

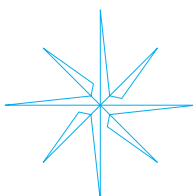


ÅRSREDOVISNING 2018 FÖR SJÖFARTSVERKET



SJÖFARTSVERKET

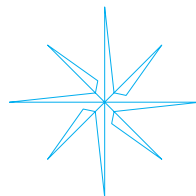
Foto: Tommy Molén



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 | 13 |
| Verksamhetsövergripande miljömål..... | 15 |
| Uppgift, mål och måluppfyllelse | 16 |
| Strategiska mål och måluppfyllelse | 18 |
| Verksamhetsredovisning | 19 |
| Farleder | 19 |
| Isbrytning..... | 21 |
| Sjögeografisk information..... | 23 |
| Sjötrafikinformation | 26 |
| Lotsning..... | 29 |
| Sjömansservice | 32 |
| Sjö- och flygräddning..... | 33 |
| Myndighetsuppgifter | 37 |
| Gemensamma funktioner..... | 41 |
| Kompetensförsörjning | 46 |
| Intern styrning och kontroll | 50 |
| Verksamhetsrelaterade risker..... | 51 |
| Finansiella risker..... | 51 |
| Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser | 52 |
| Förbättringsåtgärder | 53 |
| Ekonomi | 54 |
| Årets ekonomiska händelser | 54 |
| Uppfyllelse av de ekonomiska målen | 63 |
| Farledsprojekt..... | 64 |
| Tvister och utredningar | 64 |
| Flerårsöversikt och nyckeltal..... | 67 |
| Redovisningsprinciper | 68 |
| Noter..... | 73 |
| Utdelning och skattemotsvarighet..... | 85 |
| Styrelse, ledning och revisorer | 86 |

Årsredovisning 2018 finns tillgänglig på
Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se
Redaktör: Maria Andersson
Utgivningsdatum: 2019 – 04
Omslagsfoto: Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Johan Byström, Isbrytaren Ymer
© Sjöfartsverket

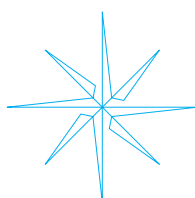


Generaldirektören har ordet

År 2018 var ett relativt bra år för sjöfarten. Vi ser sedan år 2013 en ökande trend i godsvolymerna medan antal anlöp till svenska hamnar har varit stabilt under samma period. Omstrukturen av branschen fortsätter mot större fartyg, mer digitaliserade processer och ökad hållbarhet. Utvecklingen av sjöfarten följer av den långa svenska högkonjunkturen som gett förutsätt-

ningar för att investera i nytt hållbart tonnage och tjänsteutveckling inför den lågkonjunktur som förväntas komma. Ett undantag är sjöfarten på de inre vattenvägarna och kustsjöfarten. Här går utvecklingen snarare mot sämre konkurrenskraft gentemot landtransporter. Under året har dock många goda initiativ tagits inom området som vi noga följer och gör allt för att bidra till.

*Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Jeffrey Espuerta, Undine*



Sjöfartsverket har samtidigt fortsatt att stabilt och till hög kvalitet leverera service till handels-sjöfarten. Vintersjöfarten har i genomsnitt fått sin service med isbrytare på drygt fyra timmar, över 95 procent av alla lotsbeställare har fått lotsning när de önskat, våra VTS-centraler har förebyggt ca 100 olyckor, flyg- och sjöräddningen har resultaterat i att färre drunkningar än någonsin har inträffat i Sverige trots den mycket långa och varma sommaren. Sjömätningarna har fortsatt och har bl.a. hittat över 100 punkter i Stockholms skärgård som ökar säkerhet och tillgänglighet för trafiken. Vårt sjömätning-program för Östersjön har nått hela 65 procent av ytan för allmänna farleder och stråk, vilket kommer att öka säkerheten, ge underlag för nya farleder och optimerade rutter för miljö och näringsliv. 2018 var också året då sjöfarten fick den största satsningen någonsin i Nationell transportplan när fem miljarder av 722 miljarder kronor gick till utveckling av farlederna fram till 2030. Vi startar genast arbetet för att förverkliga denna fina satsning.

Sjöfartsverket satsar även på utveckling av tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft i framtiden. Vi testar möjligheterna med ruttdelning som ett verktyg för optimering av färdvägar inom isbrytning och sjöräddning, initierar tester för navigationsassistans från land och startar digitalisering av en rad anlopstjänster och fortsätter att utveckla stödsystem för att säkra redundans i kris och höjd beredskap.

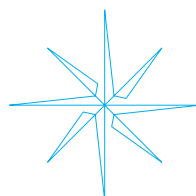
Sjöfartsverkets ekonomi är fortsatt mycket svag. Under lång tid har avgifterna inte höjts och anslagen har inte räknats upp samtidigt som kraven höjts på ökade säkerhets- och hållbarhets-åtgärder, liksom nya uppgifter som tillkommit utan extra finansiering. Samtidigt har nya möjligheter till intäkter begränsats. Regeringens resultatkrav på 3,5 procents räntabilitet och 25 procents soliditet har både Statskontoret och Riksrevisionen bedömt som rimliga med utgångspunkt från Sjöfartsverkets investeringsvolym och utvecklingsbehov över tid. Vi har nu höjt avgifterna i nivå med prisutvecklingen i stort och startat ett eget långsiktigt effektiviserings- och

utvecklingsprogram – Framtidsprogrammet. Det har lagt grunden för att vi 2018 för första gången på mycket länge kan leverera ett positivt resultat på 45 miljoner kronor och 3,5 procents räntabilitet som ägaren ställt krav på, och dessutom avsätta ett mindre kapital för framtiden. Detta är mycket glädjande samtidigt som vi ser att det krävs ytterligare kraftfulla insatser både från oss och från våra ägare för att få ett kapital som inom rimlig tid räcker för återinvestering i till exempel isbrytare och moderna tjänster.

Sjöfartsverket huvudsakliga kunder, rederierna, är nöjda med Sjöfartsverkets leveranser och uttrycker i djupintervjuer framförallt ett behov av att varuägare och offentliga beslutsfattare gör verklighet av den inriktning som finns i Nationell transportplan och regeringens godsstrategi; att bättre utnyttja sjöfarten för att nå de transportpolitiska målen. Kunderna efterfrågar även mer konkurrensneutrala ekonomiska villkor, harmonisering av regler och stöd till dem som investerar i ny och hållbar teknik. De vill göra affärer med förutsägbara och schyssta villkor som gör att rätt transportslag används till rätt transporter. Vi är idag många aktörer som jobbar för att förverkliga regeringens strategier inom sjöfart. Vår uppgift måste vara att göra detta på ett samordnat och offensivt sätt. Vi i Sjöfartsverket är stolta över att få bidra till samhällsutvecklingen och sjöfartens konkurrenskraft. Vi har bidragit 2018 och kommer att göra det i framtiden också.



Katarina Noren
Generaldirektör
Sjöfartsverket



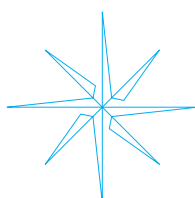
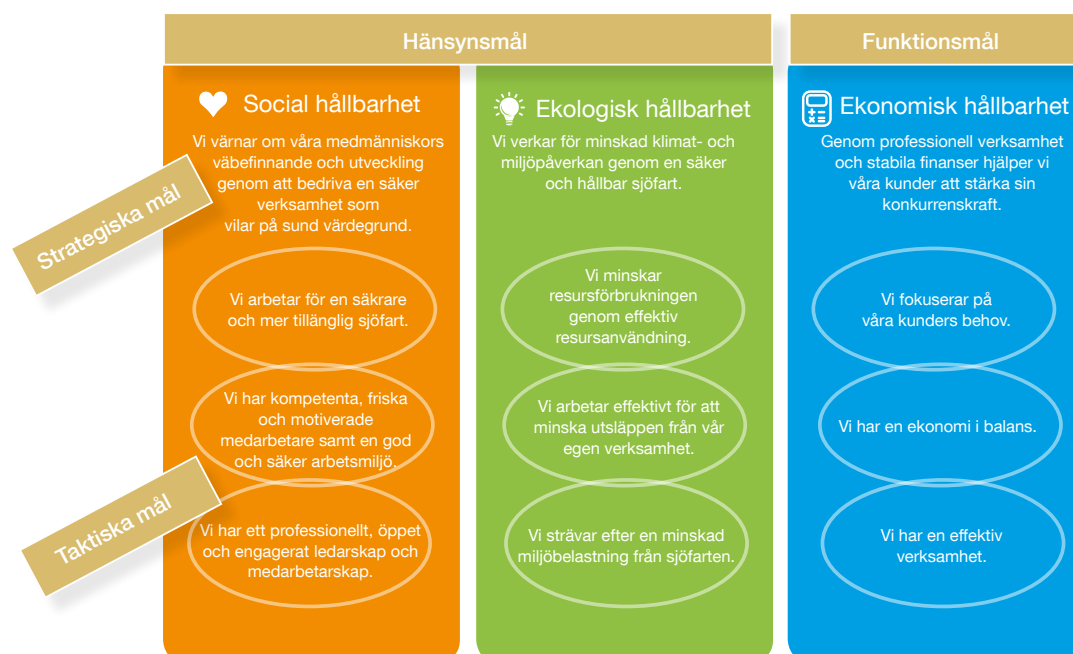
Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande af-färsverk inom transportsektorn som lyder under Näringsdepartementet. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Sjöfartsverket tillhandahåller farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet, erbjuder sjömän en meningsfull fritid samt bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften. Sjöfartsverket säkerställer att sjöfarten kan pågå dygnet runt, året om. Sjöfartsverket har inom sjöfartsområdet en viktig roll att spela för att uppnå de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet är det övergripande transportpolitiska målet. Inom ramen för detta ska Sjöfartsverket verka för att

leva upp till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet, hänsynsmålen om säkerhet och hälsa samt generationsmålen för miljö och miljö kvalitet.

Sjöfartsverket har en styrmodell som utgår från de transportpolitiska målen. Det finns idag sju preciseringar av funktionsmålet. Ett av dessa mål är att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter och stärka den internationella konkurrenskraften. Detta mål är också en viktig del i Sjöfartsverkets strategiska mål. Generationsmålet är också ett strategiskt mål för Sjöfartsverket. Miljö kvalitetsmålen avspeglas däremot i verkets taktiska och operativa mål. Bilden nedan visar Sjöfartsverkets strategiska och taktiska mål med avseende på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet och kopplingen till de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen.

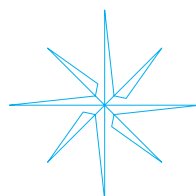
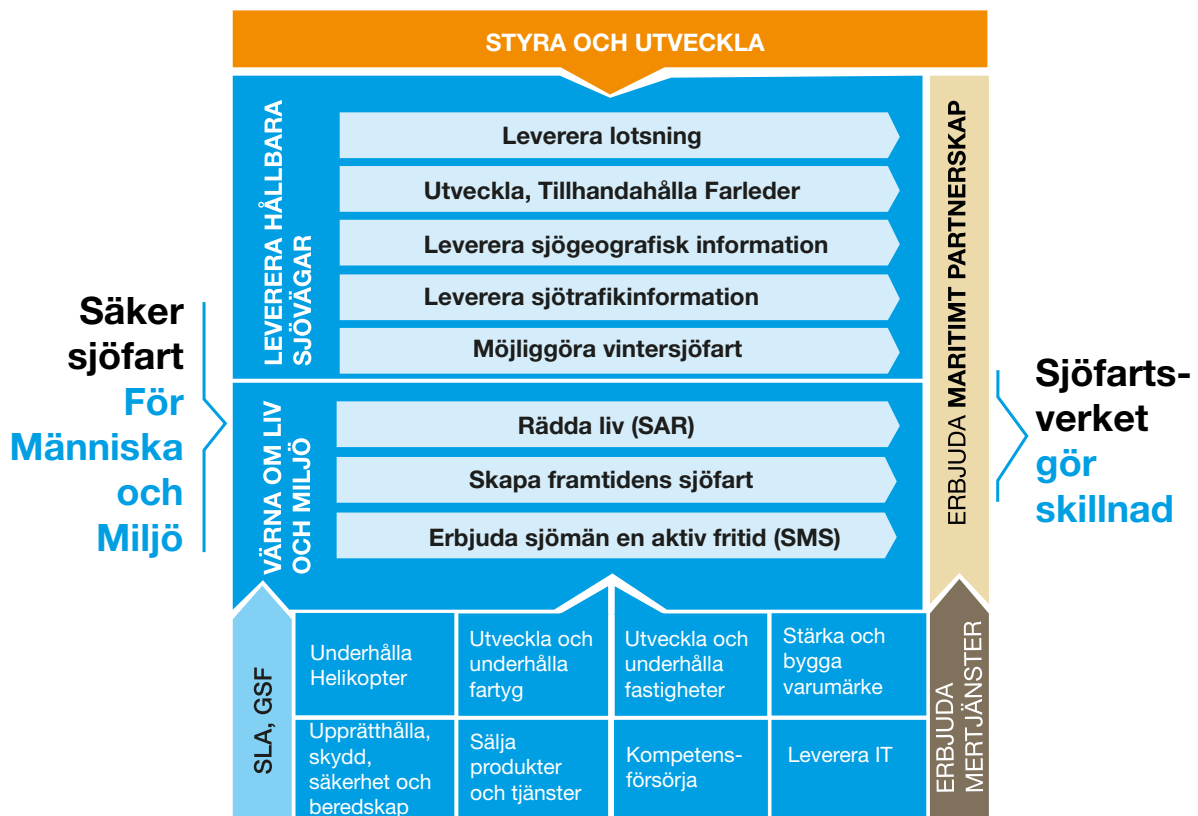


Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation med ett kvalitets- och miljöledningssystem som ger förutsättningar för en ändamålsenlig styrning av verksamheten.

Sjöfartsverkets styrmodell har under 2018 haft en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att frågor 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 året har Sjöfartsverket fortsatt att förbättra myndighetens ledningssystem.

Ledningssystemet genomgår årligen en revision. Under 2018 togs beslut om en ny styrmodell för Sjöfartsverket där mål sätts i fem dimensioner; kund, process, affärsutveckling, medarbetare och miljö. Det Framtidsprogram som startade under 2017 har fortsatt in under 2018. Programmet syftar till att få en gemensam värdegrund som utgår från den statliga, en långsiktigt hållbar ekonomi som svarar upp mot regeringens ekonomiska mål samt en tjänsteutveckling som stärker sjöfartens konkurrenskraft.

Bilden nedan visar Sjöfartsverkets kärn- och stödverksamheter enligt verkets kvalitetsledningssystem.



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 myndighetens avdelningar Sjöfartsverkets ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

Styrelsen består, förutom ordföranden, av åtta ordinarie ledamöter varav tre personalrepresentanter. Arbetet i styrelsen har under året bedrivits enligt fastställd uppgiftsfördelning mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit fem möten och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, hållbarhetsredovisning, treårsplan och budget samt fastställt strategi och 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 2018 har främst varit inriktat på en plan för långsiktig ekonomi samt arbete med att ta fram en strategi för Sjöfartsverket med fokus på år 2027.

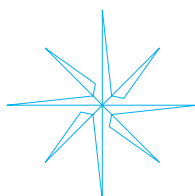
Koncernbolagen

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, Kristianstad, Kiruna samt Billund i Danmark. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats utanför Göteborg. Rörelseresultatet för 2018 uppgår till 4,4 mkr, vilket motsvarar en vinstmarginal på knappt tio 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 2019. Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB är Sjöfartsverkets ställföreträdande GD Ove Eriksson. Styrelseordförande i SMA Maintenance AB är rederidirektören Peter Fyrby, medan ställföreträdande GD Ove Eriksson även är styrelseordförande för SMA Helicopter Rescue AB.



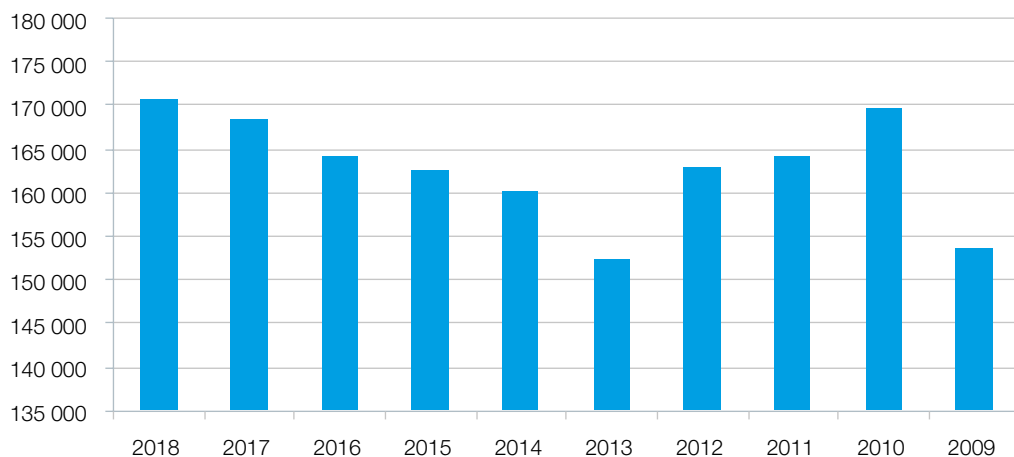
Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Den globala utvecklingen och förskjutningar i handelsstrukturen påverkar

svensk industri och transporter till och från Sverige. Ytterligare en faktor som kan inverka på framtida handelsströmmar är handelsförhandlingar på såväl global som regional nivå. EU:s lagstiftning är också viktigt att beakta, såväl EU-internt som mot tredje land.

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

Avgiftspliktiga godsvolymer (1 000 ton)



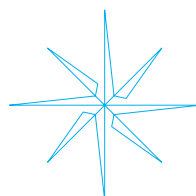
Under 2018 omsattes i de svenska hamnarna 170,3 (168,4) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymen har ökat med drygt en procent jämfört med föregående år. Både gods transporterat med lastfartyg och gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat. Ökningen är främst hänförlig till att lågvärdigt gods har ökat. Volymerna avseende oljeprodukter har däremot minskat medan transporterna av bilar och husvagnar ligger i nivå med föregående år. Trots den ökade godsvolymen under de senaste två åren är den framtida utvecklingen svårbedömd.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 75 procent eller 127 miljoner ton med lastfartyg och 25 procent eller 43 miljoner ton med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren. Den sjöledes transporterade godsvolymen, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till knappt 160 miljoner ton 2018. Det inrikes transporterade godset uppgick till 10,6

miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt sex procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har den andelen varit relativt stabil.

Ökningen för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 1,2 procent vilket i volym motsvarar 1,6 miljoner ton. Den importerade godsvolymen transporterad med lastfartyg har ökat med 7,8 procent, vilket motsvarar 4,9 miljoner ton medan den exporterade godsvolymen har minskat med 6,0 procent (3,2 miljoner ton). Det inrikes transporterade godset med lastfartyg är i stort oförändrad. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer ökat med 0,9 procent eller 0,4 miljoner ton. Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,7 miljoner vilket är en minskning med 0,25 miljoner jämfört med 2017.

Vad gäller godstyper är minskningen för oljeprodukter 1,0 procent, vilket i volym motsvarar 0,5 miljoner ton jämfört med 2017. Övrigt ej lågvärdigt gods, som står för drygt hälften av den



totala godsvolymer, minskade med 6,6 procent eller 6,1 miljoner ton. Skogsprodukter ökade med 0,8 procent (0,1 miljoner ton) medan lågvärdigt gods ökade med 69 procent (6,3 miljoner ton). Ökningen av lågvärdigt gods respektive minskningen av övrigt ej lågvärdigt gods beror på att viss omklassificering gjordes i samband med att den nya avgiftsmodellen togs i drift 2018.

Under 2018 ökade antalet anlöp åter igen om ej lika kraftigt som under 2017. Under 2018 ökade

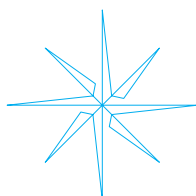
antal anlöp med 484 vilket motsvarar 0,5 procent jämfört med 2017. Ökningen beror på fortsatt ökat antal anlöp för lastfartyg som ökat med 4,0 procent vilket väger upp minskningen på 0,5 procent för passagerarfartyg inkl. järnvägsfärjor. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2018 för 77 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet har varit i stort sett detsamma de senaste åren.

| Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Lastfartyg | 118 083 | 116 543 | 114 246 | 113 359 | 112 211 |
| Utrikes gods | 51 113 | 54 356 | 51 694 | 50 780 | 50 546 |
| Därav lastat gods | 66 970 | 62 188 | 62 552 | 62 580 | 61 665 |
| Därav lossat gods | 9 362 | 9 329 | 9 014 | 9 491 | 9 078 |
| Inrikes lastat gods | 127 445 | 125 872 | 123 259 | 122 851 | 121 289 |
| Summa lastfartyg | | | | | |
| Passagerarfartyg och järnvägsfärjor | 41 622 | 41 278 | 39 597 | 38 659* | 37 574* |
| Utrikes gods | 19 920 | 20 012 | 19 642 | 19 145* | 18 633* |
| Därav lastat gods | 21 742 | 21 266 | 19 955 | 19 514* | 18 941* |
| Därav lossat gods | 1 221 | 1 207 | 1 184 | 1 119* | 1 103* |
| Inrikes lastat gods | 42 883 | 42 485 | 40 781 | 39 777 | 38 677 |
| Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor | 159 745 | 157 822 | 153 863 | 152 438 | 150 192 |
| Summa utrikes gods | 10 583 | 10 535 | 10 178 | 10 189 | 9 774 |
| Summa inrikes lastat gods | 170 328 | 168 357 | 164 041 | 162 627 | 159 966 |
| Gods, totalt | | | | | |
| ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK | 22 772 | 21 897 | 21 519 | 21 415 | 21 913 |
| Lastfartyg | 75 814 | 76 205 | 74 911 | 76 426 | 77 009 |
| Passagerarfartyg och järnvägsfärjor | 98 586 | 98 102 | 96 430 | 97 841 | 98 922 |
| 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 | |
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Oljeprodukter | 18 034 | 19 738 | 29 484 | 28 234 | 3 141 | 3 203 | 50 659 | 51 176 |
| Skogsprodukter | 7 034 | 7 472 | 4 696 | 4 043 | 474 | 597 | 12 205 | 12 112 |
| Övrigt ej lågvärdigt gods | 36 470 | 39 267 | 46 423 | 47 747 | 2 334 | 4 273 | 85 188 | 91 287 |
| Lågvärdigt gods | 7 516 | 5 937 | 4 122 | 1 349 | 3 951 | 1 931 | 15 590 | 9 218 |
| Lågv. Skogsprod* | 18 | | 1 905 | | 149 | | 2 072 | |
| Bilar och husvagnar | 1 960 | 1 952 | 2 081 | 2 081 | 533 | 531 | 4 573 | 4 564 |
| Summa | 71 033 | 74 367 | 88 711 | 83 454 | 10 583 | 10 535 | 170 287 | 168 357 |

* Ny kategori från 2018



Antal anlöp per lotsområde

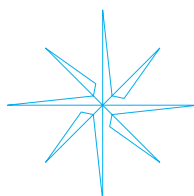
| | Lastfartyg | | Passagerarfartyg och järnvägsfärjor | | Totalt | |
|--------------|---------------|---------------|--|---------------|---------------|---------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Luleå | 2 112 | 1 909 | 434 | 422 | 2 546 | 2 331 |
| Gävle | 2 348 | 2 107 | - | - | 2 348 | 2 107 |
| Stockholm | 2 443 | 2 333 | 6 429 | 6 307 | 8 872 | 8 640 |
| Södertälje | 1 582 | 1 470 | 829 | 737 | 2 411 | 2 207 |
| Kalmar | 3 608 | 3 202 | 4 118 | 4 556 | 7 726 | 7 758 |
| Malmö | 3 768 | 3 795 | 59 672 | 59 861 | 63 440 | 63 656 |
| Göteborg | 3 880 | 4 150 | 2 177 | 2 351 | 6 057 | 6 501 |
| Marstrand | 2 337 | 2 189 | 2 155 | 1 971 | 4 492 | 4 160 |
| Vänern | 694 | 742 | - | - | 694 | 742 |
| Summa | 22 772 | 21 897 | 75 814 | 76 205 | 98 586 | 98 102 |

Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för drygt 64 procent av landets totala antal anlöp vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Antal anlöp inom Malmö lotsområde minskade endast marginellt jämfört med föregående år. Den största ökningen av antalet anlöp har skett inom Stockholm, Gävle och Marstrands lotsområden.

Det transporterade godset har ökat med 1,9 miljoner ton jämfört med 2017, vilket motsvarar 1,2 procent. De största ökningarna i ton räknat noteras inom Luleås och Kalmars lotsområden. Den största minskningen har skett inom Stockholms lotsområde, där det transporterade godset har minskat med 1,0 miljoner ton eller 6,2 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 | |
|--------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Luleå | 6 803 | 7 048 | 6 121 | 5 170 | 1 911 | 1 609 | 14 835 | 13 826 |
| Gävle | 4 213 | 5 197 | 6 279 | 5 046 | 416 | 416 | 10 909 | 10 659 |
| Stockholm | 5 392 | 6 344 | 8 843 | 8 741 | 640 | 777 | 14 874 | 15 863 |
| Södertälje | 1 719 | 1 868 | 4 587 | 4 633 | 378 | 430 | 6 685 | 6 932 |
| Kalmar | 6 732 | 6 707 | 6 933 | 5 778 | 3 152 | 3 148 | 16 817 | 15 632 |
| Malmö | 16 236 | 16 737 | 18 968 | 18 242 | 656 | 541 | 35 861 | 35 520 |
| Göteborg | 17 491 | 17 809 | 19 523 | 19 215 | 1 435 | 1 479 | 38 449 | 38 503 |
| Marstrand | 9 818 | 9 902 | 14 315 | 13 506 | 1 397 | 1 524 | 25 531 | 24 932 |
| Vänern | 666 | 803 | 1 060 | 1 074 | 64 | 81 | 1 790 | 1 957 |
| Summa | 69 069 | 72 415 | 86 630 | 81 405 | 10 050 | 10 004 | 165 749 | 163 824 |



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.

Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverkets resultatredovisning delas in i verksamhetsområden. Av redovisningen ska det så långt möjligt framgå hur myndighetens prestationer bidragit till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

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 transport-

kartan 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.

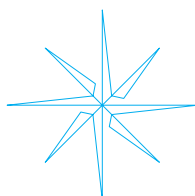


Bidrag till Fototävling för sjöfolk 2108.
Foto: Mattias Strandberg, M/T Bitflower

VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP

| LEVERERA LÖTSNING | UTVECKLA, TILLHANDHÅLLA FARLEDER | LEVERERA SJÖGEOGRAFISK INFORMATION | LEVERERA SJÖTRAFIK-INFORMATION | MÖJLIGGÖRA VINTERSJÖFART | RÄDDA LIV | SKAPA FRAMTIDENS SJÖFART | ERBJUDA SJÖMAN EN AKTIV FRITID |
|--|--|--|---|--|--|---|---|
| Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn. | Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt. | Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs. | Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportleden och förhindra olyckor. | Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg. | Search and rescue (SAR) för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undslätter nödställda. | Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället. | Vi erbjuder sjöman en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss. |
| Säker sjöfart. Minskad el- och bränsleförbrukning. | Teknisk strategi. Prioriterade sjöfartsprojekt. Säkra farleder förebygger olyckor och bidrar till hållbar miljö. | Utveckling av geodatatjänster för både affärsintresse och samhällets behov. Samordningsansvar för sjömätning. | Effektiv rapportering och kundsupport i MSW och i SSNS. Kortare ledtider för informations-spridning. Enklare anlöps-process. Utökade operativa samarbeten. | Emissioner. Minskad el- och bränsleförbrukning. Nära samarbete med Finland. | Helikopterverksamhet i egen regi. Utvecklad samverkan för ett effektivt och tillförlitligt räddningssystem. | Nytt miljödifferenserat avgiftssystem och omvärldsanalys. Fol med fokus på säkra och effektiva sjövägar. | Utveckla nya och befintliga samarbeten. Kunderkäter utvecklar verksamhet. Service på fler orter. Minskad el- och bränsleförbrukning. |
| 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 samt att andelen förnybar energi ökar och energianvändningen effektiviseras.

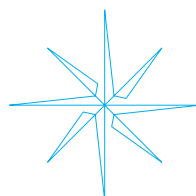
De sexton nationella miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön år 2020. Sjöfartsverkets verksamhet påverkar i synnerhet fem av miljö kvalitetsmålen; 1) Begränsad klimatpåverkan, 2) Frisk luft, 3)

Bara naturlig försurning, 4) Ingen övergödning, 5) Giftfri miljö samt 6) Generationsmålet om resurseffektiva och giftfria kretslopp. Verksamheten påverkar i viss mån också målen Hav i balans samt Levande kust och skärgård samt Ett rikt växt och djurliv, vilket bland annat pekar på etappmålen om biologisk mångfald.

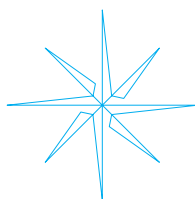
Sjöfartsverket har sedan 2012 två långsiktiga och verksamhetsövergripande miljömål; att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen med 10 procent från 2012 till 2023.

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

| Åtgärd i genomförandeplan | Genomförande | 2018 |
|--|--|---|
| Miljödifferentierade avgifter Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6 | Utvidgad miljödifferentiering som inkluderar flera miljöpåverkande faktorer. Undersök hur Sjöfartsverket kan medverka till att skapa internationellt användbara incitament. | Ny modell för miljödifferentierade farledsavgifter infördes den 1 januari 2018. Miljödifferentieringen fick viss kritik vilket ledde till att en översyn gjordes under 2018. Ytterligare en utvärdering planeras under första halvan av 2019, efter att den nya modellen använts ett helt år. |
| 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 genom samarbetet med Trafikverket kring offentliga medel för Fol inom sjöfartsområdet. Använda resurser i simulator och rederi för demonstrationsverksamhet och tester. | Sjöfartsverkets Fol ligger i linje med transportpolitikens hållbarhetsmål. Fol-projekt som prioriterats för finansiering genom Trafikverkets sjöfartsportfölj har huvudsaklig inriktning på sjöfartens energieffektivisering, digitalisering, trafikledning, teknikutveckling, sjösäkerhet eller kapacitets- och kompetensutveckling. Sjöfartsverket fortsätter argumentera för tilldelning motsvarande 100 miljoner per år för Fol inom sjöfartsområdet genom den nationella infrastrukturplanen för 2018-2029 och fortsätter sitt arbete med att söka finansiering och bedriva Fol-samarbeten genom Europeiska Unionen (CEF, INTERREG etc). |
| 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 och miljöstyrning har fortsatt under 2018. Beslut om ambitionsnivå beräknas ske under 2019. Gällande klimatkompensation har myndigheten valt att i första hand se till vilka minskningar som är möjliga att genomföra inom verksamheten, då klimatkompensation bör ses som ett sista alternativ. |



| Fortsättning från föregående sida | | |
|---|--|--|
| Åtgärd i genomförandeplan | Genomförande | 2018 |
| <p>Energieffektivisering av våra fartyg Mål: 1, 2, 3, 4</p> | <p>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.</p> | <p>Genomfört: Samtliga motorer på isbrytaren Ymer är ombyggda till "common rail" och är möjliga att köra på variabelt varvtal, mätningar visar på en besparing av CO₂ på ca 11 procent från dessa åtgärder. På Baltica har frekvensstyrning av inredningsfläktar installerats vilket ger en besparing på ca 4 m³ brännolja/år. Scandicas tvärpropellrar har ersatts av nya varvtalsstyrda fasta propellrar, dessa ger en besparing på ca 13 m³ brännolja/år.</p> <p>Undersökta möjligheter: Gällande isbrytare av Atleklass testas frekvensstyrning av kylvattenpump till propeller-motor(PM) i stället för shuntreglering. Testet genomförs under 2018/2019 på två PM för utvärdering, enligt beräkningar kan dessa ge en besparing på ca 1,5 m³ brännolja/år. Frekvensstyrning av kylfläktar till PM och huvudgeneratorer, testas på en PM för utvärdering, förväntad besparing är ca 6,5 m³ brännolja/år. Angående projekt för ny isbrytare har förberedning av upphandlingsunderlag för designfasen skett, finansieringsbeslut inväntas för vidare arbete. Eventuell klimatkompensation av Sjöfartsverkets verksamhet undersöktes under 2017. Målet är att i första hand genomföra åtgärder inom den egna verksamheten.</p> |
| <p>Klimatneutrala lotstransporter Mål: 1, 2, 3, 4</p> | <p>Optimera energianvändningen för uppvärmning av lotsbåtar. Minska bränsleförbrukningen genom anpassad fart och körteknik samt smartare planering av lotstransporterna. Utveckla effektivare lotsbåtskoncept för nya lotsbåtar. Successivt byta ut gamla motorer.</p> | <p>Myndigheten har bidragit med en lotsbåt till projektet Green Pilot där metanoldrift testades. Projektet har nu officiellt avslutats, dock kommer en vidareutvecklad metanolmotor (dieselprincip) köras i lotsbåt 729 under 2018/2019 för utvärdering, eventuellt kan en lotsbåt i framtiden utrustas med den motortypen. En lotsbåt har under 2018 fått en ny motor installerad, vilken har något högre verkningsgrad.</p> |
| <p>Använda nedbrytbara produkter fria från farliga ämnen Mål: 5, 6</p> | <p>Identifiera löpande vilka produkter vi kan avstå från eller som kan ersättas med hälso- och miljövänligare alternativ.</p> | <p>Upphandling av kemikaliehanteringssystem skedde 2018. Under 2019 planeras en detaljerad kemikalieinventering genomföras för implementering i kemikaliehanteringssystemet.</p> |
| <p>Ställa miljökrav i upphandlingar Mål: 1, 2, 3, 4, 5, 6</p> | <p>Översyn av rutiner och instruktioner för upphandling och leverantörskontroll.</p> | <p>En inköpsprocess har tagits fram under 2018 och miljökrav ställs idag vid upphandlingar. Myndigheten behöver dock vidareutveckla detta arbete med en strategi för att tydligare arbeta mot miljömålen.</p> |
| <p>Inventera och åtgärda misstänkta markföroreningar Mål: 5, 6</p> | <p>Identifiera och prioritera vilka områden som behöver saneras. Planera eventuella saneringar.</p> | <p>Fördjupad utredning av föroreningssituationen inom vissa områden pågår. Sjöfartsverket bedriver ett arbete med att sanera kvicksilverfyror. Av de åtta som kartlagts har hittills fem sanerats, varav en under år 2018. Resterande tre är planerade för sanering under år 2019.</p> |



Verksamhetsövergripande miljömål

Sjöfartsverkets mål - på några års sikt - är att redovisa myndighetens hållbarhetsarbete fullständigt integrerat i årsredovisningen. Myndigheten påbörjar detta genom att för första gången redovisa målpuppfyllelsen för myndighetens två långsiktiga verksamhetsövergripande miljömål.

Följden av detta blir att Sjöfartsverket för 2018 inte redovisar en separat hållbarhetsrapport, vilket vi gjort på eget initiativ sedan 2012 utan att affärsverket har ett åtagande att presentera en hållbarhetsredovisning.

Energianvändning och elförbrukning

Andelen förnybar energi av Sjöfartsverkets totala energianvändning uppgick 2018 till 11 procent vilket kan jämföras med 15 procent år 2017 (se figur 1). Mellan 2017 och 2018 har Sjöfartsverkets totala energianvändning ökat med 27 procent. Jämfört med basåret 2012 har användningen av energi dock ökat med 51 procent, vilket kan härledas till mellanårsvariationerna som blir en följd av isens utbredning.

Sjöfartsverkets förbrukning av el har minskat sedan 2012, och ligger sedan 2015 kring 65 000

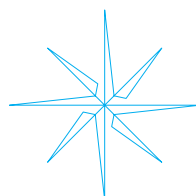
GJ. Totalt har elförbrukningen minskat med 14 procent, jämfört med femårsmedelvärdet för 2012. För att myndighetens mål om minskad elförbrukning med 25 procent mellan 2012 och 2023 ska uppnås, behöver dock arbetet intensifieras. Sedan 2015 ligger förbrukningen av förnybar värme på ca 21 000 GJ per år. Från 2017 till 2018 har den dock minskat väsentligt till ca 16 000 GJ. Detta beror till mesta del på en minskad förbrukning av fjärrvärme, till exempel till isbrytarna när de ligger vid kaj i Luleå eller för uppvärmning av lokaler.

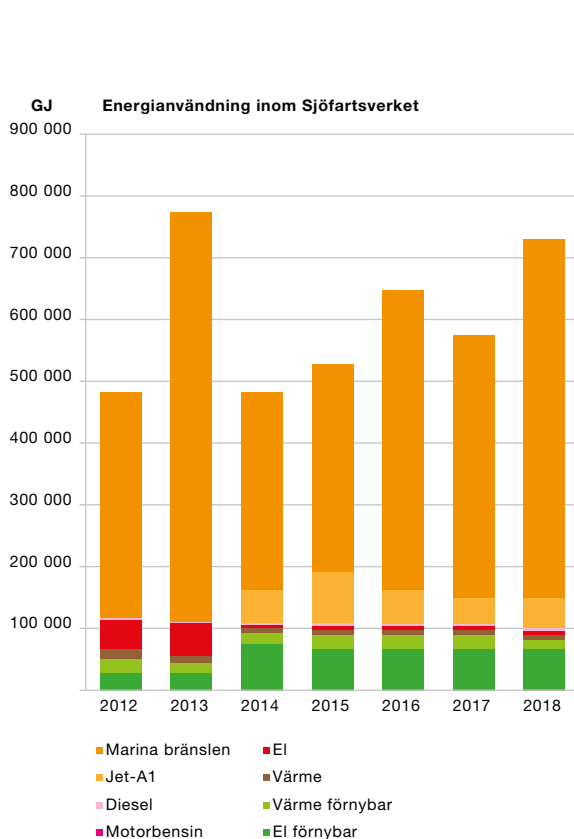
Utsläpp av koldioxid

Sedan femårsmedelvärdet 2012 har koldioxidutsläppen minskat med 22 procent och landade 2018 på 49 000 ton (se figur 2). Isbrytarverksamheten specifikt genererade under 2018 60 procent högre utsläpp av koldioxid jämfört med 2017 (tabell 1), vilket främst beror på isläget och att 2018 var en besvärligare isvinter. Av samma anledning har Sjöfartsverkets totala utsläpp av koldioxid ökat med 33 procent jämfört med 2017 (figur 2). För att nå Sjöfartsverkets miljömål om 10 procent minskade utsläpp av koldioxid mellan 2012 och 2023 behöver arbetet intensifieras. Detta trots att medelvärdet visar att vi sedan 2016 har nått myndighetens miljömål.

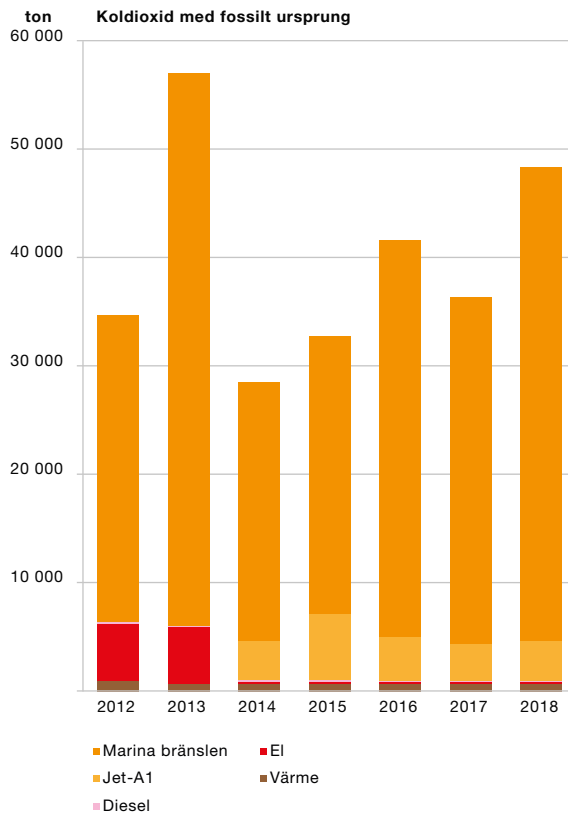
Tabell 1: Utsläpp av koldioxid per assisterad nautisk mil isbrytarassistans.

| | CO ₂ (ton) | Ass. nautisk mil (Nm) | Ass. antal fartyg | Ton CO ₂ /ass. Nm (305-4) | Ton CO ₂ /ass. fartyg (305-4) |
|------|-----------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------|--|
| 2012 | 14 520 | 11 359 | 680 | 1,28 | 21,35 |
| 2013 | 36 808 | 37 349 | 1 714 | 0,99 | 21,48 |
| 2014 | 10 927 | 6 480 | 423 | 1,69 | 25,83 |
| 2015 | 12 996 | 4 377 | 284 | 2,97 | 45,76 |
| 2016 | 23 233 | 15 402 | 746 | 1,51 | 31,14 |
| 2017 | 18 370 | - | 597 | - | 30,77 |
| 2018 | 29 311 | 31 041 | 1 355 | 0,94 | 21,63 |





Figur 1. Energianvändningen inom Sjöfartsverket (GJ). De stora förändringarna sedan 2012 som Sjöfartsverket råder över är att myndigheten gick över till grön el 2014 och samma år även inkluderade helikopterverksamheten i statistiken. Energibärarna är indelade i el, motorbensin, diesel, marina bränslen, Jet-A1, etanol, värme och övriga förnybara samt egenproducerad solenergi.



Figur 2. Utsläpp av koldioxid (ton) med fossilt ursprung inom Sjöfartsverket. De stora förändringarna sedan 2012 som Sjöfartsverket råder över är att myndigheten gick över till grön el 2014 och samma år även inkluderade helikopterverksamheten i statistiken. Källorna är indelade i el, motorbensin, diesel, marina bränslen, Jet-A1, värme och kyla.

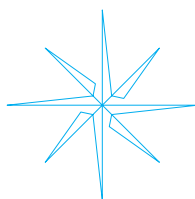
Uppgift, mål och måluppfyllelse

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. Under 2018 påbörjades ett arbete med att se över mål och mått inom Sjöfartsverket men för 2018 redovisas enligt tidigare struktur.

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 2018 | Målpuffyllelse | Funktions- eller hänsynsmål | Personal |
|----------------------------------|---|--|--|--|
| Farleder | Tillgänglighet DGPS = 99,8 % Tillgänglighet ViVa = 95,0 % Vårutprickning (enligt plan) | 98,02 % 97,45 % Ja | Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 177,4 Sjukfrånvaro = 3,09 % |
| Isbrytning | Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål = 100 % | 4 tim 13 min 100 % | Funktionsmål Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 4,2 ¹ Sjukfrånvaro = 0,79 % |
| Sjögeografisk information | Genomförande av egen sjömätning = 5 000 km ² Införande av djupdata i DIS ² expressärende (inom 1 månad) = 90 % Införande av djupdata i SJKBAS ³ expressärende (inom 3 månader) = 90 % Leverera ENC ⁴ (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar) = 95 % Antal externa ENC-användare = 3 500 st | 5 396 km ² 45 % 0 % 90 % 4 412 st | Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 98,9 Sjukfrånvaro = 2,69 % |
| Sjötrafikinformation | Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st | 4 st ⁵ | Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 38,9 Sjukfrånvaro = 5,20 % |
| Lotsning | Leverans av lots inom 5 timmar = 95 % Antal webbaserade lotsbeställningar = 90 % | 99,0 % 92,7 % | Funktionsmål Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 384,8 Sjukfrånvaro = 2,09 % |
| Sjömansservice | Antal fartygsbesök = 9 000 st | 9 531 st | Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 16,2 Sjukfrånvaro = 4,04 % |
| 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 | 95,9 % 96,8 % För litet mätvärde För litet mätvärde | Hänsynsmål Hänsynsmål | Årsarbetskrafter = 140,1 Sjukfrånvaro = 0,81 % |
| Myndighetsuppgifter | Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut | Ja | Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 44,0 Sjukfrånvaro = 0,89 % |
| Gemensamma funktioner | Administrativa kostnader i procent av rörelse-kostnader = 11 % Antal årsanställda i procent av totalt antal års-anställda = 15 % | 11,6 % 16,2 % | Funktionsmål Funktionsmål | Årsarbetskrafter = 175,5 Sjukfrånvaro = 3,55 % |

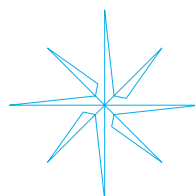
¹ Isbrytarna bemannas via externt företag.

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 procent räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på lång sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen fick under 2018 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, fick

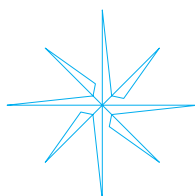
öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004. Uppfyllelsen av de ekonomiska målen framgår mer detaljerat i ekonomiavsnittet.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket för 2018 fastställt mål inom de olika hållbarhetsperspektiven. Dessa mål och måluppfyllelsen 2018 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 | 3,4 |
| | | - ledarindex | 4,0 | 3,8 |
| | | - medarbetsskapsindex | | |
| | | MMI (Motiverad medarbetar index) | 80 | 62,5 |
| | | Sjukfrånvaro | <3% | 2,49 % |
| Ekologisk hållbarhet | Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart. | Minskning av koldioxidutsläppen (CO2) fram till 2023 | 10 % (utgångsår 2012) | Se avsnitt 3.2 för bägge dessa miljömål |
| | | Minskning av elförbrukningen fram till 2023 | 25 % (utgångsår 2012) | |
| Ekonomisk hållbarhet | Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft. | Medieindex | 355 (+10% jfrt med år 2015) | 1 040 |
| | | Räntabilitet på eget kapital | 3,5% | 3,5% |
| | | Soliditet | 25% | 8,9% |
| | | Omsättning per årsarbetare (belopp i tkr) | 2 000 | 2 226 |



Foto: Carina Andreasson/MostPhotos



Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2018. 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 rådande transportbehov, ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Ett effektivt underhållsarbete av befintlig utmärkning med tillhörande kontroller av farledsnätet bedrivs, i syfte att bibehålla tillgänglighet och framkomlighet och fullgod sjösäkerhet.

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%.

Måluppfyllelse 2018

De övergripande målsättningarna för farledsverksamheten har uppnåtts under 2018. Majoriteten av Sjöfartsverkets föreslagna åtgärder har tagits med i den nationella planen för Transportsystemet 2018–2029 som regeringen beslutade om under våren 2018. Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i tät dialog med Trafikverket såsom ansvarig planeringsmyndighet för samtliga transportslag. 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. I nu beslutad nationell plan har Göteborgsfarleden tillkommit i syfte att säkerställa för Sverige så viktiga direktanlöp av stora containerfartyg.

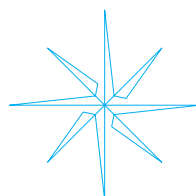
Måluppfyllelse/Farleder i Sverige

| | Mål 2018 | Utfall 2018 |
|---------------------|----------|-------------|
| Tillgänglighet DGPS | 99,8 % | 98,02 %* |
| Tillgänglighet ViVa | 95,0 % | 97,45 % |

* Under sista kvartalet 2018 var en DGPS-antenn, vid Kullens fyr, helt ur drift, vilket sänker den totala tillgängligheten.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket har under året arbetat vidare med de pågående farledsprojekten, där Södertälje kanal och sluss fortsatt är i ett genomförandeskede. I Projekt Malmporten har erhållits en slutgiltig miljödom varför projektet nu är redo att övergå i fasen för förberedelse för byggstart.



Planerad byggstart är satt till 2022. Projekt Landsortsfarleden har beslutats för genomförande under planperioden. Utredningar inför tillåtlighetsprövning har fortgått under året och en miljökonsekvensbeskrivning med begäran om tillåtlighet för flyttning av vissa farledsavsnitt beräknas vara klara för regeringsprövning under våren 2019. Genomförandet av åtgärder i Trollhätte kanal och slussar är föreslagna att påbörjas under planperioden 2018–2029. De fortsatta utredningarna beräknas starta under 2019. Farleden till Göteborg finns nu med som ett beslutat objekt, vilket innebär att en farledsutredning sannolikt kommer att påbörjas under 2019. Farledsutredningens syfte är att fastställa kapacitetsbehovet och ta fram en motsvarande farleds- och hamnutformning med hänsyn tagen till natur- och miljövärden. Trimningsåtgärderna i Hargshamn planeras att övergå till ett genomförandeskede under 2019. Utredning av övriga trimningsåtgärder har förberetts eller påbörjats under året och beräknas fortsätta under 2019 avseende bland annat åtgärder i farlederna till Strömstad, Ystad, Karlskrona och Sundsvall.

Under 2017 och 2018 har det genomförts besiktningar av samtliga slussar i Trollhättan, Lilla Edet och Brinkebergskulle för att få ett bra underlag inför den kommande revision 2021 och även en statusbedömning. Bytet till LED i ljusen i farleden har fortsatt under året, liksom vanligt underhåll på farleden och slussar. En dammsäkerhetsövning har också genomförts under året.

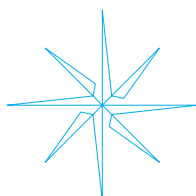
2018 har Spårö båk renoverats med nya ytskikt och även visst inre underhåll. Översynen av fyren var en del i en överenskommelse med Västerviks kommun om att ta över förvaltningen av det för Västervik viktiga byggnadsminnesförklarade landmärket. Fr om 31 oktober 2018 togs fyren över av Västerviks kommun.

Övrigt farledsunderhåll har fortsatt enligt plan vilket bl.a. inneburit att fyra byggs om till modern LED-teknik och att en del riktade tunga underhållsinsatser gjorts på havsfyran i Bottenhavet och Bottenviken. Bl.a. har tre isskydd som skyddar betongkropparna mot isens krafter bytts ut. I farleden in till Norrköping

Ekonomi

| Resultaträkning Farleder, tkr | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | 77 203 | 77 203 | 177 203 |
| Övriga externa intäkter | 49 929 | 22 949 | 72 872 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 127 132 | 100 152 | 250 075 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -127 745 | -119 142 | -119 788 |
| Övriga externa kostnader | -81 667 | -77 427 | -99 450 |
| Avskrivningar | -80 859 | -79 674 | -79 496 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -290 271 | -276 243 | -298 734 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -163 139 | -176 091 | -48 659 |
| Indirekta rörelseintäkter | 5 714 | 5 086 | 5 464 |
| Indirekta rörelsekostnader | -51 671 | -71 015 | -69 099 |
| Rörelseresultat | -209 096 | -242 020 | -112 294 |

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. De minskade intäkterna under 2017 berodde på att den tidigare finansieringen, som erhållits från Trafikverket för förtida avskrivningar i Mälarpjektet, återfördes.



har nya enslinjer byggts med hjälp av höga master försedda med ljus, i syfte att förbättra sjösäkerheten.

Projektet med att skapa en demonstrator för ett GNSS-oberoende positioneringssystem nådde i slutet av 2018 en milstolpe då projektet, tillsammans med parter från Tyskland, Polen, Danmark, Norge och Sverige för första gången via befintliga sändare kunde sända radiosignaler kompletterade med information för att möjliggöra avståndsbestämning.

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 april 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.

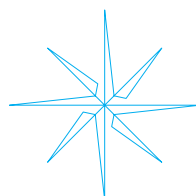
Måluppfyllelse 2018

Denna säsong har isbrytarna assisterat 1 355 handelsfartyg och genomfört 42 bogseringar. Under föregående år assisterades 509 handelsfartyg och det genomfördes 45 bogseringar.

Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 4 timmar och 13 minuter, vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 2 timmar och 12 minuter. Att målet överskreds något förklaras med att det



Foto: Håkan Larsson/MostPhotos



under vintern 2017/18, vilken klassificerades som en normal isvinter, var betydligt svårare isförhållanden än under de närmast föregående vintrarna. Kraftiga vindar i kombination med aktuellt isläge gjorde det besvärligt speciellt för trafiken på Luleå och trafiken till Skellefteå fick kortvarigt stängas vid ett par tillfällen. Det har också bitvis varit besvärligt isläge på samtliga övriga hamnar längs norrlandskusten.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Årets isbrytnings säsong kom igång den 4 januari med att Ale som första isbrytare avgick från Luleå. Efter en långdragen avkylningsperiod fortsatte en långsam istillväxt och några dagar senare påbörjade Ymer sin isbrytnings expedition. En period med kraftigare kyla kom mot mitten på januari och den 24 januari var Ale, Frej, Oden och Ymer aktiva med isbrytning i Bottenviken och Norra kvarken. Kylan kom i omgångar och efter nästa köldknäpp, i månads skiftet januari – februari, var samtliga egna statsisbrytare aktiva.

I slutet av februari drog tuffare vinterväder in över samtliga farvatten. En nordlig – nordostlig kuling drog in över Sverige och resulterade i en snabb isbildning i Bottenhavet och söderut längs kusten ner till Kalmar. Snabb isbildning skedde även i Väneren och på Göta älv. Ale förflyttades snabbt ner från Bottenhavet till Väneren där Scandica hade påbörjat sin isbrytning några dagar innan tillsammans med inhyrd bogserbåt. I Göta älv arbetade tre bogserbåtar med isbrytning och flottning av is vid Marieholm.

I Bottenhavet togs Thetis i verksamhet, inom det avtal som finns med Alfons Håkans om en extra isbrytande resurs. Baltica assisterade en handfull fartyg i Kalmarsund och bröt tillsammans med Fyrbyggaren basrännan på Mälaren vid flera tillfällen.

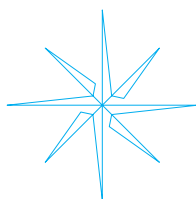
Ur säkerhetssynpunkt och för att få en smidigt löpande vintersjöfart har det som vanligt varit behov av att införa trafikrestriktioner till följd av issituationen. Restriktioner har införts på ostkusten från Karlsborg till Bergkvara, på Göta Älv / Trollhätte kanal / Väneren samt på Mälaren. Isbrytningsverksamheten avslutades i samband med att Frej förtöjde i Luleå den 20 maj.

Under sommaren 2018 har Oden varit uthyrd till Polarforskningssekretariatet och agerat bas för forskningsexpeditionen Arctic Ocean 2018. Expeditionen genomfördes under juli-september och fokuserade på vår atmosfärs fysiska studier, i området runt den centrala Arktiska bassängen.

Samarbetet med Finland och övriga Östersjöstaterna har fungerat bra. Representanter för Svenska Sjöfartsverket, Finska Trafikverket och Estniska Sjöfartsverket har under det gångna året haft fortsatta möten och diskussioner i enlighet med samförståndsavtalet mellan de tre länderna. I december har en gemensam slutlig rapport sammanställts.

Baltic Icebreaking Management (BIM) är en organisation med representanter från alla Östersjöländer och Norge inom isbrytningsverksamheten. Danmark var i år värd för det årliga mötet i oktober och bl.a. diskuterades en åtgärdsplan för att säkra vintersjöfarten i hela området vid en sträng isvinter.

Projekt IB 2020, framtidens isbrytarflotta, avvaktar beslut gällande dess fortsättning. Det rör sig främst om beslut rörande hur framtidens isbrytare ska finansieras. Arbeta med att förbereda upphandling av design och därefter kommande varvsupphandling har genomförts för att kunna gå vidare så snart besked om finansiering erhålls.



Ekonomi

| Resultaträkning Isbrytning, tkr | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | - | - | 200 000 |
| Övriga externa intäkter | 43 897 | 45 432 | 74 071 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 43 897 | 45 432 | 274 071 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -11 817 | -8 801 | -10 055 |
| Övriga externa kostnader | -297 631 | -250 306 | -266 530 |
| Avskrivningar | -26 754 | -29 662 | -29 313 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -336 202 | -288 769 | -305 898 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -292 305 | -243 337 | -31 827 |
| Indirekta rörelseintäkter | 4 592 | 4 087 | 4 391 |
| Indirekta rörelsekostnader | -41 521 | -57 066 | -55 526 |
| Rörelseresultat | -329 235 | -296 316 | -82 962 |

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. Isvintrarna 2016 och 2017 var mycket lindriga medan isvintern 2018 var mer åt det normala hållet vilket medförde ökade kostnader för bl.a. drivmedel och inhyring av fartyg.

Sjögeografisk information

Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att ansvara för sjökartläggning inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, vilket sker genom utgivning av sjökortsprodukter.

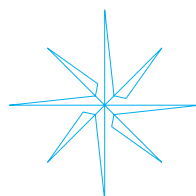
Intresset för sjögeografisk data ökar i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för analyser i samband med miljökartläggning, havsplanering och för forskningsändamål. Sjömätning i svenska farvatten ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet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

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

Sjömätning i svenska farvatten sker enligt en fastställd plan, som även är överenskommen inom HELCOM (Baltic Marine Environment

Protection Commission). Ett sätt att möta de ambitiösa målen inom HELCOM-planen är att, genom samverkan med övriga Östersjöländer, arbeta inom det EU-finansierade projektet FAMOS (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 samt 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.
- Vi tillhandahåller sjökort, ENC och publikationer inklusive uppdateringar och MSI.

Måluppfyllelse 2018

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2018.

Sjömätning har utförts enligt plan inom projektet FAMOS (farleder inom Helcomplanen), projektet ADAPT (Assuring Depth of fairways for Archipelago PublicTransportation) i Stockholms skärgård samt projektet MADAPT (motsvarar ADAPT gällande insamling fast mot Försvarmakten). Under året har vi upphandlat två externa aktörer, Clinton och Marin Mätteknik, som sjömått syd om Öland.

Totalt har en yta motsvarande 12 150 km² sjömåttats i år, varav egna resurser 5 396 km² (mål=5 000 km²) och upphandlade resurser 6 754 km². Årets insamlade sjömåtningsyta är den näst bästa någonsin (rekordår 2013 = 15 515 km²).

| | Utfall 2018 | Mål 2018 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Införande av djupdata i DIS Expressärende (inom 1 månad) | 90% | 69% |
| Införande av djupdata i SJBAS Expressärende (inom 3 månader) | 90% | 0% |
| Leverera ENC (EN/ER) till Primär Expressärende (inom 7 dagar) | 95% | 90% |
| Antal externa ENC-användare | 4 000 st | 4 412 st |
| Genomförande av interna sjömåtningar, km ² | 5 000 km ² | 5 396 km ² |

För målen gällande DIS, SJBAS och ENC har Sjöfartsverket medvetet gjort en prioritering där sjömätning tillåts utföras i större grad än vad efterföljande produktion klarat av under 2018. Detta får till följd att djupdata- och sjökortsprodukter inte har uppdaterats i den takt som planerats.

Idag är 65 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard. Målet är att 75 procent ska vara mätt till 2020.

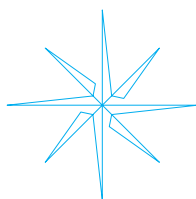
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket deltog vid båtmässorna i Göteborg och Stockholm under året, där det informerades om nya och kommande produkter. Mycket glädjande är att vi inledningsvis under 2018 lyckats producera det första båtsportkortet i det nya sjökortsproduktionssystemet. Med detta kan vi konstatera att vi nu har förmåga att producera alla våra officiella produkter i det nya systemet.

Det stora arbete som genomfördes 2017 i samarbete med SGU, Lantmäteriet samt Sveriges Kommuner och Landsting om att analysera behov och nyttor av bättre geodata i kust- och strandzonen samt hur ett nationellt karteringsprogram bör utformas, har slutrapporterats. Arbetet har påvisat att det finns ett brett och starkt stöd från olika samhällsaktörer för de förslag som redovisas i rapporten.

Den 1 mars trädde en ny gränslagstiftning, lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner, i kraft. Denna har tillkommit utifrån den havsgränsutredning som Sjöfartsverket deltog i. Bl.a. har en så kallad ”angränsande zon” inrättats som sträcker sig upp till 24 nautiska mil utanför baslinjerna och går längs de sträckor där sjöterritoriets gräns i havet inte når ut till den med grannländerna överenskomna avgränsningslinjen. Sjöfartsverkets roll är att dokumentera och redovisa havsgränserna vilket sker digitalt via visnings- och nedladdningstjänster.

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 miljööndamål. 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 liveupdaterad information. Tjänster som är tillgängliga i dagsläget är bland annat båtsportkortsutbredningar, djupinformationen kvalitet, felanmälda sjösäkerhetsanordningar, försäljare av sjökort, lotsområden, se på sjökort, sjömättningsplan, Ufs-notiser samt vind och vattenståndsinformation.

Projektet Sjökortsliftet, som hanterar byte av referensnivå i sjökorts-databasen löper på, dock med en liten försening. Området Haparanda-Örnsköldsvik (motsvarar ca 25% av totala ytan) är hanterad. Projektet kommer att fortsätta söderut under 2019 och förväntas pågå till 2020.

ADAPT är ett samarbetsprojekt mellan Sjöfartsverket, Stockholms läns landsting och Ålands landskapsregering som beviljats EU-finansiering genom EU:s regionala utvecklingsfond Interreg Central Baltic. I ADAPT är nu uppdatering av djupdatabasen avslutad och arbetet med uppdatering av sjökorten är påbörjat. Arbetet

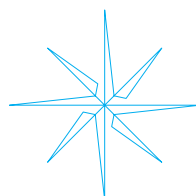
med ruttanalysering pågår och det har hittills kunnat konstaterats hela 101 rutförbättringar. En anmärkningsvärd hög siffra som betyder både bränsleoptimerade och säkrare rutter för den sjögående kollektivtrafiken i Stockholms skärgård. Under årets sista kvartal erhöles ett oväntat men mycket positivt besked om att projektet tilldelats utmärkelsen ”Best Practice” av ansvarig instans inom EU-kommissionen. Projektet kommer att fortgå fram till sommaren 2019.

En årlig FAMOS-konferens hölls den 7-9 mars i Malmö där partners och andra intressenter träffades för att följa upp mål, utbyta erfarenheter och blicka framåt. Projektet har bl.a. sjömått en yta något större än Nederländerna, flera länder har även uppgraderat sin sjömättningsutrustning och sina kartproduktionssystem. Som ett avstamp för framtida EU-projekt inleds nu diskussioner om samarbete med STM-projektet (Sea Traffic Management). Under sista dagen hölls en workshop där deltagarna diskuterade vad ett sådant samarbete skulle kunna innehålla i konkreta aktiviteter.

Ekonomi

| Resultaträkning sjögeografisk information, tkr | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | - | - | - |
| Övriga externa intäkter | 77 908 | 61 994 | 64 368 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 77 908 | 61 994 | 64 368 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -92 446 | -85 898 | -81 033 |
| Övriga externa kostnader | -69 184 | -54 049 | -43 780 |
| Avskrivningar | -7 478 | -7 430 | -6 503 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -169 108 | -147 377 | -131 316 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -91 200 | -85 383 | -66 948 |
| Indirekta rörelseintäkter | 2 755 | 2 452 | 2 635 |
| Indirekta rörelsekostnader | -24 913 | -34 239 | -33 315 |
| Rörelseresultat | -113 358 | -117 170 | -97 628 |

Variationen i kostnaderna beror främst på omfattningen av sjömätningen med såväl interna som externa resurser. Under 2017 var det en nedgång vad gäller försäljningen av båtsportkort till följd av planerat byte av produktionssystem, vilket medförde att inga nya editioner gjordes. Under 2018 har antalet medarbetare ökat för att ta hand om den stora mängd sjömättningsdata som insamlats.



Sjötrafikinformation

Sjötrafikservice omfattar funktionerna VTS, sjösäkerhetstjänster, anlöpsplanering och anlöps-service. Funktionerna drivs från trafikcentralerna i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand samt vid enheten anlöpstjänster i Norrköping.

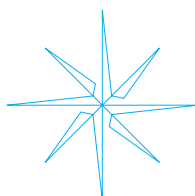
Sjötrafikservice omfattar de processer som genom kundnära tjänster syftar till att förenkla fartygsanlöp och att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara.

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

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

Övergripande målsättning för sjötrafikinformation

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



Måluppfyllelse 2018

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2018.

Tillsammans med Göteborgs Hamn AB har utvecklingsarbetet i den gemensamma funktionen GotApp (Gothenburg Approach) fortsatt. Ett arbete med uppbyggnad av processtyrd anlöpsplanering har inletts under året vilket inkluderar lotsplanering och övrig koordinering i anlöpen. Förberedelser har genomförts för start av samarbetsprojektet Stockholm Approach vilket är ett liknade projekt som har genomförts i Göteborg.

Målet gällande inga incidenter i form av grundstötningar/kollisioner i VTS-område kunde inte uppnås då det inträffat ett antal incidenter, även om det skett utan att VTS-operatör haft möjlighet att påverka de aktuella situationerna.

Under året har 4 st incidenter inträffat inom VTS-område. Olyckorna kunde inte påverkas av VTS. Totalt sett har det under året skett 99 st loggade fall, jämfört med år 2017 då det var 117 st.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

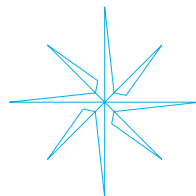
Området för Sjötrafikservice är i en stark utvecklingsfas. En översyn av affärsområdets målbild, mätetal och processtruktur har inletts som en del av arbetet med Sjöfartsverkets framtidsprogram. Arbetet med en framställan till regeringen om ett en ny VTS-lag i samarbete med Transportstyrelsen har slutförts och skickats. En konsekvens av detta är att valda delar av Sjöfartsverkets ledningssystem förbereds för att klara en IMO-revision mot relevanta IMO-resolutioner 2020.

Förprojektering, marknadsanalys och specifikationsarbete för ett nytt VTS-system har fortsatt under året. Resultatet utgör underlag för upphandling och implementering av ny programvara och ny transmissionsteknik som medger effektiv informationsdelning och bättre driftförhållanden.

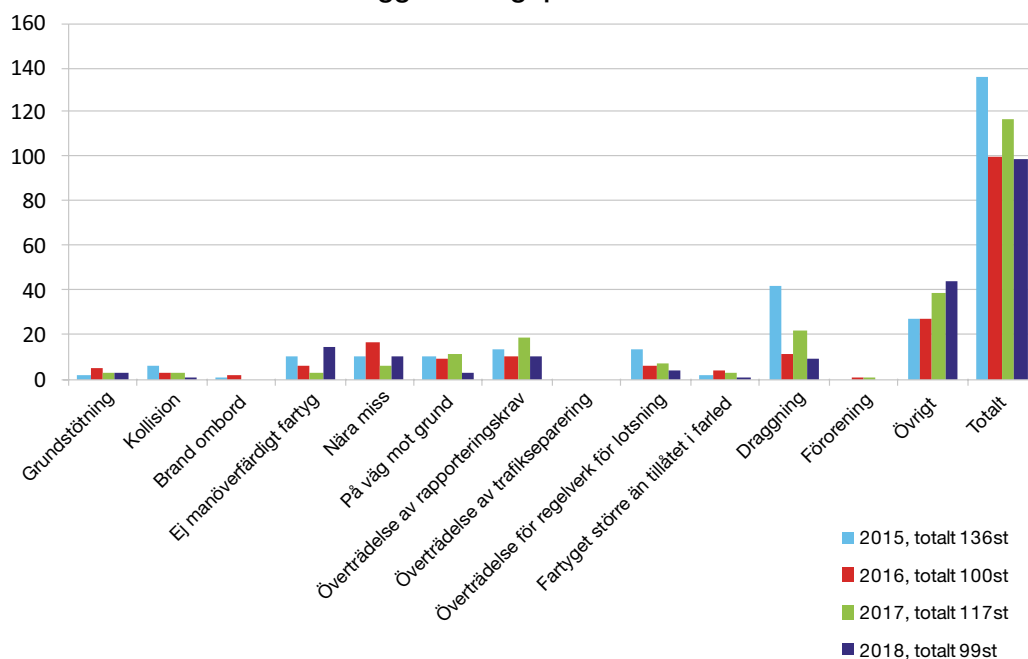
Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS i fartygsrapporteringsystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Danska staten är partner i upphandlingen av nytt VTS-system. Nuvarande VTS-system och verksamhetssystemet Sea Traffic har sammanförts i förvaltningsobjektet Sjötrafikinformation och etablerats i styrmodellen PM3.

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

Anpassningar av MSW (Maritime Single Window Reportal) och Safe Sea Net Sweden har gjorts som konsekvens av en uppgradering av det europeiska rapporteringssystemet Safe Sea Net till version 4.0. Sjöfartsnäringen upplever dock en brist i harmonisering mellan EU:s medlemsländers olika nationella MSW-lösningar. Förarbeten har pågått under året för att beskriva konsekvenserna av att ersätta nuvarande direktiv mot en EU-förordning som kräver införande av en harmoniserad "europeisk Maritime Single Window miljö" (EMSWe) som är tvingande för medlemsstaterna. Denna förordning är under förhandling och förväntas implementeras inom fyra till sex år från fastställande. Denna harmonisering förväntas leda till stora administrativa förenklingar för näringen och därmed minskade kostnader.



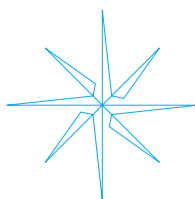
Loggförda ingripanden



Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | - | - | - |
| Övriga externa intäkter | 2 802 | 3 058 | 2 554 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 2 802 | 3 058 | 2 554 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -37 150 | -34 328 | -34 444 |
| Övriga externa kostnader | -8 508 | -6 626 | -7 297 |
| Avskrivningar | -2 293 | -2 179 | -3 804 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -47 951 | -43 133 | -45 545 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -45 149 | -40 075 | -42 991 |
| Indirekta rörelseintäkter | 2 075 | 1 847 | 1 984 |
| Indirekta rörelsekostnader | -18 762 | -25 785 | -25 089 |
| Rörelseresultat | -61 836 | -64 013 | -66 096 |

Personalkostnaderna och övriga externa kostnader har sedan 2016 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. 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 fall ledar 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.

Måluppfyllelse 2018

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2018. Servicegraden, d.v.s. hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och

medelvärde för alla lotsområden var under perioden 99,0 %. Inget område ligger under målvärdet. Under juni och november 2018 följde verksamheten upp servicegraden manuellt på alla lotsplaneringscentraler. Bakgrunden är att nyckeltalet sannolikt inte är helt rättvisande då det beräknas utifrån överenskommen tid. Under testperioderna gjordes jämförelse i stället mot beställd/önskad tid och visade på en servicegrad om 94,9 % respektive 96,2 %. Den officiella statistiken för samma månad uppgick till 98,9 % respektive 99,3 %.

Marknadsföringsinsatserna för öppensjö- och sundslotsningar fortsätter genom kontakt med större rederier. Insatserna har bidragit till att öppensjö- och sundslotsningar ökar för femte året i rad. Dessa lotsningar har ökat med 10 procent eller 113 uppdrag jämfört med 2017.

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, 92,7 % under 2018, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via MSW Reportal.

Inom lotsningsverksamheten pågår ett arbete för att minska bränsleförbrukningen, såväl tekniska lösningar som en tydlig strategi för minskad drivmedelsförbrukning vid projekteringen av nya lotsbåtar är ett led i arbetet.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från ca 46 000 per år till en nivå på ca 33 500 per år. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, men också strukturella förändringar som innebär att mer gods transporteras landvägen. Under 2018 har antalet lotsningar ökat marginellt jämfört med

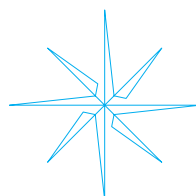




Foto: Johannes Erlandsson/MostPhotos

föregående år och uppgick till 33 555 (33 483 år 2017). Procentuellt sett har ökningen varit störst inom Luleå lotsområde med 10,4 % medan lotsområde Kalmar ökat mest antalsmässigt. Ökningen inom lotsområde Kalmar uppgick till 327 lotsningar. Inom lotsområde Göteborg och Väneren har dock antalet utförda lotsuppdrag minskat. Störst har minskningen varit i Göteborg med 338 lotsningar eller drygt 6 %. Malmö är det lotsområde där flest lotsningar utförs. Det beror bland annat på ökningen av genomfartslotsningar i Öresund under de senaste åren.

Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2018 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 cirka 94 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till knappt 82 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.

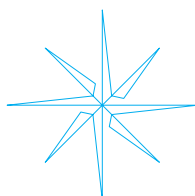
Som en del i det kontinuerliga arbetet med att säkerställa att Sjöfartsverkets verksamhet bedrivs effektivt pågår flera arbeten. Det gäller bland annat anpassad bemanning, flera styrsedlar för lotsar och utnyttjandet av Sjöfartsverkets simulator i Göteborg. Vidare har samarbetet

med rederifunktionen inom Sjöfartsverket fortsatt och under vintermånaderna har fyra stycken lotsar varit utlånade till isbrytningsverksamheten.

Lotsarna har en väl inarbetad grundutbildning (SGFL, Svensk Grundutbildning För Lotsar) i enlighet med de rekommendationer som ställs i IMO:s resolution A 960. Under året har en omfattande vidareutbildning för lotsar påbörjats där huvudmomenten omfattar MRM (Maritime Resource Management) och krisstöd i händelse av olycka. I utbildningarna kombineras teori med simulatorövningar. Sjöfartsverkets simulator, som är belägen vid Chalmers i Göteborg, används frekvent. Lotsoperatörer och båtmän har också standardiserade grundutbildningar. Målsättningen är att skapa ett mer enhetligt arbetssätt där det är möjligt.

I december 2017 kantrade och förliste en finsk lotsbåt i Finska viken. Olyckan har utretts av finska Olycksutredningscentralen och Sjöfartsverket har följt utredningen och tagit del av rapporten. Med anledning av olyckan har lotsningsverksamheten vidtagit ett antal säkerhetshöjande åtgärder. Dessutom har verksamheten återaktiverat de arbetsgrupper som arbetat med detta tidigare. Arbetsgrupperna omfattar rutiner, säkerhet/tekniska åtgärder, utbildning samt avvikelserapportering.

Sjöfartsverket har en målsättning att i framtiden ha färre 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. Under året har ett stort arbete påbörjats med att implementera ett nytt underhållssystem som är anpassat för lotsbåtsverksamhetens behov. Målsättningen är att ha ett system på plats i slutet av 2019.

Vidare ska förarstödsystem installeras i lotsbåtarna i syfte att reducera miljöpåverkan och att optimera underhållet. Systemet med förarstöd ska bland annat kunna leverera realtidsinformation om lotsbåtens drivmedelsförbrukning för att kunna optimera båtens fart i förhållande till förbrukning. Systemet ska även kunna leverera analyser av en lotsbåts bränsleprofil, för att på så sätt kunna hitta optimala körsätt på de sträckor en lotsbåt färdas. Ytterligare funktion i systemet är att genom sensorer inhämta indikationer gällande status på lotsbåtarnas tekniska installationer (motorer etc) för att på så sätt kunna åtgärda fel innan de medför större haverier.

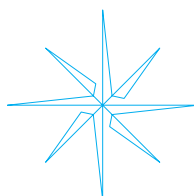
Under våren avslutades projektet Green Pilot där Sjöfartsverket varit en av de deltagande aktörerna. Inom projektet har man framgångsrikt konverterat en av Sjöfartsverkets lotsbåtar till biometanoldrift och banat vägen tekniskt och regelmässigt för metanoldriven framdrift inom det mindre motorsegmentet.

| Antal lotsningar per lotsområde | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Lotsområde | 2018 | 2017 | 2016 |
| Luleå | 2 793 | 2 531 | 2 560 |
| Gävle | 2 626 | 2 639 | 2 695 |
| Stockholm | 4 026 | 4 202 | 3 911 |
| Södertälje | 3 442 | 3 206 | 3 073 |
| Kalmar | 4 860 | 4 532 | 4 249 |
| Malmö | 5 445 | 5 461 | 5 321 |
| Göteborg | 5 172 | 5 510 | 5 467 |
| Marstrand | 3 898 | 4 026 | 4 081 |
| Vänern | 1 293 | 1 376 | 1 312 |
| Totalt | 33 555 | 33 483 | 32 669 |

Ekonomi

| Resultaträkning lotsning, tkr | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | - | - | - |
| Lotsavgifter | 574 861 | 567 917 | 526 117 |
| Övriga externa intäkter | 13 806 | 10 350 | 12 845 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 588 667 | 578 267 | 538 962 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -495 601 | -451 501 | -441 971 |
| Övriga externa kostnader | -103 594 | -87 943 | -89 628 |
| Avskrivningar | -27 103 | -27 782 | -28 687 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -626 298 | -567 226 | -560 286 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -37 631 | 11 041 | -21 324 |
| Indirekta rörelseintäkter | 12 075 | 10 748 | 11 546 |
| Indirekta rörelsekostnader | -109 186 | -150 062 | -146 012 |
| Rörelseresultat | -134 742 | -128 273 | -155 790 |

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets netto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent per den 1 januari 2017 och 2018. Personalkostnaderna 2018 ökade främst till följd av förändrad beräkningsgrund för sociala avgifter men även ökad trafik inom vissa områden och att det sker många pensionsavgångar den närmaste tiden påverkade kostnaderna negativt. Kostnaderna för reparation, service och underhåll av verkets lotsbåtar har varit klart högre än förväntat under 2018.



