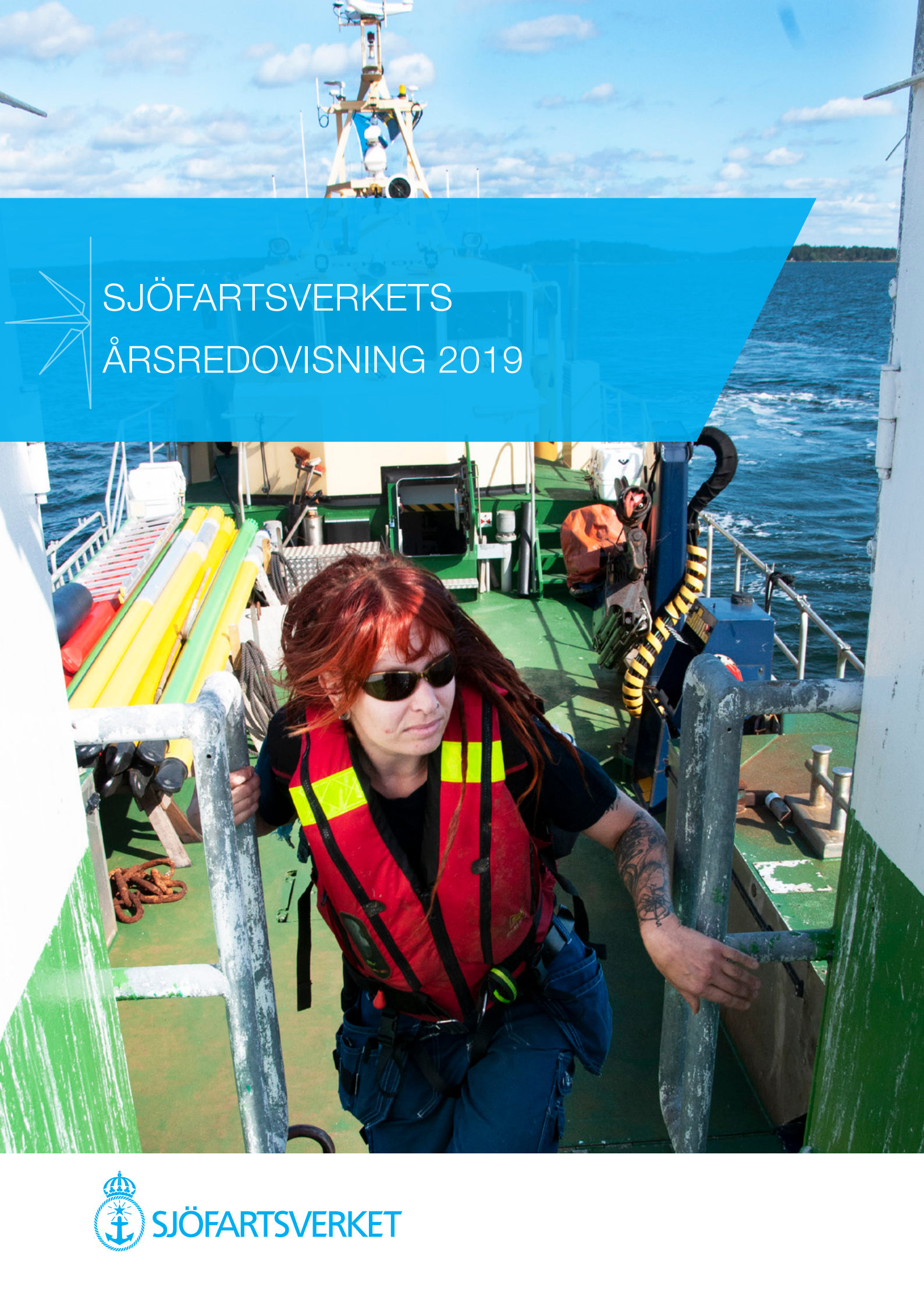


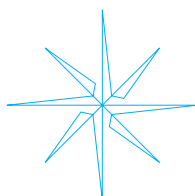


SJÖFARTSVERKETS ÅRSREDOVISNING 2019



SJÖFARTSVERKET

Isbrytaren Frej i Luleå hamn.
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket



Innehåll

Generaldirektören har ordet.....	5
Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell.....	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse.....	7
Koncernbolagen	7
Sjöfartsmarknaden	8
Transportpolitiska mål och verksamheter.....	12
Nationellt generationsmål och miljökvalitetsmål	13
Verksamhetsövergripande miljömål.....	15
Uppgift, mål och måluppfyllelse	15
Strategiska mål och måluppfyllelse.....	17
Verksamhetsredovisning	18
Farleder	18
Isbrytning.....	20
Sjögeografisk information.....	22
Sjötrafikservice.....	24
Lotsning.....	27
Sjömansservice	31
Sjö- och flygräddning.....	33
Myndighetsuppgifter	36
Gemensamma funktioner.....	40
Kompetensförsörjning	44
Intern styrning och kontroll	48
Verksamhetsrelaterade risker	49
Finansiella risker.....	49
Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser	49
Förbättringsåtgärder	50
Ekonomi.....	52
Årets ekonomiska händelser	52
Uppfyllelse av de ekonomiska målen	61
Farledsprojekt.....	61
Tvister och utredningar	61
Flerårsöversikt och nyckeltal	63
Redovisningsprinciper	66
Noter.....	71
Utdelning och skattemotsvarighet.....	83
Styrelse, ledning och revisorer	84

Årsredovisning 2019 finns tillgänglig på
Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se
Redaktör: Maria Andersson
Utgivningsdatum: 2020 – 04
Omslagsfoto: Ann Karlsson, farledstekniker
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket
© Sjöfartsverket

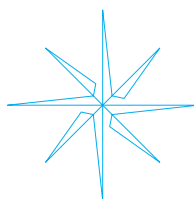
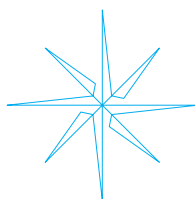




Foto: Mikael Andersson



Förord

Sjöfartsverket kan stolt se tillbaka på 2019 som ett år där vi fortsätter leverera samhällsnytta och service till kunder och medborgare på ett engagerat och pålitligt sätt. Antalet drunknade i Sverige är det lägsta på 25 år trots att antal räddningsinsatser ligger kvar på en normal nivå. 99 % av lotsningarna skedde enligt kundlöften och ca 95 % skedde enligt kundens första önskemål. Likaså nådde 98 % av räddningsinsatserna med helikopter fram inom 60 minuter på svenskt vatten. På Sjömansservice fick vi svart på vitt att vi har kunder som är mycket nöjda (NKI: 5,7 av 6,0). Återigen har våra VTS-centraler förhindrat ett stort antal allvarliga incidenter även om vi inte haft förutsättningar att förhindra de sju grundstötningar som skett under året. Vår sjömätning med modern teknik av de svenska farlederna har 2019 fortsatt enligt plan och lägger tillsammans med goda resultat från vårt forskningsprojekt STM Validation, som avslutades 2019, grunden för nya världsstandarder för dynamiska sjökort och helt nya nivåer när det gäller navigation till sjöss och digitalisering av anlöpet. Mycket få olyckor och miljökatastrofer sker numera i handelssjöfarten tack vare ett långsiktigt globalt arbete som lagt grunden till mycket av den service som Sjöfartsverket är ansvarig för i Sverige. Det är viktigt att detta inte tas för givet utan att arbetet fortsätter.

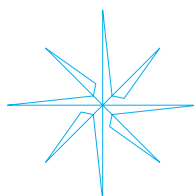
Vårt ekonomiska resultat har påverkats negativt av sjunkande godsvolymer samtidigt som antal anlop och lotsningar varit stabila. Det ekonomiska resultatet 2019 på 3,9 mnkr eller knappt 1 % räntabilitet på eget kapital är tillsammans med resultatet 2018 ett steg framåt efter många år med negativt rörelseresultat men det är långt ifrån tillräckligt för att nå regeringens mål på 3,5 % räntabilitet och 25 % soliditet. Därmed kvarstår risken att vår ekonomi inte med nuvarande förutsättningar tillåter den återinvestering i vår flotta och våra anläggningar som krävs för att fullfölja uppdraget inom en snar framtid. Vi intensifierar därför vårt långsiktiga effektiviseringsprogram som sänker vår kostnadsbas och stärker våra intäkter samtidigt som vi enligt uppdrag börjat ta väsentliga kostnader

för att starta arbetet med en ny isbrytarflotta i avvaktan på beslut om stärkt finansiering.

Vi ser med stor ödmjukhet fram emot utmaningen att utveckla våra tjänster så att det motsvarar våra kunders och samhällets behov i en omvärld i stark förändring och en bransch i global konkurrens. Det är helt nödvändigt och mycket spännande att relativt snabbt göra omställningen till digitaliserade och hållbara transporter. Vi stärker därför samarbetet med branschen och representerar Sverige i ett stort antal internationella forum för att säkerställa att implementeringen sker globalt och på ett effektivt sätt för att bibehålla och stärka Sveriges konkurrenskraft.



Katarina Norén
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell

Vision

Säkra sjövägar i en hållbar
framtid genom maritimt partnerskap

Sjöfartsverket ansvarar för att förvalta och utveckla den maritima infrastrukturen i enlighet med riksdagens och regeringens beslut. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

För att uppnå visionen säkerställer Sjöfartsverket att sjöfart kan pågå dygnet runt, året om. En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning är det övergripande transportpolitiska målet. Inom ramen för detta ska Sjöfartsverket verka för att leva upp till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet, hänsynsmålen om säkerhet och hälsa samt generationsmålen för miljö och miljö kvalitet.

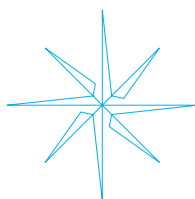
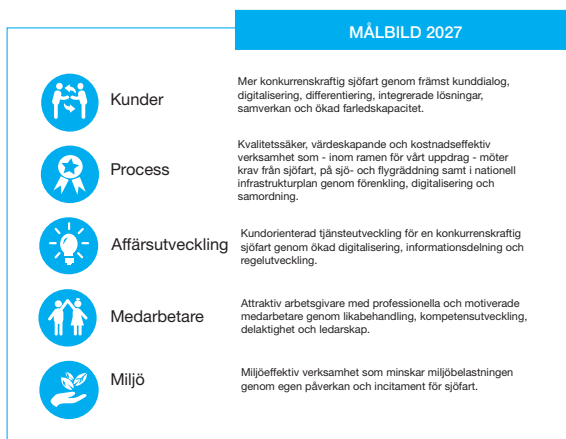
Sjöfartsverket tillhandahåller farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet, erbjuder sjömän en meningsfull fritid samt bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell och utgår ifrån fem perspektiv i modellen; Kund, Process, Affärsutveckling, Medarbetare och Miljö. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och

övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektiven Kund, Process och Affärsutveckling bidrar till regeringens satta funktionsmål med inriktning mot de transportpolitiska målen och perspektiven Medarbetare och Miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen.

Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation där processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO 14001.

Bilden nedan visar Sjöfartsverkets långsiktiga mål mot 2027.



Sjöfartsverkets ledning och styrelse

Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen, där tre personalrepresentanter också utses. Generaldirektören (GD) ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar. Arbetet i styrelsen bedrivs enligt särskild arbetsordning mellan styrelse och GD.

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

Ekonomi och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året, liksom även frågor kopplade till Sjöfartsverkets verksamhetsutveckling.

GD utgör tillsammans med cheferna för myndighetens avdelningar Sjöfartsverkets ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

Koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB (556727-4567) är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Bolaget har ett dotterbolag: SMA Maintenance AB (556760-0126)

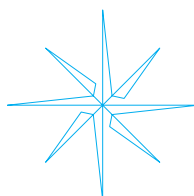
SMA Maintenance AB utför tekniskt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Bolaget är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 med tillståndsnummer SE.145.0136.

Bolaget har kapacitet att inom ramen för detta tillstånd bedriva helikopterunderhåll på typen AgustaWestland AW139. Bolaget har som främsta fokus att säkerställa hög teknisk tillgänglighet i sjö- och flygräddningssystemet

genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs från sju orter: Göteborg, Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad, Kiruna samt Billund i Danmark. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats utanför Göteborg. Rörelseresultatet för 2019 uppgår till -2 mkr, resultatet belastas av kostnader för omstrukturering. Likviditeten i bolaget är stabil. Sjöfartsverkets styrelse har fattat ett inriktningsbeslut om ökad samverkan med andra myndigheter kring helikopterunderhåll, vilket på sikt kan komma att påverka verksamheten i SMA Maintenance.

I Sjöfartsverket Holding AB bedrivs ingen verksamhet. Det tidigare dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB har likviderats under 2019. Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB och SMA Maintenance AB är Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén.

Fårö fyr.
Foto: Sjöfartsverket



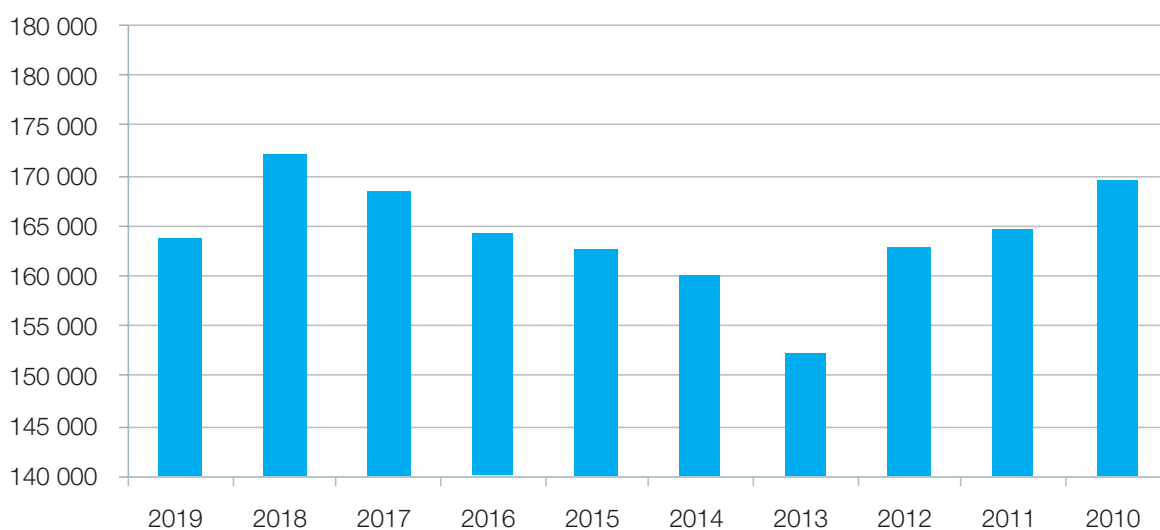
Sjöfartsmarknaden

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

Under 2018 och 2019 har registreringen av deklarationer till vissa delar förändrats, bl.a. sker numera registrering av deklarationer i alla hamnar som anlöps, kryssningsfartyg registreras vid första svenska ort, de avgiftsfria frizonerna har försvunnit, registrering av godstyper har förändrats i samband med införande av nya koder i Maritime Single Window samt att vissa omklassificeringar gjordes i samband med den nya avgiftsmodellen som infördes 2018. Det gör att historisk statistik inte alltid är helt jämförbar med årets, men i nedanstående statistik har vi tagit hänsyn till detta för att så långt det är möjligt göra dem jämförbara.

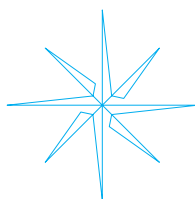
Bilden nedan visar utvecklingen gällande avgifts-
pliktiga godsvolymer över en 10 års period.

Avgiftspliktiga godsvolymer (1 000 ton)



Under 2019 omsattes i de svenska hamnarna 163,7 (fg år 171,9) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymen har minskat med 4,8 procent jämfört med föregående år. Det är främst gods transporterat med lastfartyg som står för den större delen av minskningen (-6,0 procent), men även gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har minskat, dock bara med -1,0 procent. Minskningen är främst hänförlig till att högvärdigt gods, vilket har

minskat med 7,2 procent. Det lågvärdiga godset har ökat med 13 procent men då det bara står för ca 1/8 av den totala godsmängden uppväger inte det minskningen. Transporterna av bilar och husvagnar har ökat med 6,5 procent jämfört med föregående år. Trenden för godsvolymer har under de tidigare 5 åren varit stigande, men har nu under 2019 brutits, och störst nedgång var det under det fjärde kvartalet som står för halva nedgången.



Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 74 procent (121 miljoner ton) med lastfartyg och 26 procent (42 miljoner ton) med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren. Den sjöledes transporterade godsvolymen, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till knappt 152 miljoner ton 2019. Det inrikes transporterade godset uppgick till 11,9 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt 7 procent vilket är i nivå med föregående år.

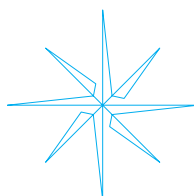
Minskningen för transporterat gods med lastfartyg uppgår till 6,0 procent, vilket i volym motsvarar 7,8 miljoner ton. Den importerade godsvolymen transporterad med lastfartyg har minskat med 6,4 procent (4,3 miljoner ton) och den exporterade godsvolymen har minskat med 6,3 procent (3,2 miljoner ton). Det inrikes transporterade godset med lastfartyg har minskat med 2,7 procent (0,3 milj ton). För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer minskat med 1,0 procent (0,4 miljoner ton). Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 13,0 miljoner vilket är i nivå med 2018.

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2019	2018	2017	2016	2015
Lastfartyg					
Utrikes gods	110 534	118 007	116 493	114 330	113 387
Därav lastat gods	47 808	51 017	54 266	51 711	50 798
Därav lossat gods	62 726	66 990	62 227	62 619	62 589
Inrikes lastat gods	10 715	11 006	9 351	9 014	9 492
Summa lastfartyg	121 249	129 014	125 844	123 344	122 879
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	41 228	41 663	41 291	39 685	38 658
Därav lastat gods	19 851	19 921	20 016	19 692	19 144
Därav lossat gods	21 377	21 742	21 275	19 993	19 514
Inrikes lastat gods	1 225	1 221	1 207	1 184	1 118
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	42 453	42 884	42 497	40 870	39 777
Summa utrikes gods	151 762	159 670	157 783	154 015	152 045
Summa inrikes lastat gods	11 940	12 228	10 558	10 198	10 611
Gods, totalt	163 702	171 898	168 341	164 213	162 656

Under 2019 ökade totala antalet anlöp marginellt jämfört med 2018. Ökningen beror på fortsatt ökat antal anlöp för lastfartyg (+ 0,9 procent) medan anlöpen för passagerarfartyg inkl. järnvägsfärjor är på oförändrad nivå. Passagerarfartyg och järn-

vägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2019 för 68 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet har varit i stort sett detsamma de senaste åren.

Anlöp, utrikes och inrikes trafik					
	2019	2018	2017	2016	2015
Lastfartyg	25 086	24 852	23 951	23 495	23 392
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	54 533	54 545	52 107	52 351	51 881
Summa anlöp	79 619	79 397	76 058	75 846	75 273



Minskningen gällande volymerna för oljeprodukter beror på att registreringen av gods förändrats under 2019 då oljeprodukter till stor del har registrerats på Övrigt ej lågvärdigt gods. Det gör att det är svårt att dra några slutsatser kring eventuell förändring. Skogsprodukter delas sedan 2018 upp i högvärdigt respektive lågvärdigt gods.

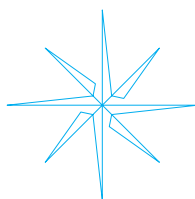
Totalt minskade skogsprodukter under 2019 med 37 procent (5,5 miljoner ton), samtidigt sker en förskjutning mot en större andel lågvärdiga skogsprodukter då den ökat från 4,2 miljoner ton 2018 till 7,4 miljoner ton. Lågvärdigt gods (inkl skog) ökade med 13 procent (2,7 miljoner ton).

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade per godstyp, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Oljeprodukter	2 915	18 034	5 450	29 485	639	4 508	9 004	52 027
Skogsprodukter	1 432	7 047	349	3 289	120	304	1 902	10 640
Övrigt ej lågvärdigt gods	54 858	36 320	64 433	45 784	5 683	2 277	124 975	84 381
Lågvärdigt gods	6 195	7 554	4 926	4 275	4 423	4 260	15 544	16 088
Lågv. Skogsprodukter	192	22	6 690	3 818	524	347	7 405	4 187
Bilar och husvagnar	2 067	1 961	2 255	2 082	551	533	4 873	4 575
Summa	67 659	70 938	84 103	88 733	11 940	12 228	163 702	171 898

Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för drygt 52 procent av landets totala antal anlöp vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Antal anlöp inom Malmö lotsområde minskade endast marginellt jämfört med föregående år. Den största ökningen av antalet anlöp har skett inom Södertäljes lotsområde, som ökat med 36 procent

men detta beror på förändring av registrering av deklarationer där Gotlandsfärjor tidigare rapporterat alla anlöp på Visby, men för 2019 är de nu fördelade på Visby, Oskarshamn, Västervik och Nynäshamn. Det förklarar även nedgången på Kalmar lotsområde med 12 procent. En stor minskning finns på Marstrands lotsområde, som minskat 8,5 procent, vilket beror på att raffineriet i Brofjorden varit stängt under stora delar av andra halvåret.

Antal anlöp per lotsområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Luleå	2 312	2 233	424	438	2 736	2 671
Gävle	2 492	2 460	7	5	2 499	2 465
Stockholm	3 057	2 758	6 930	7 068	9 987	9 826
Södertälje	1 867	1 915	1 921	862	3 788	2 777
Kalmar	4 102	3 935	3 593	4 820	7 695	8 755
Malmö	4 325	4 282	37 289	36 973	41 614	41 255
Göteborg	4 055	4 133	2 314	2 219	6 369	6 352
Marstrand	2 117	2 402	2 055	2 160	4 172	4 562
Vänern	759	734	-	-	759	734
Summa	25 086	24 852	54 533	54 545	79 619	79 397

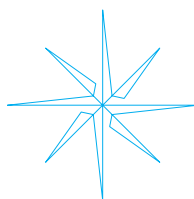


Det transporterade godset (exkl bilar/husvagnar) har minskat med 8,5 miljoner ton (5,1 procent) jämfört med 2018. Den största minskningen i ton räknat noteras i Marstrand, 6,4 miljoner ton (24 procent) vilket är avhängigt det stängda raffinaderiet i Brofjorden. Den största ökningen har skett inom Stockholms lotsområde, där det

transporterade godset har ökat med 1,2 miljoner ton (7,9 procent) vilket är en återhämtning från förra årets nedgång. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 45 procent.

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

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Luleå	6 846	6 807	5 491	6 121	2 091	1 911	14 427	14 838
Gävle	3 978	4 228	6 532	6 289	329	412	10 839	10 929
Stockholm	5 703	5 288	9 358	8 854	886	640	15 947	14 782
Södertälje	1 686	1 719	4 613	4 587	878	585	7 177	6 891
Kalmar	6 700	6 725	6 263	6 933	3 117	3 152	16 080	16 810
Malmö	16 075	16 236	18 597	18 968	485	656	35 157	35 861
Göteborg	16 283	17 491	19 005	19 523	1 864	1 812	37 152	38 826
Marstrand	7 570	9 818	10 959	14 315	1 682	2 455	20 211	26 589
Väner	751	666	1 030	1 060	56	71	1 838	1 797
Summa	65 592	68 977	81 848	86 651	11 389	11 695	158 829	167 323



Transportpolitiska mål och verksamheter

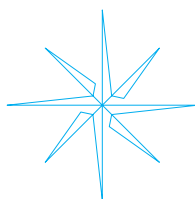
Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ha transportslags-övergripande synsätt. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Framöver gäller att funktionsmålet ska uppnås inom ramen för hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods i hela landet och hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverkets resultatredovisning delas in i verksamhetsområden. Av redovisningen ska det så långt möjligt framgå hur myndighetens prestationer bidragit till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Uppföljning av Sjöfartsverkets bidrag till de transportpolitiska målen görs genom redovisning av resultat inom följande verksamhetsområden; leverans av lotsning, utveckla och tillhandahålla farleder, leverans av sjögeografisk information, leverans av sjötrafikinformation, möjliggörande av vintersjöfart, räddande av liv, skapande av framtidens sjöfart samt erbjudande av aktiv fritid för sjömän.

VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP

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

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



Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål

Sjöfartsverket ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås, och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det bl.a. att användningen av farliga ämnen ska minska, utsläppen av växthusgaser ska minska, hushållningen med naturresurserna vara god samt att andelen förnybar energi ska öka och energianvändningen effektiviseras.

Sjöfartsverkets verksamhet påverkar särskilt fem av de sexton miljö kvalitetsmålen; Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Giftfri miljö. Verksamheten påverkar i viss mån även målen

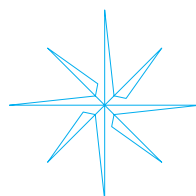
Hav i balans, Levande kust och skärgård samt Ett rikt växt och djurliv.

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

Isbrytarna har sommarlov.
Foto: Maria Groth/MostPhotos

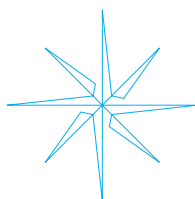


Åtgärd i genomförandeplan	Genomförande	2019
Miljödifferenterade avgifter (miljöincitamentet)	Utvidgad miljödifferentering som inkluderar flera miljöpåverkande faktorer.	Ny modell för miljödifferenterade farledsavgifter infördes 1 januari 2018. Under 2019 skedde en stark ökning av miljöincitamentet och 62 mnkr (37) återbetalades till sjöfarten för fartyg som vidtagit miljöåtgärder.
Forskning och innovation	Sträva efter att prioritera projekt som bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten både i projekt som Sjöfartsverket deltar i och vid fördelning av nationella Fol-medel genom samarbetet med Trafikverket kring offentliga medel för Fol inom sjöfartsområdet. Använda resurser i simulator och rederi för demonstrationsverksamhet och tester.	Sjöfartsverkets Fol ligger i linje med transportpolitikens hållbarhetsmål. Fol-projekt som Sjöfartsverket prioriterar för finansiering genom Trafikverkets sjöfartssportfölj har huvudsaklig inriktning på sjöfartens energieffektivisering, digitalisering, trafikledning, hållbarhet, sjösäkerhet eller kapacitets- och kompetensutveckling. Sjöfartsverket ser utökade möjligheter att bedriva forskning och innovation inom området hållbar sjöfart i och med regeringens uppdrag till Trafikverket om att utöka och bredda programmet inom sjöfartsforskning med upp till 100 mnkr.
Lång- och kort-siktig ambition för klimatneutralitet	Ta fram underlag för ställningstagande om vilken ambition vi ska ha på kort och lång sikt på vägen mot klimatneutralitet.	Sjöfartsverkets övergripande miljömål har uppdaterats vilket bl.a. innebär en ambitionsökning angående minskningen av utsläppen av CO ₂ . En miljöhandlingsplan färdigställs i början av 2020 för att påskynda och systematisera arbetet med verkets miljömål.



Fortsättning från föregående sida

Åtgärd i genomförandeplan	Genomförande	2019
Energieffektivisering av våra fartyg	Undersöka möjligheter att effektivisera motorer, ventilationssystem, värmesystem samt genomföra de projekt som är ekonomiskt rimliga. Projektera ny isbrytare med inriktning att driftsättning sker under 2021. Undersöka om återstående klimatpåverkande utsläpp från drivmedel kan klimatkompenseras.	Genomfört: På isbrytare i Atleklass testas frekvensstyrning av kylvattenpump till propellermotor (PM). Testet har genomförts under 2018/2019 på två PM, enligt beräkningar kan detta ge en besparing på ca 1,5 m³ bränsle/år. Frekvensstyrning av kylfläktar till PM och huvudgeneratorer (HG) har testats på en PM, förväntad besparing är ca 6,5 m³ bränsle/år. Utvärderingarna visar behov på ytterligare tester innan beslut om genomförande tas. Beslut att genomföra design av en ny isbrytare har fattats under 2019. Utifrån nuvarande planering kan en första ny isbrytaren levereras 2023. Undersökta möjligheter: Klimatkompensation av Sjöfartsverkets verksamhet undersöktes under 2017. För närvarande planeras ingen klimatkompensation utan fokus är att istället genomföra utsläppsminskade åtgärder inom den egna verksamheten.
Klimatneutrala lotstransporter	Optimera energianvändningen för uppvärmning av lotsbåtar. Minska bränsleförbrukningen genom anpassad fart och körteknik samt smartare planering av lotstransporterna. Utveckla effektivare lotsbåtskoncept för nya lotsbåtar. Successivt byta ut gamla motorer.	Under 2019 har ett koncept tagits fram för att skapa en fossilfri lotsstation.
Använda nedbrytbara produkter fria från farliga ämnen	Identifiera löpande vilka produkter vi kan avstå från eller som kan ersättas med hälso- och miljövänligare alternativ.	Kemikalieinventering har skett i Sjöfartsverkets alla verksamheter och registrerats i verkets nya kemikaliehanteringssystem. Verksamheten har utbildats i systemet som garanterar lagenlig hantering av säkerhetsdatablad. En struktur för hantering av kemikalier har upprättats som med start under 2020 beräknas minska mängden kemikalier i verksamheten såväl som antalet klassade kemikalier.
Ställa miljökrav i upphandlingar	Översyn av rutiner och instruktioner för upphandling och leverantörskontroll.	En inköpsprocess byggdes under 2018 upp vilket resulterade i att miljökrav idag ställs vid upphandlingar. Myndigheten behöver dock vidareutveckla detta arbete med en strategi för att tydligare arbeta mot miljömålen. I dagsläget saknas kompetens inom detta område på verket.
Inventera och åtgärda misstänkta markföroreningar	Identifiera och prioritera vilka områden som behöver saneras. Planera eventuella saneringar.	2019 har de sista kvicksilverlagrade roterande linserna bytts ut (fyra) och fyra cisterner vid fyren Trubaduren har ställts av. Vidare har sanering av mark runt Hakens fyr förberetts och provgrävningar på området inleds under våren 2020.



Sjöfartsverkets långsiktiga miljömål

Sjöfartsverket har sedan 2012 två långsiktiga och verksamhetsövergripande miljömål; att mellan 2012 och 2023 minska elförbrukningen med 25 procent och att minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen med 10 procent. Båda målen följs upp med femårsmedelvärden i ett försök att neutralisera effekterna av ett varierat väder, bl.a. isutbredningens omfattning vintertid.

Elförbrukning

Sjöfartsverkets förbrukning av el har sedan 2012 minskat med 14 procent. Förbrukningen har sedan 2015 legat kring 65 000 GJ och minskningstakten sedan början av mätperioden har således stagnerat. För att myndighetens mål om minskad elförbrukning med 25 procent mellan 2012 och 2023 ska uppnås, behöver arbetet intensifieras.

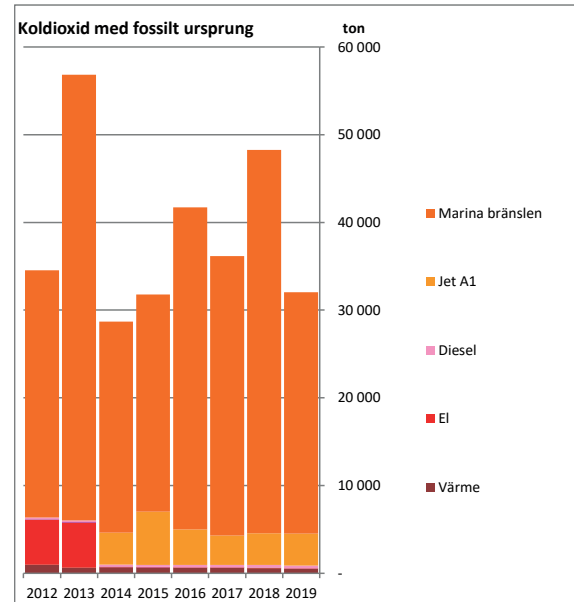
Utsläpp av koldioxid

Sjöfartsverkets släppte år 2019 ut 37 709 ton koldioxid (femårsmedelvärde), vilket är en minskning med 21 procent jämfört med femårsmedelvärdet för 2012 (se figur). I absoluta värden släppte Sjöfartsverket 2019 ut 31 699 ton (se figur). Minskningen beror främst på ett gynnsamt isläge under ett antal år och endast mycket begränsat på utsläppsminskande åtgärder utförda inom Sjöfartsverkets verksamhet.

För att säkerställa att Sjöfartsverkets mål om koldioxidminskningar på 10 procent mellan 2012 och 2023 nås, behöver arbetet intensifieras och systematiseras.

Uppgift, mål och måluppfyllelse

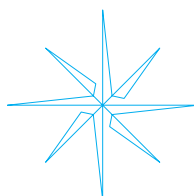
Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem.



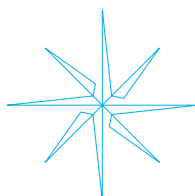
Utsläpp av koldioxid (ton) med fossilt ursprung inom Sjöfartsverket. 2014 gick Sjöfartsverket över till grön el vilket markant minskade utsläppen av CO₂. Samma år inkluderades verkets helikopterverksamhet i statistiken vilket ökade utsläppen. Källorna är indelade i värme, el, diesel, Jet-A1 (helikopterbränsle) och marina bränslen (fartyg och båtar).

Sjöfartsverket redovisar de verksamhetsmål som bäst beskriver respektive verksamhet på en övergripande nivå. Under 2018 påbörjades ett arbete med att se över mål och mått inom Sjöfartsverket men för 2018 redovisas enligt tidigare struktur. Målen har delats upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet) eller hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa). Under rubriken nyckeltal redovisas de verksamhetsmål som är relevanta för respektive verksamhet. Under rubriken personal anges antal årsarbetskrafter och statistik över sjukfrånvaro.

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



Verksamhet	Nyckeltal och mål 2019	Måluppfyllelse	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
Farleder	Tillgänglighet DGPS = 99,8 % Tillgänglighet ViVa = 95,0 % Vårutprickning (enligt plan)	99,57 % 84,81 % Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 176,2 Sjukfrånvaro = 3,74 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål = 100 %	2 tim 36 min 100 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 3,2' Sjukfrånvaro = 2,35 %
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning = 5 000 km ² Införande av djupdata i DIS ² expressärende (inom 1 månad) = 90 % Införande av djupdata i SJKBAS ³ expressärende (inom 3 månader) = 90 % Leverera ENC ⁴ (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar) = 95 % Antal externa ENC-användare = 5 000 st	5 187 km ² 81 % 14 % 99 % 4 499 st	Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 95,1 Sjukfrånvaro = 2,48 %
Sjötrafik-information	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st	7 st ⁵	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 50,2 Sjukfrånvaro = 4,76 %
Lotsning	Leverans av lots inom 5 timmar = 95 % Antal webbaserade lotsbeställningar = 90 %	99,2 % 92,9 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 381,5 Sjukfrånvaro = 2,12 %
Sjömans-service	Antal fartygsbesök = 9 000 st	9 221 st	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 16,6 Sjukfrånvaro = 4,91 %
Sjö- och flygräddning	Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom: 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten 90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	98,2 % 81 % ⁶ För litet mätvärde För litet mätvärde	Hänsynsmål Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 147,1 Sjukfrånvaro = 1,67 %
Myndighets-uppgifter	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 43,8 Sjukfrånvaro = 1,83 %
Gemensamma funktioner	Administrativa kostnader i procent av rörelse-kostnader = 11 % Antal årsanställda i procent av totalt antal års-anställda = 15 %	12,9 % 17,6 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 195,3 Sjukfrånvaro = 3,57 %

¹ Isbrytarna bemannas via externt företag.² Databassystem för lagring av djupdata.³ Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.⁴ Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.⁵ Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.⁶ Utan hänsyn tagen till ärendets grad av brådska.

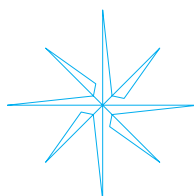
Strategiska mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverket ska leverera ett resultat som uppgår till avkastningskrav i regleringsbrevet om 3,5 procents räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på sikt uppgå till lägst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen fick under 2019 uppgå till en total ram om 100 mnkr. Farledsavgifterna, som tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller hämtar/lämnar passagerare i svensk hamn får enligt regleringsbrevet öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS).

Uppfyllelse av de ekonomiska målen framgår av mer detaljerat ekonomiavsnitt.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket för 2019 fastställt strategiska mål mot 2027 inom fem målområden i enlighet med den nya styrmodellen. Då dessa strategiska mål helt nyligen beslutats har ingen mätning gjorts under 2019, men det finns framtagna delmål med planerade mätningar och förutsättningsskapande aktiviteter som kommer att genomföras fram till 2027.

Målområde	Övergripande mål år 2027	Mätbart mål år 2027
Kund	Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.	1) Nöjd kundindex (NKI) > 70 2) 25 % av tjänsterna är differentierade utifrån säkerhet, miljö, kundbehov och produktionskostnader 3) Ledtid för ett standardlöp har reducerats med 15 % 4) Inga allvarliga olyckor inom sjöfarten på grund av brister inom Sjöfartsverket
Process	Kvalitetssäker, värdeskapande och kostnadseffektiv verksamhet – inom ramen för vårt uppdrag – möter krav från sjöfart, på sjö- och flygräddning samt i nationell infrastrukturplan genom förenkling, digitalisering och samordning.	1) Minskade ackumulerade kostnader med minst 725 mnkr jfr med 2017 (Framtidsprogrammet) 2) Inga allvarliga anmärkningar eller större avvikelser vid tredjepartsrevision
Affärsutveckling	Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.	1) Mer än 10 nya efterfrågade tjänster (externt) inom Sjöfartsverkets uppdrag 2) Ökade ackumulerade intäkter med minst 325 mnkr jfr med 2017 (Framtidsprogrammet)
Medarbetare	Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.	1) MMI > 75 för hela Sjöfartsverket, men inte lägre än 60 för någon enhet 2) Efterfrågade experter inom nautisk och för Sjöfartsverket relevant teknisk kompetens 3) Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor 4) I mätning uppfattas Sjöfartsverket som en attraktiv arbetsgivare
Miljö	Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.	1) Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 20 % jfr med 2012 2) Minska energiförbrukningen för byggnader 15 % jfr med 2012 3) Miljöincitament i avgiftsmodellen uppgår till 120 mnkr* (* ej ännu beslutat av styrelsen)



Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2019. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under gemensamma funktioner. De administrativa posterna har därefter via schabloner fördelats ut på de olika verksamheterna som indirekta intäkter och kostnader.

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

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

Farleder

Sjöfartsverket har med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassat farledssystemet till rådande transportbehov, ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Ett effektivt underhållsarbete av befintlig teknik och utmärkning med tillhörande kontroller av farledsnätet bedrivs, i syfte att bibehålla tillgänglighet och framkomlighet och fullgod sjösäkerhet.

Den övergripande målsättning för farledsverksamheten är:

- Vi säkerställer att de farleder staten svarar för anpassas till förändrade trafikmönster och transportbehov i den takt och omfattning som är möjligt sett till finansiering och resurser.
- Vi ser till att utmärkningen av farleder anpassas till dagens och framtidens behov.
- Vi har en tillgänglighet på DGPS och ViVa som är minst 99,8% respektive 95%.

Måluppfyllelse/Farleder i Sverige		
	Mål 2019	Utfall 2019
Tillgänglighet DGPS	99,8 %	99,57 %
Tillgänglighet ViVa	95,0 %	84,81 %

ViVa står för Vind och Vatteninformation, en app för smart-phone som bygger på data från väderstationer runt om Sveriges kust. Mätstationerna ger information om vindhastighet, vindriktning, vattenstånd, vattenström, vattentemperatur, lufttryck, luftfuktighet och lufttemperatur m.m.

DGPS står för Differentiell GPS, ett system som används för att förbättra precisionen för aktuell position, jämfört med att använda enbart GPS-signal via satellit.

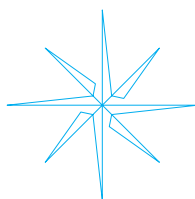
Måluppfyllelse 2019

De övergripande målsättningarna för farledsverksamheten har uppnåtts under 2019. Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i tät dialog med Trafikverket såsom ansvarig planeringsmyndighet för samtliga transportslag. Sjötransportssystemet har i flera utredningar konstaterats ha en stor outnyttjad potential, som genom trimningsåtgärder och i enstaka fall större åtgärder, kan ersätta en stor del av de godstransporter som idag belastar och sliter på landinfrastrukturen.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket har under året arbetat vidare med de pågående farledsprojekten, där Södertälje kanal och sluss fortsatt är i ett genomförandeskede. Projektet har visat sig vara svårare än beräknat vilket gjort att tidigare leverantör och Sjöfartsverket under hösten 2019 kommit överens om att avsluta samarbetet.

Projektet Malmöporten i Luleå är i fäsen för förberedelse för byggstart där byggstarten är planerad till 2024. Landsortsfarleden har beslutats



tats för genomförande under 2024 och kommer bli föremål för regeringsprövning under 2020. Trafikverket och Sjöfartsverket har gemensamt startat upp projektet för nya slussar i Trollhätte kanal under 2019 och projekteringsarbetet kommer intensifieras under 2020. Fördjupningen av farleden till Skandiahallen i Göteborg är i ett farledsutredningsskede. Farledsutredningens syfte är att fastställa kapacitetsbehovet och ta fram en motsvarande farleds- och hamnutformning med hänsyn tagen till natur- och miljövården. Trimningsåtgärderna i Hargshamn var i ett genomförandeskede redan under 2019 och planeras avslutas innan utgången av 2020. Utredning av övriga trimningsåtgärder har förberetts eller påbörjats under året och beräknas fortsätta under 2020 avseende bl.a. åtgärder i farlederna till Strömstad, Ystad, Karlskrona och Sundsvall.

I Trollhätte kanal har bytet till LED-ljus i farleden färdigställts under hösten, sjökabelbytet på södersträckan har fortgått under 2019, energiupptagande plattor har satts upp i slussarna för att minimera skadorna på slusskonstruktionen, liksom sedvanligt underhåll på farled och slussar.

Under 2019 har byggnadsunderhållet på fyra haft fokus på södra norrlandskusten och Stockholmsområdet. Ett antal fyra har under året byggts om fyrtekniskt vilket bl.a. inneburit övergång till LED-teknik, vilket fordrar mindre löpande underhåll.

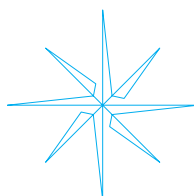
För att hantera omsättning och nyetablering av mindre ledfyra har ett ramavtal för kompositfyra med ringa underhållsbehov upphandlats. Denna typ av fyra är robusta, estetiska, har bra arbetsmiljö, bra väderskydd för fyrutrustningen och få utstickande delar som fåglar kan landa på. Fyrtypen kommer succesivt att öka i antal i farlederna.

Ett projekt som syftar till att skapa ett gemensamt havsvattenståndsmätarnät tillsammans med SMHI har avslutats. Projektet har haft som mål att minska underhållet på mätutrustningen, ta bort överflödiga stationer, öka noggrannheten i mätningen och ha en gemensam datahantering. Det går redan se effekter avseende minskat antal felavhjälplingar och en bättre datakvalitet.

Ekonomi

Resultaträkning Farleder, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	77 203	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	42 185	49 929	22 949
Summa direkta rörelseintäkter	119 388	127 132	100 152
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-131 995	-127 745	-119 142
Övriga externa kostnader	-98 648	-81 667	-77 427
Avskrivningar	-68 620	-80 859	-79 674
Summa direkta rörelsekostnader	-299 263	-290 271	-276 243
Resultat före indirekta rörelseposter	-179 875	-163 139	-176 091
Indirekta rörelseintäkter	5 406	5 714	5 086
Indirekta rörelsekostnader	-52 568	-51 671	-71 015
Rörelseresultat	-227 037	-209 096	-242 020

De minskade intäkterna under 2017 berodde på att den tidigare finansieringen, som erhållits från Trafikverket för förtida avskrivningar i Mälarpjektet, återfördes. Under 2019 och framåt genomförs en ökad satsning på översyn och underhåll av verkets sjösäkerhetsanordningar vilket medför ökade kostnader.



Isbrytning

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

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning som fördelar isbrytarresurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is- och trafiksituationen. Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till april disponeras vid behov ytterligare isbrytande fartyg genom avtal.

Övergripande målsättning för isbrytningsverksamheten

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

Måluppfyllelse 2019

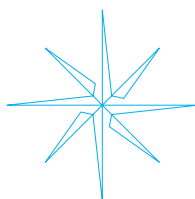
Den varma sommaren 2018 satte sina avtryck även på isbrytningsverksamheten 2019. De förhållandevis höga ytvattentemperaturerna i Bottenviken och Bottenhavet i kombination med övervägande mildt vinterväder medförde att isbrytarsäsongen 2018 – 2019 inte kan betecknas som annat än mycket lindrig ur alla hänseenden.

Den milda isvintern innebar att 98 procent av fartygen anlöpte hamn för egen maskin eller fick assistans utan väntetid. För de fartyg som behövde vänta på assistans var den genomsnittliga väntetiden två timmar och 36 minuter (fyra timmar och 13 minuter föregående säsong). Totalt under säsongen assisterades 561 fartyg, vilket kan jämföras med 1 355 under föregående säsong. Antal bogserade fartyg var 22 (42). Den sammanlagda tiden för assistering var 1 076 timmar.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Istillväxten i de svenska farvattnen gick förhållandevis långsamt i slutet av 2018. Säsongens första restriktioner trädde ikraft i december 2018 och

Isbrytare i Luleå hamn.
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket



Ale försattes i beredskap. Vattnet i Bottenviken höll dock förhållandevis hög temperatur för årstiden, vilket ledde till att den första assistansen gjordes först i mellandagarna. Ale höll sedan ställningarna som enda svenska isbrytare i drift till mitten av januari, då hon avgick från Bottenviken mot Väneren. Övriga svenska isbrytare samt den inhyrda Thetis togs därefter successivt i drift. Kylan fortsatte i slutet av januari vilket ledde till snabb istillväxt i framförallt Bottenviken, men även längs kusterna i Bottenhavet.

Tidigt i februari slog väderläget i Skandinavien om till betydligt mildare och blåsigare väder, vilket omgående innebar att isläget i samtliga svenska farvatten förändrades och från slutet av februari kunde flera av de svenska isbrytarna endast ligga i beredskap.

Den 20 april avslutade Frej sin expedition. Ale tog ensam hand om trafiken i Bottenviken, med Ymer som backup vid kaj i Luleå. Efter en lindrig vinter avslutades sedan den operativa isbrytningen den 3 maj och Ale lämnade som sista isbrytare

verksamheten för säsongen. Därmed avslutades issäsongen två veckor tidigare än normalt.

Under början av sommaren gick Ale, Atle, Frej och Oden på varv i Landskrona. Atle, Frej och Oden gick in för sina femårsöversynen medan Ale dockades för att montera den större bogserklykan vilket skall göra det lättare att bogsera lite större tonnage.

