

Anslagsframställan och Treårsplan

2023–2025



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

GD har ordet	1
Anslagsframställan	3
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	6
Totalförsvarsplanering	6
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	7
Sjö- och flygräddning	7
Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar	9
Fossilfri flotta.....	10
Isbrytardrift.....	11
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	12
Vår ekonomi.....	14
Ekonomiska förutsättningar	14
Intäktsprognos.....	15
Kostnadsprognos.....	17
Investeringsplan 2023-2025	17
Långsiktig ekonomisk utblick	19

Investeringsplan med utblick mot 2029	19
Långsiktig finansiell utveckling	20
Budgetunderlag.....	22
Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad .	29
Framtidens sjöfart	31
En attraktiv arbetsgivare.....	31
Med sikte på hållbarhet.....	33
Nästa generations isbrytare.....	34
Digitalisering och Smarta anläp.....	35
Vår verksamhet.....	36
Lotsning.....	38
Sjögeografisk information	40
Farleder	42
Sjötrafikservice.....	44
Isbrytning	46
Sjö- och flygräddning	48
Sjömansservice	50

GD har ordet

När vi nu sakta förhoppningsvis lämnar pandemin bakom oss kan vi konstatera att Sjöfartsverket och sjöfarten, då särskilt passagerartrafiken, behöver ta igen både ekonomiska förluster och utveckling som skjutits på. Vi behöver dock stanna upp och glädja oss åt att, trots de tuffa förutsättningar som varit, har sjöfarten och Sjöfartsverkets leveranser till kund fungerat väl. Det är vi riktigt stolta över!

Ur ett ekonomiskt perspektiv har pandemin påverkat Sjöfartsverkets redan svaga ekonomiska situation. Vi bedriver en investeringstung verksamhet som behöver en långsiktig och stabil finansiering. Det är utöver utökade anslag också en mycket glädjande aviserad satsning regering och riksdag gör genom en klimatkompensation för åren 2023-2024..Ett stort engagemang finns också i arbetet med att bygga upp totalförsvaret och ställa om flottan till fossilfrihet, detta möjliggörs genom extra satsningar inom dessa områden. Vi känner både ett förtroende och ett stort ansvar i vårt fortsatta arbete med att förvalta samhällets och sjöfartens medel. Trots detta och trots att vi genomför ett omfattande effektiviseringsarbete fortsätter vi att höja avgifterna. Orsaken är att verksamheten under de senaste decennierna gått med stora underskott pga. minskade godsvolymer, ökade krav och nya uppdrag. Våra reserver är helt enkelt slut samtidigt som underhållsskulden i farleder och tekniska system växer och fartygen är gamla.

Vi är dock väl medvetna om att sjöfarten och Sverige måste vara konkurrenskraftiga och då krävs istället lägre kostnader och framförallt gemensamma satsningar på hållbarhet och digitalisering.

Under våren blir designen av nästa generations isbrytare klar liksom en preciserad kalkyl för vad det kostar att producera dessa tre nya modernare och energieffektiva isbrytare. Dessa är helt avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Med dessa underlag hoppas vi på skyndsamt beslut om finansiering så att samtliga isbrytare kan vara i operativ drift till 2028.

I den treårsplan vi nu lägger fram är leveransen till samhället och sjöfarten högsta prioritet. Samtidigt blir det allt tydligare att vi också måste orka med ett stort förändringsarbete. De kommande tre åren är det därför helt nödvändigt att tyngdpunkten läggs på effektivisering, att återta underhållsskulden i farlederna, digitalisera våra tjänster och processer, arbeta mot fossilfrihet samt förstärkt säkerhetsskydd och civil beredskap. För att klara detta är våra fantastiska medarbetare vår största framgångsfaktor. Därför fokuserar vi samtidigt på att vara en attraktiv arbetsgivare för dagens och morgondagens medarbetare. I detta ligger att arbeta för en hållbar arbetsmiljö och säkerhetskultur, för likabehandling och jämställdhet samt för en tillitsbaserad styrning med flexibla arbetssätt t.ex. distansarbete möjliggörs där verksamheten tillåter.

När informationen i transportkedjan kan delas och automatiseras kan stora vinster göras för ekonomin, kvalitén och klimatet. Det är en utveckling vi ser i rask takt i våra privatliv men i transportsystemet, inklusive sjöfarten, finns mycket kvar att göra. Därför samarbetar Sjöfartsverket med hela branschen i digitaliseringsarbetet inom branschprogrammet "Smarta anlöp".

Idag är 95 procent av Sveriges vattenområden, grundare än 10 meter, mätta med äldre metoder såsom handlod. Detta medför mycket låg precision i sjökorten och idag saknas helt den botteninformation som moderna mätmetoder ger. Därmed saknas också avgörande underlag i många samhällsprocesser såsom klimatanpassning, miljöövervakning och samhällsbyggnad. Vi lämnar därför in en hemställan om ett uppdrag med tillhörande finansiering av bottenkartering av dessa områden, detta tillsammans med Lantmäteriet och SGU. Hemställan stöds även av samtliga medlemmar i Geodatarådet.

En omställning till hållbarhet måste ske i hela transportsystemet. Sverige eftersträvar ökad intermodalitet, där transportslagen kombineras till en optimal helhet. Idag är inte spelreglerna lika mellan transportslagen, vilket resulterar i negativa effekter i landtransportsystemet med massor av ledig kapacitet i farleder och hamnar. Styrmedel behöver ses över och kanske allra mest för inlands- och kustsjöfarten där staten satsar stort i slussbyggen vilket är en investering som riskerar vara förgäves om de inte nyttjas efter sin fulla kapacitet. Vi arbetar i enlighet med regeringens godstransportstrategi för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Under perioden kommer vi samarbeta med sjöfartssamordnaren på Trafikverket där bl.a. varuägardialoger kommer hållas och en översyn av miljöincitament och avgiftsstruktur göras för Sverige och sjöfartens framtid.



Katarina Norén

Generaldirektör Sjöfartsverket

Anslagsframställan

För verksamhetsåret 2023 hemställer Sjöfartsverket:

- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 bibehålls
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 13,0 mnkr
- att staten under anslag 1:4 överväger kostnadsansvar för isbrytning upp till 300 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:5 höjs med 24,0 mnkr
- att myndighetens anslag indexeras
- att resultatmålet pausas ytterligare fyra år

Med det anslagstillskott på 220 mnkr som Sjöfartsverket erhållit för 2022 uppgår den statliga andelen av myndighetens finansiering till att täcka de kostnader som är förknippade med ändamålen för anslagen. Anslagen motsvarar dagens kostnadsnivå och ger möjlighet till en långsiktigt hållbar finansiering och en säkrad servicenivå till samhället i enlighet med vårt uppdrag. Detta under förutsättning att regeringen även finansierar investeringen av nya isbrytare. Tillsammans med ett förstärkt arbete med ständiga förbättringar och effektiviseringar, ges möjlighet till Sjöfartsverket att återupprätta en hållbar ekonomi för den investeringstunga verksamhet som myndigheten bedriver.

