

SJÖFARTSVERKETS ANSLAGSFRAMSTÄLLAN OCH TREÅRSPLAN

2019-2021



Foto: Amund Lindberg

Innehåll

LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR EKONOMI FÖR SJÖFARTSVERKET UTAN KORSSUBVENTIONERING MELLAN HANDELSSJÖFART OCH ÖVRIGA SAMHÄLLSINTRESSER	3
Sjöfartsverkets åtgärder för att undvika obestånd	4
Fyra scenarion för Sjöfartsverkets finansiella utveckling	4
ANSLAGSFRAMSTÄLLAN	6
EKONOMISKA VILLKOR	18
Finansiella rapporter	25
TRANSPORT OCH INFRASTRUKTUR	32
UPPDRAG OCH STYRNING	33
SJÖFARTSVERKETS FRAMTIDSPROGRAM	34
STRATEGISKT FOKUS PÅ TEKNIK OCH MILJÖ	35
VERKSAMHETSSTRATEGIER	37
Lotsning.....	37
Farleder	39
Sjögeografisk information.....	41
Sjötrafikinformation	43
Isbrytning.....	45
Sjö- och flygräddning	47
Sjömansservice.....	50
Myndighetsuppgifter.....	52
Forskning och innovation.....	52
Planering inom ramen för det civila försvaret	52
Kunskaps- och utredningstjänst.....	53
GEMENSAMMA FUNKTIONER	55
Sjöfartsverkets rederi	55
Kommunikation	55
Kompetensförsörjning	56

Långsiktigt hållbar ekonomi för Sjöfartsverket utan korssubventionering mellan handelssjöfart och övriga samhällsintressenter

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering baseras på två olika affärslogiker. Tjänster som tillhandahålls till sjöfarten på affärsmässiga villkor finansieras främst via avgifter på handelssjöfarten i form av farleds- och lotsavgifter. Inom detta område sker även en betydande merförsäljning på marginalen, vilket genererar uppdrags- och försäljningsintäkter i storleksordningen 200-300 Mkr per år. Uppdrag som riktar sig mot allmänheten i stort, båtlivet och till skydd för samhället finansieras genom anslag över statsbudgeten. Dessa anslag har dock urholkats över tid genom att de inte räknas upp vare sig med årliga pris- och löneomräkning eller med annan metodik och inte i tillräcklig grad har kunnat kompenseras genom Sjöfartsverkets effektiviseringsarbete över tid. Anslagsaffären är därmed idag underfinansierad med över 200 Mkr per år.

Sjöfartsverket har sedan ett antal år tillbaka en mycket svag finansiell ställning. Förutom den successiva urholkningen av anslagen står orsakerna delvis att finna i ett antal faktorer som ligger utanför Sjöfartsverkets kontroll. En viktig förklaring är den sjunkande realräntan, som har inneburit ökade kostnader för pensionsskulden. Sammantaget har pensionsskulden under de senaste tio åren ökat med över en miljard enbart till följd av ändrade beräkningsgrunder. Under senare år har dessutom perioder med sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar påverkat resultatet negativt. Samtidigt har en mängd nya obligatoriska kostnadsdrivande regler och krav och restriktioner i affärsmöjligheter på grund av t ex konkurrensregler inneburit negativ resultatpåverkan. Farledsavgifterna har till och med år 2016 inte höjts, trots flera år med kraftigt negativa resultat under perioden 2009-2013. För åren 2014-2016 fick Sjöfartsverket tillfälliga anslag om 300 Mkr per år i syfte att stärka den finansiella ställningen utan att behöva höja farledsavgifterna.

En grundläggande analys av vilka åtgärder som krävs för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi har genomförts. Analysen visar att det över tid krävs kapitaltillskott i storleksordningen 1,2 - 1,3 Mdkr för att uppnå en soliditet om 25 procent, utöver redan genomförda avgiftshöjningar 2017 och 2018. Det finns olika alternativ för att skapa ett sådant kapitaltillskott. Utgångspunkten är att avgiftsnivån efter 2018 endast ska öka med förändringen i index. Nettoräntan förväntas successivt öka under den närmaste tioårsperioden, vilket innebär en positiv effekt på resultatet på grund av att pensionsskulden då minskar. Det kommer dock att krävas ytterligare permanenta resultatförbättringar till ett ackumulerat värde om cirka 1 Mdkr över den kommande tioårsperioden för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi.

Sjöfartsverkets åtgärder för att undvika obestånd

Om inga åtgärder vidtas kommer Sjöfartsverkets fasta egna kapital att vara till hälften förbrukat år 2020. Detta motsvarar en obeståndssituation för ett bolag. År 2022 kommer det egna kapitalet att vara negativt och på sikt kommer lån att behöva upptas för att finansiera löpande drift. En höjning av avgifterna har gjorts till regeringens beslutade tak, översyn av den långsiktiga strategin pågår och en inventering av affärsidéer, effektiviseringar och besparingar har genomförts. Krav på resultatförbättringar har fastställts för samtliga delar av verksamheten med slutsatsen att möjlighet finns att inom ramen för uppdraget leverera effektiviseringen på 1 Mdkr på cirka tio års sikt. Programmet är beslutat av Sjöfartsverket styrelse.

Med detta program kommer soliditetsmålet nås i början av 2030-talet. Om dessutom ett moratorium för utdelning och skattemotsvarighet ges av regeringen kan målet nås 2026 och utdelning börja lämnas 2027. I denna anslagsframställan läggs dessutom fram förslag på förstärkning av anslagen så att anslagsaffären står på egna ben redan från 2019 vilket i sin tur innebär att Sjöfartsverket utan att höja avgifterna kan finansiera en ny isbrytargeneration under 2020-talet samtidigt som handelssjöfarten slutar subventionera övrig trafik. Vill regeringen dessutom öka miljöincitamentet för Sjöfarten föreslår Sjöfartsverket en ytterligare förstärkning som omvandlas till miljöincitament för Sjöfarten. Se vidare nedan.

Fyra scenarion för Sjöfartsverkets finansiella utveckling

Sjöfartsverket redovisar nedan fyra scenarion för att Sjöfartsverket ska klara soliditets- och räntabilitetskraven som regeringen ställt men som inte Sjöfartsverket uppnått under lång tid. Sjöfartsverket rekommenderar scenario 4 mot bakgrund av att detta bygger på att anslagsaffären och avgiftsaffären var och en för sig blir långsiktigt hållbara.

Scenariot innebär att anslagen för verksamheter som enligt gällande principer inte ska finansieras av handelssjöfarten räknas upp till nuvarande kostnadsnivå. I detta scenario kommer det egna kapitalet att återställas och soliditetsmålet på 25 procent att uppnås redan 2021, allt annat lika. Detta skulle innebära en höjning av anslagen om drygt 200 Mkr per år.

Om anslagsnivån därefter upprätthålls och fortsättningsvis räknas upp med sedvanlig pris- och löneomräkning, kan även den nödvändiga investeringen i nya isbrytare genomföras under 2020-talet utan att farledsavgifterna höjs eller ytterligare anslag beslutas, även om utdelning och skatt betalas. I förlängningen skulle detta även ge möjlighet att i dialog med sjöfarten sänka avgifterna eller miljöväxla dessa genom en ökad andel miljöincitament i avgifterna. Sjöfartsverket rekommenderar scenario 4 enligt nedan men arbetar för närvarande enligt scenario 2.

FYRA OLIKA SCENARION FÖR SJÖFARTSVERKETS FINANSIELLA UTVECKLING

1. Att göra ingenting innebär att en obeståndslignande situation uppstår redan 2020 och det egna kapitalet blir negativt 2022.
2. Med effektiviseringar (på 1 Mdkr till 2026), successivt höjd ränta, skattemotsvarighet och utdelning enligt nu gällande principer kan soliditetsmålet uppnås efter 2030. (Beslutad av Sjöfartsverkets styrelse)
3. Med effektiviseringar enligt ovan, successivt höjd ränta, samt moratorium för skatt och utdelning, kan soliditetsmålet uppnås 2026.
4. Med effektiviseringar enligt ovan, successivt höjd ränta, skattemotsvarighet och utdelning, samt full kostnadstäckning via anslag för verksamheter som inte ska bekostas av handelssjöfarten (ca 200 Mkr), kan soliditetsmålet uppnås 2021, samtidigt som nya isbrytare kan finansieras inom ramen för Sjöfartsverkets finansiering. (Föreslås i anslagsframställan 2019-2022).

I scenariona 1-3 i tabellen ovan krävs avgiftshöjningar om 15-20 procent för att klara investeringen i ny isbrytarflotta utan att ny obeståndssituation uppstår.

Anslagsframställan

Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. I verksamheten ingår dock även kostnader som, med utgångspunkt i tidigare beslutade principer, inte bör ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet och som därför bör finansieras genom anslag över statsbudgeten. Sjöfartsverkets förslag till anslag inom dessa områden beskrivs nedan under rubriken "Anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter".

Det finns en obalans mellan de anslag som tilldelas Sjöfartsverket och kostnaderna som avser fritidsbåtar, skärgårdstrafik, fiske, allmänflyg, kulturvård, dammsäkerhet och andra tillkommande uppgifter som inte bör bekostas av handelssjöfarten. Sjöfartsverket har inför 2018 höjt farledsavgifterna inom ramen för den nya avgiftsmodellen. Om anslagsnivån inte höjs måste ytterligare höjningar av farledsavgifterna övervägas i framtiden, vilket kan medföra oönskade överflyttningar från sjöfart till andra transportslag och slutligen en negativ påverkan på svensk industris konkurrenskraft. Alternativt måste ambitionsnivån för allmänhet och samhället sänkas, genom exempelvis förändrad tillgänglighet till sjö- och flygräddning, kanalernas underhåll och utmärkningen av fritidsbåtsleder, vilket hittills inte uppfattats som en önskvärd prioritering.

Sjöfartsverket föreslår även anslagstilldelning för nya områden med bred samhällsnytta inom geodataområdet med utgångspunkt från diskussioner i Geodatarådet. Dessa beskrivs nedan under rubriken "Förslag till anslagstilldelning för nya uppdrag".

Som ett komplement föreslår Sjöfartsverket ändrad finansieringsprincip som innebär att driftskostnaderna för isbrytare motsvarande den genomsnittliga kostnaden för en normalvinter anslagsfinansieras, men farledsavgiften bibehålls på nuvarande nivå och betalas ut som ökat miljöincitament, vilket beskrivs närmare under rubriken "Förslag till ändrad finansieringsprincip".

Sjöfartsverket lämnar även följande förslag för en långsiktigt hållbar ekonomi:

- De tilldelade anslagen indexjusteras årligen enligt vedertagna principer för pris- och löneomräkning.
- Ett moratorium för skattemotsvarighet och utdelning införs fram till dess att soliditetsmålet uppfylls, dock senast 2027.
- En översyn av soliditetsmålet genomförs i samråd med ESV, mot bakgrund att måttet ger en missvisande bild i samband med att verket erhåller finansiering via bidrag och nationell plan.
- Taket för farledsavgifterna avskaffas och ersätts med en tydlig redovisning av servicenivå och leveranser per tjänst till sjöfartsbranschen och regeringen i årsredovisningen, på samma sätt som för lotsavgiften. I andra hand föreslår Sjöfartsverket att index NPI som 2019 utgår ur SCB:s utbud ersätts med indexjustering enligt pris- och löneomräkning (PLO).

HISTORISKT BESLUTADE, MEN INTE KONSEKVENT TILLÄMPADE, PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETER

Isbrytning betalas av handelssjöfarten till 100 procent.

Sjötrafikinformation (VTS-centraler, Safe Sea Net, Sweden Traffic) betalas av handelssjöfarten till 100 procent.

Sjömansservice betalas av handelssjöfarten till 100 procent.

Sjögeografi betalas av handelssjöfarten, samt övriga som köper sjökort, båtsportkort eller djupdata. Sjömätning har på senare år betalats till viss andel av EU-medel.

Lotsning betalas av handelssjöfarten till nästan 100 procent. Undantaget är del av kostnaden i Trollhätte kanal och på Väneren.

Drift, underhåll och reinvestering av farleder: handelssjöfarten betalar övervägande andel av kostnaden. Anslagsfinansiering för farleder som nyttjas enbart av inte betalande trafik, samt schablonandel av övriga farleder.

Drift, underhåll och reinvestering av kanaler (Trollhätte-, Säffle-, Falsterbo samt små kanaler) ska betalas via anslag för den andel av kostnaderna som inte kan härledas till handelssjöfarten.

Sjö- och flygräddning ska betalas enligt historisk fördelningsprincip av brukarna: Handelssjöfarten 23 procent (farledsavgift), kommersiell luftfart 16 procent (Eurocontrol), Försvarmakten 14 procent samt övriga 47 procent (anslag). Närmare 80 procent av insatserna rör fritidsbåttrafiken.

Investeringar i farleder inklusive kanaler betalas av anslag genom nationell transportplan fr.o.m. 2012. Investeringar i isbrytare har historiskt finansierats via anslag eller via finansiell leasing (Oden).

Tabellen nedan visar en sammanställning över det beräknade anslagsbehovet för 2019, samt den anslagsökning som krävs per underfinansierad verksamhet.

Specifikation av underfinansierade verksamheter	Anslag 2018	Behov 2019	Föreslagen ökning
Anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter			
Sjö- och flygräddning	155,2	222,0	66,8
Drift och underhåll av SSA	33,1	55,0	21,9
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	164,0	101,7
Totalförsvarsplanering	9,0	9,0	0
Förmågeuppbyggnad civilt försvar	0	15,0	15,0
Förorenad mark	0	4,0	4,0
Maritime Single Window	0	4,0	4,0
Skydd av geografisk information	0	3,0	3,0
Delsumma	259,6	476,0	216,4
Förslag till anslagstilldelning för nya uppdrag			
Avgiftsfria geodata	0	40,0	40,0
Kustzonskarteringsprogram	0	86,1	86,1
Delsumma	0	126,1	126,1
Förslag till ändrad finansieringsprincip			
Isbrytning	0	300,0	300,0
Delsumma	0	300,0	300,0
TOTALSUMMA	259,6	902,1	642,5

Anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket föreslår att anslagstilldelningen avseende kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter för år 2019 fastställs till 476 Mkr, vilket är en ökning med 216,4 Mkr jämfört med tilldelade anslag för år 2018.

Avseende finansieringsmodellen för sjö- och flygräddningsverksamheten avser Sjöfartsverket att återkomma då en dialog pågår med Försvarsmakten under våren 2018 om eventuell ändring av modell och ambitionsnivå.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket föreslår att anslagen för sjö- och flygräddning ska uppgå till 222 (200,5) Mkr för 2019 (2018).

Finansieringen av sjö- och flygräddningen sker via farledsavgifter, civila luftfartens gemensamma europeiska avgiftssystem Eurocontrol, anslag direkt till Sjöfartsverket samt ersättning från Försvarmakten. Civila luftfartens andel, som fastställs av Transportstyrelsen, är underfinansierad för 2019 och förväntas bli än mer underfinansierad i den så kallade referensperiod 3 som inleds 2020. Försvarmaktens behov och kostnader kring höjd förmåga har dessutom förändrats till följd av det säkerhetspolitiska läget. Av äskat belopp föreslås 7 Mkr täcka underfinansieringen från Eurocontrol. 14,5 Mkr är en följd av pris- och löneökningar samt nya regelverk sedan föregående anslagsjustering 2014. Sjöfartsverket återkommer under hösten 2018 med närmare precisering av vad Försvarmaktens nya krav innebär.

En dialog pågår med Försvarmakten för att hitta den bästa gemensamma lösningen av samhällets behov och sjöfartens avgifter. För att skapa förutsägbarhet för sjöfartsbranschen kan en framkomlig väg vara att den ersättning som kommer från Försvarmakten omvandlas till anslag direkt till Sjöfartsverket och att avtalet fortsättningsvis fokuserar på innehåll i leveransen. Inom ramen för Sjöfartsverkets finansieringsmodell har handelssjöfarten fått betala ca fem Mkr i snitt över ett antal år.