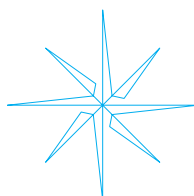
Oden avgick efter midsommar med kurs på Thule, Grönland. Under perioden fram till och med slutet av september genomfördes två expeditioner, båda med start i Thule. Den ena i Kanadas norra arkipelag, d.v.s. i delar av Nordvästpassagen. Den andra till den svårtillgängliga Ryderglaciären i nordvästra Grönland. Genom att kartlägga området kring glaciären, kan forskarna hitta orsakerna till historiska förändringar av glaciären, vilket kan hjälpa oss att förstå hur den marina kryosfären påverkas av klimatförändringar.

Projektet med utveckling av informations- och ledningssystemet IBNET har fortsatt under hela 2019.

Ekonomi

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	200 000
Övriga externa intäkter	83 404	43 897	45 432
Summa direkta rörelseintäkter	83 404	43 897	45 432
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-26 117	-11 817	-8 801
Övriga externa kostnader	-336 795	-297 631	-250 306
Avskrivningar	-17 519	-26 754	-29 662
Summa direkta rörelsekostnader	-380 431	-336 202	-288 769
Resultat före indirekta rörelseposter	-297 027	-292 305	-243 337
Indirekta rörelseintäkter	4 344	4 592	4 087
Indirekta rörelsekostnader	-42 242	-41 521	-57 066
Rörelseresultat	-334 925	-329 235	-296 316

I syfte att stärka den finansiella ställningen erhöll Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mnkr per år under åren 2014-2016. 200 mnkr av dessa var hänförliga till isbrytningsverksamheten. I svintrarna 2016 och 2017 var mycket lindriga medan isvintern 2018 var mer åt det normala hållet vilket medförde ökade kostnader för bl.a. drivmedel och inhyrning av fartyg.





Sjömätaren Anders Bure
Foto: Mårten Hörlin

Sjögeografisk information

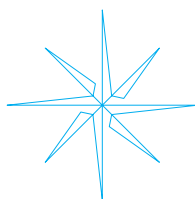
Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att ansvara för sjökartläggning inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, vilket sker genom utgivning av sjökortsprodukter. Intresset för sjögeografisk data ökar i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för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

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

Sjömätning i svenska farvatten sker enligt en fastställd plan, som även är överenskommen

inom HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission). Ett sätt att möta de ambitiösa målen inom HELCOM-planen är att samverka med övriga Östersjöländer.

Inom Sjögeografisk information bedrivs en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder genomförs för att höja kvaliteten på sjögeografiska data enligt en långsiktig plan och att Sjöfartsverket publicerar de produkter som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i uppdateringar och revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter vilket inkluderar navigationsvarningar och Ufs. Uppdaterade sjökort produceras, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten, navigationsvarningar sänds som MSI (Maritime Safety Information).



Övergripande målsättning för sjögeografisk information

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används för kommersiell sjöfart ska sjömätas i enlighet med överenskommelsen inom HELCOM.
- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.
- Vi tillhandahåller sjökort, ENC (elektroniska sjökort) och publikationer inklusive uppdateringar och MSI.

Måluppfyllelse 2019

De övergripande målsättningarna för verksamheten har delvis uppnåtts under 2019.

Sjömätning har utförts enligt plan inom farleder upptagna i HELCOMplanen, inom projektet med Försvarsmakten samt inom områden för inre vattenvägar (IVV i Brofjorden samt Nynäshamn). All sjömätning är gjord av egna resurser under året och ingen extern upphandling av sjömätning är gjord.

Totalt har en yta motsvarande 5 187 km² sjömeets i år av egna resurser (mål=5 000 km²)

Idag är 68 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard. Målet är att 75 procent ska vara mätt till 2020.

	Mål 2019	Utfall 2019
Införande av djupdata i DIS		
Expressärende (inom 1 månad)	90%	81%
Införande av djupdata i SJBAS		
Expressärende (inom 3 månader)	90%	14%
Leverera ENC (EN/ER) till Primär		
Expressärende (inom 7 dagar)	95%	99%
Antal externa ENC-användare	4 000 st	4 449 st
Genomförande av interna sjömätningar, km ²	5 000 km ²	5 187 km ²

För målen gällande DIS, SJBAS och ENC har Sjöfartsverket medvetet gjort en prioritering där sjömätning tillåts utföras i större grad än vad efterföljande produktion klarar av. Detta får till följd att djupdata- och sjökortsprodukter inte uppdateras i den takt som planerats. Här prioriteras ärenden som satt med status "Expressärende".

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

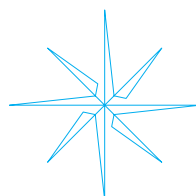
En förstudie har gjorts för att göra en större översyn av IT-komponenterna som stödjer processen för djupdatahantering. Studien har bl.a. belyst behov av stöd för produktion av framtida djupdataprodukter och behov av förvaltning av rådata. Studien har även tittat på befintliga komponenters tekniska kontinuitet samt prestanda och användarvänlighet jämfört med liknande system i drift hos grannländer.

Arbete med att upphandla ett nytt verktyg för sjökortsproduktion har gjorts under året. Förhoppningen är att det kommer underlätta bl.a. generalisering av kurvor. Projekt Sjökortsliftet, som hanterar byte av referensnivå i sjökortsdatabasen löper på enligt plan och området Haparanda-Stockholms norra skärgård (ca 35 procent av totala ytan) är hanterad. Projektet förväntas pågå till 2024.

Sjöfartsverket har återigen tilldelats ett uppdrag inom EMODnet (the European Marine Observation and Data Network) för att leverera sammanställda djupdatamodeller över Östersjön. Sjöfartsverket har under flera år åtagit sig att samla in djupdata från Östersjöländerna och sammanställa terrängmodeller över dessa för leverans dels till EMODnet, och Östersjödatabasen.

ADAPT är ett samarbetsprojekt mellan Sjöfartsverket, Stockholms läns landsting och Ålands landskapsregering som beviljats EU-finansiering genom EU:s regionala utvecklingsfond Interreg Central Baltic. Projektet som pågått sedan 2016 avslutades i augusti 2019. Många säkerhets- höjande, tids- och miljöbesparande åtgärder har hittats i projektet bl.a. drygt 100 ruttförbättringar inom Stockholms och Ålands skärgårdar. Insamling av djupinformation blev klar under 2018 och det har under 2019 bedrivits ett intensivt arbete för att uppdatera sjökortsinformationen.

Försvarsmakten har visat intresse av att Sjögeografi utvecklar sin produktionsförmåga för ett ökat stöd för tillhandahållande av såväl civila som militära produkter. Tillsammans med Försvarsmakten och Kustbevakningen har



Sjöfartsverket identifierat ett behov av att kunna erbjuda en robust och redundant distribution av såväl sjökort, ENC och andra data nödvändiga för samhällsviktiga funktioner inom totalförsvaret. En ansökan om 2:4 medel från Myndigheten för Säkerhet och Beredskaps krisberedskapsanslag har lämnats in för att få möjlighet att genomföra detta under perioden 2020-2022.

Enligt Sjöfartsverkets instruktion så representerar Sjöfartsverket Sverige inom IHO. Där pågår ett omfattande revisionsarbete med ett förslag till ny strategisk plan för IHO 2021-2026. Verket har deltagit i BSHC (The Baltic Sea Hydrographic Commission) vid ett tillfälle under året, i Polen samt under NHC (Nordic Hydrographic Commission) vid ett tillfälle, i Finland. Verket har även deltagit som medlem i IHO Council som invald representant för NHC under perioden 2017-2020 samt invald (2019) att representera BSHC i Council för perioden 2020-2023. Deltagande i HSSC (Hydrographic Services and Standard Committee) skedde i början av maj i Sydafrika där en medarbetare i Sjöfartsverket valdes

till posten som vice ordförande för ett av de viktigaste arbetsorganen i IHO. Lantmäteriet företräder Sverige i FN-gruppen UN-GGIM och efter önskemål bistod Sjöfartsverket med stöd och hjälp avseende ett svenskt ställningstagande vid en agendapunkt på FN-mötet i New York under augusti. IHO och även ett antal av dess medlemsstater är representerat i UN-GGIM.

Sjötrafikservice

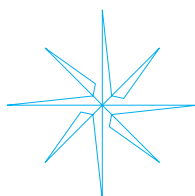
Sjötrafikservice omfattar funktionerna VTS, Sjösäkerhetstjänster, Anlöpsplanering och Anlöpsservice. Funktionerna drivs från trafikcentralerna i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand samt vid enheten Anlöpstjänster i Norrköping.

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

Ekonomi

Resultaträkning sjögeografisk information, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	52 000	77 908	61 994
Summa direkta rörelseintäkter	52 000	77 908	61 994
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-92 101	-92 446	-85 898
Övriga externa kostnader	-41 332	-69 184	-54 049
Avskrivningar	-7 279	-7 478	-7 430
Summa direkta rörelsekostnader	-140 712	-169 108	-147 377
Resultat före indirekta rörelseposter	-88 712	-91 200	-85 383
Indirekta rörelseintäkter	2 606	2 755	2 452
Indirekta rörelsekostnader	-25 345	-24 913	-34 239
Rörelseresultat	-111 451	-113 358	-117 170

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



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

Övergripande målsättning för sjötrafikservice

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

Måluppfyllelse 2019

Under 2019 skedde fem grundstötningar och två kollisioner vilket är tre fler än under föregående år. I samtliga fall var olyckorna utanför VTS-operatörens kontroll och möjlighet att kunna påverka. I övrigt är antal loggförda ingripanden på ungefär samma nivå som föregående år.

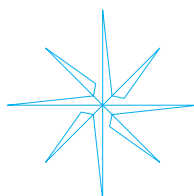
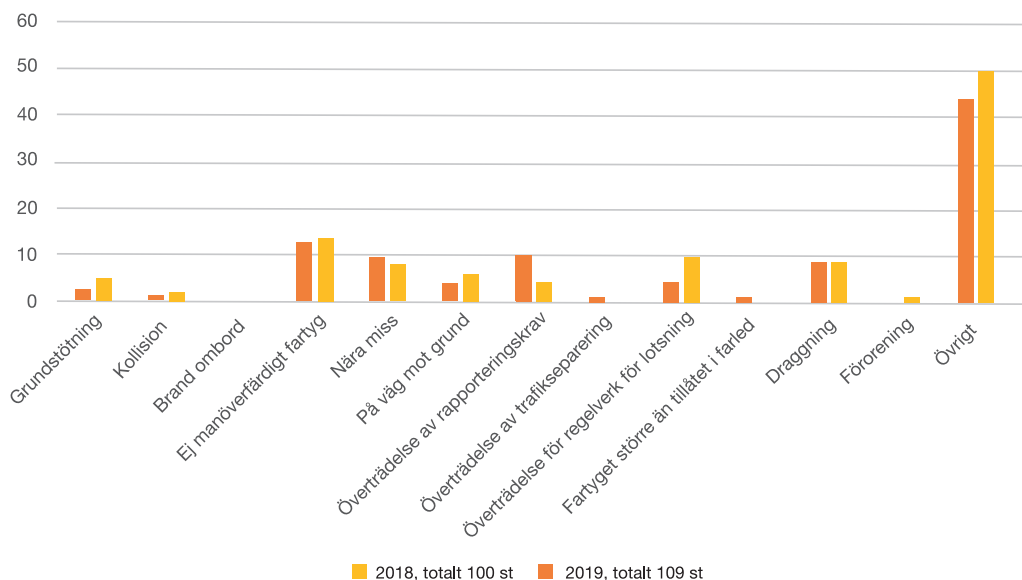
Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket har fyra VTS-centraler som arbetar i nio fastställda VTS-områden. Centralerna finns i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. Sound VTS i Malmö opererar det internationella rapporteringssystemet SOUNDREP för Öresund.

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

Utifrån ett pågående samarbete med Göteborgs Hamn AB i trafikcentralen Gothenburg Approach, sker ett utvidgat arbete med att bygga upp en processtyrd anlöpsplanering. Underlag för ett liknande samarbetsprojekt, Stockholm Approach, har reviderats och ska lämnas in för klartecken. Projektet följer modellen för projektet GotApp i Göteborg.

Loggförda ingripanden VTS



I Norrköping finns en enhet som ansvarar för kundsupport och internt verksamhetsstöd inom verksamhetsområdet sjötrafikservice. Detta sker dels genom direkt kundstöd dygnet runt men också genom en systematisk förvaltning av IT-stödet för Sjöfartsnära tjänster. Under 2019 har det bedrivits ett intensivt arbete med två större projekt, ett för bättre kontroll av intäktsflödet och ett som innebär en långsiktig planerad digitalisering av processer och tjänster. Här sker också operativ hantering av ärenden som berör fartygsanmälningar och annan rapportering via systemen Maritime Single Window och Safe Sea Net/Safe Sea Net Sweden.

Området för Sjötrafikservice är i en stark utvecklingsfas. En översyn av verksamhetens målbild, mätetal och processtruktur har inletts som en del av arbetet med Sjöfartsverkets Framtidsprogram.

Inskickad framställan till regeringen, i samarbete med Transportstyrelsen, om en ny VTS-lag bevakas och följs upp. En konsekvens av detta är att valda delar av ledningssystemet förbereds för att klara en IMO-revision mot relevanta IMO-resolutioner 2020.

Upphandling av ett nytt VTS-system har försenats men i januari 2020 kommer ett tilldelningsbeslut

tas varpå implementering av ny programvara och ny transmissionsteknik genomförs med efterföljande utbildning av operatörer. Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS i fartygsrapporteringssystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Danska staten är partner i upphandlingen av nytt VTS-system.

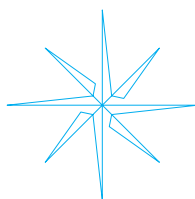
Infrastruktursatsningen i Göteborg med nya Göta älv-förbindelser fortgår och Trafikverkets två delprojekt är i stort sett slutförda. Göteborgs Stad fortsätter sitt stora broprojekt som ska resultera i en ny förbindelse mellan stadskärnan och Hisingen. Sjöfartsverkets koordinering av sjötrafiken under byggnationstiden styrs via särskilda avtal.

Förberedelser och framtagande av projektdirektiv för projektet Digital Transformation av Sjöfartsnära Tjänster har pågått under 2019. Projektets syfte är att automatisera och ytterligare digitalisera våra arbetsflöden i Anlöpsprocessen. Projektet är en del i branschprogrammet Digitalt Anlöp.

Förberedande arbete har inletts och pågår som rör implementering av den nya EU-förordningen om ett gemensamt europeiskt inrapporteringssystem i ett Single Window-koncept, EMSWe.

Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	9	-	-
Övriga externa intäkter	3 893	2 802	3 058
Summa direkta rörelseintäkter	3 902	2 802	3 058
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-52 628	-37 150	-34 328
Övriga externa kostnader	-10 854	-8 508	-6 626
Avskrivningar	-2 291	-2 293	-2 179
Summa direkta rörelsekostnader	-65 773	-47 951	-43 133
Resultat före indirekta rörelseposter	-61 871	-45 149	-40 075
Indirekta rörelseintäkter	1 963	2 075	1 847
Indirekta rörelsekostnader	-19 087	-18 762	-25 785
Rörelseresultat	-78 995	-61 836	-64 013

Personalkostnaderna och övriga externa kostnader har ökat under de senaste åren till följd av tillkommande arbetsuppgifter.



Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning som ska öka sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handelssjöfarten. Fartyg som är över 70 meter långa eller 14 meter breda (eller i vissa fall med mer än 4,5 meter djupgående) är i de flesta farleder lotspliktiga. Fartygsbefäl som ofta trafikerar viss farled kan, efter prövning av Transportstyrelsen, för specifikt fartyg, erhålla ett farledstillstånd, som innebär ett medgivande att framföra fartyget utan att behöva anlita lots. Sjöfartsverket tillhandahåller även lots utanför svenskt inre vatten, så kallad öppensjölotsning. För att lots ska få utföra denna typ av lotsningar, som alltså inte omfattas av lotsplikten, krävs en specifik utbildning för att erhålla ett så kallat Red card certifikat.

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

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

Övergripande målsättning för lotsningsverksamheten

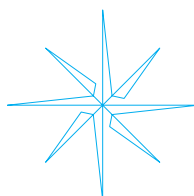
- Vi har en högkvalitativ lotsningsverksamhet som möter kundens och samhällets behov av en säker och hållbar sjöfart.
- Andelen fartyg som får lots inom överenskommen tid (fem timmar) ska överstiga 95 procent.
- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, som till exempel öppensjölotsning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

Måluppfyllelse 2019

De övergripande målsättningarna för verksamheten har till stora delar uppnåtts under 2019. Servicegraden, d.v.s. hur stor andel av



Rickard Nilsson, lots Skellefteå.
Foto: Jonas Westling



lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och medelvärde för alla lotsområden var under perioden 99,2 %. Inget område ligger under målvärdet. Under november 2019 följde verksamheten upp servicegraden manuellt på alla lotsplaneringscentraler. Bakgrunden är att nyckeltalet sannolikt inte är helt rättvisande då det beräknas utifrån överenskommen tid. Under testperioden gjordes jämförelse i stället mot önskad tid och visade på en servicegrad om knappt 95 procent. Den officiella statistiken för samma månad uppgick till 99 procent. 2018 gjordes motsvarande manuella mätning. Då uppgick servicegraden till 96 procent utifrån önskad tid.

Marknadsföringsinsatserna för öppensjö- och sundslotsningar fortsätter genom kontakt med större rederier. Insatserna har bidragit till att öppensjö- och sundslotsningar ökar för sjätte året i rad. Dessa lotsningar har ökat med 10 procent eller 130 uppdrag jämfört med 2018.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). MSW

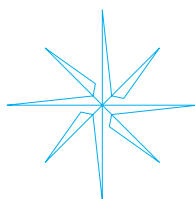
Reportal är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. De flesta beställningar, 92,9 % under 2019, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via MSW Reportal.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från ca 46 000 per år till en nivå på ca 33 500 per år. Orsaken är bl.a. att fartygen har blivit större och därmed färre, men också strukturella förändringar som innebär att mer gods transporteras landvägen. Under 2019 har antalet lotsningar ökat marginellt jämfört med föregående år och uppgick till 33 574 (33 555 år 2018). Procentuellt sett har ökningarna varit störst inom Gävle, Malmö och Vänerns lotsområden där ökningarna varit mellan 5-7 procent. De största procentuella minskningarna finns inom Marstrands och Södertäljes lotsområden. Störst har minskningen varit i Marstrand med 483 lotsningar eller drygt 12 procent, vilket till stor del



Mats Malmberg har lagt till vid Skandiahallen.
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket



beror på att raffinaderiet i Brofjorden varit stängt under delar av andra halvåret. Malmö är det lotsområde där flest lotsningar utförs. Det beror bl.a. på ökningen av genomfartslotsningar i Öresund under de senaste åren.

Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2019 som ett led i att uppnå högre grad av kostnadstäckning i lotsningsverksamheten, anpassad efter kundernas efterfrågan både vad avser geografisk lokalisering och service. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till cirka 96 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till knappt 83 procent.

Under året har arbetet med att minska den totala energianvändningen fortsatt. Det görs bl.a. genom effektivare uppvärmning av lotsstationerna och lotsbåtarna då de ligger till kaj samt fortsatt övergång till bränslesnåla bilar, ett exempel är de elbilar som används för landtransport av lots vid ett par lotsstationer.

Inom lotsningsverksamheten pågår ett arbete för att minska bränsleförbrukningen, såväl tekniska lösningar som en tydlig strategi för minskad drivmedelsförbrukning vid projekteringen av nya lotsbåtar är ett led i arbetet. Verksamheten har behov av att omgäende påbörja omsättning av lotsbåtsflottan såväl för att bibehålla leveransnivå som för en minskad miljöpåverkan. Arbetet kommer att delas upp i ett par delprojekt där det initiala arbetet kommer att omfatta framtagande av kravspecifikation där standardkonstruktioner ska eftersträvas i syfte att hålla kostnader på en låg nivå. Kravspecifikation för en första upphandling beräknas vara klart under första halvåret 2020 och en tydlig strategi för omsättningen av lotsbåtsflottan ska vara klar under hösten.

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

under vintermånaderna har fyra stycken lotsar varit utlånade till isbrytningsverksamheten.

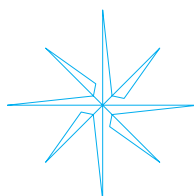
Lotsningsverksamheten deltar, som en part, i projektet Navigationsstöd från land. Det övergripande målet med projektet är att öka konkurrenskraften för sjöfarten med bibehållen sjösäkerhet. Projektet navigationsstöd från land leds av RISE och förväntas bland annat kunna bidra till en ökad konkurrenskraft för sjöfartstransporter i förhållande till andra trafikslag. Praktiska tester kommer att genomföras under första halvåret 2020.

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

Sviterna efter den tragiska lotsbåtsolyckan i Finland i december 2017 har fortsatt påverkat även lotsbåtsverksamheten i Sverige. Det har genomförts en omfattande utbildningsinsats av personalen som hanterar lotsbåtar såväl som implementering av tekniska installationer i båtarna som en direkt följd av den finska haverikommissionens rekommendationer efter den händelsen.

Under året har ett stort arbete påbörjats med att implementera ett nytt underhållssystem som är anpassat för lotsbåtsverksamhetens behov. Detta som ett led i att verksamheten arbetar med att ställa om från avhjälpande underhåll till större andel förebyggande. Effekthemtagning som helhet beräknas komma under 2020.

Vidare ska förarstödsystem installeras i lotsbåtarna i syfte att reducera miljöpåverkan och att optimera underhållet. Systemet med förarstöd



ska bl.a. kunna leverera realtidsinformation om lotsbåtens drivmedelsförbrukning för att kunna optimera båtens fart i förhållande till bränsleförbrukningen. Arbetet med upphandling av förarstöd kommer att påbörjas i början av 2020.

Lotsningsverksamheten gör flera åtgärder för att minska utsläppen från lotsbåtarna och deltar i forskningsprojekt för att hitta lösningar för framtiden, bl.a. har momentbegränsare installerats som gör att den utgående effekten sänks. Det innebär sänkt toppfart men motorns kraft kvarstår och går att komma åt vid t.ex. ett sjöräddningsuppdrag. Utöver detta har extern finansiering via EU beviljats för en försöksverksamhet med en lotsbåt konverterad till metanoldrift.

Lotsningsverksamheten står inför stora utmaningar rekryteringsmässigt. Det gäller framförallt underlaget för att rekrytera lotsar då verk-

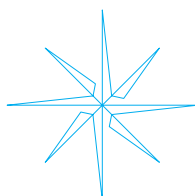
samheten är inne i en pågående generationsväxling. Inom ett par lotsområden, framförallt på Norrlandskusten, är det mycket få sökande till lotstjänsterna. En av åtgärderna för att möta detta är att avgångsskyldigheten för lots vid 60 år har tagits bort. Rätten till pension efter att lotsen fyllt 60 år kvarstår dock.