Under året som gått har Sjöfartsverket arbetat med att kartlägga det behov av underhåll som föreligger gällande sjösäkerhetsanordningar och statliga byggnadsminnen. Underhållet har under många år förskjutits pga. verkets ekonomiska situation. Kartläggningen har visat att bristerna idag inte påverkar sjösäkerheten eller framkomligheten i farlederna. Däremot är det uppenbart att många anläggningar är så pass förfallna att arbetet inte bör skjutas på ytterligare utan konsekvenser för arbetsmiljösäkerhet, regelbrott (byggnadsminnen), bristande funktion (el) samt höjd livscykelkostnad. Sjöfartsverket bedömer att det finns ett eftersatt underhåll som uppgår till cirka 1,5 mdkr

och en förstärkt satsning behöver göras under de kommande cirka 10 åren. Underhållsarbetet för de mest kritiska delarna bedöms helt nödvändiga att påbörja under planperioden. Det finns en tydlig plan för vilket underhåll som ska genomföras under 2023 men en mer detaljerad plan för efterkommande år ska tas fram. Det betyder att fördelningen av insatserna mellan åren och kategorierna de närmaste tio åren kan komma att justeras till nästa års treårsplan som innefattar planperioden 2024-2026. Genom de finansieringsprinciper som finns mellan vilka kostnader som ska täckas av anslag respektive sjöfartsavgifter, finns behov av utökat anslag för 1:4 och 1:5.

Idag fördelas kostnaderna för isbrytning på hela sjöfartskollektivet trots att nyttorna med öppna vintersjövägar erhålls övervägande i norra Sverige och tidvis i Väneren. Sjöfartsverket föreslår att staten överväger att överta kostnadsansvaret på 300 mnkr för isbrytardriften, vilket skulle innebära en avgiftssänkning i motsvarande grad.

Samtidigt har regeringen i budgetpropositionen aviserat en klimatkompensation på 300 mnkr med avsikt att minska trycket på sjöfartens avgifter under 2023 och 2024. Sjöfartsverket har getts i uppdrag av regeringen att senast den 14 april i år komma in med förslag på hur denna

klimatkompensation kan utformas. Förslaget om att staten övertar kostnaden för isbrytning bör därför samordnas med ovan nämnda uppdrag.

Sjöfartsverket föreslår att de tilldelade anslagen, likt anslag 1:1, bör indexjusteras årligen enligt vedertagna principer för pris- och löneomräkning (PLO) för att inte återigen riskera en urholkning av ekonomin.

Sjöfartsverkets verksamhet har varit underfinansierad under lång tid vilket förstärkts av pandemin samt en omstrukturering i sjöfartsbranschen som inneburit färre anlöp under motsvarande period. Sjöfartsverket har under de senaste åren höjt farledsavgifterna för att kompensera för kostnadsökningar, men nivåerna på anslagen har i princip varit oförändrade fram till i år. Sammantaget har detta lett till att verkets egna kapital har urholkats. Begränsningsfaktorn på farledsavgiften gör det inte möjligt att ta igen historiska obalanser av nuvarande storlek för att bygga upp den buffert som verksamheten kräver, trots många år av interna effektiviseringar. Med föreliggande förslag till anslagsförstärkningar kommer den justerade soliditeten att uppgå till 20 procent 2028 och skapar därmed förutsättningar för en hållbar ekonomi. Därför föreslås att resultatmålet pausas ytterligare fyra år.

Det ekonomiska ramverket måste säkerställa att intäkterna över tid överstiger kostnaderna. Tillfälliga satsningar ger bättre förutsättningar men samtidigt inte den förutsägbarhet som behövs för att utveckla verksamheten långsiktigt. Arbetet fortsätter hos Sjöfartsverket att hitta nya hållbara effektiviseringsinitiativ och dialog pågår med kunderna för att överväga lägre servicenivå.

Med utgångspunkt från att Sjöfartsverket är ett monopol behöver regeringen

säkerställa att avgiftsnivån speglar en effektiv verksamhet. Det är därför rimligt att avgiftsnivån begränsas. Sjöfartsverket föreslår att begränsningsfaktorn, som meddelas i regleringsbrevet, modifieras för att ge utrymme att återställa en hållbar ekonomi. Sjöfartsverket föreslår att en översyn av begränsningsfaktorn sker lämpligen i samband med Statskontorets regeringsuppdrag om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering.

Sjöfartsverket anser att det finns skäl för att vidga myndighetens ansvar för utvecklingen av en effektiv och konkurrenskraftig sjöfart. Att utveckla digital infrastruktur är minst lika viktigt som utveckling inom fysisk infrastruktur. Idag genomför Sjöfartsverket forskning som underlättar för sjöfartens, främst med medel från Trafikverket (FOI), EU m.m. Det nuvarande ansvaret att tillhandahålla en maritim infrastruktur borde utvecklas till att även inbegripa ett ansvar för den digitala infrastrukturen. För att kunna nyttja anslagsmedel föreslås därför att anslagsändamålet för 1:4 utvecklas till att även omfatta sådan infrastruktur. Sjöfartsverket avser att under året inkomma med en hemställan om ett sådant förslag.

De satsningar regeringen gör med medel för omställningen till fossilfrihet samt för att öka totalförsvarsförmågan kommer ge konkreta resultat på kort tid, såväl för klimat- och försvarsperspektivet som för att stärka konkurrenskraften för sjöfarten som transportslag.

Sjöfartsverkets isbrytarflotta är i stort behov av att bytas ut. Under våren 2022 kommer Sjöfartsverket vara redo att starta upphandlingen av tre nya isbrytare. Vår förhoppning är att regering och riksdag skyndsamt fattar beslut om finansiering. En finansiering via sjöfartsavgifterna skulle enligt Sjöfartsverkets bedömning försämra sjöfartens konkurrenskraft.

Redovisning per anslagspost

Tabell 1, Anslag för verksamhetsåret 2022

Specifikation av finansieringsbehov (mnkr)	Anslag 2022	Behov 2023	Föreslagen ökning
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Totalförsvarsplanering	34,0	49,0	-
Delsumma	34,0	49,0	-
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	270,1	270,1	-
Drift och underhåll av SSA	54,0	67,0	13,0
Fossilfri flotta	45,0	45,0	-
Isbrytardrift		300,0	300,0
Delsumma	369,1	682,1	313,0
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	146,2	170,2	24,0
Delsumma	146,2	170,2	24,0
TOTALSUMMA	549,3	901,3	337,0

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ska uppgå till totalt 49,0 mnkr, för totalförsvarsplanering.

Totalförsvarsplanering

Sjöfartsverket har återupptagit planeringen för höjd beredskap enligt regeringsbeslutet om planeringsanvisningar för det civila försvaret. Myndigheten ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen i samband med årsredovisningen samt sedan 2021 även till MSB och Försvarsmakten.

Sjöfartsverket har sedan tidigare tagit fram ett antal förberedande åtgärder som behövs för att stärka myndighetens förmåga i krig. Det handlar främst om reservkraft, utökad lagring av bunker och förnödenheter, anskaffning av utrustning och anpassning av anläggningar. Inför 2021 tilldelades Sjöfartsverket medel om totalt 27 mnkr, vilka har nyttjats för att påbörja genomförandet av dessa åtgärder.

Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen har tillsammans tagit fram ett förslag på hur innevarande och kommande medel ska fördelas mellan myndigheterna för perioden 2022 – 2025. Regeringen fastställde sedan fördelningen våren 2021 och Sjöfartsverkets tilldelning är enligt följande:

2022:	34 mnkr
2023:	49 mnkr
2024:	59 mnkr
2025:	62 mnkr

Tilldelningen ger Sjöfartsverket möjlighet att påbörja genomförande av åtgärder som är planerade under planperioden men det täcker inte det totala behovet för att genomföra samtliga nödvändiga åtgärder.

De åtgärder som nu finns framtagna avser endast Sjöfartsverkets befintliga verksamhet. Likt många andra myndigheter står Sjöfartsverket inför utmaningen att det inom totalförsvarsområdet pågår ett antal statliga utredningar vilka kommer påverka Sjöfartsverkets totalförsvarsarbete. Tillkommer eller utökas uppgifter kommer också de delarna att utgöra en fast årlig kostnad som Sjöfartsverket kommer att ha kvar efter nuvarande anslagstilldelning.

För att Sjöfartsverket ska kunna fortsätta att utföra sitt uppdrag vid höjd beredskap och uppnå de beredskapsnivåer som anges i planeringsanvisningarna och totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) krävs ett antal större investeringar de närmaste åren. Investeringarna syftar främst till att skapa robusthet och redundans i verksamheten för att uppnå de mål som ställs i direktiv, planeringsinriktning och annan styrning avseende totalförsvarets förmåga.

Tilldelningen av medel för 2022 - 2025 innebär att delar av planeringen nu kan genomföras. Krigsorganisationen kommer att kunna utvecklas och Sjöfartsverkets plan för verksamheten i krig kommer att tydliggöras. Detta kommer i förlängningen sannolikt att leda till ytterligare behov av åtgärder för att bygga upp krigsorganisationen och förmågan att hantera verksamheten i krig. Pandemin har bromsat upp delar av arbetet med krigsplaneringen men mycket har kunnat genomföras. Under 2022 kommer några förstudier och pilotprojekt slutföras vilket kommer lägga en stabil grund för fortsatt utveckling av åtgärder som stärker Sjöfartsverkets förmåga i krig och därmed också i krissituationer.

1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 682,1 mnkr, fördelat på sjö- och flygräddning, 270,1 mnkr, drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar, 67,0 mnkr, isbrytardrift 300,0 mnkr samt fossilfri flotta, 45,0 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningen i Sverige. Huvuddelen av verksamhetens kostnader drivs av att hålla beredskap och genomföra övningar, medan insatserna påverkar kostnaderna i förhållandevis liten utsträckning.

Finansieringen baseras på den modell som utarbetades 2010 av Sjöfartsverket inom ramen för ett regeringsuppdrag (Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE). Principen innebär att kostnaden fördelas proportionerligt på respektive samhällssektor som är beroende av sjö- och flygräddningsberedskap. Genom den för 2022 ökade anslagsnivån uppnås balans i finansieringen vilket gör att Sjöfartsverket kan bibehålla den dimensionering av resurser som finns idag. Nedan illustreras finansieringsmodellen.

Tabell 2, Finansieringsprincip

Finansieringsform	Nuvarande finansiering (%)
Skattefinansierade anslag	47
Farledsavgifter	23
Undervägsavgifter	16
Försvarsmakten	14
Totalt	100

Verksamheten är dimensionerad utifrån målsättningen för sjö- och flygräddning samt utifrån med Försvarsmakten överenskomna behov. Räddningssystemet utgör också ett stöd till övriga samhället vid kriser och katastrofer. Sjöfartsverkets helikoptrar kan exempelvis bidra med vinschförmåga till övriga räddningstjänster samt bistå sjukvården med transporter i livshotande lägen när regionens ordinarie resurser inte räcker till.

Behovet av sjö- och flygräddning är framförallt en följd av landets geografiska läge och utbredning, och följer inte konjunkturläget i stort. Det är svårt att prognosticera eventuella svängningar och dimensionera verksamheten för tillfälliga upp- och nedgångar. För att säkerställa en väl fungerande sjö- och flygräddning behöver det över tid finnas tillräckliga resurser i beredskap för de händelser som kan inträffa.

Insatserna leds av Sjöfartsverket från JRCC. Räddningseenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners flyg och båtar (främst Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen). Sjöfartsverket förfogar över hela samhällets samlade resurser, vilket ger ett robust system med en bred palett av förmågor att kunna hjälpa den nödställda. Sammantaget innebär detta upplägg en organisation där civilsamhällets engagemang tillvaratas, för att täcka en stor geografisk yta med högspecialiserade resurser.

Huvuddelen av räddningsinsatserna genomförs under sommarhalvåret vid olyckor relaterade till fritidsbåtar eller strandliv. I dessa fall finns oftast tillräckligt med tillgängliga resurser i form av ytenheter. Detta leder till den jämnt höga måluppfyllnaden som systemet uppvisar. Vid vissa mer sällan förekommande situationer är dock tillgången till räddningshelikoptrar avgörande. Helikoptrarna är kostsamma men samtidigt den enda dedikerade räddningsresurs som finansieras av budgeten för sjö- och flygräddning. Helikopterverksamheten svarar för cirka 70 procent av myndighetens sjö- och flygräddningskostnader.

De sju räddningshelikoptrarna är baserade på fem baser i landet (Göteborg, Kristianstad, Visby, Norrtälje och Umeå) och är resurser för beredskap vid statlig sjö- och flygräddning för det svenska territoriet. De utför uppdrag både över land och vatten. Försvarsmaktens växande verksamhet och särskilda risker har dock ökat behovet av flygräddningsberedskap de senaste åren.

Både för den nödställdes skull, men även för besättningens, behöver helikoptern vara säker och pålitlig. Underhållsbehovet är styrt av tillverkaren och inte valbart för användarna vilket är den grundläggande ansvarsfördelningen i modernt flygsäkerhetsarbete.

Av totalt sju helikoptrar planeras fem för beredskap och en som reserv för felutfall och linjeunderhåll. Då återstår en helikopter för det tyngre underhållet i verkstaden. Erfarenhet visar att detta är för sårbart och vid minsta försening av det tunga underhållet, eller vid perioder med förhöjt felutfall försämras beredskapen vid baserna. Detta innebär att systemet med sju helikoptrar är underdimensionerat för beredskap 24/7 på fem platser.

Underhållsarbetet utförs internt i ett dotterbolag och har effektiviserats de

senaste åren. I jämförelse med andra användare presterar Sjöfartsverket en hög tillgänglighet per helikopter. I en internationell utblick innehas dock färre helikoptrar per bas vilket gör systemet som helhet mer sårbart.

Under normala omständigheter, där huvuddelen av insatserna utgörs av kustnära mindre olyckor, har räddningssystemet visat sig vara väl fungerande. Förmågan att hantera en mer omfattande olycka till havs är dock ojämn. När flera helikoptrar behövs för en olycka krävs ombasering. Delar av landet lämnas då utan helikoptertäckning. Om inte samtliga baser är aktiva finns inte mycket att förstärka med, och det som finns kan ha mycket lång framflygningstid. En utdragen händelse ökar även sannolikheten för underhållsbehov och reparationer vilket sänker uthålligheten i ett system utan redundans.

