södertälje har byggandet av nya slussar samt breddning och spontning av kanalen pågått under året.

I Projekt Malmporten erhöles en positiv dom från mark- och miljödomstolen under våren. Vissa delar av domen som gäller omhändertagandet av förorenade sediment har överklagats av Havs- och vattenmyndigheten, varför ny huvudförhandling i mark- och miljööverdomstolen kommer att hållas i slutet av januari 2018.

Projekt Landsortsfarleden har föreslagits för genomförande under planperioden. Utredningar inför tillåtlighetsprövning har pågått under året och en miljökonsekvensbeskrivning och begäran om tillåtlighet för flyttning av vissa farledsavsnitt beräknas vara klara för regeringsprövning under våren 2018.

Genomförandet av åtgärder i Trollhätte kanal och slussar är föreslagna att påbörjas under planperioden 2018 – 2029. De fortsatta utredningarna beräknas starta under senare delen av 2018 förutsatt att regeringen beslutar i enlighet med Trafikverkets förslag till plan.

Farleden till Göteborg och Farlederna till Stockholm har tagits upp i förslaget som

namngivna brister, vilket innebär att en så kallad Farledsutredning kommer att påbörjas för respektive projekt så snart regeringen beslutat om planens innehåll. Farledsutredningens syfte är att fastställa kapacitetsbehovet och ta fram en motsvarande farleds- och hamnutformning med hänsyn tagen till natur- och miljövärden.

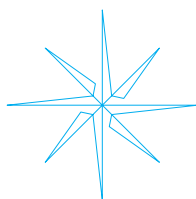
Utredning av trimningsåtgärder har förberetts eller påbörjats under året och beräknas fortsätta under 2018 avseende bland annat åtgärder i farlederna till Strömstad, Ystad, Karlskrona, Hargshamn och Sundsvall.

Under året har större underhållsåtgärder genomförts i form av injekteringar i sluss 3 och 4 i Trollhättan. Ett stort antal armaturer för kanalbelysning från Göteborg till Lilla Edet har bytts ut för övergång till LED-belysning och ett nytt styrsystem för farledsbelysning har projekterats och driftsatts. Fyren ”Lilleland”, byggd 1945, har p.g.a. stora betongskador genomgått en omfattande renovering. Arbetet har utförts av entreprenör under svåra väderförhållanden på öppet hav. Som ett prov för kommande hantering av äldre utdömda ledsektorfyror, har en fyr på prov bytts ut till en moden struktur i glasfiber som monterats på befintligt fundament, vilket har fallit väl ut.

Samarbetet med Försvarmakten gällande underhåll av militärledssystemet har fortsatt. Återskapandet av militärledssystemet beräknas vara slutfört vid utgången av 2020. Arbetet har försenats p.g.a. avsaknad av fartygsresurs för arbetena.

Under året har ett samarbetsprojekt där Sjöfartsverket tillsammans med SMHI skapar ett gemensamt system för att mäta havsvattenstånd startats. Projektet har skapat en teknisk plattform för mätningar och systemet kommer att drifthållas tillsammans efter implementering vid utgången av 2018.

I syfte att skapa redundans till GPS och andra satellitsystem som sjöfarten är starkt beroende av har Sjöfartsverket inlett ett utvecklingsarbete med andra östersjöländer. Målet med det





Farledsarbete, Arkö.
Foto: Dmytro Holubynsky

startade projektet, som delfinansieras från EU, är att tillsammans undersöka förutsättningarna för ett landbaserat positioneringssystem (kallat

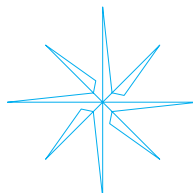
R-mode) som komplement till GPS. Sjöfartsverkets ansvar består i att upphandla och att införa teknik på landstationerna.

Ekonomi

Resultaträkning Farleder, tkr

	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	77 203	177 203	103 446
Övriga externa intäkter	22 949	72 872	53 303
Summa direkta rörelseintäkter	100 152	250 075	156 749
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-119 142	-119 788	-115 038
Övriga externa kostnader	-77 427	-99 450	-105 963
Avskrivningar	-79 674	-79 496	-60 726
Summa direkta rörelsekostnader	-276 243	-298 734	-281 727
Resultat före indirekta rörelseposter	-176 091	-48 659	-124 978
Indirekta rörelseintäkter	5 086	5 464	4 948
Indirekta rörelsekostnader	-71 015	-69 099	-57 242
Rörelseresultat	-242 020	-112 294	-177 272

I syfte att stärka den finansiella ställningen fick Sjöfartsverket ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014-2016 varav 100 mkr avsåg farledsverksamhet. För år 2015 återbetalade Sjöfartsverket anslagsmedel om knappt 74 mkr p g a oklarheter i hur medlen fick användas. Under 2016 ändrades anslagsvillkoren genom riksdagsbeslutet i höständeringsbudgeten. De minskade intäkterna under 2017 beror på att den tidigare finansieringen, som erhållits från Trafikverket för förtida avskrivningar i Målarprojektet, har återförts.



Isbrytning

Svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt. Sjöfartverkets 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.

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 2017

De övergripande målen för verksamheten har uppnåtts under 2017.

Under den gångna säsongen assisterade isbrytarna 509 handelsfartyg och genomförde 33 bogseringar. Under föregående år assisterades 748 handelsfartyg och 29 bogseringar. 103 fartygsanlöp till svenska hamnar krävde isbrytarassistans under den gångna vintern.

Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans var 2 timmar och 12 minuter, vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 2 timmar och 28 minuter.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

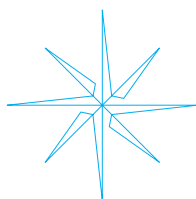
Vintern 2017 blev åter igen en lindrig isvinter. Då isutbredningen var som störst i mitten av februari täcktes Bottniska viken, Norra Kvarken, norra Bottenhavet och kusterna längre söderut i Bottenhavet samt östra Finska viken av is.

Vidare söderut fanns endast nyis längs vissa delar av kusten och i Göta älv fanns is en dryg vecka under samma period. Isbrytnings säsongen startade i början av januari och avslutades i slutet av maj då de sista restriktionerna för norra Bottenviken upphörde. Ymer avslutade som sista svensk isbrytare säsongens assistansverksamhet den 20 maj.

Under vintern 2017 var isförhållandena i likhet med föregående säsong totalt sett lindrigare än normalt, vilket innebär att de ordinarie isbrytarnas verksamhetsområde begränsade sig till Bottenviken, Norra Kvarken och norra Bottenhavet. Assistansverksamhet skedde främst i anslutning till inloppen i norr och i övrigt mestadels genom att dirigera och övervaka trafiken. Förhållandena utanför hamnarna var dock bitvis mycket svåra, speciellt till de finska hamnarna i det nordöstra hörnet av Bottenviken. Där kunde endast de största och starkaste isbrytarna manövrera och genomföra assistansverksamhet. Det beror på att de envist hårda vindarna från syd pressade samman den is som fanns till mycket besvärliga områden med hopskjuten is och isvallar kring inloppen.

Arbetet med förstudien i projekt IB 2020, framtidens isbrytarflotta, är färdigställt och avrapporterat. Förstudien visar att Sverige fortsatt har behov av sex stycken stora isbrytare för att kunna möta behov och förpliktelser för assistans av vintersjöfarten. Nuvarande statsisbrytares tekniska status innebär att fartygen behöver vara omsatta senast 2030 - 2035. Det bör ske genom nyanskaffning, livstidsförlängning av befintliga fartyg eller en kombination av dessa möjligheter. För det fall ingenting görs kommer förmågan att assistera vintersjöfarten att minska successivt, vilket kan komma att innebära negativa konsekvenser, inte minst samhällsekonomiska. Dialog pågår med Näringsdepartementet kring finansieringen av nya isbrytare. Utifrån nu kända förutsättningar bedöms det första nya isbrytarfartyget kunna vara operativt tidigast vintern 2021/22.

Under året har provverksamhet genomförts med ett av Kustbevakningens större kombinationsfar-



tyg i isbrytningsverksamheten. Samarbetet med Finland och övriga Östersjöstater har fungerat bra och förutom den ordinarie gemensamma operativa verksamheten har isbrytaren Frej varit uttyrd till Finland enligt avtal med Finska Trafikverket. Avtalet innebar att Frej även användes i det gemensamma samarbetet i Bottniska viken. Genom att Finland säkrade antalet resurser med hjälp av Frej säkerställdes också tillräcklig gemensam kapacitet avseende stora isbrytare i Bottniska viken. Beredskapen fördelades därmed också rättvist mellan länderna.

Representanter för Sjöfartsverket, Finska Trafikverket och Estniska Sjöfartsverket har

under det gångna året haft fortsatta möten och diskussioner i enlighet med samförståndsavtalet mellan de tre länderna. Målet är bl.a. att föreslå en gemensam optimal servicenivå och utreda den gemensamma isbrytarkapaciteten för framtida behov.

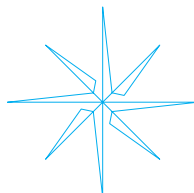
Baltic Icebreaking Management (BIM) är en organisation med representanter från alla Östersjöländer och Norge inom isbrytningsverksamheten. Sverige var värd för det årliga mötet i september och ett av besluten som togs var att ta fram en åtgärdsplan för att säkra vintersjöfarten i hela området vid en sträng isvinter.

Ekonomi

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	200 000	200 000
Övriga externa intäkter	45 432	74 071	111 875
Summa direkta rörelseintäkter	45 432	274 071	311 875
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-8 801	-10 055	-9 843
Övriga externa kostnader	-250 306	-266 530	-294 252
Avskrivningar	-29 662	-29 313	-31 563
Summa direkta rörelsekostnader	-288 769	-305 898	-335 658
Resultat före indirekta rörelseposter	-243 337	-31 827	-23 783
Indirekta rörelseintäkter	4 087	4 391	3 976
Indirekta rörelsekostnader	-57 066	-55 526	-45 998
Rörelseresultat	-296 316	-82 962	-65 805

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 tre åren har isvintrarna varit mycket lindriga. Både intäkter och kostnader är högre 2015 till följd av mer omfattande forskningsexpeditioner.

Oden.
Foto: Amund Lindberg



Sjögeografisk information

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

Samarbete och utbyte av data sker inte bara på ett nationellt plan, med t.ex. Kustbevakningen, Lantmäteriet, Försvarmakten, 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 (Finalizing Surveys for the Baltic Motorways of the Sea) som Sjöfartsverket leder.

Inom Sjögeografisk information bedrivs en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder genomförts för att höja kvaliteten på sjögeografiska data enligt en långsiktig plan och att Sjöfartsverket publicerar de produkter som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i uppdateringar och revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter vilket inkluderar navigationsvarningar och 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 sjömätas i enlighet med överenskommelsen inom HELCOM.
- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.

Måluppfyllelse 2017

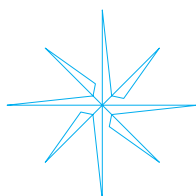
De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2017.

Sjömätning har utförts enligt plan inom projektet FAMOS, projektet ADAPT (Assuring Depth of fairways for Archipelago Public Transportation) i Stockholms skärgård samt projektet MADAPT (motsvarar ADAPT gällande insamling fast mot Försvarmakten). Sjöfartsverket har aldrig tidigare sjömått så mycket yta med egna resurser som 2017. Totalt har en yta motsvarande 10 863 km² sjömåttats i år. Idag är 58 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard. Målet är att 75 procent ska vara mätt till 2020.

Arbetet med Nationell Strandlinje (NSL), som syftar till en kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinjen, har fortsatt under året i samverkan med Lantmäteriet. Insamling av NSL har under 2017 gjorts klar utmed hela kustremsan och fram till 2020 återstår nu endast de insjöar och kanaler som Sjöfartsverket har sjökort över.

	Utfall 2017	Mål 2017
Införande av djupdata i DIS Expressärende (inom 1 månad)	72 %	90 %
Införande av djupdata i SJKBAS Expressärende (inom 3 månader)	57 %	90 %
Leverera ENC (EN/ER) till Primär Expressärende (inom 7 dagar)	53 %	95 %
Antal externa ENC-användare	3 991	3 500
Genomförande av interna sjömåtningar, km ²	5 844	5 180

Målen gällande DIS, SJKBAS och ENC har till viss del medvetet prioriterats ner p.g.a. resursbrist. Det pågår utbildning av personal för att nå de uppsatta målen bl.a. på korrektursidan.





Vårutmärkning med Klippen.
Foto: Daniel Lindblad

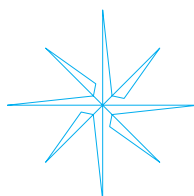
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under 2017 har en omfattande migrering av data för att kunna leverera grafiska produkter med kartografi genomförts, vilket är en konsekvens av införandet av det nya sjökortsproduktionssystemet som driftsattes 2016. Verksamheten har under året arbetat med att utveckla instruktionerna kopplat till det nya sjökortproduktionssystemet. Det nya systemet säkerställer att Sjöfartsverket även i framtiden kan producera sjökortsprodukter enligt internationell standard. Projekt Sjökortsliftet, som hanterar byte av referensnivå i sjökortsdatabasen, löper på enligt plan och området Haparanda-Skellefteå (ca 10 procent av totala ytan) är hanterad. Projektet kommer att fortsätta söderut under 2018 och förväntas pågå till 2020.

Arbete med att skapa ramar för att förtydliga informations- och processförvaltning har gjorts under året och förberedelser för att etablera informationsförvaltningar för verksamhetens informationsmängder är genomförda. Parallellt kommer även systemförvaltningarna att påbörja etablering av förvaltningsobjekt sjögeografisk information enligt PM3-modellen, som är den förvaltningsstyrningsmodell som Sjöfartsverket har valt att implementera.

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 miljöändamål. 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 som tillhandahålls och är byggd för att visa både statisk och liveuppdaterad information. Tjänster som är tillgängliga i dagsläget är bland annat båtsportkortsutbredningar, djupinformationens kvalitet, felanmälda sjösäkerhetsanordningar, försäljare av sjökort, lotsområden, se på sjökort, sjömättningsplan, Ufs-notiser samt Vind och vattenståndsinformation.

Under 2017 har deltagande skett på båtmässorna i Göteborg och Älvsjö. Fokus detta år har varit att visa upp den nya Sjöatlasen (samtliga svenska sjökort i förminskad form), då det inte funnits några nya båtsportkort att marknadsföra. Information gavs även om sjökortsliftet (byte av referensnivån i sjökortsdatabasen) då det har en påverkan på de grunda vattnen. Sjöfartsverket deltog även på Kartdagarnas mässa i Örebro där tjänster riktade mot offentlig sektor marknadsfördes.



Ekonomi

Resultaträkning sjögeografisk information, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	61 994	64 368	61 704
Summa direkta rörelseintäkter	61 994	64 368	61 704
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-85 898	-81 033	-72 968
Övriga externa kostnader	-54 049	-43 780	-42 615
Avskrivningar	-7 430	-6 503	-5 447
Summa direkta rörelsekostnader	-147 377	-131 316	-121 030
Resultat före indirekta rörelseposter			
Indirekta rörelseintäkter	2 452	2 635	2 386
Indirekta rörelsekostnader	-34 239	-33 315	-27 599
Rörelseresultat	-117 170	-97 628	-84 539

Variationen i kostnaderna beror främst på omfattningen av sjömätningen med såväl interna som externa resurser. Under 2017 har det varit en nedgång vad gäller försäljningen av båtsportkort till följd av planerat byte av produktionssystem, vilket medförde att inga nya editioner gjordes under året.

Sjötrafikinformation

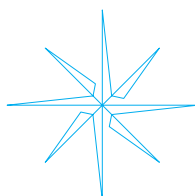
Sjötrafikinformation är en viktig del i uppdraget att tillgodose kraven på hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Sjötrafikinformation omfattar de processer i landorganisationen som genom kundnära tjänster syftar till att förenkla fartygsanlöp och att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara. Funktioner som ingår är VTS (Vessel Traffic Services), sjösäkerhetstjänster, anlöpsplanering och digitalt anlöp. Funktionerna drivs från trafikcentralerna i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand samt vid enheten Anlöpstjänster i Norrköping.

VTS ges i särskilt fastställda kustområden och är främst en informationstjänst till sjötrafiken med syftet att minska risken för närsituationer och att förhindra sjöolyckor eller skador på människa, miljö eller egendom. I Södertälje 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. Enheten i Norrköping utgör kund- och verksamhetsstöd. Det sker genom direkt supporttjänst men också genom en systematisk förvaltning av IT-stödet; Digitalt Anlöp. Enheten driver också projekt för bättre kontroll av intäktsflödet och en planerad digitalisering av de olika IT-systemen. Här drivs också operativ handläggning som berör fartygsanmälningar och annan rapportering via systemen Maritime Single Window och Safe Sea Net/Safe Sea Net Sweden.

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 2017

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2017.

Tillsammans med Göteborgs Hamn AB har utvecklingsarbetet i den gemensamma funktionen GotApp (Gothenburg Approach) fortsatt. Ett arbete med uppbyggnad av processtyrd anlöpsplanering med stöd av EU-projektet STM Validation har fortgått. En testbädd har installerats i GotApp för tester av nya STM-funktioner.

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 de aktuella situationerna.

Under året har 6 st incidenter inträffat inom VTS-område. Olyckorna kunde inte påverkas av VTS. Totalt sett har det under året skett 117 st loggade fall, jämfört med år 2016 då det var 100 st.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Området för Sjötrafikinformation är i en stark utvecklingsfas. Arbetet med ett förberedande arbete för en framställan till regeringen om en ny VTS-lag pågår i samarbete med Transportstyrelsen. En konsekvens av detta är att nödvändiga dokument preparerats för att klara en IMO-revision av relevanta IMO-resolitioner 2020 och certifiering av VTS-operatörer.

Det nya verksamhetsstödet, systemet Sea Traffic, för Sweden Traffic driftsattes i juni 2016. Under 2017 har nya mätetal tagits fram för att mäta effektiviteten, med mätstart i första kvartalet 2018. Ett nytt awareness-verktyg kommer att ersätta det gamla VTS-systemet. Förprojektering, marknadsanalys och specifikationsarbete är genomförda och resultatet ska användas i det huvudprojekt som startas under första kvartalet 2018.