Antal lotsningar per lotsområde			
Lotsområde	2019	2018	2017
Luleå	2 818	2 793	2 531
Gävle	2 813	2 626	2 639
Stockholm	4 137	4 026	4 202
Södertälje	3 155	3 442	3 206
Kalmar	4 984	4 860	4 532
Malmö	5 727	5 445	5 461
Göteborg	5 146	5 172	5 510
Marstrand	3 415	3 898	4 026
Vänern	1 379	1 293	1 376
Totalt	33 574	33 555	33 483

Ekonomi

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	606 192	574 861	567 917
Övriga externa intäkter	10 969	13 806	10 350
Summa direkta rörelseintäkter	617 161	588 667	578 267
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-512 978	-495 601	-451 501
Övriga externa kostnader	-102 418	-103 594	-87 943
Avskrivningar	-26 563	-27 103	-27 782
Summa direkta rörelsekostnader	-641 959	-626 298	-567 226
Resultat före indirekta rörelseposter	-24 798	-37 631	11 041
Indirekta rörelseintäkter	11 422	12 075	10 748
Indirekta rörelsekostnader	-111 080	-109 186	-150 062
Rörelseresultat	-124 456	-134 742	-128 273

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets netto och lotsad tid. Lotsavgiften har höjts med fem procent per år under perioden 2017-2019. Personalkostnaderna 2018 ökade främst till följd av förändrad beräkningsgrund för sociala avgifter. Under den närmaste tiden sker många pensionsavgångar vilket påverkat utfallet negativt under 2019. Kostnaderna för reparation, service och underhåll av verkets lotsbåtar har varit klart högre än planerat under de två senaste åren.



Sjömansservice

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

Övergripande målsättning för Sjömansservice

- Vi erbjuder sjöanställda en attraktiv fritid.
- Vi arbetar enligt sjöarbetskonventionen. Genom samarbeten med olika parter utvecklar vi service på fler orter.
- Antalet fartygsbesök ska uppgå till minst 9 000.
- Ständigt förbättringsarbete genom förbättringsförslagsverksamhet och enkäter.

Måluppfyllelse 2019

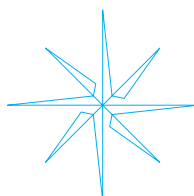
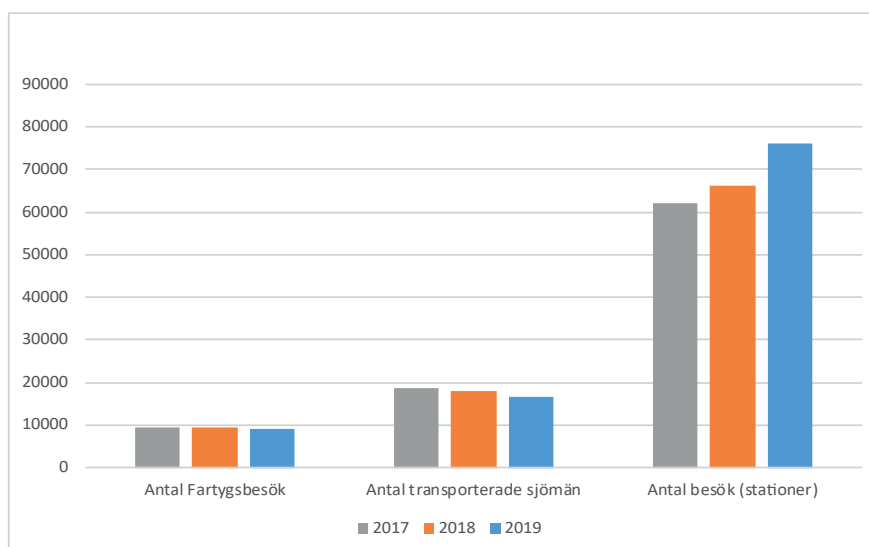
Genom besök ombord förmedlar platsombuden lokal information om verksamheten och stadens utbud, nyheter och boklådor. Den enskilde sjömannen erbjuds också ett utbud av telefon- och internetlösningar. Sjöfolket får också möjlighet till transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter.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

Sjömansservice har sedan 2014 haft som mål att utöka servicen till fartygsbesättningar på fler orter, där Sjömansservice inte finns representerade. I det fortsatta arbetet har Sjömansservice genom samarbeten med organisationer, stiftelser och sjömanskyrkan bidragit till service i Gävle, Uddevalla i de tre Hallandshamnarna – Halmstad, Falkenberg och Varberg. Målet är att tillsammans med ovan nämnda samarbetsparter utföra 9 000 fartygsbesök. Under 2019 besöktes 9 221 fartyg.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

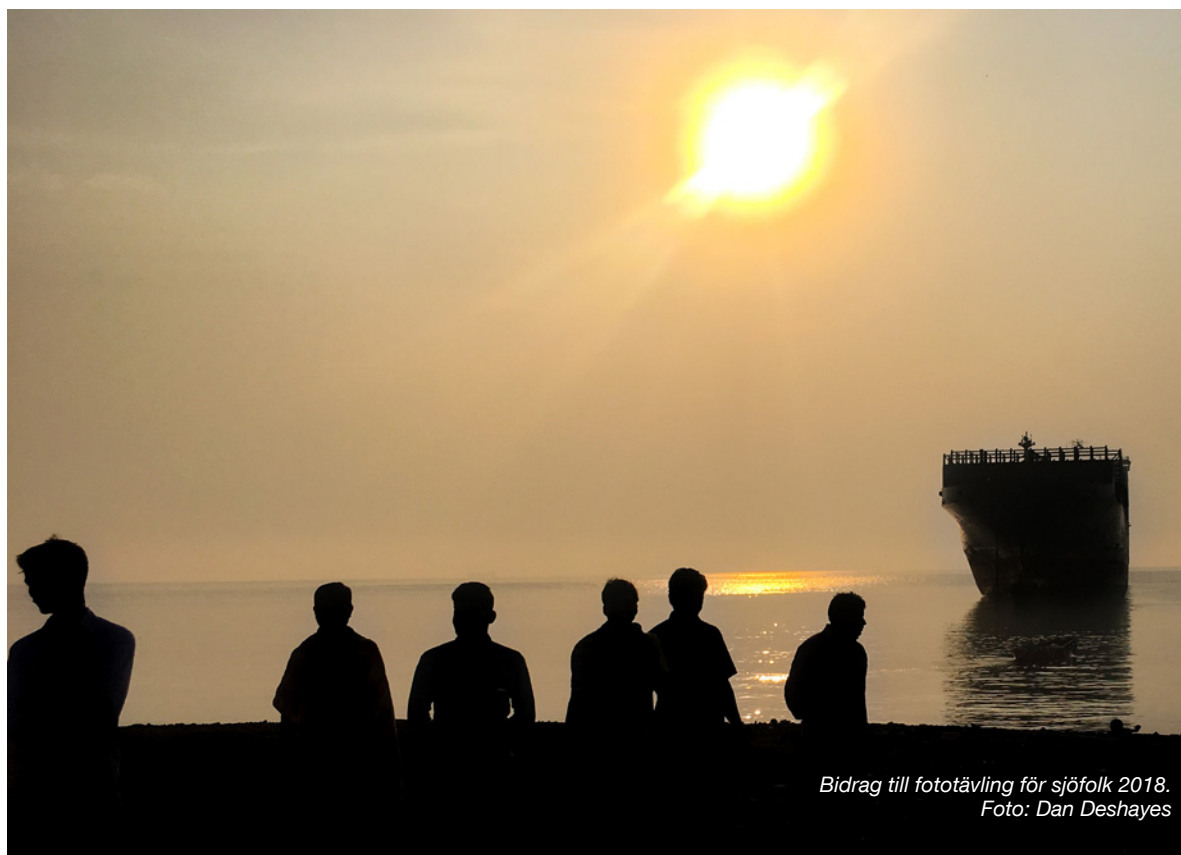
På sjömansklubbarna finns förslagslådor för att samla in kundsynpunkter och förbättringsförslag. Via webbplatsen Seatime.se kan målgruppen lämna förbättringsförslag till funktionerna – Media, Motion och Sjömansbiblioteket. Målet är att identifiera eventuella brister i servicen och genomföra förbättringar av serviceutbudet. Under hösten 2019 genomfördes en kundundersökning på de fyra sjömansklubbarna. Det sammanslagna resultatet gav ett NKI, nöjd kund index, på 5,7 på en 6-gradig skala. Förutom frågor om hur servicen upplevs, ombads respondenterna också ange vilka deras största behov är när de besöker sjömansklubben. Enkätsvaren utgör ett bra underlag för verksamhetsplanering de kommande åren.

Statistisk Sjömansservice

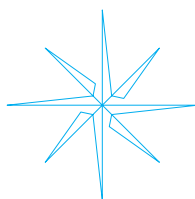


Ekonomi

Resultaträkning sjömannsservice, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	5 084	4 468	4 387
Summa direkta rörelseintäkter	5 084	4 468	4 387
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-13 949	-13 447	-13 447
Övriga externa kostnader	-8 738	-7 428	-7 428
Avskrivningar	-782	-995	-995
Summa direkta rörelsekostnader	-23 469	-21 870	-21 870
Resultat före indirekta rörelseposter	-18 386	-17 441	-17 483
Indirekta rörelseintäkter	483	510	454
Indirekta rörelsekostnader	-4 694	-4 613	-6 341
Rörelseresultat	-22 596	-21 544	-23 370



Bidrag till fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Dan Deshayes



Sjö- och flygräddning

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

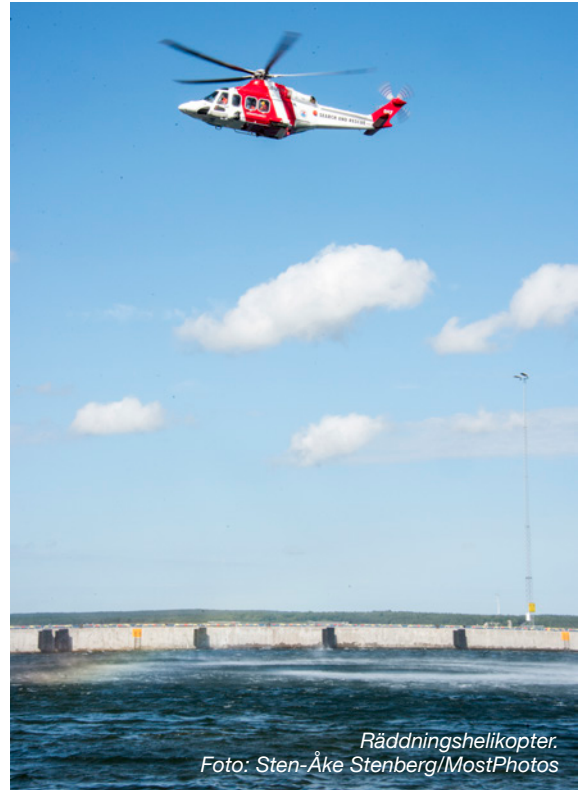
För den operativa ledningen och koordineringen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen driver Sjöfartsverket den nationella integrerade sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint Rescue Coordination Centre) som är samlokaliserad med Kustbevakningens nationella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

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap dygnet runt. Dessutom deltar Sjöfartsverkets sjögående enheter i räddningsinsatser, med varierande beredskapstider mellan 15 minuter och 2 timmar. Svensk sjö- och flygräddning bygger på samverkan, vilket innebär att aktörer såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarsmakten, Polisen samt andra organisationer frekvent deltar i insatser.

Övergripande målsättning för sjö- och flygräddningsverksamheten

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

- En sjöräddningstjänst som är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen.



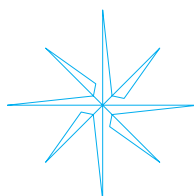
Räddningshelikopter.
Foto: Sten-Åke Stenberg/MostPhotos

- En flygräddningstjänst som ska lokalisera saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.
- Ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav, med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

Måluppfyllelse 2019

Utfallet för sjöräddningstjänsten under 2019 har varit 98,2 procent på svenskt territorialvatten med en genomsnittlig insatstid på 22,1 min. Mätvärdet avseende internationellt vatten, andel uppfyllt 81 procent och genomsnittlig insatstid på 57,1 min.

Antalet ärenden på internationellt vatten är få, och en övervägande del utgörs av sjuktransport från fartyg. Tiden till insats har påverkats av en höjd ambition att genomföra insatsen i samverkan med Regionens sjukvårdspersonal, vilket i vissa fall lett till en längre tid till start. I andra fall har helikopter inte varit lämpligt, ibland till följd av sjukdomens art, och ibland på



grund av väderförutsättningar. Då har transport utförts med ytenhet, vilket innebär längre undsättningstider.

Antalet ärenden avseende flygräddningstjänsten under 2019 har varit för få för att erhålla statistiskt säkerställda mätvärden.

Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under 2019 har sammanlagt nio elever påbörjat grundutbildning till räddningsledare vid JRCC samt tre piloter och tre ytbärgare rekryterats.

Den planerade integrationen mellan JRCC:s ärendehanteringssystem NILS och SOS Alarms system Coordcom har blivit försenad till följd av resursbrist. Målet är att SOS-integreringen ska effektivisera larmmottagningen genom att JRCC snabbare erhåller en gemensam lägesbild.

Under 2019 har bilaterala möten genomförts med våra grannländer Norge, Tyskland, Finland och Estland. Mötet med Norge genomfördes i Riksgränsen i mars, där ett av fokusområdena låg på omhändertagande i oländig miljö. Förutom

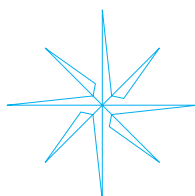
Sjöfartsverket deltog även i Fjällräddningen, Alpina fjällräddningen samt Arméns jägarbataljon Arvidsjaur.

Mötet med Tyskland genomfördes i Bremen tillsammans med Sjöräddningssällskapet. Här var ett av områdena som avhandlades utbildning och träning av SAR-personal. Övergripande syftet med dessa möten är att säkerställa ett fortsatt friktionsfritt samarbete över gränserna vid gemensamma räddningsinsatser.

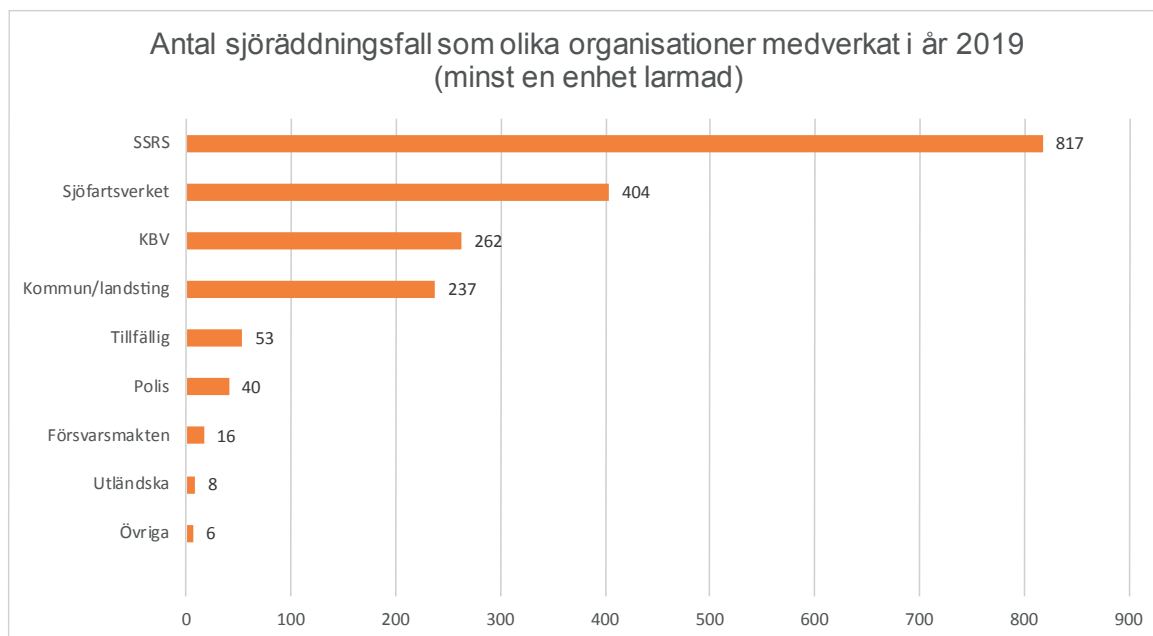
Sjöfartsverket har deltagit vid ett antal internationella möten, bl.a. World Maritime Rescue Congress (WMRC) 2019 i Vancouver där det diskuterades informationsdelning och samtal kring de olika förutsättningarna för att bedriva SAR-verksamhet i olika delar av världen. Vid International Maritime Organization/International Civil Aviation Organization/ Joint Working Group(IMO/ICAO JWG) i Chile behandlade kommande uppdateringar av IAMSAR-volymerna. Vid Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR) Artic SAR, var fokuset lagt på nukleära anläggningar och storskaliga bränder till sjöss och på land.

Statistik över uppdrag och insatser					
	2019	2018	2017	Förändring	Förändring %
Antal sjöräddningsärenden	1134	1235	1209	- 101	- 8,2 %
Antal flygräddningsärenden	769	710	782	+ 59	+ 8,3 %
Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter	1069	1182	1150	- 113	- 9,6 %
Antal flygräddningsinsatser med insatta enheter	138	138	137	+ 0	Ingen förändring
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal	1382	1390	1061	- 8	- 0,6 %
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal	88	82	94	+ 6	+ 7,3 %
Stöd till landsting och regioner, antal	598	537	505	+ 61	+ 11,4 %
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal	161	127	158	+ 34	+ 26,8 %
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	621	631	617	-10	- 1,6 %
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	456	459	403	-3	- 0,7 %
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	165	170	214	-5	- 2,9 %
Förmedling av Telemedical Maritime Assistance services	350	470	501	- 120	- 25,5 %

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



Bilden nedan visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2019 med sjögående och flygande enheter:

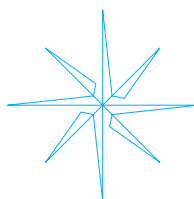


Ekonomi

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr

	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	179 847	118 947	129 282
Summa direkta rörelseintäkter	335 036	274 136	284 471
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-222 941	-215 734	-208 222
Övriga externa kostnader	-223 150	-191 111	-195 115
Avskrivningar	-54 992	-53 046	-48 674
Summa direkta rörelsekostnader	-501 083	-459 891	-452 011
Resultat före indirekta rörelseposter	-166 047	-185 755	-167 540
Indirekta rörelseintäkter	4 666	4 932	4 390
Indirekta rörelsekostnader	-45 371	-44 597	-61 293
Rörelseresultat	-206 752	-225 420	-224 443

Intäkterna under 2018 påverkades negativt med närmare 20 mnkr p.g.a. att en skuld avseende trafik- och inflationsjusteringar för Eurocontrolavgifter bokades upp. Intäkterna från Eurocontrol och Försvarmakten har ökat under 2019. Både intäkter och kostnader 2019 påverkas av försäljningen av verkets gamla räddningshelikoptrar.



Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar remissshantering, utredningstjänster i form av samordning, analys och utredning samt informations- och kunskapsspridning. Sjöfartsverket följer den transportpolitiska utvecklingen och medverkar såväl i det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Till myndighetsuppgifter hänförs även forskning och innovation.

Säkerhet och beredskap

Den säkerhetspolitiska utvecklingen i vårt närområde har speglats i de uppdrag som givits till myndigheten och det arbete som genomförts inom området säkerhet och beredskap.

Myndighetens arbete med förstärkning av totalförsvaret sker både internt och tillsammans med övriga myndigheter inom ramen för samverkansområdena Transporter och Skydd, undsättning och vård. Därtill kommer ett flertal andra samverkansforum och samarbeten med myndigheter och andra aktörer. Under 2019 har

arbetet med att skapa rutiner för att hantera krigsplacering fortsatt.

Planeringen för försvarsövningen TFÖ 2020 har fortsatt och förberedelser för Sjöfartsverkets deltagande har påbörjats. Myndigheten har deltagit i motspel till Ledningsövning 19. Ett sjöfartsverksspecifikt totalförvarsscenario har tagits fram vilket är tänkt att användas i myndighetens planeringsarbete samt vid övningsverksamhet.

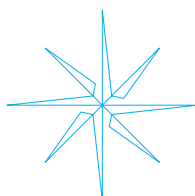
Myndigheten fick i juli 2019 ett regeringsuppdrag kopplat till försvarsberedningens rapporter. Uppdraget ska redovisas, tillsammans med övriga transportmyndigheter, i mars 2020. Utöver detta pågår ett arbete med MSB och övriga transportmyndigheter att ta fram programplaner för totalförvarsplaneringen.

Under året har ett antal aktiviteter som stärker myndighetens säkerhetsskydd genomförts. Processen för säkerhetsskyddsanalys har anpassats till den nya lagstiftningen och arbetet med att uppdatera säkerhetsskyddsanalysen, som ska vara klar under första kvartalet 2020, har påbörjats.

Ekonomi

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	6 493	5 418	-
Övriga externa intäkter	24 571	40 959	43 386
Summa direkta rörelseintäkter	31 064	46 377	43 386
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-39 739	-40 190	-39 767
Övriga externa kostnader	-25 465	-31 458	-32 036
Avskrivningar	-696	-538	-3 108
Summa direkta rörelsekostnader	-65 900	-72 186	-74 911
Resultat före indirekta rörelseposter	-34 836	-25 809	-31 525
Indirekta rörelseintäkter	1 287	1 361	1 211
Indirekta rörelsekostnader	-12 516	-12 303	-16 908
Rörelseresultat	-46 065	-36 751	-47 222

Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan. Intäkterna från EU-bidrag var klart lägre 2019 än tidigare. Från 2018 erhåller Sjöfartsverket anslag för förstärkning av totalförsvaret.



hotbild, säkerhetsskydd, fysisk säkerhet, säkerhetsprovning samt säkerhetsskyddsanalys.

Revidering av Ledningssystemet för informationssäkerhet till 2017 års version av ISO 27001/27002 har påbörjats och projektet för införande av rutiner enligt GDPR avslutades formellt under våren 2019. Arbetet har präglats av kompetensstöd till verksamheten kring personuppgiftsbehandlingar. Hantering av personuppgiftsincidenter har integrerats med hanteringen av generiska informationssäkerhetsincidenter.

Från 2019 genomförs och inrapporteras riskanalyser på avdelningsnivå varje månad och en ny metod har utvecklats för klimat- och sårbarhetsanalyser som också genomförts 2019 som en del av klimatanpassningsuppdraget. Ett viktigt arbete 2019 och även under 2020 är att stärka det riskbaserade förhållningssätt som har börjat växa sig starkare sig inom myndighetens

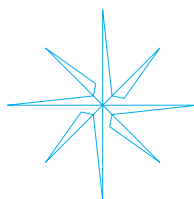
verksamheter. Det finns framförallt en allt större efterfrågan från verksamheten av metodstöd för att genomföra riskanalyser inom olika projekt och andra frågeställningar.

Sjöfartsverket deltog under hösten i kärnkraftsövningen Havsörn 2019, den hittills största civila samverkansövning som genomförts i Sverige med syfte att höja Sveriges krishanteringsförmåga generellt och förmågan att hantera konsekvenserna av en kärnteknisk olycka specifikt.

Sjöfartsverket var i år värdmyndighet för den Nationella konferensen för oljeskadeskydd, tillsammans med Havs- och Vattenmyndigheten. Konferensen arrangeras årligen inom NSO (Nationell Samverkansgrupp för Oljeskadeskydd).

Förstärkning av totalförsvaret

De medel om nio mnkr som tillförts myndigheten under anslag 1:1 *Utveckling av statens*



transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22. Kommunikationer för att förstärka totalförsvaret har använts inom flera områden. Medel har använts till myndighetens förberedelser inför totalförsvarsövning 2020, deltagande i övningen Havsörn (kärnkraftsolycka) samt internt och myndighetsgemensamt arbete inom CBRNE (Chemical, Biological, Nuclear and Explosive). Den återupptagna totalförsvarsplaneringen har inneburit att medel nyttjats inom område Civilt Försvar där myndigheten har genomfört fördjupad planering och förberedelser.