Sjömansservice

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

Övergripande målsättning för Sjömansservice

- Vi erbjuder sjöanställda en attraktiv fritid.
- Vi arbetar enligt sjöarbetskonventionen. Genom samarbeten med olika parter utvecklar vi service på fler orter.
- Antalet fartygsbesök ska uppgå till minst 9 000.
- Mål om 25 000 deltagare i motions- och upplevelseaktiviteter.

Måluppfyllelse 2018

DGenom 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.

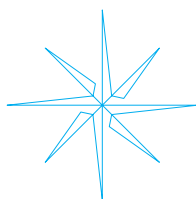
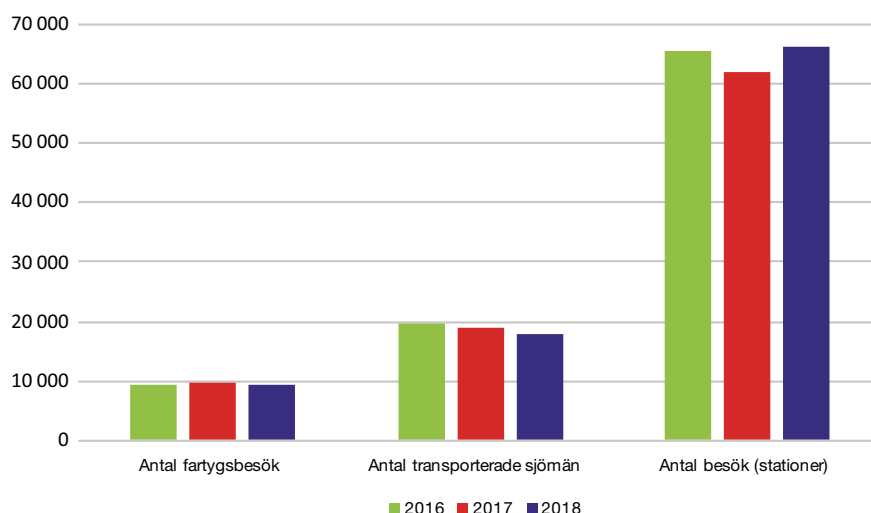
Sjömansservice har sedan 2014 haft som mål att utöka servicen till fartygsbesättningar på fler orter, där Sjömansservice inte finns representerade. I det fortsatta arbetet har Sjömansservice genom samarbeten med organisationer, stiftelser och sjömanskyrkan bidragit till service i Gävle, Uddevalla i de tre Hallandshamnarna – Halmstad, Falkenberg och Varberg. Målet är att tillsammans med ovan nämnda samarbetsparter utföra 9 000 fartygsbesök. Under 2018 besöktes 9 531 fartyg och målet är således uppfyllt.

Som en del i målet att erbjuda en attraktiv och meningsfull fritid, genomförs en mängd organiserade aktiviteter. Som exempel kan nämnas motionsarrangemang, utflykter, sevärdheter och andra värdeskapande upplevelser. Under 2018 deltog 25 868 ombordanställda i våra olika aktiviteter vilket innebär att även detta delmål är uppfyllt.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

På sjömansklubbarna finns förslagslådor för att samla in kundsynpunkter och förbättringsförslag. Via webbplatsen Seatime.se kan målgruppen lämna förbättringsförslag till funktionerna – Media, Motion och Sjömansbiblioteket. Målet är att identifiera eventuella brister i servicen och på så sätt genomföra ständiga förbättringar sjömansservice serviceutbud.

Statistik Sjömansservice



Ekonomi

| Resultaträkning sjömansservice, tkr | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2016 | Utfall 2015 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | - | - | - |
| Övriga externa intäkter | 4 468 | 4 387 | 5 307 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 4 468 | 4 387 | 5 307 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -13 538 | -13 447 | -13 103 |
| Övriga externa kostnader | -7 444 | -7 428 | -8 963 |
| Avskrivningar | -927 | -995 | -896 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -21 909 | -21 870 | -22 962 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -17 441 | -17 483 | -17 655 |
| Indirekta rörelseintäkter | 510 | 454 | 488 |
| Indirekta rörelsekostnader | -4 613 | -6 341 | -6 170 |
| Rörelseresultat | -21 544 | -23 370 | -23 337 |

Sjö- och flygräddning

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

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

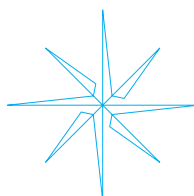
Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap att inom 15 minuter kunna påbörja en

insats dygnet runt. Dessutom deltar även Sjöfartsverkets sjögående enheter i räddningsinsatser, med varierande beredskap mellan 15 minuter och 2 timmar. Svensk sjö- och flygräddning bygger på samverkan, vilket innebär att aktörer såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarsmakten, 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 % av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 % av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen.
- En flygräddningstjänst som ska lokalisera saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 % av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 % av fallen.



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

Måluppfyllelse 2018

Utfallet för sjöräddningstjänsten under 2018 har varit 95,9 % på svenskt territorialvatten med en genomsnittlig insatstid på 25,2 min. Mätvärdet avseende internationellt vatten, andel uppfyllt 96,8 % och genomsnittlig insatstid på 50,7 min.

Total andel uppfyllt för Sjøräddningstjänsten: 95,9 % och en genomsnittlig insatstid på 26 minuter.

Utfallet för flygräddningstjänsten under 2018 var 100 procent och med en genomsnittlig insatstid på 50,5 minuter. Totalt 4 fall som delas upp i aktiverad nödsändare (1 fall och 90 minuter till lokalisering) och ej aktiverad nödsändare (3 fall 24h till lokalisering). Detta är för få insatser, sett till 2018, för att statistiskt arbeta med underlaget.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket bistod med personal till Myn-digheten för Samhällsskydd och Beredskaps (MSB:s) särskilda insats i samband med de omfattande skogsbränderna i somras. Biståndet skedde genom deltagande i MSB:s olika lednings- och samverkansfunktioner, till exempel genom koordinering av flygande brandsläckningsresurser.

I december överlämnades en utredning till regeringen som visade att det är möjligt att använda Sjöfartsverkets helikoptrar för brandbekämpning. Utredningen visade även att det krävs ett tillskott av resurser för att inte få en negativ påverkan på förmågan till sjö- och flygräddningstjänst vilket även skulle stärka redundansen i detta system.

Ett nytt samarbetsavtal med Försvarsmakten som är anpassat till det förändrade säkerhetspolitiska läget undertecknades 18 december.



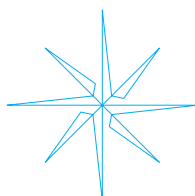
Foto: Sjöfartsverket

Sjøräddningssällskapets (SSRS) nya utlarmningssystem Contal har integrerats i ledningssystemet NILS. Detta har medfört en bättre och säkrare täckning vid utlarmning av SSRS-enheter samt utökade möjligheter att delge information digitalt i ett tidigt skede. Nästa steg som innebär integration av NILS med SOS Alarms system Coordcom kommer genomföras under 2019. Detta kommer att innebära en effektivare larmmottagning genom att JRCC erhåller en snabbare, gemensam lägesbild.

Under 2018 har samtliga räddningsledare uppnått komplett utbildningsstatus, d.v.s. samtliga tre behörigheter. Utbildningsinsatsen för den integrerade behörigheten assisterande räddningsledare har pågått under flera år.

Under året har det funnits flera vakanser för räddningsledare och under hösten har en större rekryteringsinsats genomförts för att påbörja grundutbildning för blivande räddningsledare efter årsskiftet, vilka efter utbildning kommer kunna tjänstgöra tidigast efter sommaren.

För att uppnå marknadsmässiga anställningsvillkor samt möjliggöra att verksamheten kan bedrivas på ordinarie arbetstid slutfördes avtalsförhandlingar för flygoperativ personal. Ett resultat av det nya avtalet var en utökning av antalet besättningsmän till 88 st. Rekrytering har genomförts, men först under 2019 kommer all personal vara utbildad för tjänstgöring. Därmed har overtidsuttaget varit högt, även om



det minskat jämfört med utfallet under tidigare arbetstidsavtal.

På grund av förändrade villkor för miljö tillstånd vid Ronneby flygplats tvingades myndigheten flytta helikopterbasen i Sydsverige från Ronneby till en temporär basering vid Kristianstad flygplats.

Som del i Sjöfartsverkets Framtidsprogram, har avdelningen för Sjö- och flygräddning fått uppdraget att driva strategiprojektet SAR 2.0. Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning behöver definiera, utveckla och kommunicera inom vilka områden myndigheten besitter (och bör utveckla) kritisk och unik kompetens för detta uppdrag, samt hur en hållbar och konkurrenskraftig leverans säkras.

Projektets mål är att med fokus på den nödställda, identifiera behov, förväntan och krav som samhället ställer på sjö- och flygräddningssystemet år 2027-2037. Samt att utifrån identifierade behov och krav, ta fram en plan för att utveckla nationell sjö- och flygräddning på ett kostnads-effektivt och ändamålsenligt sätt.

Sjöfartsverket leder ett myndighetsgemensamt projekt, SamSAR, som finansieras av krisberedskapsanslaget. Projektet syftar till att öka förmågan att ge sjukvård vid aktörsgemensamma insatser i oländig miljö, dvs sjö- flyg och fjällräddning, för att minska lidande och rädda fler liv.

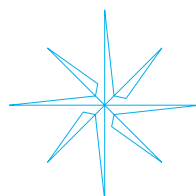
Projektet har tre huvudmål:

- Ta fram en publikation som beskriver ett nuläge med **kartläggning av regelverk, ansvar och mandat** för berörda aktörer.
- Ta fram en rapport som analyserar verksamhetsområdet och beskriver en **önskad framtida samlad förmåga**.
- Ta fram förslag på **förmåga** att genomföra insatser **vid höjd beredskap** som en del i totalförsvaret.

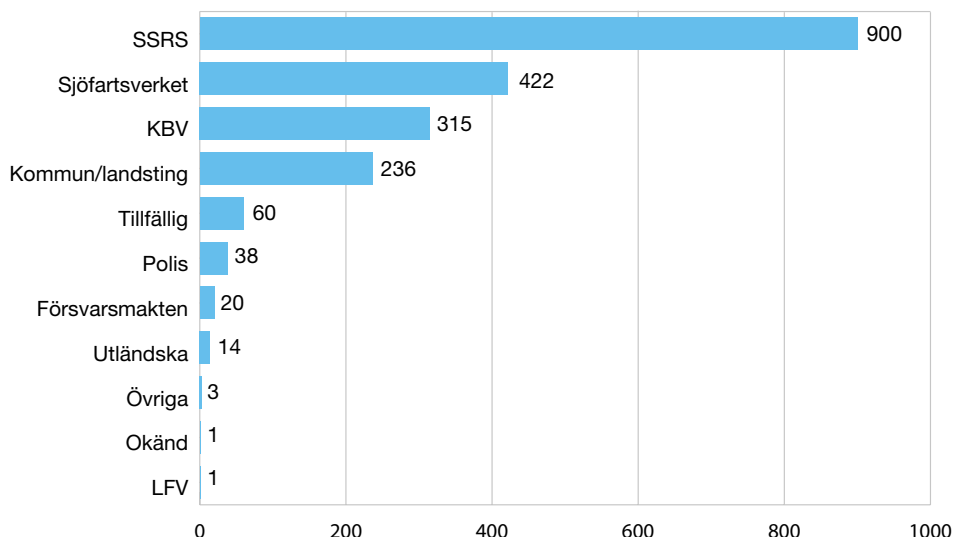
I projektet deltar, förutom Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, MSB, SKL, Polismyndigheten, Landstingen samt frivilligorganisationer.

| Statistik över uppdrag och insatser | | | | | |
|--|-------|-------|-------|------------|-----------------------|
| | 2018 | 2017 | 2016 | Förändring | Förändring % |
| Antal sjöräddningsärenden | 1 235 | 1 209 | 1 179 | + 26 | + 2,2 % |
| Antal flygräddningsärenden | 710 | 782 | 617 | - 72 | - 9,2 % |
| Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter | 1 182 | 1 150 | 1 141 | +32 | + 2,8 % |
| Antal flygräddningsinsatser med insatta enheter | 138 | 137 | 102 | +1 | Obefintlig förändring |
| Stöd till kommunala räddningstjänster, antal | 1 390 | 1 061 | 770 | +329 | + 31,0 % |
| Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal | 82 | 94 | 61 | -12 | - 12,8 % |
| Stöd till landsting och regioner, antal | 537 | 505 | 512 | +32 | + 6,3 % |
| Stöd till utländsk räddningstjänst, antal | 127 | 158 | 105 | -31 | - 19,6 % |
| Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter | 631 | 617 | 494 | +14 | + 2,3 % |
| varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning | 459 | 403 | 372 | +56 | + 13,9 % |
| varav antal larmtillfällen för annans ansvar | 170 | 214 | 122 | -42 | -29,6 % |
| Förmedling av Telemedical Maritime Assistance services | 470 | 501 | 424 | -31 | - 6,2 % |

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



Bilden nedan visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2018 med sjögående och flygande enheter:



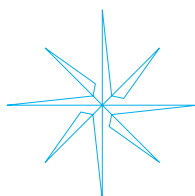
■ Antal Sjöräddningsfall som olika organisationer medverkat i år 2018 (minst en enhet larmad)

Ekonomi

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr

| | Utfall 2018 | Utfall 2017 | Utfall 2016 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | 155 189 | 155 189 | 155 189 |
| Övriga externa intäkter | 118 947 | 129 282 | 132 274 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 274 136 | 284 471 | 287 463 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -215 734 | -208 222 | -211 659 |
| Övriga externa kostnader | -191 111 | -195 115 | -206 605 |
| Avskrivningar | -53 046 | -48 674 | -49 327 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -459 891 | -452 011 | -467 591 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -185 755 | -167 540 | -180 128 |
| Indirekta rörelseintäkter | 4 932 | 4 390 | 4 716 |
| Indirekta rörelsekostnader | -44 597 | -61 293 | -59 639 |
| Rörelseresultat | -225 420 | -224 443 | -235 051 |

Intäkterna under 2018 påverkas negativt med närmare 20 mkr p.g.a. av att en skuld avseende trafik- och inflationsjusteringar för Eurocontrolavgifter har bokats upp med -16,6 mkr och dessutom har en nedjustering av den bokförda fordran på Eurocontrol gjorts med -3 mkr.



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 2018 | Utfall 2016 | Utfall 2015 |
| Direkta rörelseintäkter | | | |
| Anslag | 5 418 | - | - |
| Övriga externa intäkter | 40 959 | 43 386 | 78 432 |
| Summa direkta rörelseintäkter | 46 377 | 43 386 | 78 432 |
| Direkta rörelsekostnader | | | |
| Personalkostnader | -40 190 | -39 767 | -36 144 |
| Övriga externa kostnader | -31 458 | -32 036 | -75 819 |
| Avskrivningar | -538 | -3 108 | 0 |
| Summa direkta rörelsekostnader | -72 186 | -74 911 | -111 963 |
| Resultat före indirekta rörelseposter | -25 809 | -31 525 | -33 531 |
| Indirekta rörelseintäkter | 1 361 | 1 211 | 1 301 |
| Indirekta rörelsekostnader | -12 303 | -16 908 | -16 452 |
| Rörelseresultat | -36 751 | -47 222 | -48 682 |

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 sedan 2017. Från 2018 erhåller Sjöfartsverket anslag för förstärkning av totalförsvaret där 5,4 Mkr har upparbetats inom verksamheten "Myndighetsuppgifter".

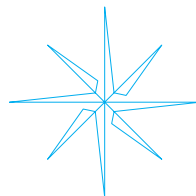
Säkerhet och beredskap

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

Övergripande målsättning för säkerhet och beredskap

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

Vid utgången av 2020 ska Sjöfartsverket ha förmåga att utöva samverkan och ledning under fred, kris och höjd beredskap, 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.



Måluppfyllelse 2018

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för 2018 erhållit uppdrag enligt följande:

- Stärkt säkerhetsskyddsarbete
- Krigsplacering av personal
- Prioritering i arbetet med civilt försvar

Sjöfartsverket har också under 2017 erhållit regeringsuppdrag - *Uppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att analysera och bedöma informationssäkerheten i den egna verksamheten*. Uppdraget redovisades den 1 mars 2018.

De övergripande målen för verksamheten har uppnåtts.

Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet, erhöll Sjöfartsverket 9 miljoner kronor under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer att förstärka totalförsvaret.

Sjöfartsverket har använt dessa medel enligt nedan redovisad verksamhetsutveckling och statistik, dock har bara knappt 7 Mkr upparbetats under 2018.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Inom området planering för civilt försvar har underlag för behov av inledande beredskapsåtgärder tagits fram. Roller och ansvar gentemot länsstyrelserna och militärregionerna har förtydligats. Krigsplacering av de medarbetare som ska ingå i myndighetens krigsorganisation har genomförts. I arbetet med planering för stöd till Försvarmakten har de frågeställningar Försvarmakten ställt till myndigheten besvarats och överlämnats. Myndigheten har deltagit i SOTP-arbetet och andra myndighetsövergripande forum avseende totalförsvaret där också Försvarmakten och andra aktörer deltagit. Planering inför Totalförvarsövning (TFÖ) 2020 är påbörjad.

Arbete med att förbättra säkerhetsskyddet har genomförts enligt plan. Säkerhetsskydd kopplat till planering för civilt försvar med avseende på hantering och delning av sekretess samt arbete med process för säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal har varit de viktigaste områdena under året. Analys av den nya säkerhetsskyddslagen har genomförts och aktiviteter för att anpassa säkerhetsskyddsarbetet har påbörjats.

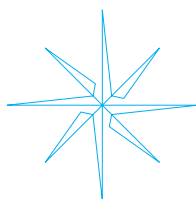
Arbetet med informationssäkerhet utifrån den granskning som gjordes 2016 har fortgått och en plan för det fortsatta arbetet har fastställts. De viktigaste arbetsuppgifterna har varit:

- Arbete med dokumentation i ledningssystemet för att i förlängningen kunna genomgå certifiering enligt ISO 27000.
- Regeringsuppdrag att Analysera och bedöma informationssäkerheten i den egna verksamheten.
- Remisser kring NIS-direktivet och Omstart av den digitala förvaltningen.

När Dataskyddsförordningen (GDPR) trädde i kraft den 25 maj 2018 hade Sjöfartsverket alla formella delar på plats, inklusive ett till Datainspektionen anmält Dataskyddsbud.

En grundläggande utbildning i GDPR, obligatorisk för samtliga medarbetare på Sjöfartsverket, har genomförts. Arbetet med att ytterligare effektivisera efterlevnaden av regelverket har sedan fortsatt med en fördjupad inventering av personuppgiftsbehandling.

Sjöfartsverket har under 2018, i enlighet med Försvarmaktens och MSB:s intentioner, gemensamt med andra aktörer tagit fram en struktur för implementering av den Aktörsgemensamma CBRNE strategin samt av Sveriges strategi för oljeskadeskydd. Implementering av strategierna kommer att påbörjas inom Sjöfartsverket under 2019 och pågå under tre år. Arbetet kommer i vissa delar att ske i fortsatt samverkan främst med Trafikverket men även med andra berörda aktörer. Fortsatt samverkan kommer att ske inom NSO (nationella samverkansgruppen för oljeskadeskydd).



Under 2018 har det utformats och genomförts brandskyddsutbildningar som anpassats till Sjöfartsverkets verksamhet. Förbättringar har även gjorts kring arbetet gällande brandfarlig vara och explosiva ämnen.

Risk- och kontinuitetshanteringsområdet har under 2018 bjudit på systemsäkerhetsanalys, riskanalys på organisationsnivå samt myndighetsnivå såväl som Risk och sårbarhetsanalys. Det har även tagits fram en instruktion för säkerhetsanalys. Det finns en ökad efterfrågan i organisationen av metodstöd för att genomföra riskanalyser inom olika projekt och frågeställningar. Ett riskbaserat förhållningssätt har börjat växa sig stark inom myndighetens verksamheter och det pågår en generell översyn och utveckling av hela Risk-och kontinuitetshanteringsprocessen.

Utredningstjänster

Sjöfartsverkets analys- och utredningstjänster styrs av de transportpolitiska målen och omfattar de uppgifter som pekats ut av regeringen i myndighetens instruktion, enskilda utredningsuppdrag samt i förfrågningar från medborgarna.

Övergripande målsättning för utredningstjänster

- Vi bidrar till genomförandet av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, inklusive ett miljöindex och spridning av miljöstyrmiddel.
- 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.

2018 infördes en ny lots- och farledsavgiftsmodell. Den nya avgiftsmodellen ämnar leda till stabilare intäkter för Sjöfartsverket, bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv, ökad förståelse för Sjöfartsverkets avgiftsmodell hos kunderna samt minskad miljöpåverkan. Det sker framförallt genom att antalet undantag,

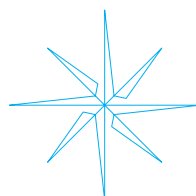
specialregler, rabatter och befrielser har reducerats i den nya avgiftsmodellen, samt att alla fartygstyper debiteras på samma grunder.

Sjöfartsverket, tillsammans med sex andra myndigheter (Trafikverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Boverket, Sveriges kommuner och landsting samt Energimyndigheten) bistod under 2017 Regeringskansliet i framtagningen av en nationell godsstrategi och 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. Med utgångspunkt i detta arbete levererade Regeringskansliet en ny godsstrategi våren 2018 som påtalade vikten av att avlasta väg- och järnväg för att skapa ett effektivare transportsystem. Det lyftes även fram ett flertal utmaningar som sjöfarten måste vara en del av att lösa under de kommande tio åren.

Efter sommarens bränder fick Sjöfartsverket i uppdrag att analysera hur myndigheten skulle kunna hjälpa till framgent vid liknande incidenter. Uppdraget levererades i två deluppdrag där Sjöfartsverket påtalade att myndigheten har begränsat med resurser och att en utökning av ansvaret skulle kunna få negativa effekter på utförandet av de befintliga uppdragen. Sjöfartsverket förordar därför att om myndighetens uppdrag utökas måste även resursfrågan ses över.

Forskning och Innovation

Sjöfartsverket har under 2018 fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI). Arbetet syftar till att bidra till att effektivisera Sjöfartsverket samt att bidra till ökad effektivitet, säkerhet och miljö inom sjöfarten. I uppdraget ingår även att proaktivt verka för att stärka sjöfartens roll och integrering i den intermodala logistikkedjan samt att tydliggöra sjöfartens möjligheter i transportsystemet som helhet. Sjöfartsverkets samverkar inom FoI med sjöfartsnärigen,



myndigheter, tillverkningsindustrin, institut och akademi och bidrar genom sin roll och domänkunskap till en ökad svensk konkurrenskraft.

Under 2018 har Sjöfartsverket vidareutvecklat sin FoI-projektportfölj. FoI-projekten genomförs 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 för ökad effektivitet och samhällsnytta.

Sea Traffic Management (STM) är ett koncept med inspiration från flygets SESAR-program för trafikledning och som bidrar till förbättrad miljöprestanda, ökad säkerhet och ökad effektivitet inom sjöfarten. Grunden är lagd för fortsatt utveckling och genomförande av STM inom såväl Östersjön, EU som globalt.

Under 2018 har Sjöfartsverket aktivt arbetat med genomförandet av STM Validation Project, vilket är ett av världens största e-navigationsprojekt. Inom ramen för projektet är nu landcentraler tagna i drift och STM-kompatibilitet har säkrats genom installationer ombord på c:a 200 testfartyg. Intresset från omvärlden för STM har ökat snabbt i takt med att testerna fortgått och nya viktiga aktörer ansluter sig till STM-konceptet. Viktiga standarder för informationsutbyte har kommit på plats samtidigt som konkreta tjänster tillgängliggörs för sjöfartsnäringen. För att möjliggöra mer tid för test och analyser har projektet förlängts med sex månader och avslutas i juni 2019. I syfte att utveckla affärsmodellerna för sjöfarten som använder STM antog en stor medlemsorganisation för sjöfart, BIMCO, den 13 november 2018 en klausul i sina standardavtal. En industrigruppering med ledande tillverkare av såväl VTS-system som navigationssystem har angett att den är beredd att ta ansvar för den kommande förvaltningen och utvecklingen av den digitala maritima infrastrukturen som utvecklats inom STM.

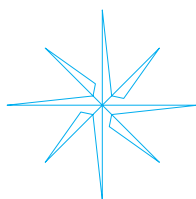
Nyttorna med STM för sjöfarten och för Sjöfartsverkets egen verksamhet bedöms vara stora. Effektiviseringspotentialen är betydande.

Projektet kommer också fortsättningsvis sätta Sverige och Europa på kartan som ledare inom utvecklingen av Sea Traffic Management, e-Navigation och konceptets bidrag till vårt arbete med hållbarhet i alla dess aspekter. Ett arbete med att lägga fast en officiell strategi för Sveriges fortsatta arbete med STM har under året initierats.

Under 2018 har också två nya projekt med bäring på STM pågått med 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 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 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 genom STM. Inom ramen för EfficientFlow kommer ett arbete med att öka graden av automatisering i lotsbeställningar och lotsplanering.

Under 2018 har också STM BALT SAFE beviljats finansiering från INTERREG Baltic Sea. Projektet syftar till att applicera STM på tanksjöfartssegmentet och i VTS-centraler i Östersjön. Partnerskapet består av Sjöfartsverket (Lead Partner), finska Trafikverket, estniska Sjöfartsverket, norska Kystverket, DNV GL, RISE, IALA, Intertanko samt ett antal systemtillverkare av navigations- och VTS-system. Projektet kommer att pågå under 2019-2021.

Under 2018 har också projektet F-AUTO beviljats nationella forskningsmedel. Projektet utforskar interaktion och gränssnittskoncept (HMI) för ledningscentraler inom sjöfart, flygtrafikledning och järnväg, med innovativ sensorteknik för en ny generation av adaptiv automation (exempelvis för VTS). Projektet genomförs i samverkan med Sjöfartsverket, LFV, Trafikverket, Linköpings Universitet (Lead Partner), Linnéuniversitetet och Uppsala Universitet. Projektet kommer att pågå under fem år.