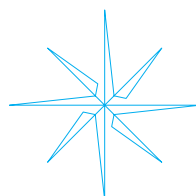
Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS och det obligatoriska fartygs-rapporteringssystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Under året uppmärksammades det 10-åriga samarbetet

med ett gemensamt öppet jubileumsevent med företrädare för både Sverige och Danmark.

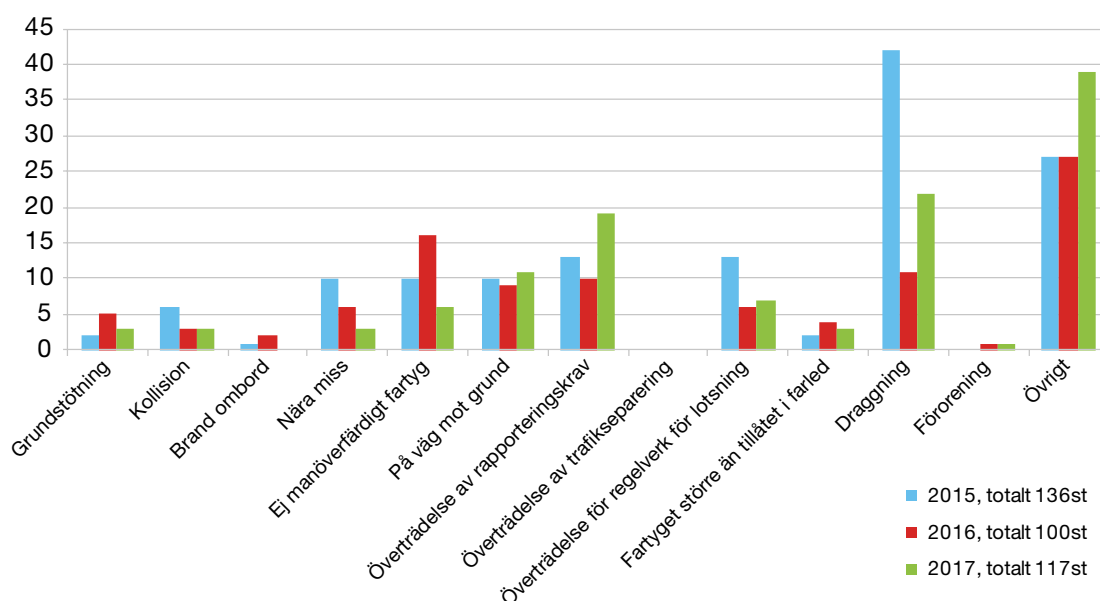
Den stora infrastruktursatsningen i Göteborg med nya Götaälvförbindelsen är i full gång. Brodelen vid Marieholm är klar och tunnelarbeten har pågått under året. Göteborgs Stad, som ska ersätta Göta-Älvbron, har påbörjat inledande muddringsarbeten och i samtliga tre Göta Älv-projekt finns avtal tecknade om Sjöfartsverkets insatser vid koordinering av sjötrafiken.

Under året har den nya enheten Anlöpstjänster etablerats i verksamheten. Fokus har varit att kartlägga enhetens processer och utveckla mervärdesbildande arbetsuppgifter. En förstudie är gjord gällande projektet ”Stärkt intäktskontroll”, vars syfte är dels att inventera omfattningen av möjliga förbättringar, dels att hitta metodik och verktyg för att minimera manuella insatser vid kontroller och uppföljning. Stärkt intäktskontroll och sensorstödd digitalisering av fartygsanmälan och därtill knutna aktiviteter som lotsbeställning och start av farledsdeklaration är exempel på områden som kan automatiseras i större utsträckning.

Rapporteringsportalen Maritime Single Window (MSW), som implementerats mot bakgrund av EU-direktiv 2010/65/EU, driftsattes i december 2015 och kompletterades 2016 med kvarstående komponenter. Under 2017 har huvuduppgifterna varit att konsolidera driftmiljön och förvaltningsetablerna systemet. Under året har systemuppgraderingar gjorts i fyra separata releasesläpp. Kundsupport sker dygnet runt och noggrann uppföljning av kundärenden rapporteras varje vecka. Många svenska hamnar har visat intresse för att ansluta sig till MSW Reportal, och prov i liten skala har genomförts med Gävle Hamn. Utvärdering måste göras och finansiering säkerställas innan någon vidare utveckling kan ske. Under året har etableringen även följts upp genom månatliga interna styrgruppsmöten samt genom det externa förvaltningsrådet med Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen. Ett myndighetsgemensamt diskussionsforum tillsammans med sjöfartsnäringen genomfördes också under hösten. Samtliga fyra myndigheter deltog, vilket uppskattades av branschföreträdarna.



Loggförda ingripanden VTS



Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

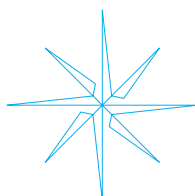
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	3 058	2 554	3 241
Summa direkta rörelseintäkter	3 058	2 554	3 241
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-34 328	-34 444	-31 580
Övriga externa kostnader	-6 626	-7 297	-7 936
Avskrivningar	-2 179	-3 804	-3 876
Summa direkta rörelsekostnader	-43 133	-45 545	-43 392
Resultat före indirekta rörelseposter	-40 075	-42 991	-40 151
Indirekta rörelseintäkter	1 847	1 984	1 797
Indirekta rörelsekostnader	-25 785	-25 089	-20 784
Rörelseresultat	-64 013	-66 096	-59 138

Personalkostnaderna har sedan 2015 ökat något 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.
- Andelen fartyg som får lots inom överenskommen tid (fem timmar) ska överstiga 95 procent.
- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, som till exempel öppensjölotsning och simulatortjänst.
- Andelen lotsbeställningar som görs via Sjöfartsverkets e-tjänster ska överstiga 90 procent.
- Bränsleförbrukningen per lotsning ska minska med tio procent från år 2012.

Måluppfyllelse 2017

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2017.

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. Från och med 2018 kommer servicegraden att mätas utifrån kundens önskade tid.

Marknadsföringsinsatserna för öppensjö- och sundslotsningar fortsätter genom besök hos större rederier. Insatserna har bidragit till att öppensjö- och sundslotsningar ökar för fjärde året i rad. Dessa lotsningar har ökat med 23 procent eller 204 uppdrag jämfört med 2016.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime

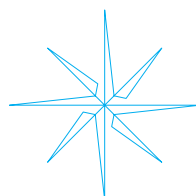
Single Window Reportal (MSW). MSW Reportal driftsattes under 2016 och är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. De flesta beställningar, 92,4 procent under 2017, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via MSW Reportal.

Målet att minska bränsleförbrukningen med 10 procent per lotsning har inte nåtts, men förbättringsarbete pågår för att kunna uppnå målet. Såväl tekniska lösningar som en tydlig strategi för minskad drivmedelsförbrukning vid projekteringen av nya lotsbåtar är ett led i arbetet.

Verksamheten fortsätter arbetet med minskad miljöpåverkan 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. Det görs framför allt genom att följa upp bränsleförbrukningen i våra lotsbåtstransporter i förhållande till antalet lotsningar. Under 2017 uppgick den genomsnittliga bränsleförbrukningen per lotsning till 94 liter vilket är en liten minskning, ca 2 procent, jämfört med referensperioden 2016 då bränsleförbrukningen uppgick till 95,6 liter. Verksamheten fortsätter dock att arbeta för att uppnå målet.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till en stabil nivå på ca 33 000 per år. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, men också strukturella förändringar som innebär att mer gods transporteras landvägen. Under 2017 har antalet lotsningar ökat med drygt två procent jämfört med föregående år och uppgick till 33 481 (32 669). Ökningen är markant såväl till hamnarna i Stockholmsområdet som till Oxelösund/Norrköping och beror till viss del på en ökad trafik av containerfartyg. Inom Stockholms lotsområde har lotsningarna ökat med 350 lotsningar eller 10 procent jämfört med föregående år. Göteborgs





Lotsen Håkan Rydberg bordar fartyg utanför Luleå.
Foto: Pär Bäckström

lotsområde är fortsatt det område där flest lotsningar utförs. Inom de flesta lotsområden har antalet lotsningar ökat eller kvarstått på ungefär samma nivå som föregående år.

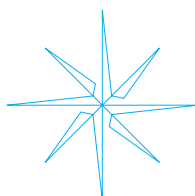
Tack vare en ökning av både antal hamnlotsningar och öppensjölotsningar överstiger lotsintäkterna totalt sett den förväntade nivån. Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2017 som ett led i att uppnå högre grad av kostnadstäckning i lotsningsverksamheten, anpassad efter kundernas efterfrågan både vad avser geografisk lokalisering och service. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 100 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till cirka 80 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. Ett exempel är de elbilar som används för landtransport av lots vid ett par lotsstationer med gott resultat. 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 utnyttjandet av Sjöfartsverkets simulator i Göteborg. Vidare har samarbetet med rederifunktionen inom Sjöfartsverket fortsatt och under vintermånaderna har fem stycken lotsar varit utlånade till isbrytningsverksamheten.

Sjöfartsverket har en målsättning att i framtiden ha ett mindre antal lotsbåtar i drift jämfört med dagens 72. En förutsättning för att verksamheten ska lyckas är att båtarnas tid för underhåll på varv minskas vilket därmed ökar tillgängligheten. Som ett led i detta arbetar verksamheten med att ställa om från avhjälpande underhåll till större andel förebyggande.

Ett nytt navigationsstöd för lotsarna har upphandlats under 2017. I samband med implementeringen i början av 2018 kommer även den bärbara datorn att ersättas av en surfplatta. Övergången till ett nytt system kommer bidra till ökad sjösäkerhet då det nya systemet bland annat möjliggör för lotsen att utföra navigationsassistans från lotsbåten på ett säkrare sätt.



Under 2016 startade Transportstyrelsen 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. Under 2017 har Sjöfartsverket bidragit i arbetet bland annat genom deltagande i arbetsgrupp, referensgrupp och expertgrupp men det är Transportstyrelsen som ansvarar för 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

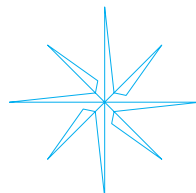
är belägen vid Chalmers i Göteborg, används frekvent. Lotsoperatörer och båtmän har också standardiserade grundutbildningar. Målsättning är att skapa ett mer enhetligt arbetssätt där så är möjligt.

Antal lotsningar per lotsområde			
Lotsområde	2017	2016	2015
Luleå	2 531	2 560	2 554
Gävle	2 639	2 695	2 645
Stockholm	4 202	3 911	3 514
Södertälje	3 205	3 073	3 100
Kalmar	4 532	4 249	4 536
Malmö	5 460	5 321	4 955
Göteborg	5 510	5 467	5 696
Marstrand	4 026	4 081	4 136
Vänern	1 376	1 312	1 263
Totalt	33 481	32 669	32 399

Ekonomi

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	567 917	526 117	489 834
Övriga externa intäkter	10 350	12 845	13 167
Summa direkta rörelseintäkter	578 267	538 962	503 001
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-451 501	-441 971	-421 255
Övriga externa kostnader	-87 943	-89 628	-86 036
Avskrivningar	-27 782	-28 687	-27 102
Summa direkta rörelsekostnader	-567 226	-560 286	-534 393
Resultat före indirekta rörelseposter	11 041	-21 324	-31 392
Indirekta rörelseintäkter	10 748	11 546	10 455
Indirekta rörelsekostnader	-150 062	-146 012	-120 959
Rörelseresultat	-128 273	-155 790	-141 896

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 januari 2017. Den direkta kostnadstäckningen 2017 uppgick till nästan 102 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till cirka 82 procent.



Sjömansservice

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

Övergripande målsättning för Sjömansservice

- Vi erbjuder sjöanställda en attraktiv fritid.
- Vi arbetar enligt sjöarbetskonventionen. Genom samarbeten med olika parter utvecklar vi service på fler orter.
- Antalet fartygsbesök ska uppgå till minst 9 000.
- Bränsleförbrukningen i verksamhetens fordon ska minska med 10 procent.

Måluppfyllelse 2017

De övergripande målsättningarna i verksamheten har uppnåtts under 2017.

Genom besök ombord förmedlar platsombuden lokal information om verksamheten och stadens utbud, nyheter och boklådor. Den enskilde sjömannen erbjuds också ett utbud av telefon- och internetlösningar. Sjöfolket får också möjlighet till transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Det är mycket uppskattat av målgruppen att få möjligheten att lämna fartyget och hamnområdet under en tid.

Sjömansservice har sedan 2014 haft som mål att utöka servicen till fartygsbesättningar på fler orter, där Sjömansservice inte finns

representerade. Inledningsvis kartlades vilket utbud 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. Målet är att tillsammans med ovan nämnda samarbetsparter utföra minst 9 000 fartygsbesök. Under 2017 besöktes 9 554 fartyg.

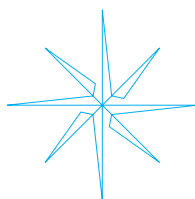
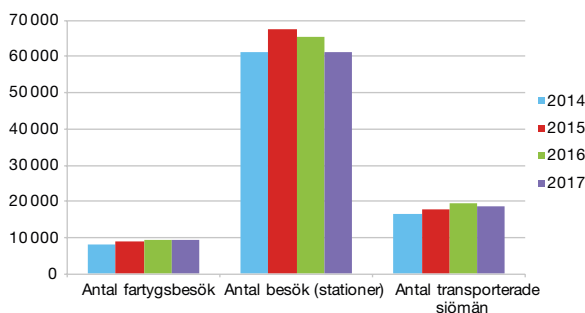
Under flera år har Sjömansservice genomfört mätningar av bränsleförbrukning i verksamhetens fordon. Syftet är att effektivisera körningar och minska miljöpåverkan. Hälften av personalgruppen har genomgått en utbildning i Ecodriving. Engagemanget är stort och den ökade medvetenheten hos medarbetarna har bidragit till minskad miljöpåverkan. Sedan mätningarna inleddes har förbrukningen minskats med över 18 procent. Målet var att minska förbrukningen med 10 procent.

En liknande mätning gällande energibesparing i anläggningarna pågår. Syftet är att synliggöra och att uppnå en minskad energiförbrukning i Sjömansservice alla anläggningar och att kunna målsätta även detta på ett mätbart sätt.

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.

Sjömansservice, statistik



Ekonomi

Resultaträkning sjömannservice, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	4 387	5 307	5 315
Summa direkta rörelseintäkter	4 387	5 307	5 315
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-13 447	-13 103	-12 880
Övriga externa kostnader	-7 428	-8 963	-8 905
Avskrivningar	-995	-896	-885
Summa direkta rörelsekostnader	-21 870	-22 962	-22 670
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 483	-17 655	-17 355
Indirekta rörelseintäkter	454	488	442
Indirekta rörelsekostnader	-6 341	-6 170	-5 111
Rörelseresultat	-23 370	-23 337	-22 024

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 Försvarens Sjöövervakningscentral i Göteborg. Sjö- och flygräddningscentralen har förmåga att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser 24 timmar om dygnet.

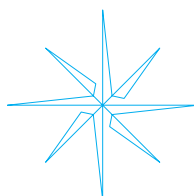
Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby och Säve i Göteborg, samtliga med en

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, Försvarens makt, 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:

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



aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.

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

Måluppfyllelse 2017

Totalt sett har de övergripande målen för verksamheten uppnåtts i de fall mätning varit möjlig.

Utfallet för sjöräddningstjänsten under 2017 har varit 95,8 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 23,6 minuter på svenskt territorialvatten.

Utfallet för flygräddningstjänsten under 2017 kan inte redovisas p.g.a. att ärendena är för få för att få fram statistiskt säkerställda mätvärden. Endast två ärenden har varit aktuella under året, ett ärende avseende luftfartyg med fungerande nödsändare, samt ett ärende med luftfartyg utan fungerande nödsändare. I båda fallen har måluppfyllelsen varit 100 procent.

Målen i avtalet med Försvarmakten att hålla fem baser öppna har inte uppnåtts under året. Under avtalsförhandlingarna om nytt kollektivavtal för helikopterbesättningarna fanns svårigheter att täcka upp vakanser samt genomföra ordinarie utbildning. Av säkerhetsskäl stängdes därför en bas under ca 30 procent av året. Eftersom Ronneby och Norrtälje har möjlighet att täcka upp för Visbybasen inom måltiden för räddning var det ofta Visbybasen som stängdes.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

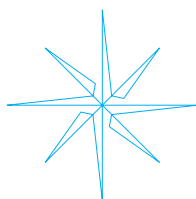
Inom sjö- och flygräddningsverksamheten har det under året skett en utveckling av den övergripande styrningen för att särskilja ansvarsområden och mer systematiskt kunna omhänderta systemledningsfrågor. Arbetet har resulterat i en mindre organisatorisk förändring och förtydligande av ansvar och mandat.

JRCC har under året implementerat ett nytt telefonisystem. Systemet är integrerat med ledningssystemet NILS som driftsattes under 2016. NILS har visat sig vara driftsäkert, stabilt och effektivt och har tillfört ny funktionalitet såsom flygradarinformation och bättre möjlighet till geografisk platssökning vilket förbättrat förmågan att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser. Systemet kommer fortsatt att utvecklas och närmast kommer en integrering ske med Sjöräddningssällskapets nya utlarmningssystem Contal. Aktivt arbete pågår även med att integrera systemet med SOS Alarm AB vilket exempelvis skulle innebära en tidsvinst vid larmmottagning.

JRCC har under året driftsatt en ny arbetsmetodik i syfte att ytterligare effektivisera arbetet att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser, och förbättra redundansen vid större händelse eller hög belastning.

Under 2017 genomfördes grundutbildning till räddningsledare vid JRCC som baseras på IAMSAR-manualen. Fem nya räddningsledare erhöll behörighet och ytterligare två slutförde utbildningen till assisterande räddningsledare.

För att uppnå marknadsmässiga anställningsvillkor samt möjliggöra att verksamheten kan bedrivas på ordinarie arbetstid inleddes under våren avtalsförhandlingar för flygoperativ personal. I maj sades ett tilläggsavtal, som framförallt styrde arbetstiden, upp. Uppsägningen av avtalet i kombination med förhandlingar har därefter påverkat verksamheten direkt och indirekt. Bristande möjlighet att täcka vakanser och påverkan på psykosocial arbetsmiljö i kombination med andra förutsättningar, har inneburit att beredskapen inte kunnat upprätthållas i samma utsträckning som tidigare år.



