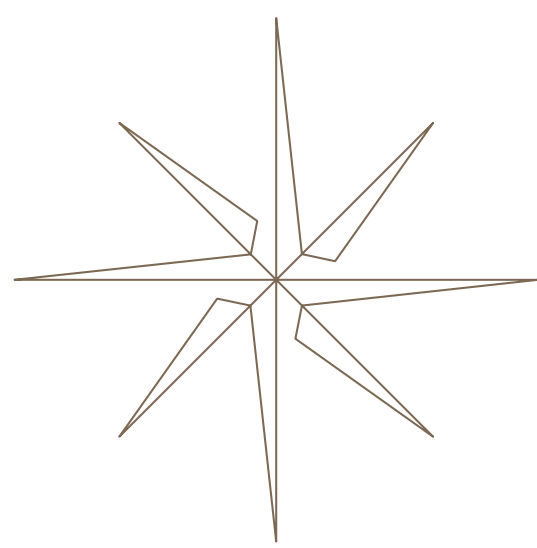
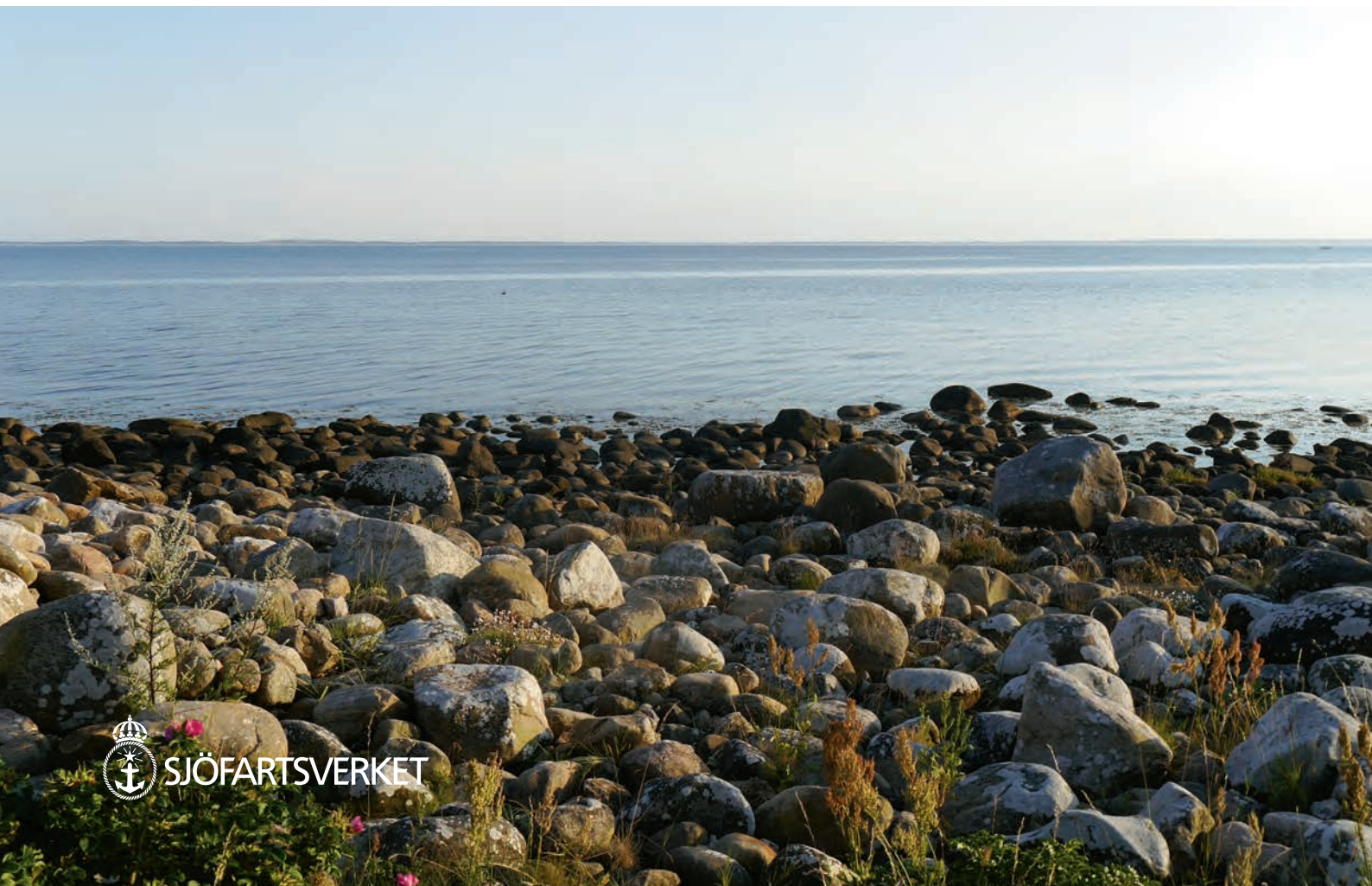




# HÅLLBARHETSREDOVISNING FÖR SJÖFARTSVERKET 2014



SJÖFARTSVERKET



Fototävlingen för sjöfolk 2014  
Fotograf: M Söderholm

## Innehåll

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| GD har ordet                         | 4  |
| Om hållbarhetsredovisningen för 2014 | 6  |
| Betydande aspekter för hållbarhet    | 10 |
| Insatser för en hållbar verksamhet   | 21 |
| Tillhandahålla farleder              | 21 |
| Leverera lotsning                    | 21 |
| Möjliggöra vintersjöfart             | 21 |
| Leverera sjötrafikinformation        | 22 |
| Leverera sjögeografisk information   | 22 |
| Rädda liv                            | 23 |
| Skapa framtidens sjöfart             | 23 |
| Erbjuda sjömän en aktiv fritid       | 24 |
| Engagemang genom dialog              | 25 |
| Kunder och intressenter              | 25 |
| Väsentlighetsanalys                  | 25 |
| Maritima partnerskap                 | 26 |
| Social hållbarhet                    | 28 |
| Ekologisk hållbarhet                 | 34 |
| Ekonomisk hållbarhet                 | 39 |
| Förkortningar                        | 41 |
| GRI-index                            | 42 |

## GD har ordet

Det här är den tredje hållbarhetsredovisningen som Sjöfartsverket presenterar. 2014 går till historien som det år då hela Sjöfartsverket blev kvalitets- och miljöcertifierat – en resa som började för två år sedan och under vilken vi målmedvetet och systematiskt har arbetat för att nå ända fram. Resan kommer nu att fortsätta genom att vi ständigt utvecklar våra arbetssätt för att förbättra kvaliteten på det vi gör och minska vår miljöpåverkan. Detta leder oss i sin tur till att förbättra våra leveranser till dem vi finns till för, våra kunder.

Jag gläder mig över att vi med dessa redovisningar på ett allt tydligare sätt kan visa för kunder och intressenter hur vi som affärsverk bidrar till att värna människor och miljö. Vi ser också en positiv utveckling på många av de områden som vi mäter och följer upp. Sjukfrånvaron har till exempel minskat, även om det är oroväckande att kvinnors sjukfrånvaro fortfarande är högre än männens. Vi har agerat i denna fråga bland annat genom att ledare får utbildning i hur de tidigt ska hantera signaler på ohälsa. Vi har vidare infört verktyget SAM-pejl för att bättre kunna följa upp vårt arbetsmiljöarbete.

Generationsmålet och de nationella miljökvalitetsmålen beaktas i vår dagliga verksamhet. I årets hållbarhetsredovisning tydliggör vi vilka av våra betydande miljöaspekter som påverkar miljömålen och hur vi arbetar för att steg för steg minska vår negativa påverkan på miljön.

Sjöfartsverket bidrar aktivt till att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Jag är stolt över att användningen av förnybar elenergi har ökat

avsevärt under 2014 jämfört med föregående år. Utsläppen av koldioxid med fossilt ursprung har minskat, något som dels beror på den milda isvintern 2014 och därmed färre isbrytarassistenten, men också på övergången till grön el, nya lotsbåtar med lägre bränsleförbrukning etc. Detta är exempel på några av våra aktiviteter och fler kan du läsa om i denna redovisning.

Vad gäller ekonomisk hållbarhet vill jag särskilt lyfta fram att för 2014 erhöll vår myndighet ökade anslagsmedel med totalt 345 mkr. Detta tillsammans med en mild isvinter, lägre pensionskostnader än förväntat och en positiv utveckling av farledsavgifterna under årets sista månader gör att Sjöfartsverket för 2014 uppvisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 337 mkr. Hela vinsten kommer att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

Sjöfartsverket har en unik sjöfartskompetens. Hos oss finns många olika yrkesgrupper som tillsammans bidrar till stor samhällsnytta.

Besöksrekordet på isbrytaren Oden, när det var öppet skepp i Stockholm i november, visar att vår verksamhet engagerar.

Slutligen några ord om vägen framåt. Sjöfartsverket står inför stora pensionsavgångar och det är framförallt båtmän, lotsar och ingenjörer som kommer att gå i pension. Genom vår nyligen införlivade helikopterverksamhet har ny typ av kompetens tillkommit inom Sjöfartsverket såsom piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. För att kunna ha en långsiktigt hållbar utveckling av våra verksamheter, behöver vi tillgodose det framtida kompetensbehovet. Det kräver åtgärder på olika sätt. En av dessa är att erbjuda praktikplatser inom ramen för Teknisksprånget vars syfte är att få fler unga människor att välja teknikyrken. Det gläder mig att vi i Karriärbarometern för 2014 har klättrat och nu återfinns på plats 100 bland Sveriges mest attraktiva arbetsgivare för yrkesverksamma ingenjörer.

Under 2015 kommer vi bland mycket annat att genomföra en väsentlighetsanalys. Det

innebär att vi med djupintervjuer tar reda på vad våra viktigaste kunder verkligen vill veta om oss och vårt arbete för människa, miljö och sund ekonomi i kommande hållbarhetsredovisning.



Ann-Catrine Zetterdahl  
Generaldirektör

# Om hållbarhetsredovisningen för 2014

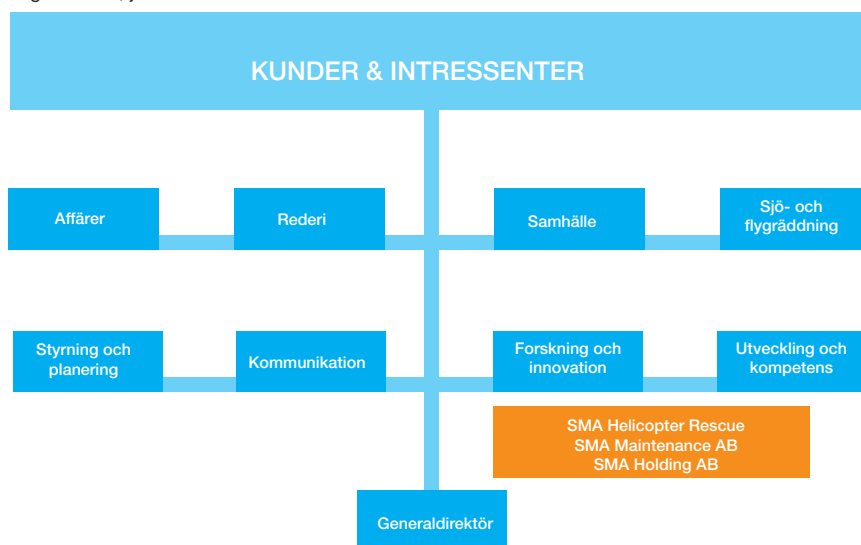
Sjöfartsverket vill med sin hållbarhetsredovisning på ett enhetligt och transparent sätt redovisa vår påverkan på människor, miljö och ekonomi i och runt vår organisation. Som tjänstestproducerande affärsverk ser vi samverkan med våra kunder som en central del i hållbarhetsarbetet. Genom att redovisa både positiva och negativa resultat från året som gått vill vi få uppdragsgivarens och kundernas förtroende att fortsätta vårt förändringsarbete för att kunna erbjuda säkra och effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och konkurrenskraft på ett hållbart sätt.

Sjöfartsverket har inte något åtagande att presentera en hållbarhetsredovisning, men hållbarhet är en central del i vår affärsidé och därför väljer vi att ta fram detta dokument. Vår redovisning utgår från de grundläggande principerna i det globala ramverket Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer (G4). Vi låter oss inspireras av G4 på s.k. basnivå.

Årets hållbarhetsredovisning omfattar utöver affärsverket Sjöfartsverket även vår helikopterverksamhet då införlivandeprocessen av verksamheten från SMA Helicopter Rescue till Sjöfartsverket är genomförd.

Redovisningen är inte granskad av externa revisorer eftersom vi redovisar frivilligt utan lagkrav.

## Sjöfartsverket Organisation, januari 2014



Sjöfartsverkets regionala organisation är koncentrerad till den svenska kusten och de stora insjöarna. Längs med kusten finns nio lotsområden: Luleå, Gävle, Stockholm, Södertälje, Kalmar, Malmö, Göteborg, Marstrand och Vänern/kana-len. I Göteborg finns sjö- och flygräddningscentra-len. Den regionala SAR-verksamheten är indelad i 14 områden. Verksamheten med räddningshe-likoptrar finns på fem baser runt om i landet: Umeå, Stockholm, Visby, Ronneby och Göteborg. Sjöfartsverket har även verksamhet i Antwerpen, Belgien genom vår verksamhet Sjömansservice.