En åttonde helikopter skulle skapa en robustare och jämnare beredskap och även öka uthålligheten. Det skulle också öka möjligheten för Sjöfartsverket att bistå samhällets övriga aktörer vid kriser. Vid en omfattande olycka är det fortsatt nödvändigt att helikopterstöd lämnas från andra aktörer enligt de överenskommelser som finns med våra grannländer samt Försvarsmakten. Sjöfartsverket kommer att återkomma om behovet av att utöka helikopterflottan med en åttonde helikopter.

Helikopterflottans sårbarhet har varit identifierad en längre tid, medan tillgången till ytenheter bedömts som tillräcklig. För närvarande genomförs ett arbete för att mer högupplöst beskriva vilken förmåga som finns för olika typer av olyckor, vilket ska ge förutsättningar att bättre styra utvecklingen av förmågan framöver.

Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar

Sjösäkerhetsanordningar (SSA:er) i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken samt stödsystem. Kostnaden för SSA:er innefattar också drift och underhåll som innebär periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser samt utrustningsbyte.

SSA:er utgör en mycket viktig del i den maritima infrastrukturen. Sjöfartsverket förordar en finansieringsprincip för drift och underhåll av SSA:er som innebär att handelssjöfarten, genom farledsavgifter, finansierar vad som krävs för att täcka handelssjöfartens behov samt att staten finansierar de behov som finns i farleder vilka främst nyttjas av fritidsbåtssektorn (cirka 50 procent vardera). Genom den ökade anslagsnivån möjliggörs det för Sjöfartsverket att vidmakthålla utmärkningen. Den underhållsskuld som Sjöfartsverket avser att omhänderta ger dock en ökad kostnad för SSA:er motsvarande cirka 26 mnkr för 2023. Dessa medel ska användas till eftersatt underhåll av kassunfyrar, ledfyrar och kustfyrar.

Anslaget för detta ändamål behöver därför höjas med 13 mnkr för att statens respektive handelssjöfartens andel av finansieringen ska bibehållas.

Genom att tillhandahålla en funktionell utmärkning samt belysning i farleder säkerställs bl.a. möjligheten för både handelssjöfarten och fritidsbåtssektorn att säkert navigera nattetid, vid dåligt väder samt under vintertid. Även samhällsviktiga transporter, så som ambulanstransporter med fartyg är beroende av utmärkning. Med bäring på de transportpolitiska tillgänglighetsmålen utgör SSA:er en förutsättning för att näringsliv och medborgare i hela landet säkert ska ges förutsättningar att bedriva verksamhet och bosätta sig i eller nära skärgården. Fritidsbåtssektorn står för en möjlighet till rekreation och friluftsliv och genom att Sjöfartsverket utför drift och underhåll av SSA:er säkerställs att sektorn kan verka på ett säkert sätt. Vid sidan av sjösäkerhetsaspekten utgör den maritima infrastrukturen ofta en kostnadseffektiv infrastruktur i jämförelse med infrastruktur för övriga trafikslag.

Regeringens godstransportstrategi förordar en ökad användning av farleder för godstransporter, gällande både långväga sjöfart samt kust- och insjöfart. För att sjöfarten även fortsatt, vid en ökad belastning på farlederna, ska utgöra ett säkert trafikslag krävs kontinuerlig drift och underhåll av SSA:er

För att hålla nere kostnaden för de statliga farlederna genomför Sjöfartsverket en rad åtgärder, bl.a. översyn och omprövning av utmärkningen för att kunna glesa ur antalet SSA:er, fortsatt byte av belysning till LED och solceller samt byte till konstruktioner som fodrar mindre underhåll.

Fossilfri flotta

Sjöfartsverkets fartygsflotta står för nästan 90 procent av myndighetens totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar cirka 34 000 ton koldioxid per år. Utsläppen per år varierar beroende på hur mycket isbrytning som erfordras. År med mycket isbrytning leder till ökade utsläpp jämfört med år med mindre behov.

I januari 2021 redovisade Sjöfartsverket, på uppdrag av regering, en analys av hur myndighetens fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri, samt uppskattade kostnader för omställningen. Regeringen och riksdag har därefter tilldelat Sjöfartsverket 45 mnkr årligen över en treårsperiod (2022-2024) och därefter sex mnkr årligen. Finansieringen möjliggör för Sjöfartsverket att målinriktat arbeta och göra nödvändiga investeringar för att minska utsläppen av koldioxid.

Energieffektiviseringar, både operationella och tekniska, uppskattas kunna minska Sjöfartsverkets energibehov till hälften. Operationella effektiviseringar antas ha mer än dubbelt så stor potential som tekniska effektiviseringar. Operationella förändringar kan till exempel innebära att fartyg och båtar framförs vid en lägre hastighet vilket minskar energiåtgången, nyttja en smartare planering med stöd av digitala verktyg eller att rutiner fastställs för när bränslet på ett fartyg ska börja förvärmas inför avfärd. Exempel på tekniska förändringar är förändringar i fartygets framdrift, exempelvis installation av batterier och användandet av energieffektivare teknik såsom nya pumpar eller motorer. En kombination av tekniska och operationella förändringar är ett måste för att uppnå ett lyckat resultat.

Tack vare energieffektiviseringarnas stora potential och goda kostnadseffektivitet utgör denna typ av åtgärder de primära för vårt omställningsarbete.

Under 2022 kommer det mesta av Sjöfartsverkets insatser i arbetet mot en fossilfri flotta att fokuseras till utredningar och förberedelser inom myndigheten för att under 2023 och därefter kunna implementera utsläppsminskande åtgärder. Arbetet är långsiktigt och effekten från regeringens aviserade finansiering, i form av minskade utsläpp, kommer således inte att vara omedelbar utan gradvis ökande.

Parallellt med energieffektiviseringar kommer dagens fossila dieselbränslen att behöva bytas ut mot fossilfria alternativ. Sjöfartsverkets driftprofiler innebär att aktuella alternativa bränslen är biodiesel (t.ex. HVO), metanol samt hybridlösningar med el och diesel. Metanol finns i dagsläget endast tillgängligt som fossilfritt bränsle i mycket begränsad mängd. Under de närmaste åren kommer Sjöfartsverket sannolikt ersätta mindre mängder fossil diesel med fossilfria alternativ för att därefter öka volymerna. Fossilfria bränsle kommer under en överskådlig tid att innebära en årlig merkostnad för myndigheten.

Den finansiering som regeringen aviserat för arbetet med en fossilfri fartygsflotta möjliggör en ökad ambitionsnivå för Sjöfartsverket med målet att ligga i linje med fastställda klimatmål.

Isbrytardrift

Sjöfartsverket anser att det finns skäl till att staten övertar kostnadsansvaret för den operativa isbrytardriften.

Isbrytningens omfattning varierar mellan åren men sker normalt för hamnar norr om Gävle. De fartyg som idag trafikerar hamnar norr om Gävle svarar idag för cirka 30 mnkr per år i farledsavgifter (relaterat till fartygsdelen) samtidigt som kostnaderna under en mild isvinter, som innebär isbrytning i princip norr om Gävle, uppgår till 300 mnkr.