Gemensamma funktioner

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

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de

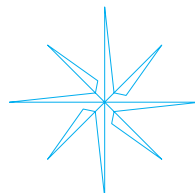
olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på kontoret i Norrköping inom områdena ekonomi, HR, utbildning, juridik, inköp, IT och kommunikation. I de gemensamma funktionerna ingår även rederiverksamheten som har det tekniska ansvaret för verkets samtliga fartyg och båtar. För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

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

Ekonomi

| Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Utfall 2018 | Utfall 2016 | Utfall 2015 |
| Rörelsens intäkter | | | |
| Anslag | 19 519 | 18 200 | 18 200 |
| Övriga externa intäkter | 14 495 | 12 075 | 14 325 |
| Summa rörelseintäkter | 34 014 | 30 275 | 32 525 |
| Rörelsens kostnader | | | |
| Personalkostnader | -184 622 | -297 933 | -275 177 |
| Övriga externa kostnader | -114 549 | -116 794 | -122 371 |
| Avskrivningar | -8 395 | -7 982 | -13 753 |
| Summa rörelsekostnader | -307 566 | -422 709 | -411 301 |
| Rörelseresultat | -273 552 | -392 434 | -378 776 |

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder. Från 2018 erhåller Sjöfartsverket anslag för förstärkning av totalförsvaret där 1,3 Mkr har upparbetats inom verksamheten "Gemensamma funktioner".



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, det har även arbetats fram en specifikation för nybyggnation, en ersättare för farledsfartyget Vilhelm Hansen i Trollhätte kanal. Utöver det har resurser lagts på underlag för upphandling av oberoende part för tillsyn av Sjöfartsverkets fartyg, då Transportstyrelsen sagt upp det samarbetsavtal som bland annat omfattade tillsyn.

Som en del i Framtidsprogrammet och projektet ”Optimering av underhåll – lotsbåtar” har rederiet genomfört marknadsundersökning av system för underhåll av fartyg och förarstöd. Framtagning av underlag för upphandling av system pågår, båda systemen är planerade att upphandlas under 2019 och därefter påbörjas implementeringen.

Sjöfartsverket samarbetar med Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) gällande fartyget Svea. Byggnation och utrustning av fartyget pågår och leverans är planerad till andra kvartalet 2019. Sjöfartsverket har påbörjat anställning av sjögående personal och den processen kommer att pågå in i början på 2019.

Scandica har varit på varv där bland annat nya tvärpropellrar och reningsanläggning för svart- och grävatten installerats. Oden har fått två nya

proviantkranar installerade, projektet ombord på Ymer med common rail och variabelt varvtal har varit i drift under säsongen, preliminära utredningar visar att systemen tillsammans ger en bränslebesparing på cirka elva procent. I Batterihybridprojektet har slutrapport levererats, dock kvarstår vissa frågeställningar.

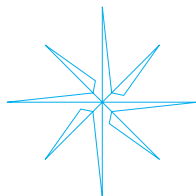
Jacob Hägg, Pilot 213 SE, Pilot 119 SE och Capella har fått nya motorer, Gina har fått ny lyftkran och Pilot 751 SE har livstidsförlängts under året. Under året har ett flertal haverier inträffat, av de mer allvarliga haverierna kan nämnas kuggjulsskador i transmission till huvudmotorer på isbrytare av Atleklass. Under året har försäljning av en lotsbåt genomförts.

Kvalitets- och miljöledning

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

Under treårsperioden 2018-2020 ska alla Sjöfartsverkets verksamheter genomgå förbättringsdagar (internrevision inom kvalitet och miljö) där samtlig verksamhet och samtliga krav i standarderna ska hanteras. 2018 års förbättringsdagar har genomförts enligt fastlagd plan för året och treårsperioden har därmed påbörjats. Utöver planen har fokuserade förbättringsdagar på uppdrag av ledningsgruppen och verksamheten genomförts hos flygande verksamheter samt inom sjöfartsnära tjänster.

2018 påbörjades en ny externrevisionsperiod hos Sjöfartsverket där certifieringsbolaget Qvalify enligt plan reviderat Sjöfartsverket mot standarderna ISO 9001:2015 samt ISO 14001:2015 vid 2 olika tillfällen. Totalt under 2018 lämnades 3 mindre avvikelser som samtliga är hanterade och stängda.



Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Johan Byström, Isbrytaren Ymer



Informationsteknik

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

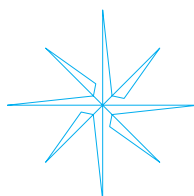
IT-avdelningen har påbörjat en resa mot att bli en flexibel och pålitlig leverantör till våra verksamhetssystem och Sjöfartsverkets IT-infrastruktur i sin helhet. Detta görs bland annat genom ett antal uppdrag som presenteras nedan:

En gemensam och överenskommen Digitaliseringsstrategi är under framtagande. IT-avdelningen har tillsammans med verksamheten arbetat fram ett första förslag vilket ska stödja verksamhetens framtida behov. Nu omvärldsbevakas digitaliseringsfrågan tillsammans med andra myndigheter, kommuner och DIGG-myndigheten.

Två projekt som ska säkerställa robustheten och säkerheten för Sjöfartsverkets verksamhetssystem har påbörjats. Det innebär bland annat att det kommer skapas en sekundär datahall ur redundanshänsyn samt att det skapas förutsättningar för att höja säkerheten runt våra system vilket kommer innebära möjlighet till mobil åtkomst samt Single-Sign-On lösningar.

En viktig del i det framtida informationsarbetet och digitaliseringen av Sjöfartsverket är att ha en uppdaterad stadsplan som visar beroenden och integrationer mellan verksamhetssystem och tjänster. Stadsplanen finns nu på plats och skall övergå i en förvaltning.

Införandeprojektet av ny telefoni med upphandlad leverantör avbröts under hösten 2018 p.g.a. problem med implementering och förseningar. Ny kravdialog pågår inom verket och styrgruppsarbetet har påbörjats. Sjöfartsverket kommer göra ett nytt avrop på Kammarkollegiets ramavtal under första kvartalet 2019.



Sjöfartsverket har investerat i ny teknik (Vipri-net) som möjliggör mer pålitliga IP-förbindelser för våra fartyg, vilket kan spara stora mängder bränsle genom stabilare uppkoppling. Sjöfartsverket fortsätter att modernisera IT-infrastrukturen genom virtualisering av bl.a. servrar, vilket gör att det behövs mindre effekt och därmed drar ner elförbrukningen.

Ett avtal för hantering av farligt elektroniskt avfall tecknades med Suez under hösten 2018. Allt elektroniskt avfall inom Sjöfartsverket tas om hand enligt gällande riktlinjer.

Arbete är påbörjat med att dela in IT-avtalen per förvaltningsobjekt. En inventering av samtliga IT-avtal är nu färdig och det har tagits beslut om att använda Kammarkollegiets avtal framgent.

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 poängsätts 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 2018 var 1040. Det innebär en ökning med 38 procent jämfört med föregående år, då medieindexet var 755. År 2016 var medieindexet 977 och år 2015 var det 321. Det låga värdet för 2015 är tätt sammanlänkad med den negativa publicitet som följde av Uppdrag Granskning två reportage.

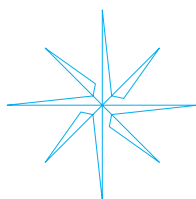
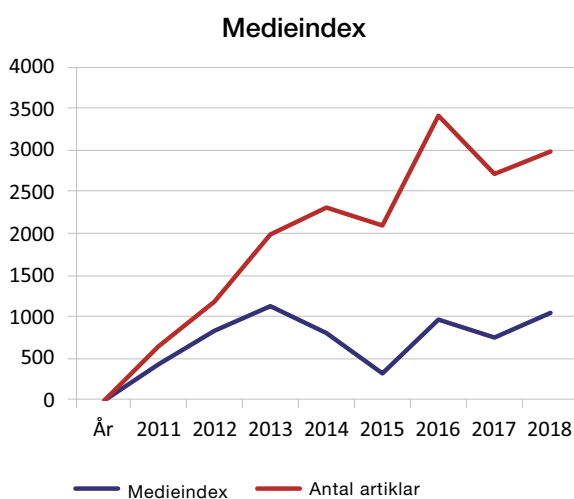
Antalet artiklar samt tv- och radioinslag som nämnde Sjöfartsverket under 2018 var 2 977 jämfört med 2 709 året innan. Det är det näst högsta antalet sedan mätningarna inleddes 2011 (2016 toppar med 3 418 artiklar/inslag) och är

ett tecken på att Sjöfartsverket har en tydligare framtoning i mediala sammanhang än vad som var fallet för några år sedan.

I 28 procent av artiklarna eller inslagen nämndes Sjöfartsverket endast perifert. Resterande andel, 72 procent handlade substantiellt om Sjöfartsverket. Av dem höll 54 procent neutral ton, 37 procent positiv ton och 9 procent negativ ton.

I reella tal innebar det att 793 av artiklarna eller inslagen var positiva för Sjöfartsverket, medan antalet negativa artiklar var 193. Det är det högsta reella talet positiva artiklar sedan mätningarna inleddes 2011. Det reella talet negativa artiklar var högre både år 2015 och 2017.

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 isbrytningsverksamheten har märkts under året. I övrig rapportering märks projektet Malmporten, frågan om räddningshelikoptrarnas eventuella förmåga att kunna släcka skogsbränder, att sommaren var intensiv för sjöräddningen och att det låga vattenståndet i Väneren under hösten påverkat leddjuggåendet där. Under januari och februari uppmärksammades förhandlingen om nytt arbetstidsavtal för helikopterbesättningarna i flera artiklar och inslag.



Strategiska offentliga inköp

Från den 1 januari 2018 finns en nyinrättad inköpsavdelning på Sjöfartsverket. Med en samlad inköpsverksamhet finns goda förutsättningar för Sjöfartsverket att lyckas uppnå en strategiskt fokuserad inköpsverksamhet och ett effektivt inköp. Myndigheten har således goda möjligheter att lyckas nå regeringens mål för politikområdet Offentlig upphandling, att denna ska vara effektiv, rättssäker och ta tillvara konkurrensen på marknaden. Inköpsavdelningen utarbetade under 2018 en ny riktlinje för inköp och en inköpsprocess i ledningssystemet samt inrättade ett Inköpsråd.

Sjöfartsverket har också påbörjat att arbeta aktivt med en långsiktig inköpsplan. Den långsiktiga planen byggs upp genom dialoger med beställande avdelningar inom myndigheten och ger en god bild av vilka avtal som finns på plats, när de går ut och nya inköpsbehov. Ett tvärfunktionellt, arbetssätt med utgångspunkt i inköpsområden och kategorier är uppstartat på Sjöfartsverket mellan inköpsavdelningen och övriga verksamheter vilka är en förutsättning för att lyckas med strategiskt inköpsarbete.

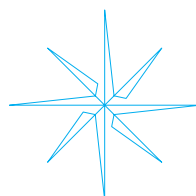
Under andra delen av 2018 har ett arbete påbörjats för att ta fram en E-handelsplan. Planen är tänkt att visa hur Sjöfartsverket ska implementera breddinförande av E-handel.

Sjöfartsverket har en fastställd etisk kod som beskriver hur Sjöfartsverkets medarbetare förväntas uppträda mot varandra, mot avtalsparter och mot samhället i övrigt. Sjöfartsverket ska alltid ta hänsyn till den etiska koden när avtal eller partnerskap ingås och ställer krav på leverantörer att agera på samma sätt, dvs. med ett etiskt förhållningssätt så väl inom den egna organisationen som i eventuella mellanled i leverantörskedjan. I upphandlingar ställs krav på att leverantörer ska uppfylla myndighetens etiska och sociala krav – det är en viktig del i affärsverksamheten.

För att säkerställa att kollektivavtalsenliga villkor uppfylls av leverantörer, i linje med lagen om offentlig upphandling, så har Sjöfartsverket tillsammans med övriga myndigheter inom ramen för myndighetssamverkan VISAM (Verken i samverkan), under 2018 genomfört ett arbete med att ta fram ett enklare metodstöd i form av en processkarta med en checklista samt en vägledning för att göra behövlighetsbedömningar. De krav och stöddokument som Upphandlingsmyndigheten löpande arbetar fram tas i beaktande vid såväl upphandlingar som avtalsuppföljningar.



Foto: Sjöfartsverket



Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 7 % inom ledningskompetens, 76 % inom kärnkompetens och 17 % inom stödkompetens. Sjöfartsverket har många olika yrkesgrupper representerade, bland annat båtmän, lotsar, ingenjörer, farledstekniker, fastighetsförvaltare, piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Vid årets slut var antalet anställda 1 230 (1 192, år 2017) vilket motsvarar 1 080 (1 039, år 2017) årsarbetskrafter.

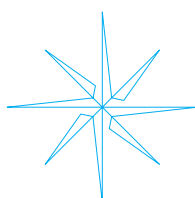
Attrahera

Sjöfartsverket kommer de närmaste åren att behöva rekrytera bland annat nautiker, ingenjörer och IT-kompetens. Myndigheten har senaste åren blivit mer attraktiv som arbetsgivare bland studenter och är på plats 51 bland ingenjörs och plats 37 bland naturvetenskapliga studenter när

de tillfrågas om attraktiva framtida arbetsgivare. Under samma period har vi backat från plats 24 till plats 64 bland yrkesverksamma ingenjörer (Källa: Universums Företagsbarometern & Karriärbarometern). Vi arbetar kontinuerligt med att stärka vårt varumärke som arbetsgivare bland annat genom att delta på arbetsmarknadsdagar och rekryteringsmässor.



Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Staffan Ahlstrand, Isbrytaren Atle



Rekrytera

Rekrytering är en viktig del i processen att få kompetenta och motiverade medarbetare. Sjöfartsverket jobbar med kompetensbaserad rekrytering och utgår från fakta, kompetens och personliga egenskaper när vi söker nya medarbetare. Sjöfartsverket har under året tagit emot 4 641 ansökningar, där 71 % är män och 29 % är kvinnor. Vi har rekryterat 145 tillsvidareanställda personer varav 75 % är män och 25 % är kvinnor. Vi har anställt 11 nya ledare, varav 5 är kvinnor.

Introducera

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2018 har fyra introduktionsutbildningar genomförts för nyanställda. Utöver detta har vi genomfört två introduktionsutbildningar för nya chefer. Vi har även påbörjat ett arbete med att ta fram ett nytt koncept för chefsintroduktion, vilket kommer lanseras under 2019.

Utveckla

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

Arbetsmiljö

Med tanke på de många riskfyllda uppdrag Sjöfartsverket har, är det glädjande att det alltså är så få olyckor och ohälsa som inträffar. Andelen allvarliga olyckor är också mycket låg. För att kunna bibehålla den låga nivån för olyckor och ohälsa krävs dock alltid ett aktivt förebyggande arbete. Att anmäla och följa upp observationer och tillbud i arbetsgrupperna ger ett bra underlag för att minska risken för olyckor och ohälsa, men också för att utveckla god arbetsmiljö på våra arbetsplatser. Sjöfartsverket har en nollvision vad gäller arbetsskador.

En nyhet för om 2018 är att den årlig redovisning av inträffade arbetsmiljöavvikelser och även av genomförda handlingsplaner samt uppföljning av arbetsmiljöarbetet sker i samband med ledningens genomgång i september. Det nya "arbetsmiljöåret" blir därför 1/7–30/6. Under arbetsmiljöåret 2017/18 har 28 arbetsolyckor, 26 tillbud och 29 arbetsmiljöobservationer anmälts. Vi når inte de önskade nivåer vi målsatt, men vi kan se att rapporteringsviljan har ökat något för anmälda arbetsmiljöavvikelser jämfört med året innan.

Sjöfartsverket har som målsättning att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 %. Sjukfrånvaron för 2018 var 2,55 %. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens, nivån kan dock betraktas i sin helhet som relativt låg men överstiger vårt målvärde.

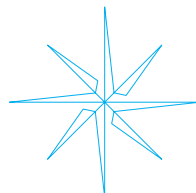
Likabehandling är en del av vård värdegrund

I diskrimineringslagen finns krav på aktiva åtgärder för att förebygga och förhindra diskriminering. För att uppnå detta har Sjöfartsverket genomfört en kartläggning och upprättat en likabehandlingsplan.

Sjöfartsverket har en utmaning med jämställdheten och att öka antalet kvinnor och då främst i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Könsfördelningen är fortfarande 19,7 % kvinnor och 81,3 % män. Procentuellt återfinns kvinnorna främst inom stödfunktioner.

Under året har myndigheten genomfört flera aktiviteter och åtgärder för att främja likabehandling och motverka diskriminering.

- Nya riktlinjer för kränkande särbehandling och trakasserier.
- Workshops kring likabehandling har genomförts med flertalet arbetsgrupper.
- Utbildning för arbetsmiljöombuden (AMO) inom likabehandling.



- Uppdaterade riktlinjer för alkohol, droger, riskbruk och skadligt bruk där Sjöfartsverket tillämpar en nolltolerans.
- Ett fortsatt arbete kring att implementera likabehandling i det systematiska arbetsmiljöarbetet.
- Implementerat likabehandling i introduktionsutbildning för medarbetare och chefer.

Kompetensutveckling

Sjöfartsverket erbjuder ett stort utbud av utbildningar till medarbetare som syftar till att bredda och utöka olika kompetenser och för att öka kvaliteten och servicen mot våra kunder.

Kompetensutvecklingsenheten svarar för att i nära samarbete med verksamheterna definiera och utveckla Sjöfartsverkets kompetensutvecklingsstrategi och bidra till utvecklingen av en lärande kultur. Under året har bl.a. en ny utbildning startats upp, Vidareutbildning för lotsar, som kommer att fortgå även under 2019. Utbildning syftar bl.a. till att ge information om vilket stöd våra lotsar har vid en olycka. Dessutom har Arbetsmiljöutbildningen omarbetats så att

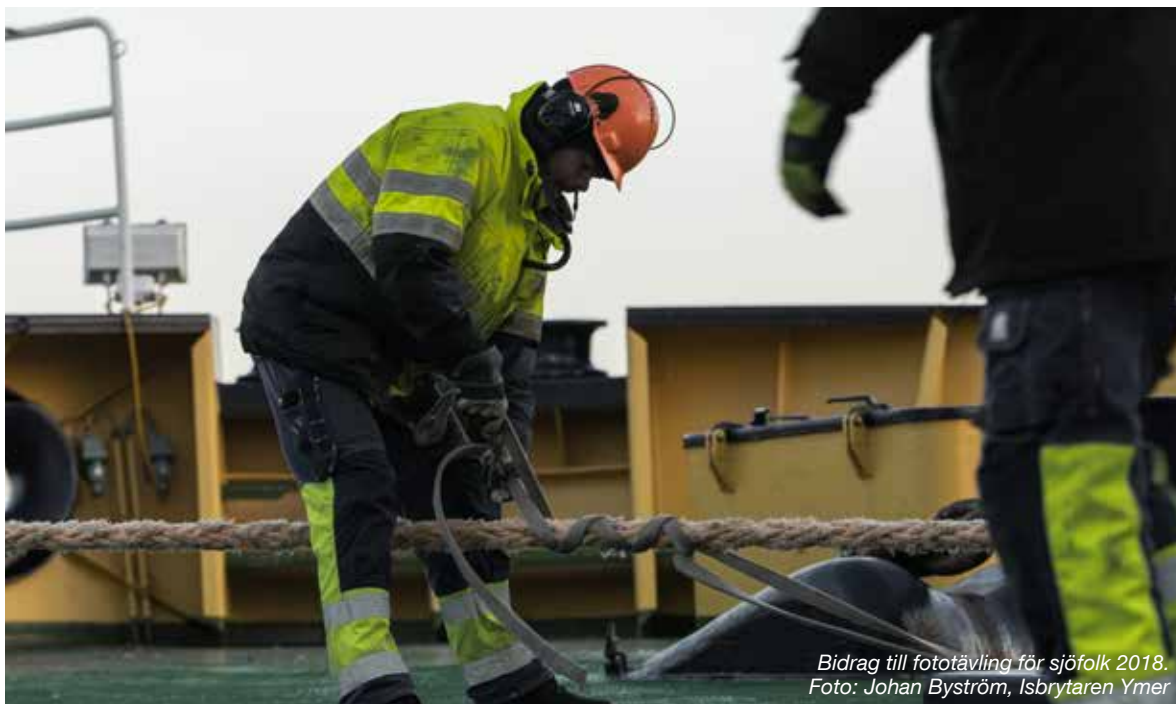
denna även innefattar självstudier vilka är krav innan den lärarledda utbildningen. Utbildning AFF, Advanced Fire Fighting, har upphandlats och 80 lotsar har genomgått utbildningen. Totalt under 2018 har 19 nya lotsar genomgått SGFL utbildning.

Samtliga anställda har dessutom möjlighet att ansöka om bidrag från Trygghetsfonden för att bredda individens kompetens och bli mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Under året har Trygghetsfonden fått in 129 ansökningar, av dessa blev 114 beviljade.

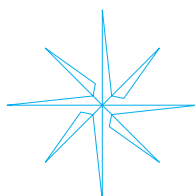
Transportstyrelsen har under hösten genomfört en extern revision av Sjöfartsverket som utbildningsanordnare för utbildning Basic Safety.

Ledarskap och medarbetarskap

På Sjöfartsverket är vår övertygelse att ledarskapet och medarbetarskapet behöver gå hand i hand då det är i samklang dessa emellan som resultat skapas. Under året har vi med bred delaktighet under tvär-APT: er, medarbetardialoger och ledardagar utvecklat vår ledningsmodell.



Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Johan Byström, Isbrytaren Ymer





Fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Linda Svensson, Isbrytaren Ale

Det övergripande syftet med ledningsmodellen är att den ska fungera som ett verktyg för att attrahera, rekrytera, utveckla och behålla chefer och medarbetare inom myndigheten samt stödja oss i vår resa mot ETT Sjöfartsverk. Ledningsmodellen innehåller fem dimensioner vilka beskriver det ledar- och medarbetarskap vi ser är nödvändigt för att vi ska vara attraktiva och framgångsrika nu och i framtiden.

Vi har under året även vidareutvecklat Sjöfartsverkets ledarprogram vilket alla chefer ska ha genomfört till och med år 2020. 2018 deltog ca 30 chefer i programmet vars målsättning är att bygga en samsyn bland cheferna vilket ledarskap som krävs i resan mot ETT Sjöfartsverk. Syftet är också att bygga samverkande nätverk samt ge cheferna inspiration, mod och verktyg att leda i vardagen och i förändring.

Programmet rustar dessutom cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet vilket skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som främjar den utvecklingsinriktade organisation vi vill vara.

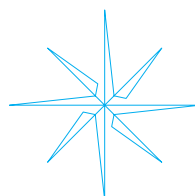
Medarbetarmätning

Årets medarbetarmätning genomfördes under våren och fokuserade på ledarskap och medarbetarskap med syfte att ge oss underlag för fortsatt utveckling av ledarskapet och medarbetarskapet.

Medarbetarmätningen är ett viktigt redskap för oss att förstå vår verksamhet men samtidigt också ett sätt att öka delaktigheten. Alla får möjlighet att delta och uttrycka sig i mätningen och alla är ansvariga för att det som är bra förblir bra och att åtgärder görs för att få det som är mindre bra att bli bättre. Svarsfrekvensen var 81,2 % vilket tyder på ett relativt högt engagemang och vilja att utveckla och förbättra verksamheten. Årets Motiverad Medarbetarindex (MMI) ligger på 62,5 av 100. Målet är att över tid ligga på 75, utan att någon enhet ligger under 60. Ledarskapsindex ligger på 3,4 och medarbetsskapsindex på 3,8 av 5. Dessa index har minskat något jämfört med tidigare år vilket stärker bilden av att vår långsiktiga satsning på arbetet med ledarskap och medarbetarskap är rätt för framtiden.

Avsluta

Personalomsättningen under 2018 var 7,7 %, vilket är en marginell ökning jämfört med föregående år. Jämfört med tidigare år har anledningen till avslut förändrats under året, 2018 var 27 % pensionsavgångar medan 2017 var motsvarande siffra 60 %. För att undersöka varför medarbetare väljer att sluta på Sjöfartsverket har vi tagit fram en ny avslutningsenkät som kommer att skickas ut till alla som slutar under 2019.



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:

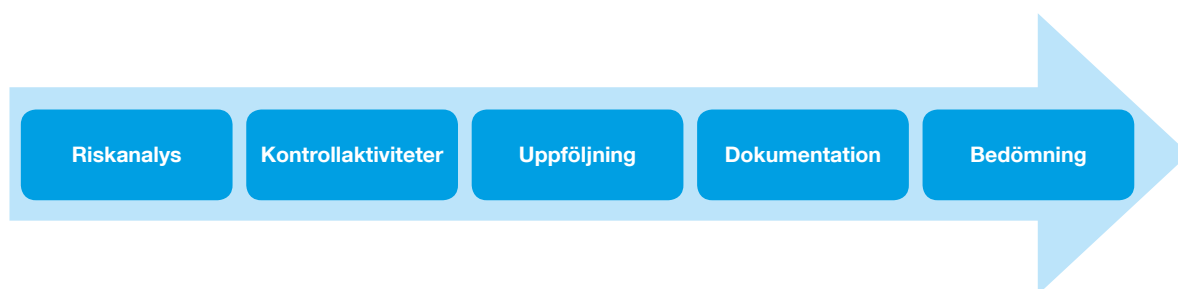
- Effektiv och ändamålsenlig verksamhet
- Tillförlitlig rapportering
- Regelefterlevnad

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.

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 utvecklingsprocess.