Det har även påbörjats arbeten för att utveckla krigsorganisationen samt vidtagits olika åtgärder inom informations- och säkerhetsskyddsområdet. Således har medel använts för att stärka myndighetens arbete inom dessa områden liksom inom signalsskyddsområdet. Medel har även använts för utbildningsinsatser där en särskild satsning har varit deltagande i Säkerhetspolisens olika utbildningar inom informationssäkerhet och säkerhetsskydd.

Utredningstjänster

Enligt Sjöfartsverkets instruktion framgår det att verket ska verka för att de transportpolitiska målen ska uppnås. Sjöfartsverkets analys- och utredningstjänster analyserar och följer upp hur sjöfarten och sjö- och flygräddningen utvecklas i förhållande till dessa mål. Verket har specialister inom olika kompetensområden som ger råd och stöd inom det unika kompetensområdet samt verkar för att minska negativ miljöpåverkan. Syftet och inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare samt att föra dialog med kunder och intressenter på ett öppet och rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle. Utgångspunkten i arbetet är, som nämns ovan, de transportpolitiska målen och innehåller uppgifter som pekats ut av regeringen i myndighetens instruktion, enskilda utredningsuppdrag samt i förfrågningar från medborgarna. I slutet

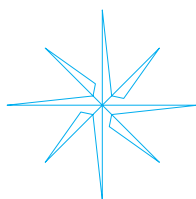
på 2019 uppdaterades de transportpolitiska målen mot bakgrund att funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Denna uppdatering kommer att prägla verksamheten kommande år.

Övergripande målsättning för utredningstjänster

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

2018 infördes en ny lots- och farledsavgiftsmodell. Huvudsyftet för den nya modellen var att leda till stabilare intäkter för Sjöfartsverket, bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv, ökad förståelse för Sjöfartsverkets avgiftsmodell hos kunderna samt minskad miljöpåverkan. De stora förändringarna från tidigare modell var att antalet undantag, specialregler, rabatter och befrielser reducerades i den nya avgiftsmodellen, samt att alla fartygstyper numera debiteras på samma grunder. Arbetet med Sjöfartsverkets avgiftsmodell är under ständig utveckling, detta främst för att säkerställa en modell som finansierar Sjöfartsverkets verksamhet men också främjar en bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv.

Våren 2018 levererade regeringskansliet en ny godsstrategi som tar sikte på det moderna transportsystemet. Uttalat i strategin eftersträvas en förflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Denna strategi har präglat Sjöfartsverkets arbete under 2019 då vi är en aktiv samarbetspartner för att få till stånd en överflyttning och därmed stärka sjöfartens konkurrenskraft.



Forskning och Innovation

Sjöfartsverket har under 2019 fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI). Arbetet syftar till att bidra till att effektivisera Sjöfartsverket och bidra till ökad effektivitet, sjösäkerhet och miljö inom sjöfarten. I uppdraget ingår även att proaktivt verka för att stärka sjöfartens roll, konkurrenskraft och integrering i den intermodala logistikkedjan. Sjöfartsverkets samverkar inom FoI med sjöfartsnäringen, myndigheter, tillverkningsindustrin, institut och akademi.

Under 2019 avslutade Sjöfartsverket STM Validation Project, vilket är ett av världens största e-navigationsprojekt. Projektet hade sin slutkonferens hos FN:s Internationella sjöfartsorganisation IMO i London i slutet av 2018. Inom ramen för projektet är nu landcentraler tagna i drift och STM-kompatibilitet har säkrats genom installationer ombord på drygt 300 testfartyg. Intresset från omvärlden för STM har ökat snabbt i takt med att testerna fortgått och nya viktiga aktörer ansluter sig till STM-konceptet. Viktiga standarder för informationsutbyte har kommit på plats samtidigt som konkreta tjänster tillgängliggörs för sjöfartsnäringen. Under 2019 har Sjöfartsverket och Transportstyrelsen tagit

fram ett förslag till strategi för Sveriges fortsatta internationella arbete med STM.

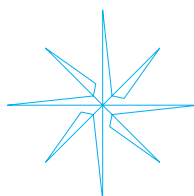
Under 2019 har också STM BALT SAFE startats upp. Projektet syftar till att applicera STM på tank-sjöfartssegmentet och i VTS-centraler i Östersjön. Partnerskapet består av Sjöfartsverket (ledande partner), finska Trafikverket, estniska Sjöfartsverket, norska Kystverket, DNV GL, RISE, IALA, Intertanko samt ett antal systemtillverkare av navigations- och VTS-system. Projektet bidrar till att genomföra HELCOM:s reviderade Rekommendation 34E/2 i praktiken. Projektet kommer att pågå under 2019-2021 och har en budget om ca 45 miljoner kronor.

Sjöfartsverket medverkar i en rad forskningsprojekt inom området automation och integration människa-maskin inom trafikledningsområdet, även AI involveras i arbetet, som tar ett trafikslagsövergripande grepp och involverar såväl akademi, transportmyndigheter som svensk industri.

Genom Sjöfartsverkets FoI-verksamhet har betydande medfinansiering från framförallt EU:s olika stödprogram erhållits till olika delar av Sjöfartsverkets verksamhet och har därmed bidragit till att minska bördan för avgiftskollektivet inom sjöfartssektorn.



Forskningsfartyget Svea
Foto: Hans C Nilsson



Gemensamma funktioner

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

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

Rederiet

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och deras sjövärdighet, miljövärdighet och arbetsmiljö. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygstonnaget, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg. Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet används i extern verksamhet när så är möjligt.

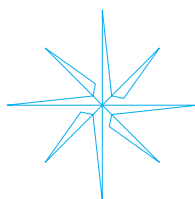
Planerat underhåll och dockningar har på sedvanligt sätt pågått under året. Det har även annonserats för upphandling av en ersättare för farledsfartyget Vilhelm Hansen till Trollhätte kanal, upphandling pågår och kontraktskrivning är planerad att ske under början av 2020. Arbete har startat med att ta fram underlag för upphandling av lotsbåtar till Västkusten. Rederiet planerar att skriva kontrakt om byggnation av tre lotsbåtar under 2020, planerad annonsering i slutet andra kvartalet.

Utöver det har upphandling av oberoende part (RINA) för tillsyn av Sjöfartsverkets fartyg genomförts, de första fartygen har setts över av RINA och riktlinjerna för fortsatt arbete är

Ekonomi

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Rörelsens intäkter			
Anslag	21 089	19 519	18 200
Övriga externa intäkter	11 087	14 495	12 075
Summa rörelseintäkter	32 176	34 014	30 275
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	-188 472	-184 622	-297 933
Övriga externa kostnader	-114 310	-114 549	-116 794
Avskrivningar	-10 121	-8 395	-7 982
Summa rörelsekostnader	-312 903	-307 566	-422 709
Rörelseresultat	-280 727	-273 552	-392 434

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



inarbetade. Även ett underhållssystem för fartyg har upphandlats. Anpassning av systemet för verksamhet och organisation pågår och implementeringen av de första fartygen har påbörjats.

Det har under 2019 startats ett projekt ombord på Ymer för att ersätta de flesta av fartygets lysrörsarmaturer med LED-armaturer. Den nya belysningen kommer att vara närvarostyrd. Systemet ska övervakas under kommande säsong för utvärdering och eventuellt beslut om installation på fler isbrytare.

Sjöfartsverket samarbetar med Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) gällande fartyget Svea. Byggnation av fartyget har genomförts och fartyget är levererat. Den 25 september namngav Kronprinsessan fartyget till namnet Svea. Svea har genomfört sina första undersökningar samt en hel del utbildning och närmar sig att vara ett färdigt fartyg i full drift.

Av de större fartygen har Oden, Ale, Atle, Frej, Baltica och Fyrbjörn varit på varv för planerat underhåll. Lotsbåt 752 har livstidsförlängts, ombord på lotsbåtarna 151 och 792 har nya motorer installerats. Under året har ett flertal haverier inträffat, Tre lotsbåtar och Candela har fått motorer ersatta eller renoverade efter haverier.

Kvalitets- och miljöledning

Sjöfartsverkets arbetssätt beskrivs i ett ISO-certifierat kvalitets- och miljöledningssystem.

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

Under treårsperioden 2018-2020 ska alla Sjöfartsverkets verksamheter genomgå förbättringsdagar (intern kvalitets- och miljörevision) där samtlig verksamhet och samtliga krav i standarderna ska hanteras. 2019 års förbättringsdagar har genomförts enligt fastlagd plan för året, vilket innebär 21 genomförda förbättringsdagar med resultatet 35 avvikelser

samt 90 förbättringsförslag, vilka hanteras av verksamheterna.

2019 genomförde det av Sjöfartsverket upphandlade externrevisionsbolag Qvalify två uppföljningsrevisioner mot standarderna ISO 9001:2015 samt ISO 14001:2015. Totalt under 2019 lämnades åtta mindre avvikelser samt en större avvikelse som samtliga är hanterade och stängda.

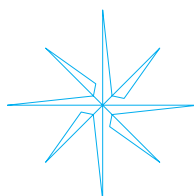
Informationsteknik

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

Under 2019 har IT-verksamheten genomfört en vidareutveckling av sin organisation för att på ett bättre sätt möta verksamhetens olika behov. Det innefattar allt från användarhantering till kvalitetshöjande utvecklingsarbete. En personell förstärkning har skett generellt med extra fokus på projektledare, utvecklare och krav/test, men även vad gäller infrastrukturen såsom tekniska miljöer och arbetssätt.

Nya processer och arbetssätt har implementerats för att effektivisera arbetet och då främst inom incidenthantering, ändringshantering och utveckling. Effekten av detta är att arbetsflödet koncentreras och blir tydligt och effektivt, med minimerade tidsförluster. På detta sätt skapas förutsättningar till att nyttan kommer snabbare i omsättning och kvalitén ökas i leveransen till verksamheten.

Under 2019 har arbetet fortsatt med integration av våra processer, från att under 2018 vara fokuserat på system och information. Vidare har arkitekturprinciper tagits fram och beslutats med syfte att styra systemutvecklingen mot mer enhetlighet som ska möjliggöra säkrare, och snabbare leveranser. Arbeta har också påbörjats



med att ta fram en plattformstrategi för att kunna möta framtidens krav och kompetensbehov.

Under hösten 2019 har en säkerhetsanalys av vår tekniska miljö genomförts av FRA på Sjöfartsverkets uppdrag. Viktig information framkom som gör det pågående säkerhetsarbetet inom projekt och IT-förvaltningar tydligare och underlättar prioriteringen för i vilken ordning aktiviteter ska genomföras.

Projekten för Säkerhet och Redundans är i en genomförandefas vilket dagligen höjer säkerheten och förmågan att hantera en alltmer komplex och hotande omvärld, samt skapar förutsättningar för mer flexibla men säkra IT-tjänster. Ett avtal med SMHI för en redundant serverhall är klar och upphandling av utrustning har påbörjats.

Elektroniskt avfall inom Sjöfartsverket tas om hand enligt gällande riktlinjer. Under året har 2,2 ton farligt elektroniskt avfall skickats in för omhändertagande.

Sjöfartsverket i media

Spridningsområdet för de händelser och ämnen som Sjöfartsverket nämnts inom under årets gång har varit förhållandevis brett. Händelseförlopp som går att härleda till Sjöfartsverkets

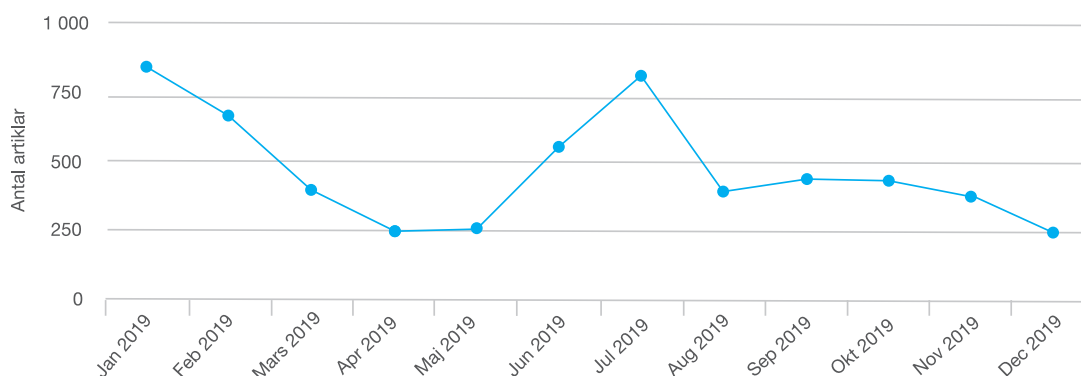
ansvar för sjö- och flygräddning väcker ett kontinuerligt brett intresse. Sett till antalet proaktiva publicerade artiklar från medias rapporteringar under året, uppgick den siffran till hela 410 omnämmanden, en ökning med 42 procent från året dessförinnan.

Inom ramen för Sjöfartsverkets proaktiva mediearbete finns det ett fortsatt brett intresse från medias håll kring att bevaka och rapportera om frågor som berör verkets välkända isbrytare. Delvis under årets isbrytarsäsong mellan december och maj, men också som en följd av Sjöfartsverkets proaktiva insatser bl.a. med Sjöfartskonvojen.

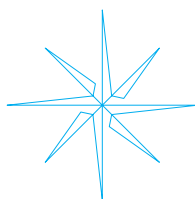
Sjöfartskonvojen är ett initiativ där hela sjöfartsklustret är med och bjuder in allmänheten med syftet att tillgodose sjöfartens rekryteringsbehov. Konvojens mest iögonfallande bidrag var statsisbrytaren Atle, som genomförde en turné runt den svenska kusten under årets sommarmånader. Totalt genomfördes elva olika stopp runt om i landet, med över 27 000 besökare. Konvojen fick också ett både brett och återkommande medialt genomslag med hela 245 unika omnämmanden.

Totalt omnämndes Sjöfartsverket 5 518 gånger i medias rapporteringar under 2019, vilket är en minskning med 14 procent från fjolåret.

Totala antalet omnämmanden i media 2019



Källa: Sjöfartsverkets totala antal omnämmanden i media under perioden 2019-01-01 – 2019-12-31.



Strategiska offentliga inköp

Under året har Sjöfartsverket fattat beslut om en strategi för inköp och upphandling.

Bakgrunden till denna strategi är att tydliggöra Sjöfartsverkets strategiska inriktning för verkets inköpsarbete.

Målet med strategin är att:

- Sjöfartsverket ska ha en implementerad väl fungerande effektiv inköpsprocess med tydliga beställningsflöden för alla verksamheter.
- Vi genomför planerade inköp och tar ansvar för en rättssäker upphandling.
- Vi arbetar aktivt med utvecklande av affären och besparingar genom exempelvis ett utvecklat leverantörssamarbete och ökad konkurrens

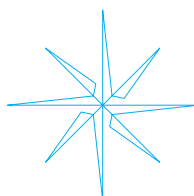
för våra affärer. Minst 10 miljoner kr i levererade besparingar per år under minst fem år till övriga verksamheten.

- Genom miljökrav och sociala krav bidrar vi till minskad miljöbelastning och en hög etisk hållning samt en god arbetsmiljö för Sjöfartsverkets verksamheter och dess underleverantörer, samt bidrar till att främja innovationer och tjänsteutveckling.

För att nå ovan mål gör vi strategiska vägval gällande inköpsplanering, inköpskategorier med tillhörande strategier, standardisering, besparingar, tvärfunktionellt arbetssätt, avtals- och leverantörsuppföljning samt främjar innovationer, miljömässigt ansvar och olika typer av samarbeten.



Sjöfartskonvojen 2019.
Foto: Sjöfartsverket



Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 7 % inom ledningskompetens, 75 % inom kärnkompetens och 18 % inom stödkompetens. Sjöfartsverket har många olika yrkesgrupper representerade, bl.a. båtmän, lotsar, ingenjörer, piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Vid årets slut var antalet anställda 1 284 (1 230) vilket motsvarar 1 109 (1 091) årsarbetskrafter*.

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

Attrahera

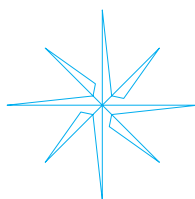
Sjöfartsverket kommer de närmaste åren att ha ett stort rekryteringsbehov. Verket står inför stora pensionsavgångar framför allt gällande lotsar och båtmän, där en fjärdedel av medarbetarna kommer att gå i pension inom fem år. Även andra kritiska kompetenser såsom chefer, bygg-, kart-, system- och mättingenjörer samt IT-kompetens kommer att behöva rekryteras. Det finns även en ökande personalomsättning inom kategorier som tidigare ofta arbetat till pension, t.ex. räddningsledare och helikopterpiloter. Under 2019 har en kompetensförsörjningsstrategi med tillhörande plan tagits fram för att ge goda förutsättningar att utveckla såväl det strategiska som operativa arbetet kring den viktiga kompetensförsörjningsfrågan.

Med tanke på det positiva resultatet av undersökningen kring attraktiva arbetsgivare från Universum (Källa: The most attractive Employers in Sweden Students 2019, Universum) ”borde” Sjöfartsverket vara en attraktiv arbetsgivare. Vi kan dock se att andra statliga arbetsgivare ligger högre i ranking än Sjöfartsverket. Utmaningen som en relativt liten myndighet är att nå fram med vårt unika erbjudande till rätt målgrupper för att de ska välja oss framför andra arbetsgivare. Parallellt med detta behöver vi, trots att vi konkurrerar med andra statliga myndigheter och branschen om kompetensen samverka för att väcka intresse för branschen samt staten som arbetsgivare. En strategi för employer branding kommer att tas fram i början av 2020.



LIST-gruppen (likabehandling i staten).
Foto: Sjöfartsverket

* Siffrorna inom parentes avser föregående år



Rekrytera

Rekryteringsarbetet är viktigt för att få kompetenta och motiverade medarbetare. Sjöfartsverket arbetar med kompetensbaserad rekrytering och utgår från fakta, kompetens och personliga egenskaper när vi söker nya medarbetare. Sjöfartsverket har under året tagit emot 4 281 ansökningar, där 36 % är kvinnor och 64 % är män. Vi har rekryterat 151 tillsvidareanställda personer varav 35 % kvinnor och 65 % män. Vi har anställt 9 nya ledare, varav 2 är kvinnor.

Introducera

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2019 har fem introduktionsutbildningar genomförts för nyanställda. I syfte att erbjuda nya medarbetare så bra introduktion som möjligt har ett arbete med att se över introduktionsdagarnas innehåll påbörjats. Vi har även infört ett nytt koncept för chefsintroduktion där varje nyanställd chef får en strukturerad genomgång för att få goda förutsättningar att lyckas med sitt uppdrag.

Utveckla

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

Arbetsmiljö

Med tanke på de många uppdrag Sjöfartsverket har, är det alltså relativt få fall av olyckor och ohälsa som inträffar. För att kunna bibehålla och ytterligare sänka den låga nivån för olyckor och ohälsa krävs ett aktivt förebyggande arbete. Vid jämförelse av 2019 års värden med 2018 års värden gällande tillbud, olyckor och arbetsmiljöobservationer, ser vi att antalet arbetsmiljöobservationer har ökat markant. Det är positivt att rapporteringen har ökat. Att anmäla och följa upp observationer och tillbud i arbetsgrupperna ger ett bra underlag för att minska risken för olyckor och ohälsa, men också för att utveckla

god arbetsmiljö på våra arbetsplatser. Sjöfartsverket har en nollvision vad gäller arbetsskador.

Fr.o.m. 2018 sker den årliga redovisningen av inträffade arbetsmiljöavvikelser, genomförda handlingsplaner samt uppföljning av arbetsmiljöarbetet i samband med ledningens genomgång i augusti/september. "Arbetsmiljöåret" omfattar därmed perioden 1:e juli–30:e juni. Under arbetsmiljöåret 2018/19 har 24 (28) arbetsolyckor, 21 (26) tillbud och 48 (29) arbetsmiljöobservationer anmälts.

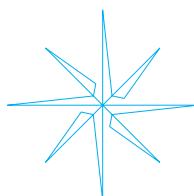
Sjukfrånvaron för 2019 var 2,76 %. Kvinnors och mäns sjukfrånvaro följer trenden i samhället i stort där kvinnornas sjukfrånvaro är högre än männens.

Likabehandling är en del av vår värdegrund

I diskrimineringslagen finns krav på aktiva åtgärder för att förebygga och förhindra diskriminering. För att uppnå detta upprättade Sjöfartsverket 2018 en likabehandlingsplan som gäller t.o.m. 2020. I planen listas åtta övergripande mål samt att ett antal förbättringsområden med tillhörande aktiviteter. Under året har myndigheten genomfört flera aktiviteter och åtgärder för att främja likabehandling och motverka diskriminering.

Chefer har fått utbildning i likabehandling genom deltagande i workshops ihop med sina arbetsgrupper samt att nya chefer fått kunskap i samband med chefsintroduktionsutbildningen. Likabehandling har numera även en plats i Arbetsmiljöutbildningen som alla våra chefer (och arbetsmiljöombud) ska genomgå. Vi har även integrerat uppföljning av likabehandling i verktyg och metoder i arbetsmiljöarbetet/arbetsmiljöronder och SAM-pejl för att göra det till en naturlig del i verksamhetsuppföljningen.

Vad gäller att kompetensutveckla alla avdelningar inom Sjöfartsverket i likabehandling så påbörjades ett arbete under 2019 genom workshops och dessa kommer att fortgå även under 2020. I dagsläget har ca 80 % av våra enheter genomfört eller planerat in workshops.



Att se över kompetenskraven som ställs på lediga befattningar samt se över gruppsammansättningen inför rekrytering är något som alltid görs av HR ihop med rekryterande chef. Detta för att säkerställa att vi har fokus på mångfald.

Sjöfartsverket har fortsatt en utmaning med jämställdheten och att öka antalet kvinnor och då främst i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Könsfördelningen vid utgången av 2019 var 21 % kvinnor, vilket är en liten ökning från förra året, och 79 % män. Procentuellt återfinns kvinnorna främst inom stödfunktioner.

Kompetensutveckling

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

Under året har bl.a. två nya utbildningar startats upp, dels PPS Steg1, Grundläggande projektstyrning och även byggarbetsmiljösamordnare, efter upphandling på uppdrag av verksamhetens behov. Dessutom ser vi ett växande intresse i verksamheten av att skapa interaktiva webbutbildningar, ett flertal utbildningar har skapats och flera är på gång. Upphandling av Basic Safety har genomförts för samtlig sjögående personal. Utbildning startar i början av 2020 och kommer pågå fram till efter sommaren 2021.

Totalt handlar det om cirka 450 medarbetare som ska utbildas.

Antal nya lotsar som genomgått SGFL under 2019 är 20 st. Även vidareutbildning lotsar och lotsoperatörer har genomförts. Innehållet har varit styrt mot internt stöd vid olycka för lotsar samt ökad kunskap inom avtal och information från Transportstyrelsen för lotsoperatörer. Under 2019 har Introduktionsutbildning hållits för omkring 90 nya medarbetare. En större upphandling har påbörjats för utbildning Polen Advanced för våra lotsar då nuvarande avtal går ut i början av 2020.

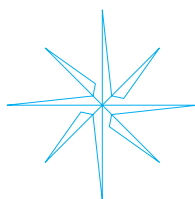
Samtliga anställda har dessutom möjlighet att ansöka om bidrag från Trygghetsfonden för att bredda individens kompetens och bli mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Under året har Trygghetsfonden fått in 144 ansökningar, av dessa blev 111 beviljade.