## Kunder och intressenter

Som affärsverk ser vi samverkan med våra kunder som en central del i hållbarhetsarbetet.

Vår största kund är sjöfarten, följd av hamnar och kommuner. Men andra kundrelationer ökar snabbt: Näringsliv och organisationer. Turister och båtliv. Logistikföretag och andra transportslag.

Myndigheter och nationer.

Och givetvis varuägarna, dvs. alla de aktörer som transporterar sitt gods på sjön.



### Kontaktpersoner:

#### Social hållbarhet:

Ulrika Worge Karlsson  
HR-direktör

#### Ekologisk hållbarhet:

Jaak Meri  
Samhällsdirektör

#### Ekonomisk hållbarhet:

Noomi Eriksson  
Stf. generaldirektör

Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och andra politiska mål på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vi gör detta genom att bygga, underhålla och utveckla infrastrukturen till havs. Det här är vår värdekedja.

## VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP

### LEVERERA SJÖTRAFIK-INFORMATION

Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.

### LEVERERA SJÖGEOGRAFISK INFORMATION

Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.

### TILLHANDAHÅLLA FARLEDER

Vi förvaltar och underhåller farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.

### MÖJLIGGÖRA VINTERSJÖFART

Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.

### LEVERERA LOTSNING

Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn.



### Nyckelfrågor i värdekedjan

Effektiv rapportering i SSNS.

Utveckling av anlöpsprocessen.

Utökade externa samarbeten.

Utökat kundstöd.

Utveckling av geodatatjänster för både affärsintresse och samhällets behov.

Samordningsansvar för sjömätning.

Prioriterade sjöfartsprojekt

Säkra farleder förebyggat olyckor och bidrar till hållbar miljö.

Säker vintersjöfart.

Minskad el- och bränsleförbrukning.

Nära samarbete med Finland.

Säker sjöfart.

Minskad el- och bränsleförbrukning.

## Leverera hållbara sjövägar

### Året runt

Att sjöfarten fungerar året runt är en förutsättning för att industrin i Sverige ska kunna producera och skeppa ut sina varor via svenska hamnar.



|                                                                                                                                |                                                                                                                        |                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RÄDDA LIV</b><br><br>Räddningsverksamhet för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda. | <b>ERBJUDA SJÖMÄN EN AKTIV FRITID</b><br><br>Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss. | <b>SKAPA FRAMTIDENS SJÖFART</b><br><br>Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället. |
| Helikopterverksamhet i egen regi.<br><br>Utvecklad samverkan för ett effektivt och tillförlitligt räddningssystem.             | Fokus på de mest utsatta sjömännen.<br><br>Service på nya orter.                                                       | Nytt miljödifferierat avgiftssystem och omvärldsanalys.<br><br>Fol med fokus på säkra och effektiva sjövägar.                           |

**Värna om liv och miljö**

## Affärsidé



# SJÖFARTSVERKET

Ett affärsverk inom transportsektorn.

Vår affärsidé är att vara en modern serviceorganisation med unik sjöfartskompetens.

Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra.

## Snabba fakta

|                    | 2014      | 2013      |
|--------------------|-----------|-----------|
| Antal anställda    | 1 156     | 1 104     |
| Omsättning, tkr    | 2 354 279 | 1 919 984 |
| Tillgångar, tkr    | 3 453 083 | 3 122 707 |
| Eget kapital, tkr  | 252 214   | -84 978   |
| Skulder, tkr       | 3 200 869 | 3 207 685 |
| Antal lotsningar   | 32 581    | 32 389    |
| Antal fartygsanlöp | 98 922    | 99 184    |
| Isbrytarassistans  | 423       | 1 680     |
| Isbrytarbogsring   | 11        | 57        |

# Betydande aspekter för hållbarhet

## Hållbarhetsstrategi

Vi har formulerat vår vision, *Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap*, för att samla och engagera våra kunder, samarbetsparter och medarbetare. Ett steg för att engagera hela organisationen i arbetet med att uppnå vår vision har varit att ta fram en hållbarhetsstrategi

under 2014. Strategin blir den grund som våra verksamheter ska bygga på och ska tydliggöra vår inriktning för att nå generationsmålet. Hållbarhetsstrategin visar att alla verksamheter bidrar till den sammantagna samhällsnyttan som vi skapar tillsammans med våra kunder.

I vår hållbarhetsstrategi preciserar vi de långsiktiga målen för respektive hållbarhetsaspekt, vilket avspeglas i vår styrmodell.



### Social hållbarhet

Sjufrånvaro maximalt tre procent.  
Nollvision för arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterad sjukdom.



### Ekologisk hållbarhet

Minska energianvändningen med 25 procent.  
Minska utsläppen av koldioxid med 10 procent.  
Fram till 2023 med 2012 som basår.



### Ekonomisk hållbarhet

Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.  
Soliditet lägst 25 procent som långsiktigt mål.

## Styrmodell

Sjöfartsverkets strategiska mål och taktiska mål är formade utifrån riksdagens generationsmål. Genom att från och med 2014 basera vår modell med styrkort på de sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhetsperspektiven får vi detta att hända.

”

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Generationsmålet

De strategiska målen och taktiska målen i våra styrkort är indelade i de tre hållbarhetsperspektiven.



### Social hållbarhet

Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på sund värdegrund.

Vi arbetar för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart.

Vi har kompetenta, friska och motiverade medarbetare samt en god och säker arbetsmiljö.

Vi har ett tydligt ledarskap som sker med omtanke.



### Ekologisk hållbarhet

Vi verkar för minskad klimat- och miljöpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.

Vi minskar resursförbrukningen genom effektiv resursanvändning.

Vi arbetar effektivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet.

Vi strävar efter en minskad miljöbelastning från sjöfarten.



### Ekonomisk hållbarhet

Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.

Vi fokuserar på våra kunders behov.

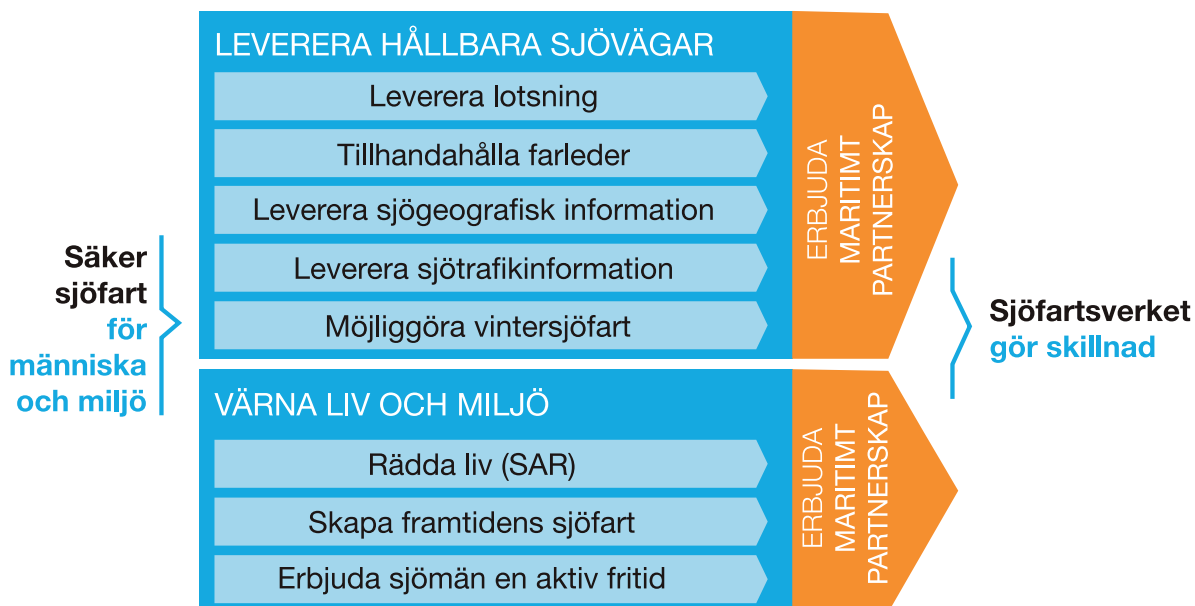
Vi har en ekonomi i balans.

Vi har en effektiv verksamhet.

## Ledningssystem för utveckling och stöd

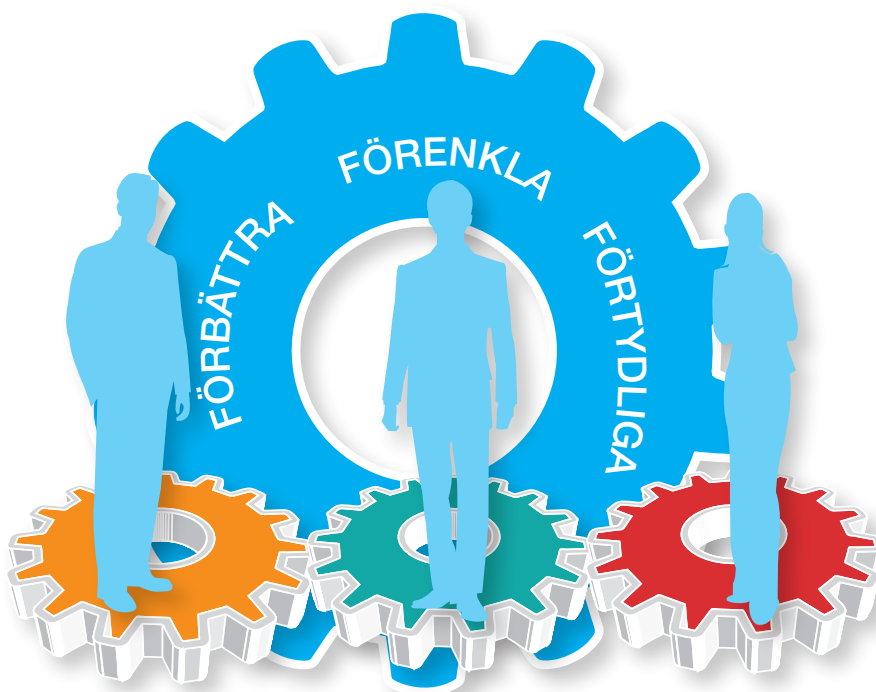
Att arbeta med ständiga förbättringar är en naturlig del av vår verksamhet – med andra ord att förbättra, förenkla och förtydliga. Sjöfartsverkets ledningssystem beskriver hur vi sätter mål, arbetar och följer upp verksamheten. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning, politiska riktlinjer, mm.

Våra två huvudprocesser i ledningssystemet är att leverera hållbara sjövägar och att värna liv och miljö.



Under 2014 har arbetet med att implementera ledningssystemet fortsatt. Fokus har legat på att ta fram utbildningsmaterial. Webbaserade utbildningar finns nu på tre områden: introduktion till ledningssystemet, avfallshantering och kemikaliehantering. Våra huvud- och stödprocesser har förbättrats under året för att möta framtidens krav.

Under året har Sjöfartsverket verksamhet blivit certifierad i enlighet med standarderna ISO 9001 och ISO 14001, vilket var vårt mål för 2014.





## Social hållbarhet

### Väsentliga aspekter

- Arbetsförhållanden och arbetsvillkor

Sjöfartsverket har en unik sjöfartskompetens med många olika yrkesgrupper.

Under året har vi förtydligat våra taktiska mål för social hållbarhet för att ännu distinktare visa att vi ständigt verkar för att utveckla arbetsförhållanden och arbetsvillkor till det bättre.

En förutsättning för att nå våra mål är att Sjöfartsverkets medarbetare har en gemensam värdegrund att stå på. Vi bemöter varandra

och omvärlden med *hjärta och ansvar*.

Under året har arbetet med att stärka vår gemensamma värdegrund fortsatt. 81 procent av våra anställda har deltagit i olika workshoppar om våra kärnvärden *professionell, öppen och engagerad*. Vidare har 50 procent av alla deltagit i storytelling för att skapa en gemensam kultur.



**HJÄRTA & ANSVAR**

### Ur verkligheten

(Berättelse från Sjöfartsverkets JRCC-enhet)

En fiskare saknas och hans fru ringer till Sjöfartsverkets JRCC-enhet för att larma att han inte har kommit hem. Det är höst, mörkt och den saknade har ingen flytväst. Han är över 60 år och fiskar från en liten eka. JRCC larmar räddningsenheter från SSRS, KBV och Sjöfartsverkets egen Helikopterenhet. Räddningshelikoptern kan inte verka då det är dålig sikt. Helikoptern för trots det ett par radarspaningar över ett sökområde och ser då tre ekon. De ytgående räddningsenheterna lotsas till de tre ekona och den saknade hittas vid livet. När räddningsenheterna hittat personen säger han på ett skämtsamt sätt "Det var mycket väsen för tre abborrar".

Det blir high-five på JRCC, sedan är det business som vanligt...

Storytelling handlar om att berätta en historia som levan- degörs genom att använda en kombination av ord, bilder, symboler och känslor. Storytelling är en metod som kan användas på flera olika sätt. Det kan handla om att marknadsföra och sälja en produkt, att skapa förståelse och motivation hos en personalgrupp i ett förändringsarbete, om utbildning, information eller om att stärka sitt eget eller företagets varumärke.