Statistik över uppdrag och insatser*

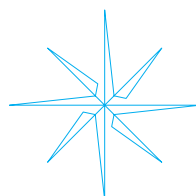
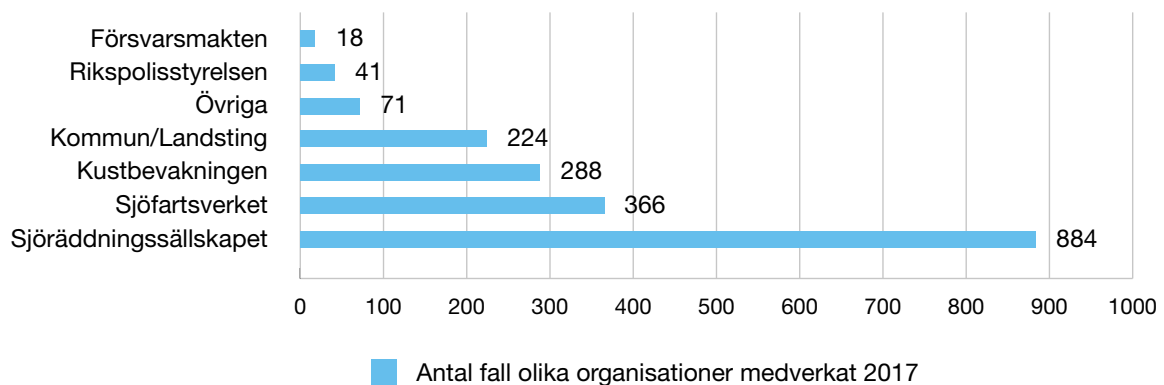
	2017	2016	Förändring	Förändring %
Antal sjöräddningsärenden	1 208	1 179	29	2
Antal flygräddningsärenden	782	617	165	27
Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter	1 149	1 141	8	1
Antal flygräddningsinsatser med insatta enheter	137	102	35	34
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal	1 061	770	291	38
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal	94	61	33	54
Stöd till landsting och regioner, antal	505	512	-7	-1
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal	159	105	54	51
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	617	494	123	25
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	403	372	31	8
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	214	122	92	75
Förmedling av Telemedical Maritime Assistance services	502	424	78	18

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

Övrig statistik

	2017	2016
Antal personer som har genomgått SAR-utbildning	327	248
Antal genomförda regionala samverkansövningar	27	24

Bilden nedan visar i hur många sjöräddningsärenden, av årets 1 208 st, respektive organisation medverkat med minst en enhet. Med medverkan avses de ärenden där en resurs blivit larmad av JRCC.



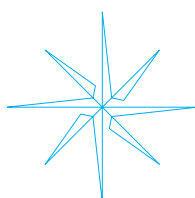
Ekonomi

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	129 282	132 274	197 332
Summa direkta rörelseintäkter	284 471	287 463	352 521
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-208 222	-211 659	-195 525
Övriga externa kostnader	-195 115	-206 605	-235 528
Avskrivningar	-48 674	-49 327	-37 764
Summa direkta rörelsekostnader	-452 011	-467 591	-468 817
Resultat före indirekta rörelseposter	-167 540	-180 128	-116 296
Indirekta rörelseintäkter	4 390	4 716	4 271
Indirekta rörelsekostnader	-61 293	-59 639	-49 406
Rörelseresultat	-224 443	-235 051	-161 431

Intäkterna var högre under 2015 som en effekt av en realisationsvinst i samband med försäljning av en helikopter från S-76 systemet. Avskrivningarna ökade från 2016 i samband med övergången till det nya helikoptersystemet AW139.



Räddningshelikopter.
Foto: Lloyd Horgan



Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar remisshantering, 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 forskning och innovation.

Ekonomi

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	43 386	78 432	62 514
Summa direkta rörelseintäkter	43 386	78 432	62 514
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-39 767	-36 144	-36 152
Övriga externa kostnader	-32 036	-75 819	-65 221
Avskrivningar	-3 108	0	0
Summa direkta rörelsekostnader	-74 911	-111 963	-101 373
Resultat före indirekta rörelseposter	-31 525	-33 531	-38 859
Indirekta rörelseintäkter	1 211	1 301	1 178
Indirekta rörelsekostnader	-16 908	-16 452	-13 629
Rörelseresultat	-47 222	-48 682	-51 310

Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan. Från halvårsskiftet 2017 handhar Trafikverket Fol-medlen avseende sjöfart vilket förklarar minskningen av både intäkter och kostnader under 2017.

Säkerhet och beredskap

Verksamhetens uppdrag är att säkerställa ändamålsenlig styrning och kontroll inom områdena civilt försvar, krisberedskap, informationssäkerhet, säkerhetsskydd och verksamhetsskydd, brandskydd, CBRNE (farliga ämnen), 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.

Vid utgången av 2020 ska Sjöfartsverket ha förmåga att utöva samverkan och ledning även under störda förhållanden, kunna säkerställa tillgänglighet, riktighet och konfidentialitet avseende verksamhetskritisk information, och ha genomfört en totalförsvarsövning med inriktning mot aktörer på central och regional nivå, inklusive relevanta privata aktörer.

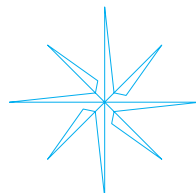
Övergripande målsättning för säkerhet och beredskap

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

Måluppfyllelse 2017

De övergripande målen för verksamheten har uppnåtts under 2017.

Under året har planeringen för beredskap inom ramen för det civila försvaret fortgått enligt regeringens beslut och den internt upprättade planen. Inom området har följande uppnåtts:



- Återhämtat kunskap från tidigare beredskapsplanering.
- Analys av gällande författningar med avseende på höjd beredskap.
- Inventering och analys av de olika verksamheternas förmågor och behov.
- Genomgång av ledningsfunktionerna i kris/krig.

Arbetet med informationssäkerhet utifrån den granskning som gjordes 2016 har fortgått och en plan för det fortsatta arbetet har fastställts. Arbete med att förbättra säkerhetsskyddet har genomförts enligt plan och en ny säkerhetsanalys med prioriterade aktiviteter har fastställts.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under året har verksamheten arbetat med flera prioriterade uppdrag inom ansvarsområdet. I regleringsbrev har Sjöfartsverket fått uppdrag om stärkt Säkerhetsskydd och under året har regeringen formulerat uppdrag om informations-säkerhet och planering för civilt försvar.

Sjöfartsverket har ett nära samarbete med övriga transportmyndigheter där det finns ett stort utbyte i frågorna kring civilt försvar. Frågorna har också ett stort fokus inom arbetet som förekommer inom samverksområdena samt inom ramen för den privat/offentliga samverkan i TPSAMS.

Arbete för att harmonisera Sjöfartsverket med den kommande EU-förordningen gällande hantering av personuppgifter (GDPR), som träder i kraft i maj 2018, har påbörjats genom inventering av IT-system och behov av riktlinjer. En handlingsplan har tagits fram och fastställts och arbetet fortsätter under 2018.

5.8.2 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

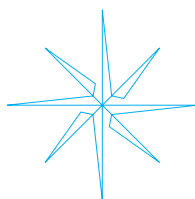
- Vi bidrar till genomförandet av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, inklusive ett miljöindex och spridning av miljöstyrmedel.
- Vi har kvalitetssäkrade miljödata och sjöfartsstatistik, som är tillgängliga för externa kunder.
- Vi arbetar strategiskt med myndigheter, näringsliv och akademi för att möta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

Måluppfyllelse 2017

De övergripande målen för verksamheten har uppnåtts under 2017.

Sjöfartsnäringsen är mitt uppe i en omfattande strukturomvandling vilken påverkar godsmängder, anlop och fartygens volym. Sjöfartsverket har därför sedan 2015 arbetat med att ta fram en ny avgiftsmodell och under november 2017 fattades ett beslut om att införliva den nya avgiftsmodellen i verkets föreskrifter om lots- och farledsavgifter. 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.

Sjöfartsverket, tillsammans med sex andra myndigheter (Trafikverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Boverket, Sveriges kommuner och landsting samt Energimyndigheten) var under 2017 kallade att ingå i regeringens externa arbetsgrupp för en nationell godsstrategi. Samtliga myndigheter ombads att självständigt inkomma med en sammanställning av kunskapsläget gällande en serie frågeställningar. De inlämnade underlagen avhandlades på en workshop tillsammans med berörda tjänstemän på Regeringskansliet. Enligt tidsplanen är ambitionen att lansera den nationella godsstrategin under våren 2018.



Den 1 juni 2017 fattade regeringen beslut om att ge Polismyndigheten, Migrationsverket, Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Säkerhetspolisen i uppdrag att ta fram en nationell strategi för integrerad gränsförvaltning. Polismyndigheten är sammankallande myndighet och ansvarig för att samordna arbetet, som ska redovisas senast den 2 april 2018. Under hösten 2017 har myndighetsgemensamma arbetsgruppsmöten genomförts i syfte att undersöka respektive myndighets ansvarsområde samt identifiera olika frågeställningar, vilka kan omhändertas i de framtida handlingsplanerna. Från Sjöfartsverket berörs närmast sjö- och flygräddningen.

Sjöfartsverket har även medverkat i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen. Under 2017 har verket arbetat inom fyra delmål, bland annat genom miljödifferenterade avgifter för minskad miljöbelastning och med farledsprojekt som syftar till att behålla eller höja kapaciteten i transportsystemet. Konkreta insatser som görs för att bidra till strategins mål är bl.a. projekten STM Validation (som syftar till att öka effektiviteten i sjötransporter med fokus på sjöresan från kaj-till-kaj), FAMOS (med målen att kartera djupet på de resterande ytorna i Östersjön som används av handelssjöfarten och att effektivisera framtagning av nautiska produkter) och ADAPT (som syftar till att utveckla och implementera säkra, tidseffektiva och bränsleeffektiva rutter för transport av människor och gods i Stockholms och Ålands skärgårdar).

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under året sammanställde Sjöfartsverket för femte 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 2017

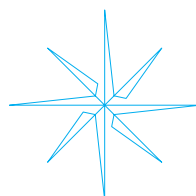
De övergripande målsättningarna för verksamheten har uppnåtts under 2017.

Sjöfartsverket har under året fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI). Arbetet syftar till att bidra till sjöfartens förnyelse, till ökad effektivitet och sjösäkerhet samt bidra till en mer miljömässigt hållbar sjöfart. I uppdraget ingår även att proaktivt verka för att stärka sjöfartens roll och möjligheter i transportsystemet som helhet och på så vis bidra till en ökad svensk konkurrenskraft.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under 2017 har Sjöfartsverket vidareutvecklat sin FoI-projektportfölj. FoI-projekten genomförs i nära samverkan med näringsliv, akademien och andra myndigheter såväl nationellt i Sverige som internationellt. FoI-projekten utvecklar sjöfarten, men de ger också spinn-off-effekter där resultatet av projekten kan appliceras i Sjöfartsverkets egen verksamhet och sålunda bidra till såväl förnyelse som effektivisering inom Sjöfartsverket.

Sea Traffic Management 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 lades grunden för den fortsatta valideringen, utvecklingen och genomförandet av Sea Traffic Management globalt.



Under 2017 har Sjöfartsverket aktivt arbetat med genomförandet av STM Validation Project, vilket är ett av världens största e-navigationsprojekt. Med STM Validation Projekt (2015-2018) tar Sea Traffic Management (STM) ett steg närmare praktiskt införande genom två stora testbeddar i Medelhavet respektive Norden. Cirka 300 fartyg och 13 hamnar deltar i arbetet med att demonstrera STM i verkligheten och även genom körningar i det europeiska simulatornätverk som Sjöfartsverket initierat och etablerat inom ramen för MONALISA 2.0. STM förväntas innebära stora nyttor för sjöfarten och Sjöfartsverkets verksamheter, med betydande effektiviseringspotential. Projektet sätter Sverige och Europa på kartan som ledare inom utvecklingen av Sea Traffic Management och e-Navigation och konceptets bidrag till hållbarhet i alla dess aspekter. Projektet samlar idag 38 partners från 13 länder plus ett stort antal associerade partners som levererar olika delar i projektet. Projektbudgeten ligger på cirka 400 miljoner kronor, varav Sjöfartsverkets budget uppgår till drygt 80 miljoner kronor.

Under 2017 har två nya projekt med bäring på STM blivit beviljade finansiering av EU:s INTERREG-program. Projektet Real-Time-Ferries syftar till utveckla ett informationsutbyte och applikationer mellan sjöfarten och kollektivtrafik och logistikföretag på landsidan. EfficientFlow är ett i raden av projekt som bidrar till att driva på utvecklingen och säkerställa införandet av STM i Östersjöregionen. EfficientFlow syftar till att införa STM i hamnarna i Gävle och i finska Rauma i syfte att skapa bättre planeringsförutsättningar och ökad effektivitet för hamnaktörerna och fartygstrafiken. Projektet skall även bidra till att effektivisera sjötrafiken i farlederna mellan Åbo och Stockholm. Inom ramen för EfficientFlow kommer ett arbete med att öka graden av automatisering i lotsbeställningar och lotsplanering att genomföras.

Sjöfartsverket har under 2017 överlåtit ansvaret för administration, avtal, rapportering och uppföljning av FoI-projekt inom sjöfartsområdet till Trafikverket. Från den 1 juli 2017 ansvarar

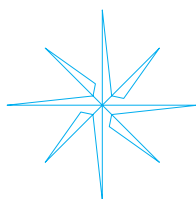
Trafikverket självständigt för att hantera förslag till FoI inom sjöfartsområdet finansierad genom Område 22. En samverkansmodell reglerar myndigheternas samarbete inom offentlig finansiering av FoI och arrangemanget innebär att Sjöfartsverket fortsatt är representerat i Trafikverkets FoI-portfölj för sjöfart, där förslag till projekt hanteras inför Trafikverkets beslut om medelstilleddning.

Finansiering av plattformar som samordnar eller driver FoI-satsningar har setts över under 2017, och i synnerhet två mottagare av offentliga medel har genomlysts. Dessa är Lighthouse, ett kompetenscenter inom Chalmers, samt Zero Vision Tool (ZVT), en samarbetsplattform för en miljövänligare sjöfart. Avseende ZVT har avsikten varit att samla sjöfartsbranschen för att finna lösningar för att tillmötesgå de skärpta svavelreglerna som infördes den 1 januari 2015. Syftet med initiativet var att påskynda branschens omställning till mer ekologiskt hållbara alternativ. Som avtalspart kunde dock Sjöfartsverket ha varit tydligare och krävt mer konkreta leveranser och tätare ekonomiska redovisningar. Under 2017 genomfördes på uppmaning av Sjöfartsverket och Trafikverket gemensamt en extern, oberoende utvärdering med avseende på verksamhetens innehåll, relevans ur ett FoI-perspektiv och kostnadseffektivitet. Utvärdering resulterade i en kritisk rapport som starkt ifrågasatte projektets värde. Sjöfartsverket har därefter beslutat om en finansiell granskning av ZVT.

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



Lithografen, Norrköping.
Foto: Niclas Fasth



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

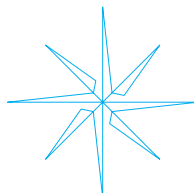
drifts- och bemanningsansvar. Förutom att utöva redaransvaret enligt sjölagen och ISM-koden ansvarar Rederiet för in- och uthyrning samt underhåll av fartygen.

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

Ekonomi

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	12 075	14 325	11 252
Summa rörelseintäkter	30 275	32 525	29 452
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-297 933	-275 177	-207 159
Övriga externa kostnader	-116 794	-122 371	-120 759
Avskrivningar	-7 982	-13 753	-12 811
Summa rörelsekostnader	-422 709	-411 301	-340 729
Rörelseresultat	-392 434	-378 776	-311 277

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder.



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 minskar kostnaderna för den egna verksamheten.

Planerat underhåll och dockningar har på sedvanligt sätt pågått under året och det har även arbetats med planering och framtagande av specifikationer för nybyggnationer, bl.a. har en anbudsfrågan för att ersätta Vilhelm Hansen i Trollhätte kanal med ett eventuellt plugin/hybridkoncept varit ute. Det har dock visat sig att specifikationen måste omarbetas något och att det måste göras en utredning för att motivera den kostnadsökning som hybridkonceptet innebär.

Samarbetet med SLU (Sveriges Lantbruks Universitet) gällande fartyget "Svea" pågår. SLU har skrivit kontrakt med varvet Astilleros Armon i Spanien. Tillskärning av plåtar startade i juni och i december var i stort hela kölen sträckt och för två-tre däck var stålet i princip färdigställt.

Till Scandica och Baltica har reningsanläggningar för svart- och gråvatten upphandlats och kommer att levereras och installeras under 2019. Till Scandica har dessutom nya tvärpropellrar upphandlats för leverans i mitten 2018 och installation planeras till våren 2019.

Till Oden har två proviantkranar upphandlats, som ska levereras och installeras 2018. För isbrytarfartygen av Atleklass har nytt system för handstyrning upphandlats och styrsystem har levererats, installerats och drifttagits. Utredning om batterihybrid ombord på östersjöisbrytare

pågår. Projektet Ymer common rail och variabelt varvtal blev försenat på grund av problem med delar av commonrailinstallationen, men installationen kunde slutföras och tas i drift under hösten 2017.

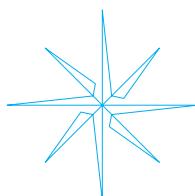
Under året har ett flertal haverier inträffat. Ginas motorer havererade varför upphandling och byte av drivlinor genomfördes under året. Scandica har haft ett haveri gällande kättingspel som åtgärdats. Frej har haft ett haveri gällande propellerhylstättningar varpå fartyget har dockats under sommaren och tätningar ersatts med nya. Atle och Frej har haft haverier på huvudmotorer vilket medfört att samtliga av fartygens huvudmotorer, utom en på Atle, har överhalats.

Under året har försäljning av en sjöräddningsbåt och en lotsbåt genomförts.