Ledarskap och medarbetarskap

På Sjöfartsverket är vår övertygelse att ledarskapet och medarbetarskapet behöver gå hand i hand för att kunna skapa hållbara resultat tillsammans. Under året har vi därför haft fortsatt fokus på att förverkliga vår ledningsmodell och gjort den än mer konkret genom att beskriva vilka beteenden vi vill förstärka i både ledar- och medarbetarskapet för att vi ska lyckas med vår



Sjö- och flygräddningscentralen.
Foto: Emelie Asplund



kulturförflyttning och nå vår målbild 2027. Vi har i dialog med alla chefer på vårens ledardag samt med hjälp av en referensgrupp av chefer utvecklat samtalsguider som ska fungera som stöd inför, under och efter medarbetar- och lönesamtal samt vara vägledande i dialogen om hur medarbetarens och verksamhetens utveckling hänger ihop.

Under året har även tre ledarprogram genomförts och vid årsskiftet 2019/2020 har 76 chefer deltagit i programmet vars målsättning är att bygga en gemensam bas bland cheferna kring vilket ledarskap som krävs i resan mot ETT Sjöfartsverk. Syftet är också att bygga samverkande nätverk samt ge cheferna inspiration, mod och verktyg att leda i vardagen och i förändring. Programmet rustar dessutom cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet vilket skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som främjar den utvecklingsinriktade organisation vi vill vara.

Våra ledardagars mixade innehåll av goda exempel från våra egna verksamheter, dialoger om prioriterade gemensamma frågor samt inspiration från föreläsare från branschen, vårt statliga sammanhang eller akademien är mycket uppskattade. Vi kommer även under 2020 prioritera detta forum i syfte att stärka våra chefer att leda myndigheten och dess medarbetare in i framtiden.

Medarbetarmätning

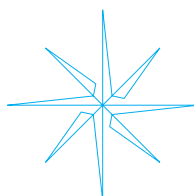
Årets medarbetarmätning genomfördes under våren och fokuserade på arbetsförhållanden med frågor om såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö, stress och likabehandling samt våra återkommande fyra frågor kring MMI – Motiverad Medarbetar Index. Drygt 1 000 personer svarade på enkäten. Medarbetarmätningen är ett viktigt redskap för oss att förstå vår verksamhet men samtidigt också ett sätt att öka delaktigheten. Alla får möjlighet att delta och uttrycka sig i mätningen och alla är ansvariga för att det som är bra förblir bra och att åtgärder görs för att få det som är mindre bra att bli bättre.

Svarsfrekvensen var 84 % vilket tyder på ett relativt högt engagemang och vilja att utveckla och förbättra verksamheten. Årets MMI, låg på 65,1 av 100. Målet för 2019 var satt till 66 och det långsiktiga målet för 2027 är 75 i det totala resultatet och inte under 60 för respektive avdelning och enhet beroende på vilka förutsättningarna är när mätningen görs. Arbetsförhållandeindex låg på 3,6, stressindex på 3,5 och fysisk- och säkerhetsmiljö på 3,7 av 5. Arbetsförhållande och stressindex minskade något jämfört med tidigare år medan fysisk- och säkerhetsmiljö låg på samma nivå som tidigare mätning.

I denna mätning ställde vi även frågor kring i vilken grad medarbetarna upplever att vi behandlar alla lika, om man själv har varit utsatt för kränkande särbehandling eller trakasserier och om man varit utsatt för hot eller våld. Vi har gjort insatser på detta område de senaste två åren och vi har en nolltolerans i vår organisation som också uttrycks i likabehandlingsplanen. Vi ser i mätningen att vi har alltför många medarbetare som varit utsatta själva och som upplever att vi inte behandlar alla medarbetare lika. Detta är något som vi inte accepterar och vi kommer att arbeta ännu hårdare för att nå vår nollvision och några av de insatser vi gör beskrivs i avsnittet om likabehandling ovan.

Avsluta

Personalomsättningen under 2019 var 8,1 %, vilket är en ökning jämfört med föregående år (7,7 %). Av de 99 personer som under 2019 lämnat organisationen har 41% gått i pension medan 59% lämnat av annan orsak. Under 2019 infördes en avslutsenkät som skickas till alla som lämnar Sjöfartsverket. På frågan om varför medarbetaren valt att lämna sin anställning är det en stor variation, två saker lyfts dock fram av en relativt stor andel och det är bristande utvecklingsmöjligheter samt bristande ledarskap. 79 % uppger att de skulle rekommendera Sjöfartsverket som arbetsgivare.



Intern styrning och kontroll

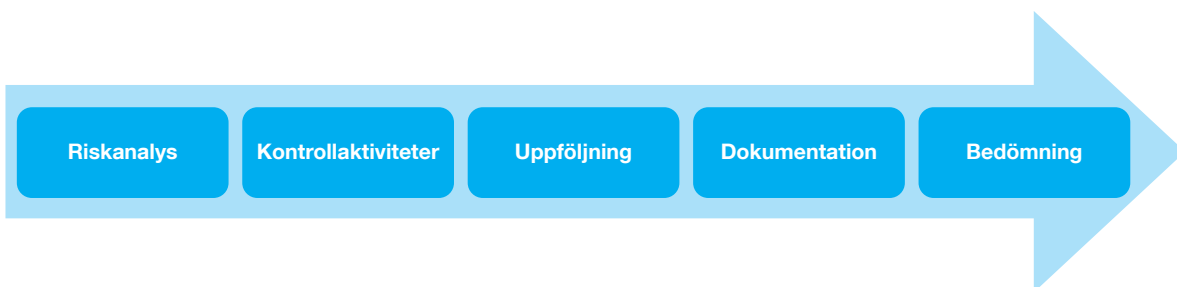
Intern styrning och kontroll är den process som med rimlig säkerhet ska säkerställa att en myndighet fullgör sina uppdrag och mål i enlighet med kraven i myndighetsförordningen (2007:515). Systemet för intern styrning och kontroll ska leda till att myndigheten uppnår sina målsättningar avseende:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhet
- Tillförlitlig rapportering
- Regelefterlevnad

Intern styrning och kontroll bör integreras i verksamheten och beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Den interna styrningen och kontrollen är integrerad när verksamheten

planeras, styrs och följs upp med beaktande av riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och innehållet i dokumentationen. Sjöfartsverket har valt att tillämpa valda delar av det så kallade COSO-ramverket i struktureringen och utvärderingen av den interna styrningen och kontrollen.

Utgångspunkten för arbetet med intern styrning och kontroll i Sjöfartsverket finns i "Policy avseende intern styrning och kontroll" samt den underliggande "Instruktion avseende intern styrning och kontroll" som återfinns i ledningssystemets styra- och utvecklingsprocess. I policyn för intern styrning och kontroll framgår att intern styrning och kontroll är en process med följande delmoment:

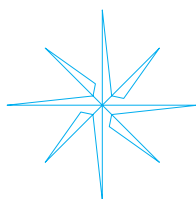


Riskanalys utgör grunden för arbetet med intern styrning och kontroll. Med risker avses i det här sammanhanget händelser som befaras kunna påverka Sjöfartsverkets förmåga att nå sina mål. Riskhantering är därmed de samordnande aktiviteter som behövs för att upptäcka, förebygga och hantera dessa händelser. Risker ska hanteras systematiskt och med spårbarhet, vilket innebär att även riskhantering har sin givna plats i ledningssystemet, i stödprocessen "Upprätthålla skydd, säkerhet och beredskap". Kontrollaktiviteter är aktiviteter som genomförs regelbundet i syfte att genom systematisk självkontroll säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande externa och interna regelverk. De kontrollaktiviteter som har fastställts återfinns i ledningssystemet, där det också framgår hur avvikelser ska hanteras. Uppföljning sker löpande under året enligt de instruktioner som har fastställts i de olika delprocesserna. Sjöfartsverket har tagit fasta på

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



Sjömåtningsfartyget Jacob Hägg
Foto: Sjöfartsverket



Verksamhetsrelaterade risker

Från 2019 genomför och redovisar respektive avdelning varje månad en riskanalys på avdelningsnivå. Från nämnda analyser eskaleras ett antal risker till riskanalys på myndighetsnivå där de behandlas utifrån vilken påverkan de kan få på myndigheten och samhället.

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

Sjöfartsverket har flera verksamheter som kan betecknas som kritiska funktioner ur ett försvarsplaneringsperspektiv d.v.s. de är en del av det civila försvar som ska ge stöd åt Försvarsmakten vid höjd beredskap.

Finansiella risker

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

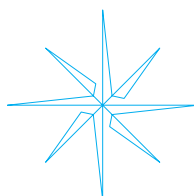
Granskningar, revisioner och identifierade avvikelser

Riksrevisionen överlämnade i maj 2019 en revisionsrapport till verkets styrelse där det redovisades de iakttagelser som gjorts avseende intern styrning och kontroll i samband med granskningen av verkets årsredovisning 2018. Revisionsrapporten innehöll ett antal påpekanden och rekommendationer avseende farledsavgifter, bisysslor och användningen av myndighetens tjänstebilar. Utifrån dessa rekommendationer pågår ett arbete inom verket för att förbättra rutiner, riktlinjer, kontroller m.m.

Under våren avrapporterade Riksrevisionen även de iakttagelser som gjordes i samband med löpande granskning av rutiner och intern styrning och kontroll som genomfördes under andra halvåret 2018. Avrapporteringen skedde i form av minnesanteckningar med rekommendationer om förbättringar inom nio olika områden – ersättning för okontrollerbara kostnader inom Sjö- och flygräddning, resultatutjämningsfond, tvistelista/legal letter, intäkter av avgifter, bemanning av helikopterenheten, personalkostnader, övriga driftskostnader, anläggningstillgångar samt upplupna kostnader. En handlingsplan upprättades och merparten av rekommendationerna är omhändertagna och för resterande rekommendationer pågår arbete med förbättringar.

I Ekonomistyrningsverkets utvärdering för 2018, den så kallade EA-värderingen, erhöll Sjöfartsverket AA, vilket var ett högre resultat än året innan.

Riksrevisionen genomförde en granskning av delårsrapporten för januari-september 2019. Inga förhållanden identifierades som indikerade att räkenskaperna inte skulle vara rättvisande. Riksrevisionen genomförde även under andra halvåret en granskning av rutiner och intern kontroll. Granskningen omfattade bl.a. processbeskrivningar, personalkostnader, övriga driftskostnader, intäkter av avgifter, anläggningstillgångar samt avstämning avseende tidigare granskade områden.



Internrevisionen har under 2019 genomfört fyra större granskningar. Granskningarna har omfattat intäktsprocessen sjöfartsavgifter, Framtidsprogrammet, dammsäkerhet i Trollhätte kanal och det nya arbetstidsavtalet för helikopterpersonal. I granskningarna identifierades områden där den interna styrningen och kontrollen borde förstärkas. Styrelsen har därefter fattat beslut om åtgärder med anledning av dessa rekommendationer.

De mest väsentliga rekommendationerna inom processen för sjöfartsavgifter handlade om att utveckla kontroller för att säkerställa att farledsdeklarationer lämnas in av alla avgiftspliktiga fartyg samt att etablera avstämningspunkter för att verifiera data som inrapporteras av kund. När det gäller granskningen av Framtidsprogrammet konstaterades att förändringsprogrammet har ett brett stöd i verksamheten och skapade förändringskraft för myndigheten när det initierades. Internrevisionens rekommendationer handlade i huvudsak om att tydliggöra programmets omfattning och

styrstruktur. Granskningen av dammsäkerheten resulterade i en samlad bedömning att vi har ett väl fungerande sluss- och dammsäkerhetsarbete men att det också är starkt personberoende. En rekommendation lämnades därför om att utveckla dokumentationen kring dammsäkerhetsledningssystemet. Slutligen konstaterades i granskningen av det nya arbetstidsavtalet för helikopterpersonal att det medfört positiva ekonomiska effekter och minskat sårbarheten att inte ha tillgänglig personal. Uppföljning av arbetad och planerad tid kan dock förstärkas.

Under 2019 reviderades Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem genom interna förbättringsdagar och externa revisioner. Tredjepartscertifieringsbolaget Qvalify genomförde två externa revisioner av verksamheten under året. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket totalt åtta mindre avvikelser samt en större avvikelse som samtliga är hanterade. Revisionsrapporterna visar att resultatet inom Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledning går framåt med ständiga förbättringar inom olika områden. Uppsatta mål nås överlag och där de inte nås finns en bra och tydlig orsaksanalys och plan för att nå målen. Högsta ledningens engagemang bedöms väl utvecklat.

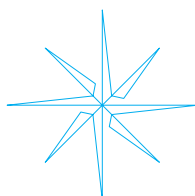
Förbättringsåtgärder

Under 2019 har arbetet med att förbättra den interna styrningen och kontrollen fortsatt samt att en granskning har genomförts i slutet av året där slutrapport ej ännu lämnats. Utöver de förbättringsåtgärder som löpande fångas upp och utvecklas har ett antal aktiviteter genomförts under 2019. Nedan är ett antal exempel:

- Implementering av PPS, styrmodell inom projektstyrning
- Fördjupning och vidareutveckling av riskanalyser
- Start av implementering av planerings- och uppföljningssystem
- Uppgradering av systemstöd för ständiga förbättringar
- Utveckling av innovationsstrategi

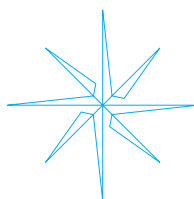


Båtar i en farled.
Foto: Lars Johansson/MostPhotos





Lots boardar fartyg.
Foto: Mikael Andersson



Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till Affärsverkets resultat-räkning

För helåret 2019 uppvisar Affärsverket ett rörelse-resultat om 26 mnkr vilket är en försämring med 47 mnkr jämfört med föregående år. Resultat-försämringen beror på ökade kostnader för reparation och underhåll då flera isbrytare varit inne på större översyn på varv, kostnadsföring av tidigare aktiverade kostnader i projekt för nyanskaffning av isbrytare och ökade kostnader för personal.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 3,9 mnkr. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 3,9 mnkr. Eftersom Sjöfartsverket har stora underskottsavdrag sedan tidigare år beräknas och inlevereras ingen skattemotsvarighet och det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 3,9 mnkr.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter, övriga intäkter samt anslag över statsbudgeten. Övriga intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt statliga myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (nettodräktighet) och lastat/lossat gods eller passagerare. Lotsavgifter tas ut vid anlitande av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Rörelseintäkterna uppgår till 2 457 (2 404) mnkr och har därmed ökat med 53 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras till största del av ökade övriga externa intäkter. Sjöfartsavgifterna har ökat med 4 mnkr till 1 784 (1 780) mnkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen har därmed minskat till cirka 73 (74) procent.

Intäkterna från farledsavgifter uppgår till 1 178 (1 205) mnkr och har därmed minskat med 27 mnkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen minskade med 8 mnkr och intäkten från den godsbaserade delen minskade med 19 mnkr jämfört med föregående år. Under 2019 skedde en stark ökning av miljöincitamentet och 62 mnkr (37) återbetalades till sjöfarten för fartyg som vidtagit miljöåtgärder. Den avgiftshöjning med i snitt 1,9 procent som gjordes 1 januari 2019, beräknas ha påverkat intäkten positivt med cirka 23 mnkr.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 606 (575) mnkr. Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 januari 2019, beräknas ha påverkat intäkten med cirka 29 mnkr. I antal räknat ökade lotsningarna med 19 till 33 574 utförda lotsningar 2019.

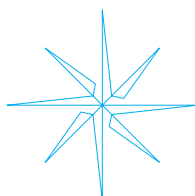
Anslagen har ökat med 3 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen beror på ökade anslag avseende utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Övriga intäkter har ökat med nästan 46 mnkr. Försäljningsintäkter har ökat med 31 mnkr varav 28 mnkr består av intäkter i samband med försäljning av S76-helikoptrar. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 37 mnkr varav 20 mnkr avser Eurocontrolavgifter och 16 mnkr avser intäkter från uppdrag med helikopter. Intäkter för fakturerade kostnader har ökat med 20 mnkr vilket motsvarar intäkter från SLU för drift av forskningsfartyget SVEA. Intäkter från vidareförsäljning i samband med uthyrning av isbrytare har ökat med 11 mnkr. Bidragen har minskat med 47 mnkr varav 35 mnkr avser minskade EU-bidrag, 7 mnkr avser minskade bidrag från Trafikverket avseende forskning och innovation och övriga bidrag har minskat med 5 mnkr.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna uppgick till 2 431 (2 331) mnkr, vilket motsvarar en ökning med 4 procent.

Personalkostnaderna har ökat med 62 mnkr jämfört med föregående år, kostnaden för löner



och ersättningar har ökat med 44 mnkr. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har ökat med 11 mnkr. Övriga personalkostnader har ökat med 7 mnkr. Antal årsarbetskrafter under 2019 uppgick till 1 109,0 (1 080,0) varav 220,1 (202,6) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 781 (740) mnkr.

Övriga externa kostnader ökade med 57 mnkr, vilket motsvarar 6 procent. Kostnader för reparation och underhåll har ökat med 56 mnkr varav 27 mnkr avser kostnad för S76-helikoptrarna som såldes i slutet av 2019 och 25 mnkr avser varvskostnader för fyra isbrytare. Hyreskostnader har ökat med 12 mnkr och kostnader för resor och transporter har ökat med 5 mnkr. Drivmedelskostnaderna minskade med 7 mnkr främst beroende på minskad förbrukning i samband med den extremt lindriga isvintern. Kostnader för IT-utrustning minskade med 7 mnkr.

Avskrivningskostnaden har minskat med 19 mnkr jämfört med föregående år främst till följd av att avskrivningar för fartyg och markanläggningar har minskat.

Finansiella intäkter och kostnader

Årets finansiella intäkter har ökat med 9,9 mnkr varav 9,8 mnkr består av utdelning från Sjöfartsverket Holding AB till Sjöfartsverket. I övrigt utgörs finansiella intäkter av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt ränta på tillgodohavande på skattekontot.

De finansiella kostnaderna har ökat med 7 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen beror på en ökad räntedel i pensionsskulden. Finansiella kostnader utgörs även av avgifter för betalningstjänster, dröjsmålsräntor samt ränta på tillgodohavandet i Riksgälden då ränteläget gör att tillgodohavandet påförs en kostnadsränta.

Kommentar till koncernens resultaträkning

Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 46 (45) mnkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

Rörelsens intäkter

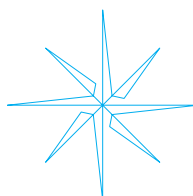
Tillkommande intäkter i koncernen avser främst teknikertjänster för underhåll av helikopter.

Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 1 mnkr högre än affärsverkets.



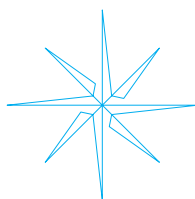
Maskinisten Emma Horck på isbrytaren Frej.
Foto: Agnë Hörnestic/Sjöfartsverket



Resultaträkning, 1000 kr

		Affärsverket		Koncernen	
	Not	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	768 517	776 550	768 517	776 550
Farledsavgifter, gods	1	409 520	428 213	409 520	428 213
Lotsavgifter	2	606 192	574 861	606 192	574 861
Anslag		259 983	257 330	259 983	257 330
Övriga externa intäkter	3	413 040	367 210	412 190	368 196
Summa rörelseintäkter		2 457 252	2 404 164	2 456 402	2 405 149
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4	-1 280 920	-1 218 841	-1 314 729	-1 245 974
Övriga externa kostnader	5	-961 710	-905 142	-928 175	-873 755
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-188 863	-207 393	-189 742	-208 320
Summa rörelsekostnader		-2 431 493	-2 331 376	-2 432 645	-2 328 048
Rörelseresultat		25 759	72 788	23 757	77 101
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	7	10 289	356	664	369
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar					
Finansiella kostnader	8	-32 176	-25 473	-32 190	-25 396
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		3 872	47 671	-7 769	52 074
Bokslutsdispositioner	9	-	-33 000	-	-33 000
Resultat före skatt		3 872	14 671	-7 769	19 074
Skattemotsvarighet	10	-	-	-	-1 593
ÅRETS RESULTAT		3 872	14 671	-7 769	17 481

Gjutning av norra bygggruppen i Södertälje.
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket



Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december 5 835 mnkr, vilket är en ökning med 848 mnkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 812 mnkr för 2019 men av detta har 18 mnkr som vid förra årsskiftet låg som pågående investeringar kostnadsförts under 2019, vilket gör att investeringarna netto uppgår till 794 mnkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar samt lotsbåtar. Investeringar i farledsförbättringar finansieras till stor del av bidrag från Trafikverket men under året har Sjöfartsverket betalt sin del av finansieringen av Mälarpjektet, som avser byggnation av Södertälje kanal och sluss, på 270 mnkr. Sjöfartsverkets egen finansiering av Mälarpjektet kommer när projektet är klart att belasta resultatet i form av avskrivningar. Under året har Sjöfartsverket kommit överens med entreprenören Züblin om att avsluta samarbetet för bygget av Södertälje kanal och sluss. En ny upphandling kommer att genomföras under 2020 för att finna en partner som slutför projektet.

Övriga investeringar finansieras med egna medel och i viss mån EU-medel.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 988 mnkr, vilket är en minskning med 66 mnkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 977 (2 908) mnkr.

Den avsättning om 5 mnkr som tidigare gjordes för att täcka den eventuella ökning av pensionskulden som kan uppstå när den är till fullo aktualiserad har efter samråd med SPV tagits bort då aktualiseringsgraden i SPV:s beräkning är hög.

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

Pensionsskulden är beräknad enligt 2019 års beräkningsgrund.

Resultatutjämningsfonden

Den resultatutjämningsfond som uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 var konstant fram till 2003 då det klargjordes att fonden kunde klassas som fritt eget kapital. Styrelsen har beslutat att under vissa förutsättningar använda fonden som den från början var avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år.

Utdelning och skattemotsvarighet

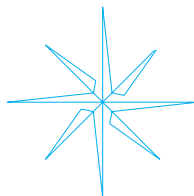
Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 21,4 procent av resultatet före skatt och 2019 års skattemotsvarighet beräknas till 0 mkr på grund av förlustavdrag. Enligt riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för affärsdrivande verksamheter ska en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet lämnas i utdelning. Då det inte finns något fritt eget kapital föreslås ingen utdelning.