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar är en viktig samhällsresurs. Bland annat ges stöd till kommunala räddningstjänster i samband med räddningstjänst, utan krav på ekonomisk kompensation. Antalet insatser med räddningshelikoptrarna för kommunala räddningstjänsters räkning har ökat markant. Stöd beviljas även under vissa förutsättningar till landsting och regioner. Detta är positivt både ur effektivitetssynpunkt för samhället men ger också fler verksamma flygtimmar för besättningarna förutsatt att typen av insatser går att kombinera med sjö- och flygräddningsuppgiften.

Kostnaderna för sjö- och flygräddning uppgår till ca 450 Mkr per år. Kostnaderna avser räddningsledningen vid sjö- och flygledningscentralen, driften av fem baser och sju stycken räddningshelikoptrar, de operativa resurserna på lotsområdena som ska täcka in de 15 svenska sjöräddningsregionerna, samt driften av radionät för talkommunikation som består av sändare, mottagare och inplacering av antenner på cirka 60 platser i Sverige. I kostnaderna ingår även utbildning av personal från de organisationer som frekvent deltar i räddningsinsatser och räddningsövningar. Antalet sjö- och flygräddningsinsatser uppgick 2017 till 1 990, varav 1 208 var sjöräddning och 782 flygräddning.

Kostnaderna för helikopterverksamheten har under senare år ökat på grund av regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal. Förhandlingar har pågått under hösten 2017 och i början av februari 2018 kom parterna

överens om en principöverenskommelse om nytt arbetstidsavtal för den operativa personalen inom helikopterverksamheten, som sannolikt börjar gälla i början av april 2018. Trots att det nya avtalet förväntas sänka kostnaden väsentligt kompenserar inte detta tillräckligt mycket för andra ökade kostnader enligt ovan. Även kostnaderna för sjö- och flygräddningscentralen har ökat på grund av regelutveckling, förbättrad redundans samt nytt IT-system (NILS, som är ett mer intuitivt system och ger ett utökat informationsutbyte, samt integrerar flyginformationen vid en räddningsinsats). Regelutvecklingen är bland annat en följd av de rekommendationer som Statens Haverikommission har lämnat i samband med haveriutredningar, med syfte att förbättra sjösäkerheten och flygsäkerheten.

Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA)

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för vissa sjösäkerhetsanordningar ska uppgå till 55 (55) Mkr för 2019 (2018).

Sjöfartsverket har preciserat vilka sjösäkerhetsanordningar som uteslutande används av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Vid avgörandet av vilken trafikantgrupp en farled ska hänföras till har utgångspunkten varit debiteringen av farledsavgifterna. Farleder där någon har betalat farledsavgift har således hänförts till handelssjöfart. I kostnaderna för sjösäkerhetsanordningarna ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser. Kostnaderna beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning. Enligt beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 55 Mkr och för andra trafikantgrupper till 35 Mkr. De farleder som enligt ovanstående beskrivning har hänförts till handelssjöfarten används även i stor utsträckning av andra trafikantgrupper. I beräkningen har detta användande schablonmässigt beräknats till 20 procent eller 11 Mkr. En ytterligare kostnad som bör tillfalla andra trafikantgrupper är den administration som tillkommer som schablonmässigt beräknas till 20 procent av den sammanlagda kostnaden eller 9 Mkr.

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för ersättning för viss kanaltrafik m.m. ska uppgå till 164 (160) Mkr för 2019 (2018).

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal, byggnadsminnesmärken, mindre kanaler m.m. Det totala behovet uppgår till nästan 164 Mkr, vilket fördelar sig på Trollhätte kanal (109 Mkr), mindre kanaler (12 Mkr), byggnadsminnesmärken (16 Mkr) samt administration (27 Mkr). Det ökade anslagsäskandet jämfört med föregående år avser framför allt ökade kostnader för

lotsningen i Trollhätte kanal och på Väneren. Skälet till ökningen härrör främst till att Sjöfartsverket inte fördelat de sociala kostnaderna tidigare år på rätt verksamhet, detta korrigeras nu.

För att bedriva handelssjöfart på Väneren året runt krävs insatser som innebär stora kostnader för Sjöfartsverket. Det finns omfattande industriell verksamhet i Vänerregionen som är beroende av sjöfart för sin befintliga lokalisering. Vänersjöfarten medför också den positiva effekten att vägarna avlastas från tunga transporter. Göta älv och Trollhätte kanal är dessutom viktig för fritidsbåtssektorn.

Sjöfartsverket förvaltar vissa mindre kanaler som inte används av handelssjöfarten. Några av dessa kanaler är de mest trafikerade farlederna i Sverige. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. I övrigt är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna. Dessa trafikantkategorier betalar inga sjöfartsavgifter. På grund av landhöjningen och med det ringa farledsdjup som finns i vissa kanaler i nuläget kommer muddringsinsatser att krävas för att behålla trafik med nuvarande förutsättningar.

Sjöfartsverket och Vattenfall har sedan 1993 ett avtal om hur kostnaderna för fördelning av muddring m.m. ska fördela sig mellan parterna: 80/20 % varav Vattenfall ska betala 80 %. Vattenfall har för 2017 nekat att betala fakturan på 6 Mkr och önskar omförhandla avtalet. Behovet av åtgärder är stort och innebär stora kostnader, som Sjöfartsverket bedömer inte bör bäras av sjöfartsnäringen.

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärken med krav på omvårdnad. Antalet fyrar som har förklarats som byggnadsminnesmärke har ökat och ytterligare förslag från Riksantikvarieämbetet föreligger. Vi måste beakta byggnadsminnesförklaringen när vi utför arbete på byggnaderna, vilket innefattar en nära dialog med Riksantikvarieämbetet om vilka föreskrifter vi måste förhålla oss till, i synnerhet rörande byggnadsmaterial, något som ökar såväl kostnader som tidsåtgång.

Krisberedskap och totalförsvarsplanering

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar ska uppgå till 9 (9) Mkr för 2019 (2018).

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för att bygga förmåga inom den operativa verksamheten med avseende på civilt försvar, inklusive stöd till Försvarmakten, ska uppgå till 9-15 Mkr för 2019.

Fr.o.m. 2020 förväntas kostnaderna för den civila beredskapen öka betydligt p.g.a. att vi då går från planeringsskede till investeringsskede. I vilken omfattning kommer framgå av det gemensamma planeringsarbetet i staten 2018-2019.

Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap och Förordning (2015:1053) om totalförsvaret och höjd beredskap syftar till att statliga myndigheter genom sin verksamhet ska minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under fredstida krissituationer och höjd beredskap. Sjöfartsverket ska vidta de åtgärder som behövs för att hantera konsekvenserna av en krissituation som berör myndighetens ansvarsområden samt samverka med och stödja andra myndigheter vid en sådan krissituation.

Sjöfartsverket har även ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. I december 2015 fattades ett regeringsbeslut om planeringsanvisningar för det civila försvaret. Beslutet innebär att Sjöfartsverket ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Stödet till Försvarmakten är prioriterat. Verket ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen vid samma tidpunkt som årsredovisningen. För planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2019 till 9 Mkr. Kostnaden för att bygga förmåga inom den operativa verksamheten med avseende på civilt försvar inklusive stöd till Försvarmakten är idag, då planeringsarbetet befinner sig i ett tidigt skede, mycket svårt att beräkna. En uppskattning av kostnaderna för 2019 ligger mellan 9 och 15 Mkr för att kunna säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna inom Sjöfartsverkets ansvarsområde och bidra till Försvarmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld.

Förorenad mark

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för sanering av förorenade markområden under 2019 ska uppgå till 4 Mkr.

Sjöfartsverket har inventerat sitt fastighetsbestånd samt all egen befintlig verksamhet på annans mark, med avseende på potentiellt förorenade områden. En översiktlig kostnadsberäkning för att sanera dessa områden (miljöskuld) har tagits fram.

Riksrevisionen rekommenderade Sjöfartsverket i sin årliga revisionsrapport för räkenskapsår 2016 att utreda och ta ställning till redovisningsmässiga konsekvenser av framtida kostnader för sanering av förorenade områden. Sjöfartsverket beräknar att kostnaden för framtida saneringar av förorenade områden där Sjöfartsverket har ett ansvar uppgår till 32-44 Mkr, vilket redovisas som ansvarsförbindelse.

De föroreningar som Sjöfartsverket ansvarar för i egenskap av verksamhetsutövare härrör nästan uteslutande från tidigare verksamhet, bland annat varv, tidigare bemannade fyrplatser, lotsstationer samt deccastationer (föregångare till GPS-systemet). Under perioden 2019-2021 planeras för insatser vid Hoburgens fyr, markexploatering vid bojverkstaden i Höllviken och omfattande åtgärder vid Hakens fyr, till en beräknad kostnad av ca 8 Mkr, varav 4 Mkr under 2019. Sjöfartsverket anser att

det inte är rimligt att kostnader för sanering av förorenade markområden ska belasta handelssjöfarten utan att de bör finansieras via anslag.

Maritime Single Window (MSW)

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för förvaltning av den myndighetsgemensamma fartygsrapporteringsportalen ska uppgå till 4 Mkr per år för 2019-2021.

Sedan juni 2016 är den myndighetsgemensamma fartygsrapporteringsportalen MSW i drift med samtliga enligt EU-direktivet obligatoriska delar. De myndigheter som idag får sina uppgifter via MSW samt förmedlar eventuella behov av kompletteringar eller beslut är förutom Sjöfartsverket, Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen. Idag finansierar Sjöfartsverket hela kostnaden för drift, förvaltning och användarsupport. Kustbevakningen och Tullverket har i likalydande skrivelser meddelat Sjöfartsverket ståndpunkten att det ska vara Sjöfartsverket som bär kostnader kopplade till förvaltning av systemet, en solidarisk fördelning av kostnader bedöms sålunda inte vara aktuell.

Med utgångspunkt i att principen om en myndighetsgemensam rapporteringsportal bör innebära samfinansiering av berörda parter äskar Sjöfartsverket delvis anslag för att driva och förvalta fartygsrapporteringsportalen MSW. Då vi anser att portalen på sikt gynnar sjöfarten och Sjöfartsverket genom att höja kvaliteten samt möjliggör administrativa och operativa effektiviseringar, bär vi på egen hand 2 Mkr av den prognosticerade förvaltningskostnaden som årligen beräknas till ca 6 Mkr, och äskar den resterande delen 4 Mkr för 2019.

Skydd för geografisk information

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för tillståndsprövning avseende spridning av geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium ska uppgå till 3 (4) Mkr 2019 (2018).

Lag (2016:319) om skydd för geografisk information och förordning (2016:320) om skydd för geografisk information talar bl.a. om att djupdatainformation är hemlig och pekar ut Sjöfartsverket som den myndighet som ska pröva frågor om tillstånd till spridning av geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium. Det är många aktörer som använder djupdata och söker spridningstillstånd; privata aktörer för olika byggprojekt runt våra kuster, Länsstyrelser, kommuner, akademi m.fl. Geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium är av Försvarsmakten klassad som sekretess med hänvisning till 15 kap 2§ Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dvs. försvarssekretess. Arbetet omgärdas av säkerhetsskydd enligt Säkerhetsskyddslag

(1996:627) och säkerhetsskyddsförordning (1993:633). För att upprätthålla korrekt skydd och hantering enligt nämnda lagar beräknar Sjöfartsverket kostnaden till 3 Mkr för 2019.

Förslag till ny anslagstilldelning

Sjögeografi – avgiftsfria geodata

Sjöfartsverket föreslår att anslagen för att avgiftsfritt kunna tillhandahålla geodata ska uppgå till 40 Mkr för 2019.

En trend som till stor del drivs av EU är ökade krav på att geografiska data tillgängliggörs och tillhandahålls kostnadsfritt från myndigheter. Motivet till ett öppnande av offentligt producerade geodata är att det kan bidra till ökad användning av data förvaldat av myndigheter och därmed till lösningar på ett antal viktiga samhällsutmaningar, bl.a. digitaliseringen och effektiviseringen av samhällsbyggnadsprocessen.

För Sjöfartsverkets del ser vi ett behov av kostnadstäckning genom anslag för att kunna införa och förvalta geodatatjänster som är riktade till andra samhällssektorer (än sjöfarten), eftersom dessa tjänster inte gynnar handelssjöfarten utan samhället i stort. Därutöver behöver anslaget kompensera de intäktsförluster som ett avgiftsfritt tillhandahållande innebär men även täcka kostnader som den ökade efterfrågan kommer att medföra i bland annat ökade administrations- och uttagskostnader (främst vid uttag och hantering av ev. sekretessbelagd information).

Sjöfartsverket föreslår ett permanent anslag för ett elektroniskt utlämnande av delar av informationen som finns i Sjöfartsverkets djupdata- och sjökortsdatabas. Vidare föreslår Sjöfartsverket att anslaget även omfattar de geografiska data som myndigheten har informationsansvar för, enligt Lagen och Förordningen om geografisk miljöinformation.

Öppna data definieras normalt som data som tillhandahålls helt utan avgifter och villkor. För att kunna tillgängliggöra Sjöfartsverkets data som helt öppna data och/eller helt avgiftsfria behöver myndigheten dock vidhålla rätten att ställa vissa begränsande villkor för vissa typer av data beroende på bland annat lagstiftning och internationella konventioner inom sjösäkerhetsområdet. Tillgången på och användningen av data kommer att begränsas av eventuella sekretesskrav på data som beskriver djup- och bottenförhållanden, samt av villkoret att data inte får användas för navigering. Därutöver kan ytterligare villkor behöva ställas för t.ex. angivande av källa (CC-By), angivande av att data insamlats med stöd av EU-kommissionen vid publicering m.m. Detaljerad beskrivning av vad för information som ingår samt dess tillhörande villkor med eventuella begränsningar, definieras specifikt i en produktkatalog av Sjöfartsverket.

Som redovisats i tidigare Treårsplan 2018-2020 har vi beskrivit vad som skulle krävas för att avgiftsfritt tillgängliggöra våra sjökortsdata och djupdata till alla nationella

myndigheter, samtliga kommuner och för forskning, utbildning samt kulturverksamhet för fri användning inom deras interna uppdragsarbeten. Detta steg ser vi är relativt enkelt att genomföra och konsekvenserna bedöms vara överblickbara för Sjöfartsverket och för verkets övriga intressenter. För att genomföra detta ser Sjöfartsverket ett anslagsbehov av 13 Mkr.

Ett alternativ till detta som ligger närmare det man definierar som öppna data är att utöka erbjudandet till att även omfatta alla intressenter och användare, med undantaget för användning för navigering och eventuella sekretesskrav. För detta större steg finns dock viss osäkerhet för vilka konsekvenser som kan uppstå. Det mest uppenbara är naturligtvis det faktum att tillhandahållandet av Sjöfartsverket data i alla delar inte kan anses vara helt enligt definitionen för öppna data eftersom vissa begränsningar måste kvarstå. Dock innebär detta förslag ett undanröjande av ett stort hinder för en ökad användning av geodata och en ökad samhällsnytta inom en mångfald av sektorer. För detta alternativ som Sjöfartsverket förordar ser myndigheten ett anslagsbehov av 40 Mkr.

Sjögeografi – kustzonskarteringsprogram

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för att planera och genomföra ett nationellt kust- och strandzonskarteringsprogram ska uppgå till 86,1 Mkr för 2019 och totalt 585,5 Mkr för åren 2019-2024.