Kvalitets- och miljöledning

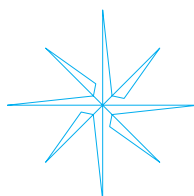
Sjöfartsverkets sätt att arbeta beskrivs i ett certifierat kvalitets- och miljöledningssystem. Sjöfartsverkets ledningssystem beskriver hur målen sätts, arbetet genomförs samt hur verksamheten följs upp. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning, ägarkrav och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

Under en treårsperiod (2015–2017) har alla Sjöfartsverkets verksamheter genomgått förbättringsdagar (interna kvalitets- och miljörevisioner). 2017 års förbättringsdagar har genomförts enligt fastlagd plan för året och treårsperioden har därmed avslutats. Samtlig verksamhet och samtliga av standardernas krav har hanterats under treårsperioden. Utöver planen har fokuserade förbättringsdagar på uppdrag av verksamheten genomförts gällande lärdomar från infrastrukturprojekt samt lärdomar från projektet Maritime Single Window. Under året har nya interna kvalitets- och miljörevisorer rekryterats och utbildats vilket möjliggör en utökning av riktade revisioner och uppdragsrevisioner för att ytterligare förbättra verksamheten.





Fartyg i Luleå Hamn.
Foto: Agne Hörnestic



Under 2017 har två externa revisioner genomförts av RISE, som är Sjöfartsverkets upphandlade certifieringsorgan. Revisionerna har omfattat en omcertifieringsrevision samt uppgraderingsrevision till de nya versionerna av standarderna, ISO 9001:2015 samt ISO 14001:2015. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket totalt 62 mindre avvikelser som samtliga är hanterade och stängda.

Under 2017 har en ny miljöutredning genomförts som inkluderar ett livscykelperspektiv vid bedömningen av miljöaspekter. Den nya miljöutredningen ledde till förändringar i våra betydande miljöaspekter där elförbrukning inte längre värderas som en betydande miljöaspekt då den består av Grön el. En ny betydande miljöaspekt som tillkom är markförorening.

Informationsteknik

IT-verksamheten på Sjöfartsverket, vars syfte är att genom en effektiv informationshantering möjliggöra Sjöfartsverkets fortsatta verksamhetsutveckling, 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.

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 fortsätter under 2018. En av nyckelkomponenterna i den nya målarkitekturen är att etablera en funktion för effektiv informationsdelning.

Upphandling av telefoni för Sjöfartsverket har gjorts under 2017 och införandeprojektet kommer att slutföras under första delen av 2018. För

att uppnå skalfördelar gjordes upphandlingen tillsammans med LFV. Ett nytt telefonisystem för sjö- och flygräddningsledningen vid JRCC har driftsatts under slutet av 2017. Ny teknik ger nya möjligheter och det nya systemet integreras i NILS, lednings- och ärendehanteringssystemet för sjö- och flygräddningscentralen JRCC. JRCC blev samtidigt en del av Sjöfartsverkets telefonikommunikation.

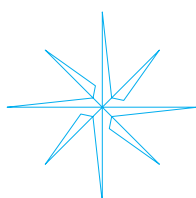
Ur ett hållbarhetsperspektiv innebär ett nytt avtal om skrivare en beräknad besparing på utskrivna papper. Funktionen FollowMe-print har införts med dubbelsidig utskrift som standard.

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 2017 var 755. Det innebär en minskning med drygt 22 procent jämfört med föregående år, då medieindexet var 977. År 2015 var medieindexet 321 och år 2014 var det 807. Nedgången under 2015 är tätt sammanlänkad med den negativa publicitet som följde av Uppdrag Granskningens två reportage. 2017 års nedgång beror till viss del på publiciteten efter att Sjöfartsverket åtalsanmält några medarbetare för misstänkt mutbrott i samband med kurser arrangerade av företaget Labcenter.

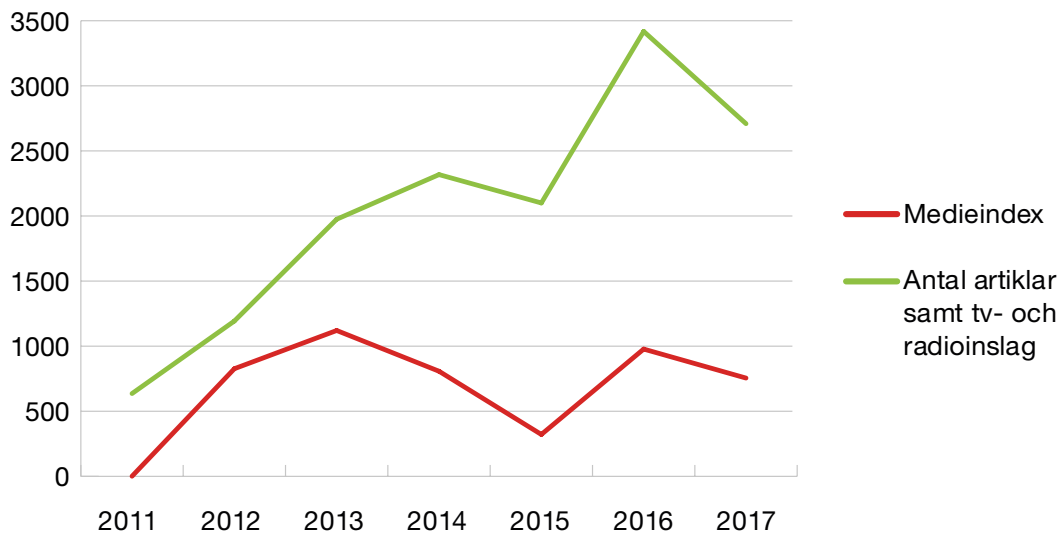
Antalet artiklar samt tv- och radioinslag som nämnde Sjöfartsverket under året var 2 709. Det är en förhållandevis hög volym för Sjöfartsverket, även om det innebär en minskning från 2016 då antalet var rekordhøgt, 3 418. Spridningen av



händelser och ämnesområden där Sjöfartsverket nämnts har varit förhållandevis bred under året. Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningen har fortsatt ta en stor del av rapporteringen, men även den nya avgiftsmodellen, utredningen om förutsättningar för ökad inrikessjöfart, projektet Sjökortsliftet och isbrytning har

uppmärksammats i medierna. Av de 2 709 artiklarna och notiserna har 26 procent en positiv ton till Sjöfartsverket medan 37 procent är neutrala i tonen och 13 procent negativa. I 24 procent av artiklarna och inslagen nämns Sjöfartsverket endast perifert.

Media, statistik



Strategiska offentliga inköp

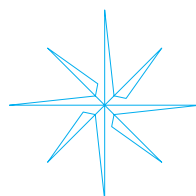
Under 2017 har Sjöfartsverket uppdaterat Riktlinjer för inköp med beaktande av den Nationella upphandlingsstrategin och utifrån den har arbetet med att upprätta en inköpsprocess i Sjöfartsverkets ledningssystem påbörjats.

Sjöfartsverket arbetar med att skapa förutsättningar för planering och samordning av anskaffningar genom att göra anskaffningsplanering, inklusive livscykelkostnad, till en naturlig del av budgetarbete och övrigt planeringsarbete. Under 2017 har en spendanalys genomförts för att kartlägga Sjöfartsverkets inköpsvolym och fördelning per inköpsområde och leverantör och en kategorisering av myndighetens inköp har påbörjats.

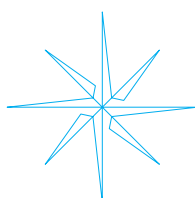
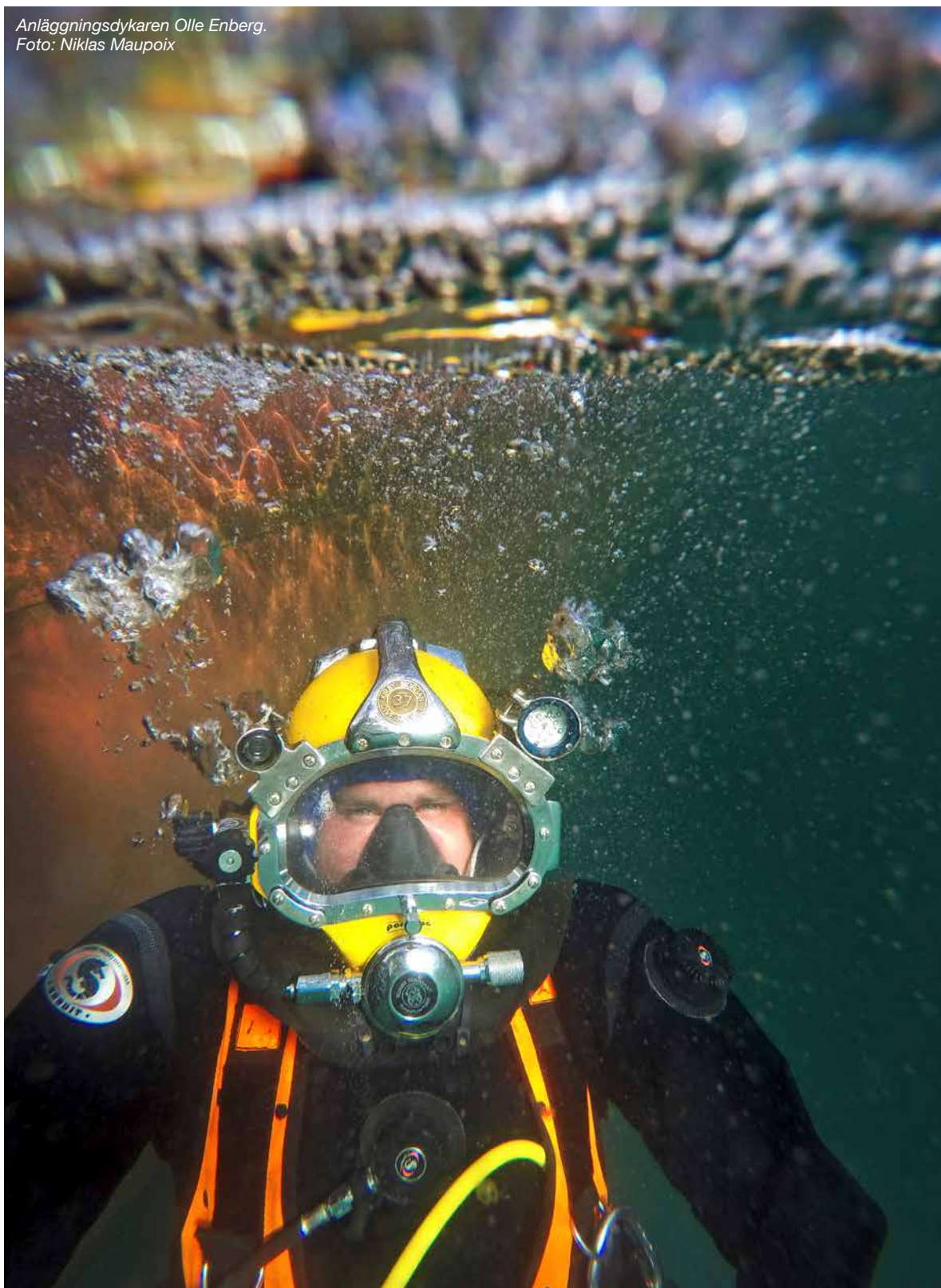
Sjöfartsverket har interna riktlinjer avseende korruption och mutor som ger medarbetarna rätt kunskap för att undvika jäv och korruption.

Generaldirektören har under 2017 tagit beslut om att från den 1 januari 2018 inrätta en ny Inköpsavdelning med en inköpsdirektör som ingår i verksledningen. Målet är att säkerställa en väl fungerande inköpsprocess utifrån verksamhetens behov och affärsmässighet, samt tillämpa strategiska överväganden och leva upp till de krav som ställs utifrån de juridiska ramverken.

Under 2018 kommer arbetet att fortsätta med framtagning av en inköpsprocess i ledningssystemet som bl. a avses innehålla ytterligare styrande dokument avseende hållbar upphandling.



Anläggningsdykaren Olle Enberg.
Foto: Niklas Maupoix



Personalredovisning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 7 procent inom ledningskompetens, 79 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 1 192 (1 177) vilket motsvarar 1 039 (1 046) årsarbetskrafter.

Antal årsarbetskrafter uppdelat per verksamhet					
Verksamhet / År	2017	2016	2015	2014	2013
Farleder	175	169	169	151	152
Isbrytning	2	3	3	2	2
Sjögeografisk information	90	92	90	97	100
Sjötrafikinformation	34	35	36	35	33
Lotsning	376	376	367	376	369
Sjö- och flygräddning	152	153	137	103	39
Myndighetsuppgifter	60	57	50	44	44
Administration	150	162	155	145	160
Totalt	1 039	1 047	1 007	953	899

Attrahera

Sjöfartsverket kommer på tre års sikt att behöva rekrytera cirka 150 personer, bland annat nautiker, ingenjörer och IT-kompetens. Myndigheten har genom åren blivit mer attraktiv som arbetsgivare och är numera på plats 84 bland ingenjörstudenter och på plats 24 bland yrkesverksamma ingenjörer (Källa: Universums Företagsbarometern & Karriärbarometern). Samtidigt fortsätter arbetet med att vara en attraktiv arbetsgivare. En satsning som gjorts under året var att låta Sjöfartsverkets medarbetare "äga" myndighetens Instagramkonto under en vecka var. Aktiviteten pågick under ett halvår med syftet att ge inblick i bredden av olika verksamheter och det viktiga samhällsuppdrag som myndigheten har och samtidigt nå en bredare och troligtvis yngre målgrupp.

Vidare har Sjöfartsverket som mål att erbjuda minst 20 examensarbeten, uppsatser eller praktikplatser per år. För 2017 var den siffran 45. Utöver detta har vi erbjudit 71 praktikplatser på våra

isbrytare. Vi har även erbjudit 11 praktikplatser och ett beredskapsjobb i enlighet med de myndighetsuppdrag som finns att ta emot nyanlända, personer med funktionsnedsättning samt moderna beredskapsjobb. Av dessa har tre praktikplatser och ett beredskapsjobb blivit tillsatta.

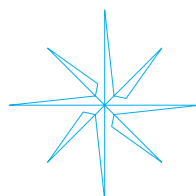
Rekrytera

Rekrytering är en viktig process för att få rätt kompetens. Sjöfartsverket jobbar med kompetensbaserad rekrytering och väljer fakta, kompetens och personliga egenskaper när vi söker nya medarbetare. HR har under året arbetat med att utveckla det kompetensbaserade arbetssättet, bland annat genom att se över och förbättra rekryteringsprocessen samt genom att utbilda medarbetare inom området.

Sjöfartsverket har under året tagit emot 2 800 ansökningar, där 70 procent är män och 30 procent är kvinnor. Vi har rekryterat 93 tillsvidareanställda personer varav 27 är kvinnor och 66 är män. Vi har anställt sex nya ledare, varav en är kvinna.

Introducera

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2017 har två introduktionsutbildningar genomförts för nyanställda. Utöver detta har ledarintroduktioner genomförts för nya chefer.



Samverkan

År 2017 trädde ett nytt samverkansavtal inom staten i kraft, samverkan för framtiden. Det nya avtalet är ett processavtal som ger förutsättningar att skapa ett lokalt samverkanssystem som har fokus på nya områdena; verksamhetsutveckling, dialogen medarbetare – chef, förutsättningar för ett aktivt medarbetarskap. Sjöfartsverket har påbörjat ett partsgemensamt arbete genom att kartlägga nuläget, vilka samverkansformer som finns idag och vilka forum och roller som behöver ses över, samt att försöka formulera framtida mål för samverkan på myndigheten. En referensgrupp ska tillsättas och utvärderingen beräknas vara klar i mitten av 2018.

Utveckla

För att utveckla medarbetarna arbetar Sjöfartsverket med hälsofrämjande frågor, vilket bland annat innefattar ledarskap och medarbetarskap, jämställdhet och mångfald, kompetensutveckling, arbetsmiljö samt etik och moral i staten.

Ledarskap och medarbetarskap

Sjöfartsverket har under året jobbat vidare med att utbilda chefer inom ledarmodellen och ledarutvecklingsprogrammet som bygger på det coachande och kommunikativa ledarskapet. De utbildningar som genomförts har varit inriktade, förutom på det coachande och kommunikativa ledarskapet, på att stärka myndighetens ledare i samtal med sina medarbetare samt att öka förmågan att leda och kommunicera i vardagen och i förändringsprocesser. Syftet har varit att skapa mer professionella, öppna och engagerade ledare men även främja ett gott och aktivt medarbetarskap samtidigt som vi vill främja en utvecklingsinriktad organisation.

Ett annat tydligt fokusområde under 2017 har varit den statliga värdegrunden – etik och moral. För alla statsanställda finns en gemensam värdegrund som är den grundläggande utgångspunkten för varje yrkesroll. Under året har nya riktlinjer tagits fram och befintliga riktlinjer omarbetats med utgångspunkt i den statliga

värdegrunden. Att arbeta med den statliga värdegrunden är något som även lyfts fram som viktigt av Arbetsgivarverket och Statskontoret.

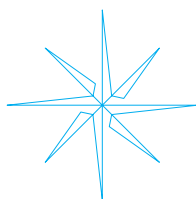
Jämställdhet, mångfald och likabehandling är en del av vår värdegrund

Årets medarbetarmätning fokuserade på värdegrund och kärnvärdena professionell, öppen och engagerad. Den visade att Sjöfartsverkets medarbetare till största del är positiva gällande klimatet kring värdegrunden (3,9 av 5). Sjöfartsverket har trots detta fortsatt ett antal utmaningar vad gäller jämställdheten. Fortfarande är könsfördelning 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar.

Ett treårs mål för myndigheten har varit att år 2017 ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. Idag är den siffran 20 respektive 13 procent. Att förändra detta har länge varit en utmaning vid rekrytering av ny kompetens eftersom det är få kvinnor som söker våra nautiska och tekniska tjänster. För att kunna attrahera fler kvinnor till att söka sig till Sjöfartsverket behövs en fortsatt marknadsföring i sociala medier och skolor, samt fortsatt kompetensutveckling av ledare och medarbetare inom jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Dessa frågor måste även beaktas vid rekryteringar.

I och med den nya diskrimineringslagen som kom 2017 med nya regler kring att främja likabehandling och motverka diskriminering har Sjöfartsverket gjort flera åtgärder.

- Sjöfartsverkets centrala jämställdhets- och mångfaldsgrupp har bytt namn till Likabehandlingsgruppen och har fokus på likabehandlingsfrågor.
- En föreläsning om den nya diskrimineringslagen har genomförts för chefer, HR, likabehandlingsgruppen och personalorganisationer.
- Likabehandlingsfrågor är inkluderade i arbetsmiljöronder.