Industrin i Sverige är beroende av isbrytning på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning. Gällande principer för anslagsfördelning på transport- övergripande nivå vill Sjöfartsverket belysa de strukturella skillnader gällande finansiering mellan trafikslagen som existerar, vilket Sjöfartsverket tidigare framställt i underlaget till Trafikverkets inriktningsunderlag för Nationell plan¹. Kostnaden för isbrytning belastar kust- och inlandssjöfart som anlöper svenska hamnar, där landtransporterna ofta konkurrerar ut sjötransporten. Detta trots att trängsel och slitage på väg- och järnvägsnätet är stor i dessa områden (exempelvis Mälardalen och Väneren), medan överkapacitet finns i hamnar och farleder.

Idag socialiseras kostnaderna för isbrytning på hela sjöfartskollektivet även om de stora nyttorna görs för en viktig, men ändå relativt begränsad, del av sjöfarten. Sjöfartsverket anser inte att isbrytningens kostnader ska bäras av de som har nytta av isbrytningen, då det skulle äventyra de stora samhällsekonomiska värden som sjöfarten främst till norrländska hamnar medför. Istället föreslås att staten övertar ett grundkostnadsansvar för en mild isvinter på 300 mnkr.

Om staten övertar ansvaret för isbrytningen enligt ovan innebär det att 300 mnkr från sjöfartsavgifterna kan sänkas i motsvarande grad. Samtidigt har regeringen aviserat en s.k. klimatkompensation på 300 mnkr riktad till sjöfarten för åren 2023 och 2024 vars utformning för närvarande bereds. Sjöfartsverket anser inte att det är rimligt att dessa åtgärder genomförs parallellt, till en total avgiftsreduktion om 600 mnkr för 2023 och 2024, utan föreslår att beredningen av det som Sjöfartsverket anför enligt ovan kring isbrytningens kostnadsansvar bör samordnas med regeringens beredning av ovan nämnda klimatkompensation.

¹ Sjöfartsverket, 2020, Sjöfart i inriktningsplaneringen 2022-2033/2037

1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för viss kanal- och slussinfrastruktur 2023 ska uppgå till 170,2 mnkr.

Genom Sjöfartsverkets arbete med den maritima infrastrukturen i Trollhätte kanal samt Göta Älv ges förutsättningar för en industriell verksamhet i Vänerregionen. Nyttjandet av sjöfarten för att transportera gods till/från regionen innebär en avlastning från det hårt belastade väg- och järnvägsnätet, vilket bidrar bl.a. till ökad trafiksäkerhet. Vidare är Trollhätte kanal ett kulturarv och uppskattat besöksmål för turister.

Sjöfartsverket förvaltar Södertälje-, Falsterbo-, Säfle-, Soten-, Vaddö-, Strömma-, Kolströmskanal samt Baggensstaket. Dessa farleder (förutom Södertälje kanal) används till största del av fritidsbåtar, där omfattningen av trafik varierar. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. Dessa typer av trafik betalar inte några avgifter till Sjöfartsverket.

Genom att tillhandahålla säkra kanaler kan fritidsbåtstrafiken ta sig fram i skyddade vatten i vissa mindre kanaler. Detta leder till minskad risk för sjöolyckor och därigenom en minskad belastning på annan samhällsservice. Fritidsbåtssektorn är dessutom en uppskattad möjlighet till rekreation och friluftsliv för brukare av de nämnda farlederna. Falsterbo kanal är därtill en militärled och är prioriterad att kunna driftsättas för Försvarmaktens behov med kort varsel. Det är därför av stor vikt att dessa kanaler underhålls för att säkerställa fortsatt nyttjande.

Kanalverksamheten inom Sjöfartsverket har under många år arbetat med kostnadsreducerande åtgärder samt effektivisering av verksamheten. Gällande exempelvis Trollhätte kanal har myndigheten minskat kostnaderna med nästan 50 procent sedan 1994.

Genom den nya anslagsnivån för 2022 finns nu balans mellan verkets kostnader för kanal- och slussverksamheten och anslagsmedlen. Förutom att täcka det underskott som funnits inom verksamheten, möjliggör detta också för Sjöfartsverket att under 2022 utföra underhåll samt vissa säkerhetshöjande åtgärder i Falsterbo kanal. I detta ingår t.ex. reparation av ledverk, översyn av dykdalber samt utbyte av kanalbelysning. För Säfle sluss kommer utredning samt åtgärdsförslag tas fram gällande betongkonstruktioner.

Inom ramen för detta anslag innehar Sjöfartsverket också förvaltningen, med krav på underhåll och bevarande, av byggnadsminnesmärkta fastigheter. Riksantikvarieämbetet har tydliggjort att förvaltande myndigheter ska upprätta vårdplaner, vilka är omfattande och därmed resurskrävande att ta fram och fullfölja. Många av dessa kulturhistoriska platser består av s.k. "fyrbyar", där den offentliga utredning som presenterades 2013 landar i bedömningen att endast en förvaltare ska finnas även om byggnadsminnesmärkningen omfattar fler byggnader.

Sjöfartsverket förvaltar i dagsläget 150 sådana byggnader, fördelade på 38 fastigheter. Under 2021 har mer omfattande insatser gjorts än tidigare år och idag är ett antal vårdprogram igång där frågor såsom historisk användning, objektsbeskrivningar och framtida underhållsplaner hanteras. Genom de nya anslagen förbättras förutsättningarna för ett bevarande för framtida generationer. Totalt behöver 38 vårdplaner upprättas och de vårdplaner som hittills är framtagna pekar på omfattande och brådskande åtgärdsbehov. Vårdplanerna tillsammans med den inventering gällande

det underhållsbehov som utförts under året har visat att behovet av underhåll är större än tidigare bedömningar. Sammantaget medför det en ökad kostnad från 27 till 51 mnkr för 2023. Anslagsäskandet ökar därför till motsvarande belopp då staten har fullt finansieringsansvar för de statliga byggnadsminnena.

Målet är att byggnadsminnen ska uppfylla kravnivån för kulturminnen, vara

informativa och tillgängliga för allmänheten. Myndighetens behov av dessa fastigheter omfattar endast möjligheten att säkerställa säker navigation för framförallt handelssjöfarten. Det kan i många fall endast röra sig om ett behov av att ha ett fyrljus etablerat på platsen. Att i övrigt underhålla och förvalta byggnadsminnen är enbart kostnadsdrivande för Sjöfartsverket och ingår inte i myndighetens huvuduppdrag.

Vår ekonomi

Sjöfartsverket är ett affärsverk som finansieras genom avgifter från handelssjöfarten, anslag över statsbudgeten samt övriga intäkter. Det ekonomiska ramverket ska möjliggöra samhällsuppdraget genom att upprätthålla en tillförlitlig, bra och säker leverans samt ge god service till både kunder och samhälle.

Ekonomiska förutsättningar

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål fastställs årligen av regeringen genom Sjöfartsverkets regleringsbrev.

I budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen att Sjöfartsverkets resultatkrav bör pausas t.o.m. 2024 mot bakgrund av den ekonomiska situation Covid-19 har gett upphov till. Ekonomiska mål gällande räntabilitet och soliditet förväntas därmed återinföras 2025.