## Ekologisk hållbarhet

### Väsentliga aspekter

- Utsläpp av koldioxid
- Förbrukning av drivmedel och oljor
- Markförorening
- Elanvändning
- Farligt avfall
- Vattenanvändning
- Beslutsfattande

Sjöfartsverket bidrar till att nå de miljöpolitiska mål som riksdagen har fastställt: generationsmålet, miljökvalitetsmålen och etappmålen. Det övergripande generationsmålet är integrerat i våra strategiska mål och miljökvalitetsmålen i våra taktiska och operativa mål. Vår verksamhetsuppföljning visar hur vi närmar oss målen.

De 16 miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön 2020. Sjöfartsverkets verksamhet bidrar i synnerhet till att fem av målen nås (Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Giftfri miljö), men påverkar i någon mån samtliga mål. Miljökvalitetsmålen följs upp nationellt varje år. Vi bidrar till de årliga uppföljningarna och de återkommande fördjupade utvärderingarna genom att lämna underlag, uppgifter, synpunkter och förslag till främst Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten. Redovisningen av miljökvalitetsmålen skiljer sig åt från vår ekologiska hållbarhetsredovisning då rapporteringkraven i jämförelse med

de ekologiska hållbarhetsindikatorer vi redovisar inte är exakt desamma.

De 24 nationella etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. Ett av dessa pekar specifikt på att utsläppen av luft från sjöfart ska minska. Samtliga är relevanta för Sjöfartsverket när vi identifierar vilka miljöaspekter som är viktigast för oss i vårt hållbarhetsarbete. Etappmålen finns inom områdena begränsad klimatpåverkan, avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och luftföroreningar. Sjöfartsverket ligger mest i framkant i fråga om klimatarbetet och luftföroreningar samt bidrar till etappmålet om att

sjöfart ska minska utsläppen till luft genom våra miljödifferenterade farledsavgifter.

Under 2013 beräknade Sjöfartsverket att utsläppen av kväveoxider från sjöfarten 2012 minskade med drygt 16 000 ton koldioxid inom Östersjöområdet och Västerhavet. För 2013 och 2014 har inga beräkningar genomförts men vår målsättning är

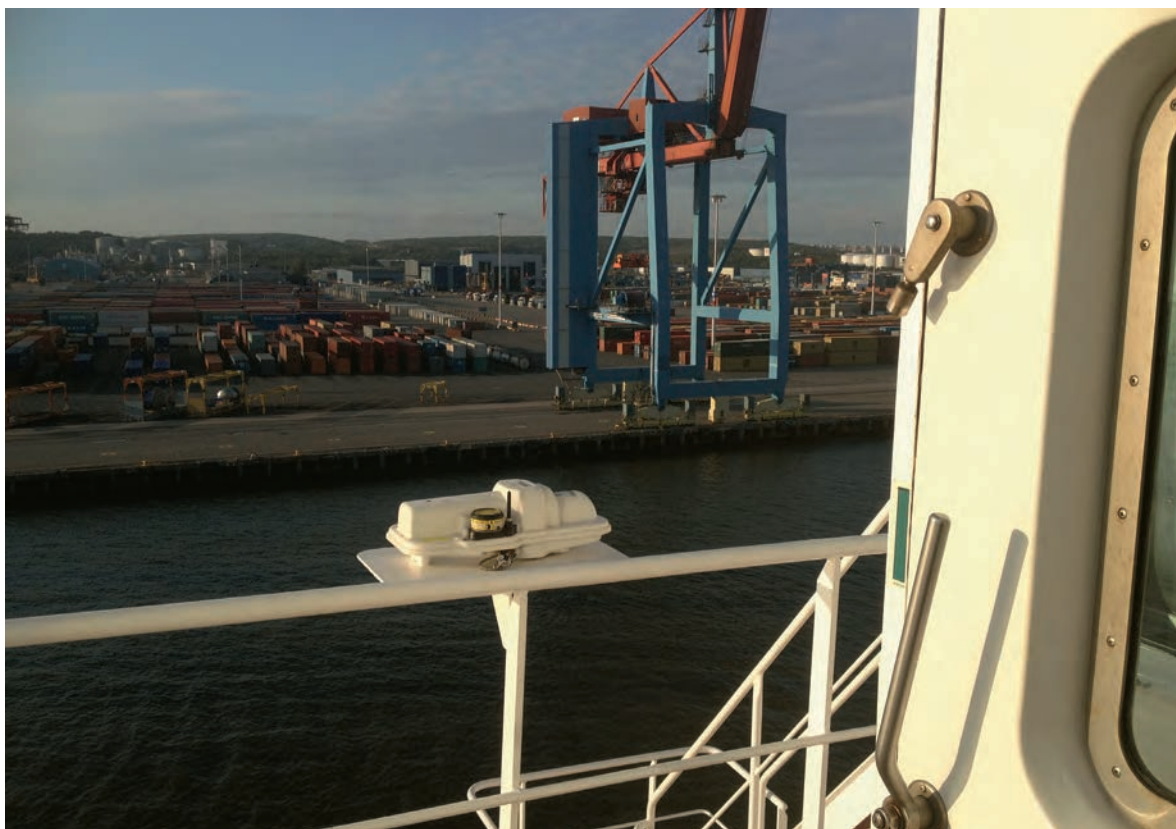


att redovisa nya beräkningar i vår hållbarhetsredovisning för 2015.

Sex betydande direkta miljöaspekter har identifierats i Sjöfartsverkets verksamhet; utsläpp av koldioxid, förbrukning av drivmedel/oljor, markförorening, elanvändning, farligt avfall och vattenanvändning. Dessutom har beslutsfattande som rör vårt sjösäkerhetsarbete identifierats som en betydande indirekt miljöaspekt. Under året har vi fortsatt vårt arbete med att förbättra miljöeffekterna av de ovan nämnda aspekterna.

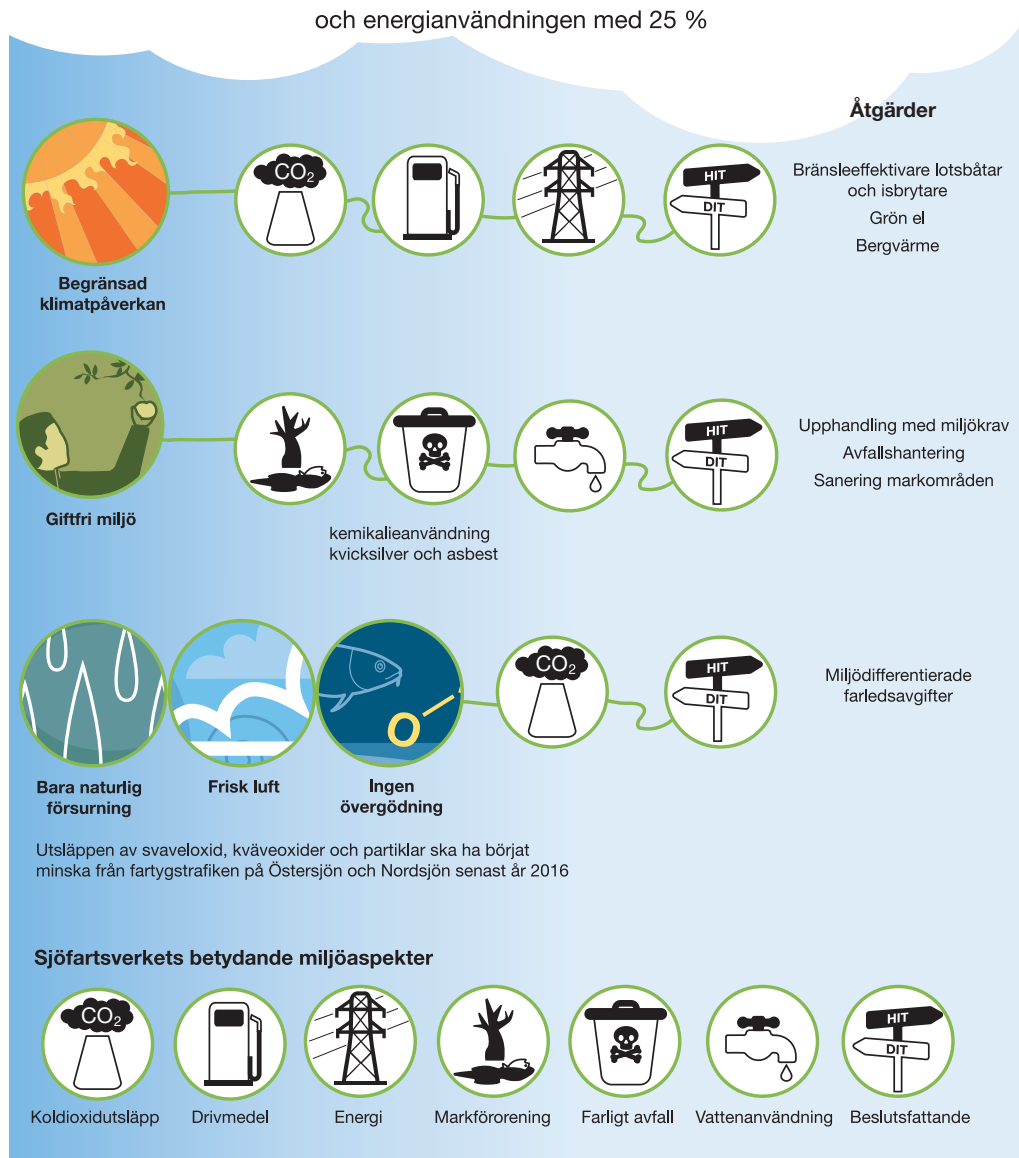
Merparten av insatserna genomförs inom vårt rederi och vår farledsverksamhet vilket framgår av avsnittet om ekologisk hållbarhet längre fram i vår redovisning.

För att tydliggöra vilka av våra betydande miljöaspekter som påverkar miljön omkring oss har vi under 2014 arbetat med att visualisera de "röda trådar" som finns mellan miljö kvalitetsmålen och vår verksamhet. Detaljerad information återfinns i kapitlet om ekologisk hållbarhet.



**”Röda trådar” mellan miljökvalitetsmålen och vår verksamhets betydande miljöaspekter.**

Fram till 2023 ska Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid minska med 10 %  
och energianvändningen med 25 %





## Ekonomisk hållbarhet

### Väsentliga aspekter

- Ekonomisk lönsamhet
- Indirekta ekonomiska effekter

Under 2014 har myndigheten fortsatt att driva förbättrings- och effektiviseringsarbetet bland annat genom att låta hållbarhetsaspekterna genomsyra de två huvudprocesserna i vårt ledningssystem. Vi fokuserar på ekonomisk lönsamhet och indirekta ekonomiska effekter.

Ökade temporära statliga anslag under 2014-16 på 300 miljoner kronor årligen gjorde att vi gick in i 2014 med förbättrade förutsättningar. Detta blev möjligt tack vare att vi för vår uppdragsgivare kunnat påvisa att vi genomfört omfattande effektiviseringar för att påverka våra kostnader i positiv riktning samt även ökat vår intäktsmassa. Vi ser dock att godsvolymer och antal lotsningar minskat. Det gör att vi måste fortsätta vårt målmedvetna effektiviseringsarbete och samtidigt analysera den fortsatta trafikutvecklingen.

En god finansiell ställning och effektiv hushållning av befintliga resurser är kritiska framgångsfaktorer. För Sjöfartsverket är det en förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett långsiktigt hållbart sätt. Lönsamhet och finansiellt stöd är förutsättningar för utveckling och investeringar, vilket möjliggör att både vår verksamhet och våra kunder kan utvecklas i takt med förändringar i omvärlden. Utöver ovanstående temporära anslag tilldelades Sjöfartsverket från 2014 även en permanent höjning om 45

miljoner kronor årligen för sjö- och flygräddningsverksamhet, vilket medförde att vi för 2014 erhöll ökade anslagsmedel med totalt 345 mkr.

### Målbild 2020

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas, av politiska beslut och faktorer samt av den pågående strukturförändringen mot större men färre anlöpande fartyg.

I Sjöfartsverkets treårsplan för 2016-2018 kommer vi att prioritera åtgärder som i en samlad handlingsplan leder till en ekonomi i balans 2017. Detta ingår i en mer övergripande målbild för våra verksamheter inför 2020. Vår handlingsplan utgår från två tänkbara scenarier: antingen finansieras isbrytningsverksamheten genom statliga anslagsmedel eller så sker finansieringen via våra farledsavgifter. Beroende på alternativ omfattar handlingsplanen en rad olika åtgärder. Såväl kärnverksamheter som stödjande funktioner behöver ständigt utvecklas mot ett starkare nettoresultat, och när vi går in i 2018 ska handlingsplanen ha uppnått full effekt.

## Hållbarhet genom upphandling

Sjöfartsverket samarbetar med många leverantörer som påverkar vår verksamhet socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Genom att ta ansvar för det som vi köper in och upphandlar, kan vi utveckla och effektivisera samarbetet med leverantörerna

och samtidigt minska riskerna och stärka vårt varumärke. Inom ramen för vårt miljölednings-system identifierade vi under 2013 vilka leverantörer av drivmedel som har störst påverkan på miljön. Under 2015 ska vi påbörja ett arbete med att genomföra leverantörsutvärderingar av de berörda leverantörerna.