- Ett arbete kring kartläggning av risker för diskriminering och hinder för likabehandling har påbörjats.
- Sjöfartsverket har uppmärksammat och ställt sig bakom #Metoo-rörelsen som visar hur utbrett det är med sexuella trakasserier och övergrepp i arbetslivet och har påbörjat ett arbete och samverkar med sjöfartsnäringsen kring frågan.
- Det har arbetats med att ta fram en ny riktlinje om kränkande särbehandling och trakasserier.

Kompetensutveckling

Sjöfartsverket erbjuder ett stort utbud av interna utbildningar till medarbetare som syftar till att bredda och utöka olika kompetenser. Att erbjuda kompetensutveckling är en självklarhet för att öka kvaliteten och servicen till kunderna. Vidare har alla anställda möjligheten 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 2017 fått in 160 ansökningar, vilket är något fler än föregående år. Av dessa blev 121 ansökningar beviljade.

Arbetsmiljö

Sjöfartsverket har som målsättning att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 procent. Sjukfrånvaron för 2017 var 2,56 procent, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens. Föregående års medarbetarundersökning visade inte på någon skillnad i hur kvinnor och män på Sjöfartsverket upplever sina arbetsförhållanden och stress. I likabehandlingsarbetet har möjligheten att förena arbete och föräldraskap identifierats som en viktig fråga att arbeta med framöver men det behövs fortsatt arbete för att utreda skillnaden i sjukfrånvaron. Inom verksamhetsområde sjögeografi var sjukfrånvaron under 2017 markant högre än för övriga verksamheter, vilket dock inte beror på arbetsrelaterade orsaker.

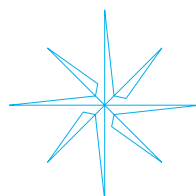
Sjöfartsverket har en nollvision vad gäller arbetsskador. För att förhindra att olyckor inträffar uppmanas medarbetare att rapportera tillbud och observationer. Under 2017 har 23

arbetsolyckor, 22 tillbud och 32 arbetsmiljöobservationer anmälts, vilket är i nivå med föregående år.

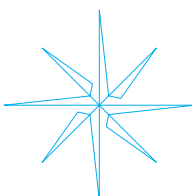
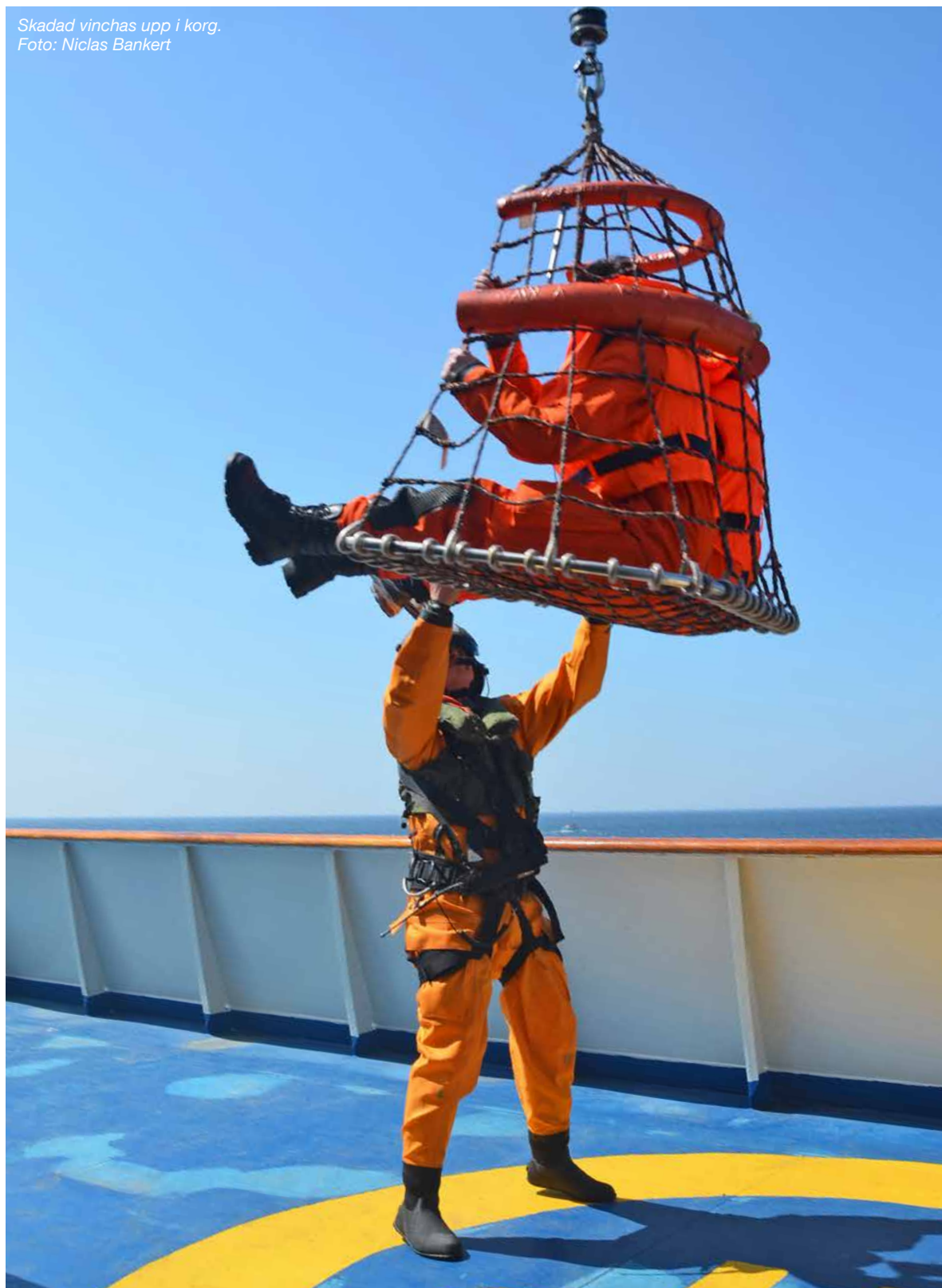
I tillägg till denna rapportering finns rapporteringsverktyg av flygsäkerhetsmässiga händelser med syfte att systematiskt förbättra flygsäkerheten. Under 2017 satte en uppmärksam händelse med en av helikoptrarnas svarta lådor fokus på sekretesskyddet för dessa rapporter. Det konstaterades att skyddet var bristfälligt, vilket kraftigt påverkade viljan att rapportera. En hemställan om lagändring påskyndades och ett verktyg med anonymitetsskydd togs fram i väntan på att en lagändring träder i kraft. En konsekvens av bristerna i det systematiska flygsäkerhetsarbetet var att helikopterverksamheten har bedrivits med utökade operativa marginaler vilket bland annat påverkade möjligheterna att operera på låg höjd, i mörker och i dålig sikt.

Avsluta

Personalomsättningen under 2017 var 7 procent, vilket är en marginell minskning jämfört med föregående år. Pensionsavgångar stod för 60 procent av den totala mängden medarbetare som avslutade sin anställning.



Skadad vinchas upp i korg.
Foto: Niclas Bankert



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:

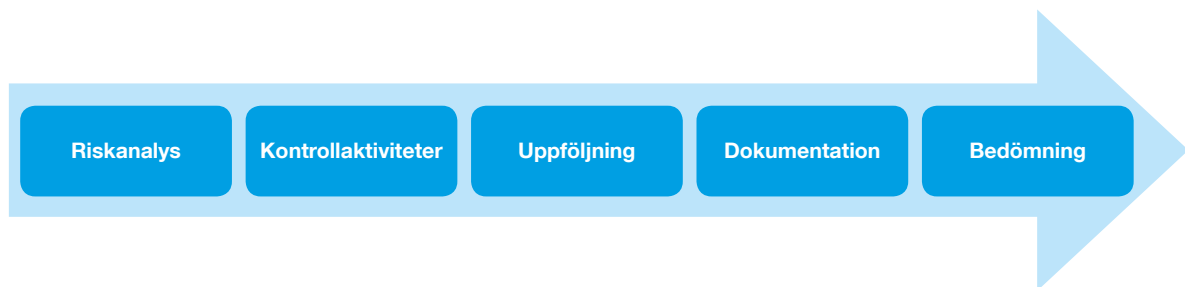
- Effektiv och ändamålsenlig verksamhet
- Tillförlitlig rapportering
- Regelefterlevnad

Ekonomistyrningsverket (ESV) menar att intern styrning och kontroll bör integreras i verksamheten och beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Den interna styrningen och kontrollen är integrerad när verksamheten planeras, styrs och följs upp med beaktande av riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och innehållet i dokumentationen.

Sjöfartsverket har valt att tillämpa det så kallade COSO-ramverket i struktureringen och utvärderingen av den interna styrningen och kontrollen. Denna modell är vedertagen internationellt och överensstämmer väl med ESV:s riktlinjer. Ramverket tillämpas ännu inte fullt ut, men är ett fokusområde under 2018.

Utgångspunkten för arbetet med intern styrning och kontroll i Sjöfartsverket finns i "Policy avseende intern styrning och kontroll" samt den underliggande "Instruktion avseende intern styrning och kontroll" som återfinns i ledningssystemets styra- och utvecklaprocess.

I policyn för intern styrning och kontroll framgår att intern styrning och kontroll är en process med följande delmoment:

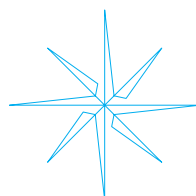


Riskanalys utgör grunden för arbetet med intern styrning och kontroll. Med risker avses i det här sammanhanget händelser som befaras kunna påverka Sjöfartsverkets förmåga att nå sina mål. Riskhantering är därmed de samordnande aktiviteter som behövs för att upptäcka, förebygga och hantera dessa händelser. 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".

Kontrollaktiviteter är aktiviteter som genomförs regelbundet i syfte att genom systematisk självkontroll säkerställa att verksamheten

bedrivs i enlighet med gällande externa och interna regelverk. De kontrollaktiviteter som har fastställts återfinns i ledningssystemet, där det också framgår hur avvikelser ska hanteras. Uppföljning sker löpande under året enligt de instruktioner som har fastställts i de olika delprocesserna.

Sjöfartsverket har tagit fasta på rekommendationen att integrera intern styrning och kontroll i verksamheten och har därför valt att lägga in riskanalys som en del i den årliga verksamhetsplaneringen. Därigenom säkerställs också en systematisk uppföljning av riskanalysen i samband med löpande resultatdialoger.





Den interna styrningen och kontrollen utvärderas löpande.

Verksamhetsrelaterade risker

Som ett resultat av föregående års riskanalys, som visade att i stort sett samtliga verksamheter är beroende av informationstekniska system, inleddes riskanalysarbetet våren 2017 med systemsäkerhetsanalys avseende de mest verksamhetskritiska systemen. Även en process för kontinuitetsplanering är under framtagning. Dessa åtgärder ska bidra till att säkerställa verksamheternas leveransförmåga.

Riskanalys på organisationsnivå genomfördes i samtliga verksamheter under våren 2017. Efter analys eskalerades ett antal risker till den efterföljande riskanalysen på myndighetsnivå som genomfördes i september med representanter från samtliga avdelningar och affärsområden.

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

Sjöfartsverket har flera verksamheter som kan betecknas som kritiska funktioner ur ett försvarsplaneringsperspektiv d.v.s. en del av det civila försvar som ska ge stöd åt försvarsmakten vid höjd beredskap. Utveckling av området pågår inom ramen för regeringsuppdrag.

Finansiella risker

Riskanalysen avseende finansiella risker har uppdaterats under året. Arbete pågår med för-

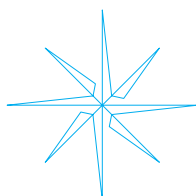
tydligande av riktlinjer och framtagning av nya eller utökade kontrollaktiviteter som ett resultat av detta.

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker i Sjöfartsverket totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på att åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantörerna. Hänsyn ska alltid tas till behovet av riskhantering i syfte att minimera de finansiella risker som uppstår i verksamheten samt säkerställa att finansieringen av verksamheten sker till så låg kostnad som möjligt. Sjöfartsverket arbetar i enlighet med en riskbaserad finanspolicy, som beskriver ett antal finansiella riskområden och hur dessa ska beaktas. Dessa riskområden är finansiering, likviditetshandling, valutariskhantering, ränteriskhantering och kreditriskhantering. I den finansiella riskanalysen ingår även risker för oegentligheter inom det finansiella området. Översyn av rutiner och förbättring och utveckling av kontrollaktiviteter pågår i syfte att reducera de finansiella riskerna.

Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser

Skatteverket avslutade i början av året den skatterevision som påbörjades under hösten 2016. Ingen skriftlig rapport lämnades eftersom inga avvikelser identifierades.

Som en direkt följd av SVT:s granskning av Sjöfartsverkets anskaffning av nya räddningshelikoptrar inledde åklagarmyndigheten i slutet av



juni 2015 en förundersökning angående trolöshet mot huvudman. Förundersökningen inriktade sig på ett händelseförlopp och ingen har varit delgiven misstanke om brott. Åklagaren beslutade i januari 2017 att lägga ned utredningen. Vid Polisens avrapportering till Sjöfartsverket i april 2017, framfördes att utredningsarbetet har bedrivits mycket nogsamt, att det inte finns några lösa trådar och att beslutet att lägga ner förundersökningen motiverats med att man inte funnit något brottsligt. 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.

Riksrevisionen lämnade i april 2017 sin granskningsrapport från den löpande granskningen av rutiner och intern kontroll som genomfördes under andra halvåret 2016. Sjöfartsverket fick 13 rekommendationer inom fyra olika områden – bisysslor och närståendetransaktioner, lönehanteringen i helikopter verksamheten, arbetstidsavtalet för den operativa flygpersonalen samt fördelningen av indirekta kostnader på verksamheter och projekt vilket även innefattade prissättning av externa uppdrag. Handlingsplan upprättades och merparten av rekommendationerna är omhändertagna. Lönehanteringen i helikopter verksamheten har dock fortfarande inte åtgärdats på ett tillfredsställande sätt och GD har därför fattat ett beslut med förtydligande av ansvarsförhållandet avseende lönehanteringen.

Under 2017 genomfördes på uppmaning av Sjöfartsverket och Trafikverket gemensamt en extern, oberoende utvärdering av projektet ZVT (Zero Vision Tool) med avseende på verksamhetens innehåll, relevans ur ett FoI-perspektiv och kostnadseffektivitet. Utvärderingen resulterade i en kritisk rapport som starkt ifrågasatte projektets värde. Avtalet med Sjöfartsverket var bristfälligt, liksom Sjöfartsverkets uppföljning av projektets leveranser och ekonomiska förhållanden. Sjöfartsverket har därefter beslutat om en finansiell granskning av ZVT, vilken kommer att genomföras av Sjöfartsverkets internrevision under första kvartalet 2018.

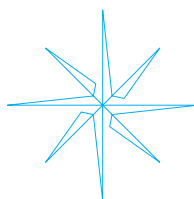
Vid en intern granskning av fakturor från utbildningsleverantören Labcenter i Sverige AB upptäcktes varor som inte hade med utbildningen att göra. Granskningen resulterade i misstanke om att tio medarbetare mottagit bland annat hemelektronik i form av surfplattor och telefoner samt presentkort i samband med kurser i Labcenter i Sveriges regi. Kurserna hade genomförts under perioden 2008 – 2017. Sjöfartsverkets personalansvarsnämnd beslutade att åtalsanmäla berörda medarbetare för skäligen misstanke om mutbrott. Ärendena överlämnades till åklagare och har ännu inte avgjorts.

I Ekonomistyrningsverkets utvärdering för 2016, den så kallade EA-värderingen, förbättrades Sjöfartsverkets resultat till AB.

Riksrevisionen genomförde en granskning av delårsrapporten för januari-september. Inga förhållanden identifierades som indikerade att räkenskaperna inte skulle vara rättvisande och den så kallade fellistan lämnades tom. Riksrevisionen genomförde under andra halvåret granskning av rutiner och intern kontroll. Granskningen omfattade bland annat fastigheter, bränslehantering, FoI (offentliga medel), externa intäkter samt avstämning avseende tidigare granskade områden.

Sjöfartsverkets nyinrättade internrevision har genomfört två granskningar under hösten 2017. Dels en granskning av ledningens förmåner som identifierade behov av utveckling av riktlinjerna för förmånsbilar och dels en rådgivande granskning av Mälarprojektet, som gav ett antal rekommendationer kring styrningen av projektet.

Under 2017 reviderades Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem genom interna förbättringsdagar och externa revisioner. Tredjepartscertifieringsbolaget RISE genomförde två externa revisioner av verksamheten under året. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket totalt 62 mindre avvikelser som samtliga är hanterade och stängda samt 39 förbättringsförslag. Revisionsrapporterna visar att resultatet inom Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledning går framåt med ständiga förbättringar inom olika



områden. Uppsatta mål nås överlag och där de inte nås finns en bra och tydlig orsaksanalys och plan för att nå målen. Högsta ledningens engagemang bedöms väl utvecklat.

Förbättringsåtgärder

Under 2017 har arbetet med att förbättra den interna styrningen och kontrollen samt åtgärda de avvikelser och förbättringsförslag som har identifierats genom interna och externa granskningar fortsatt. Engagemanget är starkt, men framdriften påverkas av att bemanningen inte har varit tillräcklig för att leva upp till kravbilderna.

Intern styrning och kontroll är ett uttalat fokusområde som förstärktes genom den omorganisation av staberna som genomfördes den 1 juni 2016. Den ombildade Stab Styrning och planering har som ett av sina viktigaste uppdrag att säkerställa ett väl fungerande ramverk för intern styrning och kontroll. En lång rad åtgärder i form av nya och förbättrade riktlinjer och instruktioner vidtog under 2016 och arbetet har fortsatt under 2017.