Villkoret för utdelning är också pausat fram t.o.m. 2024, vilket för affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Sjöfartsverket ska dock inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Den resultat-utjämningsfond som finns i Sjöfartsverkets balansräkning används för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre. Vid positivt resultat kan avsättning göras till resultatutjämningsfonden och vid negativt resultat löses medel upp. Sjöfartsverket tillämpar samma möjligheter att göra avdrag för tidigare års förluster som aktiebolag har vid beräkning av skattemotsvarighet. Det innebär att tidigare års förluster avräknas mot aktuellt resultat och att skattemotsvarighet endast beräknas på eventuellt överskjutande belopp.

Som restriktion för höjning av farledsavgiften gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som

används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Sjöfartsverket behåller fortsatt en låneram som högst får uppgå till 100 mnkr. Detta inkluderar både de lång- och kortfristiga lånen, inklusive tidigare upplåning.

Den statliga redovisningsprincipen innebär att bidrag för investeringar från Nationell plan för transportsystemet ska brutto-redovisas. Detta innebär att balansomslutningen ökar tills dess att de löses upp genom avskrivningar som då ger upphov till motsvarande resultatpåverkan. Den ökade balansomslutningen leder till en påtaglig negativ effekt på soliditeten. För att skapa en mer rättvisande bild av soliditeten har Sjöfartsverket valt att redovisa ytterligare ett soliditetsmått som är exklusive oförbrukade medel, s.k. *justerad soliditet*.

På marginalen finns en möjlighet för Sjöfartsverket att öka intäkterna genom att utöva uppdragsverksamhet. För exempelvis öppensjölotsning och försäljning av sjögeografisk information finns det en tydlig legal grund för uppdragsverksamhet. Det finns dock begränsningar inom andra potentiella områden som behöver förtydligas i instruktionen för att möjliggöra ett nyttjande fullt ut. Sjöfartsverket hänvisar till tidigare hemställan² med förslag på ändring av instruktionen. Syftet är, om än i liten omfattning, ta till vara på alla intäktsmöjligheter och på så sätt hålla tillbaka avgiftshöjningar, vilket torde vara en av grundtankarna i affärsverksmodellen.

² Hemställan om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, d nr. 20-02092

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till cirka 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten, de s.k. farleds- och lotsavgifterna. Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarsmakten, medel från Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten.

Utvecklingen av antalet anlöp och mängd gods har stor påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Sjöfarten har under 2020 och 2021 påverkats av pågående pandemi och antalet anlöp till svenska hamnar har under perioden minskat jämfört med tidigare år. Passagerartrafiken är det segment som drabbats hårdast av pandemin. Under 2021 har dock antalet anlöp återhämtat sig och för godsfartyg är antalet anlöp på liknande nivåer som innan pandemin. För planperioden prognosticeras att antalet anlöp, som ligger till grund för farleds- och lotsavgifterna, kommer att uppgå till samma volymer som under 2019. Under 2021 har inga höjningar genomförts av farleds- eller lotsavgifterna, men inför 2022 höjs farledsavgiften med 9,1 procent. Av dessa avser 1,1 procent täckning för myndighetens kostnader, vilket är i enlighet med den restriktionen för höjning av farledsavgiften (KPI-KS) i regleringsbrevet. Resterande åtta procent syftar till att täcka Sjöfartsverkets utbetalningar till följd av miljöincitamentet samt täcka en tredjedel av utebliven höjning för 2021 års incitament. Resterande andelar kommer genom 2022 års höjning av farledsavgiften att täckas fram till 2024. Denna del av höjningen är inte resultatpåverkande då miljöincitamentet är ett system som finansieras av fartygskollektivet som helhet. 2023 och framåt förutsätts således endast en indexering av farledsavgiften i enlighet med regleringsbrevet (KPI-KS). Sjöfartsverket genomför en översyn för en strukturell förändring av avgiftsmodellen

och miljöincitamentet i samråd med branschen, detta med målsättning för införande 2023.

Intäkterna från lotsningen är till stor del beroende av antal anlöp till Sverige. Sjöfartsverket arbetar även målinriktat för att ta marknadsandelar inom den s.k. öppensjölotsningen i konkurrens med danska lotsbolag. Antalet lotsningar har minskat under pandemin men prognosticeras under 2022 komma tillbaka till 2019 års nivåer. Principen för finansiering av lotsningsverksamheten är full kostnadstäckning, vilket innebär att intäkterna från lotsavgifterna ska täcka de kostnader som verksamheten ger upphov till. Det råder idag inte full kostnadstäckning vilket föranleder fortsatt behov av att höja lotsavgifterna. Under 2022 har lotsavgifterna höjts med 10 procent och 2023 kommer ytterligare en höjning göras för att nå full kostnadstäckning. Därefter sker en årlig indexering enligt samma princip som för farledsavgiften. Transportstyrelsens arbete med en ny lotsföreskrift kan komma att förändra förutsättningarna för Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet och då även få påverkan på såväl intäktssom kostnadsprognos. Lotsavgifterna är en bidragande orsak till att sjöfarten, främst för inlands- och kustsjöfarten, har svårt att konkurrera med lastbilstrafiken. Sjöfartsverket kommer under perioden att tillsammans med sjöfartssamordnaren hos Trafikverket att se över eventuella styrmedel för sjöfarten.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader för sjö- och flygräddningsverksamheten via Eurocontrol. Ersättningen för planperioden beräknas i enlighet med det reviderade utkastet på prestationsplan för Sveriges ersättning som Transportstyrelsen skickat till Kommissionen under hösten 2021. Beslut om prestationsplanen väntas senast i april 2022. Först då vet Sjöfartsverket om ersättningen kommer att motsvara den begärda kostnadsersättningen, vilken

under planperioden uppgår till drygt 90 mnkr per år. Det finns också en risk att utfästelser om utbetalningar till Sjöfartsverket inte kommer att ske, då Eurocontrol idag uppbär ett underskott till följd av den stora nedgång som drabbat luftfarten under pandemin.

Sjöfartsverket och Försvarsmakten har en överenskommelse om helikoptertjänster som ersätts med 14 procent av den totala kostnaden för sjö- och flygräddningen. 2022 uppgår den till 80 mnkr. Femåriga avtal finns även för underhåll och sjömätning av militära farleder.

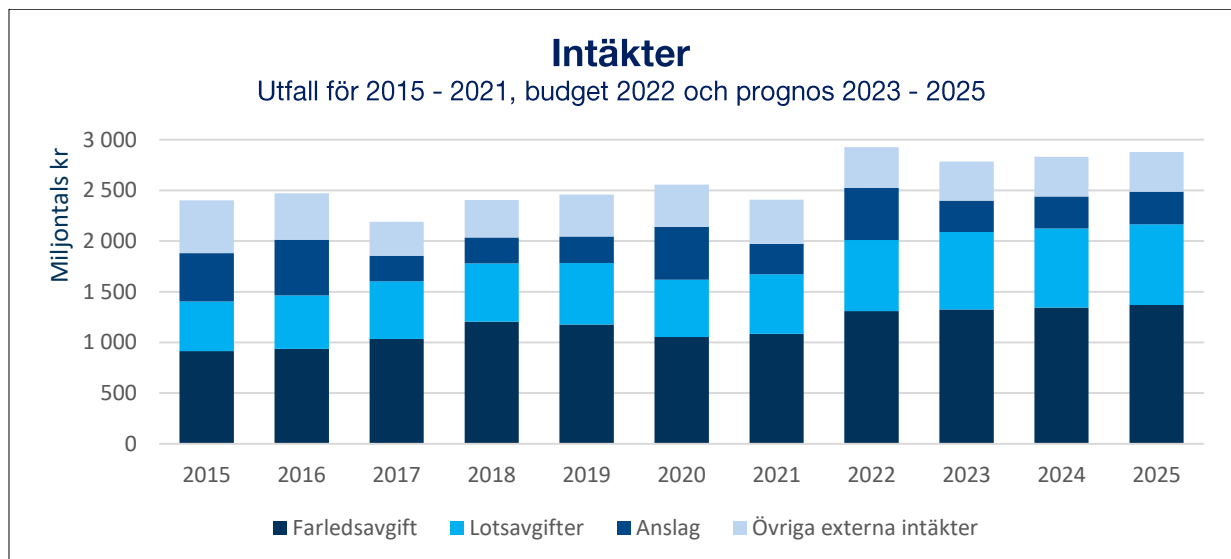
Genom statsbudgeten får Sjöfartsverket anslag vilket ska täcka kostnader för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens, fiskets och den icke kommersiella luftfartens behov. De villkor