Kommentar till koncernens balansräkning

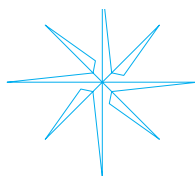
Koncernens balansomslutning uppgår till 5 847 mnkr, vilket är 12 mnkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Översikt över resultatutjämningsfondens utveckling, mnkr

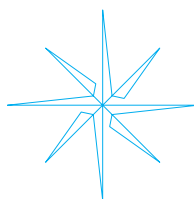
År	Förändringar i resultatutjämningsfonden	IB	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	41	
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld	-41	
2005	Avsättning, positiv effekt från wposter av engångskaraktär	-60	
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld	376	
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond	-58	
2009	Upplösning, täckning av underskott	75	
2014	Avsättning för återställande av eget kapital	-337	
2015	Avsättning för återställande av eget kapital	-140	
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	-123	
2017	Upplösning, täckning av underskott	120	
2018	Avsättning	-33	
Resultatutjämningsfond per 2019-12-31		UB	-520



Balansräkning, 1 000 kr					
		Affärsverket		Koncernen	
TILLGÅNGAR	Not	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	11				
Licenser och köpta programvaror		12 073	14 954	12 073	14 954
Egenutvecklade datasystem		15 386	23 876	15 386	23 876
Pågående nyanläggningar		41 359	34 181	41 359	34 180
Summa immateriella anläggningstillgångar		68 818	73 011	68 818	73 010
Materiella anläggningstillgångar	12				
Skepp		446 506	455 614	446 506	455 614
Helikoptrar		716 583	754 432	716 583	754 432
Inventarier, verktyg och installationer		126 047	132 772	128 324	134 778
Byggnader, mark och annan fast egendom		761 286	816 644	761 604	817 067
Pågående nyanläggningar		1 879 284	1 162 340	1 879 284	1 162 340
Summa materiella anläggningstillgångar		3 929 706	3 321 802	3 932 301	3 324 231
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i helägda företag	13	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	14	16 448	14 045	16 448	14 045
Summa finansiella anläggningstillgångar		21 148	18 745	16 448	14 045
Summa anläggningstillgångar		4 019 672	3 413 558	4 017 568	3 411 286
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	15	66 710	88 505	66 710	88 505
Förskott till leverantör	16	3 320	11 490	3 320	11 490
Summa varulager m.m.		70 030	99 995	70 030	99 995
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	17	215 332	201 597	215 157	201 517
Övriga fordringar	18	265 108	95 736	265 868	96 243
Summa kortfristiga fordringar		480 440	297 333	481 024	297 760
Periodavgränsningsposter					
Förutbetalda kostnader	19	41 157	31 409	41 972	31 919
Upplupna bidragsintäkter	20	137 543	-	137 543	-
Övriga upplupna intäkter	21	98 296	91 619	98 134	91 447
Summa periodavgränsningsposter		276 997	123 028	277 649	123 366
Kassa och bank					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	22	569 240	576 840	569 240	576 840
Kassa och bank	23	419 009	477 050	431 415	497 672
Summa kassa och bank		988 249	1 053 890	1 000 655	1 074 512
Summa omsättningstillgångar		1 815 715	1 574 246	1 829 358	1 595 633
SUMMA TILLGÅNGAR		5 835 388	4 987 804	5 846 926	5 006 919



Balansräkning, 1 000 kr					
		Affärsverket		Koncernen	
EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Bundet eget kapital					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
Summa bundet eget kapital		446 112	446 112	446 112	446 112
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		519 599	519 599	519 599	519 599
Balanserat resultat		-528 223	-538 003	-512 138	-524 527
ÅRETS RESULTAT		3 872	14 671	-7 769	17 481
Summa fritt eget kapital		-4 752	-3 733	-308	12 553
Summa eget kapital	24	441 360	442 379	445 804	458 665
Avsättningar, räntebärande					
Avsatt till pensioner	25	2 977 390	2 907 664	2 977 390	2 907 664
Summa räntebärande avsättningar		2 977 390	2 907 664	2 977 390	2 907 664
Avsättningar, övriga					
Övriga avsättningar	26	134 426	13 483	136 970	13 483
Summa övriga avsättningar		134 426	13 483	136 970	13 483
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		381 050	161 929	382 669	158 005
Övriga skulder	27	51 268	46 868	53 204	48 961
Summa kortfristiga icke räntebärande skulder		432 318	208 797	435 873	206 966
Periodavgränsningsposter					
Upplupna kostnader	28	214 215	165 920	215 210	170 581
Oförbrukade bidrag	29	1 622 386	1 232 990	1 622 386	1 232 990
Övriga förutbetalda intäkter	30	13 293	16 571	13 293	16 570
Summa periodavgränsningsposter		1 849 895	1 415 481	1 850 889	1 420 141
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 835 388	4 987 804	5 846 926	5 006 919
Poster inom linjen	31				
Ansvarsförbindelser		44 100	44 000	44 100	44 000
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga



Anslagsredovisning

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
22 01 001	2 262	9 112	-1 992	9 382	-9 382	0
22 01 004	-	188 308	-	188 308	-188 308	0
22 01 005	-	62 284	-	62 284	-62 284	0
Summa	2 262	259 704	-1 992	259 974	-259 974	0

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framförallt periodavgränsningsposter samt fritt eget kapital.

Anslag 22 01 001

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Villkor

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

Anslag 22 01 004

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

Villkor

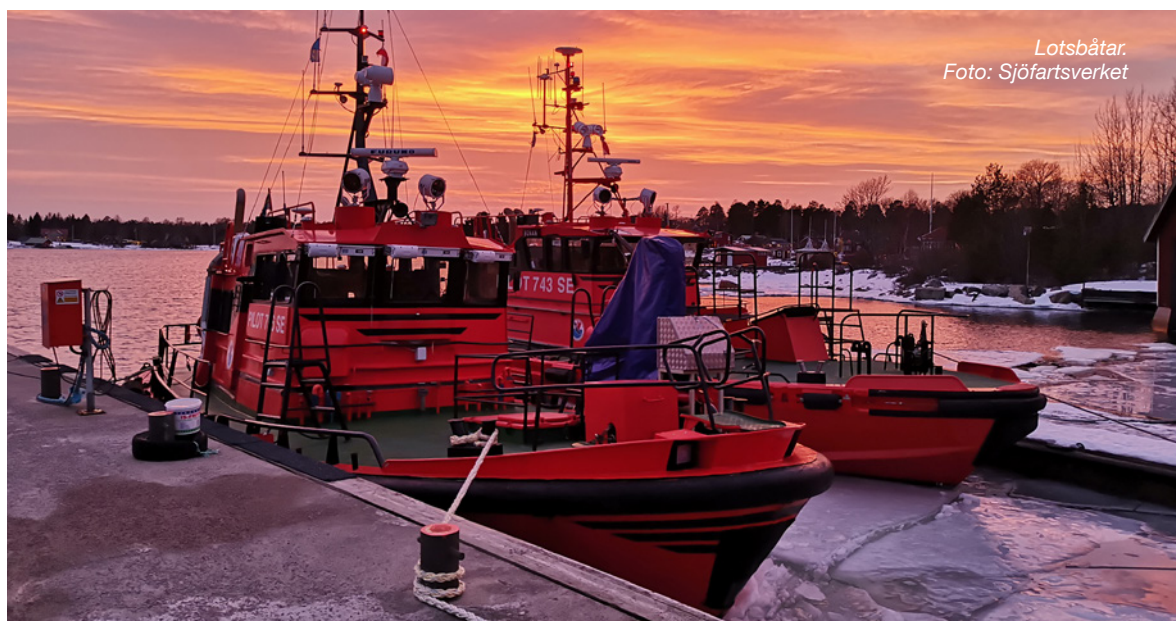
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Anslag 22 01 005

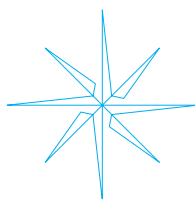
Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanal.

Villkor

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

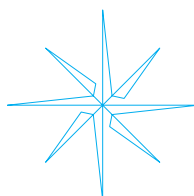


Lotsbåtar.
Foto: Sjöfartsverket



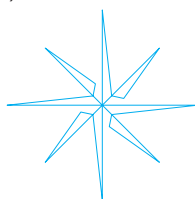
Finansieringsanalys 1 000 kr				
	Affärsverket		Koncernen	
RÖRELSEN	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31
Årets resultat före avskrivningar	214 622	280 181	213 499	285 421
Realisationsvinster	-1 081	-191	-1 081	-191
Realisationsförluster	1 257	401	1 257	401
Finansiella intäkter	10 289	356	664	369
Finansiella kostnader	-32 176	-25 473	-32 390	-25 396
Betald inkomstskatt	-	-	-	-1 593
Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar	192 911	255 274	181 949	259 011
Förändringar av varulager	29 965	340	29 965	340
Förändring av kortfristiga fordringar	-183 107	-50 793	-183 264	-49 945
Förändring av kortfristiga skulder	223 522	53 258	228 907	62 065
Förändring av periodavgränsningsposter	280 446	553 409	276 465	553 605
Kassaflöde före investeringar	543 737	811 488	534 022	825 075
Investeringar				
Investeringar i anläggningstillgångar	-793 834	-705 671	-794 879	-706 287
Försäljning av anläggningstillgångar	1 081	191	1 081	251
Nettoinvesteringar i rörelsen	-792 753	-705 480	-793 798	-706 036
Kassaflöde efter investeringar	-249 016	106 008	-259 776	119 040
Finansiering				
Förändring av långfristiga fordringar	-2 404	843	-2 404	1 457
Förändring av långfristiga skulder	-	-240 000	-	-240 000
Förändring av pensionsskuld	69 726	60 008	69 726	60 008
Förändring av övriga avsättningar	120 943	1 528	123 487	1 528
Årets utdelning	-4 890	-	-4 890	-
Periodens inbetalningsöverskott	-65 641	-71 613	-73 857	-57 967
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	1 053 890	1 125 503	1 074 512	1 132 479
Likvida medel vid periodens slut	988 249	1 053 890	1 000 655	1 074 512
Förändring i likvida medel	-65 641	-71 613	-73 857	-57 967

Finansiella kostnader 2019 i koncernen har justerats med -201 tkr avseende SMA Helicopter Rescue AB som har likviderats.



Investeringsutfall, 1000 kr				
Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket			
	2019-01-01- 2019-12-31	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
Farleder				<i>Budget</i>
Södertälje kanal	94	-	-	460
Trollhätte kanal	1610	1 000	1 229	2 500
Farledsförbättringar	763 648	603 037	292 740	1 013 135
Fast utmärkning	1 578	9 765	3 195	6 929
Flytande utmärkning	-	372	1 171	1 307
Arbetsfartyg	5 175	11 462	5 546	14 730
Övrigt	695	5 479	6 096	4 933
Summa	772 800	631 115	309 977	1 043 994
Isbrytning				
Atle	-	-	878	2 000
Frej	-	-	878	-
Ymer	-	724	1 094	2 000
Oden	-	3 539	-	4 000
IB-Next	-	-	12 575	-
IB 2020	-16 531	2 755	11 140	2 043
Common Rail	-	-	3 007	-
Övrigt	8 978	13 596	21	-
Summa	-7 553	20 614	29 593	10 043
Sjögeografisk information				
Utrustning till sjömättningsfartyg	305	3 040	2 119	0
Utrustning för sjömätning	6	-	4 458	4 200
IT-system m.m.	-	-	821	960
Summa	311	3 040	7 398	5 160
Sjötrafikinformation				
Informationscentraler	38	9 437	95	68 353
Summa	38	9 437	95	68 353
Lotsning				
Lotsstationer	2 166	662	473	20 972
Lotsbåtar	8 877	18 628	8 242	22 400
Summa	11 043	19 290	8 715	43 372
Sjö- och flygräddning				
Räddningshelikoptrar och utrustning	1 040	2 003	4 834	8 856
IT-system m.m.	644	8 860	9 281	13 050
Summa	1 684	10 863	14 115	21 906
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	15 511	11 312	9 284	47 210
Summa	15 511	11 312	9 284	47 210
Totala investeringar	793 834	705 671	379 177	1 240 038

För koncernen tillkommer investeringar om 1 045 (616) tkr.



Sjöfartsverkets investeringar uppgår till 812 mnkr för 2019 men av detta har 18 mnkr som vid förra årsskiftet låg som pågående investeringar kostnadsförts under 2019, vilket gör att investeringarna netto uppgår 794 mnkr. Det är en ökning med 88 mnkr jämfört med föregående år. Investeringsbudgeten för 2019 uppgick till 1 240 mnkr.

Ökningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på investeringar i farledsförbättringar där Mälarprojektet är det största pågående projektet. Finansieringen för farledsprojekt som finansieras via nationella planen uppgår till 493 mnkr under 2019. Därutöver har Sjöfartsverket under året betalat den del av Mälarprojektet som enligt avtal med Trafikverket ska finansieras med egna medel, summan uppgår till 270 mnkr.

Investeringar i isbrytningsverksamheten är lägre än föregående år. Under året har ca 17 mnkr av tidigare aktiverade kostnader i projekt för anskaffning av nya isbrytare kostnadsförts.

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

Investeringarna inom verksamheten för sjötrafikinformation har minskat med 9 mnkr jämfört med föregående år.

I lotsningsverksamheten har investeringar minskat med 8 mnkr beroende på mindre investeringar i lotsbåtar. Utfallet är lägre än budgeterat då man i verksamheten har arbetat aktivt med optimering av befintliga lotsbåtar och därmed skjutit upp investeringsbehov.

Inom sjö- och flygräddning har investeringarna minskat med 9 mnkr jämfört med föregående år. Årets investeringar består främst av investeringar i IT-system samt markströmsaggregat.

Inom gemensamma funktioner har investeringarna ökat med 4 mnkr jämfört med 2018. Investeringarna avser främst bilar samt investeringar

i Lithografen, Norrköping. Budgeten för 2019 uppgick till 47 mnkr.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2019 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

- Resultatet efter skattemotsvarighet ska medge en räntabilitet på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Soliditeten ska på lång sikt uppgå till minst 25 procent.
- Farledsavgifterna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS).

Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet för 2019 uppgår till 0,9.

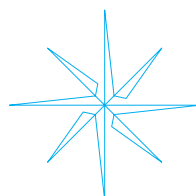
Sjöfartsverket får inom en total ram om 100 mnkr uppta lång- och kortfristiga lån.

Farledsprojekt

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

Twister och utredningar

Under 2018 väckte Sjöfartsverket talan mot en licenstagare som nyttjar Sjöfartsverkets sjökortsdata. Sjöfartsverkets utestående krav uppgår till ca 972 tkr och avser obetalda licensavgifter. Twisten rör tolkningen av licensavtalet. Sjöfartsverket vann framgång med sin talan inför tingsrätten, men målet är överklagat till Göta hovrätt där huvudförhandling kommer att hållas i mars 2020.



Sjöfartsverket har under 2019 väckt talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om ca 6,6 mnkr. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagiseringen av Statens Vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi.

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

Sjöfartsverket har krav gentemot tre olika rederier avseende obetalda farledsavgifter. Det

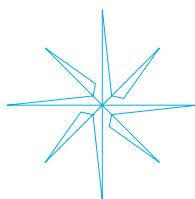
sammanlagda kravet uppgår till ca 3,5 mnkr. Rederierna har på olika grunder invänt mot betalningsskyldighet och utredning pågår för närvarande.

I ett infrastrukturprojekt (Mälarprojektet) finns ett leverantörsavtal som Sjöfartsverkets entreprenör har med underleverantör kring slusskonstruktion och klaffbro. Sedan tidigare har Sjöfartsverket och entreprenören avtalat om att avbryta samarbetet av projektet. Entreprenören har emellertid rätt till kompensation från Sjöfartsverket för nedlagda kostnader för slusskonstruktion och klaffbro. Förhandlingar pågår kring denna ersättning.

Inom ramen för FOI-uppdrag avseende Zero Vision Tool har bidrag utbetalats till två olika aktörer. Sjöfartsverket har framfört krav på återbetalning av 5,7 mnkr. respektive 3,8 mnkr då tillfredsställande underlag för kostnader inte redovisats. Kraven har bestridits och diskussioner pågår.



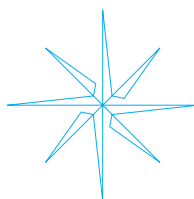
Farledsteknikerna Anna Tommy Jansson och Ann Karlsson.
Foto: Agne Hörnestic/Sjöfartsverket



Flerårsöversikt och nyckeltal

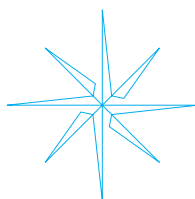
Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
Resultaträkning	Affärsverket				
	2019	2018	2017	2016	2015
Sjöfartsavgifter	1 784,2	1 779,6	1 603,7	1 463,1	1 404,2
Övriga externa intäkter	673,1	624,5	585,7	1 007,7	996,6
Summa rörelseintäkter	2 457,3	2 404,2	2 189,4	2 470,8	2 400,8
Externa kostnader	-2 242,6	-2 124,0	-2 088,9	-2 143,8	-2 069,6
Avskrivningar	-188,9	-207,4	-207,5	-211,8	-180,2
Summa rörelsekostnader	-2 431,5	-2 331,4	-2 296,4	-2 355,6	-2 249,8
Rörelseresultat	25,8	72,8	-107,0	115,1	151,0
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	-21,9	-25,1	-12,7	7,4	-11,4
Rörelseresultat efter finansiella poster	3,9	47,7	-119,7	122,6	139,6
Bokslutsdispositioner	-	-33,0	119,7	-122,6	-139,6
Resultat före skattemotsvarighet	3,9	14,7	0,0	0,0	0,0
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	3,9	14,7*	0,0	0,0	0,0
Balansräkning i sammandrag	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	4 019,7	3 413,6	2 916,5	2 748,0	2 738,9
Omsättningstillgångar	1 815,7	1 574,2	1 563,8	1 440,3	958,1
Summa tillgångar	5 835,4	4 987,8	4 480,3	4 188,3	3 697,0
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	441,4	442,4	394,7	514,4	391,8
Avsättningar	3 111,8	2 921,1	2 859,6	2 724,5	2 619,5
Långfristiga skulder	-	-	240,0	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	4,9	4,8	4,6
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 282,2	1 624,3	981,1	704,6	441,1
Summa eget kapital och skulder	5 835,4	4 987,8	4 480,3	4 188,3	3 697,0
Nyckeltal	2019	2018	2017	2016	2015
Kassalikviditet	76,5	90,8	148,7	182,7	173,7
Balanslikviditet	79,6	96,9	158,9	204,4	215,0
Sysselsatt kapital	3 458,4	3 431,4	3 491,5	3 369,9	3 149,2
Soliditet	7,6	8,9	8,8	12,3	10,6
Justerad soliditet	10,8	11,8	10,4	12,8	10,7
Räntabilitet på sysselsatt kapital	1,0	2,1	Negativt	3,8	4,8
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,9	3,5	0,0	0,0	0,0
Räntetäckningsgrad	1,0	3,0	Negativt	18,0	12,0
Årsarbetskraft	2019	2018	2017	2016	2015
Män	888,9	877,4	852,2	855,6	823,7
Kvinnor	220,1	202,6	187,3	190,8	183,7
Total årsarbetskraft	1 109,0	1 080,0	1 039,5	1 046,4	1 007,4
Omsättning per anställd, tkr	2 215,7	2 226,0	2 106,2	2 361,1	2 383,0
Medelantal anställda	2019	2018	2017	2016	2015
Män	1 012	989	957	950	946
Kvinnor	272	242	235	227	221
	1 284	1 231	1 192	1 177	1 167

* 2018 års siffor avseende resultat har justerats då de var felsummerade.



Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr

	Koncernen				
Resultaträkning	2019	2018	2017	2016	2015
Sjöfartsavgifter	1 784,2	1 779,6	1 603,7	1 463,1	1 404,2
Övriga externa intäkter	672,2	625,5	585,5	1 007,2	994,4
Summa rörelseintäkter	2 456,4	2 405,1	2 189,3	2 470,3	2 398,6
Externa kostnader	-2 242,9	-2 119,7	-2 087,5	-2 139,6	-2 063,6
Avskrivningar	-189,7	-208,3	-208,4	-212,5	-180,4
Summa rörelsekostnader	-2 432,6	-2 328,0	-2 295,8	-2 352,2	-2 244,0
Rörelseresultat	23,8	77,1	-106,6	118,1	154,6
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	-31,5	-25,0	-12,6	7,6	-11,3
Rörelseresultat efter finansiella poster	-7,8	52,1	119,2	125,7	143,3
Bokslutsdispositioner	-	-33,0	-119,7	-122,6	-139,6
Resultat före skattemotsvarighet	-7,8	19,1	0,6	3,1	3,7
Skattemotsvarighet	-	-1,6	-0,1	0,0	-0,2
Årets resultat	-7,8	17,5	0,4	3,1	3,5
Balansräkning i sammandrag	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	4 017,6	3 411,3	2 915,2	2 746,6	2 737,4
Omsättningstillgångar	1 829,3	1 595,6	1 572,5	1 451,5	967,3
Summa tillgångar	5 846,9	5 006,9	4 487,7	4 198,2	3 704,6
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	445,8	458,7	408,2	527,5	401,8
Avsättningar	3 114,4	2 921,1	2 859,6	2 724,5	2 619,5
Långfristiga skulder	-	-	240,0	240,0	240,0
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	2 286,7	1 627,1	979,9	706,2	443,3
Summa eget kapital och skulder	5 846,9	5 006,9	4 487,7	4 198,2	3 704,6
Nyckeltal	2019	2018	2017	2016	2015
Kassalikviditet	76,9	91,9	150,2	183,9	178,4
Balanslikviditet	80,0	98,1	160,5	205,5	218,2
Sysselsatt kapital	3 470,0	3 443,8	3 499,9	3 376,7	3 157,8
Soliditet	7,6	9,2	9,1	12,6	10,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,7	2,2	Negativt	3,9	4,9
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	4,0	0,0	0,0	0,1
Räntetäckningsgrad	0,8	3,1	Negativt	19,5	13,0
Årsarbetskraft	2019	2018	2017	2016	2015
Män	922,1	904,3	879,3	883,7	848,5
Kvinnor	223,1	205,7	191,2	194,8	187,5
Total årsarbetskraft	1 145,2	1 110,0	1 070,5	1 078,5	1 036,0
Omsättning per anställd, tkr	2 145,0	2 166,8	2 045,1	2 290,6	2 315,2
Medelantal anställda	2019	2018	2017	2016	2015
Män	1 045	1 016	985	978	971
Kvinnor	275	245	239	231	225
	1 320	1 261	1 224	1 209	1 196



Definitioner av nyckeltal

Definitioner och nyckeltalsberäkningar

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

Kommentarer till flerårsöversikten

Affärsverket

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

Godsvolymen 2015 uppgick till 163 miljoner ton, vilket motsvarar en ökning med knappt 2 procent jämfört med 2014 och under 2016 uppgick ökningen av godsvolymer till knappt 1 procent. Under 2017 och 2018 återhämtade sig volymen något och ökningen uppgick totalt de två åren till cirka 4 procent. Under 2019 har det dock skett en nedgång och godsvolymer har minskat med nästan 5 procent.

Sjöfartsverket har under åren 2004-2011 genomfört avgiftssänkningar som ett led i avgiftsväxlingen mellan farledsavgifter och lotsavgifter, vilken syftat till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten. Från den 1 januari 2015 genomfördes en sänkning av den fartygsbaserade delen av avgiften med 45 mnkr, fördelat på 24 mnkr i en allmän sänkning och 21 mnkr i ökade medel för miljödifferntiering avseende kväveoxider. Med hänsyn till införandet av det s.k. svaveldirektivet tog Sjöfartsverket bort miljödifferntiering för olika svavelinnehåll i bränslet från den 1 januari 2015. Från den 1 januari 2017 höjdes farledsavgifterna med i genomsnitt 8 procent och i samband med införandet av ny av-

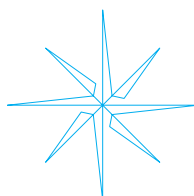
giftsmodell. Den 1 januari 2018 höjdes avgifterna med i genomsnitt 9 procent. Den 1 januari 2019 höjdes avgifterna med i genomsnitt 2 procent.

Antalet lotsningar har under 2019 ökat med 19 och uppgår till 33 574. Avgiftshöjningar har skett årligen under de senaste fem åren. 2015-2018 har en årlig höjning skett med 5 procent den 1 januari. Från den 1 januari 2018 har även en förändring av avgiftsmodellen införts vilket har inneburit viss överflyttning av lotsavgifter till farledsavgifter. Den 1 januari 2019 höjdes lotsavgifterna med 1,9 procent.

Personalkostnaderna har varierat mellan åren. Svängningarna i personalkostnaderna har främst berott på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionsskultsberäkningen.