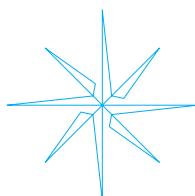
Exempel på genomförda aktiviteter under 2017:

- Drifttagning av den nya styra- och utvecklingsprocessen.
- Tillsättning av ny tjänst som internrevisionschef direkt under styrelsen.
- Framtagning av riskanalys, processkartläggning och styrande dokument avseende lönehandlingen i helikopterverksamheten.
- Kartläggning av riskområden avseende intern styrning och kontroll inom de operativa verksamheterna.
- Kartläggning av löneprocessen och tydliggörande av ansvarsfördelningen mellan HR och verksamheten.
- Införande av ett systematiskt arbetssätt kring etik och moral, som involverar hela organisationen.
- Förstärkning av bemanningen inom Redovisningsenheten och Stab Juridik.

- Juridik omvandlat till egen stab direkt under GD (augusti 2017).
- Bildandet av en inköpsavdelning i Sjöfartsverket, genom övergång av verksamhet från GSF/LFV, samt tillsättning av inköpschef i ledningsgruppen (verkställt den 1 januari 2018).

Exempel på pågående aktiviteter:

- Fortsatt utveckling av styrande dokument med fokus på ändamålsenliga kontrollaktiviteter.
- Implementering av PM3, en modell för systematisk förvaltningsstyrning som förväntas leda till effektivare förvaltning och utveckling av IT-relaterade förvaltningsobjekt.
- Fortsatt utbildning av organisationen kring etik och moral samt intern styrning och kontroll.
- Ökat fokus på övergripande styrning genom beslut fattat om organisationsförändring där Stab Styrning och Planering förstärks med en enhet för verksamhetsstyrning.
- Beslut fattat om förstärkning av bemanningen inom informationssäkerhet och IT-säkerhet (rekryteringar pågår).



Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

För helåret 2017 uppvisar Affärsverket ett negativt rörelseresultat med 107 mkr. Rörelseresultatet har därmed försämrats med 222 mkr jämfört med föregående år. Resultatförsämringen beror i huvudsak på minskade anslag samt ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till -120 mkr, vilket täcks av en upplösning av resultatutjämningsfonden med motsvarande belopp. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår därmed till noll kr.

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 uppgår till 2 189 (2 471) mkr och har därmed minskat med 282 mkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras till största del av minskade anslagsintäkter och övriga externa intäkter. Sjöfartsavgifterna har ökat med 141 mkr till 1 604 (1 463) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen har därmed ökat till cirka 73 (59) procent.

Intäkterna från farledsavgifter uppgår till 1 036 (937) mkr. Den avgiftshöjning med åtta procent i genomsnitt som genomfördes från den

1 januari 2017 har inneburit att intäkterna från farledsavgifterna har ökat med cirka 75 mkr. Volymmässigt ökade godset med 4,4 miljoner ton (2,7 procent) jämfört med föregående år, vilket förklarar resterande del av intäktsökningen då antalet anlöp endast har ökat marginellt.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 568 (526) mkr. Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 januari 2017 har ökat intäkten från lotsningsavgifterna med cirka 26 mkr. I antal räknat ökade lotsningarna med 812 eller drygt 2 procent till 33 483, vilket förklarar resterande del av intäktsökningen.

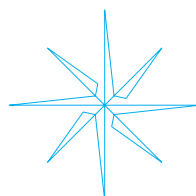
Anslagen har minskat med 300 mkr jämfört med föregående år då Sjöfartsverket erhöll extra anslag med 300 mkr per år för åren 2014-2016 i syfte att förbättra den finansiella ställningen och samtidigt undvika avgiftshöjningar.

Övriga intäkter har minskat med 122 mkr, vilket till stor del förklaras av återbetalning av ersättning för avskrivningar i Södertälje kanal samt minskade bidrag avseende offentliga medel för forskning och innovation. De senare motsvaras av minskade kostnader och har därmed ingen resultat effekt för Sjöfartsverket. Även intäkterna för uthyrning av isbrytare har minskat jämfört med föregående år eftersom ingen forskningsexpedition har genomförts under 2017.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna uppgick till 2 296 (2 356) mkr, vilket motsvarar en minskning med 3 procent.

Personalkostnaderna har ökat med 36 mkr jämfört med föregående år, vilket främst avser lönerevision samt sociala avgifter och pensioner. Nettoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden har ändrats efter beslut i Statens Tjänstepensionsverks styrelse, vilket innebär kostnader om ca 120 mkr. Föregående år uppgick effekten av ändrade beräkningsgrunder till ca 113 mkr. Årsarbetskraften under 2017 uppgick till 1 039,5 (1 046,4) varav 187,3 (190,8) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 710 (695) mkr.



Övriga externa kostnader minskade med 91 mkr, vilket motsvarar 10 procent. Minskningen är delvis en följd av att hanteringen av offentliga medel för forskning och innovation inom sjöfart under 2017 har överförts till Trafikverket och motsvaras därmed av minskade intäkter. Kostnaderna för löpande reparationer och underhåll av fartyg och båtar har minskat, medan kostnaderna för haverier har ökat något jämfört med föregående år. Drivmedelskostnaderna har minskat tack vare gynnsamt prisläge och att ingen forskningsexpedition genomfördes under 2017. Även kostnaderna för köpta tjänster har minskat, vilket delvis är en följd av att det har strävats efter att anställa egen personal och succesivt minska beroendet av externa konsulter inom IT. Även fastighetskostnaderna har minskat, vilket främst beror på att det föregående år gjordes avsättningar för framtida kostnader för sanering av förorenade markområden. Kostnaderna för inhyrning av fartyg och båtar har ökat.

Avskrivningskostnaden har minskat med 4 mkr jämfört med föregående år.

Finansiella intäkter och kostnader

Årets finansiella intäkter har minskat med 14 mkr. Minskningen beror på att räntedelen i pensionsskulden för 2016 var positiv och därmed redovisades som finansiell intäkt. Under 2017 utgörs de finansiella intäkterna av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt ränta på tillgodohavande på skattekontot.

De finansiella kostnaderna har ökat med 6 mkr jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på att räntedelen av pensionsskulden återigen är negativ och redovisas som en räntekostnad med 5 mkr. 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

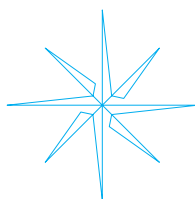
Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 45 (44) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

Rörelsens intäkter

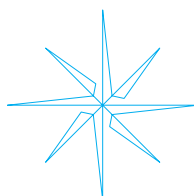
Tillkommande intäkter i koncernen avser främst teknikertjänster för underhåll av helikopter samt ersättning för administrativa tjänster.

Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 1 mkr lägre än affärsverkets, vilket beror på eliminering av den försäljning som har skett inom koncernen.



Resultaträkning, 1000 kr					
		Affärsverket		Koncernen	
	Not	2017-01-01- 2017-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2017-01-01- 2017-12-31	2016-01-01- 2016-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	556 005	506 300	556 005	506 300
Farledsavgifter, gods	1	479 802	430 719	479 802	430 719
Lotsavgifter	2	567 917	526 117	567 917	526 117
Anslag		250 592	550 592	250 592	550 592
Övriga externa intäkter	3	335 084	457 048	334 940	456 575
Summa rörelseintäkter		2 189 400	2 470 776	2 189 256	2 470 303
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4	-1 259 039	-1 223 374	-1 289 688	-1 253 089
Övriga externa kostnader	5	-829 893	-920 443	-797 782	-886 540
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-207 487	-211 779	-208 357	-212 541
Summa rörelsekostnader		-2 296 419	-2 355 596	-2 295 827	-2 352 170
Rörelseresultat		-107 019	115 180	-106 571	118 133
Transfereringar					
Anslagsintäkter		-	-	-	-
Externa kostnader		-	-	-	-
Summa transfereringar		-	-	-	-
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	7	484	14 522	484	14 526
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar					
Finansiella kostnader	8	-13 200	-7 078	-13 067	-6 949
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-119 735	122 624	-119 154	126 166
Bokslutsdispositioner	9	119 735	-122 624	119 735	-123 080
Resultat före skatt		0	0	581	3 086
Skattemotsvarighet	10	-	-	-141	-35
ÅRETS RESULTAT		0	0	440	3 051



Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december 4 489 mkr, vilket är en ökning med 301 mkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 379 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar samt isbrytningsfartyg. Investeringar i farledsförbättringar finansieras till stor del av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras med egna medel och i viss mån EU-medel.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 1 126 mkr, vilket är en ökning med 236 mkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 848 (2 705) 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 beräknad enligt 2018 års beräkningsgrund. Om 2017 års beräkningsgrund hade använts skulle personalkostnaderna ha varit 120 mkr lägre.

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 förutsätt-

ningar använda fonden som den från början var avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år.

Per 2017-12-31 har en upplösning från resultatutjämningsfonden gjorts med 121 mkr för att täcka verksamhetens underskott.

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
2017	Upplösning, täckning av underskott		120
	Resultatutjämningsfond per 2017-12-31	UB	-487

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 2017 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet före skattemotsvarighet är noll.

Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 4 496 mkr, vilket är 7 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framför allt upplupna lönekostnader och sociala kostnader.

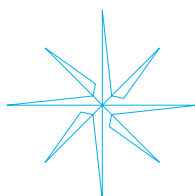
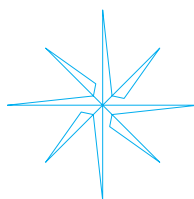
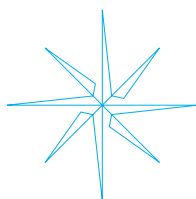




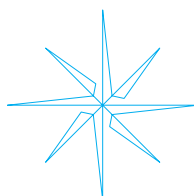
Foto: Dymtro Holubynskyy



Balansräkning, 1 000 kr					
TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
	11				
Licenser och köpta programvaror		11 646	11 346	11 646	11 346
Egenutvecklade datasystem		21 671	24 978	21 671	24 978
Pågående nyanläggningar		26 561	7 733	26 561	7 733
Summa immateriella anläggningstillgångar		59 878	44 057	59 878	44 057
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
	12				
Skepp		491 123	533 832	491 123	533 832
Helikoptrar		787 277	825 565	787 277	825 565
Inventarier, verktyg och installationer		135 203	139 741	137 660	142 220
Byggnader, mark och annan fast egendom		867 266	932 028	867 607	932 312
Pågående nyanläggningar		556 190	251 626	556 190	251 626
Summa materiella anläggningstillgångar		2 837 059	2 682 792	2 839 857	2 685 556
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i helägda företag	13	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	14	14 888	16 408	15 501	17 035
Summa finansiella anläggningstillgångar		19 588	21 108	15 501	17 035
Summa anläggningstillgångar		2 916 525	2 747 957	2 915 236	2 746 648
Omsättningstillgångar					
<i>Varulager m.m.</i>					
Varulager	15	91 845	133 994	91 845	133 994
Förskott till leverantör	16	8 490	18 994	8 490	18 994
Summa varulager m.m.		100 335	152 988	100 335	152 988
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	17	191 266	169 195	191 426	169 198
Övriga fordringar	18	55 274	94 909	56 389	95 983
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	100 128	133 546	100 582	133 692
Summa kortfristiga fordringar		346 668	397 650	348 397	398 873
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	20	622 128	529 714	622 128	529 714
Kassa och bank	21	503 375	360 003	510 351	369 955
Summa kassa och bank		1 125 503	889 717	1 132 479	899 669
Summa omsättningstillgångar		1 572 506	1 440 355	1 581 211	1 451 530
SUMMA TILLGÅNGAR		4 489 031	4 188 312	4 496 447	4 198 178



Balansräkning, 1 000 kr					
EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
<i>Bundet eget kapital</i>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
Summa bundet eget kapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Fritt eget kapital</i>					
Resultatutjämningsfond		486 599	606 334	486 599	606 334
Balanserat resultat		-538 003	-538 003	-524 947	-527 999
ÅRETS RESULTAT		0	0	440	3 051
Summa fritt eget kapital		-51 404	68 331	-37 908	81 386
Summa eget kapital	22	394 708	514 443	408 204	527 499
<i>Avsättningar, räntebärande</i>					
Avsatt till pensioner	23	2 847 656	2 704 575	2 847 656	2 704 575
Summa räntebärande avsättningar		2 847 656	2 704 575	2 847 656	2 704 575
<i>Avsättningar, övriga</i>					
Övriga avsättningar	24	11 956	19 914	11 955	19 914
Summa övriga avsättningar		11 956	19 914	11 955	19 914
<i>Långfristiga skulder</i>					
Skulder till kreditinstitut	25	240 000	240 000	240 000	240 000
Summa långfristiga skulder		240 000	240 000	240 000	240 000
<i>Kortfristiga räntebärande skulder</i>					
Skulder till koncernföretag	26	4 895	4 752	-	-
Summa kortfristiga räntebärande skulder		4 895	4 752	-	-
<i>Kortfristiga icke räntebärande skulder</i>					
Leverantörsskulder		105 998	167 498	98 838	164 248
Övriga skulder	27	44 646	40 403	46 041	41 190
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	839 172	496 727	843 753	500 752
Summa kortfristiga icke räntebärande skulder		989 816	704 628	988 632	706 191
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 489 031	4 188 312	4 496 447	4 198 178
<i>Poster inom linjen</i>					
Ansvarsförbindelser	29	44 100	44 000	44 100	44 000
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga



Anslagsredovisning					
Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Tillförda medel	Indragningar	Utfall	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	-	188 308	-	-188 308	0
22 01 005	-	62 284	-	-62 284	0
Summa	-	250 592	-	-250 592	0

Anslag 22 01 004

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

Villkor

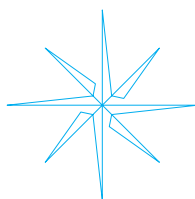
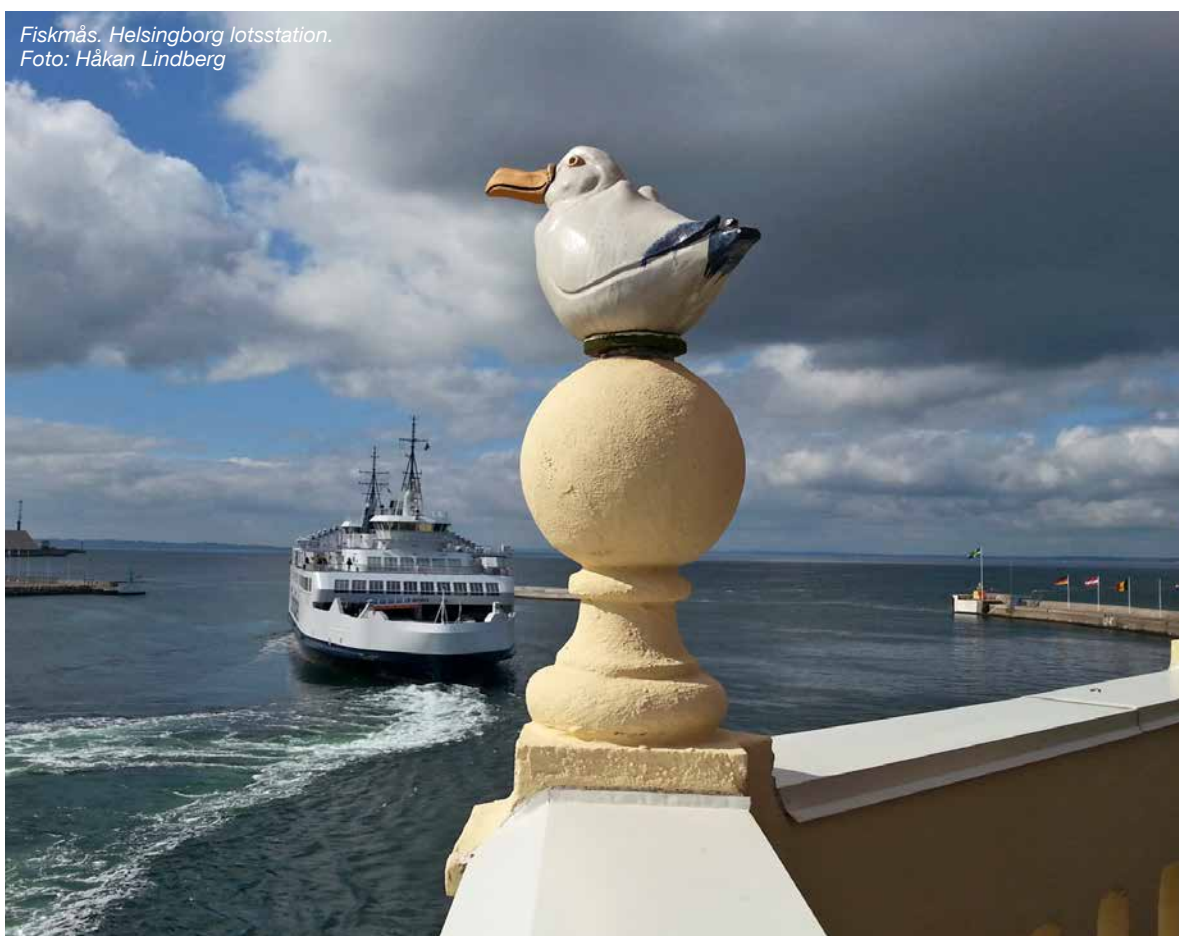
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Anslag 22 01 005

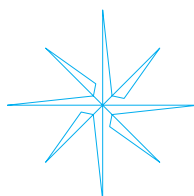
Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

Villkor

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

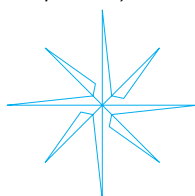


Finansieringsanalys 1 000 kr				
RÖRELSEN	Affärsverket		Koncernen	
	2017-01-01- 2017-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2017-01-01- 2017-12-31	2016-01-01- 2016-12-31
Årets resultat före avskrivningar	100 468	326 959	101 786	330 674
Realisationsvinster	-2 170	-1 082	-2 170	-1 082
Realisationsförluster	1 370	5 790	1 370	5 790
Finansiella intäkter	484	14 522	484	14 526
Finansiella kostnader	-13 200	-7 078	-13 067	-6 949
Betald inkomstskatt	-	-	-141	-35
Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar	86 952	339 111	88 262	342 924
Förändringar av varulager	52 653	43 254	52 653	42 553
Förändring av kortfristiga fordringar	50 982	-6 849	50 476	-5 691
Förändring av kortfristiga skulder	285 331	263 661	282 442	262 888
Kassaflöde före investeringar	475 918	639 177	473 833	642 674
Investeringar				
Investeringar i anläggningstillgångar	-379 177	-226 286	-380 083	-227 299
Försäljning av anläggningstillgångar	2 404	1 459	2 404	1 459
Nettoinvesteringar i rörelsen	-376 773	-224 827	-377 679	-225 840
Kassaflöde efter investeringar	99 145	414 350	96 154	416 834
Finansiering				
Förändring av långfristiga fordringar	1 520	-713	1 534	-700
Förändring av pensionsskuld	143 081	102 790	143 081	102 790
Förändring av övriga avsättningar	-7 959	2 199	-7 959	2 199
Periodens inbetalningsöverskott	235 787	518 626	232 810	521 123
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	889 171	371 091	899 669	378 546
Likvida medel vid periodens slut	1 125 504	889 717	1 132 479	899 669
Förändring i likvida medel	235 787	518 626	232 810	521 123