och nivåer som gäller för anslagen framgår i årligt regleringsbrev.

Övriga intäkter består av försäljning av produkter och tjänster som exempelvis produkter baserad på sjögeografisk information. Under 2022 planeras en forskarexpedition sommartid med Sjöfartsverkets isbrytare Oden vilken beräknas inbringa ett nettotillskott på cirka 24 mnkr. Under 2023-2025 ska ett nytt avtal tecknas med Polarsekretariatet med goda utsikter om ett fortsatt samarbete.

Grafen nedan visar utvecklingen av Sjöfartsverkets intäkter mellan åren 2015 och 2021, samt budgeterad intäkt för 2022 och prognosticerad budget 2023-2025.

Figur 1, Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter



Kostnadsprognos

Sjöfartsverkets intäkter påverkas av omständigheter utanför verkets kontroll, framför allt trafikvolymerna vilka ännu inte är ikapp de volymer som var innan finanskrisen. Utmaningen är att hela tiden anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. Sjöfartsverket har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället, men det har också lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan. Av den anledningen innefattar planperioden att arbetet med underhållsskulden nu påbörjas.

Under de senaste åren har satsningar gjorts inom administrativa stödfunktioner såsom inköp, juridik, HR och IT. Inom inköp finns nu t.ex. en förmåga att inte bara göra rätt utifrån upphandlingsregelverk utan också förmåga att generera besparingar. Inom administrativa stödfunktioner pågår för närvarande ett arbete med att minska personalkostnader men också att genom nya stödsystem (affärssystem, HRM-system) öka förmågan att styra verksamheten.

Sjöfartsverkets personalkostnader har ökat under de senare åren. Förutom satsning inom stödfunktioner enligt ovan är andra förklaringar bemanning av fartyget Svea, införlivande av medarbetare från LFV (Gemensamma stödfunktioner) samt konsultväxling inom IT. Vidare har Sjöfartsverkets nya anslag inom Totalförsvaret och Fossilfri flotta inneburit en handfull nya tjänster vilka sannolikt kommer öka i takt med det fortlöpande arbetet som bl.a. också innebär successivt ökade anslag. För närvarande övervägs att Sjöfartsverket övertar bemanningen av isbrytarna och ett återtagande av nämnda underhållsskuld. Sammantaget innebär det uppemot 200 nyanställningar. Notera att personalkostnadsökningarna enligt ovan till övervägande andel utgörs av tjänster

som tidigare köpts in eller är nya uppdrag med finansiering.

Effektiviseringsarbetet genom "Miljarden" fortsätter under planperioden med syfte att såväl ge konkreta besparingar som att stärka en kultur av kostnadsmedvetenhet.

Lönerna beräknas öka med cirka två procent per år under planperioden. De ökade pensionskostnaderna har haft stor påverkan på resultatet under flera år p.g.a. det låga ränteläget. Från 2020 gäller att ändringar i pensionsskulden, med anledning av det låga ränteläget, görs direkt mot eget kapital och inte över resultaträkningen. Även under 2022 finns dock viss risk att pensionskostnaderna ökar mer än budget då SPV:s slutliga beräkningar ännu inte är kända. För planperioden har Sjöfartsverket beräknat pensionskostnader enligt samma beräkningsgrund som använts tidigare år.

En kostnad som har en betydande påverkan på ekonomin är isbrytningen, vilken också är en kostnad som till stor del ligger utanför myndighetens påverkan då vädret styr behovet av isbrytning. I likhet med övriga år omfattar budgeten endast en relativt mild isvinter vilket innebär risk för ytterligare kostnader upp till cirka 100 mnkr.

I enlighet med tidigare tar treårsplanen inte höjd för oplanerat fartygsunderhåll.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren exempelvis beroende på andelen externt upphandlad sjömätning, större underhållsinsatser på Sjöfartsverkets fartygsflotta och planerade underhållsprojekt av Infrastruktur.

Någon allmän uppräkningslista av övriga kostnader har inte genomförts utan de generella kostnadsökningarna bedöms rymmas inom de effektiviseringar som genomförs.

Investeringsplan 2023-2025

Sjöfartsverket bedriver en investerings-
tug verksamhet. Under planperioden
krävs omfattande investeringar gällande
olika typer av fartyg. Förutom
isbrytarfartyg, som är den största utgiften,
krävs även investeringar i farleds- och
sjömättningsfartyg samt lotsbåtar.
Investeringar i farleder och kanaler
innefattas också över hela planperioden.
Planerade investeringar för perioden
2023-2025 uppgår till totalt cirka åtta
mdkr.

De stora volymerna i farledsprojekten
återfinns framförallt i Mälarprojektet, Luleå
(Malmporten), Göteborg samt Landsort.
Under planperioden kommer utbyte och
uppgradering av slussarna i Trollhätte
kanal att påbörjas.

De farledsprojekt som finns med i
Nationell plan finansieras genom att
medlen tilldelas Trafikverket, som i
samverkan med Sjöfartsverket genomför
projekten. Ekonomistyrningsverket (ESV)
har fastslagit att farlederna ska utgöra en
anläggningstillgång i staten. Då
Sjöfartsverket är den myndighet som är
infrastrukturförvaltare för farleder och
farledshållning ska verket redovisa
farledsprojekten som en anläggnings-
tillgång. Totalt planerade investeringar i
farledsprojekten uppgår till cirka fyra mdkr
och dessa finansieras via nationell plan
eller via regionala planer.

Investering i tre nya isbrytare förväntas
totalt uppgå till cirka fem mdkr, av vilka tre
mdkr infaller under planperioden. Dessa
avser påbörjad byggnationsfas för
ersättning av Sjöfartsverkets isbrytare av
Atle-klass. Då regering och riksdag ännu
inte tagit ställning till hur finansiering av
förnyelsen ska ske, ingår i planen ett
antagande om att förnyelse av

isbrytarflottan påbörjas genom
upphandling under 2022 med målsättning
att alla tre isbrytarna ska vara i operativ
drift senast under 2028. Förnyelsen
påverkar framför allt Sjöfartsverkets
bemyndigande att ta upp lån.
Sjöfartsverket använder 570 mnkr av egen
likviditet för att delfinansiera nya isbrytare,
resterande del av investeringen
finansieras via lån som löpande tas upp
via Riksgälden. För att kunna finansiera
ökade ränte- och avskrivningskostnader
för investeringen behövs motsvarande
anslagsökning. De ekonomiska
beräkningar gällande nyanskaffning utgår
från det ekonomiska underlaget som
Sjöfartsverket lämnat in i februari 2022.