Idag är endast fyra procent av de svenska vattenområden som är grundare än 10 meter mätta med moderna metoder och en stor del är kartlagda på 1800-talet med handlodsteknik. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmödel på land utgör Sjöfartsverkets djupmodeller ett viktigt underlag för att bidra med lösningar inom flera av de samhällsutmaningar som identifierats inom den nationella Geodatastrategin. Högupplösta geodata för havsbotten är väsentliga vid utveckling av kust- och strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, till exempel stigande havsnivåer och erosion. Högupplösta djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv kust- och havsplanering och miljökartering för myndigheter och kustkommuner. På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en ny nationell höjdmödel på land bör en modern högupplöst djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmödel. Ett sådant arbete omfattar flygburen laserskanning av djup- och bottenförhållanden med kompletterande fartygsmätningar av de grunda vattenområdena längs våra havskuster och de fyra största insjöarna.

Behovet av att utreda behov, nyttor och utformningen för ett kustzonskarteringsprogram lyftes fram som en högt prioriterad aktivitet i handlingsplanen 2017 till den Nationella Geodatastrategin. Aktiviteten har slutförts under 2017 och redovisats för Geodatarådet. Av resultatet framgår att ett sådant program bedöms utgöra ett mycket stort värde för ett stort antal intressenter verksamma i kustområden och i vissa fall direkt avgörande inom kommunal och statlig

verksamhet för att svara upp mot flera olika miljödirektiv. Ett förslag på hur ett nationellt kustzonskarteringsprogram bör genomföras har tagits fram och kostnaderna har beräknats för de första sex åren i ett långsiktigt program. Kostnader för de första sex åren redovisas i nedan tabell.

År	Lidar (Mkr)	Båtmätning (Mkr)	Geologisk provtagning (Mkr)	Tillhandahållande (Mkr)	Totalt (Mkr)
År 1	64,9	11,7	5	4,5	86,1
År 2	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 3	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 4	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 5	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 6	5,3	46,8	10	4,5	66,6
Totalt	351	152,5	55	27	585,5

Sjöfartsverket bör ges ett anslagsfinansierat uppdrag att, i samverkan med SGU, Lantmäteriet och övriga berörda intressenter, planera och genomföra ett nationellt kust- och strandzonskarteringsprogram. Programmet föreslås sträcka sig över sex år med kontinuerlig utvärdering och analys av resultat. Mot bakgrund av att resultaten av djupmätning med LIDAR kan komma att variera mellan olika geografiska områden p.g.a. vattnets kvalitet, är omfattningen av de kompletterande båtmätningarna svåra att förutse. Därför bör en särskild utvärdering göras efter fjärde året för att bedöma behovet och den fortsatta omfattningen av de kompletterande båtmätningensaktiviteterna fr.o.m. år sju och framåt.

Sjöfartsverket har samordnat arbetet i nära samverkan med framför allt SGU och Lantmäteriet, och dessa myndigheter kommer i sina respektive anslagsframställningar till regeringen hänvisa till de medel Sjöfartsverket äskar för programmets genomförande. Samverkan och förankring har också skett med Havs- och vattenmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen och övriga berörda intressenter. En slutrapport av detta arbete finns framtagen och publiceras på Geodata.se under februari 2018.

Förslag till ändrad finansieringsprincip

Isbrytning

Sjöfartsverket föreslår att anslagen för driften av isbrytning ska uppgå till 300 (250) Mkr för 2019 (2018) samt att dessa anslag ska användas till reduktion av farledsavgiften för de fartyg som bidrar mest till minskad miljöpåverkan enligt den branschgemensamma modell som är under utarbetande tillsammans med branschen.

I första hand föreslår Sjöfartsverket att anslagen förstärks med 216 mkr enligt tabell på sid 16 ovan vilket också innebär att en ny isbrytargeneration kan finansieras utan investeringsanslag. I andra hand föreslår Sjöfartsverket att investeringen i nya isbrytare ska finansieras via anslag. Den beräknade investeringsutgiften uppgår till 1,1 Mdkr under åren 2019-2021 (för 2019 30 Mkr).

Isbrytning är vinterväghållning till havs i våra farleder och bör därför helt jämföras med vinterväghållningen på väg och järnväg och finansieras på samma sätt. Verksamheten finansieras idag solidariskt via farledsavgifterna utifrån den regionalpolitiska tanken att samtliga hamnar bör betala enhetliga farledsavgifter. Kostnaderna följer av vinterns svårighetsgrad och är därför oförutsägbara och svåra att budgetera. Sjöfartsverkets totala ekonomi påverkas i hög grad av isbrytningens omfattning. En normal vinter uppgår kostnaderna för isbrytningsverksamheten till cirka 300 Mkr och för en lindrig respektive svår vinter till cirka 250 Mkr respektive cirka 350 Mkr. De fasta kostnaderna för verksamheten, dvs. kostnader för att hålla resurserna utan att några uppdrag genomförs, uppgår till cirka 170 Mkr. Sjöfartsverket föreslår att anslaget för isbrytning från och med år 2019 permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för en normal isvinter, dvs. 300 Mkr. Denna ökade anslagsfinansiering föreslår Sjöfartsverket öronmärks för konkreta miljöåtgärder, en ansats som ger ökade incitament för miljöstyrningen av sjöfarten, och samtidigt bidrar till att förstärka Sjöfartsverkets ekonomi.

En omsättning av den nuvarande isbrytarflottan är en förutsättning för att uppnå det strategiska målet i verksamheten om en långsiktig operativ och finansiell stabilitet och samtidigt verka för minskad klimat- och miljöpåverkan. Omsättningen av flottan syftar till att långsiktigt säkerställa tillgänglighet, ändamålsenlig kapacitet och att Sverige inte står utan denna samhällsviktiga resurs. För det fall ingenting görs kommer förmågan att assistera vintersjöfarten att minska successivt. Detta kommer att innebära stora negativa konsekvenser för landet, inte minst samhällsekonomiska. Inriktningen är att påbörja en omsättning av isbrytarflottan med målet att samtliga statsisbrytare ska vara omsatta ca 2030 och med en första ny isbrytare operativ vintern 2021/22. Framtagen investeringsplan för perioden 2019-2021 med beräknade minimi- och maximinivåer för isbrytarflottans omsättning innebär ett anslagsäskande från Sjöfartsverket på 1,1 Mdkr.

EKONOMISKA VILLKOR

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering baseras på två olika affärslogiker. Tjänster som tillhandahålls till sjöfarten på affärsmässiga villkor finansieras främst via avgifter på handelssjöfarten i form av farleds- och lotsavgifter. Inom detta område sker även en betydande merförsäljning på marginalen, vilket genererar uppdrags- och försäljningsintäkter i storleksordningen 200-300 Mkr per år. Uppdrag som riktar sig mot allmänheten i stort, båtlivet och till skydd för samhället finansieras genom anslag över statsbudgeten. Dessa anslag har dock urholkats över tid genom att de inte räknas upp vare sig med årliga pris- och löneomräkning eller med annan metodik.

Sjöfartsverket har sedan ett antal år tillbaka en mycket svag finansiell ställning. Förutom den successiva urholkningen av anslagen står orsakerna delvis att finna i ett antal faktorer som ligger utanför Sjöfartsverkets kontroll. En viktig förklaring är den sjunkande realräntan, som har inneburit ökade kostnader för pensionsskulden. Sammantaget har pensionsskulden under de senaste tio åren ökat med över en miljard enbart till följd av ändrade beräkningsgrunder. Under senare år har dessutom perioder med sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar påverkat resultatet negativt. Samtidigt har en mängd nya obligatoriska kostnadsdrivande regler och krav och restriktioner i affärsmöjligheter på grund av t ex konkurrensregler inneburit negativ resultatpåverkan. Farledsavgifterna har fram till år 2017 inte höjts, trots flera år med kraftigt negativa resultat under perioden 2009-2013. För åren 2014-2016 fick Sjöfartsverket tillfälliga anslag om 300 Mkr per år i syfte att stärka den finansiella ställningen utan att behöva höja farledsavgifterna.

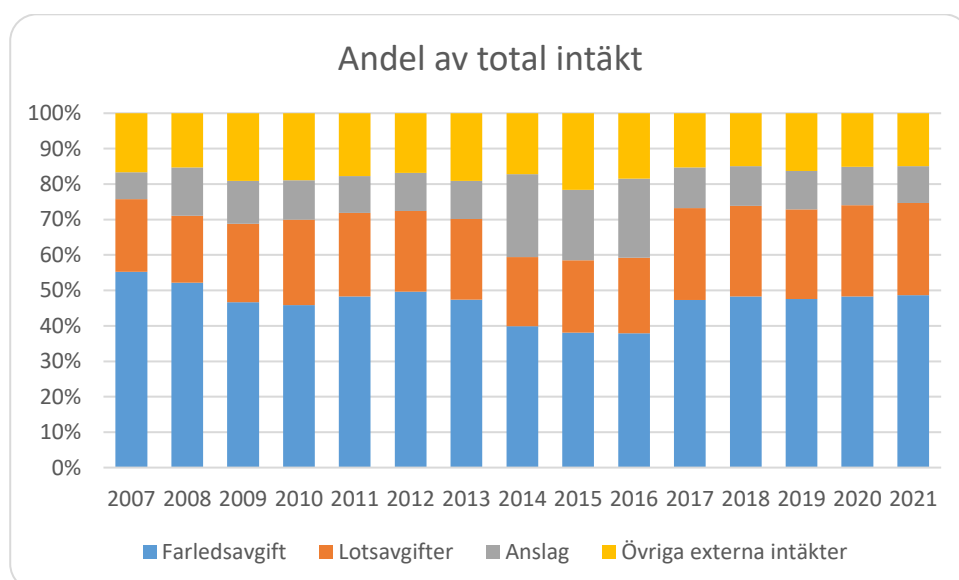
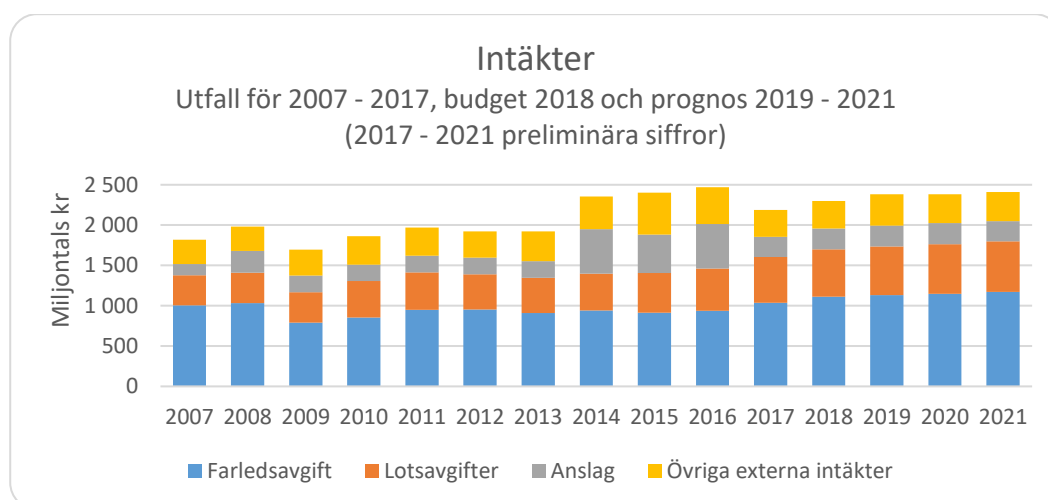
En grundläggande analys av vilka åtgärder som krävs för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi har genomförts. Analysen visar att det krävs kapitaltillskott i storleksordningen 1,2 - 1,3 Mdkr för att uppnå en soliditet om 25 procent, utöver redan genomförda avgiftshöjningar från 1 januari 2018. Det finns olika alternativ för att skapa ett sådant kapitaltillskott. Utgångspunkten är att avgiftsnivån efter 2018 endast ska öka med förändringen i index. Nettoräntan förväntas successivt öka under den närmaste tioårsperioden, vilket innebär en positiv effekt på resultatet på grund av att pensionsskulden då minskar. **Det kommer dock att krävas ytterligare permanenta resultatförbättringar till ett ackumulerat värde om cirka 1 Mdkr över den kommande tioårsperioden för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi.**

En inventering av affärsidéer, effektiviseringar och besparingar har genomförts och krav på resultatförbättringar har fastställts för samtliga delar av verksamheten med slutsatsen att möjlighet finns att inom ramen för uppdraget leverera denna effektivisering. Det förutsätter dock att Sjöfartsverket får ett moratorium avseende skattemotsvarighet och utdelning till staten till dess att soliditeten har nått målet, vilket enligt prognoserna kan uppnås tidigast 2026. Om anslagen för verksamheter som enligt gällande principer inte ska bekostas av handelssjöfarten räknas upp till nuvarande

kostnadsnivå, d v s en årlig höjning om drygt 200 Mkr, kommer det egna kapitalet att återställas och soliditetsmålet uppnås på några få års sikt, allt annat lika.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Kostnaderna för bl.a. fritidsbåtstrafiken finansieras över statsbudgeten. Nedan diagram ger en bild av finansiering och intäktsfördelning sedan 2007.



I regleringsbrevet för 2018 har följande ekonomiska mål angetts:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till lägst 25 procent.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004.
- De lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 300 Mkr.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelningen för Sjöfartsverket fastställs av regeringen i samband med fastställande av verkets resultat- och balansräkning för respektive år. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet.

Utgångspunkten är att samma mål fortsatt kommer att gälla under hela planperioden. Soliditetsmålet är mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionskulden inte realistiskt att uppnå annat än på mycket lång sikt, eftersom det skulle kräva mycket höga resultatnivåer under kommande år. Regeringen har i budgetpropositionen för år 2018 noterat att avvikelsen mot soliditetsmålet är avsevärd, men att målet trots det är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål. Sjöfartsverkets bedömning är att målet om 25 procent soliditet är motiverat för att skapa en långsiktigt hållbar ekonomi i denna typ av verksamhet. Därför är det också rimligt att detta mål nås inom överskådlig tid utan att detta får drastiska konsekvenser p.g.a. hårda neddragningar i en verksamhet som huvudsakligen är styrd av obligatoriska internationella och svenska regler och krav. Sjöfartsverket föreslår att en effektivisering av verksamheten sker utifrån ett långsiktigt formulerat erbjudande till samhället och sjöfartsbranschen. Detta innebär en effektivisering med kostnadsänkningar eller intäktsökningar som är hållbara över tiden och ackumulerat uppgår till ca 1 Mdkr.

För att säkerställa möjligheten att uppnå soliditetsmålet inom rimlig tid, ca 10 år, är det Sjöfartsverkets bedömning att ett moratorium bör göras vad gäller utdelning och skattemotsvarighet under denna period.

En framtida aspekt som behöver tas hänsyn till gäller måttet soliditet. Det har beslutats att erhållna anslagsmedel och bidrag för investeringar ska bruttoredo visas, vilket innebär att de inkluderas i balansomslutningen tills dess att de löses upp i samband med att avskrivningar resultatförs. De närmsta åren kommer betydande belopp att erhållas exempelvis från Trafikverket gällande farledsinvesteringar, vilket resulterar i en negativ effekt på verkets soliditet. Därför redovisas nu även ett ytterligare mått gällande soliditet, men som är exklusive oförbrukade medel, vilket ger en mer rättvisande bild

Förslag om borttagen indexering av farledsavgifter

Då Sjöfartsverkets kostnader varierar över tid samt växer med den generella kostnadsutvecklingen för löner m.m. har regeringen medgett att farledsavgifter successivt kan höjas, med restriktionen att de får öka med högst nettoprisindex (NPI) räknat från och med 2004.

År 2014 slutade Statistiska centralbyrån (SCB) att räkna fram NPI. Regeringen har gett Trafikverket (TRV) tillsammans med SCB i uppdrag att räkna fram NPI t.o.m. den 31 december 2018, då vissa av TRV:s avtal använder NPI som uppräkningsbas fram till detta datum. För Sjöfartsverket innebär detta att myndigheten behöver identifiera ett nytt index för att räkna upp myndighetens farledsavgifter från den 1 januari 2019.