Investeringsutfall, 1000 kr				
Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket			
	2017-01-01- 2017-12-31	2016-01-01- 2016-12-31	2015-01-01- 2015-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Farleder				<i>Budget</i>
Trollhätte kanal	1 229	2 290	1 816	2 450
Farledsförbättringar	292 740	137 953	62 938	130 500
Fast utmärkning	3 195	4 674	3 088	6 000
Flytande utmärkning	1 171	723	-392	3 000
Arbetsfartyg	5 546	981	10 454	15 000
Övrigt	6 096	8 662	16 592	4 500
Summa	309 977	155 283	94 496	161 450
Isbrytning				
Framdrivnings- och däckmaskineri	-	9 306	9 495	-
Ale	-	-	950	-
Atle	878	-	151	-
Frej	878	60	308	-
Ymer	1 094	10 254	309	-
IB-Next	12 575	4 202	-	21 000
IB 2020	11 140	3 026	-	15 500
Common Rail	3 007	-	-	-
Övrigt	21	547	673	5 750
Summa	29 593	27 395	11 886	42 250
Sjögeografisk information				
Utrustning till sjömättningsfartyg	2 119	1 121	8 260	5 000
Utrustning för sjömätning	4 458	5 826	789	
IT-system m.m.	821	9 392	3 236	4 500
Summa	7 398	16 339	12 285	9 500
Sjötrafikinformation				
Informationscentraler	95	3 226	2 650	32 481
Summa	95	3 226	2 650	32 481
Lotsning				
Lotsstationer	473	3 064	502	800
Lotsbåtar	8 242	13 425	14 051	29 840
Summa	8 715	16 489	14 553	30 640
Sjö- och flygräddning				
Räddningshelikoptrar och utrustning	4 834	230	186 872	10 000
IT-system m.m.	9 281	3 374	11 660	9 000
Summa	14 115	3 604	198 532	19 000
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	9 284	3 950	12 201	20 485
Summa	9 284	3 950	12 201	20 485
Totala investeringar	379 177	226 286	346 603	315 806

För koncernen tillkommer investeringar om 906 (1 013 resp. 2 109) tkr



Kommentar till investeringar

Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 379 mkr för 2017 vilket är en ökning med 153 mkr jämfört med föregående år. Investeringsbudgeten för 2017 uppgick till 316 mkr.

Ökningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på investeringar i farledsförbättringar där Målarprojektet är det största pågående projektet. När budgeten för 2017 lades ingick endast de projekt som finansieras med Sjöfartsverkets egna medel. Därefter har princip för redovisning av farledsprojekt som finansieras via nationella planen ändrats och dessa projekt redovisas som anläggningstillgång i Sjöfartsverket. Årets finansiering av farledsprojekt uppgår till 292 mkr.

Investeringar i isbrytningsverksamheten är i nivå med föregående år. Under 2017 har projekten IB 2020, som avser investering i nya isbrytare, samt IB Next, nytt system för övervakning av isläge, varit de största projekten. Dessa projekt påbörjades redan 2016 då även stora investeringar gjordes i isbrytaren Ymer. Projektet IB 2020 har avstannat något då finansieringsfrågan inte är löst.

Investeringar i verksamheten sjögeografisk information har minskat med 9 mkr jämfört med föregående år vilket främst beror på stora investeringar i nytt system för sjögeografiska produkter under åren 2015 och 2016.

Investeringarna inom verksamheten för sjötrafikinformation har minskat med 3 mkr. I budgeten för 2017 ingick ett nytt VTS-system och radarsiter som ännu inte har påbörjats.

I lotsningsverksamheten har investeringar minskat med 8 mkr beroende på lägre investeringar i lotsbåtar. Verksamheten har arbetat aktivt med optimering av befintliga lotsbåtar och därmed skjutit upp investeringsbehov.

Inom sjö- och flygräddning har investeringarna ökat med 11 mkr jämfört med föregående år vilket främst beror på investeringar i nya tankanläggningar på SAR-baser samt investeringar i RAKEL. De stora investeringarna 2015 avsåg idrifttagande av AW139.

Inom gemensamma funktioner har investeringarna ökat med 6 mkr jämfört med 2016. Investeringarna avser främst bilar, intranät samt investeringar i Lithografen, Norrköping. Budgeten för 2017 uppgick till 20 mkr.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2017 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.

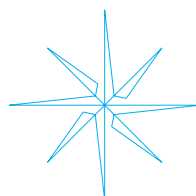
Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet var 0 till följd av att ett nollresultat redovisas för 2017.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 450 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Inga nya lån har upptagits under 2016 och skulden uppgår per 2017-12-31 till 240 mkr.

Nettoprisindex har ökat med drygt 13 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 miljödifferenteringen har ytterligare förstärkts. Dessa åtgärder beräknas ha sänkt avgifterna med ungefär 135 mkr under perioden 2004-2016. Den 1 januari 2017 höjdes farledsavgifterna med i genomsnitt 8 procent.

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.

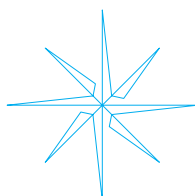
Twister och utredningar

Under 2017 har inga nya tvister av större dignitet uppkommit. De tvister som förevarit har rört sig om mindre belopp. Sjöfartsverket har dock mot slutet av året beslutat att inleda tvist avseende utebliven betalning för licensavgifter.

Sjöfartsverket har under 2017 genomfört 73 upphandlingar. En överprövningsprocess som inleddes 2016 avslutades i början av 2017 genom att Sjöfartsverket avbröt upphandlingen. Denna upphandling har nu gjorts om och kontrakt har tecknats. Av de 73 upphandlingar som genomförts under 2017 har en överprövats av förvaltningsrätt. Domstolen förordnade att utvärderingen skulle göras om men ärendet ligger för närvarande hos kammarrätten för prövning.

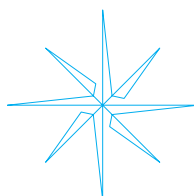


Infrastrukturminister, Anna Johansson nyinviger Klintehamns hamn, flankeras av Mats Eriksson och Peter Daun, Region Gotland. Foto: Erik Landerdahl

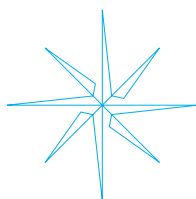


Flerårsöversikt och nyckeltal

Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
Resultaträkning	Affärsverket				
	2017	2016	2015	2014	2013
Sjöfartsavgifter	1 603,7	1 463,1	1 404,2	1 399,5	1 347,3
Övriga externa intäkter	585,7	1 007,7	996,6	954,8	572,8
Summa rörelseintäkter	2 189,4	2 470,8	2 400,8	2 354,3	1 920,1
Externa kostnader	-2 088,9	-2 143,8	-2 069,6	-1 846,1	-1 804,3
Avskrivningar	-207,5	-211,8	-180,2	-162,2	-146,8
Summa rörelsekostnader	-2 296,4	-2 355,6	-2 249,8	-2 008,3	-1 951,1
Rörelseresultat	-107,0	115,1	151,0	346,0	-31,1
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	-12,7	7,4	-11,4	-8,8	-27,3
Rörelseresultat efter finansiella poster	-119,7	122,6	139,6	337,2	-58,4
Bokslutsdispositioner	119,7	-122,6	-139,6	-337,2	-
Resultat före skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	-58,4
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	-58,4
Balansräkning i sammandrag	2017-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 916,5	2 748,0	2 738,9	2 569,7	2 347,7
Omsättningstillgångar	1 572,5	1 440,3	958,1	865,1	775,0
Summa tillgångar	4 489,0	4 188,3	3 697,0	3 434,8	3 122,7
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	394,7	514,4	391,8	252,2	-85,0
Avsättningar	2 859,6	2 724,5	2 619,5	2 554,8	2 525,2
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, räntebärande	4,9	4,8	4,6	3,9	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	989,9	704,6	441,1	383,9	442,5
Summa eget kapital och skulder	4 489,0	4 188,3	3 697,0	3 434,8	3 122,7
Nyckeltal	2017	2016	2015	2014	2013
Kassalikviditet	148,7	184,2	173,7	197,1	157,8
Balanslikviditet	158,9	203,0	215,0	223,1	175,1
Sysselsatt kapital	3 491,5	3 365,2	3 149,2	2 863,6	2 590,1
Soliditet	8,8	12,3	10,6	7,3	Negativt
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Negativt	3,9	4,8	12,2	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	0,0	0,0	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	Negativt	18,0	12,0	32,0	Negativt
Årsarbetskraft	2017	2016	2015	2014	2013
Män	852,2	855,6	823,7	775,9	736,4
Kvinnor	187,3	190,8	183,7	176,5	163,0
Total årsarbetskraft	1 039,5	1 046,4	1 007,4	952,4	899,4
Omsättning per anställd, tkr	2 106,2	2 361,1	2 383,0	2 471,9	2 134,8
Medelantal anställda	2017	2016	2015	2014	2013
Män	957	950	946	931	900
Kvinnor	235	227	221	216	215
	1 192	1 177	1 167	1 147	1 115



Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
	Koncernen				
Resultaträkning	2017	2016	2015	2014	2013
Sjöfartsavgifter	1 603,7	1 463,1	1 404,2	1 399,5	1 347,2
Övriga externa intäkter	585,5	1 007,2	994,4	949,9	572,0
Summa rörelseintäkter	2 189,3	2 470,3	2 398,6	2 349,3	1 919,2
Externa kostnader	-2 087,5	-2 139,6	-2 063,6	-1 838,2	-1 802,4
Avskrivningar	-208,4	-212,5	-180,4	-162,3	-147,3
Summa rörelsekostnader	-2 295,8	-2 352,2	-2 244,0	-2 000,5	-1 949,7
Rörelseresultat	-106,6	118,1	154,6	348,8	-30,6
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	-12,6	7,6	-11,3	-8,7	-26,9
Rörelseresultat efter finansiella poster	-119,2	125,7	143,3	340,1	-57,5
Bokslutsdispositioner	119,7	-122,6	-139,6	-337,2	-
Resultat före skattemotsvarighet	0,6	3,1	3,7	2,9	-57,5
Skattemotsvarighet	-0,1	0,0	-0,2	0,5	-
Årets resultat	0,4	3,1	3,5	3,4	-57,5
Balansräkning i sammandrag	2017-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 915,2	2 746,6	2 737,4	2 567,0	2 383,2
Omsättningstillgångar	1 581,2	1 451,5	967,3	871,6	795,7
Summa tillgångar	4 496,4	4 198,2	3 704,6	3 438,5	3 178,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	408,2	527,5	401,8	258,7	-81,9
Avsättningar	2 859,6	2 724,5	2 619,5	2 555,6	2 564,7
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, räntebärande					
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	988,6	706,2	443,3	384,2	456,1
Summa eget kapital och skulder	4 496,4	4 198,2	3 704,6	3 438,5	3 178,9
Nyckeltal	2017	2016	2015	2014	2013
Kassalikviditet	149,8	186,6	178,4	200,7	184,6
Balanslikviditet	159,9	205,5	218,2	226,8	174,5
Sysselsatt kapital	3 499,9	3 376,7	3 157,8	2 799,5	2 921,2
Soliditet	9,1	12,6	10,8	0,1	0,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-3,0	3,9	4,9	0,1	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,1	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	Negativt	19,1	13,0	32,1	0,9
Årsarbetskraft	2017	2016	2015	2014	2013
Män	879,3	883,7	848,5	802,9	850,0
Kvinnor	191,2	194,8	187,5	178,5	172,7
Total årsarbetskraft	1 070,5	1 078,5	1 036,0	981,4	1 022,7
Omsättning per anställd, tkr	2 045,1	2 290,6	2 315,2	2 393,8	1 876,6
Medelantal anställda	2017	2016	2015	2014	2013
Män	985	978	971	958	1 000
Kvinnor	239	231	225	218	225
	1 224	1 209	1 196	1 176	1 225



Definitioner av nyckeltal

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

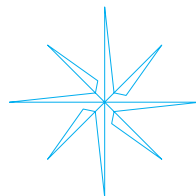
Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men också av politiska beslut, stora svängningar i den av SPV beräknade pensionsskulden samt omfattningen av vinterns isutbredning.

Den tidigare positiva utvecklingen av sjöfartsavgifterna med kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008 bröts under 2009 då godsvolymer 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 och under 2016 uppgick ökningen av godsvolymer till knappt 1 procent. Under 2017 återhämtade sig volymen något och ökningen uppgick till knappt 3 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 syftar till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

Från den 1 januari 2017 höjdes farledsavgifterna med i genomsnitt 8 procent.

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. Från den 1 januari 2017 höjdes farledsavgifterna med i genomsnitt 8 procent.

Antalet lotsningar har under 2017 ökat med 812 eller 2,5 procent och uppgår till 33 483. 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 samt 2016 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 januari. Även under 2017 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 pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionsskuldberäkningen.

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 fram för allt innebar lägre drivmedelskostnader för isbrytare, medan isvintern 2013 var att betrakta som en normal isvinter. Under åren 2014-2017 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.

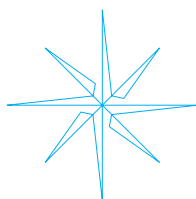
Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

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

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Helicopter Rescue AB och SMA Maintenance AB. Samtliga dotterbolag är helägda. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvs-



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

Värdering av pågående arbete

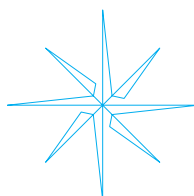
Affärsverket tillämpar successiv vinstavräkning av de projekt som utförs för annans räkning. Avräkningen innebär att uppdragsinkomsterna och uppdragsutgifterna redovisas i förhållande till uppdragets färdigställande. Metoden resulterar i att intäkter, kostnader och resultat hänförs till den period under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



ningstillgång 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 sjukortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 och S76 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2017-12-31. 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 innehåller i avvaktan på att köpare hittas, har värderats till nettoförsäljningsvärdet och har därmed skrivits ned med nästan 29 mkr. Bränslelagren värderas enligt principen först in – först ut (FIFU).

Kundfordringar

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

Utländska valutor

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär nettoredovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

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

Avsättningar

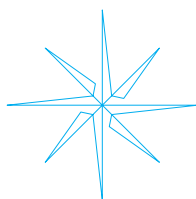
Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för pensioner, framtida tekniskt underhåll av helikoptrar S76 samt kostnader för sanering av förorenad mark.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionskund

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

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

För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa 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 fastställda försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Under 1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförts 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 löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner. 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.

Tidigare år har den del av den antastbara pensionsskulden som inte skuldförts redovisats som ansvarsförbindelse. Detta överensstämmer inte med dagens internationella och nationella redovisningsstandarder och ESV rekommenderar i handledningen om avsättningar och ansvarsförbindelser att endast den del som kommer att innebära ett nettoutflöde, vilket i Sjöfartsverkets fall motsvarar 44 procent av

de antastbara pensionsförpliktelserna, ska redovisas. Rekommendationen i handledningen överensstämmer inte med föreskrifterna till 10 kap, 1 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag och ESV har därför meddelat ett undantag från tillämpning av föreskrifterna.

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

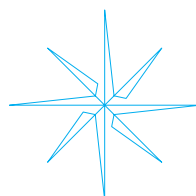
Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Ändrade redovisningsprinciper

Från 2017 redovisas förskott till leverantör som en egen post i balansräkningen. Jämförelsesiffrorna för 2016 har uppdaterats och motsvarande post har flyttats från övriga fordringar till förskott till leverantör.

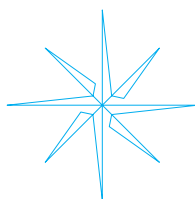
Avrundning

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.





*Vinnare i Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2017.
Splitsare.
Foto: Jörgen Språng*

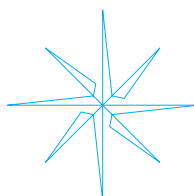


Noter

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	2017	2016
Avgift på fartyg, lastfartyg	310 004	287 194
Avgift på fartyg, färjor	262 956	231 564
Summa avgift på fartyg före rabatter	572 960	518 758
Rabatter på fartyg	-16 955	-12 458
Summa avgift på fartyg	556 005	506 300
Avgift på gods, lastfartyg	356 620	324 350
Avgift på gods, färjor	126 411	112 149
Summa avgift på gods före rabatter	483 031	436 499
Rabatter på gods	-3 229	-5 780
Summa avgift på gods	479 802	430 719
Summa farledsavgifter	1 035 807	937 019

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden				
	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2017	2016	2017	2016
Luleå	27 926	25 074	32 303	29 082
Gävle	20 180	19 040	31 474	26 073
Stockholm	131 337	114 406	48 266	43 193
Södertälje	30 577	26 195	20 568	18 648
Kalmar	48 901	45 366	42 981	38 284
Malmö	139 176	130 376	112 123	99 571
Göteborg	106 836	98 340	114 881	108 239
Marstrand	65 379	57 625	74 832	68 362
Vänern/Trollhätte kanal	2 648	2 336	5 603	5 047
Summa	572 960	518 758	483 031	436 499



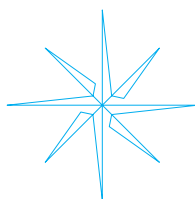
Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2016	2015
Luleå	37 427	36 764
Gävle	38 909	37 231
Stockholm	107 362	93 664
Södertälje	69 941	62 413
Kalmar	44 946	40 013
Malmö	73 339	68 381
Göteborg	101 405	97 627
Marstrand	79 018	75 304
Vänern/Trollhätte kanal	15 570	14 720
Summa	567 917	526 117

Not 3 Övriga externa intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Försäljning och royalty sjökort	31 449	33 672	31 449	33 672
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	5 644	1 662	5 644	1 662
Helikoptertjänster	55 039	52 893	55 039	53 403
Uthyrning	36 469	62 225	36 469	62 225
Bidrag	67 376	107 513	67 376	107 513
Fakturerade kostnader	2 186	50 304	2 186	50 304
Tjänster med fartyg	12 606	13 490	12 606	13 490
Ersättning för drift av broar	8 664	9 507	8 664	9 507
Realisationsvinster	2 170	1 082	2 170	1 082
Eurocontrolavgifter	65 788	61 388	65 788	61 388
Övriga rörelseintäkter	47 693	63 312	47 549	62 329
Summa övriga externa intäkter	335 084	457 048	334 940	456 575



Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Löner och ersättningar	683 258	670 204	702 458	688 914
Kostnadsersättningar	18 590	18 868	19 017	19 346
Årets pensionskostnader	141 847	142 293	143 093	145 041
Förändring av pensionsskulden	116 666	82 009	116 666	82 009
Löneskatt på pensionsskultsförändringen	28 303	19 895	28 303	19 895
Avgår finansiell del av pensionsskultsförändringen	-4 055	14 238	-4 055	14 238
Övriga sociala kostnader	257 643	257 601	266 687	264 203
Övriga personalkostnader	16 787	18 266	17 519	19 443
Summa personalkostnader	1 259 039	1 223 374	1 289 688	1 253 089

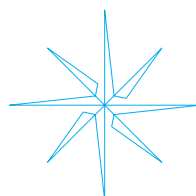
Av utbetalda löner och ersättningar utgörs 0,04 (0,05) procent av arvode till styrelse och ej anställd personal.