### Kostnadseffektiv service

Vi planerar tillsammans med Polarforskningssekreteriatet för ett fortsatt utnyttjande av våra resurser för forskningsverksamhet; framförallt att kunna få till ett mer regelbundet och långsiktigt utnyttjande av Oden i Arktis. Att hyra ut isbrytarna under tider då de inte är verksamma i ordinarie vintersjöfart skapar dessutom kostnadseffektivitet utan att servicenivån äventyras.

### Oden - en isbrytare av världsklass och en ledande forskningsplattform i polarhaven

I år genomförde Oden sin tjugonde polarforskningsexpedition. Drygt 90 dagar tillbringade ett 80-tal forskare i Arktiska oceanen. De lyckades dokumentera stora mängder av växthusgasen metan som frigörs från tinande havsbottnar i Arktis. Dessutom konstaterade forskarna att isen kring Nordpolen var tjockare och större under tidigare istider än man tidigare trott. Nu är forskarnas mål att försöka få fram hur fort dessa enorma isar har försvunnit efter istiden. På sin väg till hemmahamnen Luleå, och isbryartjänstgöring i Bottenviken, bjöd Oden in till öppet skepp i Stockholm. Forskare och besättning bidrog till att besökarna fick en inblick i forskningens arbete och vardag ombord.

# Insatser för en hållbar verksamhet

## Tillhandahålla farleder

Under 2014 invigdes en breddad och säkrare inseglingssäkerhet till Gävle hamn.

Malmbanan till Narvik är hårt belastad. Vi samarbetar därför med Trafikverket kring stora infrastrukturinvesteringar för att skapa hållbara farleder för morgondagens sjöfart genom projektet Malmporten, som genomförs i samarbete mellan Luleå hamn, Luleå kommun, Trafikverket och Sjöfartsverket. Syftet är att ta emot större fartyg i Luleå hamn och därmed förbättra konkurrensvillkoren för regionen och samtidigt bidra till lägre bränsleförbrukning och utsläpp till luft per transporterat ton gods.

Vi har slutfört moderniseringen av kustradiosystemet vilket förbättrar kommunikationen mellan sjöfarare i nöd och Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC).

## Leverera lotsning

Vi har en målsättning att 2017 ha 60 lotsbåtar i drift jämfört med dagens 74. En förutsättning för att vi ska lyckas är att vi minskar antalet haverier och därmed ökar tillgängligheten för båtarna.

Genom att upphandla ett färdigt lotsbåtkoncept med en ny skrovform och lägre vikt har vi även under 2014 kunnat hålla nere investeringskostnaden vid anskaffning av nya lotsbåtar. Under 2014 levererades den sjätte och sista lotsbåten som beställts. Sjöfartsverket har femton olika typer av lotsbåtar och den äldsta är byggd på 1960-talet. Utmärkande för de nya lotsbåtarna som levererades 2013 och 2014 är att de är lättare än sina föregångare, vilket kräver mindre motorer och därmed är de bränsleeffektiva än äldre

lotsbåtar. Målsättningen att minska bränsleförbrukningen per lotstransport.

## Möjliggöra vintersjöfart

Tillsammans med Finland ska Sjöfartsverket fortsätta att samutnyttja resurserna för att täcka isbrytningsbehovet. Med förändrade mönster för handelssjöfarten i Bottenviken såsom ökade volymer, förändrad storlek på handelstonnaget och nya miljöregler behöver planeringen och byggande för ersättning av ålderstigna isbrytningsresurser påbörjas de närmaste åren för att ha en ersätande resurs leveransklar 2020/21.

Internationella regler om energieffektivitet på nya fartyg och skärpta gränsvärden för svavel i fartygsbränsle leder till ökande bränslekostnader. Det innebär att den isgående förmågan hos handelsfartygen förväntas bli sämre på sikt eftersom dessa inte kommer att kunna utrustas med tillräcklig maskinstyrka för gång i is. Därför behöver kapaciteten på isbrytarna ökas om vi ska kunna upprätthålla nuvarande fartygsflöde genom isfarvatten. Att öka isbrytarkapaciteten med ytterligare ett fartyg kan leda till ökade utsläpp av koldioxid om cirka 5 600 000 kg/år. Detta att jämföras med ett totalt genomsnittligt utsläpp årligen på uppskattningsvis 28 100 000 kg koldioxid för dagens fem isbrytare.

## Leverera sjötrafikinformation

Med sjötrafikinformation avser vi insatser med syftet att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara.

| Typ av ingripande som förebyggt eller förhindrat allvarigare konsekvenser | 2014      | 2013      |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Grundstötning                                                             | 6         | 5         |
| Kollision                                                                 | 4         | 0         |
| Brand ombord                                                              | 0         | 0         |
| Inte under befäl                                                          | 12        | 7         |
| Nära miss                                                                 | 5         | 9         |
| Närmar sig grunt vatten                                                   | 17        | 25        |
| Överträdelse av rapporteringskrav                                         | 5         | 2         |
| Överträdelse av trafikseparering                                          | 2         | 5         |
| Överträdelse av regelverk för lotsning                                    | 3         | 6         |
| Fartyg större än tillåtet i farled                                        | 3         | 5         |
| Draggning                                                                 | 14        | 6         |
| Förorening                                                                | 1         | 0         |
| Övrigt                                                                    | 23        | 19        |
| <b>Total</b>                                                              | <b>95</b> | <b>89</b> |

Genom en förbättrad databasapplikation i den svensk-danska sjötrafikinformationscentralen Sound VTS kommer miljörapporteringen av passerande fartyg genom Öresund att effektiviseras. Passerande fartyg är skyldiga att rapportera miljöfarlig last. Målet är att 100 procent genomför sin rapporteringsplikt. Utfall var 99,9 procent (33 320 av 33 321) och redovisas för första gången.

Internationellt går trenden mot integrerade och samlokaliserade tjänster för sjöfartens aktörer

såsom lotsar, fartygsagenter och fartygsägare. För att effektivisera anlöpsprocessen till Göteborg samarbetar Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn under namnet Gothenburg Approach, GotApp. I samarbete med vårt projekt MONALISA 2.0 genomför GotApp en pilotstudie för att ta fram ett verktyg för att optimera fartygsanlöp till en hamn som omfattar en rad av händelser såsom lastning och lossning av gods. Syftet är att detta även ska bidra till positiva miljöeffekter.

## Leverera sjögeografisk information

Genom att Sjöfartsverket kontinuerligt höjer kvaliteten på djupdatabasen (DIS) och sjökortsdatabasen (SJKBAS), något som leder till bättre sjökortsprodukter, bidrar vi till en minskad klimat- och miljöpåverkan för sjöfarten. Under 2014 sjömätte vi ca 5200 km<sup>2</sup> vilket kan jämföras med 15 500 km<sup>2</sup> under rekordåret 2013. Andelen svenska farvatten sjömetta med moderna metoder, enligt internationell standard, uppgår nu till 48 procent. Övriga områden är fortfarande sjömetta med äldre metoder, bland annat handlod.

Specialstudier av fyra utpekade vrak, som ingår i en tidigare utförd vrakinventering, har gjorts. På regeringsuppdrag har Sjöfartsverket undersökt om det går att identifiera några miljöeffekter för dessa vrak och tagit fram förslag till vidare åtgärder. Sjöfartsverket föreslår att Havs- och Vattenmyndigheten får ett övergripande ansvar för den systematiska riskanalysen och saneringen av miljöfarliga vrak. Även Chalmers, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten, FOI, Statens Maritima Museer och korrosionsexpertis från Swerea KIMAB har deltagit i utredningen.

### Fartygsagenten

Fartygsagentens huvuduppgift är att agera som ombud för fartygsägaren (redaren) och befälhavaren vid fartygets anlöp till hamn.

## Rädda liv

Sjöräddningstjänstens målsättning för 2014 var att på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, undsätta den nödställda inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Utfallet på nationellt vatten uppnåddes i 95 procent av fallen. Måluppfyllelsen var därmed fullständig. Detta kan jämföras med 94 procent under 2012 och 2013. Flygräddningstjänsten hade som målsättning att under 2014 lokalisera nödställda luftfartyg utrustade med fungerande nödsändare inom 90 minuter och 24 timmar i de fall den nödställd inte är utrustad med fungerande nödsändare i 90 procent av alla fall. Utfallet 2014 var 100 procent för nödställda med fungerande nödsändare. Inget mätvärde finns för lokalisering av nödställda luftfartyg utan fungerande nödsändare p.g.a. för få insatser.

Inom 90 minuter har JRCC tillgång till specialkompetens för överlevand i samband med nedkylning (hypotermi). Det är resultatet av ett nytt avtal som skrivits under året mellan Sjöfartsverket och Sahlgrenska Universitetssjukhuset/Västra Götalandsregionen. Avtalet gäller sedan november 2014.

Sedan 2012 har Sjöfartsverket arbetat med att införa ett nytt räddningshelikoptersystem, något som ska vara genomfört innan utgången av 2015. Det nya systemet har väsentligt förbättrat våra förutsättningar och förmåga för att efterforska och rädda nödställda snabbare. Införandet har fortsatt under året enligt plan.

## Skapa framtidens sjöfart

### Utredningstjänster

Våra analys- och utredningstjänster bidrar till att uppfylla riksdagens fastställda transportpolitiska mål.

Den 1 januari 2015 infördes skärpta gränsvärden för svavel i fartygsbränsle inom s.k. svavelkontrollområden (SECA, Sulphur Emission Control Area) i Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen och utmed den nordamerikanska kusten. Med anledning av dessa regler har Sjöfartsverket ändrat sin avgiftsmodell genom att ta bort sin svavelavgift. Det ekonomiska incitamentet för att vidta åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider förstärks samtidigt.

Under 2015 kommer Sjöfartsverket att utreda möjliga ekonomiska styrmedel för att minska fartygens miljöpåverkan.

### Forskning och innovation

E-navigationsprojektet MONALISA 2.0 har utsetts till finalist inför utnämningen Ship Efficiency Awards 2014, som anordnas av Lloyd's Register. Den del av MONALISA 2.0 som har nominerats är huvudaktiviteten "Sea Traffic Management" (STM). Bland de tidiga resultaten återfinns utveckling av modern teknik som bidrar till ökad effektivitet i trafikledning och informationshantering mellan fartyg och berörda aktörer på land. Projektet MONALISA 2.0 pågår till slutet av 2015.

En unik simulatorövning med befäl från Sverige, Finland, Tyskland och Spanien för att öva svåra trafiksituationer i virtuell miljö har genomförts inom ramen för MONALISA 2.0. Fartygssimulatorer på flera håll i Europa kopplades samman med Sjöfartsverkets och Chalmers simulatorcentrum på Lindholmen i Göteborg. Tekniken för

att koppla samman olika simulatorcentrum har utvecklats inom projektet och leds av Sjöfartsverket. Syftet är att ta fram ett helt nytt koncept för effektivare och säkrare sjöfart.

## Erbjuda sjömän en aktiv fritid

Sjöfartsverkets sjömansservice har med sin grund i FN-organet ILO:s sjöarbetskonvention i syfte att främja och erbjuda sjöanställda ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv som kompensation för utebliven fritid vid långa tjänstgöringstider till sjöss. 2014 införde Sjöfartsverket en ny strategi för sin sjömansservice enligt vilken vi särskilt kommer att fokusera på de sjöfarare

som har sämst arbetsförhållanden ombord. Sjömansservice kommer också att tillsammans med nya samarbetsparter verka för att det erbjuds service på fler orter i landet.

Under år 2014 gjorde Sjömansservice 8 068 fartygsbesök (7 508 år 2013). Vi transporterade 16 509 (15 893 år 2013) sjömän till och från våra anläggningar och till övriga aktiviteter. 61 374 (65 619 år 2013) personer besökte anläggningarna under året. På flera av anläggningarna är det nu möjligt för sjöfolket att låna cyklar för att lättare kunna se sig om i staden. Detta är ett initiativ som är uppskattat av målgruppen och som samtidigt främjar både hälsa och miljö.



*Fototävlingen för sjöfolk 2014, Fotograf: Daniel Möllerström*

# Engagemang genom dialog

Sjöfartsverkets ambition är att möta alla kunder med respekt och erbjuda insyn i både verksamhet och i våra beslut. Vi vill föra en öppen och konstruktiv dialog med våra intressenter och stödja våra kunder med att utveckla konkreta former för att ta ett samhällsansvar och driva en hållbar utveckling. Till exempel välkomnar vi alla kunder och intressenter till Sjöfartsverkets kundråd som anordnas ett par gånger varje år. Under 2014 la vi särskilt fokus vid kundråd om den prisjustering av vår avgiftsmodell, som trädde i kraft 1 januari 2015.