Sjöfartsverket måste säkerställa att avgifterna täcker kostnaderna på lång sikt för att bibehålla en ekonomi i balans. Givet de stora investeringar som Sjöfartsverket står inför förordar Sjöfartsverket att regeringen tar bort indexeringen av farledsavgifterna i myndighetens regleringsbrev. Detta skulle ge Sjöfartsverket ökad rådighet i att balansera sin ekonomi.

Vid en borttagen indexering av farledsavgifterna sätts avgifterna på samma sätt som lotsavgifterna, nämligen på affärsmässiga grunder. Parallellt med detta kommer Sjöfartsverket att fortsätta effektivisera myndighetens verksamhet samt, i dialog med branschen, utvärdera och justera myndighetens servicenivå till kundernas och regeringens behov.

Ett alternativ till att ta bort indexeringsbegränsningen avseende farledsavgifter vore att införa en ny metod för indexuppräknung. Sjöfartsverket förordar då att regeringen inför samma indexeringsmetodik som används för anslagsfinansierade myndigheter. För anslagsfinansierade myndigheter räknas anslagen upp med en pris- och löneomräkning (PLO) vilket Finansdepartementet (Fi) tar fram i samarbete med Ekonomistyrningsverket (ESV). Fi tillhandahåller inte någon PLO för affärsverken. Dock beskriver Fi i prop. 2016/17:1 de principer de använder sig av för att ta fram en myndighets PLO.

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets finansiering utgörs för 2018 till cirka 74 procent av avgifter på handelssjöfarten, via sjöfartsavgifterna. Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag. För perioden 2019-2021 har det antagits att det sker en årlig indexreglering av farleds- och lotsavgifterna, mellan 1,5-2 procent per år.

Intäkten från lotsningen är i hög grad volymberoende. Efter att ha minskat under flera år har antalet lotsningar stabiliserats på en nivå om cirka 33 000 lotsningar. Det är långt under den tidigare normala nivån om ca 38 000 lotsningar. Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2018. Avgiftshöjningen uppgick till i

genomsnitt fem procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. I den nya avgiftsmodellen, som trädde i kraft 2018 sänktes lotsrabatten för leder i Väner/Trollhätte kanal och Mälaren till en nivå som motsvarar beräkningar av hur ledernas lägre lotsningshastighet genom förekomsten av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Samtidigt infördes en nationell lotsningsrabatt för alla genomförda lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Justeringen av tidigare rabatt och införandet av den nya lotsningsrabatten är inkomstneutrala för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de så kallade en route-avgifterna, som är en del av det europeiska avgiftssystemet för luftfarten (Eurocontrol). Transportstyrelsen är den nationella tillsynsmyndighet som fastställer Sjöfartsverkets ersättning, vilken under de senaste åren har uppgått till cirka 60 Mkr. Som en konsekvens av bland annat regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet, samt förändrade arbetstidsavtal har Sjöfartsverkets kostnader ökat de senaste åren. Ersättningen har dock inte stigit i samma takt varpå handelssjöfarten tvingas subventionera kostnader som avser luftfarten.

Ersättningen från staten avser uppgifter som Sjöfartsverket ska utföra, men som inte ska belasta handelssjöfarten. Ersättningen ska avse den kostnad för sjöräddning som i första hand upprätthålls för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens och fiskets behov av räddningsinsatser. Vidare lämnas av regionalpolitiska skäl ersättning för större delen av underskottet för drift av Trollhätte kanal. I ersättningen ska även kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten ingå. I avsnittet Anslagsframställan preciseras Sjöfartsverkets ersättningsanspråk för 2019.

Kostnadsprognos

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter har svag koppling till antalet anlop och godsvolymer eller har en stor andel fasta kostnader. Det innebär att kostnaderna i hög grad kvarstår även när volymerna går ned, åtminstone på kort eller medellång sikt. Även om det teoretiskt skulle vara möjligt att t.ex. minska lotsnumerären i perioder av konjunkturrelaterade volymnedgångar skulle en sådan åtgärd resultera i lotsbrist och stora svårigheter att uppfylla gällande målsättning vid efterföljande konjunkturuppgång.

Kostnaderna påverkas även i hög grad av väderlek genom att olika isförhållanden påverkar kostnadsnivån. En svår is-säsong kan medföra kostnadsökningar på 100-150 Mkr jämfört med en normal vinter.

I likhet med de närmast föregående åren gäller en fortsatt restriktiv hållning när det gäller kostnaderna och samtliga avdelningar har fått preciserade krav på resultatförbättrande åtgärder för åren 2019-2021.

Lönerna beräknas öka med 2,5 procent per år under åren hela perioden. Pensionskostnaderna har ökat markant under de senaste åren, vilket innebär att

schablonpålägget för pensionskostnader höjdes från 2018. Syftet med höjningen av schablonen är att på ett mer rättvisande sätt fördela pensionskostnader på respektive verksamhet. De sociala kostnader som har tagits upp för perioden 2019-2021 utgår från 2018 års schablon och är baserade på en genomsnittlig nivå om 63 procents pålägg på skattepliktiga löner. Detta är höjning med närmare åtta procentenheter jämfört med tidigare år.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning, andelen externt upphandlad sjömätning, samt genomförda projekt och arbeten i övrigt. Kostnadsberäkningarna har baserats på den vanligast förekommande isvintern.

Någon allmän uppräknig av övriga kostnader har inte gjorts utan även detta beräknas kunna inrymmas inom de effektiviseringar som görs.

Investeringsplan

Planerade investeringar under perioden 2018 till 2022 uppgår till totalt 4,7 Mdkr. Sedan ett antal år tillbaka finansieras farledsprojekt som ingår i den nationella planen med anslagsmedel. Medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket ska genomföra de projekt som anvisas i planen. Ekonomistyrningsverket har fastslagit att farlederna, trots att det finns vissa oklarheter kring vem som faktiskt äger dessa, ska utgöra en anläggningstillgång i staten. Eftersom Sjöfartsverket är den myndighet som är infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning har det fastslagits att Sjöfartsverket ska redovisa farledsprojekten som en anläggningstillgång. Investeringar i farledsprojekt förväntas under perioden 2018-2022 uppgå till 1,7 Mdkr, varav Sjöfartsverket ska medfinansiera 223 Mkr.

Investeringar i ny isbrytare under perioden 2018-2022 förväntas uppgå till drygt 1,8 Mdkr. Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder för att säkra driften av kanalen fram till år 2030, bland annat för att upprätthålla dammsäkerheten. I slutet av perioden planeras större investeringar hänförliga till slussarna. Det planeras även i slutet av perioden en större upprustning av Falsterbokanalerna. I övrigt innehåller planen investeringar som avser lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och IT-system.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras till övervägande del med egna medel. Bemyndigande finns att inom en ram om 300 Mkr ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret, varav 240 Mkr hittills har utnyttjats. Lånet, som avser delfinansiering av nya räddningshelikoptrar, upptogs i september 2013 med fem års löptid. Avsikten är att lånet ska amorteras till sin helhet när det förfaller i september 2018.

Jämfört med planen i föregående års treårsplan har det framför allt tillkommit investeringar vad gäller nya isbrytarfartyg. I väntan på beslut om finansiering, görs antagande om att de nya isbrytarna lånefinansieras. Sjöfartsverkets är således i behov

av en utökad låneram från och med år 2020. Det har vidare konstaterats ett investeringsbehov vad gäller verkets fastigheter, främst lotsstationer, och det finns ca 50 Mkr upptaget för detta ändamål. Det har dessutom även tillkommit en investering i ett nytt sjömättningsfartyg på ca 50 Mkr.

Finansiella rapporter

Den ekonomiska översikten för perioden 2017 till 2021 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan. För investeringarna finns även uppgifter för 2022 och en uppdelning mellan utgifter av nyanskaffning samt utgifter för vidmakthållande.

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MILJ KR					
	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Intäkter					
Farledsavgifter	1 035,8	1 111,0	1 132,7	1 149,7	1 172,6
Lotsavgifter	567,9	587,0	601,9	614,5	625,6
Anslag	250,6	259,1	259,1	259,1	250,6
Övriga intäkter	335,1	343,2	392,4	363,9	415,4
Summa intäkter	2 189,4	2 300,3	2 386,1	2 387,2	2 464,2
Kostnader					
Personalkostnader	-1 259,0	-1 206,5	-1 259,7	-1 253,2	-1 245,6
Övriga kostnader	-829,9	-891,8	-890,7	-892,6	-933,7
Avskrivningar	-207,5	-209,0	-201,6	-209,3	-264,8
Summa kostnader	-2 296,4	-2 307,3	-2 352,0	-2 355,1	-2 444,1
Rörelseresultat	-107,0	-7,0	34,1	32,1	20,1
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	0,5	14,6	1,0	2,0	5,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-13,2	-7,6	-7,6	-7,6	-13,6
Finansnetto	-12,7	7,0	-6,6	-5,6	-8,6
Resultat efter finansiella poster	-119,7	0,0	27,5	26,5	11,5
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjäm.fond	119,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före skatt	0,0	0,0	27,5	26,5	11,5
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-6,0	-5,8	-2,5
Årets resultat	0,0	0,0	21,4	20,7	9,0

BALANSRÄKNING, MILJ KR					
	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	2 896,9	3 648,7	4 602,3	5 075,3	5 797,9
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9
Summa anläggningstillgångar	2 916,5	3 668,3	4 621,9	5 094,9	5 817,5
Omsättningstillgångar					
Varulager	91,8	81,5	81,5	81,5	81,5
Förskott till leverantör	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Kundfordringar	191,3	170,0	170,0	170,0	170,0
Övriga fordringar	55,3	55,0	55,0	55,0	55,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	622,1	400,0	300,0	350,0	100,0
Kassa, postgiro och bank	503,4	469,4	361,2	306,8	106,0
Summa omsättningstillgångar	1 572,5	1 284,4	1 076,2	1 071,8	621,0
SUMMA TILLGÅNGAR	4 489,0	4 952,7	5 698,1	6 166,7	6 438,5
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Summa bundet eget kapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	486,6	486,6	486,6	486,6	486,6
Balanserat resultat	-538,0	-538,0	-538,0	-523,7	-509,9
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	21,4	20,7	9,0
Summa fritt eget kapital	-51,4	-51,4	-30,0	-16,4	-14,3
Summa eget kapital	394,7	394,7	416,2	429,7	431,8
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	2 847,6	2 853,0	2 898,9	2 878,1	2 821,2
Övriga avsättningar	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	2 859,6	2 853,0	2 898,9	2 878,1	2 821,2
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	240,0	0,0	0,0	360,0	720,0
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa räntebärande långfristiga skulder	240,0	0,0	0,0	360,0	720,0
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder	106,0	110,0	110,0	110,0	110,0
Skatteskulder	0,0	0,0	6,0	5,8	2,5
Skulder till koncernföretag	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
Övriga skulder	44,6	45,0	45,0	45,0	45,0
Upplupna kostnader, förutbetalda intäkter och oförbrukade bidrag	839,2	1 545,1	2 217,1	2 333,1	2 303,1
Summa icke räntebärande kortfristiga skuld	994,7	1 705,0	2 383,1	2 498,8	2 465,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	4 489,0	4 952,7	5 698,1	6 166,7	6 438,5

FINANSIERINGSANALYS, MILJ KR					
	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
RÖRELSEN					
Årets resultat före avskrivningar	100,5	202,0	235,7	241,4	284,9
Realisationsvinster	-2,2	-	-	-	-
Realisationsförluster	1,4	-	-	-	-
Finansiella poster	-12,7	7,0	-6,6	-5,6	-8,6
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-6,0	-5,8	-2,5
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	87,0	209,0	223,1	230,0	273,8
Förändring av varulager	52,6	10,3	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist fordringar	51,0	21,7	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist skulder	285,3	710,3	678,1	115,9	-33,4
Kassaflöde före investeringar	475,9	951,3	901,1	345,9	240,4
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-379,2	-960,8	-1 155,2	-682,3	-987,4
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	2,4	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-376,8	-960,8	-1 155,2	-682,3	-987,4
Kassaflöde efter investeringar	99,1	-9,5	-254,1	-336,5	-747,0
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	-240,0	0,0	360,0	360,0
Förändring av pensionskuld	143,1	5,4	45,9	-20,8	-56,9
Förändring av övriga avsättningar	-7,9	-12,0	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	-7,1	-6,9
ÅRETS INBETALNINGSÖVERSKOTT	235,8	-256,1	-208,2	-4,4	-450,8
LIKVIDITETFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	889,7	1 125,5	869,4	661,2	656,8
Likvida medel vid årets slut	1 125,5	869,4	661,2	656,8	206,0
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	235,8	-256,1	-208,2	-4,4	-450,8

NYCKELTAL					
	2017	2018	2019	2020	2021
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
ANALYS					
Kassalikviditet, %	148,7	70,6	41,7	39,6	21,9
Balanslikviditet, %	158,9	75,3	45,2	42,9	25,2
Sysselsatt kapital	3 491,5	3 371,0	3 281,4	3 491,4	3 820,4
Soliditet, % *	8,8	8,0	7,3	7,0	6,7
Soliditet, % **	10,0	10,6	11,0	10,4	9,7
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	-3,1	0,2	1,1	1,0	0,7
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,0	0,0	5,3	4,9	2,1
Räntetäckningsgrad	-8,0	1,0	4,6	4,5	1,8
Inleverans till staten, Mkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	6,0	5,8
Utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	7,1	6,9
Total inleverans till staten	0,0	0,0	0,0	13,2	12,7

* 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 vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämrats.