Övriga externa kostnader påverkas starkt av hur kraftig isutbredningen är, en kraftigare isutbredning medför ökade kostnader om ungefär 100-150 mnkr. Under åren 2015-2017 har isvintrarna varit milda medan isvintern 2018 var något mer åt det normala hållet. 2019 var isvintern återigen mild.

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



Redovisningsprinciper

Allmänt

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

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

Transparenslagen

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

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. Under 2019 har det tidigare dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB sålts för likvidation. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I Sjöfartsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

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

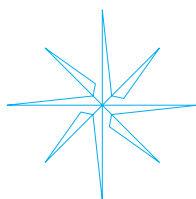
Materiella anläggningstillgångar

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

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

Avskrivningar

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



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

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

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

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

Värdering av pågående arbete

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

Leasingavtal

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2019-12-31. Bränslelagren värderas enligt principen först in – först ut (FIFU).

Kundfordringar

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

Utländska valutor

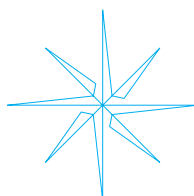
Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär nettoredovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

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

Avsättningar

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



Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

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

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

För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

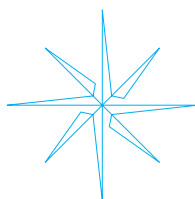
Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsätt-

ningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskatte-grundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner.

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

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

Tidigare år har den del av den antastbara pensionsskulden som inte skuldförts redovisats som ansvarsförbindelse. Detta överensstämmer inte med dagens internationella och nationella redovisningsstandarder och ESV rekommenderar i handledningen om avsättningar och ansvarsförbindelser att endast den del som kommer att innebära ett nettoutflöde, vilket i Sjöfartsverkets fall motsvarar 44 procent av de antastbara pensionsförpliktelserna, ska redovisas. Rekommendationen i handledningen överensstämmer inte med föreskrifterna till 10 kap, 1 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunder-



lag och ESV har därför meddelat ett undantag från tillämpning av föreskrifterna.

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

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

Mervärdesskatter

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

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Eftersom Sjöfartsverket har stora underskottsavdrag sedan tidigare år beräknas och inlevereras ingen skattemotsvarighet för 2019. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Antal anställda

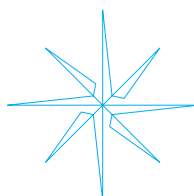
Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Avrundning

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

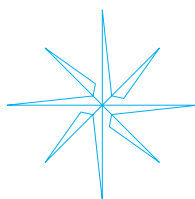


Finalist, fototävling för sjöfolk 2018.
Foto: Dan Deshay





Sjö- och flygräddning.
Foto: Sjöfartsverket



Noter

Belopp i 1 000-tal kr där inte annat anges.

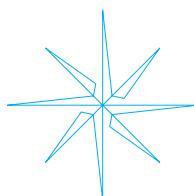
Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift. En del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

Farledsavgifter	2019	2018
Avgift på fartyg, lastfartyg	495 841	509 402
Avgift på fartyg, färjor	289 656	286 612
Summa avgift på fartyg före rabatter	785 497	796 014
Rabatter på fartyg	-16 980	-19 464
Summa avgift på fartyg	768 517	776 550
Avgift på gods, lastfartyg	261 897	282 371
Avgift på gods, färjor	149 489	148 454
Summa avgift på gods före rabatter	411 386	430 825
Rabatter på gods	-1 866	-2 612
Summa avgift på gods	409 520	428 213
Summa farledsavgifter	1 178 037	1 204 763

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2019	2018	2019	2018
Luleå	45 868	49 394	26 518	27 749
Gävle	39 581	34 677	21 864	23 715
Stockholm	164 968	163 928	55 592	54 213
Södertälje	49 199	45 068	18 301	15 580
Kalmar	69 164	77 029	35 689	38 823
Malmö	178 668	167 288	106 119	107 023
Göteborg	155 786	164 914	92 023	94 435
Marstrand	77 632	89 144	51 538	65 552
Vänern/Trollhätte kanal	4 631	4 572	3 742	3 735
Summa	785 497	796 014	411 386	430 825



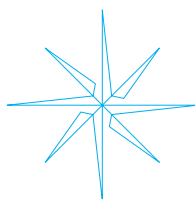
Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2019	2018
Luleå	42 898	40 545
Gävle	41 674	37 440
Stockholm	113 194	103 256
Södertälje	80 823	81 795
Kalmar	52 015	47 880
Malmö	76 311	68 061
Göteborg	98 265	92 710
Marstrand	68 311	74 021
Vänern/Trollhätte kanal	32 701	29 153
Summa	606 192	574 861

Not 3 Övriga externa intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Försäljning och royalty sjökort	36 228	33 655	36 228	33 655
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	8 994	10 119	8 994	10 119
Helikoptertjänster	73 064	56 544	73 064	56 544
Uthyrning	38 265	34 892	38 265	34 892
Bidrag	30 775	78 385	30 775	78 385
Fakturerade kostnader	42 688	23 137	42 688	23 137
Tjänster med fartyg	17 479	14 431	17 479	14 431
Ersättning för drift av broar	10 856	10 856	10 856	10 856
Realisationsvinster	1 081	191	1 081	191
Eurocontrolavgifter	68 993	48 531	68 993	48 531
Övriga rörelseintäkter	84 617	56 469	83 767	57 455
Summa övriga externa intäkter	413 040	367 210	412 190	368 196



Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Löner och ersättningar	757 374	714 055	778 961	731 644
Kostnadsersättningar	19 777	19 081	20 021	19 250
Årets pensionskostnader	151 042	147 918	154 448	150 174
Normal förändring av pensionsskulden	53 712	19 638	53 712	19 638
Löneskatt på normal pensionskultsförändring	13 002	4 764	13 002	4 764
Förändring pensionsskuld pga ändrad beräkningsgrund	-	29 497	-	29 497
Löneskatt på pensionsskuld pga ändrad beräkningsgrund	-	7 156	-	7 156
Finansiell del av pensionsskultsförändringen	-28 950	-16 344	-28 950	-16 344
Övriga sociala kostnader	286 682	271 604	294 196	277 664
Övriga personalkostnader	28 281	21 472	29 339	22 531
Summa personalkostnader	1 280 920	1 218 841	1 314 729	1 245 974

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

Sjukfrånvaro Affärsverket

	2019	2018
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,76%	2,49%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	37,62%	32,25%

Sjukfrånvaro fördelad efter kön

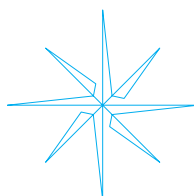
Män	2,34%	2,05%
Kvinnor	4,27%	4,10%

Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori

29 år eller yngre	3,29%	5,02%
30-49 år	2,21%	1,84%
50 år eller äldre	3,29%	2,94%

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

Styrelseledamöter	Lön/arvode	Personalrepresentanter	Lön/arvode
Olle Sundin, styrelseordförande	56	Tapani Hoffrén	440
Katarina Norén, generaldirektör	1 832	Benjamin Hell	452
Björn Alvengrip	28	Olof Boman	594
Tove Friberg	28		
Erika Rosander	28	Suppleanter för personalrepresentanter	
Lars-Erik Liljelund (t.o.m. 2019-06-30)	14	Carl Cremonese	585
Jens Nykvist	28	Patrik Wikand	1 040
Yvonne Gustafsson	28	Pierre Sundberg	552



Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

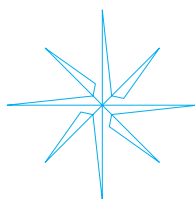
Olle Sundin	Lantmäteriet, AerolInfo AB
Björn Alvengrip	Sveriges Hamnar Service AB, Transportföretagen TF AB, Alvengrip Fysio AB, Svenskt Näringsliv
Lars-Erik Liljelund	Universum AB, Wateraid Sverige
Yvonne Gustafsson	SIDA, Riksgäldskontoret, TFörsvarets Materielverk, FMV, Socialstyrelsen, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO, E-hälsomyndigheten

Not 5 Övriga externa kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Hyror	87 555	75 371	90 376	79 454
Drivmedel	108 675	115 871	108 675	115 871
Reparationer och underhåll	233 624	174 978	234 622	175 883
Nedskrivning S76	0	2 395	0	2 395
Extern bemanning	148 052	146 892	151 814	149 945
Övriga köpta tjänster	142 978	146 844	97 818	104 018
IT-utrustning	21 482	28 533	21 679	28 623
Telekommunikation och post	22 247	23 289	22 331	23 449
Transportmedel	7 048	7 654	7 716	8 380
Resekostnader och transporter	59 544	54 350	61 667	55 783
Fastighetskostnader	23 148	23 884	23 148	23 884
Realisationsförluster	1 259	401	1 259	460
IT-konsulter	20 572	22 509	20 572	22 509
Helikoptertjänster	45 630	43 025	45 630	43 025
Övriga rörelsekostnader	39 896	39 146	40 869	40 076
Summa övriga externa kostnader	961 710	905 142	928 175	873 755

Arvode till revisorer

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 425	1 125	1 425	1 125
KPMG AB				
- EU-revision	43	85	43	85
- projektrevision	249	501	249	501
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	106	119
Summa övriga externa kostnader	1 717	1 711	1 823	1 830



Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Licenser och köpta programvaror	2 881	3 544	2 881	3 544
Egenutvecklade datasystem	8 489	7 066	8 489	7 066
Skepp	50 687	61 578	50 687	61 578
Helikoptrar	38 835	38 845	38 835	38 845
Inventarier, verktyg och installationer	29 135	26 264	29 910	27 040
Byggnader	16 232	16 249	16 336	16 399
Markanläggningar	42 603	53 847	42 603	53 847
Summa avskrivningar	188 863	207 393	189 742	208 320

Not 7 Finansiella intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	9 800	-	-	-
Ränteintäkter kundfordringar	489	356	664	369
Summa finansiella intäkter	10 289	356	664	369

Not 8 Finansiella kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018
Finansiell del av pensionsskulden	28 950	16 344	28 950	16 344
Ränta lån i Riksgälden	506	3 492	506	3 492
Ränta ej utbetalt aktieägartillskott	-	122	-	-
Övriga räntor	2 720	5 515	2 734	5 560
Summa finansiella kostnader	32 176	25 473	32 190	25 396

Not 9 Bokslutsdispositioner

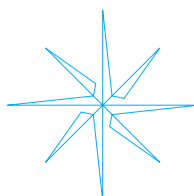
Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition. För 2019 har ingen avsättning gjorts till resultatutjämningsfonden.

Not 10 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 21,4 procent på resultatet före skattemotsvarighet. För 2019 beräknas ingen skattemotsvarighet på grund av förlust-avdrag från tidigare år.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt. Då de gör förlust under 2019 blir det ingen skattekostnad för året i bolagen.

	Koncernen	
	2019	2018
Aktuell skatt för året	-	-979
Uppskjuten skatt	-	-614
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	-	-1 593



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

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	52 352	-	-	-	52 352
Egenutvecklade datasystem	71 068	-	-	-	71 068
Pågående nyanläggningar	34 181	8 518	-	-1 340	41 359
Summa	157 601	8 518	0	-1 340	164 779

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2019 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	37 398	2 881	-	40 279
Egenutvecklade datasystem	47 192	8 489	-	55 681
Summa	84 590	11 370	0	95 961

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	52 352	-40 279	12 073
Egenutvecklade datasystem	71 068	-55 681	15 387
Pågående anläggningsarbeten	41 359	-	41 359
Summa	164 779	-95 961	68 818

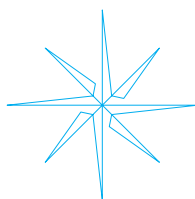
Not 12 Materiella anläggningstillgångar**Affärsverket****Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 837 949	9 604	-23 039	32 730	1 857 245
Inventarier m.m.	484 979	16 142	-17 507	6 898	490 512
Byggnader	788 676	479	-159	1 054	790 050
Markanläggningar	1 347 015	946	-	1 000	1 348 961
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	918 249	986	-	-	919 235
Pågående anläggningsarbeten	1 162 340	775 832	-17 335	-41 553	1 879 284
Summa	6 545 906	803 989	-58 040	129	7 291 984

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2019 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 382 335	50 687	-22 284	1 410 739
Inventarier m.m.	352 207	29 135	-16 877	364 465
Byggnader	613 360	16 232	-157	629 435
Markanläggningar	712 384	42 603	-	754 987
Helikoptrar	163 817	38 835	-	202 652
Summa	3 224 103	177 492	-39 318	3 362 277



Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 837 949	-1 410 739	446 506
Inventarier m.m.	489 474	-364 465	126 047
Byggnader	789 549	-629 436	160 614
Markanläggningar	1 347 016	-754 987	593 975
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	918 249	-202 652	716 583
Pågående anläggningsarbeten	1 879 284	-	1 879 284
Summa	7 291 984	-3 362 278	3 929 706

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2019 till 58 509 tkr.

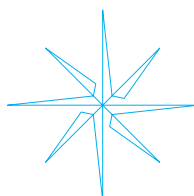
Koncernen					
Ackumulerade anskaffningsvärden:					
Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 837 949	9 604	-23 039	32 730	1 857 245
Inventarier m.m.	489 474	17 187	-17 507	6 898	496 053
Byggnader	789 549	479	-159	1 054	790 923
Markanläggningar	1 347 016	946	-	1 000	1 348 963
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	918 249	986	-	-	919 235
Pågående anläggningsarbeten	1 162 340	775 832	-17 335	-41 553	1 879 284
Summa	6 551 275	805 034	-58 040	129	7 298 400

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2019 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 382 335	50 687	-22 284	1 410 739
Inventarier m.m.	354 696	29 910	-16 877	367 729
Byggnader	613 812	16 336	-157	629 991
Markanläggningar	712 384	42 603	-	754 987
Helikoptrar	163 817	38 835	-	202 652
Summa	3 227 044	178 371	-39 317	3 366 099

Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 857 245	-1 410 739	446 506
Inventarier m.m.	496 053	-367 729	128 324
Byggnader	790 923	-629 991	160 933
Markanläggningar	1 348 963	-754 987	593 977
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	919 235	-	716 583
Pågående anläggningsarbeten	1 879 284	-	1 879 284
Summa	7 298 400	-3 366 099	3 932 301

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2019 till 58 509 tkr.



Not 13 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolaget SMA Maintenance AB. Under 2019 har det tidigare dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB sålts för likvidation.

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

Koncernen				
	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100%	100%
Bokfört värde	4 700			

Not 14 Långfristiga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Kapitalförsäkring	16 448	14 045	16 448	14 045
Summa andra långfristiga fordringar	16 448	14 045	16 448	14 045

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

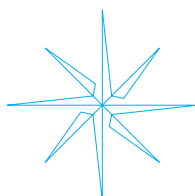
År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs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

Investeringar i Sjöfartshotell

	Beslutsdatum	2019-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

Not 15 Varulager

	2019-12-31	2018-12-31
Bränslelager	30 450	30 475
Sjökort	1 370	708
Centralförrådet	7 523	8 305
Reservdelar AW139	25 592	22 838
Reservdelar S76	-	623
Helikoptrar S76	-	24 808
Övrigt	1 775	748
Summa varulager	66 710	88 505



Not 16 Förskott till leverantörer

	2019-12-31	2018-12-31
Förskott till leverantör	1 569	1 200
Underhållsprogram motorer/växlar	1 751	10 290
Summa Förskott till leverantörer	3 320	11 490

Not 17 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 2 386 (51) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 0 (0) tkr.

Not 18 Övriga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Mervärdesskattfordran	93 392	57 675	93 392	57 679
Skattefordringar	-	503	760	1 000
Eurocontrolavgifter	-	-	-	-
Avräkning statsverket	295	1 889	295	1 889
Fordran Mälarprojektet	130 000	-	130 000	-
Övriga fordringar	41 421	35 669	41 421	35 675
Summa övriga fordringar	265 108	95 736	265 868	96 243

Not 19 Förutbetalda kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Licenser	5 560	7 214	5 560	7 214
Hyrer	580	7 850	580	7 850
Upplupna intäkter	35 016	16 345	35 832	16 855
Summa förutbetalda kostnader	41 157	31 409	41 972	31 919

Not 20 Upplupna bidragsintäkter

	Affärsverket	
	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna bidragsintäkter	137 543	-
Summa förutbetalda kostnader	137 543	-

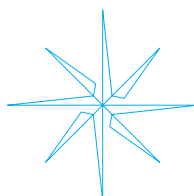
Avser bidrag från Trafikverket för farledsprojekt där kostnader upparbetats men bidrag ännu inte hunnit rekvireras.

Not 21 Upplupna intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Farledsavgifter	22 411	32 673	22 411	32 673
Bidrag	42 909	46 126	42 909	46 126
Försäljning sjögeografiska produkter	10 471	10 655	10 471	10 655
Övriga upplupna intäkter	22 505	2 165	22 343	1 993
Summa upplupna intäkter	98 296	91 619	98 134	91 447

Not 22 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning



Not 23 Kassa och bank				
	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Kassa	44	44	44	44
Bank	418 965	477 006	431 371	497 628
Summa kassa och bank	419 009	477 050	431 415	497 672

Not 24 Eget kapital				
Affärsverket	2019-12-31		2018-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-3 733	446 112	68 331
Årets resultat	-	3 872	-	-
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	33 000
Utdelning	-	-4 890	-	-
Belopp vid årets slut	446 112	-4 752	446 112	-3 733

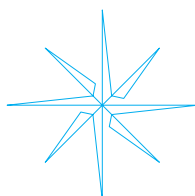
Koncernen	2019-12-31		2018-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	12 553	446 112	-37 929
Årets resultat	-	-7 769	-	17 482
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	33 000
Likvidation dotterbolag	-	-201	-	-
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-4 890	-	-
Belopp vid årets slut	446 112	-308	446 112	12 553

Not 25 Avsatt till pensioner		
	2019-12-31	2018-12-31
Pensionsskuld för pensionärer	1 037 244	1 036 569
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 342 404	1 289 370
Löneskatt	577 303	564 273
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	9 787	10 364
Kapitalförsäkring helikopter verksamhet	10 652	7 088
Summa avsatt till pensioner	2 977 390	2 907 664

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden som avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent. Den reserv om 5 mnkr avseende ej aktualiserad skuld för aktiva arbetstagare har i samråd med SPV tagits bort från och med 2019.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 2 947 936 tkr.



Not 26 Övriga avsättningar

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Avsättning för förorenad mark	2 675	2 785	2 675	2 785
Avsättning omstrukturering	-	408	2 544	408
Avsättning Mälarprojektet	130 000	-	130 000	-
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	1 751	10 290	1 751	10 290
Summa övriga skulder	134 426	13 483	136 970	13 483

Affärsverket

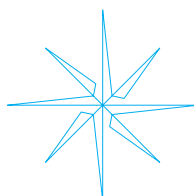
Avsättning för förorenad mark avser fastigheter där pågående tillsynsärenden finns. Avsättning för Mälarprojektet avser kostnader som kan uppstå då avtalet med nuvarande entreprenör upphör. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemet S76. Avsättningen för framtida tekniskt underhåll redovisas även som ett förskott till leverantör.

Not 27 Övriga skulder

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Avdragna personalskatter	20 862	21 148	21 468	21 615
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	20 149	19 541	20 713	19 982
Avräkning Eurocontrol	8 578	-	8 578	-
Skatteskulder	-	-	-	345
Övriga skulder	1 679	6 179	2 445	7 019
Summa övriga skulder	51 268	46 868	53 204	48 961

Not 28 Upplupna kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna semesterlöner	51 714	49 253	54 781	51 717
Upplupna kompensationslöner	11 137	11 754	11 137	11 754
Upplupna retroaktiva löner	4 734	2 688	4 734	2 688
Övriga upplupna löner	7 547	9 216	7 814	9 520
Upplupna arbetsgivaravgifter	24 449	22 327	26 016	23 724
Upplupna pensionskostnader	1 273	726	1 273	726
Upplupna elkostnader	-	994	-	994
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	6 267	6 197	6 267	6 197
Fartygsbemanning	9 546	14 464	9 546	14 464
Övriga upplupna kostnader	97 548	48 301	93 642	48 797
Summa upplupna kostnader	214 215	165 920	215 210	170 581



Not 29 Oförbrukade bidrag

	2019-12-31	2018-12-31
Oförbrukade bidrag investeringar	33 270	38 399
Förutbetalda bidrag farledsprojekt	182 543	98 652
Oförbrukade bidrag farledsinvesteringar	1 406 573	1 095 939
Summa oförbrukade bidrag	1 622 386	1 232 990

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

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

Förutbetalda bidrag farledsprojekt avser förutbetalda bidrag för farledsinvesteringar.

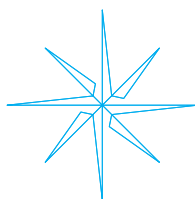
Not 30 Förutbetalda intäkter

	Affärsverket	
	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda bidrag	12 426	14 688
Förutbetalda intäkter	867	1 882
Summa upplupna kostnader	13 293	16 570

Not 31 Poster inom linjen

	Affärsverket		Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Ansvarsförbindelser				
Föreordnad mark	44 100	44 100	44 100	44 100

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



Utdelning och skattemotsvarighet

Riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. För 2019 redovisas en vinst med 3,9 mnkr och det ackumulerade fria egna kapitalet uppgår till – 4,8 mnkr i affärsverket och i koncernen till –0,3 mnkr. Då det inte finns något fritt eget kapital föreslås ingen utdelning.

Skattemotsvarigheten ska utgå med 21,4 procent på årets resultat. Årets skattemotsvarighet uppgår till 0 mnkr till följd av förlustavdrag.

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

Stockholm den 18 februari 2020

Olle Sundin
Ordförande

Erika Rosander
Vice ordförande

Katarina Norén
Generaldirektör

Jens Nykvist

Yvonne Gustavsson

Björn Alvengrip

Tove Friberg

Bengt-Erik Johansson

Tapani Hoffrén

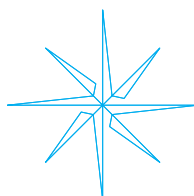
Benjamin Hell

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2020

Stefan Andersson

Margit Nestra



Styrelse, ledning och revisorer

Styrelse, affärsverket



Olle Sundin
Ordförande
F.d. generaldirektör



Katarina Norén
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Tove Friberg,
Divisionschef



Yvonne Gustafsson
F.d. generaldirektör



Erika Rosander
Utvecklingsledare



Björn Alvengrip
Verkställande
direktör



Jens Nykvist
Marinchef



Tapani Hoffrén
ST



Bengt-Erik Johansson
SECO



Benjamin Hell
SACO

Styrelser, koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB

Katarina Norén, ordförande
Christin Ottervald

SMA Maintenance AB

Katarina Norén, ordförande
Mattias Hyllert
Magnus Stephansson
Johan Lindblom Bengtsson,
arbetstagarrepresentant



Ledning, affärsverket



Katarina Norén
Generaldirektör



Magnus Stephansson
Direktör
Styrning och planering



Ove Eriksson
Stf Generaldirektör
Direktör Affärer



Fredrik Backman
Direktör Rederiet



Magnus Gustavsson
IT-direktör



Niclas Härenstam
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör
Sjö- och flygräddning



Kristina Öhman
HR-direktör



Anna Björklind
Inköpsdirektör



Per Ängmo
Chef GD-stab



Lisa Lewander
Chefsjurist



Joel Smith
Direktör
Infrastruktur

Revisorer, affärsverket

Stefan Andersson. Ansvarig revisor, Riksrevisionen
Margit Nestra. Uppdragsledare, Riksrevisionen

Revisorer, koncernbolagen

Mattias Dahlström. Auktoriserad revisor, Deloitte AB,
Linköping