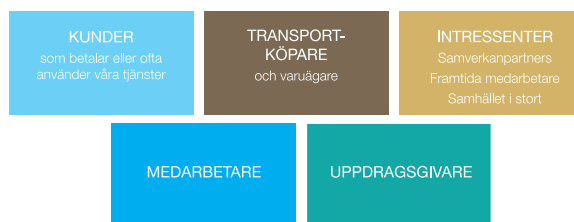
|            | 2014 | 2013 | 2012 |
|------------|------|------|------|
| Kundråd    | 2    | 2    | 2    |
| Nyhetsbrev | 8    | 9    | 6    |

Vartannat år genomförs kundundersökningar. Vi mäter bland annat nöjd-kund-index (NKI) hos de personer som beställer lotsning från Sjöfartsverket. I slutet av 2014 genomfördes en ny sådan undersökning. Det visade sig att nöjdheten med lotsningstjänsten har ökat till 78 av 100 möjliga, jämfört med 75 för 2012. En ny helhetsbedömning av Sjöfartsverket genomfördes också, och hamnade på 77 av 100 möjliga. Den största ökningen stod förtroendet för Sjöfartsverket för, jämfört med förra mätningen. Det kunderna är mest nöjda med är bemötande och tillgänglighet. Under hösten 2014 genomfördes också en kundundersökning bland återförsäljare av sjökort och båtsportkort. Även här är kundnöjdheten hög och förtroendet för Sjöfartsverket stort.

I varje lotsområde ansvarar lotsområdeschefen för kundkontakterna tillsammans med regionala koordinators vad gäller infrastruktur. Kundsynpunkter omhändertas systematiskt i Sjöfartsverkets system för förbättringsarbete (C2) och inom

varje lotsområde upprättas en handlingsplan för hur Sjöfartsverket ska utveckla rutiner, tjänster och produkter. Den största förbättringspotentialen tycker de tillfrågade att det finns inom områdena information, rutiner och kortare tid för beställning av lotsning.

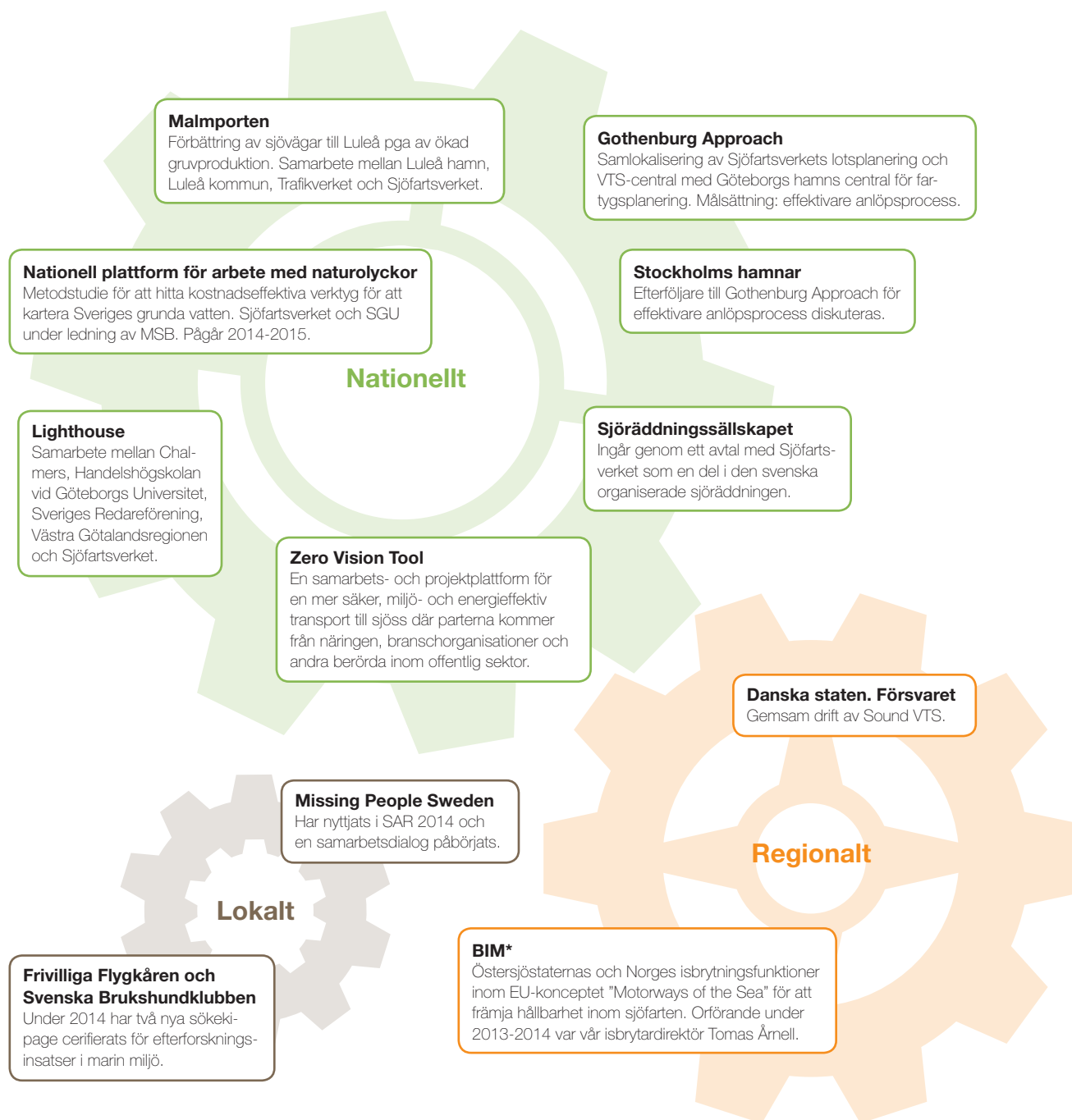
## Kunder och intressenter

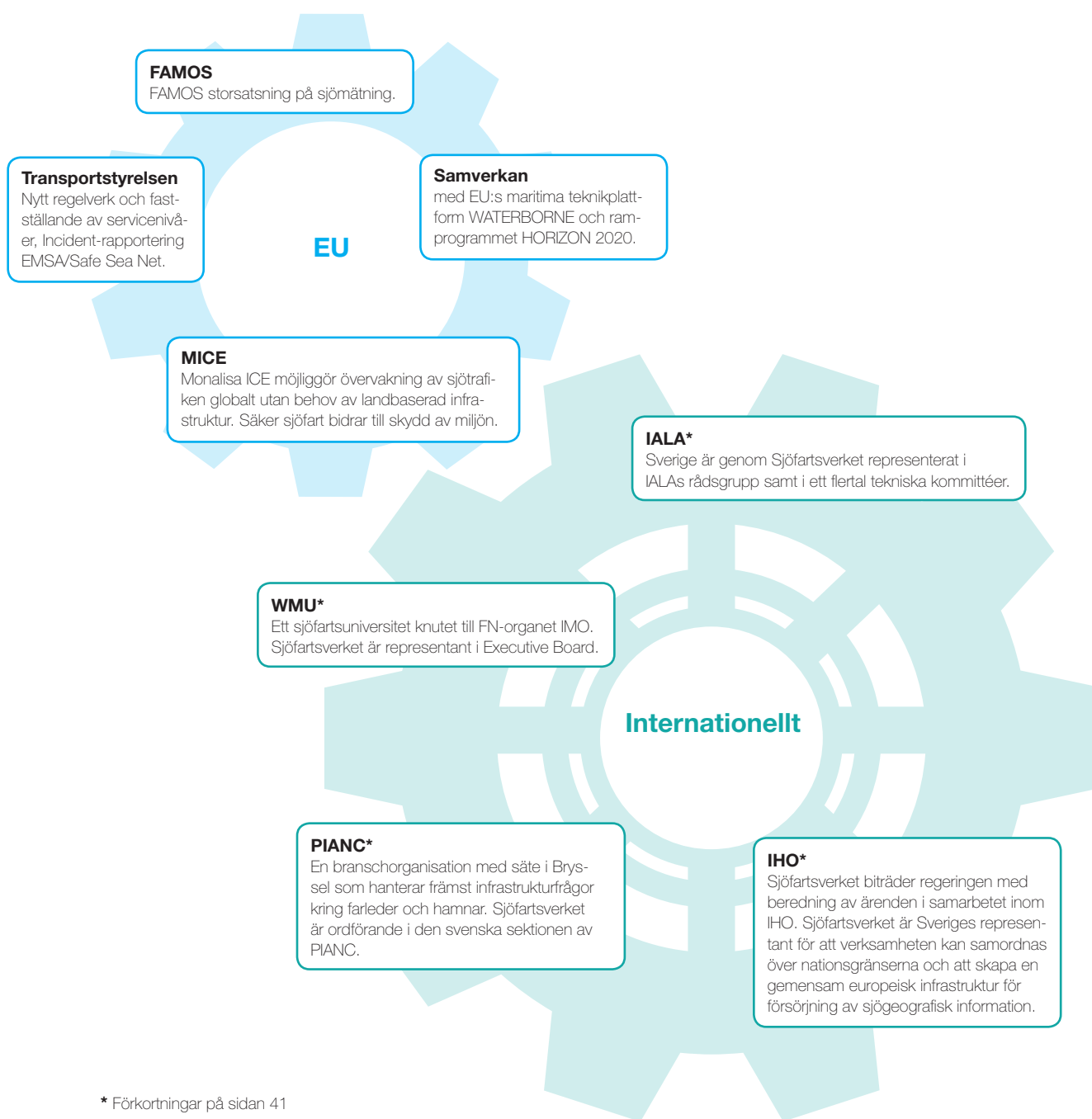


## Väsentlighetsanalys

Sjöfartsverkets målsättning är att under 2015 bjuda in våra externa kunder och intressenter för att genomföra en väsentlighetsanalys; detta med syfte att initiera en dialog över vilka hållbarhetsaspekter som våra kunder och intressenter önskar att vi redovisar som ett led i att ytterligare stärka sjöfartens möjligheter att verka för ett hållbart Sverige.

# MARITIMA PARTNERSKAP





## FAMOS

Östersjön är långt ifrån helt sjömått, och även på ytor som är relevant för sjöfarten bygger sjökorten ofta på äldre mätningar, som inte lever upp till dagens kvalitetskrav. I det planerade projektet FAMOS (Finalising Surveys for the Baltic Motorways of the Sea) kommer Sjöfartsverkets och våra samarbetsparter i Estland, Finland och Lettland satsa stort på sjömätning av dessa delar av Östersjön fr.o.m 2014 t.o.m. 2020. I FAMOS-projektet planerar vi att söka ungefär 20 miljoner euro i medfinansiering från EU:s transportprogram CEF.



## Social hållbarhet

### Kompetens för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart

Vid årets slut var antalet anställda 1 156 (1 104 år 2013) varav 7 (8 år 2013) procent arbetade inom ledningskompetens, 80 (77 år 2013) procent inom kärnkompetens och 13 (15 år 2013) procent inom stödkompetens. Personalomsättningen under 2014 var 7 procent, precis som under

föregående år. Många avslutade sin anställning på grund av pensionsavgångar. I övrigt har Sjöfartsverket en låg personalomsättning. 63 procent av de som besvarat en enkät som skickats ut till personer som slutat har angett att de kan tänka sig att komma tillbaka till oss. Av Sjöfartsverkets anställda tillhör ca 80 procent någon facklig organisation.

**Tabell 1: Antal nyanställningar fördelat på ålder och kön (LA1).**

Cirka 100 av totalt 161 rekryteringar beror på den verksamhetsövergång som föranletts införlivandet av vår helikopterverksamhet.

|               | <30      | 30-40     | 41-49     | >49       | Totalt     |
|---------------|----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Kvinnor       | 2        | 11        | 10        | 3         | 26         |
| Män           | 3        | 62        | 48        | 22        | 135        |
| <b>Totalt</b> | <b>5</b> | <b>73</b> | <b>58</b> | <b>25</b> | <b>161</b> |

**Tabell 2: Antal nyanställningar fördelat på ålder och län (LA1).**

| Län             | <30      | 30-40     | 41-49     | >49       | Totalt     |
|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Gävleborg       | -        | 1         | 1         | -         | 2          |
| Kalmar          | -        | 1         | 1         | 1         | 3          |
| Norrbottn       | -        | -         | 1         | -         | 1          |
| Skåne           | -        | 2         | -         | 1         | 3          |
| Stockholm       | 2        | 6         | 4         | 4         | 16         |
| Västerbotten    | 1        | 1         | 1         | -         | 3          |
| Västra Götaland | 1        | 8         | 7         | 8         | 24         |
| Östergötland    | 1        | 54        | 43        | 11        | 109        |
| <b>Totalt</b>   | <b>5</b> | <b>73</b> | <b>58</b> | <b>25</b> | <b>161</b> |

**Tabell 3: Antal personer som har avslutat sin anställning fördelat på ålder och kön (LA1).**

|               | <30      | 30-40     | 41-49     | >49       | Totalt    |
|---------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Kvinnor       | 0        | 4         | 2         | 8         | 14        |
| Män           | 0        | 10        | 13        | 40        | 63        |
| <b>Totalt</b> | <b>0</b> | <b>14</b> | <b>15</b> | <b>48</b> | <b>77</b> |

**Tabell 4: Antal personer som har avslutat sin anställning fördelat på ålder och län (LA1).**

| Län             | <30      | 30-40     | 41-49     | >49       | Totalt    |
|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Blekinge        | -        | -         | -         | 2         | 2         |
| Gävleborg       | -        | -         | -         | 3         | 3         |
| Halland         | -        | -         | -         | 1         | 1         |
| Norrbottn       | -        | 1         | 1         | 2         | 4         |
| Skåne           | -        | -         | 1         | 4         | 5         |
| Stockholm       | -        | 3         | 7         | 10        | 20        |
| Västerbotten    | -        | -         | -         | 1         | 1         |
| Västra Götaland | -        | 2         | 2         | 11        | 15        |
| Östergötland    | -        | 8         | 4         | 14        | 26        |
| <b>Totalt</b>   | <b>0</b> | <b>14</b> | <b>15</b> | <b>48</b> | <b>77</b> |

Sjöfartsverket står inför stora pensionsavgångar. Det är framförallt båtmän, lotsar och ingenjörer som kommer att gå i pension. I Karriärbarometern för 2014 har vi klättrat 16 platser uppåt i jämförelse med förra året och återfinns nu på plats 100 bland Sveriges mest attraktiva arbetsgivare för yrkesverksamma ingenjörer.