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

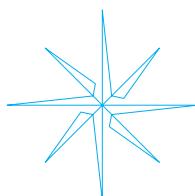


Riskanalys utgör grunden för arbetet med intern styrning och kontroll. Med risker avses i det här sammanhanget händelser som befaras kunna påverka Sjöfartsverkets förmåga att nå sina mål. Riskhantering är därmed de samordnande aktiviteter som behövs för att upptäcka, förebygga och hantera dessa händelser. 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 tidigare års riskanalys, som visade att i stort sett samtliga verksamheter är beroende av informationstekniska system, inleddes riskanalysarbetet under 2017 med systemsäkerhetsanalys avseende de mest verksamhetskritiska systemen. En process för kontinuitetsplanering är utifrån detta underlag under framtagande. Dessa åtgärder ska bidra till att säkerställa verksamheternas leveransförmåga.

Riskanalys på organisationsnivå genomförs löpande i samtliga verksamheter. Efter analys eskaleras ett antal risker till en konsoliderad riskanalysen på myndighetsnivå som genomförs löpande med representanter från samtliga avdelningar och affärsområden.

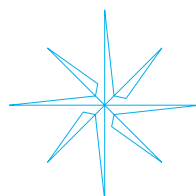
Sjöfartsverket förfogar över ett antal samhällsviktiga verksamheter såväl som kritiska funktioner. Exempel på sådana är sjö- och flygräddningsverksamheten, Trollhätte kanal, farledshållning, lotsning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informationstekniska system, elförsörjning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

Finansiella risker

Riskanalysen avseende finansiella risker har uppdaterats löpande.

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, likviditetshantering, 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 löpande i syfte att reducera de finansiella riskerna.



Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser

Riksrevisionen avrapporterade i april 2018 de iakttagelser som gjordes i samband med löpande granskning av rutiner och intern styrning och kontroll som genomfördes under andra halvåret 2017. Avrapporteringen skedde i form av minnesanteckningar med rekommendationer om förbättringar inom sex olika områden – FOI-verksamhet, fastigheter, personalkostnader, övriga externa kostnader, anläggningstillgångar samt utformning av förvaltningsberättelsen. Handlingsplan upprättades och merparten av rekommendationerna är omhändertagna och för resterande rekommendationer pågår arbete med förbättringar.

Riksrevisionen har under 2018 utfört en granskning av Trafikverkets stöd till forskning och innovation vilken avrapporterades i juni. Den externa, oberoende utvärdering av projektet ZVT (Zero Vision Tool) med avseende på verksam-

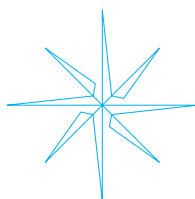
hetens innehåll, relevans ur ett FOI-perspektiv och kostnadseffektivitet som Sjöfartsverket och Trafikverket genomförde 2017 är en del av bakgrunden till granskningen. Den externa utvärderingen var kritisk och projektets värde ifrågasattes. Även Riksrevisionens granskning visar på brister i beslutsunderlag, avtal och uppföljningar. Sjöfartsverkets internrevision genomförde en finansiell granskning under första kvartalet 2018 vilket resulterade i vissa finansiella justeringar i projektet.

I Ekonomistyrningsverkets utvärdering för 2017, den så kallade EA-värderingen, erhöll Sjöfartsverket AB, vilket var samma resultat som året innan.

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



Fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Dan Deshayes, Ternsund



granskning av rutiner och intern kontroll. Granskningen omfattade bland annat avgifter, personalkostnader, övriga driftskostnader, anläggningstillgångar, bisysslor samt transaktioner med anställdas bolag samt avstämning avseende tidigare granskade områden.

Sjöfartsverkets internrevision har genomfört tre granskningar under 2018. Granskning av ”behörighetshantering IT”, ”GDPR” och ”Rätt inköp” resulterade i ett antal rekommendationer.

Under 2018 reviderades Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem genom interna förbättringsdagar och externa revisioner. Tredjepartscertifieringsbolaget Qvalify genomförde två externa revisioner av verksamheten under året. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket totalt tre mindre avvikelser som samtliga är hanterade. 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 2018 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 kravbild.

Intern styrning och kontroll är ett uttalat fokusområde som förstärktes under 2018 genom bildandet av enheten ”Verksamhetsstyrning” inom avdelningen Styrning och Planering. Enheten har som ett av sina viktigaste uppdrag att säkerställa ett väl fungerande ramverk för intern styrning och kontroll.



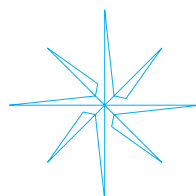
Foto: Daniel Lindblad, Sjöfartsverket

Exempel på genomförda aktiviteter under 2018:

- Implementering av ny styrmodell - målkartan med inriktning mot 2027.
- Implementering av PM3, en modell för systematisk förvaltningsstyrning som förväntas leda till effektivare förvaltning och utveckling av IT-relaterade förvaltningsobjekt.
- Förstärkning av bemanningen inom informationssäkerhet och IT-säkerhet.
- Fortsatt utbildning av organisationen kring etik och moral samt intern styrning och kontroll.

Exempel på pågående aktiviteter:

- Fortsatt utveckling av styrande dokument med fokus på ändamålsenliga kontrollaktiviteter.
- Implementering av PPS, styrmodell inom projektstyrning.
- Fördjupning och vidareutveckling av riskanalyser.



Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

För helåret 2018 uppvisar Affärsverket ett rörelseresultat om 73 mkr vilket är en förbättring med 181 mkr jämfört med föregående år. Resultatförbättringen beror främst på ökade sjöfartsavgifter men även på minskade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder i pensionsskulden.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 48 mkr varav 33 mkr sätts av till resultatutjämningsfonden. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 15 mkr.

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 fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Rörelseintäkterna uppgår till 2 404 (2 189) mkr och har därmed ökat med 215 mkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras till största del av ökade sjöfartsavgifter och övriga externa intäkter. Sjöfartsavgifterna har ökat med 176 mkr till 1 780 (1 604) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen har därmed ökat till cirka 74 (73) procent.

Intäkterna från farledsavgifter uppgår till 1 205 (1 036) mkr och har därmed ökat med 169 mkr. Den avgiftshöjning med nio procent i genomsnitt som genomfördes från den 1 januari 2018 mot-



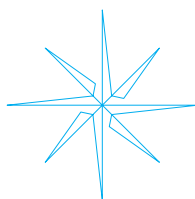
Foto: Linda Holmqvist, Sjöfartsverket

svarar 93 mkr av ökningen. Godsvolymen har ökat med knappt 2 miljoner ton (drygt 1 procent) och antalet anlöper har ökat marginellt jämfört med föregående år. De ökade intäkterna beror även på att sammansättningen av fartygsflottan har förändrats och att lägre miljöincitament utbetalats.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 575 (568) mkr. Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 januari 2018 har ökat intäkten från lotsningsavgifterna med cirka 28 mkr, vilket innebär att lotsavgifterna i realiteten har minskat jämfört med föregående år. I antal räknat ökade lotsningarna med 72 till 33 555 utförda lotsningar 2018.

Anslagen har ökat med 7 mkr jämfört med föregående år. Ökningen beror på nytillkomna anslag avseende utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Övriga intäkter har ökat med 32 mkr, vilket till stor del förklaras av att det 2017 gjordes en återbetalning av ersättning för avskrivningar i Södertälje kanal samt att bidragsintäkterna har ökat. En skuld avseende trafik- och inflationsjustering för Eurocontrolavgifter för 2017 och 2018 har bokats upp med 17 mkr och en nedskrivning av fordran har dessutom gjorts med 3 mkr, vilket tillsammans har minskat intäkterna med 20 mkr.



Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna uppgick till 2 331 (2 296) mkr, vilket motsvarar en ökning med 2 procent.

Personalkostnaderna har minskat med 40 mkr jämfört med föregående år, vilket beror på lägre kostnader för pensioner då effekten av nettoräntan i beräkningsgrunderna för pensionskulden är lägre än föregående år. Nettoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden har ändrats efter beslut i Statens Tjänstepensionsverks styrelse, vilket innebär kostnader om ca 37 mkr. Föregående år uppgick effekten av ändrade beräkningsgrunder till ca 120 mkr. Årsarbetskraften under 2018 uppgick till 1 080,0 (1 039,5) varav 202,6 (187,3) var kvinnor. Räken-skapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 740 (710) mkr.

Övriga externa kostnader ökade med 75 mkr, vilket motsvarar 9 procent. Ökningen beror till stor del på att drivmedelskostnaderna har ökat med 45 mkr, kostnaderna för köpta tjänster har ökat med 18 mkr och kostnaderna för extern bemanning har ökat med 10 mkr.

Avskrivningskostnaden är oförändrad jämfört med föregående år.

Finansiella intäkter och kostnader

Årets finansiella intäkter är oförändrade och utgörs av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt ränta på tillgodohavande på skattekontot.

De finansiella kostnaderna har ökat med 12 mkr jämfört med föregående år. Ökningen beror på en ökad räntedel i pensionsskulden. Finansiella kostnader utgörs även 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 tekniktjänster för underhåll av helikopter.

Rörelsens kostnader

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

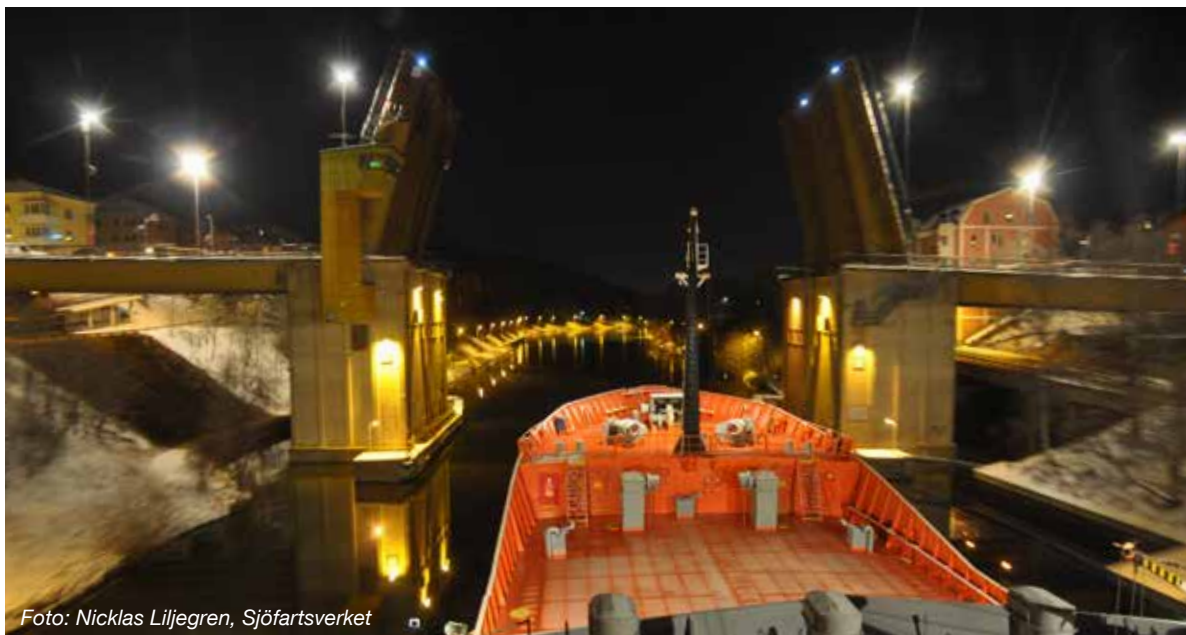
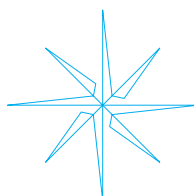


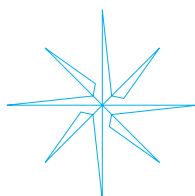
Foto: Nicklas Liljegren, Sjöfartsverket



| Resultaträkning, 1000 kr | | | | | |
|--|-----|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | | Affärsverket | | Koncernen | |
| | Not | 2018-01-01- 2018-12-31 | 2017-01-01- 2017-12-31 | 2018-01-01- 2018-12-31 | 2017-01-01- 2017-12-31 |
| Rörelsens intäkter | | | | | |
| Farledsavgifter, fartyg | 1 | 776 550 | 556 005 | 776 550 | 556 005 |
| Farledsavgifter, gods | 1 | 428 213 | 479 802 | 428 213 | 479 802 |
| Lotsavgifter | 2 | 574 861 | 567 917 | 574 861 | 567 917 |
| Anslag | | 257 330 | 250 592 | 257 330 | 250 592 |
| Övriga externa intäkter | 3 | 367 210 | 335 084 | 368 196 | 334 940 |
| Summa rörelseintäkter | | 2 404 164 | 2 189 400 | 2 405 149 | 2 189 256 |
| Rörelsens kostnader | | | | | |
| Personalkostnader | 4 | -1 218 841 | -1 259 039 | -1 245 974 | -1 289 688 |
| Övriga externa kostnader | 5 | -905 142 | -829 893 | -873 755 | -797 782 |
| Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 6 | -207 393 | -207 487 | -208 320 | -208 357 |
| Summa rörelsekostnader | | -2 331 376 | -2 296 419 | -2 328 048 | -2 295 827 |
| Rörelseresultat | | 72 788 | -107 019 | 77 101 | -106 571 |
| Resultat från finansiella investeringar | | | | | |
| Finansiella intäkter | 7 | 356 | 484 | 369 | 484 |
| Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar | | | | | |
| Finansiella kostnader | 8 | -25 473 | -13 200 | -25 396 | -13 067 |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | | 47 671 | -119 735 | 52 074 | -119 154 |
| Bokslutsdispositioner | 9 | -33 000 | 119 735 | -33 000 | 119 735 |
| Resultat före skatt | | 14 671 | 0 | 19 074 | 580 |
| Skattemotsvarighet | 10 | - | - | -1 593 | -141 |
| ÅRETS RESULTAT | | 14 671 | 0 | 17 481 | 440 |



Foto: Mikael Dahlqvist/Sjöfartsverket



Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 4 988 mkr, vilket är en ökning med 508 mkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 706 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar, isbrytningsfartyg samt lotsbåtar. 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 1 054 mkr, vilket är en minskning med 72 mkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 908 (2 848) 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.

Pensionsskulden är beräknad enligt 2019 års beräkningsgrund. Om 2018 års beräkningsgrund hade använts skulle personalkostnaderna ha varit 37 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 förutsättningar använda fonden som den från början var

avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år.

Per 2018-12-31 har en avsättning till resultatutjämningsfonden gjorts med 33 mkr.

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 |
| 2018 | Avsättning | | -33 |
| Resultatutjämningsfond per 2018-12-31 | | UB | -520 |

Utdelning och skattemotsvarighet

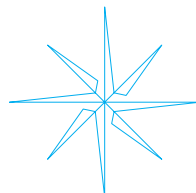
Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 22 procent av resultatet före skatt och 2018 års skattemotsvarighet beräknas till 0 mkr på grund av förlustavdrag. Enligt riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för affärsdrivande verksamheter ska en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet lämnas i utdelning. Årets utdelning beräknas till 5 Mkr.

Kommentar till koncernens balansräkning

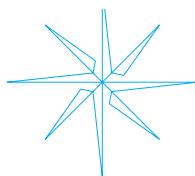
Koncernens balansomslutning uppgår till 5 007 mkr, vilket är 19 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

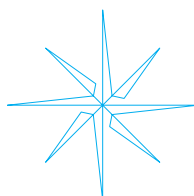
På skuldsidan tillkommer framförallt periodavgränsningsposter samt fritt eget kapital.



| Balansräkning, 1 000 kr | | | | | |
|---|------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| TILLGÅNGAR | Not | Affärsverket | | Koncernen | |
| | | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Anläggningstillgångar | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | | | | | |
| | 11 | | | | |
| Licenser och köpta programvaror | | 14 954 | 11 646 | 14 954 | 11 646 |
| Egenutvecklade datasystem | | 23 876 | 21 671 | 23 876 | 21 671 |
| Pågående nyanläggningar | | 34 181 | 26 561 | 34 181 | 26 561 |
| Summa immateriella anläggningstillgångar | | 73 011 | 59 878 | 73 010 | 59 878 |
| Materiella anläggningstillgångar | | | | | |
| | 12 | | | | |
| Skepp | | 455 614 | 491 123 | 455 614 | 491 123 |
| Helikoptrar | | 754 432 | 787 277 | 754 432 | 787 277 |
| Inventarier, verktyg och installationer | | 132 772 | 135 203 | 134 778 | 137 660 |
| Byggnader, mark och annan fast egendom | | 816 644 | 867 266 | 817 067 | 867 607 |
| Pågående nyanläggningar | | 1 162 340 | 556 190 | 1 162 340 | 556 190 |
| Summa materiella anläggningstillgångar | | 3 321 802 | 2 837 059 | 3 324 231 | 2 839 857 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | | | |
| Aktier i helägda företag | 13 | 4 700 | 4 700 | - | - |
| Andra långfristiga fordringar | 14 | 14 045 | 14 888 | 14 045 | 15 501 |
| Summa finansiella anläggningstillgångar | | 18 745 | 19 588 | 14 045 | 15 501 |
| Summa anläggningstillgångar | | 3 413 558 | 2 916 525 | 3 411 286 | 2 915 236 |
| Omsättningstillgångar | | | | | |
| Varulager m.m. | | | | | |
| Varulager | 15 | 88 505 | 91 845 | 88 505 | 91 845 |
| Förskott till leverantör | 16 | 11 490 | 8 490 | 11 490 | 8 490 |
| Summa varulager m.m. | | 99 995 | 100 335 | 99 995 | 100 335 |
| Kortfristiga fordringar | | | | | |
| Kundfordringar | 17 | 201 597 | 191 266 | 201 517 | 191 426 |
| Övriga fordringar | 18 | 95 736 | 55 274 | 96 243 | 56 389 |
| Summa kortfristiga fordringar | | 297 333 | 246 540 | 297 760 | 247 815 |
| Periodavgränsningsposter | | | | | |
| Förutbetalda kostnader | 19 | 31 409 | 28 997 | 31 919 | 29 449 |
| Övriga upplupna intäkter | 20 | 91 619 | 62 419 | 91 447 | 62 419 |
| Summa periodavgränsningsposter | | 123 028 | 91 416 | 123 366 | 91 868 |
| Kassa och bank | | | | | |
| Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret | 21 | 576 840 | 622 128 | 576 840 | 622 128 |
| Kassa och bank | 22 | 477 050 | 503 375 | 497 672 | 510 351 |
| Summa kassa och bank | | 1 053 890 | 1 125 503 | 1 074 512 | 1 132 479 |
| Summa omsättningstillgångar | | 1 574 246 | 1 563 794 | 1 595 633 | 1 572 497 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 4 987 804 | 4 480 319 | 5 006 919 | 4 487 733 |



| Balansräkning, 1 000 kr | | | | | |
|---|-----|------------------|------------------|------------------|------------------|
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | Not | Affärsverket | | Koncernen | |
| | | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Bundet eget kapital | | | | | |
| Statskapital | | 446 112 | 446 112 | 446 112 | 446 112 |
| Summa bundet eget kapital | | 446 112 | 446 112 | 446 112 | 446 112 |
| Fritt eget kapital | | | | | |
| Resultatutjämningsfond | | 519 599 | 486 599 | 519 599 | 486 599 |
| Balanserat resultat | | -538 003 | -538 003 | -524 527 | -524 947 |
| ÅRETS RESULTAT | | 14 671 | 0 | 17 481 | 440 |
| Summa fritt eget kapital | | -3 733 | -51 404 | 12 553 | -37 908 |
| Summa eget kapital | 23 | 442 379 | 394 708 | 458 665 | 408 204 |
| Avsättningar, räntebärande | | | | | |
| Avsatt till pensioner | 24 | 2 907 664 | 2 847 656 | 2 907 664 | 2 847 656 |
| Summa räntebärande avsättningar | | 2 907 664 | 2 847 656 | 2 907 664 | 2 847 656 |
| Avsättningar, övriga | | | | | |
| Övriga avsättningar | 25 | 13 483 | 11 956 | 13 483 | 11 955 |
| Summa övriga avsättningar | | 13 483 | 11 956 | 13 483 | 11 955 |
| Långfristiga skulder | | | | | |
| Skulder till kreditinstitut | 26 | - | 240 000 | - | 240 000 |
| Summa långfristiga skulder | | - | 240 000 | - | 240 000 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | | | | | |
| Skulder till koncernföretag | 27 | - | 4 895 | - | - |
| Summa kortfristiga räntebärande skulder | | - | 4 895 | - | - |
| Kortfristiga icke räntebärande skulder | | | | | |
| Leverantörsskulder | | 161 929 | 105 998 | 158 005 | 98 838 |
| Övriga skulder | 28 | 46 868 | 44 646 | 48 961 | 46 041 |
| Summa kortfristiga icke räntebärande skulder | | 208 797 | 150 644 | 206 966 | 144 879 |
| Periodavgränsningsposter | | | | | |
| Upplupna kostnader | 29 | 165 920 | 129 586 | 170 581 | 134 165 |
| Oförbrukade bidrag | 30 | 1 232 990 | 675 231 | 1 232 990 | 675 231 |
| Övriga förutbetalda intäkter | 31 | 16 571 | 25 643 | 16 570 | 25 643 |
| Summa periodavgränsningsposter | | 1 415 481 | 830 460 | 1 420 141 | 835 039 |
| SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER | | 4 987 804 | 4 480 319 | 5 006 919 | 4 487 733 |
| Poster inom linjen | | | | | |
| Ansvarsförbindelser | 32 | 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 01 001 | - | 9 000 | - | -6 738 | 2 262 |
| 22 01 004 | - | 188 308 | - | -188 308 | 0 |
| 22 01 005 | - | 62 284 | - | -62 284 | 0 |
| Summa | - | 259 592 | - | -257 330 | 2 262 |

Anslag 22 01 001

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Villkor

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

Anslag 22 01 004

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

Villkor

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

Anslag 22 01 005

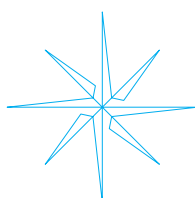
Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

Villkor

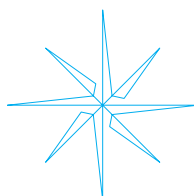
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.



Forskningsexpeditionen Arctic Ocean 2018.
Foto: Mattias Petterson

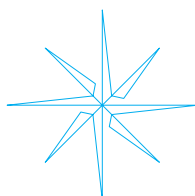


| Finansieringsanalys 1 000 kr | | | | |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| RÖRELSEN | Affärsverket | | Koncernen | |
| | 2018-01-01- 2018-12-31 | 2017-01-01- 2017-12-31 | 2018-01-01- 2018-12-31 | 2017-01-01- 2017-12-31 |
| Årets resultat före avskrivningar | 280 181 | 100 468 | 285 421 | 101 786 |
| Realisationsvinster | -191 | -2 170 | -191 | -2 170 |
| Realisationsförluster | 401 | 1 370 | 401 | 1 370 |
| Finansiella intäkter | 356 | 484 | 369 | 484 |
| Finansiella kostnader | -25 473 | -13 200 | -25 396 | -13 067 |
| Betald inkomstskatt | - | - | -1 593 | -141 |
| Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar | 255 274 | 86 952 | 259 011 | 88 262 |
| Förändringar av varulager | 340 | 52 652 | 340 | 52 653 |
| Förändring av kortfristiga fordringar | -50 793 | 59 693 | -49 945 | 50 476 |
| Förändring av kortfristiga skulder | 53 258 | -57 114 | 62 065 | -81 223 |
| Förändring av periodavgränsningsposter | 553 409 | 333 734 | 553 604 | 363 665 |
| Kassaflöde före investeringar | 811 488 | 475 917 | 825 075 | 473 833 |
| Investeringar | | | | |
| Investeringar i anläggningstillgångar | -705 671 | -379 177 | -706 287 | -380 083 |
| Försäljning av anläggningstillgångar | 191 | 2 404 | 252 | 2 404 |
| Nettoinvesteringar i rörelsen | -705 480 | -376 773 | -706 035 | -377 679 |
| Kassaflöde efter investeringar | 106 008 | 99 144 | 119 040 | 96 154 |
| Finansiering | | | | |
| Förändring av långfristiga fordringar | 843 | 1 520 | 1 457 | 1 534 |
| Förändring av långfristiga skulder | -240 000 | | -240 000 | |
| Förändring av kortfristiga skulder till kreditinstitut | | | | |
| Förändring av pensionsskuld | 60 008 | 143 081 | 60 008 | 143 081 |
| Förändring av övriga avsättningar | 1 528 | -7 959 | 1 528 | -7 959 |
| Årets utdelning | | | - | - |
| Periodens inbetalningsöverskott | -71 613 | 235 786 | -57 966 | 232 810 |
| Likviditetsförändring | | | | |
| Likvida medel vid periodens början | 1 125 503 | 889 717 | 1 132 479 | 899 669 |
| Likvida medel vid periodens slut | 1 053 890 | 1 125 503 | 1 074 512 | 1 132 479 |
| Förändring i likvida medel | -71 613 | 235 786 | -57 966 | 232 810 |



| Investeringsutfall, 1000 kr | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Verksamhet/Tillgångstyp | Affärsverket | | | |
| | 2018-01-01- 2018-12-31 | 2017-01-01- 2017-12-31 | 2016-01-01- 2016-12-31 | 2018-01-01- 2018-12-31 |
| Farleder | | | | <i>Budget</i> |
| Trollhätte kanal | 1 000 | 1 229 | 2 290 | 6 200 |
| Farledsförbättringar | 603 037 | 292 740 | 137 953 | 603 600 |
| Fast utmärkning | 9 765 | 3 195 | 4 674 | 6 000 |
| Flytande utmärkning | 372 | 1 171 | 723 | 1 000 |
| Arbetsfartyg | 11 462 | 5 546 | 981 | 9 000 |
| Övrigt | 5 479 | 6 096 | 8 662 | 11 000 |
| Summa | 631 115 | 309 977 | 155 283 | 636 800 |
| Isbrytning | | | | |
| Atle | - | 878 | - | 2 000 |
| Frej | - | 878 | 60 | - |
| Ymer | 724 | 1 094 | 20 210 | 2 000 |
| Oden | 3 539 | - | - | 4 000 |
| IB-Next | - | 12 575 | 4 202 | - |
| IB 2020 | 2 755 | 11 140 | 3 026 | 305 000 |
| Common Rail | - | 3 007 | - | - |
| Övrigt | 13 596 | 21 | -103 | - |
| Summa | 20 614 | 29 593 | 27 395 | 313 000 |
| Sjögeografisk information | | | | |
| Utrustning till sjömätningsfartyg | 3 040 | 2 119 | 1 121 | 4 000 |
| Utrustning för sjömätning | - | 4 458 | 5 826 | 5 600 |
| IT-system m.m. | - | 821 | 9 392 | 3 500 |
| Summa | 3 040 | 7 398 | 16 339 | 13 100 |
| Sjötrafikinformation | | | | |
| Informationscentraler | 9 437 | 95 | 3 226 | 22 375 |
| Summa | 9 437 | 95 | 3 226 | 22 375 |
| Lotsning | | | | |
| Lotsstationer | 662 | 473 | 3 064 | 3 000 |
| Lotsbåtar | 18 628 | 8 242 | 13 425 | 39 850 |
| Summa | 19 290 | 8 715 | 16 489 | 42 850 |
| Sjö- och flygräddning | | | | |
| Räddningshelikoptrar och utrustning | 2 003 | 4 834 | 230 | 8 807 |
| IT-system m.m. | 8 860 | 9 281 | 3 374 | 10 425 |
| Summa | 10 863 | 14 115 | 3 604 | 19 232 |
| Gemensamma funktioner | | | | |
| IT-system, fastigheter, bilar, m.m. | 11 312 | 9 284 | 3 950 | 19 450 |
| Summa | 11 312 | 9 284 | 3 950 | 19 450 |
| Totala investeringar | 705 671 | 379 177 | 226 286 | 1 066 807 |

För koncernen tillkommer investeringar om 616 (906) tkr



Kommentar till investeringar

Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 706 mkr för 2018 vilket är en ökning med 327 mkr jämfört med föregående år. Investeringsbudgeten för 2018 uppgick till 1 067 mkr.

Ökningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på investeringar i farledsförbättringar där Mälarprojektet är det största pågående projektet. Finansieringen för farledsprojekt som finansieras via nationella planen uppgår till 603 mkr under 2018.

Investeringar i isbrytningsverksamheten är något lägre än föregående år. De största projekten under året avser investeringar i Oden samt investering i nya isbrytare. Investeringarna i isbrytningsverksamheten är betydligt lägre än budgeterat i treårsplanen för 2018-2020 vilket beror på att finansieringsfrågan för nya isbrytare inte är löst och att projektet därför har avstannat.

Investeringar i verksamheten sjögeografisk information är något lägre än föregående år och betydligt lägre än budgeterat till följd av mindre investeringar i sjömätningstrustning och IT-system än planerat.

Investeringarna inom verksamheten för sjötrafikinformation har ökat med 9 mkr jämfört med föregående år. Investeringen består av nytt VTS-system och radarsiter.

I lotsningsverksamheten har investeringar ökat med 11 mkr beroende på investeringar i lotsbåtar. Utfallet är dock betydligt lägre än budgeterat då man i verksamheten har arbetat aktivt med optimering av befintliga lotsbåtar och därmed skjutit upp investeringsbehov.

Inom sjö- och flygräddning har investeringarna minskat med 3 mkr jämfört med föregående år. Årets investeringar består främst av investeringar i IT-system samt radiosystem för räddningshelikoptrar.

Inom gemensamma funktioner har investeringarna ökat med 2 mkr jämfört med 2017.

Investeringarna avser främst bilar samt investeringar i Lithografen, Norrköping. Budgeten för 2018 uppgick till 20 mkr.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2017 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

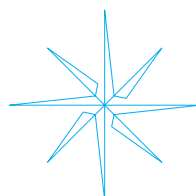
- Resultatet efter skattemotsvarighet ska medge en räntabilitet på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Soliditeten ska på lång sikt uppgå till minst 25 procent.
- Farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex (NPI) räknat från och med 2004.

Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet för 2018 uppgår till 3,5.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 300 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Under 2018 har lån i Riksgälden amorterats med 240 mkr och inga nya lån har upptagits.

Det är Sjöfartsverkets tolkning att den NPI-restriktion som framgår i regleringsbrevet innebär en begränsning i verkets farledstaxa. Sedan 2004 har NPI ökat med drygt 15 procent. 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 och den 1 januari 2018 infördes en ny avgiftsmodell som även innebar höjningar med i genomsnitt 9 procent.

En grundläggande parameter vid framtagningen av den nya avgiftsmodellen var att den skulle vara intäktsneutral. Detta innebär att de totala intäkterna inte skulle påverkas av bytet av modell, däremot påverkas de individuella



fartygens avgifter. Den nya modellen innebär en omfördelning av avgifter från gods- till fartygsdel samt borttagande av flera undantag och specialfall. Utöver den avgiftshöjning om 9 procent som gjordes den 1 januari har även sammansättningen av fartyg, fartygstyper, antal fartyg, lasttyper och lastvolymen förändrats mellan åren vilket påverkat de totala intäkterna som ökat med cirka 25 procent sedan 2004. I den nya avgiftsmodellen utökades kraven på miljöåtgärder från att enbart gälla NOx utsläpp till att omfatta fem olika parametrar. Genom att fartyg måste prestera inom fler områden lägre miljöincitament utbetalats.

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.

Tvister och utredningar

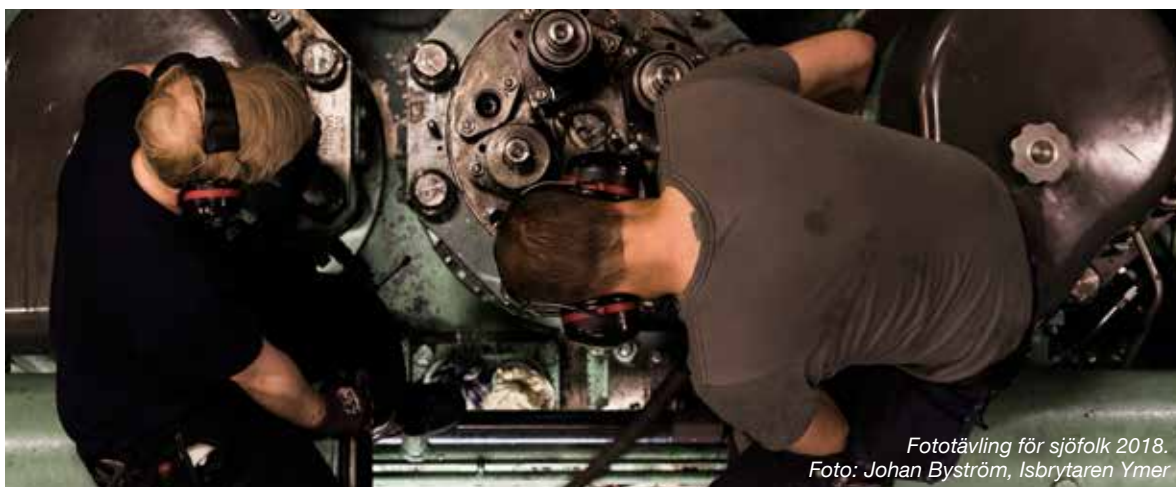
En offentlig upphandling genomförd 2018 har överprövats utan att förvaltningsrätten beslutade om någon ändring. Vidare överklagades en upphandling under 2017, där förvaltningsrätten

förordnade att utvärderingen skulle göras om, men där kammarrätten under 2018 sedermera upphävde förvaltningsrättens dom.

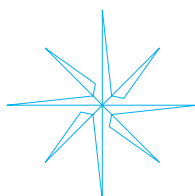
Under 2018 har Sjöfartsverket väckt talan mot en licenstagare som nyttjar Sjöfartsverkets sjökortsdata. Sjöfartsverkets utestående krav uppgår till ca 600 kkr och avser obetalda licensavgifter. Tvisten rör tolkningen av licensavtalet och huvudförhandling inför Norrköpings tingsrätt förväntas äga rum andra kvartalet 2019.

Sjöfartsverket har en utestående fordran om ca 6,6 miljoner kronor mot Vattenfall AB. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagiseringen av statens vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi. Vattenfall AB har begärt omförhandling av detta avtal och innehåller tills vidare betalningen. Diskussioner pågår med Vattenfall AB.

Sjöfartsverket har en utestående fordran gentemot Vänersborgs kommun om ca 157 kkr avseende underhållsåtgärder utförda på två av kommunens öppningsbara broar över Trollhätte Kanal. Parterna är oense om tolkningen av ingångna avtal kring vem som ska bära kostnaden efter att reglerna om statsbidrag till kommuner har ändrats. Broarna är också i behov av större reinvesteringar i närtid och parterna är även oense om vem som ska stå för dessa kostnader.

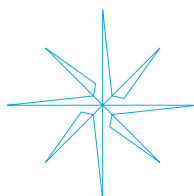


Fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Johan Byström, Isbrytaren Ymer

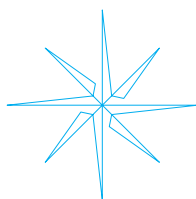


Flerårsöversikt och nyckeltal

| Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Affärsverket | | | | |
| Resultaträkning | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Sjöfartsavgifter | 1 779,6 | 1 603,7 | 1 463,1 | 1 404,2 | 1 399,5 |
| Övriga externa intäkter | 624,5 | 585,7 | 1 007,7 | 996,6 | 954,8 |
| Summa rörelseintäkter | 2 404,2 | 2 189,4 | 2 470,8 | 2 400,8 | 2 354,3 |
| Externa kostnader | -2 124,0 | -2 088,9 | -2 143,8 | -2 069,6 | -1 846,1 |
| Avskrivningar | -207,4 | -207,5 | -211,8 | -180,2 | -162,2 |
| Summa rörelsekostnader | -2 331,4 | -2 296,4 | -2 355,6 | -2 249,8 | -2 008,3 |
| Rörelseresultat | 72,8 | -107,0 | 115,1 | 151,0 | 346,0 |
| Resultat från finansiella investeringar | | | | | |
| Finansiella intäkter och kostnader | -25,1 | -12,7 | 7,4 | -11,4 | -8,8 |
| Rörelseresultat efter finansiella poster | 47,7 | -119,7 | 122,6 | 139,6 | 337,2 |
| Bokslutsdispositioner | -30,0 | 119,7 | -122,6 | -139,6 | -337,2 |
| Resultat före skattemotsvarighet | 17,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skattemotsvarighet | - | - | - | - | - |
| Årets resultat | 17,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Balansräkning i sammandrag | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2016-12-31 | 2015-12-31 | 2014-12-31 |
| TILLGÅNGAR | | | | | |
| Anläggningstillgångar | 3 413,6 | 2 916,5 | 2 748,0 | 2 738,9 | 2 569,7 |
| Omsättningstillgångar | 1 574,2 | 1 563,8 | 1 440,3 | 958,1 | 865,1 |
| Summa tillgångar | 4 987,8 | 4 480,3 | 4 188,3 | 3 697,0 | 3 434,8 |
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | | |
| Eget kapital | 442,4 | 394,7 | 514,4 | 391,8 | 252,2 |
| Avsättningar | 2 921,1 | 2 859,6 | 2 724,5 | 2 619,5 | 2 554,8 |
| Långfristiga skulder | - | 240,0 | 240,0 | 240,0 | 240,0 |
| Kortfristiga skulder, räntebärande | - | 4,9 | 4,8 | 4,6 | 3,9 |
| Kortfristiga skulder, icke räntebärande | 1 624,3 | 981,1 | 704,6 | 441,1 | 383,9 |
| Summa eget kapital och skulder | 4 987,8 | 4 480,3 | 4 188,3 | 3 697,0 | 3 434,8 |
| Nyckeltal | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Kassalikviditet | 90,8 | 148,7 | 182,7 | 173,7 | 197,1 |
| Balanslikviditet | 96,9 | 158,9 | 204,4 | 215,0 | 223,1 |
| Sysselsatt kapital | 3 431,4 | 3 491,5 | 3 369,9 | 3 149,2 | 2 863,6 |
| Soliditet | 8,9 | 8,8 | 12,3 | 10,6 | 7,3 |
| Justerad soliditet | 11,8 | 10,4 | 12,8 | 10,7 | - |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital | 2,1 | Negativt | 3,9 | 4,8 | 12,2 |
| Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet | 3,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Negativt |
| Räntetäckningsgrad | 3,0 | Negativt | 18,0 | 12,0 | 32,0 |
| Årsarbetskraft | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Män | 877,4 | 852,2 | 855,6 | 823,7 | 775,9 |
| Kvinnor | 202,6 | 187,3 | 190,8 | 183,7 | 176,5 |
| Total årsarbetskraft | 1 080,0 | 1 039,5 | 1 046,4 | 1 007,4 | 952,4 |
| Omsättning per anställd, tkr | 2 226,0 | 2 106,2 | 2 361,1 | 2 383,0 | 2 471,9 |
| Medelantal anställda | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Män | 989 | 957 | 950 | 946 | 931 |
| Kvinnor | 242 | 235 | 227 | 221 | 216 |
| | 1 231 | 1 192 | 1 177 | 1 167 | 1 147 |



| Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Koncernen | | | | |
| Resultaträkning | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Sjöfartsavgifter | 1 779,6 | 1 603,7 | 1 463,1 | 1 404,2 | 1 399,5 |
| Övriga externa intäkter | 625,5 | 585,5 | 1 007,2 | 994,4 | 949,9 |
| Summa rörelseintäkter | 2 405,1 | 2 189,3 | 2 470,3 | 2 398,6 | 2 349,3 |
| Externa kostnader | -2 119,7 | -2 087,5 | -2 139,6 | -2 063,6 | -1 838,2 |
| Avskrivningar | -208,3 | -208,4 | -212,5 | -180,4 | -162,3 |
| Summa rörelsekostnader | -2 328,0 | -2 295,8 | -2 352,2 | -2 244,0 | -2 000,5 |
| Rörelseresultat | 77,1 | -106,6 | 118,1 | 154,6 | 348,8 |
| Resultat från finansiella investeringar | | | | | |
| Finansiella intäkter och kostnader | -25,0 | -12,6 | 7,6 | -11,3 | -8,7 |
| Rörelseresultat efter finansiella poster | 52,1 | -119,2 | 125,7 | 143,3 | 340,1 |
| Bokslutsdispositioner | -30,0 | 119,7 | -122,6 | -139,6 | -337,2 |
| Resultat före skattemotsvarighet | 22,1 | 0,6 | 3,1 | 3,7 | 2,9 |
| Skattemotsvarighet | -1,6 | -0,1 | 0,0 | -0,2 | 0,5 |
| Årets resultat | 20,5 | 0,4 | 3,1 | 3,5 | 3,4 |
| Balansräkning i sammandrag | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2016-12-31 | 2015-12-31 | 2014-12-31 |
| TILLGÅNGAR | | | | | |
| Anläggningstillgångar | 3 411,3 | 2 915,2 | 2 746,6 | 2 737,4 | 2 567,0 |
| Omsättningstillgångar | 1 595,6 | 1 572,5 | 1 451,5 | 967,3 | 871,6 |
| Summa tillgångar | 5 006,9 | 4 487,7 | 4 198,2 | 3 704,6 | 3 438,5 |
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | | |
| Eget kapital | 458,7 | 408,2 | 527,5 | 401,8 | 258,7 |
| Avsättningar | 2 921,1 | 2 859,6 | 2 724,5 | 2 619,5 | 2 555,6 |
| Långfristiga skulder | - | 240,0 | 240,0 | 240,0 | 240,0 |
| Kortfristiga skulder, icke räntebärande | 1 627,1 | 979,9 | 706,2 | 443,3 | 384,2 |
| Summa eget kapital och skulder | 5 006,9 | 4 487,7 | 4 198,2 | 3 704,6 | 3 438,5 |
| Nyckeltal | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Kassalikviditet | 91,9 | 150,2 | 183,9 | 178,4 | 200,7 |
| Balanslikviditet | 98,1 | 160,5 | 205,5 | 218,2 | 226,8 |
| Sysselsatt kapital | 3 443,8 | 3 499,9 | 3 376,7 | 3 157,8 | 2 799,5 |
| Soliditet | 9,2 | 9,1 | 12,6 | 10,8 | 0,1 |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital | 2,2 | -3,0 | 3,9 | 4,9 | 0,1 |
| Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet | 4,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | Negativt |
| Räntetäckningsgrad | 3,1 | Negativt | 19,5 | 13,0 | 32,1 |
| Årsarbetskraft | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Män | 904,3 | 879,3 | 883,7 | 848,5 | 802,9 |
| Kvinnor | 205,7 | 191,2 | 194,8 | 187,5 | 178,5 |
| Total årsarbetskraft | 1 110,0 | 1 070,5 | 1 078,5 | 1 036,0 | 981,4 |
| Omsättning per anställd, tkr | 2 166,8 | 2 045,1 | 2 290,6 | 2 315,2 | 2 393,8 |
| Medelantal anställda | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Män | 1 016 | 985 | 978 | 971 | 958 |
| Kvinnor | 245 | 239 | 231 | 225 | 218 |
| | 1 261 | 1 224 | 1 209 | 1 196 | 1 176 |



Definitioner av nyckeltal

Definitioner och nyckeltalsberäkningar

| | |
|---|---|
| Kassalikviditet | Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder |
| Balanslikviditet | Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder |
| Sysselsatt kapital | Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder, beräknat som ett genomsnitt de senaste två åren |
| Soliditet | Eget kapital dividerat med balansomslutningen |
| Justerad soliditet | Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt. |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital | Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med 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.

Godsvolymerna 2014 uppgick till 160 miljoner ton vilket motsvarade en ökning med 5 procent jämfört med 2013. 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 medan ökningen under 2018 uppgick till drygt 1 procent. Sjöfartsverket har vid tre tillfällen sänkt avgiften per ton gods som inte är lågvärdigt, med 10 procent 2004, med 6 procent 2008 samt med ytterligare 5 procent 2011. Avgiftssänkningarna har genomförts som ett led i avgiftsväxlingen mellan farledsavgifter och lotsavgifter, vilken syftat till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

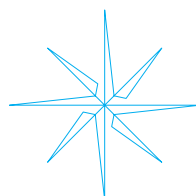
Från den 1 januari 2015 genomfördes en sänkning av den fartygsbaserade delen av avgiften med 45 mkr, fördelat på 24 mkr i en allmän sänkning och 21 mkr i ökade medel för miljödifferentering avseende kväveoxider. Med hänsyn till införandet av det s.k. svaveldirektivet tog Sjöfartsverket bort miljödifferentering för olika svavelinnehåll i bränslet från den 1 januari 2015. Från den 1 januari 2017 höjdes farledsavgifterna

med i genomsnitt 8 procent och i samband med införandet av ny avgiftsmodell 1 januari 2018 höjdes avgifterna med i genomsnitt 9 procent.

Antalet lotsningar har under 2018 ökat med 72 och uppgår till 33 555. Avgiftshöjningar har skett årligen under de senaste fem åren. Under 2014 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 april och från 2015 har en årlig höjning skett med 5 procent den 1 januari. Från den 1 januari 2018 har även en förändring av avgiftsmodellen införts vilket har inneburit viss överflyttning av lotsavgifter till farledsavgifter.

Personalkostnaderna har varierat mellan åren. 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 införlivandet medförde så har svängningarna i personalkostnaderna främst berott på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionskultsberäkningen.

Externa kostnader påverkas starkt av hur kraftig isutbredningen är, en kraftigare isutbredning medför ökade kostnader om ungefär 100-150 mkr. Under åren 2014-2017 har isvintrarna varit milda medan isvintern 2018 var något mer åt det normala hållet.



Avskrivningarna har ökat från och med 2016 till följd av att Mälarprojektet inneburit att nyttjandetiden för befintliga anläggningstillgångar har förkortats.

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 förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras

i sin helhet. I Sjöfartsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

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

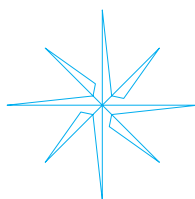
Materiella anläggningstillgångar

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

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

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt de immateriella anläggningstillgångarna i kategorierna licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem, skrivs av linjärt över sina beräknade



ekonomiska livslängder, som varierar beroende på anläggningens art. Avskrivningarna görs på anskaffningsvärdena.

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

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

Avskrivningstiden om 10 år för licenser och köpta programvaror avser CHAMPS vilket är ett system för sjökortsproduktion.

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

Värdering av pågående arbete

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

Leasingavtal

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 och S76 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2018-12-31. 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, där avtal om försäljning av en av helikoptrarna har tecknats, har värderats till nettoförsäljningsvärdet, vilket motsvarar nästan 25 mkr. Bränslelagren värderas enligt principen först in – först ut (FIFU).

Kundfordringar

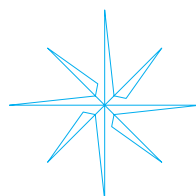
Avskrivning för förväntade förlustrisker avseende utestående fordringar har gjorts efter individuell prövning.

Utländska valutor

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

Statskapital

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



Avsättningar

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

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

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

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

helt premiebestämd pensionsordning. Anställda före 1988 har flyttats över till PA 16 med vissa justeringar, men behåller en förmånsbestämd pension.

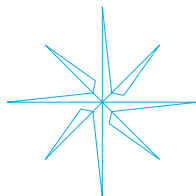
För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. 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.

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

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



Fototävling för Sjöfolk 2018.
Foto: Dan Deshayes, Ternsund



kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden, dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV.

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

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

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

Mervärdesskatter

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



Fototävling för Sjöfolk 2018.
Foto: Felix Lundell, Stena Jutlandica

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

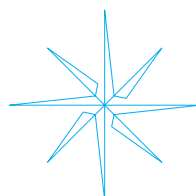
Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Byte av redovisningsprincip

Bidragsfinansiering av farledsprojekt som ingår i den nationella planen har inneburit att Sjöfartsverket har fått stora oförbrukade bidrag i balansräkningen. Dessa har tidigare redovisats under posten Kortfristiga skulder, upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, men då det har upplevts som otydligt har balansräkningens uppställning ändrats och periodavgränsningsposter redovisas för sig. Jämförelsetalen för 2017 har räknats om.

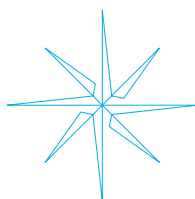
Avrundning

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.





Fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Jonas Sandell, Ternsund

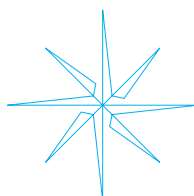


Noter

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 och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden. | | |
| Farledsavgifter | 2018 | 2017 |
| Avgift på fartyg, lastfartyg | 509 402 | 310 004 |
| Avgift på fartyg, färjor | 286 612 | 262 956 |
| Summa avgift på fartyg före rabatter | 796 014 | 572 960 |
| Rabatter på fartyg | -19 464 | -16 955 |
| Summa avgift på fartyg | 776 550 | 556 005 |
| Avgift på gods, lastfartyg | 282 371 | 356 620 |
| Avgift på gods, färjor | 148 454 | 126 411 |
| Summa avgift på gods före rabatter | 430 825 | 483 031 |
| Rabatter på gods | -2 612 | -3 229 |
| Summa avgift på gods | 428 213 | 479 802 |
| Summa farledsavgifter | 1 204 763 | 1 035 807 |

| Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden | | | | |
|---|----------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|
| | Farledsavgifter på fartyg | | Farledsavgifter på gods | |
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Luleå | 49 394 | 27 926 | 27 749 | 32 303 |
| Gävle | 34 677 | 20 180 | 23 715 | 31 474 |
| Stockholm | 163 928 | 131 337 | 54 213 | 48 266 |
| Södertälje | 45 068 | 30 577 | 15 580 | 20 568 |
| Kalmar | 77 029 | 48 901 | 38 823 | 42 981 |
| Malmö | 167 288 | 139 176 | 107 023 | 112 123 |
| Göteborg | 164 914 | 106 836 | 94 435 | 114 881 |
| Marstrand | 89 144 | 65 379 | 65 552 | 74 832 |
| Vänern/Trollhätte kanal | 4 572 | 2 648 | 3 735 | 5 603 |
| Summa | 796 014 | 572 960 | 430 825 | 483 031 |



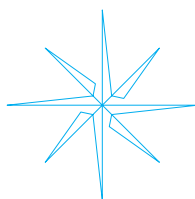
Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

| | 2018 | 2017 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| Luleå | 40 545 | 37 427 |
| Gävle | 37 440 | 38 909 |
| Stockholm | 103 256 | 107 362 |
| Södertälje | 81 795 | 69 941 |
| Kalmar | 47 880 | 44 946 |
| Malmö | 68 061 | 73 339 |
| Göteborg | 92 710 | 101 405 |
| Marstrand | 74 021 | 79 018 |
| Vänern/Trollhätte kanal | 29 153 | 15 570 |
| Summa | 574 861 | 567 917 |

Not 3 Övriga externa intäkter

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Försäljning och royalty sjökort | 33 655 | 31 449 | 33 655 | 31 449 |
| Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information | 10 119 | 5 644 | 10 119 | 5 644 |
| Helikoptertjänster | 56 544 | 55 039 | 56 544 | 55 039 |
| Uthyrning | 34 892 | 36 469 | 34 892 | 36 469 |
| Bidrag | 78 385 | 67 376 | 78 385 | 67 376 |
| Fakturerade kostnader | 23 137 | 2 186 | 23 137 | 2 186 |
| Tjänster med fartyg | 14 431 | 12 606 | 14 431 | 12 606 |
| Ersättning för drift av broar | 10 856 | 8 664 | 10 856 | 8 664 |
| Realisationsvinster | 191 | 2 170 | 191 | 2 170 |
| Eurocontrolavgifter | 48 531 | 65 788 | 48 531 | 65 788 |
| Övriga rörelseintäkter | 56 469 | 47 693 | 57 455 | 47 549 |
| Summa övriga externa intäkter | 367 210 | 335 084 | 368 196 | 334 940 |



Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Löner och ersättningar | 714 055 | 683 258 | 731 644 | 702 458 |
| Kostnadsersättningar | 19 081 | 18 590 | 19 250 | 19 017 |
| Årets pensionskostnader | 147 918 | 141 847 | 150 174 | 143 093 |
| Normal förändring av pensionsskulden | 19 638 | 19 974 | 19 638 | 19 974 |
| Löneskatt på normal pensionskultsförändring | 4 764 | 4 846 | 4 764 | 4 846 |
| Förändring pensionsskuld pga ändrad beräkningsgrund | 29 497 | 96 692 | 29 497 | 96 692 |
| Löneskatt på pensionsskuld pga ändrad beräkningsgrund | 7 156 | 23 457 | 7 156 | 23 457 |
| Finansiell del av pensionsskultsförändringen | -16 344 | -4 055 | -16 344 | -4 055 |
| Övriga sociala kostnader | 271 604 | 257 643 | 277 664 | 266 687 |
| Övriga personalkostnader | 21 472 | 16 787 | 22 531 | 17 519 |
| Summa personalkostnader | 1 218 841 | 1 259 039 | 1 245 974 | 1 289 688 |

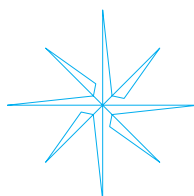
Av utbetalda löner och ersättningar utgörs 0,1 (0,04) procent av arvode till styrelse och ej anställd personal.