** Soliditet exklusive oförbrukade bidrag.

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

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

Investeringsplan 2017-2022, Tkr						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder						
Södertälje kanal	0	0	0	0	0	0
Trollhätte kanal	1 229	2 850	1 500	1 000	1 000	1 000
Farledsförbättringar och mindre kana	292 740	707 205	895 500	116 000	20 000	0
Farledsstationer	0	0	0	0	0	0
Fast utmärkning	3 195	10 046	7 750	7 750	7 750	1 750
Flytande utmärkning	1 171	1 151	1 000	1 500	2 000	0
Arbetsfartyg	5 546	33 600	22 700	25 000	45 000	35 000
Övrigt	6 096	8 593	17 100	7 600	8 100	5 100
Summa farleder	309 977	763 445	945 550	158 850	83 850	42 850
Isbrytning						
Fartyg	29 593	49 605	55 000	365 000	723 000	725 000
Summa isbrytning	29 593	49 605	55 000	365 000	723 000	725 000
Sjötrafikinformation (VTS)						
Digitalt Anlöp			5 000	4 000	5 000	5 000
Radarsiter			5 500	5 500	5 500	5 500
VTS-centraler	95	28 531	47 000	5 000	0	0
Summa sjötrafikinformation	95	28 531	57 500	14 500	10 500	10 500
Sjögeografisk information						
Sjömätningsfartyg	2 119	0	0	10 700	50 000	15 000
Utrustning för sjömätning	4 458	3 600	6 600	6 600	6 600	8 100
IT-system m.m.	821	1 500	7 100	7 600	5 100	2 600
Summa sjögeografisk information	7 398	5 100	13 700	24 900	61 700	25 700
Lotsning						
Lotsstationer	473	25 168	14 200	14 200	13 500	10 500
Lotsbåtar	8 242	44 850	22 300	35 300	28 950	25 300
Summa lotsning	8 715	70 018	36 500	49 500	42 450	35 800
Sjö- och flygräddning						
IT-system	8 922	10 164	4 600	4 600	4 600	4 600
Helikopterbaser	4 834	7 088	6 638	6 638	6 638	6 638
Räddningshelikoptrar	0	3 400	7 962	37 962	37 962	47 962
Övrigt	359	0	0	0	0	0
Summa sjö- och flygräddning	14 115	20 652	19 200	49 200	49 200	59 200
Gemensamma funktioner						
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	9 284	23 444	27 770	20 300	16 700	8 120
Summa gemensamma funktioner	9 284	23 444	27 770	20 300	16 700	8 120
Totala investeringar	379 177	960 795	1 155 220	682 250	987 400	907 170
varav finansieras TrV	292 298	705 850	672 000	116 000	20 000	0

Förslag till investeringsplan 2017-2022, Tkr						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Nyanskaffningar						
Farleder	296 733	720 249	937 250	153 250	78 250	38 250
Isbrytning	1 480	39 684	30 000	360 000	720 000	720 000
Sjötrafikinformation	76	14 266	2 000	0	0	0
Sjögeografisk information	3 699	3 060	6 800	15 800	58 800	22 800
Lotsning	6 536	28 007	22 000	31 000	26 000	25 000
Sjö- och flygräddning	7 058	10 326	0	30 000	30 000	40 000
Gemensamma funktioner	4 642	11 722	25 870	17 150	15 050	6 000
Summa utgifter av nyanskaffningar	320 223	827 313	1 023 920	607 200	928 100	852 050
Varav maskiner och inventarier	27 985	96 003	124 170	486 450	903 350	850 300
Varav fastigheter och markanläggningar	292 238	731 311	899 750	120 750	24 750	1 750
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	360 000	720 000	720 000
Anslag (via Trafikverket)	292 298	705 850	672 000	116 000	20 000	0
Egna medel	27 925	121 463	351 920	131 200	188 100	132 050
Summa finansiering nyanskaffningar	320 223	827 313	1 023 920	607 200	928 100	852 050
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Vidmakthållande	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Farleder	13 244	43 196	8 300	5 600	5 600	4 600
Isbrytning	28 113	9 921	25 000	5 000	3 000	5 000
Sjötrafikinformation	19	14 266	55 500	14 500	10 500	10 500
Sjögeografisk information	3 699	2 040	6 900	9 100	2 900	2 900
Lotsning	2 179	42 011	14 500	18 500	16 450	10 800
Sjö- och flygräddning	7 058	10 326	19 200	19 200	19 200	19 200
Gemensamma funktioner	4 642	11 722	1 900	3 150	1 650	2 120
Summa utgifter för vidmakthållande	58 954	133 482	131 300	75 050	59 300	55 120
Varav maskiner och inventarier	47 163	106 785	104 962	49 712	35 012	36 612
Varav fastigheter och markanläggningar	11 791	26 696	26 338	25 338	24 288	18 508
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0	0
Egna medel	58 954	133 482	131 300	75 050	59 300	55 120
Summa finansiering vidmakthållande	58 954	133 482	131 300	75 050	59 300	55 120

Övrig kreditram och räntor för investeringar, Tkr						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
IB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	0	0	360 000	1 080 000
Nyupplåning	0	0	0	360 000	720 000	720 000
Amorteringar	0	0	-240 000	0	0	0
UB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	-240 000	360 000	1 080 000	1 800 000
Beslutad/föreslagen låneram	450 000	300 000	300 000	400 000	1 100 000	1 800 000
Ränteutgifter	4 891	3 668	0	0	7 200	22 000
Finansiering av räntor och avskrivningar						
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	4 891	3 668	-	-	7 200	22 000

TRANSPORT OCH INFRASTRUKTUR

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under detta mål har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet, och hälsa, samt bidra till riksdagens övergripande generationsmål för miljö och miljö kvalitetsmål nås. Dessa mål implementeras hos Sjöfartsverket genom strategiska, taktiska och operativa mål fastställda inom ramen för de tre hållbarhetsperspektiven.



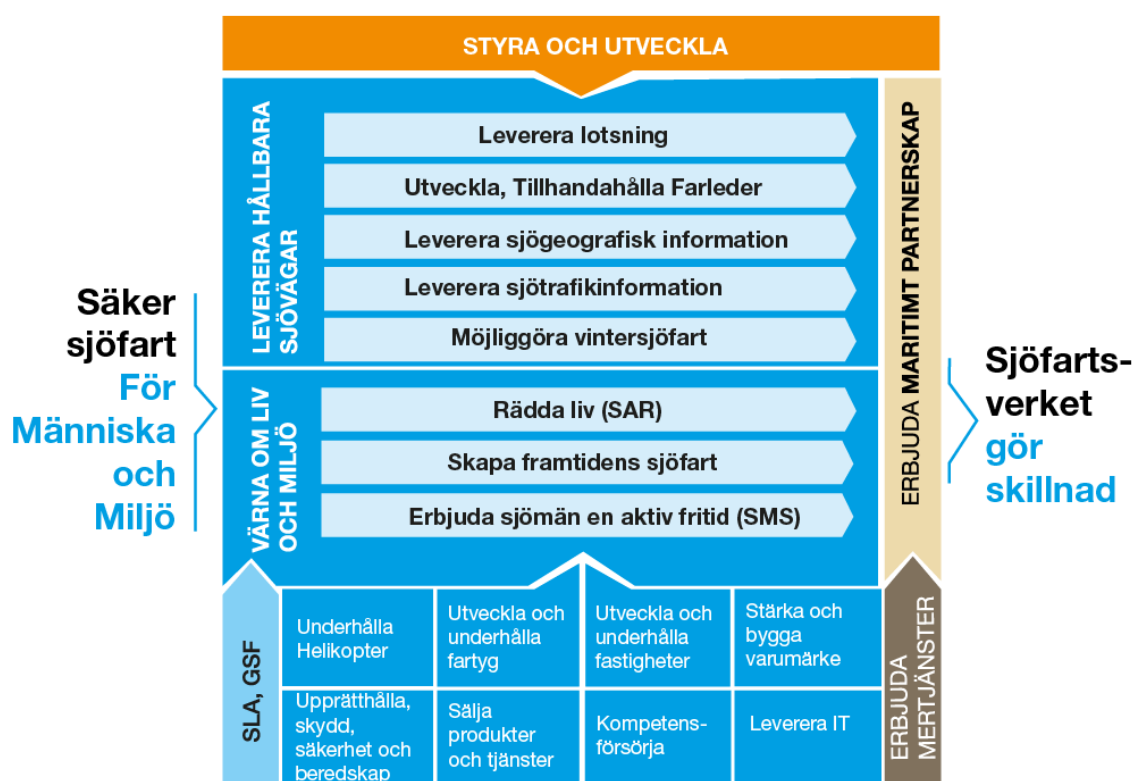
Sjöfartsverket är en engagerad och pådrivande aktör i arbetet för en hållbar sjöfart. Vår vision, *Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap*, sätter sjöfarten på transportkartan genom att erbjuda effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Sjöfartsverket bidrar aktivt i sin roll som infrastrukturhållare för sjöfarten till att transportinfrastrukturen fungerar och är en parameter för sysselsättning, minskade utsläpp och konkurrenskraft i hela landet. Investeringar i infrastruktur kräver långsiktighet och Sjöfartsverket är en viktig aktör och samrådspart till Trafikverket i beredningen av regeringens nationella åtgärdsplan för transportinfrastruktur. Tillsammans med övriga myndigheter inom transportsektorn ska vi säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. För Sjöfartsverket sker detta genom att tydligt förena koncepten samhällsnytta och affärsnytta.

UPPDRAG OCH STYRNING

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom våra kärnverksamheter tillhandahåller vi 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 och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation med ett kvalitets- och miljöledningssystem som skapar förutsättningar för en mer modern och ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i huvudprocesserna ska fokus ligga på hur vi arbetar och att vi arbetar med rätt saker.



Vår styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder oss att sätta prioriterade och mätbara mål. Med omvärldsbevakning samt scenario- och riskanalyser som grund, och genom att precisera målen i styrkort, knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, operativa mål och förbättringsaktiviteter.

SJÖFARTSVERKETS FRAMTIDSPROGRAM



Sjöfartsverkets kunder ställer höga krav på att servicen till sjöfarten fungerar, både i dag och imorgon, och förändringar i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet.

Under sista halvåret av 2017 har många av Sjöfartsverkets medarbetare arbetat intensivt med myndighetens strategiska inriktning mot 2027 med utblick mot 2040. I november 2017 gick startskottet för Framtidsprogrammet som syftar till att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid. På 10 års sikt ska vi ha rätt förutsättningar att leverera efterfrågad kund- och samhällsnytta och samtidigt kunna nå både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Programmets övergripande målbild lyder:

”Sjöfartsverket har en tydlig strategisk inriktning, en hög intern effektivitet och en långsiktigt hållbar ekonomi. Vår verksamhet vilar på den statliga värdegrunden och vi har rätt förutsättningar för att leverera efterfrågad kund- och samhällsnytta.”

En bransch som tidigare varit konservativ står nu inför nya krav på digitalisering och automatisering av kostnads- och resurseffektiva skäl. Den tekniska utvecklingen går heller inte att undvika där autonoma skepp sätts i drift, sjömätning kan ske genom drönare och juridiken blir allt mer inriktad mot skydd av havsmiljön. Allt det gör att det är viktigare än någonsin att höja blicken och att Sjöfartsverket väljer var myndigheten vill positionera sig i den framtiden.

Vi ska veta vad vi gör, hur vi gör det och på vilket sätt vi följer upp det vi gjort.



En visualisering av Framtidsprogrammet där containrarna symboliserar olika uppdrag. Sjuttio till antalet i skrivande stund, men antalet kan komma att ändras under programmets gång. Containrarna är fördelade över tre olika "lastutrymmen" som betecknar vilket huvudsakligt perspektiv uppdraget har – samhällsperspektivet, kund- och intressentperspektivet eller ett internt perspektiv.

STRATEGISKT FOKUS PÅ TEKNIK OCH MILJÖ

Våra kunder ställer höga krav på att servicen till sjöfarten fungerar, både idag och imorgon, och förändringar i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet. I många fall är teknikutveckling nyckeln till minskad miljöpåverkan och ökad sjösäkerhet.

Teknik för framtiden

Sjöfartsverkets tekniska strategi styr mot sjöfartens framtida utveckling och behov av effektiva, säkra och hållbara system. Med bred förankring i myndigheten säkerställs att val och riktning för såväl förvaltning som utvecklings- och innovationsprojekt samordnas. Då Sjöfartsverket varken kan eller bör driva utveckling inom ett alltför stort område har vi valt ut fyra fokusområden som vi ser som särskilt viktiga för servicen till sjöfarten under planperioden:

- **Informationsdelning.** Vi skapar möjligheter för att koppla samman de system som Sjöfartsverket och andra aktörer inom sjöfarten använder, och de informationsmängder som finns tillgängliga, detta för att effektivisera och förenkla. Ett nyckelelement är digitaliseringen och utvecklingen mot datakommunikation mellan land och fartyg.
- **Farledsteknik.** Med en tydlig inriktning mot innovation driver vi på utvecklingen av ny teknik för både fysiska och virtuella hjälpmedel för sjösäkerhet och navigation. Att pröva teknik som tillgängliggör farlederna under de tider de behövs är en möjlighet som kan innebära effektiviseringar.
- **Säker positionering.** Med utvecklingen mot fler elektroniska hjälpmedel är det viktigt att positioneringen är redundant och tillförlitlig. Vi driver ett arbete för ny teknik kring positionering tillsammans med Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Lantmäteriet, exempelvis inom terrestriell radionavigering, positionering med hjälp av radar och med hydrografiska metoder.
- **Teknik för energieffektivisering.** Vi minskar vår energianvändning och ökar andelen förnybar energi vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung. Smart energianvändning kan också tillämpas inom inköp och upphandling, där kravspecifikationer bör styras av miljömässiga analyser.

Hållbarhet och miljö

Under kommande år utgör miljöområdet en vital del av Sjöfartsverkets utveckling, inte minst för att sjöfarten har en stor potential att minska miljöpåverkan, och de klimatmål som överenskommit av världens länder inom ramen för FN är väldigt ambitiösa. På nationellt plan ska Sjöfartsverket på uppdrag av regeringen med hjälp av en åtgärdsplan verka för att relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Planen omfattar en period på fyra år (2016-2019), och hanteras inom ramen för ordinarie planeringsprocesser. Åtgärdsplanen kan i korthet sammanfattas under nedan områden:



Minska sjöfartens miljöpåverkan

- Utveckla våra miljödifferenterade farledsavgifter, som skapar incitament för sjöfarten att minska miljöpåverkan.
- Skapa bättre förutsättningar för en effektiv sjöfart med minskad miljöpåverkan genom forskning, innovation och demonstration.



Minska användningen av energi och fossila bränslen i verksamheten

- Ta ställning till ambitionsnivå för klimatneutralitet.
- Energieffektivisering av våra fartyg (värmesystem, ventilationssystem, motorer, batterihybridteknik).
- Klimatneutrala lotstransporter (lotsplanering, lotsbåt, bil, klimatneutrala energikällor).
- Ställa miljökrav i upphandlingar.



Skapa giffria och resurssnåla kretslopp

- Sträva mot att använda nedbrytbara produkter fria från farliga ämnen.
- Ställa miljökrav i upphandlingar.
- Inventera och åtgärda misstänkta markföroreningar.

Sjöfartsverkets huvudåtgärd avseende målet om att minska sjöfartens miljöpåverkan är att införa – och skapa incitament för andra – att införa miljödifferenterade avgifter.

Genom projekt STM Validation fokuserar vi på processoptimering, interaktion mellan intressenter och informationsutbyte. Projektet har redan påvisat samhälls- och företagsekonomisk nytta, bland annat genom bunkerbesparingar, minskade utsläpp från sjöfarten, ökat resursutnyttjande i hamnarna samt ökad sjösäkerhet.

Ambitionen de kommande åren är att förstärka vår redan etablerade roll som en stark och viktig spelare på miljöområdet. Alla val vi gör har en inverkan på klimatet, och med ett hållbart samhälle i fokus ska vi inom alla delar av myndigheten arbeta vidare för att minska Sjöfartsverkets "kölavtryck".

VERKSAMHETSSTRATEGIER

Lotsning

Lotsningsverksamheten är uppdelad i huvudfunktionerna planering och administration av uppdragen, transport av lotsen till och från uppdragen samt lotsens nautiska kompetens. Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens med lokal kunskap och hög tillgänglighet. Vårt uppdrag är att planera och utföra lotsningar på effektivast möjliga sätt i syfte att öka sjösäkerheten och tillgängligheten för sjöfarten samtidigt som såväl vår egen som sjöfartens påverkan på den marina miljön minimeras. Lots ska vara levererad inom 5 timmar från beställning i 95 procent av fallen.

STRATEGIER 2019-2021

Behovsanpassade lotsningstjänster. Efterfrågan på våra lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Vi anpassar lotsarnas kompetens efter aktuella gods- och trafikflöden kombinerat med ett ökat samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Vidare fortsätter vi arbetet med att se över och utveckla tjänsteutbudet i syfte att skapa synergier inom hela verksamheten.

Myndighetssamarbete. Sjöfartsverket utökar samarbetet med andra berörda myndigheter gällande användandet av befintlig och framtida infrastruktur, som till exempel lokaler och drift och underhåll. Vi bidrar också i Transportstyrelsens uppdrag att skapa en mer riskbaserad lotsplikt i vilken vi tar hänsyn till fartygens utrustning, farledernas beskaffenhet och besättningens kunskap, där fokus är att upprätthålla en hög säkerhet i de svenska farvattnen.

Internationell samverkan. I syfte att utveckla lotsningsverksamheten utökar vi det internationella samarbetet, i första hand med fokus på de nordiska länderna. Genom ett ökat samarbete och erfarenhetsutbyte inom transporter, båtar och utbildningar bidrar vi till en effektivare verksamhet.