## Samarbete med lärosäten

För att tillgodose det framtida kompetensbehovet erbjuder vi praktikplatser inom ramen för Tekniskprången vars syfte är att få fler unga människor att välja teknikyrken. Vidare enga-

gerar vi oss i Praktikantprogrammet som syftar till att erbjuda människor med funktionsnedsättning praktikplats – ett engagemang som vi vill utveckla under 2015.

Dessutom erbjuder vi praktik på våra fartyg via SUI (Sjöfartens utbildningsinstitut) och samarbetar med studenter och elever från universitet och skolor. Vårt mål är att årligen ta emot 15 praktikanter eller examensarbeten och under 2014 hade vi totalt 25 att jämföras med 9 föregående år. Ökningen beror till viss del på att vi har blivit bättre på att mäta hur många praktikanter vi tar emot. Utöver detta fyllde vi 18 praktikplatser på våra isbrytare.

## Kompetensutveckling

Genom vårt dotterbolag SMA Helicopter Rescue har ny typ av kompetens tillkommit inom Sjöfartsverket såsom piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Under året har särskilda satsningar genomförts för att ge introduktionsutbildningar till vår nya personal.

Kompetensutvecklingsinsatser via Trygghetsfonden breddar individens kompetens och bidrar till att personen blir mer anställningsbar. Under 2014 har Trygghetsfonden fått in 136 ansökningar, vilket är något färre än föregående år då 140 ansökningar inkom. 115 ansökningar beviljades.

## Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron för 2014 var 2,21 procent att jämföras med 2,57 procent 2013 och 2,17 procent 2012, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens. Under året har chefer fått utbildning i hur de ska hantera tidiga signaler på ohälsa, rehabilitering, riskbruk och skadligt bruk.

**Tabell 5: Sjukfrånvaro i procent fördelat på kön (LA6).**

|      | Kvinnor | Män  | Totalt |
|------|---------|------|--------|
| 2014 | 4,05    | 1,77 | 2,21   |
| 2013 | 5,26    | 1,88 | 2,57   |

## Arbetsskador, tillbud och observationer

Under 2014 har 24 arbetsskador, 25 tillbud och 12 arbetsmiljöobservationer anmälts. De flesta rapporterade skador, tillbud och observationer sker inom kärnverksamheten vid farledsarbeten och fartygsbordningar.

**Tabell 6: Antal arbetsskador, tillbud och observationer fördelat på kön (LA7).**

Föregående års statistik är angiven inom parentes.

|               | Arbetsskador   | Tillbud        | Observationer  |
|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Kvinnor       | 3 (4)          | 1 (0)          | 3 (-)          |
| Män           | 21 (20)        | 24 (29)        | 9 (-)          |
| <b>Totalt</b> | <b>24 (24)</b> | <b>25 (29)</b> | <b>12 (16)</b> |

## Arbetsmiljö och hälsa

Nya rutiner har tagits fram vad gäller arbetsmiljöplan, byggarbetsmiljösamordnare samt riskbedömningar. Vidare har chefer och arbetsmiljöombud erbjudits utbildning i ett verktyg för uppföljning och revidering av vårt arbetsmiljöarbete (SAM-pejl).

|                                                | 2014 | 2013                                       |
|------------------------------------------------|------|--------------------------------------------|
| Genomförda arbetsmiljöutredningar fysisk miljö | 5    | 2                                          |
| Arbetsmiljöutredningar båtar (asbest, buller)  | 28   | 8                                          |
| Arbetsmiljöombudsträffar                       | 3    | 2                                          |
| Säkerhetsutbildning                            | 0    | 60 personer inom fyr- och farledsunderhåll |

## Jämställdhet och mångfald

Jämställdhet och mångfald är en viktig del av vår värdegrund och beaktas i marknadsföring, rekrytering och kompetensutveckling. Under året har vi tillsammans med andra myndigheter arrangerat seminarier kring jämställdhet och mångfald.

Likt tidigare år utgörs personalfördelningen av 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna finns främst representerade inom stödfunktionerna medan männen finns på ledande befattningar och inom kärnverksamheten. I myndighetens ledningsgrupp är 5 av 9 personer kvinnor. 2017 ska vi ha minst 30 procent kvinnor på ledande befattningar och 17 procent kvinnor inom kärnverksamheten.

**Tabell 7: Sjöfartsverkets ledningsgrupp redovisat på kön och ålderskategori - angivet i antal och i procent (LA12).**

|               | Kvinnor 2014    | Kvinnor 2013    | Män 2014        | Män 2013        | Totalt 2014      | Totalt 2013      |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|
| 20-45         | 1 (11 %)        | 2 (25 %)        | 1 (11 %)        | 2 (25 %)        | 2 (22 %)         | 4 (50 %)         |
| 46-           | 4 (44 %)        | 2 (25 %)        | 3 (33 %)        | 2 (25 %)        | 7 (78 %)         | 4 (50 %)         |
| <b>Totalt</b> | <b>5 (56 %)</b> | <b>4 (50 %)</b> | <b>4 (44 %)</b> | <b>4 (50 %)</b> | <b>9 (100 %)</b> | <b>8 (100 %)</b> |

**Tabell 8: Sjöfartsverkets anställda redovisat på kompetenskategori och kön - angivet i antal och i procent. (LA 12).**

|               | Ledningskompetens |                 | Kärnkompetens     |                   | Stödkompetens     |                   | Totalt              |                     |
|---------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|
|               | 2014              | 2013            | 2014              | 2013              | 2014              | 2013              | 2014                | 2013                |
| Kvinnor       | 18 (2 %)          | 19 (2 %)        | 113 (10 %)        | 104 (9 %)         | 88 (8 %)          | 90 (8 %)          | 219 (19 %)          | 213 (19 %)          |
| Män           | 67 (6 %)          | 67 (6 %)        | 813 (70 %)        | 747 (68 %)        | 57 (5 %)          | 77 (7 %)          | 937 (81 %)          | 891 (81 %)          |
| <b>Totalt</b> | <b>85 (7 %)</b>   | <b>86 (8 %)</b> | <b>926 (80 %)</b> | <b>851 (77 %)</b> | <b>145 (13 %)</b> | <b>167 (15 %)</b> | <b>1156 (100 %)</b> | <b>1104 (100 %)</b> |

**Tabell 9: Sjöfartsverkets anställda redovisat på kompetenskategori och ålder - angivet i antal och i procent (LA12).**

| Ålder         | Ledningskompetens | Kärnkompetens     | Stödkompetens     | Totalt               |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| < 30          | 0 (0 %)           | 39 ( 3 %)         | 13 ( 1 %)         | 52 ( 4 %)            |
| 30-40         | 11 (1 %)          | 184 (16 %)        | 28 ( 2 %)         | 223 (19 %)           |
| 41-49         | 38 (3 %)          | 275 (24 %)        | 45 ( 4 %)         | 358 (31 %)           |
| > 49          | 36 (3 %)          | 428 (37 %)        | 59 ( 5 %)         | 523 (45 %)           |
| <b>Totalt</b> | <b>85 (7 %)</b>   | <b>926 (80 %)</b> | <b>145 (13 %)</b> | <b>1 156 (100 %)</b> |

Dessa siffror kan inte jämföras med föregående års uppgifter eftersom vi hade en annan åldersfördelning då.

Sjöfartsverket genomför regelbundna lönekartläggningar för att jämna ut oskäligen löneskillnader för lika och likvärdiga arbeten mellan kvinnor och män. Lönekartläggningen som gjordes 2014 innebär att 21 900 kr i månaden avsätts för att justera oskäligen löneskillnader mellan könen.

**Tabell 10: Föräldraledighet i procent av den schemalagda arbetstiden.**

|               | 2014        | 2013        |
|---------------|-------------|-------------|
| Kvinna        | 5,18        | 4,43        |
| Man           | 1,07        | 1,11        |
| <b>Totalt</b> | <b>1,87</b> | <b>1,78</b> |

**Tabell 11: Löneskillnader - genomsnittlig grundlön per kompetenskategori och kön (LA13).**

Föregående års statistik angiven inom parentes.

|                   | Kvinnor                | Män                    | Differens i SEK       | Differens i procent |
|-------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Kärnkompetens     | 30 087 (29 447)        | 34 590 (32 173)        | 4 503 ( 2 726)        | 13,02 ( 8,47)       |
| Ledningskompetens | 60 955 (58 405)        | 53 083 (50 463)        | 7 872 ( 7 941)        | 12,91 (13,60)       |
| Stödkompetens     | 28 546 (25 922)        | 36 037 (36 531)        | 7 491 (10 609)        | 20,79 (29,04)       |
| <b>Totalt</b>     | <b>32 005 (30 716)</b> | <b>36 001 (33 990)</b> | <b>3 996 ( 3 274)</b> | <b>11,10 (9,63)</b> |

Tabellen anger inte om lönerna är skäligen eller oskäligen utan redovisar generella skillnader.



*Foto: Patrik Nilsson*

### **"Sveriges vackraste arbetsplats"**

Konceptet innebär att vi marknadsför vår vackra arbetsmiljö men också hur vi arbetar med hållbarhet, värdegrund och rädda liv.

Mycket av den kompetens vi eftersöker är svår att hitta på arbetsmarknaden. Idag är vi inte en tillräckligt attraktiv arbetsgivare för ingenjörer, vilket tyder på att marknadsföringen måste inriktas mer mot denna målgrupp.

Inför 2014 tog vi initiativ till ett nytt angreppssätt vad gäller rekrytering och att lansera Sjöfartsverket som attraktiv arbetsgivare. Målet var att nå bättre resultat till lägre

kostnader. Strategin består i att öka antalet följare och interaktionen i våra sociala mediekkanaler Facebook, Instagram, LinkedIn och Twitter. Bäst har Facebook och Instagram gått som har ökat med 5 032 respektive 1 287 följare under året.

Det är ingen myndighet i Sverige som funnits ha högre siffra vad gäller interaktion/följare.

Näringsdepartementet, Kriminalvården och Transportstyrelsen har samtliga uppmärksammat vårt arbete med sociala medier och besökt oss för att få veta mer om hur vi gör.



## Ekologisk hållbarhet

### Energianvändning

I vårt arbete med att mäta och minska vår miljöpåverkan fokuserar vi på hur Sjöfartsverket använder energi och omfattningen av våra koldioxidutsläpp.

Under året har vi tagit fram ett förslag om hur miljöprestanda kan presenteras i våra delårsrapporter till vår styrelse. Syftet är att underlätta

vårt interna uppföljningsarbete och presentera informationen på ett mer lättillgängligt sätt. Målsättningen är att inkludera uppgifterna i våra delårsrapporter med början under 2015.

Vår huvudsakliga energianvändning består av drivmedel för fartyg, alltså fossila bränslen, vilket innebär att energin till största delen kommer från icke förnybara källor. Jämfört med 2013 har

Tabell 12. Energianvändning (EN3) inom Sjöfartsverket (GJ).

|                                  | Förnybara källor |                | Ej förnybara källor |                |
|----------------------------------|------------------|----------------|---------------------|----------------|
|                                  | 2014             | 2013           | 2014                | 2013           |
| El                               | 70 000           | 20 600         | 300                 | 50 300         |
| Motorbensin                      | -                | -              | 1 200               | 1 800          |
| Diesel                           | 1 300            | -              | 2 600               | 2 300          |
| Marina bränslen                  | -                | -              | 324 000             | 675 000        |
| Jet A1                           | -                | -              | 50 000              | -              |
| Etanol                           | 1 000            | 1 000          | -                   | -              |
| Värme                            | 18 000           | 17 000         | 7 700               | 10 000         |
| Övriga förnybara                 | 1 900            | 1 600          | 500                 | 700            |
| Primär energi                    | 9 600            | 4 600          | 23 000              | 46 000         |
| Producerad solenergi             | 160              | 160            | -                   | -              |
| <b>Summa</b>                     | <b>101 960</b>   | <b>44 960</b>  | <b>409 300</b>      | <b>786 100</b> |
| Såld energi                      |                  | 0              |                     | 0              |
|                                  | <b>2014</b>      | <b>2013</b>    |                     |                |
| <b>TOTALT inkl. primärenergi</b> | <b>511 000</b>   | <b>831 000</b> |                     |                |
| <b>TOTALT exkl. primärenergi</b> | <b>479 000</b>   | <b>780 000</b> |                     |                |

vi minskat vår totala energianvändning. Detta beror på en mildare isvinter än föregående år och därmed färre isbrytarassistanser. Det har medfört att bränsleanvändningen framför allt för isbrytarverksamheten under 2014 har minskat till samma nivå som 2012.