Sjukfrånvaro Affärsverket

| | 2018 | 2017 |
|---|---------|---------|
| Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid | 2,49 % | 2,56 % |
| Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer | 32,25 % | 35,07 % |
| Sjukfrånvaro fördelad efter kön | | |
| Män | 2,05 % | 2,01 % |
| Kvinnor | 4,10 % | 4,76 % |
| Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori | | |
| 29 år eller yngre | 5,02 % | 4,59 % |
| 30-49 år | 1,84 % | 2,00 % |
| 50 år eller äldre | 2,94 % | 2,98 % |

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

| Styrelseledamöter | Lön/arvode | Personalrepresentanter | Lön/arvode |
|-----------------------------------|------------|---|------------|
| Olle Sundin, styrelseordförande | 55 | Tapani Hoffrén | 430 |
| Katarina Norén, generaldirektör | 1 682 | Patrik Wikand | 1 034 |
| Gert Nilsson (t o m 2018-06-30) | 14 | Olof Boman | 587 |
| Maria Jobenius (t o m 2018-06-30) | 14 | | |
| Erika Rosander | 28 | Suppleanter för personalrepresentanter | |
| Lars-Erik Liljelund | 28 | Carl Cremonese | 582 |
| Jens Nykvist | 28 | Benjamin Hell | 470 |
| Yvonne Gustavsson | 28 | Pierre Sundberg | 556 |



Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

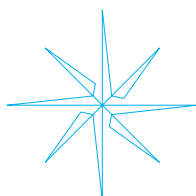
| | |
|---------------------|---|
| Olle Sundin | Lantmäteriet, AerolInfo AB |
| Erika Rosander | Västra Station AB |
| Lars-Erik Liljelund | Universum AB, Wateraid Sverige |
| Yvonne Gustafsson | SIDA, Riksgäldskontoret, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Socialstyrelsen, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO, E-hälsomyndigheten, Nationalmuseum |

Not 5 Övriga externa kostnader

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Hyror | 75 371 | 67 599 | 79 454 | 71 060 |
| Drivmedel | 115 871 | 70 420 | 115 871 | 70 420 |
| Reparationer och underhåll | 177 373 | 168 272 | 178 278 | 168 874 |
| Nedskrivning S76 | 2 395 | 32 691 | 2 395 | 32 691 |
| Extern bemanning | 146 892 | 136 843 | 149 945 | 140 021 |
| Övriga köpta tjänster | 146 844 | 129 231 | 104 018 | 86 334 |
| IT-utrustning | 28 533 | 20 560 | 28 623 | 20 560 |
| Telekommunikation och post | 23 289 | 18 006 | 23 449 | 18 006 |
| Transportmedel | 7 654 | 6 669 | 8 380 | 7 292 |
| Resekostnader och transporter | 54 350 | 49 389 | 55 783 | 50 965 |
| Fastighetskostnader | 23 884 | 27 176 | 23 884 | 27 176 |
| Realisationsförluster | 401 | 1 370 | 460 | 1 370 |
| IT-konsulter | 22 509 | 22 350 | 22 509 | 22 350 |
| Övriga helikopteromkostnader | 43 025 | 43 001 | 43 025 | 43 001 |
| Övriga rörelsekostnader | 36 751 | 36 316 | 37 681 | 37 662 |
| Summa övriga externa kostnader | 905 142 | 829 893 | 873 755 | 797 782 |

Arvode till revisorer

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Riksrevisionen | | | | |
| - revisionsuppdrag | 1 125 | 1 340 | 1 125 | 1 340 |
| KPMG AB | | | | |
| - EU-revision | 85 | 275 | 85 | 275 |
| - projektrevision | 501 | - | 501 | - |
| Deloitte AB | | | | |
| - revisionsuppdrag | - | - | 119 | 95 |
| Summa övriga externa kostnader | 1 711 | 1 615 | 1 830 | 1 710 |



Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Licenser och köpta programvaror | 3 544 | 2 174 | 3 544 | 2 174 |
| Egenutvecklade datasystem | 7 066 | 6 525 | 7 066 | 6 525 |
| Skepp | 61 578 | 64 980 | 61 578 | 64 980 |
| Helikoptrar | 38 845 | 38 289 | 38 845 | 38 289 |
| Inventarier, verktyg och installationer | 26 264 | 25 940 | 27 040 | 26 668 |
| Byggnader | 16 249 | 17 133 | 16 399 | 17 275 |
| Markanläggningar | 53 847 | 52 446 | 53 847 | 52 446 |
| Summa avskrivningar | 207 393 | 207 487 | 208 320 | 208 357 |

Not 7 Finansiella intäkter

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|-----------------------------------|--------------|------------|------------|------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| Ränteintäkter kundfordringar | 356 | 484 | 369 | 484 |
| Summa finansiella intäkter | 356 | 484 | 369 | 484 |

Not 8 Finansiella kostnader

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2016 |
| Finansiell del av pensionsskulden | 16 344 | 4 055 | 16 344 | 4 055 |
| Ränta lån i Riksgälden | 3 492 | 4 891 | 3 492 | 4 891 |
| Ränta ej utbetalt aktieägartillskott | 122 | 143 | - | - |
| Övriga räntor | 5 515 | 4 111 | 5 560 | 4 121 |
| Summa finansiella kostnader | 25 473 | 13 200 | 25 396 | 13 067 |

Not 9 Bokslutsdispositioner

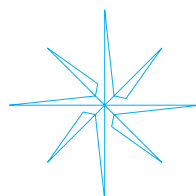
Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition. För 2018 har avsättning till resultatutjämningsfonden gjorts med 33 mkr.

Not 10 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. För 2018 beräknas ingen skattemotsvarighet på grund av förlustavdrag från tidigare år.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

| | Koncernen | |
|---|---------------|-------------|
| | 2018 | 2017 |
| Aktuell skatt för året | -979 | -141 |
| Uppskjuten skatt | -614 | - |
| Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt | -1 593 | -141 |



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

| Huvudgrupp | IB | Investeringar | Försälj. m.m. | Överföringar | UB |
|---------------------------------|----------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| Licenser och köpta programvaror | 46 198 | 6 852 | -698 | | 52 352 |
| Egenutvecklade datasystem | 70 826 | 1 483 | -9 030 | 7 789 | 71 068 |
| Pågående nyanläggningar | 26 561 | 8 317 | 7 092 | -7 789 | 34 181 |
| Summa | 143 585 | 16 652 | -2 636 | 0 | 157 601 |

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2018 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

| Huvudgrupp | IB | Avskrivningar | Försälj. m.m. | UB |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Licenser och köpta programvaror | 34 552 | 3 544 | -698 | 37 398 |
| Egenutvecklade datasystem | 49 156 | 7 066 | -9 030 | 47 192 |
| Summa | 83 708 | 10 610 | -9 728 | 84 591 |

Bokfört värde:

| Huvudgrupp | Ackumulerade anskaffningsvärden | Ackumulerade avskrivningar | Bokfört värde |
|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------|
| Licenser och köpta programvaror | 52 352 | -37 398 | 14 954 |
| Egenutvecklade datasystem | 71 068 | -47 192 | 23 876 |
| Pågående anläggningsarbeten | 34 181 | - | 34 181 |
| Summa | 157 601 | -84 591 | 73 010 |

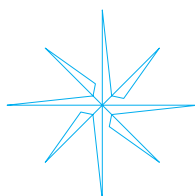
Not 12 Materiella anläggningstillgångar**Affärsverket****Ackumulerade anskaffningsvärden:**

| Huvudgrupp | IB | Investeringar | Försälj. m.m. | Överföringar | UB |
|-----------------------------|------------------|----------------|----------------|--------------|------------------|
| Skepp | 1 830 599 | 17 402 | -19 099 | 9 046 | 1 837 949 |
| Inventarier m.m. | 466 494 | 20 038 | -5 349 | 3 796 | 484 979 |
| Byggnader | 770 998 | 12 136 | -454 | 5 996 | 788 676 |
| Markanläggningar | 1 346 276 | | -625 | 1 364 | 1 347 015 |
| Mark | 6 697 | | | | 6 697 |
| Helikoptrar | 912 249 | 750 | | 5 250 | 918 249 |
| Pågående anläggningsarbeten | 556 190 | 639 453 | -7 851 | -25 453 | 1 162 340 |
| Summa | 5 889 504 | 689 779 | -33 377 | 0 | 6 545 906 |

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2018 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

| Huvudgrupp | IB | Avskrivningar | Försälj. m.m. | UB |
|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|
| Skepp | 1 339 477 | 61 578 | -18 719 | 1 382 335 |
| Inventarier m.m. | 331 291 | 26 264 | -5 349 | 352 207 |
| Byggnader | 597 544 | 16 249 | -433 | 613 360 |
| Markanläggningar | 659 161 | 53 847 | -625 | 712 384 |
| Helikoptrar | 124 973 | 38 845 | | 163 817 |
| Summa | 3 052 445 | 196 783 | -25 125 | 3 224 103 |



| Bokfört värde: | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------------------|----------------------|
| Huvudgrupp | Akkumulerade anskaffningsvärden | Akkumulerade avskrivningar | Bokfört värde |
| Skepp | 1 837 949 | -1 382 335 | 455 614 |
| Inventarier m.m. | 484 979 | -352 207 | 132 772 |
| Byggnader | 788 676 | -613 360 | 175 316 |
| Markanläggningar | 1 347 015 | -712 384 | 634 632 |
| Mark | 6 697 | - | 6 697 |
| Helikoptrar | 918 249 | -163 817 | 754 432 |
| Pågående anläggningsarbeten | 1 162 340 | - | 1 162 340 |
| Summa | 6 545 906 | -3 224 103 | 3 321 802 |

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2018 till 49 502 tkr.

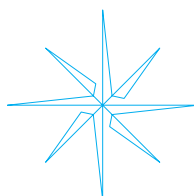
| Koncernen | | | | | |
|---|------------------|----------------------|----------------------|---------------------|------------------|
| Akkumulerade anskaffningsvärden: | | | | | |
| Huvudgrupp | IB | Investeringar | Försälj. m.m. | Överföringar | UB |
| Skepp | 1 830 599 | 17 402 | -19 099 | 9 046 | 1 837 949 |
| Inventarier m.m. | 470 664 | 20 364 | -5 349 | 3 796 | 489 474 |
| Byggnader | 771 641 | 12 426 | -515 | 5 996 | 789 549 |
| Markanläggningar | 1 346 276 | | -625 | 1 364 | 1 347 016 |
| Mark | 6 697 | | | | 6 697 |
| Helikoptrar | 912 249 | 750 | | 5 250 | 918 249 |
| Pågående anläggningsarbeten | 556 190 | 639 453 | -7 851 | -25 453 | 1 162 341 |
| Summa | 5 894 317 | 690 395 | -33 437 | 0 | 6 551 277 |

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2018 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

| Akkumulerade avskrivningar: | | | | |
|------------------------------------|------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Huvudgrupp | IB | Avskrivningar | Försälj. m.m. | UB |
| Skepp | 1 339 477 | 61 578 | -18 719 | 1 382 335 |
| Inventarier m.m. | 333 004 | 27 041 | -5 349 | 354 696 |
| Byggnader | 597 845 | 16 399 | -433 | 613 812 |
| Markanläggningar | 659 161 | 53 847 | -625 | 712 384 |
| Helikoptrar | 124 973 | 38 845 | | 163 817 |
| Summa | 3 054 460 | 197 709 | -25 125 | 3 227 044 |

| Bokfört värde: | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------------------|----------------------|
| Huvudgrupp | Akkumulerade anskaffningsvärden | Akkumulerade avskrivningar | Bokfört värde |
| Skepp | 1 837 949 | -1 382 335 | 455 614 |
| Inventarier m.m. | 489 474 | -354 696 | 134 778 |
| Byggnader | 789 549 | -613 812 | 175 737 |
| Markanläggningar | 1 347 016 | -712 384 | 634 632 |
| Mark | 6 697 | - | 6 697 |
| Helikoptrar | 918 249 | -163 817 | 754 432 |
| Pågående anläggningsarbeten | 1 162 341 | - | 1 162 341 |
| Summa | 6 551 277 | -3 227 044 | 3 324 231 |

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2018 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 | Norrköping | 100% | 100% |
| Bokfört värde | 4 700 | | | |

Not 14 Långfristiga fordringar

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|--|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Kapitalförsäkring | 14 045 | 14 888 | 14 045 | 14 888 |
| Uppskjutna skattefordringar | - | - | - | 613 |
| Summa andra långfristiga fordringar | 14 045 | 14 888 | 14 045 | 15 501 |

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

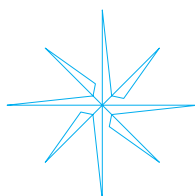
År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs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

Investeringar i Sjöfartshotell

| | Beslutsdatum | 2018-12-31 |
|------------|---------------------|-------------------|
| Göteborg | 1971-05-27 | 3 500 |
| Malmö | 1953-04-23 | 700 |
| Oskarshamn | 1955-11-04 | 337 |
| Stockholm | 1961-12-22 | 3 600 |
| | | 8 137 |

Not 15 Varulager

| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| Bränslelager | 30 475 | 28 334 |
| Sjökort | 708 | 1 619 |
| Centralförrådet | 8 305 | 7 442 |
| Reservdelar AW139 | 22 838 | 25 736 |
| Reservdelar S76 | 623 | 640 |
| Helikoptrar S76 | 24 808 | 27 203 |
| Övrigt | 748 | 871 |
| Summa varulager | 88 505 | 91 845 |



Not 16 Förskott till leverantörer

| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
|---|---------------|--------------|
| Förskott till leverantör | 1 200 | 1 522 |
| Underhållsprogram motorer/växlar | 10 290 | 6 968 |
| Summa Förskott till leverantörer | 11 490 | 8 490 |

Not 17 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 51 (1 152) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 0 (0,5) tkr.

Not 18 Övriga fordringar

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Mervärdesskattfordran | 57 675 | 18 665 | 57 679 | 18 665 |
| Skattefordringar | 503 | 210 | 1 000 | 701 |
| Eurocontrolavgifter | - | 13 423 | - | 13 423 |
| Avräkning statsverket | 1 889 | - | 1 889 | - |
| Övriga fordringar | 35 669 | 22 976 | 35 675 | 23 600 |
| Summa övriga fordringar | 95 736 | 55 274 | 96 243 | 56 389 |

Not 19 Förutbetalda kostnader

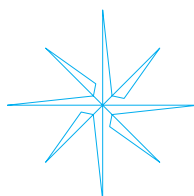
| | Affärsverket | | Koncernen | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Licenser | 7 214 | 7 800 | 7 214 | 7 800 |
| Hyror | 7 850 | 1 922 | 7 850 | 1 922 |
| Upplupna intäkter | 16 345 | 19 275 | 16 855 | 19 727 |
| Summa förutbetalda kostnader | 31 409 | 28 997 | 31 919 | 29 449 |

Not 20 Upplupna intäkter

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Farledsavgifter | 32 673 | 20 526 | 32 673 | 20 526 |
| Bidrag | 46 126 | 32 885 | 46 126 | 32 885 |
| Försäljning sjögeografiska produkter | 10 655 | 8 358 | 10 655 | 8 358 |
| Övriga upplupna intäkter | 2 165 | 650 | 1 993 | 650 |
| Summa upplupna intäkter | 91 619 | 62 419 | 91 447 | 62 419 |

Not 21 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning



| Not 22 Kassa och bank | | | | |
|------------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Affärsverket | | Koncernen | |
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Kassa | 44 | 45 | 44 | 45 |
| Bank | 477 006 | 503 330 | 497 628 | 510 306 |
| Summa kassa och bank | 477 050 | 503 375 | 497 672 | 510 351 |

| Not 23 Eget kapital | | | | |
|---|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Affärsverket | 2018-12-31 | | 2017-12-31 | |
| | Bundet kapital | Fritt kapital | Bundet kapital | Fritt kapital |
| Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning | 446 112 | -51 404 | 446 112 | 68 331 |
| Årets resultat | - | 14 671 | - | - |
| Förändring av resultatutjämningsfond | | 33 000 | | -119 735 |
| Utdelning | - | - | - | - |
| Belopp vid årets slut | 446 112 | -3 733 | 446 112 | -51 404 |

| Koncernen | 2018-12-31 | | 2017-12-31 | |
|---|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| | Bundet kapital | Fritt kapital | Bundet kapital | Fritt kapital |
| Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen | 446 112 | -37 908 | 446 112 | 81 386 |
| Korrigerig resultat dotterbolag 2017 | | -21 | | |
| Årets resultat | - | 17 482 | - | 440 |
| Förändring av resultatutjämningsfond | - | 33 000 | - | -119 734 |
| Belopp vid årets slut | 446 112 | 12 553 | 446 112 | -37 908 |

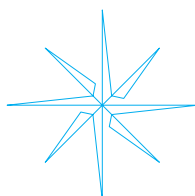
Korrigerig resultat dotterbolag 2017 avser en sen resultatförändring i SMA Maintenance AB som inte korrigerades på koncernnivå per 2017-12-31.

| Not 24 Avsatt till pensioner | | |
|---|-------------------|-------------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Pensionsskuld för pensionärer | 1 036 569 | 1 029 884 |
| Pensionsskuld för aktiva arbetstagare | 1 289 370 | 1 246 920 |
| Löneskatt | 564 273 | 552 352 |
| Kapitalförsäkring Vänerlotsar | 10 364 | 11 224 |
| Kapitalförsäkring helikopter verksamhet | 7 088 | 7 276 |
| Summa avsatt till pensioner | 2 907 664 | 2 847 656 |

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. I pensionsskulden ingår avkastningsskatt som per 2018-12-31 uppgår till 45 471 tkr inklusive löneskatt.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 2 748 964 tkr.



Not 25 Övriga avsättningar

| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
|--|---------------|---------------|
| Avsättning för förorenad mark | 2 785 | 2 900 |
| Avsättning omstrukturering | 408 | 2 088 |
| Avsättning för framtida tekniskt underhåll | 10 290 | 6 968 |
| Summa övriga avsättningar | 13 483 | 11 956 |

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 26 Skulder till Riksgälden

| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
|--|------------|----------------|
| Lån i Riksgälden | - | 240 000 |
| Summa skuld till kreditinstitut | - | 240 000 |

Beviljad låneram i Riksgälden uppgår till 300 mkr. Under året har befintligt lån i Riksgälden amorterats med 240 mkr vilket innebär att inget lån finns per 2018-12-31.

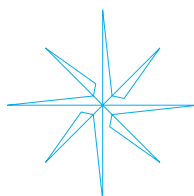
Beviljat belopp på kredit inom plusgirokonton uppgår till 100 (100) mkr och beviljad kredit på bankkonto i Nordea uppgår till 1 (1) mkr.

Not 27 Skulder till koncernföretag

Avser i huvudsak aktieägartillskott till Sjöfartsverket Holding AB som lämnades per 2011-12-31 och som har reglerats under 2018.

Not 28 Övriga skulder

| | Affärsverket | | Koncernen | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Avdragna personalskatter | 21 148 | 19 808 | 21 615 | 19 808 |
| Lagstadgade arbetsgivaravgifter | 19 541 | 18 451 | 19 982 | 18 451 |
| Mervärdesskatt | - | - | - | 461 |
| Skatteskulder | - | - | 345 | - |
| Övriga skulder | 6 179 | 6 387 | 7 019 | 7 321 |
| Summa övriga skulder | 46 868 | 44 646 | 48 961 | 46 041 |



| Not 29 Upplupna kostnader | | | | |
|--|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Affärsverket | | Koncernen | |
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Upplupna semesterlöner | 49 253 | 53 759 | 51 717 | 56 191 |
| Upplupna kompensationslöner | 11 754 | 10 640 | 11 754 | 10 640 |
| Upplupna retroaktiva löner | 2 688 | 2 557 | 2 688 | 2 557 |
| Övriga upplupna löner | 9 216 | 5 641 | 9 520 | 6 031 |
| Upplupna arbetsgivaravgifter | 22 328 | 23 380 | 50 650 | 25 042 |
| Upplupna pensionskostnader | 726 | 439 | 726 | 439 |
| Upplupna elkostnader | 994 | 1 279 | 994 | 1 279 |
| Upplupna restitutioner för farledsavgifter | 6 197 | 5 539 | 6 197 | 5 539 |
| Fartygsbemanning | 14 464 | 8 040 | 14 464 | 8 040 |
| Övriga upplupna kostnader | 48 300 | 8 867 | 22 943 | 8 964 |
| Summa upplupna kostnader | 165 920 | 129 586 | 170 581 | 134 165 |

| Not 30 Oförbrukade bidrag | | |
|---|-------------------|-------------------|
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Oförbrukade bidrag investeringar | 38 399 | 53 978 |
| Förutbetalda bidrag farledsprojekt | 98 652 | 141 602 |
| Oförbrukade bidrag farledsinvesteringar | 1 095 939 | 479 651 |
| Summa oförbrukade bidrag | 1 232 990 | 675 231 |

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

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

Förutbetalda bidrag farledsprojekt avser förutbetalda bidrag för farledsinvesteringar.

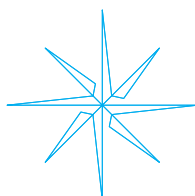
| Not 31 Förutbetalda intäkter | | |
|-------------------------------------|---------------------|-------------------|
| | Affärsverket | |
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 |
| Förutbetalda bidrag | 14 688 | 23 327 |
| Förutbetalda intäkter | 1 882 | 2 316 |
| Summa upplupna kostnader | 16 570 | 25 643 |

| Not 32 Poster inom linjen | | | | |
|----------------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Affärsverket | | Koncernen | |
| | 2018-12-31 | 2017-12-31 | 2018-12-31 | 2017-12-31 |

Ansvarsförbindelser

| | | | | |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| Föreordnad mark | 44 100 | 44 000 | 44 100 | 44 000 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|

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



Utdelning och skattemotsvarighet

Riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. För 2018 redovisas en vinst med 15 mkr och det ackumulerade fria egna kapitalet uppgår till – 6 mkr. Utdelningen i enlighet med de allmänna riktlinjerna beräknas till 5 mkr för 2018.

Skattemotsvarigheten ska utgå med 22 procent på årets resultat. Årets skattemotsvarighet uppgår till 0 mkr till följd av förlustavdrag.

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

Stockholm den 18 februari 2019

Olle Sundin
Ordförande

Erika Rosander
Vice ordförande

Katarina Norén
Generaldirektör

Jens Nykvist

Yvonne Gustavsson

Lars-Erik Liljelund

Tove Friberg

Björn Alvengrip

Patrik Wikand

Tapani Hoffrén

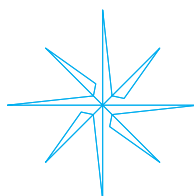
Olof Boman

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2019

Stefan Andersson

Sara Brändström



Styrelse, ledning och revisorer

Styrelse, affärsverket



Olle Sundin
Ordförande
F.d. generaldirektör



Katarina Norén
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Tove Friberg,
Områdeschef



Yvonne Gustafsson
F.d. generaldirektör



Erika Rosander
Projektledare



Lars-Erik Liljelund
F.d. generaldirektör



Björn Alvingrip,
Verkställande
direktör



Jens Nykvist
Marinchef



Tapani Hoffrén
ST



Olof Boman
SECO



Patrik Wikand
SACO

Styrelser, koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB

Ove Eriksson, ordförande
Christin Ottervald

SMA Maintenance AB

Peter Fyrby, ordförande
Mattias Hyllert
Magnus Stephansson
Mattias Olofsson,
arbetstagarrepresentant

SMA Helicopter Rescue AB

Ove Eriksson, ordförande
Christin Ottervald
Lars Widell



Ledning, affärsverket



Katarina Norén
Generaldirektör



Magnus Stephansson
Direktör
Styrning och planering



Ove Eriksson
Stf Generaldirektör
Direktör Affärer



Peter Fyrby
Federidirektör
Direktör Forskning
och innovation



Magnus Gustavsson
IT-direktör



Niclas Härenstam
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör
Sjö- och flygräddning



Kristina Öhman
HR-direktör



Anna Björklind
Inköpsdirektör



Per Ängmo
Strategisk verksamhets-
utvecklare



Lisa Lewander
Chefsjurist



Joel Smith
Direktör
Infrastruktur

Revisorer, affärsverket

Stefan Andersson. Ansvarig revisor, Riksrevisionen
Sara Brändström. Uppdragsledare, Riksrevisionen

Revisorer, koncernbolagen

Mattias Dahlström. Auktoriserad revisor, Deloitte AB,
Linköping