Investera för miljön. Att planera den dagliga lotsningsverksamheten på effektivaste sätt ger en stor miljöbesparing. Lotsplaneringen ska ges rätt verktyg för att kunna utföra detta på bästa sätt. Med syfte att nå våra miljömål moderniserar vi och anpassar vår lotsbåtflotta. Åtgärden kommer att kräva både finansiering och mycket arbete, vilket förutsätter långsiktiga investeringar samt ett samarbete med experter och leverantörer inom området. Vi arbetar också för att möjliggöra framtida miljölotsningar i syfte att leda sjöfarten bästa väg för att minska miljöbelastningen.

Lotsning för framtiden. Vi ansvarar för lotsutbildningen och ser ett behov av att korta tiden fram till styrsedel med bibehållen kvalitet. Ett led i detta är att tillsammans med utbildningsinstitutionerna arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning. Med ett aktivt deltagande tidigt i utbildningen samt utökad tid i simulator bidrar vi till att nå målet. Vi

är i framkant inom den tekniska utvecklingen och har verktyg som möjliggör en säker och hållbar lotsningsverksamhet. Genom kontinuerlig utbildning bibehålls och utvecklas vår gemensamma säkerhetskultur där personalen aktivt deltar i implementeringen av våra miljömål.

RESULTATPROGNOS

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 32 000. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Under de senaste åren har nedgången stannat av och förväntas stabiliseras på en nivå om ca 33 000 lotsningar per år. Totalt uppgick antalet lotsningar under 2017 till 33 481 (32 669) vilket motsvarar en ökning med drygt två procent jämfört med föregående år. För perioden 2019-2021 har det antagits att det sker en årlig indexreglering av lotsavgiften med mellan 1,5-2 procent per år. Utöver lotsning utför verksamheten bl.a. sjötransporter och simuleringstjänster vilket bidrar till att stärka rörelseintäkterna.

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	567 917	587 000	601 900	614 515	625 615
Övriga externa intäkter	10 350	11 826	11 398	12 380	12 880
Summa rörelseintäkter	578 267	598 826	613 298	626 895	638 495
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-451 501	-487 682	-508 474	-521 186	-534 215
Övriga externa kostnader	-87 943	-89 721	-89 119	-89 519	-89 519
Avskrivningar	-27 782	-25 096	-27 380	-27 864	-28 604
Summa direkta rörelsekostnader	-567 226	-602 499	-624 973	-638 569	-652 338
Resultat före indirekta rörelseposter	11 041	-3 673	-11 675	-11 674	-13 843
Indirekta rörelseintäkter	10 748	10 316	9 962	9 964	9 966
Indirekta rörelsekostnader	-150 062	-124 627	-118 058	-109 219	-99 152
Rörelseresultat	-128 273	-117 984	-119 771	-110 929	-103 029

INVESTERINGSBEHOV

För åren 2019-2021 beräknas investeringsbehovet uppgå till 128,5 Mkr varav 86,6 Mkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del i lotsstationer. Investeringarna i lotsbåtar avser dels återanskaffning (7,6 Mkr) i befintliga lotsbåtar dels nyanskaffning (79 Mkr) i ett antal helt nya båtar.

Lotsning, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Lotsstationer	473	25 168	14 200	14 200	13 500
Lotsbåtar	8 242	44 850	22 300	35 300	28 950
Summa lotsning	8 715	70 018	36 500	49 500	42 450

Farleder

Sjöfartsverkets uppdrag är att upprätthålla och vid behov utveckla säkra och effektiva farleder. Farledssystemet utvecklas kontinuerligt i samarbete med Trafikverket med ett systemperspektiv i syfte att stödja multimodala transporter och gynna överflyttning från land- till sjötransport.

STRATEGIER 2019-2021

Översyn strategiska farleder. Vi fokuserar på att dels fortsätta minska kostnaderna för utmärkning av farleder som inte används av den betalande sjöfarten, dels se över vilka farleder som inte behövs.

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Vi lyssnar av och bedömer föreslagna åtgärder från transportköpare, hamnar och andra intressenter om kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder och bevakar utvecklingen av såväl fartyg som transportmönster. Vi arbetar för att prioriterade infrastrukturprojekt för sjöfarten föreslås i den kommande nationella åtgärdsplanen för transportinfrastruktur och genomför redan beslutade farledsåtgärder finansierade genom aktuell plan.

Teknikutveckling. Vi vidareutvecklar och säkerställer en kostnadseffektiv och modern teknikplattform som bygger på modulära lösningar och virtuella IT-miljöer med hög tillgänglighet och stor flexibilitet. De system som behövs för säker positionering utvecklas i enlighet med Sjöfartsverkets tekniska strategi och bygger på samarbete med Lantmäteriet och nya metoder för landbaserad radionavigering. Möjligheten att med hjälp av modernt djupunderlag och ekolod fastställa ett fartygs position utreds närmare. Möjligheterna med IT- och teknislösningar i farledstekniken beaktas med fokus på ökad kundnytta, sjösäkerhet och minskade kostnader.

Synergier. Genom att öka samarbetet med andra myndigheter inom farledshållning skapar vi stordriftsfördelar och synergier. Vid slutet av 2019 har militärledssystemet återskapats genom samverkan med Försvarmakten varefter samarbetet övergår till en underhållsfas. Vår farledsverksamhet blir en självklar samarbetspartner inom projektering och etablering samt underhåll och service av farleder och sjösäkerhetsanordningar.

Inre vattenvägar och kustsjöfart. Sjöfartsverket deltar i utvecklingen av sjöfart på inre vattenvägar i syfte att avlasta befintlig landinfrastruktur.

Genomförande med miljöhänsyn. De flesta åtgärder som genomförs har genomgått en miljöprövning. I dessa fastställs vilken miljöhänsyn som måste tas. Genom att ställa miljökrav vid upphandling av tjänster och varor till åtgärdernas genomförande minimerar vi miljöpåverkan ytterligare.

RESULTATPROGNOS

Intäkterna i farledsverksamheten utgörs till övervägande del av uppdragsintäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg, samt uthyrning av fastigheter. Under 2019 finns upptaget ett antal reavinster i samband med försäljning av fastigheter. Sjöfartsverket har konstaterat att det finns ett uppdamt behov av underhåll på verkets sjösäkerhetsanläggningar på i storleksordningen 400 Mkr. Under 2020 och 2021 finns inlagt kostnader på 20-30 Mkr per år för detta ändamål. Intäkterna och kostnaderna förväntas i övrigt kvarstå på en relativt oförändrad nivå under hela perioden.

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	77 203	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	22 949	43 445	70 236	45 975	46 946
Summa rörelseintäkter	100 152	120 648	147 439	123 178	124 149
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-119 142	-127 861	-131 057	-134 333	-137 691
Övriga externa kostnader	-77 427	-89 071	-94 873	-118 297	-159 345
Avskrivningar	-79 674	-82 908	-77 260	-71 180	-74 703
Summa direkta rörelsekostnader	-276 243	-299 840	-303 190	-323 810	-371 739
Resultat före indirekta rörelseposter	-176 091	-179 192	-155 751	-200 632	-247 590
Indirekta rörelseintäkter	5 086	4 882	4 715	4 715	4 716
Indirekta rörelsekostnader	-71 015	-58 979	-55 870	-51 687	-46 923
Rörelseresultat	-242 020	-233 289	-206 906	-247 604	-289 797

INVESTERINGSBEHOV

För 2019-2021 beräknas investeringsbehovet för farleder uppgå till cirka 1,2 Mdkr. Den stora volymen förklaras av att farledsinvesteringar via nationella planen numera hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. Farledsinvesteringarna under 2019-2021 uppgår till ca 1 Mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket, förutom vissa åtgärder inom det s.k. Mälarpjektet där Sjöfartsverket är medfinansier till 223 Mkr. Resterande del av investeringsbehovet utgörs främst av arbetsfartyg (92,7 Mkr) samt fast och flytande utmärkning.

Farleder, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Södertälje Kanal	0	0	0	0	0
Trollhätte kanal	1 229	2 850	1 500	1 000	1 000
Farledsförbättringar och mindre kanaler*	292 740	707 205	895 500	116 000	20 000
Farledsstationer	0	0	0	0	0
Fast utmärkning	3 195	10 046	7 750	7 750	7 750
Flytande utmärkning	1 171	1 151	1 000	1 500	2 000
Arbetsfartyg	5 546	33 600	22 700	25 000	45 000

Övrigt	6 096	8 593	17 100	7 600	8 100
Summa	309 977	763 445	945 550	158 850	83 850
Varav finansieras av Trafikverket	292 298	705 850	672 000	116 000	20 000

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa beskrivningen av sjövägarna för kommersiell sjöfart och samtidigt beakta fiske- och fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom att vi ger ut elektroniska sjökort, papperssjökort, båtsportskort och publikationer. Vår sjömätning sker i prioriterade farvatten, i enlighet med internationella standarder.

STRATEGIER 2019-2021

Ökad sjömätning. Modern sjömätning med högupplöst djupdata skapar förutsättningar för en säker och effektiv sjöfart, bland annat genom ruttoptimering, vilket i sin tur skapar förutsättningar för minskad bränsleförbrukning. Sjöfartsverket har inom projektet FAMOS, genom EU-kommissionens finansieringsinstrument CEF (Connecting Europe Facility), fått extern delfinansiering fram till och med 2018 och kommer under planperioden att fortsatt aktivt söka extern delfinansiering för att sjömäta de farleder som används av kommersiell sjöfart och som lyfts fram inom HELCOM-samarbetet. Inom ramen för projektet "Sjökortslyftet" (ingår i FAMOS) moderniseras djupinformation i sjökortsprodukter längst hela svenska kusten och en ny referensnivå införs.

Framtida sjömättningsresurser. Enligt överenskommelse inom HELCOM kommer sjömätning för handelssjöfartens behov vara slutförd 2020. Prioritering kommer fortsatt att ske enligt definitioner gjorda inom ramen för HELCOM och Baltic Sea Hydrographic Commission (BSHC). Större delen av sjömätningen av ytor utomskärs kommer att vara slutförd 2020, och det sammanfaller i tiden med färdigställande av den analys Sjöfartsverket gör över befintlig fartygsflotta, som också inkluderar en investeringsplan fram till 2035. Behovet av vilka och vilken typ av sjömätningarfartyg Sjöfartsverket behöver för framtida sjömättningsbehov efter 2020 är en viktig del av analysen.

Effektiva produktionslösningar. En teknisk översyn av Sjögeografis primära produktionssystem Djupdatabasen behöver göras under perioden och investeringar för uppgradering eller byte av systemet kan förväntas.

Nautisk tilläggsinformation. All information som behövs för en säker och effektiv navigering går inte att redovisa i sjökort. IMO:s regelverk föreskriver därför att kuststaten tillhandahåller publikationer som komplement till sjökorten. Nautisk tilläggsinformation ska tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

Djupdataprojekter och digitalisering. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 till 2029, utpekas digitaliseringens möjligheter där ett av utvecklingsmålen är uppkopplade och automatiserade fartyg. Detta kräver

standardiserade djupdataprodukter från Sjöfartsverket. Även för ruttoptimeringar och bättre kontroll på hur mycket vatten ett fartyg har under kölen behövs dessa produkter tas fram för sjöfarten. Genom att utveckla smarta och efterfrågade digitala tjänster förenklar vi hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten.

Totalförsvaret. Vi ser en ökad efterfrågan av sjögeografiska produkter för totalförsvaret. För att möta detta behov ska ett sjömättningsprogram, en fastställd produktkatalog och en formaliserad samverkan etableras.

Kustzonskartering. Idag är endast 4 % av våra vattenområden grundare än 10meter mätta med moderna metoder och en stor del är kartlagda på 1800-talet med handlodsteknik. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör våra djupmodeller ett viktigt underlag för att bidra med lösningar inom flera av de samhällsutmaningsområden som identifierats inom den nationella Geodatastrategin. Högupplösta geodata är av avgörande betydelse vid utveckling av kust- och strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, till exempel stigande havsnivåer och erosion. Högupplösta djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv havsplanering för myndigheter och kustkommuner.

På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en ny nationell höjdmodell på land så bör nu en modern högupplöst djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmodell. Ett sådant arbete behöver omfatta såväl flygburen laserskanning av djup- och bottenförhållanden med kompletterande fartygsmätningar av grunda vattenområden längs våra havskuster och våra fyra största sjöar. Ett förslag på hur ett nationellt anslagsfinansierat kustzonskarteringsprogram bör genomföras, har tagits fram.

Samordning av sjömätning. För att uppnå en bättre kostnadseffektivitet/hushållning med statens medel som används för sjömätning vill Sjöfartsverket ha uppdraget att samordna sjömätning och dess finansiering samt kvalitetssäkring nationellt. Förslag om detta har lyfts fram i regeringens arbete med en Nationell Maritim Strategi. För att uppnå en heltäckande djupdatabas verkar Sjöfartsverket också för samfinansiering av sjömätningen i områden utanför farlederna genom fördjupat samarbete med berörda myndigheter.

RESULTATPROGNOS

Intäkterna inom sjögeografisk information avser försäljning av sjökort och royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. Efterfrågan på sjögeografisk information ökar alltmer. Takten på sjömätning har varit hög under flera år bland annat genom EU-projektet FAMOS som upphör mot slutet av planperioden. Därefter genomförs mindre sjömätning vilket förklarar minskande övriga externa kostnaderna.

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	61 994	66 383	64 183	63 983	62 883
Summa rörelseintäkter	61 994	66 383	64 183	63 983	62 883
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-85 898	-92 170	-92 674	-92 591	-94 906
Övriga externa kostnader	-54 049	-62 302	-59 476	-54 153	-49 334
Avskrivningar	-7 430	-7 684	-7 220	-7 964	-7 731
Summa direkta rörelsekostnader	-147 377	-162 156	-159 370	-154 708	-151 971
Resultat före indirekta rörelseposter	-85 383	-95 773	-95 187	-90 725	-89 088
Indirekta rörelseintäkter	2 452	2 354	2 273	2 274	2 274
Indirekta rörelsekostnader	-34 239	-28 436	-26 937	-24 920	-22 623
Rörelseresultat	-117 170	-121 855	-119 851	-113 371	-109 437

INVESTERINGSBEHOV

För åren 2019-2021 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 100 Mkr varav 50 Mkr avser en ersättare för sjömätningarfartyget Jacob Hägg under 2021. Resterande medel under perioden avser 19,8 Mkr för utrustning för sjömätning, 19,8 Mkr för IT-system samt 9 Mkr för nya drivlinor för fartygen Johan Månsson och Anders Bure.

Sjögeografi, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Sjömätningarfartyg	2 119	0	0	10 700	50 000
Utrustning för sjömätning	4 458	3 600	6 600	6 600	6 600
IT-system m.m.	821	1 500	7 100	7 600	5 100
Summa	7 398	5 100	13 700	24 900	61 700

Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation/sjötrafikservice är en avgörande del i uppdraget att förse ankommande och avgående fartyg i svenska hamnar med tjänster som levererar hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet.

Vessel Traffic Services (VTS) och sjösäkerhetstjänsterna har som främsta syfte att genom formstyrd dialog och relevant säkerhetsinformation mot sjötrafiken, minska risken för grundstötningar och kollisioner, och därmed förhindra sjöolyckor och utsläpp till miljön. Ett annat syfte är att tillföra relevant sjötrafikinformation till en gemensam sjölägesbild för svenska myndigheter i olika avseenden samt att rapportera avvikelser från gällande regelverk.

STRATEGIER 2019-2021

GotApp en testplattform. Det nära samarbetet med Göteborgs Hamn AB fortsätter. GotApps koordinerande roll för trafikflödet i hamnen förbättras och kvalitetssäkras. Konceptet utgör en plattform för liknande samarbeten med i första hand Stockholms Hamnar och Öresundsregionen.

Vi implementerar nya tekniska system. Ett nytt VTS-system och nya kommunikationslösningar för Sweden Traffic och samtrimning med våra affärssystem banar väg för effektiv informationsdelning och utveckling av befintliga och nya tjänster.