Sjukfrånvaro Affärsverket

	2017	2016
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,56 %	2,19 %
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	35,07 %	32,08 %
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,01 %	1,48 %
Kvinnor	4,76 %	4,99 %
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	4,59 %	4,03 %
30-49 år	2,00 %	1,47 %
50 år eller äldre	2,98 %	2,80 %

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

Styrelseledamöter	Lön/arvode	Styrelseledamöter	Lön/arvode
Olle Sundin, styrelseordförande fr o m 2017-07-01 (ledamot t o m 2017-06-30)	41	Jens Nykvist	28
Katarina Norén, generaldirektör (fr o m 2017-07-01)	836	Yvonne Gustavsson	28
Gert Nilsson	28	Jan Sundling (styrelseordförande t o m 2017-06-30)	28
Maria Jobenius	28	Ann-Catrine Zetterdahl (t o m 2017-04-30)	766
Erika Rosander	28	Erica Wass (t o m 2017-06-30)	14
Lars-Erik Liljelund	28		
Personalrepresentanter		Suppleanter för personalrepresentanter	
Tapani Hoffrén	412	Carl Cremonese	572
Göte Karlsson	563	Olof Boman	561
Benjamin Hell	543	Patrik Wikand	925



Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

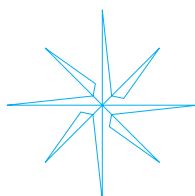
Olle Sundin	Lantmäteriet
Maria Jobenius	Norsk Scania AS
Gert Nilsson	Karlstads Universitets Holding AB, Bergsskolan Kompetensutveckling AB, MEFOR AB
Yvonne Gustafsson	SIDA, Riksgäldskontoret, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Socialstyrelsen, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO, E-hälsomyndigheten, Nationalmuseum

Not 5 Övriga externa kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Hyror	67 599	58 018	71 060	61 597
Drivmedel	70 420	76 971	70 420	76 971
Reparationer och underhåll	168 272	182 360	168 874	182 360
Nedskrivning S76	32 691	38 600	32 691	38 600
Extern bemanning	136 843	139 048	140 021	139 048
Övriga köpta tjänster	129 231	177 988	86 334	176 112
IT-utrustning	20 560	24 134	20 560	24 134
Telekommunikation och post	18 006	18 255	18 006	18 255
Transportmedel	6 669	6 795	7 292	7 361
Resekostnader och transporter	49 389	46 331	50 965	47 755
Fastighetskostnader	27 176	31 486	27 176	31 486
Realisationsförluster	1 370	5 790	1 370	5 790
IT-konsulter	22 350	31 368	22 350	31 368
Övriga helikopteromkostnader	43 001	42 396	43 001	3 734
Övriga rörelsekostnader	36 316	40 903	37 662	41 969
Summa övriga externa kostnader	829 893	920 443	797 782	886 540

Arvode till revisorer

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 340	1 459	1 340	1 459
KPMG AB				
- EU-revision	275	458	275	458
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	95	175
Summa övriga externa kostnader	1 615	1 917	1 710	2 092



Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Licenser och köpta programvaror	2 174	3 674	2 174	3 674
Egenutvecklade datasystem	6 525	8 636	6 525	8 636
Skepp	64 980	62 601	64 980	62 601
Helikoptrar	38 289	37 487	38 289	37 487
Inventarier, verktyg och installationer	25 940	29 326	26 668	29 946
Byggnader	17 133	17 442	17 275	17 584
Markanläggningar	52 446	52 613	52 446	52 613
Summa avskrivningar	207 487	211 779	208 357	212 541

Not 7 Finansiella intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Finansiell del av pensionsskulden	-	14 238	-	14 238
Övrigt	484	284	484	288
	484	14 522	484	14 526

Not 8 Finansiella kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Finansiell del av pensionsskuldökningen	4 055	-	4 055	-
Ränta lån i Riksgälden	4 891	4 891	4 891	4 891
Ränta ej utbetalt aktieägartillskott	143	138	-	-
Övriga räntor	4 111	2 049	4 121	2 058
Summa finansiella kostnader	13 200	7 078	13 067	6 949

Not 9 Bokslutsdispositioner

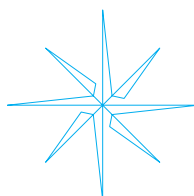
Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämnings-fonden redovisas som bokslutsdisposition.

Not 10 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. För 2017 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då Sjöfartsverket redovisar ett nollresultat efter upplösning från resultatutjämningsfonden.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Affärsverket		Koncernen	
	2017	2016	2017	2016
Aktuell skatt för året	-	-	-141	-22
Uppskjuten skatt	-	-	-	-13
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	-	-	-141	-35



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

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	48 103	820	-4 379	1 654	46 198
Egenutvecklade datasystem	67 608	1 365	-	1 854	70 827
Pågående nyanläggningar	7 733	22 287	-4 379	-3 508	26 561
Summa	123 444	24 472	-6 882	0	143 586

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2017 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	36 757	2 174	-4 379	34 552
Egenutvecklade datasystem	42 631	6 525	-	49 156
Summa	79 388	8 699	-4 379	83 708

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	46 198	-34 552	11 646
Egenutvecklade datasystem	46 198	-49 156	21 671
Pågående anläggningsarbeten	26 561	-	26 561
Summa	143 586	-83 708	59 878

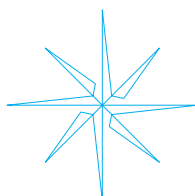
Not 12 Materiella anläggningstillgångar**Affärsverket****Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 813 270	9 254	-5 263	13 339	1 830 600
Inventarier m.m.	459 686	10 708	-15 212	11 312	466 494
Byggnader	772 896	968	-4 198	1 331	770 997
Markanläggningar	1 343 095	767	-	2 414	1 346 276
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-	-	-	912 249
Pågående anläggningsarbeten	251 626	334 026	-1 067	-28 396	556 190
Summa	5 559 519	355 723	-25 740	0	5 889 503

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2017 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 279 438	64 981	-4 942	1 339 477
Inventarier m.m.	319 944	25 940	-14 593	331 291
Byggnader	583 946	17 132	-3 535	597 543
Markanläggningar	606 715	52 446	-	659 161
Helikoptrar	86 684	38 289	-	124 973
Summa	2 876 727	198 788	-23 070	3 052 445



Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 830 600	-1 339 477	491 123
Inventarier m.m.	466 494	-331 291	135 203
Byggnader	770 997	-597 543	173 454
Markanläggningar	1 346 276	-659 161	687 115
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-124 973	787 276
Pågående anläggningsarbeten	556 190	-	556 190
Summa	5 889 503	-3 052 445	2 837 058

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2017 till 49 502 tkr.

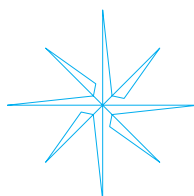
Koncernen					
Akkumulerade anskaffningsvärden:					
Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 813 270	9 254	-5 263	13 339	1 830 600
Inventarier m.m.	463 149	11 414	-15 212	11 312	470 663
Byggnader	773 340	1 167	-4 198	1 331	771 640
Markanläggningar	1 343 095	767	-	2 414	1 346 277
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-	-	-	912 249
Pågående anläggningsarbeten	251 626	334 026	-1 067	-28 396	556 190
Summa	5 563 426	356 628	-25 740	0	5 894 317

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2017 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 279 438	64 981	-4 942	1 339 477
Inventarier m.m.	320 929	26 668	-14 593	333 004
Byggnader	584 106	17 274	-3 535	597 845
Markanläggningar	606 715	52 446	-	659 161
Helikoptrar	86 684	38 289	-	124 973
Summa	2 877 872	199 658	-23 070	3 054 460

Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 830 600	-1 339 477	491 123
Inventarier m.m.	470 663	-333 004	137 659
Byggnader	771 640	-597 845	173 795
Markanläggningar	1 346 277	-659 161	687 116
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-124 973	787 276
Pågående anläggningsarbeten	556 190	-	556 190
Summa	5 894 317	-3 054 460	2 839 857

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2017 till 49 502 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

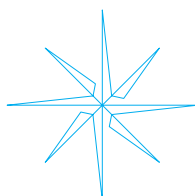
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Kapitalförsäkring	14 888	16 408	14 888	16 408
Uppskjutna skattefordringar	-	-	613	627
Summa andra långfristiga fordringar	14 888	16 408	15 501	17 035

I posten kapitalförsäkringar ingår försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerns Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för. Syftet med kapitalförsäkringarna är att lotsarna ska få samma pensionsersättning när de går i pension vid 60 års ålder, som om de avgått vid 65 år. I posten ingår även kapitalförsäkringar för s. k. 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	2017-12-31	2016-12-31
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	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Bränslelager	28 334	28 981	28 334	28 981
Sjökort	1 619	2 727	1 619	2 727
Centralförrådet	7 442	7 916	7 442	7 916
Reservdelar AW139	25 736	30 987	25 736	30 987
Reservdelar S76	640	2 697	640	2 697
Helikoptrar S76	27 203	59 894	27 203	59 894
Övrigt	871	792	871	792
Summa varulager	91 845	133 994	91 845	133 994

Not 16 Förskott till leverantörer

	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Förskott till leverantör	1 522	1 980	1 522	1 980
Underhållsprogram motorer/växlar	6 968	17 014	6 968	17 014
Summa Förskott till leverantörer	8 490	18 994	8 490	18 994

Not 17 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 1 152 (149) tkr.

Årets återvunna kundförluster uppgår till 0,5 (1 274) tkr. Föregående års återvunna kundförluster avsåg nästan uteslutande utdelning i European Cargo Carriers AB:s konkurs.

Not 18 Övriga fordringar

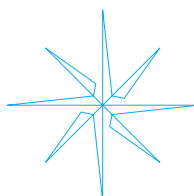
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Mervärdesskattfordran	18 665	65 132	18 665	65 132
Skattefordringar	210	130	701	1 204
Eurocontrolavgifter	13 423	12 606	13 423	12 606
Övriga fordringar	22 976	17 041	23 600	17 141
Summa övriga fordringar	55 274	94 909	56 389	95 983

Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Förutbetalda kostnader	28 997	29 778	28 997	30 165
Upplupna intäkter	71 131	103 768	71 585	103 528
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	100 128	133 546	100 582	133 692

Not 20 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning



Not 21 Kassa och bank				
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Kassa	45	45	45	45
Bank	503 330	359 958	510 306	369 910
Summa kassa och bank	503 375	360 003	510 351	369 955

Not 22 Eget kapital				
Affärsverket	2017-12-31		2016-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	68 331	446 112	-54 293
Årets resultat	-	-	-	-
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-119 735	-	122 624
Utdelning	-	-	-	-
Belopp vid årets slut	446 112	-51 404	446 112	68 331

Koncernen	2017-12-31		2016-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	81 386	446 112	-44 289
Årets resultat	-	440	-	3 051
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-119 734	-	122 624
Belopp vid årets slut	446 112	-37 908	446 112	81 387

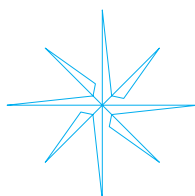
Not 23 Avsatt till pensioner				
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Pensionsskuld för pensionärer	1 029 884	965 008	1 029 884	965 008
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 246 920	1 195 130	1 246 920	1 195 130
Löneskatt	552 352	524 049	552 352	524 049
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	11 224	11 781	11 224	11 781
Kapitalförsäkring helikopter verksamhet	7 276	8 607	7 276	8 607
Summa avsatt till pensioner	2 847 656	2 704 575	2 847 656	2 704 575

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden som avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent. I pensionsskulden för aktiva arbetstagare ingår en reserv om 5 mkr på grund av att en del av skulden inte är aktualiserad. Den totala pensionsförpliktelsen, d v s utan korrigering för den antastbara del som beskrivs ovan, uppgår till 2 894 866 (2 759 223) tkr.

I pensionsskulden ingår avkastningsskatt som per 2017-12-31 uppgår till 41 372 tkr inklusive löneskatt.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 2 340 325 tkr.



Not 24 Övriga avsättningar

	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Avsättning för förorenad mark	2 900	2 900	2 900	2 900
Avsättning omstrukturering	2 088	-	2 088	-
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	6 968	17 014	6 968	17 014
Summa övriga avsättningar	11 956	19 914	11 956	19 914

Affärsverket

Avsättning för förorenad mark avser fastigheter där pågående tillsynsärenden finns. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemet S76. Avsättningen för framtida tekniskt underhåll redovisas även som ett förskott till leverantör.

Not 25 Skulder till Riksgälden

	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
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.

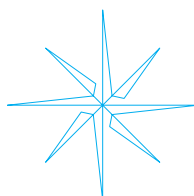
Beviljat belopp på kredit inom plusgirokonton uppgår till 100 (100) mkr och beviljad kredit på bankkonto i Nordea uppgår till 1 (1) mkr.

Not 26 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 27 Övriga skulder

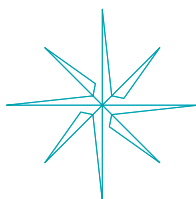
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Avdragna personalskatter	19 808	20 475	19 808	20 475
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	18 451	18 597	18 451	18 597
Mervärdesskatt		-	461	787
Övriga skulder	6 387	1 331	7 321	1 331
Summa övriga skulder	44 646	40 403	46 041	41 190



Not 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter				
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Upplupna semesterlöner	53 759	52 878	56 191	55 011
Upplupna kompensationslöner	10 640	11 151	10 640	11 151
Upplupna retroaktiva löner	2 557	2 832	2 557	2 832
Övriga upplupna löner	5 641	8 761	6 031	9 004
Upplupna arbetsgivaravgifter	23 380	30 358	25 042	31 750
Upplupna pensionskostnader	439	1 985	439	1 985
Upplupna elkostnader	1 279	1 907	1 279	1 907
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	5 539	7 373	5 539	7 373
Fartygsbemanning	8 040	14 545	8 040	14 545
Avsättning Trygghetsmedel	4 285	4 213	4 285	4 213
Ispatrullering i Nordatlanten	-	693	-	693
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	3 317	3 250	3 317	3 250
Helikopterkostnader	2 017	1 975	2 017	1 975
Övriga upplupna kostnader	8 867	17 605	8 964	19 847
Oförbrukade bidrag	533 629	238 153	533 629	238 153
Förutbetalda bidrag farledsprojekt	150 316	-	150 316	-
Förutbetalda intäkter	25 467	99 048	25 667	99 048
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	839 172	496 727	843 753	500 752

Not 29 Poster inom linjen				
	Affärsverket		Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Ansvarsförbindelser				
Föreorenad mark	44 000	44 100	44 000	44 100

Ansvarsförbindelse för föreorenad mark beräknas uppgå till 30-44,1 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 2017 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då Sjöfartsverket redovisar ett nollresultat efter upplösning från resultatutjämningsfonden.

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

Stockholm den 20 februari 2018

Olle Sundin
Ordförande

Erika Rosander
Vice ordförande

Katarina Norén
Generaldirektör

Maria Jobenius

Gert Nilsson

Lars-Erik Liljelund

Jens Nykvist

Yvonne Gustavsson

Benjamin Hell

Tapani Hoffrén

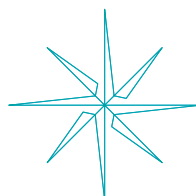
Göte Karlsson

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2018

Stefan Andersson

Jens Eriksson



Styrelse, ledning och revisorer

Styrelse, affärsverket



Olle Sundin
Ordförande
F.d. generaldirektör



Katarina Norén
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Gert Nilson
Forskningsdirektör



Yvonne Gustafsson
F.d. generaldirektör



Erika Rosander
Projektledare



Lars-Erik Liljelund
F.d. generaldirektör



Maria Jobenius
Kommunikationsdirektör



Jens Nykvist
Marinchef



Benjamin Hell
SACO Lotsförbundet



Tapani Hoffrén
ST



Göte Karlsson
SEKO

Styrelser, koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB

Ove Eriksson, ordförande
Noomi Eriksson, VD
Lars Widell

SMA Maintenance AB

Peter Fyrby, ordförande
Mattias Hyllert
Noomi Eriksson
Mattias Olofsson,
arbetstagarrepresentant

SMA Helicopter Rescue AB

Noomi Eriksson, ordförande
Lars Widell
Ove Eriksson



Ledning, affärsverket



Katarina Norén
Generaldirektör



Noomi Eriksson
Direktör
Styrning och planering



Ove Eriksson
Stf Generaldirektör
Direktör Affärer



Peter Fyrby
Rederidirektör
Direktör Forskning och innovation



Ulrika Ekström
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör
Sjö- och flygräddning



Lisa Lewander
Chefsjurist



Anna Björklind
Inköpsdirektör

Revisorer, affärsverket

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

Revisorer, koncernbolagen

Emanuel Vardi. Auktoriserad revisor, Deloitte AB, Linköping