Totalt har den förnybara energianvändningen ökat med 60 000 GJ (gigajoule) och den ej förnybara energin minskat med knappt 400 000 GJ.

Användningen av förnybar elenergi har ökat avsevärt under 2014 (50 000 GJ) jämfört med 2013, vilket beror på att vi sedan 2014 köper enbart s.k. grön el. Under året har även användningen av ej förnybar energi för uppvärmning minskat med drygt 2 000 GJ, vilket bland annat beror på att tre bergvärmepumpar och fyra luft-/vattenvärmepumpar har installerats. I motsvarande grad har

användningen av olja i värmepannor minskat. Sammantaget har detta medfört en betydlig minskning av ej förnybar energi.

Våra miljöbilar drivs i större omfattning än tidigare med diesel. Andelen biodiesel av allt dieselbränsle till dessa bilar har ökat från 27 till 33 procent. Bensin med 85 procent etanol används i samma omfattning som 2013.

**Tabell 13. Energianvändning (EN4) utom Sjöfartsverket (GJ).**

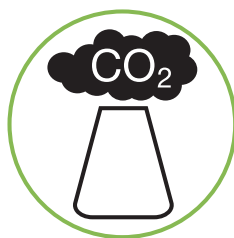
|                                  | Förnybara källor |               | Ej förnybara källor |               |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------------|---------------|
|                                  | 2014             | 2013          | 2014                | 2013          |
| El                               | 550              | 470           | -                   | -             |
| Motorbensin                      | -                | -             | 40                  | 50            |
| Diesel                           | -                | -             | 7 500               | 6 600         |
| Jet A1                           | -                | -             | 5 500               | 3 300         |
| Etanol                           | 2                | 10            | -                   | -             |
| Kyla                             | -                | -             | -                   | -             |
| Primär energi                    | 40               | 40            | 800                 | 600           |
| Värme                            | -                | -             | -                   | -             |
| <b>Summa</b>                     | <b>592</b>       | <b>520</b>    | <b>13 840</b>       | <b>10 550</b> |
|                                  | <b>2014</b>      | <b>2013</b>   |                     |               |
| <b>TOTALT inkl. primärenergi</b> | <b>14 500</b>    | <b>11 000</b> |                     |               |
| <b>TOTALT exkl. primärenergi</b> | <b>14 000</b>    | <b>10 000</b> |                     |               |



All energianvändning utom Sjöfartsverket kommer från tjänsteresor. Under 2014 ökade tjänstresandet med cirka 3 500 GJ främst beroende på personalökningen inom helikopterverksamheten.

## Användning av fossila bränslen

Utsläppen inom vår verksamhet kommer bland annat från värme till våra lokaler och bränsle till våra fartyg, lotsbåtar och bilar medan utsläppen utom vår verksamhet kommer från tjänsteresor till exempel med flyg och taxi. Marina bränslen som förbrukas av våra fartyg dominerar utsläppen.



Vår verksamhets totala utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung har minskat med 28 500 ton. Av dessa kan 5 000 ton härröras till övergången till grön el och 27 000 ton till den milda isvintern som krävt färre

isbrytarassistanser 2014 jämfört med 2013. Bränsleåtgången för isbrytarassistanser ligger på samma nivå som 2012, vilket medfört att utsläppen av koldioxid per assisterad nautisk mil (Ass. Nm.) återigen ökat med 71 procent, från 0,99 ton till 1,69, vilket är jämförbart med 2012 då värdet var 1,28 ton.

**Tabell 14. Utsläpp av koldioxid inom Sjöfartsverket (EN15) 2013 och 2014.**

| Koldioxidutsläpp inom Sjöfartsverket – fossilt ursprung (ton) |               |               |
|---------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Primär källa                                                  | 2014          | 2013          |
| El                                                            | 2             | 5 000         |
| Motorbensin                                                   | 70            | 100           |
| Diesel                                                        | 200           | 200           |
| Marina bränslen                                               | 24 000        | 51 000        |
| Jet A1                                                        | 3 700         | -             |
| Kyla                                                          | -             | 10            |
| Värme                                                         | 200           | 600           |
| <b>Totalt</b>                                                 | <b>28 172</b> | <b>56 910</b> |

**Tabell 15. Utsläpp av koldioxid utom Sjöfartsverket (EN16) 2013 och 2014.**

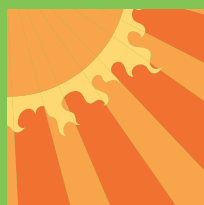
| Koldioxidutsläpp utom Sjöfartsverket – fossilt ursprung (ton) |            |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Primär källa                                                  | 2014       | 2013       |
| El                                                            | 0,004      | 0,003      |
| Motorbensin                                                   | 2          | 3          |
| Diesel                                                        | 300        | 300        |
| Jet A1                                                        | 400        | 200        |
| <b>Totalt</b>                                                 | <b>702</b> | <b>503</b> |

### Isbrytarassistans – utsläpp av koldioxid per assisterad nautisk mil och per fartyg

|             | CO2 (ton) | Ass. Nm. | Ass. antal fartyg | Ton CO2/Ass. Nm (EN18) | Ton CO2/Ass. fartyg (EN18) |
|-------------|-----------|----------|-------------------|------------------------|----------------------------|
| <b>2012</b> | 14 520    | 11 359   | 680               | 1,28                   | 21,35                      |
| <b>2013</b> | 36 808    | 37 349   | 1 714             | 0,99                   | 21,48                      |
| <b>2014</b> | 10 927    | 6 480    | 423               | 1,69                   | 25,83                      |

### Våra fartyg som testbäddar

Ombord på Oden har ett småskaligt demonstrationsprojekt i form av testkörning av en väl beprövad industriskrubber som används av landbaserad industri genomförts. Testerna genomförs i samarbete med varvet Oresunds Drydocks och Joh Sjö System AB beläget i Norrköping. Skrubber är en anordning som kan användas ombord på fartyg för att rena luftutsläpp från svaveldioxid och kväveoxider.



Så här har Sjöfartsverket minskat användningen av fossila bränslen och arbetat med energieffektivisering under 2014



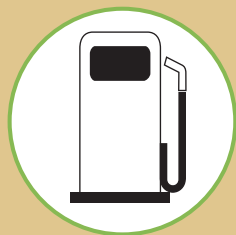
## Fartyg

- För att minska vår egen direkta miljöpåverkan hade vi inför 2013 satt ett mål på att minska bränsleförbrukningen per lotstransport med 10 procent. Anpassad körteknik och fart har bidragit till målet och ett testsystem för uppföljning har tagits fram. Vid utgången av 2014 har vi uppnått 2,7 procent att jämföras med 5,3 procent vid utgången av 2013. Utfallet är marginellt lägre än 2013, vilket till viss del kan bero på längden på sträckorna som körts med våra lotsbåtar för att kunna tillhandahålla de beställda lotsningstjänsterna.
- Vi har under 2013 och 2014 utökat vår flotta av nya lotsbåtar enligt det nya lotsbåtkonceptet varav den sjätte levererades under året.
- I samband med livstidsförlängning av äldre lotsbåtar har gamla motorer med låg verkningsgrad successivt bytts ut. Under 2014 har fyra lotsbåtar fått nya motorer.
- Vi har fortsatt installera elmätare i våra lotsbåtar för att optimera energianvändningen. Innan utgången av 2014 hade 67 av 74 lotsbåtar utrustats med elmätare. Elmätare har inte installerats i lotsbåtar som vi har som målsättning att avyttra till 2017 som ett led i pågående arbete med att optimera antalet lotsbåtar.
- I samarbete med Heinzman GmbH & Co har, under året, Sjöfartsverkets demonstrations-

projekt för bränslebesparing på isbrytare av Atleklass, Ymer, fortsatt. Resultatet av testerna som genomfördes under issäsongen 2013-2014 visar på en bränslebesparing på 6-7 procent. För att reducera kväveoxider, som ökade något under bränslebesparingstesterna, kommer ett försök med EGR-teknik (Exhaust Gas Recirculation) att utföras på testmotorn under säsongen 2014-2015. Vidare undersöker vi möjligheten att köra med variabelt varvtal för huvudmaskinerna och på så sätt ytterligare minska bränsleförbrukningen.

## Farleder

- Arbetet med att förse fyrar med LED-belysning och solpaneldrift har fortsatt. Vi har arbetat vidare med teknikutveckling för att kunna byta ut elkabelteknik till sol- och vindkraft på anläggningar som hittills varit för energikrävande för sådan ombyggnad. Under året har tre fyrar gått över till solkraft. Vinsterna sker i form av ökad driftsäkerhet och minskat behov av underhåll.
- Övergången från stål- till plastbojar har påbörjats. Plastbojar kräver mindre underhåll i form av blästring och ommålning, vilket minskar transportbehovet av bojar in till land och är även bra ur ett arbetsmiljöperspektiv. 24 plastbojar av olika modeller har köpts in och vi undersöker vilka modeller som kan vara lämpli-



De nya lotsbåtarna har en bränsleförbrukning på 155 liter per timme vid full effekt. I en jämförelse med äldre och tyngre typer av lotsbåtar där bränsleförbrukningen är 220-260 liter per timme, är bränslebesparingen med de nya båtarna 30-40 procent. Denna åtgärd medför en minskad miljöbelastning med 200-300 kg koldioxid per timme vid körning på full effekt.

gast att använda efterhand som stålbojarna blir obrukbara.

### Fastigheter

- På Norrköpingskontoret har vi i allmänna utrymmen satt upp monitorer som visualiserar elförbrukningen utifrån de mätningar vi genomför. Detta för att öka delaktigheten i vårt miljöarbete för alla medarbetare.
- En energikartläggning har genomförts i vårt kanalkontor i Södertälje och ett förslag till åtgärds paket har tagits fram. Den årliga energikostnaden halveras till 250 000 och en 40-procentig energibesparing uppnås från 437 kWh/(m<sup>2</sup>·år) till 257 kWh/(m<sup>2</sup>·år). Totalt beräknas besparingen uppgå till 55 MWh olja och 218 MWh elenergi årligen. Investeringskostnad på 3,1 miljoner kr.

### Tjänsteresor

- 73 procent av bränsleförbrukningen för alla typer av egna miljöbilar var miljöklassat drivmedel (jämför med 91 procent 2013 och 94 procent 2012). Minskningen beror på att fler miljöbilar drivs på diesel.
- Under året har Sjömansservice gjort mätningar av fordonens bränsleförbrukning och genom ökad medvetenhet hos medarbetarna sparsam körning var målsättningen att minska förbrukningen av fossila bränslen med 10 procent. Resultatet blev en minskning med 14,4 procent, vilket motsvarar 6,3 ton koldioxid.

### IT

- I dagsläget har vi ersatt omkring 240 av våra 400 servrar med virtualiserade servrar (omkring en fjärdedel 2013), vilket ger Sjöfartsverket möjlighet att köra flera virtuella servrar på en fysisk server. Genom att använda ett mindre antal fysiska servrar i högre utsträckning kan

vi nu minska dels kapitalkostnaden för serverparken, dels energianvändningen. Tidigare har fysiska servrar varit underutnyttjade sett till sin kapacitet. Genom fortsatt konsolidering och utbyte av äldre utrustning, har vi under 2014 kunnat minska energianvändningen i datorhallen. Sammantaget har dessa åtgärder minskat energianvändning ytterligare 10 procent under 2014. Jämfört med 2012 har vi på två år uppnått en besparing på 20 procent.

## Ingen övergödning

Vi medverkar till uppfyllandet av miljömålet ingen övergödning genom att anpassa våra isbrytare så att de ska uppfylla skärpta internationella utsläppskrav för toalettavfall som ska gälla i Östersjön för existerande fartyg från och med 2018. I ett utvecklingsprojekt samarbetar vi med tillverkaren Marinfloc för att ta fram en ny typ av reningsanläggning. Arbetet är hittills klart på fyra av fem av våra isbrytare (Atle, Ale, Frej och Oden). Preliminära tester visar att anläggningen uppfyller kommande utsläppskrav av både kväve och fosfor.

## Biologisk mångfald

2014 engagerade vi oss i det arbete som genomförs inom ramen för projektet SAMBAH vars övergripande syfte är att säkra bevarandet av tumlare i Östersjön. Bevarandet av den biologiska mångfalden är en miljöaspekt som vi inte identifierat som betydande för vår egen verksamhet. Som infrastrukturhållare faller det sig ändå naturligt att ta ansvar på olika sätt. Under projektets gång har vi hjälpt till med att välja lämpliga platser för placering av de drygt 300 hydrofoner som har detekterat och registrerat tumlarnas ljud och därmed förekomst.

### Blästring

Blästring är en verkstadsteknisk metod som innebär att man med en stark ström blåser partiklar mot en yta, varvid ytan renas, eller omformas.



## Ekonomisk hållbarhet

### Årsredovisning för 2014

En fullständig finansiell redovisning återfinns i den årsredovisning som Sjöfartsverket den 22 februari varje år lämnar in till regeringen avseende det senast avslutade räkenskapsåret, detta enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

#### Ekonomiska mål

Under de närmaste åren kommer stort fokus att ligga på att identifiera ytterligare effektiviseringspotential i samtliga verksamheter, och driva ett förbättringsarbete i synnerhet genom ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder.

Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel och det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till minst 25 procent. Utöver dessa mål är Sjöfartsverket begränsat till att höja farledsavgifterna med högst ett belopp motsvarande nettoprisindex räknat från och med 2004. Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas, men också av politiska beslut, stora svängningar i den av Statens Pensionsverk beräknade pensionsskulden samt omfattningen av vinterns isutbredning. Ett sunt resursutnyttjande är målet och vi arbetar intensivt med att hitta samverkansmöjligheter med

andra myndigheter, företag och organisationer i syfte att uppnå ökad kostnadseffektivitet.

#### Ekonomiska resultat

Under perioden 2010-2014 har Sjöfartsverket genomfört en effektivisering motsvarande ca 100 Mkr. De senaste åren har dock intäkterna från sjöfartssavgifterna minskat till följd av konjunktur nedgång. Samtidigt har kraftig isutbredning under flertalet av de senaste åren medfört ökade kostnader. Faktorer som Sjöfartsverket inte själv kan påverka har lett till flera år av negativa resultat.

För år 2014 erhöll Sjöfartsverket ökade anslagsmedel med totalt 345 mkr. Detta tillsammans med en mild isvinter, lägre pensionskostnader än förväntat samt en positiv utveckling av farledsavgifterna under årets sista månader gör att Sjöfartsverket för 2014 uppvisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 337 mkr. I enlighet med regeringens intentioner kommer hela vinsten att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

Sjöfartsverket erhåller anslag för vissa uppgifter som inte ska finansieras via handelssjöfarten. Från 2014 erhöll Sjöfartsverket en permanent höjning av anslagen till sjö- och flygräddningen med 45 mkr per år. Dessutom erhöll verket en ökad anslagstilldelning på 300 mkr per år under åren 2014-2016, vilket innebär att behovet av att höja

**Tabell 16. Skapat och levererat ekonomiskt värde (tkr).**

|                                                      | 2014           | 2013           |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Omsättning (exkl. anslag)                            | 1 803 687      | 1 714 392      |
| Anslag                                               | 550 592        | 205 592        |
| Löner och ersättningar                               | -960 675       | -788 638       |
| Pensionsskuldens förändring (inkl. räntedel)         | 4 769          | -19 499        |
| Kostnader exkl. löner och ersättningar               | -895 166       | -1 023 991     |
| Avskrivningar                                        | -162 180       | -146 830       |
| Finansiellt netto (exkl. räntedel i pensionsskulden) | -3 517         | 336            |
| Fastighetsskatter                                    | -319           | -196           |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b>             | <b>337 191</b> | <b>-58 434</b> |
| Investeringar                                        | 397 771        | 387 081        |

farledsavgifterna under dessa år minskat. Ersättningen för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. uppgår till 388 308 tkr (143 308 tkr år 2013). Ersättningen till viss kanaltrafik m.m. uppgår till 162 284 tkr (62 284 tkr år 2013). Bidrag från Havs- och vattenmyndigheten avser digitalisering av djupdata för Östersjön.

Liksom under 2013 har det även under 2014 genomförts stora investeringar inom verksamheten Sjö- och flygräddning. Dessa avser framförallt investeringar i nya räddningshelikoptrar. Det har under 2014 även gjorts investeringar i ett antal nya lotsbåtar.

**Tabell 17. Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn (tkr).**

|                                         | 2014    | 2013    |
|-----------------------------------------|---------|---------|
| Anslag                                  | 550 592 | 205 592 |
| Bidrag från Havs- och vattenmyndigheten | 7 000   | 7 000   |
| Övriga bidrag från offentlig sektor     | 1 773   | 1 250   |

**Tabell 18. Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster (tkr).**

|                                    | 2014           | 2013           |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Tillhandhålla farleder             | 78 209         | 33 085         |
| Möjliggöra vintersjöfart           | 10 976         | 25 143         |
| Leverera sjögeografisk information | 15 195         | 7 864          |
| Leverera sjötrafikinformation      | 1 793          | 61             |
| Leverera lotsning                  | 39 033         | 28 399         |
| Rädda liv                          | 235 924        | 281 094        |
| Gemensamma funktioner              | 16 641         | 11 435         |
| <b>Totalt</b>                      | <b>397 771</b> | <b>387 081</b> |

## Förkortningar

|                  |                                                                                                |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>BIM</b>       | Baltic Icebreaking Management                                                                  |
| <b>CEF</b>       | Connecting Europe Facility (Fonden för ett sammanlänkat Europa)                                |
| <b>COLREG 10</b> | The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Internationella sjövägsregler) |
| <b>EMSA</b>      | European Maritime Safety Agency (EU:s sjösäkerhetsbyrå)                                        |
| <b>IALA</b>      | International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities              |
| <b>IHO</b>       | International Hydrographic Organization (Internationella Hydrografiska Org.)                   |
| <b>ILO</b>       | International Labour Organization (Internationella Arbetsorganisationen)                       |
| <b>IMO</b>       | International Maritime Organization (Internationella Sjöfartsorganisationen)                   |
| <b>JRCC</b>      | Joint Rescue Co-ordination Center (Sjö- och flygräddningscentralen)                            |
| <b>MSB</b>       | Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap                                                    |
| <b>PIANC</b>     | Permanent International Association of Navigation Congresses                                   |
| <b>SAMBAH</b>    | Static Acoustic Monitoring of the Baltic Sea Harbour Porpoise                                  |
| <b>SAR</b>       | Search and Rescue (Sjö- och flygräddning)                                                      |
| <b>SGU</b>       | Sveriges Geologiska Undersökning                                                               |
| <b>SSNS</b>      | SafeSeaNet Sweden                                                                              |
| <b>STM</b>       | Sea Traffic Management                                                                         |
| <b>TSS</b>       | Traffic Separation Scheme (trafiksepareringssystem)                                            |
| <b>VTS</b>       | Vessel Traffic Service (sjötrafikinformation och service till sjötrafik)                       |
| <b>WMU</b>       | World Maritime University (Världssjöfartuniversitetet)                                         |



| GRI-index Allmänna upplysningar                                                                                    |            |                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Beskrivning                                                                                                        | Sida       | Kommentar                                                                              |
| <b>Strategi och analys</b>                                                                                         |            |                                                                                        |
| G4-1 Uttalande från mest senior beslutsfattare                                                                     | 4          |                                                                                        |
| <b>Organisationsprofil</b>                                                                                         |            |                                                                                        |
| G4-3 Organisationens namn.                                                                                         | 6          |                                                                                        |
| G4-4 Varumärken, produkter och tjänster.                                                                           | 8-9, 21-24 |                                                                                        |
| G4-5 Lokalisering av huvudkontor.                                                                                  | -          | Norrköping                                                                             |
| G4-6 Antal länder och namn på dessa där organisationen har verksamhet.                                             | 7          |                                                                                        |
| G4-7 Typ av ägarskap och legal form.                                                                               | 6          |                                                                                        |
| G4-8 Marknader, inklusive fördelning geografi, bransch och kundtyp.                                                | 8-9, 21-24 |                                                                                        |
| G4-9 Organisationens storlek, inklusive antal anställda, verksamheter, omsättning, kapital (skulder/eget kapital). | 9, 28      |                                                                                        |
| G4-10 Antal anställda per kontrakt, kön, region, samt fastansällda, säsongsanställda.                              | 28-29      |                                                                                        |
| G4-11 Anställda med kollektivavtal.                                                                                | 28         |                                                                                        |
| G4-12 Organisationens leverantörskedja.                                                                            | 19         |                                                                                        |
| G4-13 Förändring i organisationens storlek, struktur, ägarskap, värdekedja.                                        | 6-9        |                                                                                        |
| G4-14 Hantering av försiktighetsprincipen.                                                                         | -          | Indirekt del av G4-19.                                                                 |
| G4-15 Externa hållbarhetsprinciper och initiativ som organisationen stödjer.                                       | 26-27      |                                                                                        |
| G4-16 Medlemskap i föreningar och branschsammanlutningar.                                                          | 26-27      |                                                                                        |
| <b>Väsentliga aspekter och gränsdragningar</b>                                                                     |            |                                                                                        |
| G4-17 Enheter som ingår i rapportering, och ej                                                                     | 6-7        |                                                                                        |
| G4-18 Process för att definiera rapportinnehåll.                                                                   | 10-19      | Arbets sättet behöver utvecklas inför framtida redovisningar.                          |
| G4-19 Identifierade väsentliga aspekter.                                                                           | 10-19      | Identifiering av väsentliga aspekter behöver utvecklas inför framtida redovisningar.   |
| G4-20 Respektive aspekts avgränsningar inom organisationen.                                                        | 10-19      | Identifiering av väsentliga aspekter behöver utvecklas inför framtida redovisningar.   |
| G4-21 Respektive aspekts avgränsningar utom organisationen.                                                        | 10-19      | Identifiering av väsentliga aspekter behöver utvecklas inför framtida redovisningar.   |
| G4-22 Effekt av förändrad information från tidigare rapporter.                                                     | -          |                                                                                        |
| G4-23 Förändring från tidigare avseende fokus och avgränsningar.                                                   | -          |                                                                                        |
| <b>Intressentengagemang</b>                                                                                        |            |                                                                                        |
| G4-24 Lista över intressentgrupper.                                                                                | 26-27      | Vi har som målsättning att initiera en dialog med särskilt fokus på hållbarhetsfrågor. |
| G4-25 Identifiering och val av intressentgrupper.                                                                  | 25-27      |                                                                                        |
| G4-26 Organisationens approach till intressentgrupps-engagemang.                                                   | 25-27      |                                                                                        |

| Beskrivning                                                                                                | Sida         | Kommentar                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| G4-27 Ämnen, frågor och organisationens respons inklusive rapportering.                                    | 25-27        |                                                                                                                            |
| <b>Rapportprofil</b>                                                                                       |              |                                                                                                                            |
| G4-28 Rapportperiod                                                                                        | 6            | 2014                                                                                                                       |
| G4-29 Datum för tidigare rapport                                                                           | -            | 2012 och 2013                                                                                                              |
| G4-30 Rapportcykel                                                                                         | 6            | En redovisning per år.                                                                                                     |
| G4-31 Kontaktuppgift                                                                                       | 7            |                                                                                                                            |
| G4-32 GRI innehåll och hänvisning                                                                          | 42-43        | Vi låter oss vägledas av GRI, men i några fall har vi gjort avsteg från riktlinjerna och inte redovisat samtliga fullt ut. |
| G4-33 Policy för externt bestyrkande.                                                                      | 6            | Inte granskad av extern revisor.                                                                                           |
| <b>Bolagsstyrning</b>                                                                                      |              |                                                                                                                            |
| G4-34 Styrningsstruktur, inklusive kommittéer samt styrelseansvar för ekonomi, miljö- och social påverkan. | 6-9          |                                                                                                                            |
| <b>Etik och integritet</b>                                                                                 |              |                                                                                                                            |
| G4-56 Värderingar, principer och koder för uppförande.                                                     | 14           |                                                                                                                            |
| <b>GRI-index Specifika upplysningar</b>                                                                    |              |                                                                                                                            |
| Beskrivning                                                                                                | Sida         | Kommentar                                                                                                                  |
| <b>Social hållbarhet</b>                                                                                   |              |                                                                                                                            |
| LA1 Antal nyrekryteringar och antal anställda som har slutat                                               | 28-29        |                                                                                                                            |
| LA6 Skador, sjukdom, olyckor                                                                               | 30           |                                                                                                                            |
| LA7 Anställning som innebär hög risk för sjukdom                                                           | 30           |                                                                                                                            |
| LA10 Vidareutbildning och livslångt lärande för att stödja fortsatt anställningsbarhet                     | 30           | Kompetensutveckling.                                                                                                       |
| LA12 Sammansättning av styrelse och ledning                                                                | 31-32        | Jämställdhet och mångfald.                                                                                                 |
| LA13 Löneskillnader mellan män och kvinnor                                                                 | 32           | Jämställdhet och mångfald.                                                                                                 |
| G4-DMA Hållbarhetsstyrning                                                                                 | 10-14        | Identifiering behöver utvecklas.                                                                                           |
| <b>Ekologisk hållbarhet</b>                                                                                |              |                                                                                                                            |
| EN3 Energianvändning inom Sjöfartsverket                                                                   | 25           |                                                                                                                            |
| EN4 Energianvändning utom Sjöfartsverket                                                                   | 26           |                                                                                                                            |
| EN15 Utsläpp av växthusgaser inom Sjöfartsverket                                                           | 27           |                                                                                                                            |
| EN16 Indirekta utsläpp av växthusgaser utom Sjöfartsverket                                                 | 27           |                                                                                                                            |
| EN18 Växthusgaser, utsläppsintensitet                                                                      | 27           |                                                                                                                            |
| G4-DMA Hållbarhetsstyrning                                                                                 | 10-13, 15-17 | Identifiering behöver utvecklas.                                                                                           |
| <b>Ekonomisk hållbarhet</b>                                                                                |              |                                                                                                                            |
| EC1 Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde                                                           | 31           |                                                                                                                            |
| EC4 Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn                                                | 32           |                                                                                                                            |
| EC7 Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster                                  | 32           |                                                                                                                            |
| G4-DMA Hållbarhetsstyrning                                                                                 | 10-13, 18-19 | Identifiering behöver utvecklas.                                                                                           |