Affärsverksamhet med fokus på det Digitala anläpet. Ett nytt arbetssätt införs där nuvarande dygnet runt-funktioner utvecklas och fokuserar fullt ut på effektiva anlöp i samarbete med berörda aktörer.

Förenklad administration för sjöfarten. Trafikcentralen i Södertälje med multifunktionen Sweden Traffic blir en tydlig nationell kontaktpunkt för koordinering, kontroll och support för våra e-tjänster. Dessa verkar i en optimerad anlöpsprocess där hamnssystem, övervakningssystem, affärssystem och verktyg för processtyrning tillsammans skapar en hållbar miljö för anlöp.

Internationellt fokus. En tydlig inriktning finns i det internationella arbetet med fokus på att påverka utvecklingen av standarder, rekommendationer och riktlinjer som beslutas inom e-Navigation och på VTS-området globalt. Vi ska representera Sverige i aktuella kommittéer och arbetsgrupper i det som avser operativt arbete, utbildning och teknik.

Söker lagstöd. Vi söker tillsammans med transportstyrelsen lagstöd för att VTS-verksamheten ska hålla hög internationell standard. Lagrummet ska reglera ansvar och krav för utförande och tillsyn av VTS-tjänsten; en tjänst som snabbt utvecklas de senaste åren med allt högre krav på utförande, kvalitet och effektivitet.

Gemensam infrastruktur. Ett nationellt tekniskt samarbete i sjöövervakningsfrågor har inletts med berörda myndigheter. Samarbetet har en tydlig inriktning på att bidra till såväl totalförsvarsförmågan som en kommersiellt attraktiv transportmiljö.

RESULTATPROGNOS

Resultatet för åren 2019-2021 förväntas kvarstå på en relativt konstant nivå. Intäkterna utgörs i huvudsak av utbildningar, lokalhyror från informationscentralen i Malmö som drivs i samarbete med Søværnets Operative Kommando i Danmark samt externa uppdrag. Framtida affärsutveckling inom verksamhetsområdet kan innebära att nya intäktsområden uppstår inom hamnära tjänster, tillfälliga övervakningsuppdrag och ett ökat utbildningsbehov i Östersjöområdet. Verksamheten är relativt statisk i volym och påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	3 058	1 962	2 600	2 600	2 600
Summa rörelseintäkter	3 058	1 962	2 600	2 600	2 600
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-34 328	-34 709	-35 578	-36 467	-37 379
Övriga externa kostnader	-6 626	-8 667	-8 986	-7 086	-4 886
Avskrivningar	-2 179	-1 833	-3 249	-7 075	-7 807
Summa direkta rörelsekostnader	-43 133	-45 209	-47 813	-50 628	-50 072
Resultat före indirekta rörelseposter	-40 075	-43 247	-45 213	-48 028	-47 472
Indirekta rörelseintäkter	1 847	1 773	1 712	1 712	1 712
Indirekta rörelsekostnader	-25 785	-21 415	-20 286	-18 767	-17 037
Rörelseresultat	-64 013	-62 889	-63 787	-65 083	-62 797

INVESTERINGSBEHOV

För åren 2019-2021 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 82,5 Mkr som i huvudsak avser investeringar för sjöövervakning inkluderat nytt VTS-system, kommunikationslösningar för Sweden Traffic och ny radarteknik.

Sjötrafikinformation, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Digitalt anlop	0	3 100	5 000	4 000	5 000
Radarsiter	0	11 000	5 500	5 500	5 500
VTS-centraler	95	14 431	47 000	5 000	0
Summa	95	28 531	57 500	14 500	10 500

Isbrytning

Sjöfartsverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att sjötransporter till och från Sverige ska kunna utföras även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå.

STRATEGIER 2019-2021

Långsiktig behovsförståelse. Den meteorologiska- och klimatologiska utvecklingen visar att det erfordras isbrytare i Bottniska viken minst under de närmsta ca 60 åren. Servicenivån ska sättas utifrån kundernas behov och därmed bidra till att passagerar- och godsflödet till havs upprätthålls.

En omsättning av den nuvarande isbrytarflottan är en förutsättning för att uppnå det strategiska målet i verksamheten om en långsiktig operativ och finansiell stabilitet och samtidigt verka för minskad klimat- och miljöpåverkan. Omsättningen av flottan syftar

till att långsiktigt säkerställa tillgänglighet, ändamålsenlig kapacitet och att Sverige inte står utan denna samhällsviktiga resurs.

Nuvarande statsisbrytares tekniska status innebär att fartygen behöver vara omsatta senast 2030-2035. Detta bör ske genom nyanskaffning, livstidsförlängning av befintliga fartyg eller en kombination av dessa möjligheter och med hänsyn tagen till det totala behovet i Östersjön. Omsättningen av dagens flotta bör genomföras så att det första nya fartyget kan levereras i början på 2020-talet.

För det fall ingenting görs kommer förmågan att assistera vintersjöfarten att minska succesivt. Detta kommer att innebära stora negativa konsekvenser för landet, inte minst samhällsekonomiska.

Samverkan. Ett utvidgat samarbete mellan Östersjöländerna bidrar till en effektivare verksamhet och att lösa problemet med avsaknaden av större isbrytarresurser i södra Östersjön. Genom att fördela isbrytarna strikt efter sin lämplighet vid skilda is- och vädersituationer utan beaktande av nationsgränser kan de totala driftkostnaderna och investeringsbehovet på sikt minska samtidigt som isbrytartjänsten i Östersjön blir effektivare.

Med den samförståndsöverenskommelsen mellan Finland, Sverige och Estland, vilken undertecknades av respektive lands ansvariga ministrar i Bryssel i december 2015, ges möjlighet att ytterligare utforska och underlätta samarbetet för att säkra den gemensamma vintersjöfarten på ett än mer kostnadseffektivt sätt.

Mot bakgrund av uppdraget i samförståndsöverenskommelsen genomförs en analys som ska beskriva möjligheterna för att uppnå synergieffekter i drift, utveckling, upphandling och ägande av isbrytare liksom de tekniska, finansiella och juridiska frågorna kopplade till detta.

Sjöfartsverket verkar också för ett samutnyttjande av lämpliga isbrytande resurser inom staten.

RESULTATPROGNOS

Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan olika transportslag och driver frågan att vinterväghållning till sjöss fullt ut finansieras med anslagsmedel, vilket är ett belopp motsvarande 300 Mkr per år. Av de övriga externa intäkterna avser merparten uthyrning av isbrytare under tider då de inte används för isbrytning. I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för SLU:s forskningsfartyg, där Sjöfartsverket kommer ta ett rederiansvar från och med 2019. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognoserna under planperioden utgår från den vanligast förekommande vintern.

Resultaträkning Isbrytning total, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	45 432	32 725	52 781	53 439	56 605
Summa rörelseintäkter	45 432	32 725	52 781	53 439	56 605
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-8 801	-10 760	-18 651	-18 072	-18 523
Övriga externa kostnader	-250 306	-265 319	-288 689	-275 429	-279 929
Avskrivningar	-29 662	-25 759	-18 709	-20 782	-21 317
Summa direkta rörelsekostnader	-288 769	-301 838	-326 049	-314 283	-319 769
Resultat före indirekta rörelseposter	-243 337	-269 113	-273 268	-260 844	-263 164
Indirekta rörelseintäkter	4 087	3 923	3 789	3 789	3 790
Indirekta rörelsekostnader	-57 066	-47 394	-44 895	-41 534	-37 706
Rörelseresultat	-296 316	-312 584	-314 374	-298 589	-297 080

INVESTERINGSBEHOV

Strukturella förändringar bland annat i form av en övergång till större fartyg och internationella miljöregler om energieffektivitet på nybyggda fartyg, gör att isbrytar-kapaciteten behöver anpassas efter framtida behov. Sjöfartsverket har initierat en behovsanalys avseende Sveriges isbrytarbehov. Baserat på resultatet av analysen kommer Sjöfartsverket att formulera det investeringsbehov som föreligger. De initiala beräkningar som tagits fram inför analysen visar på att ersättning av en isbrytare kostar ca 1 000 Mkr. Skulle Sjöfartsverkets primära hypotes verifieras kommer detta att resultera i att en första isbrytare behöver upphandlas och levereras vid årsskiftet 2020-2021 för att säkerställa att Sveriges isbrytarkapacitet bibehålls mellan 2020 till 2030 och därefter.

Isbrytning, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Fartyg	29 593	49 605	55 000	365 000	723 000
Summa	29 593	49 605	55 000	365 000	723 000

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning (SAR, Search and Rescue) är ett samverkanssystem som bistår nödställda eller hjälpbehövande utan vinstintresse eller kostnad för de nödställda. Sjö- och flygräddningstjänst regleras förutom i svensk lagstiftning även genom internationella konventioner och en av FN framtagna manual (IAMSAR). Sjöfartsverket leder och koordinerar samtliga insatser inom det statliga ansvarsområdet genom sjö- och flygräddningscentralen JRCC (Joint Rescue Coordination Center).

Sjö- och flygräddningen finansieras enligt en fastställd finansieringsmodell där respektive kravställare bekostar sin andel av systemet, baserat på bland annat krav på yttäckning och hur insatserna fördelar sig. De kravställare som bekostar verksamheten är handelssjöfarten genom farledsavgifterna, civila luftfarten genom det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol, och Försvarmakten, samt anslag över statsbudgeten direkt till Sjöfartsverket, vilket främst avser fritidsbåtssektorn.

Målsättningen är:

- en sjöräddningstjänst som är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen;
- en flygräddningstjänst som lokaliserar saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.
- ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav, med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

Avtal med Försvarmakten

Avtalet med Försvarmakten skrevs i samband med att Försvaret lämnade det operativa utförandet av räddningshelikopterverksamheten 2006. Avtalet anger krav på beredskap från fem specifika baser under försvarets flygövningstider, med 15 minuters inställelsetid. Sedan avtalet skrevs har Sjöfartsverket bytt till ett nytt effektivare och säkrare helikoptersystem. På grund av planerat underhåll är tillgängligheten i detta maximalt ca 98 procent, men i praktiken leder även oplanerat underhåll till en något lägre siffra. Under 2017 har dessutom avtalsförhandlingar och bristande sekretessregler lett till att tillgängligheten minskat ytterligare ett par procentenheter under perioden maj-november. I samband med begränsning till fyra baser under december blev tillgängligheten på fem baser motsvarande knappt 80 procent sedan december. Då avtalet specifikt beskriver de resurser som Sjöfartsverket ska tillhandahålla kan inte den redundans som utvecklats i form av andra resurser både inom Sverige och från grannländer inkluderas. Avtalet stipulerar vidare att Försvarmakten vid speciella tillfällen, exempelvis extraordinära händelser, ska ge Sjöfartsverket stöd. Försvarmakten har under avtalsperioden inte haft möjlighet att stödja verket, och försvarets behov av beredskap inom sjö- och flygräddning har samtidigt ökat betydligt. Utredning pågår för att hitta den bästa gemensamma lösningen av samhällets och sjöfartsbranschens avgifter. Utredningen bedöms vara färdig under 2018.

STRATEGIER 2019-2021

Samverka för samhällsnyttan. Sjöfartsverket eftersträvar en utveckling mot ett scenario med en gränsöverskridande struktur för sjö- och flygräddningsinsatser. Med

ett sammanhållet räddningstjänstansvar breddas fokus till att kapacitetssäkra och organisera resurser för insatser på land såväl som till havs. För att nå målet om ett sammanhållet räddningssystem med effektiv användning av samhällets samlade resurser utvecklar vi samverkan med såväl våra grannländer som myndigheter och de organisationer som frekvent deltar i sjö- och flygräddningsinsatser. Utöver insatssamverkan utvecklas samarbetet kring utbildning, underhåll, resursdelning och övningar.

Resursförstärkning. Våra resurser ska kunna användas som förstärkningsresurs för kommunal räddningstjänst, fjällräddningstjänst, miljöräddningstjänst och landstingens sjukvårdsansvar. Vi formaliserar detta genom avtal med Försvarmakten, Polisen, Kustbevakningen, Sveriges kommuner och landsting och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Förmågeutveckling. Att utveckla produktionsprocessen, interna och externa samarbeten, goda kommunikationsvägar och tydliga beslutsprocesser är en kritisk framgångsfaktor. Den nationella och internationella utvecklingen bevakas och systemförbättringar genomförs för att till fullo nyttja våra resurser med fokus på allmänheten och samhällsnyttan.

Säkerställer en hållbar ekonomi. Finansiell stabilitet är en förutsättning för att inte verksamheten och den operativa förmågan ska påverkas negativt. Ekonomin bygger i stort på hyresavtal, inköp av helikoptersystem och arbetstidsavtal som endast kan påverkas på 5-10 års sikt. Därför pågår arbetet med en målbild mot 2027 med utblick mot 2040 som tas fram tillsammans med kunder och intressenter. Ekonomiska mål och initiativ för en effektivare verksamhet kommer att sättas i förhållande till målbilden.

RESULTATPROGNOS

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att handelssjöfart, kommersiell luftfart, Försvarmakten och anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Efter införandet av det nya helikoptersystemet har kostnaderna stabiliserat sig och beräknas även under planperioden kvarstå på en relativt konstant nivå.

Under 2017 och 2018 har ett nytt SAR-avtal arbetats fram, vilket genererar lägre personalkostnader från och med år 2018. Dess fulla effekt är dock inte synlig vid jämförelsen med år 2017, p.g.a. att principerna för schablonfördelning av sociala kostnader ändrades 2018 för att bli mer rättvisande, vilket medför en högre utfördelad kostnad för sociala avgifter och pensioner år 2018.

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	129 282	135 305	139 160	137 840	135 457
Summa rörelseintäkter	284 471	290 494	294 349	293 029	290 646
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-208 222	-204 757	-208 111	-210 446	-213 657
Övriga externa kostnader	-195 115	-185 621	-191 428	-195 196	-195 196
Avskrivningar	-48 674	-55 073	-57 992	-60 552	-60 252
Summa direkta rörelsekostnader	-452 011	-445 451	-457 531	-466 194	-469 105
Resultat före indirekta rörelseposter	-167 540	-154 957	-163 182	-173 165	-178 459
Indirekta rörelseintäkter	4 390	4 214	4 069	4 070	4 071
Indirekta rörelsekostnader	-61 293	-50 904	-48 221	-44 611	-40 499
Rörelseresultat	-224 443	-201 647	-207 334	-213 706	-214 887

INVESTERINGSBEHOV

För åren 2019-2021 beräknas investeringsbehovet uppgå till 117,6 Mkr varav 83,9 Mkr avser räddningshelikoptrar, 19,9 Mkr helikopterbaser och 13,8 Mkr IT-system.

Sjö- och flygräddning, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
IT-system	8 922	10 164	4 600	4 600	4 600
Helikopterbaser	4 834	7 088	6 638	6 638	6 638
Räddningshelikoptrar	0	3 400	7 962	37 962	37 962
Övrigt	359	0	0	0	0
Summa	14 115	20 652	19 200	49 200	49 200

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, samt kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. På serviceanläggningarna får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Många fartygsbesättningar har inte tillgång till bredbandsanslutning ombord. Ett pågående arbete med en målbild för 2027 med utblick mot 2040 ska visa hur Sjömansservice behöver utveckla och anpassa verksamheten till omvärldens förändringar och behov.

STRATEGIER 2019-2021

Service på fler orter i Sverige. Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att vi uppmuntrar och stödjer våra samarbetsparter kan servicen till besökande

sjömän erbjudas på fler platser i Sverige. En viktig fråga är tillgång till trådlös internetuppkoppling för gästande sjöfolk i svenska hamnar.

Sjömännens behov styr utbudet. Tjänsteutbudet och verksamhetens form grundar sig på besättningarnas efterfrågan. Genom att vara lyhörda, och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan vi anpassa servicen för att möta behoven. Kundnöjdhetsmätningar genomförs löpande.

Kommunikation. Vi utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Idag använder de flesta kunderna mobila enheter för att nå våra informationskanaler. Vi fokuserar på att anpassa dessa kanaler efter dagens behov och teknik.

Ekologisk hållbarhet. Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter. Under perioden har vi som mål att köpa in verksamhetens första eldrivna fordon.

Ekonomisk hållbarhet. Genom att förvalta och utveckla samarbeten – både internt och externt – kan vi kostnadseffektivt utöka servicen så att fler kunder kan ta del av den.

Social hållbarhet. Vi värnar om våra medmänniskor. Den service vi erbjuder ger ombordanställda en mer meningsfull fritid och förbättrar deras välmående. Det bidrar till en säkrare sjöfart.

RESULTATPROGNOS

Sjömansservice verksamhet är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid och kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. Både intäkter och kostnader är relativt konstanta över tid vilket även gäller den här planperioden.

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	4 387	4 236	4 500	4 600	4 700
Summa rörelseintäkter	4 387	4 236	4 500	4 600	4 700
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-13 447	-13 474	-13 811	-14 156	-14 510
Övriga externa kostnader	-7 428	-6 503	-6 513	-6 533	-6 553
Avskrivningar	-995	-495	-525	-595	-695
Summa direkta rörelsekostnader	-21 870	-20 472	-20 849	-21 284	-21 758
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 483	-16 236	-16 349	-16 684	-17 058
Indirekta rörelseintäkter	454	436	421	421	421
Indirekta rörelsekostnader	-6 341	-5 266	-4 988	-4 615	-4 190
Rörelseresultat	-23 370	-21 066	-20 916	-20 878	-20 827

INVESTERINGSBEHOV

För åren 2019-2021 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 1,7 Mkr avseende medel främst för investeringar i nya fordon.

Sjömansservice, tkr	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Nya fordon	1 098	1 218	450	650	650
Summa	1 098	1 218	450	650	650

Myndighetsuppgifter

Forskning och innovation

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

Sea Traffic Management. Sjöfartsverket fortsätter vara en ledande aktör i det internationella arbetet med att utveckla och införa trafikledning (Sea Traffic Management, STM) inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. Nyttor för såväl sjöfarten som Sjöfartsverket kommer kontinuerligt att tas omhand.

Den digitala framtiden. Sjöfartsverket behåller under planperioden sitt fokus på digitalisering, automatisering och informationsdelning, samt driver det interna innovationsarbetet framåt för utveckling av Sjöfartsverkets produkter, tjänster och verksamhet.

Stärkt samverkan. I linje med regeringens exportstrategi och samverkansprogrammet "*Nästa generations resor och transporter*" stärker vi samverkan med industrin och akademien i Sverige och internationellt. Vidare fortsätter vi intensifiera och vidga vi vårt arbete i nationella och internationella forsknings- och innovationsprojekt.

Planering inom ramen för det civila försvaret

Som ett resultat av det försämrade omvärldsläget behöver Sveriges försvarsförmåga inför och vid ett angrepp stärkas. Ett viktigt led i denna utveckling är en sammanhängande planering för totalförsvaret med politiskt beslutade planeringsanvisningar till myndigheterna som har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. Sjöfartsverket har därför återupptagit planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret.

ÖVERGRIPANDE MÅLBILD

- Med start 2020 ska förmåga att verka från alternativa och/eller skyddade ledningsplats/er finnas.
- Vid utgången av 2020 ska Sjöfartsverket ha förmåga att utöva samverkan och ledning även under störda förhållanden, kunna säkerställa tillgänglighet, riktighet och konfidentialitet avseende verksamhetskritisk information, och ha genomfört en totalförsvarsövning med inriktning mot aktörer på central och regional nivå, inklusive relevanta privata aktörer.

Sjöfartsverket har identifierat ett antal aktiviteter som kommer att genomföras under planperioden.

Kartlägga. Vi ska identifiera kritiska och skyddsvärda verksamheter och system, och gå igenom gällande författningar med avseende på höjd beredskap och initiera ev. förändringar.

Bereda. Vi ska tydliggöra ansvar och roller inom transportsektorn och sjöfartssektorn i synnerhet, och återanvända tidigare framtagen beredskapsplanering. Utifrån Forsvarsmaktens behov av stöd, ska vi ge svar gällande Sjöfartsverkets möjligheter att tillhandahålla sådant stöd.

Agera. Sjöfartsverket ska uppdatera säkerhetsanalysen utifrån scenarion där det råder höjd beredskap, samverka med berörda aktörer inom totalförsvaret för en sammanhållen planering, ta fram ny beredskapsplanering för Sjöfartsverket samt utbilda och öva. Vi ska även säkerställa tillgång till kritiska resurser såsom personal, materiel, energiförsörjning och arbetsplatser.

Kunskaps- och utredningstjänst

Sjöfartsverket har som övergripande mål att bidra till att uppfylla riksdagens fastställda transportpolitiska mål. Vi följer upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till dessa mål, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare, och föra dialoger med kunder och intressenter på ett öppet och rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle.

Strategisk planering. Utmaningarna kring att bidra till de transportpolitiska målen handlar i grunden om att framtidssäkra strategier och ta rätt vägval när beslut ska fattas. Prognoser och trendanalyser är viktiga verktyg för att Sjöfartsverket ska kunna identifiera fokusområden och ta strategiska vägval. Hur sjöfarten kommer att utvecklas är en fråga som kräver ständig bevakning, och som också måste följas upp i den interna strategiska planeringen.

Analys och utredning. Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från Regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvarar vi frågor från bransch- och intresseorganisationer samt enskilda, och är en samrådspart med sjöfartskompetens till andra myndigheter och intressenter. Utredningsuppdrag kan vara på beställning av regeringen eller frammanat av interna behov hos myndigheten.

RESULTATPROGNOS

Myndighetsuppgifter inkluderar utredningstjänster, forskning och innovation samt övriga uppgifter som har klassificerats som myndighetsuppgifter. Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant. T.o.m. 2020 erhåller Sjöfartsverket anslag för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar.

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	0	8 500	8 500	8 500	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	43 386	36 446	37 686	33 200	33 500
Summa rörelseintäkter	43 386	44 946	46 186	41 700	33 500
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-39 767	-41 097	-42 124	-43 178	-44 257
Övriga externa kostnader	-32 036	-37 563	-37 381	-34 667	-33 705
Avskrivningar	-3 108	-148	-148	-148	-148
Summa direkta rörelsekostnader	-74 911	-78 808	-79 653	-77 993	-78 110
Resultat före indirekta rörelseposter	-31 525	-33 862	-33 467	-36 293	-44 610
Indirekta rörelseintäkter	1 211	1 162	1 123	1 123	1 123
Indirekta rörelsekostnader	-16 908	-14 043	-13 302	-12 306	-11 172
Rörelseresultat	-47 222	-46 743	-45 646	-47 476	-54 659

GEMENSAMMA FUNKTIONER

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner i Norrköping, där vissa delar ligger i den gemensamma servicefunktionen (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket tillsammans har bildat. Övriga gemensamma funktioner avser ekonomi, HR, IT, utbildning, juridik och kommunikation. Sjöfartsverkets Rederi är tekniskt ansvarig för verkets samtliga fartyg. För isbrytarna och vissa av arbetsfartygen har Rederiet också drift- och bemanningsansvar.

Sjöfartsverkets rederi

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och att de är sjövärdiga. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygsflottan, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Minskad klimatpåverkan. I linje med Sjöfartsverkets strategiska mål för ökad hållbarhet ska fartygens belastning på miljön minska, bland annat genom anpassning av motorer i befintliga fartyg och annan utrustning för att energieffektivisera fartygen och reducera utsläpp. Vid nybyggnation ska ett bredare miljöperspektiv beaktas, inte bara för framdrivningsmaskineri utan också vad gäller drivmedel, skrovform, färg, etc.

Extern verksamhet. Fartygsflottan anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra statliga och privata aktörer skapar vi möjlighet till merutnyttjande. Överkapacitet på isbrytarna under isfria delar av året används för extern verksamhet när detta är möjligt. Vi eftersträvar en utökad samverkan med andra myndigheter och kan på så vis minska samhällskostnaderna och för den egna verksamheten.

IB 2020. En särskild behovsanalys har initierats avseende Sveriges isbrytarbehov. Baserat på resultatet av analysen kommer Sjöfartsverket att formulera det investeringsbehov som föreligger. Skulle Sjöfartsverkets primära hypotes verifieras kommer detta att resultera i att en första isbrytare behöver upphandlas och levereras vid årsskiftet 2020-2021 för att säkerställa att Sveriges isbrytarkapacitet bibehålls även efter 2030. Vad gäller investering i nya isbrytare eftersträvas samverkan med andra myndigheter i syfte att säkerställa en effektiv resursanvändning inom staten.

Kommunikation

Sjöfartsverket arbetar löpande med att stärka kommunikationen internt och externt, i syfte att möta framtida utmaningar. Genom att växla mellan det proaktiva och reaktiva får vi en hållbar kommunikation som starkt bidrar till att motivera våra medarbetare och stärka vårt varumärke. Vår syn på kommunikation påverkar vårt sätt att styra och utveckla verksamheten, därför har alla som jobbar på Sjöfartsverket ett kommunikationsansvar.

Utmaningar. Sjöfartsverkets verksamhet är organiserat på ett sätt som ställer stora krav på kommunikationen och möjligheten till gemensam kultur inom myndigheten. 24/7-verksamhet med stor geografisk spridning kräver en effektiv kommunikation för att vi tillsammans ska kunna nå verksamhetsmål och vara en attraktiv arbetsplats. Dessutom kräver dagens medarbetare i allt större utsträckning att arbetsplatsen uppmuntrar till dialog och delaktighet. Man vill ha en anpassad kommunikation som dessutom presenteras där man befinner sig för stunden. Vi är på väg mot den digitala arbetsplatsen som ska vara det stöd för medarbetaren som man förväntar sig. Borta är anslagstavlor med allmän information riktat till alla.

System för information. Allt fler mediekonsumenter väljer idag att konsumera nyheter och information via sociala medier istället för traditionella medier. Det kan medföra en risk för slutna informationssystem där människor bara förses med den typ av information och kultur som de redan uppskattar eller känner till. För att kunna nå ut med extern kommunikation kommer vi behöva lägga större kraft på att anpassa våra budskap samt kartlägga våra målgrupper och vilka kanaler som vi ska använda. Vi behöver också lägga mer tid på att bevaka medier för att upptäcka felaktigheter eller myter som lätt kan få fäste.

Kommunikationsstrategi. Fokusområden för Sjöfartsverkets kommunikationsstrategi är hållbarhet, öppenhet, professionella kontaktytor, engagerade medarbetare, kommunikativa ledare och innovativa kanaler. Vi inriktar oss på att stötta genomförandet av myndighetens verksamhetsstrategier. Det handlar om att förankra dessa, att sätta frågorna på agendan hos beslutsfattare och opinionsbildare, främja goda kundrelationer, och se till att vi har ett tydligt erbjudande. Kunderna ska veta vad de får för avgifterna de betalar, och de har en möjlighet att påverka genom dialog med Sjöfartsverket. Kommunikationen bidrar också till ökat engagemang i organisationen.

Kompetensförsörjning

Det finns flera utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker, däribland lotsar, utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens, och med de formella krav som ställs på både utbildning och erfarenhet idag är det svårt att hitta rätt kompetens.

Sjöfartsverket är en teknikintensiv myndighet och här blir kompetensöverföringen en utmaning som behöver övervinnas genom att vi attraherar ingenjörer och hittar nya rekryteringsvägar. För att öka Sjöfartsverkets attraktionskraft behövs ett utökat antal platser för praktik och examensarbete i framförallt kärnverksamheten. Målet under planperioden är att årligen ta emot minst 20 praktikanter eller studerande som gör examensarbeten eller praktik. På så sätt får vi möjlighet att marknadsföra oss mot våra målgrupper och säkerställa vår framtida kompetensförsörjning.

Sjöfartsverket kommer uppskattningsvis att rekrytera 150 personer på tre års sikt. Cirka 100 av dessa är ersättningsrekryteringar för medarbetare som går i pension. Resterande

baseras dels på kända nyrekryteringar men även på en personalomsättning på 3 procent. Uppskattningsvis kommer Sjöfartsverket ha ungefär lika många anställda på tre års sikt som det finns idag.

Värdegrund och likabehandling. Likt tidigare år består medarbetarna på Sjöfartsverket till 20 procent av kvinnor och 80 procent av män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket har 17 procent kvinnor inom kärnverksamheten och 30 procent kvinnor inom ledande befattningar vid årsslutet 2019. Idag är den siffran 12 procent respektive 23 procent. För att lyckas med detta kommer vi att fortsätta marknadsföra oss, utveckla rekryteringsprocessen samt kompetensutveckla chefer och medarbetare inom värdegrund och likabehandling.

Med hänsyn till #metoo tar Sjöfartsverket ett tydligare grepp gällande trakasserier och kränkande särbehandling. En handlingsplan har tagits fram i syfte att synliggöra jargonger och förebygga kränkningar på arbetsplatserna.

Ledarskap och medarbetarskap. Vårt ledarskap och medarbetarskap ska utgå från affärsmässighet och vila på den statliga värdegrunden. Kontinuerlig utveckling i omvärlden och branschen kräver verksamhetsutveckling och chefer som kan utveckla medarbetarskapet och leda i förändring. Detta bidrar till att ledarskap och medarbetarskap är två viktiga fokusområden för Sjöfartsverket de kommande tre åren.

Kollektivavtal och samverkansformer. Vår svenska modell bygger på att det finns ansvar för parterna att se till att utveckla och modernisera kollektivavtal efter verksamhetens behov och det är ett hygienkrav att kollektivavtalen anpassas till den verksamhet de avser täcka. I och med att Sjöfartsverket lyder under Affärsverksavtalet, som i sig inte är utvecklat och anpassat efter en 24/7 verksamhet, och Sjöfartsverkets verksamhet bedrivs 24 timmar om dygnet, är Sjöfartsverkets strategi att verksamhetsanpassa, utveckla och modernisera nuvarande lokala kollektivavtal. Under de kommande tre åren, kommer analys och anpassning påbörjas av samtliga lokala avtal och prioriterade avtal avser kärnverksamheten där flest anställda finns.

I Sjöfartsverket ska vi ha samverkansformer som bidrar till utveckling av verksamheten. Förutsättningen för det är att dels öka det lokala medbestämmandet i myndigheten, dels göra reglerna enklare. Ett lokalt utvecklat samverkansavtal kommer därför att ta form under 2018.

RESULTATPROGNOS

Verkets gemensamma funktioner för administration i Norrköping omfattas av ekonomi, HR, utbildning, juridik, kommunikation, rederi samt den gemensamma servicefunktion (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket bildat tillsammans. Intäkter och kostnader förväntas ligga relativt oförändrat över planperioden 2019-2021. Noteras kan att förändringen av beräkningsgrunderna för pensionsskulden under 2017 medfört tillkommande personalkostnader på cirka 120 Mkr. I 2018 års budget återfinns en

reserv om drygt 30 Mkr för oförutsedda händelser samt aktiviteter och projekt som beslutas av verkets ledning.

Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Anslag	18 200	18 200	18 200	18 200	18 200
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	12 075	10 860	9 863	9 868	9 873
Summa rörelseintäkter	30 275	29 060	28 063	28 068	28 073
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-297 933	-193 961	-209 214	-182 772	-150 442
Övriga externa kostnader	-116 794	-147 127	-114 231	-111 751	-115 271
Avskrivningar	-7 982	-9 975	-9 112	-13 136	-13 589
Summa rörelsekostnader	-422 709	-351 063	-332 557	-307 659	-279 302
Rörelseresultat	-392 434	-322 003	-304 494	-279 591	-251 229