Investeringar i arbets- och
sjömättningsfartyg bedöms uppgå till cirka
590 mnkr. Här ingår ersättningsfartyg till
arbetsfartygen Baltica, Scandica och Gina
samt kanalbåtarna Färjan och Pålkran i
Trollhättan. För sjömättningsfartygen
noteras investeringar genom nya drivlinor
till Anders Bure och Johan Månsson samt
uppgradering av inredning till Jacob Hägg.
Nyanskaffning av lotsbåtar beräknas
under perioden uppgå till 55 mnkr.

Vidare innehåller planperioden exempelvis
investeringar i ett nytt VTS-system, nytt
EU-gemensamt rapporteringssystem
(EMSWe), utvecklingsprojekt inom
digitalisering som användning av UAS
(drönare) och navigationsstöd från land,
ett nytt HRM-system samt diverse fordon.

De investeringar som inte har extern
finansiering, exempelvis projekt i Nationell
plan, finansieras genom egna medel.
Sjöfartsverket har bemyndigande att ta
upp lån på 100 mnkr genom
Riksgäldskontoret eller annat låneinstitut.
För närvarande finns inga lån upptagna.

Långsiktig ekonomisk utblick

Investeringsplan med utblick mot 2029

Förutom de investeringar som ligger inom planperioden har framtida investeringsbehov fram till 2029 tagits fram. Detta är en del av Sjöfartsverkets långsiktiga planeringsarbete som succesivt kommer att detaljeras. Denna plan påvisar de investeringsbehov som bedöms föreligga inom perioden 2022-2029 och som krävs för att myndigheten ska kunna utföra samhällsuppdraget över tid. Det totala prognostiserade investeringsbehovet under perioden 2022-2029 uppgår till 16,6 mdkr.

Sjöfartsverkets stora isbrytare som byggdes med början 1974 har underhållits och förbättrats löpande för att möta normal förslitning men närmar sig en punkt då nyinvestering måste göras. Den totala investeringsvolymen för tre nya isbrytare av Atle-klass beräknas till fem mdkr varav tre mdkr, som beskrivits ovan, infaller under planperioden och övriga två mdkr under perioden 2026-2029.

Övriga investeringar rörande Sjöfartsverkets flotta efter planperioden innefattar nyanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering av radar

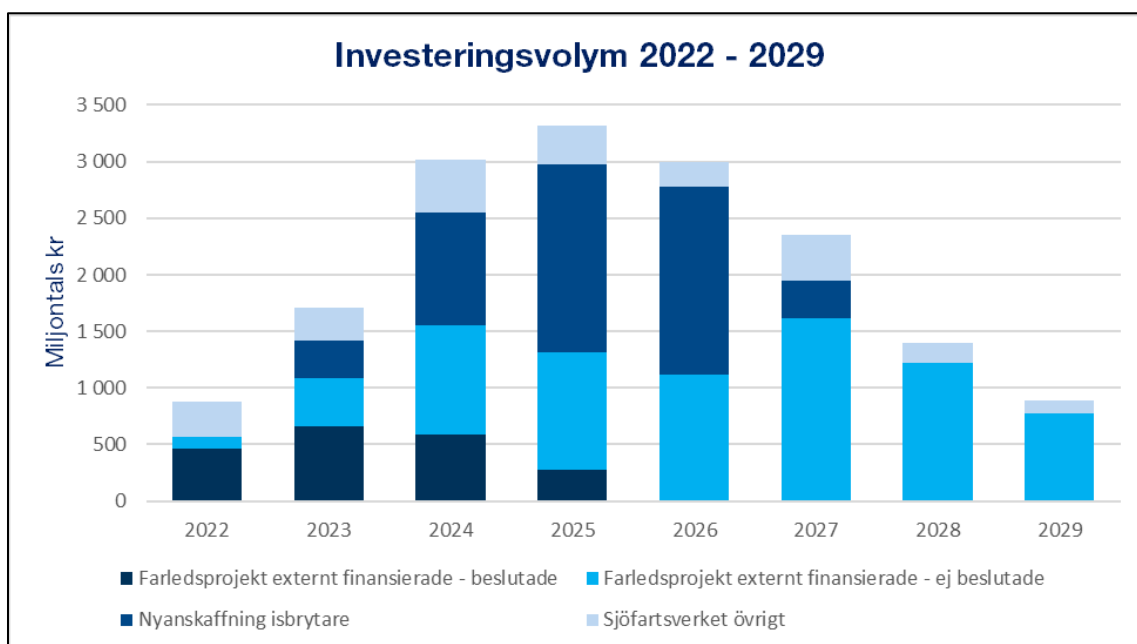
och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Investeringarna i flottan bedöms uppgå till 350 mdkr.

Farledsprojekten i Göteborg och Luleå (Malmporten) kommer att fortgå med en beräknad kostnad på 1,9 mdkr. Arbetet med utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhätte kanal beräknas pågå fram till 2032. Kostnaden åren mellan 2026 och 2029 beräknas till 2,8 mdkr.

På längre sikt kommer reinvesteringar i myndighetens relativt nya sjö- och räddningshelikoptrar att krävas. Sjöfartsverket har även ett antal administrativa system som behöver bytas eller kompletteras. Det förändrade säkerhetsläget ställer även helt andra krav på IT-infrastrukturen än tidigare.

Finansiering av nyanskaffning av isbrytarna är fortsatt oklar. Av övriga investeringarna som ses mellan 2026-2029 beräknas 4,8 mdkr finansieras av externa medel och resterande via egna medel.

Figur 2, Investeringsvolym 2022-2029



Långsiktig finansiell utveckling

Sjöfartsverket vill belysa vikten av en stärkt ekonomi och därmed synliggöra behovet av att de ökade anslagsnivåer som gäller för 2022 fortsatt bibehålls samt anslag för utökat underhåll. Det anslag Sjöfartsverket förordar ska införas för isbrytardrift (300 mnkr) ses inte som resultatpåverkande, då Sjöfartsverket vill använda anslaget till en sänkning av farledsavgifterna med motsvarande belopp. En höjning av anslagen med 257 mnkr, tillsammans med planerade avgiftshöjningar, skapar goda förutsättningar för en ekonomi i balans och förbättrar möjligheterna att nå det långsiktiga soliditetsmålet.

Den justerade soliditeten uppgår för 2021 till 8,6 procent. Med 2022 års budget beräknas den, den 31 december 2022 att uppgå till 13,5 procent. Anslagsökningen är av förklarliga skäl av stor ekonomisk betydelse för Sjöfartsverket. I grafen nedan redovisas utvecklingen för justerad soliditet utifrån tre olika scenarier:

1. Anslagsökning endast 2022
2. Anslagsökning under planperioden med 257 mnkr
3. Varaktig anslagsökning (2022-2030) med 257 mnkr

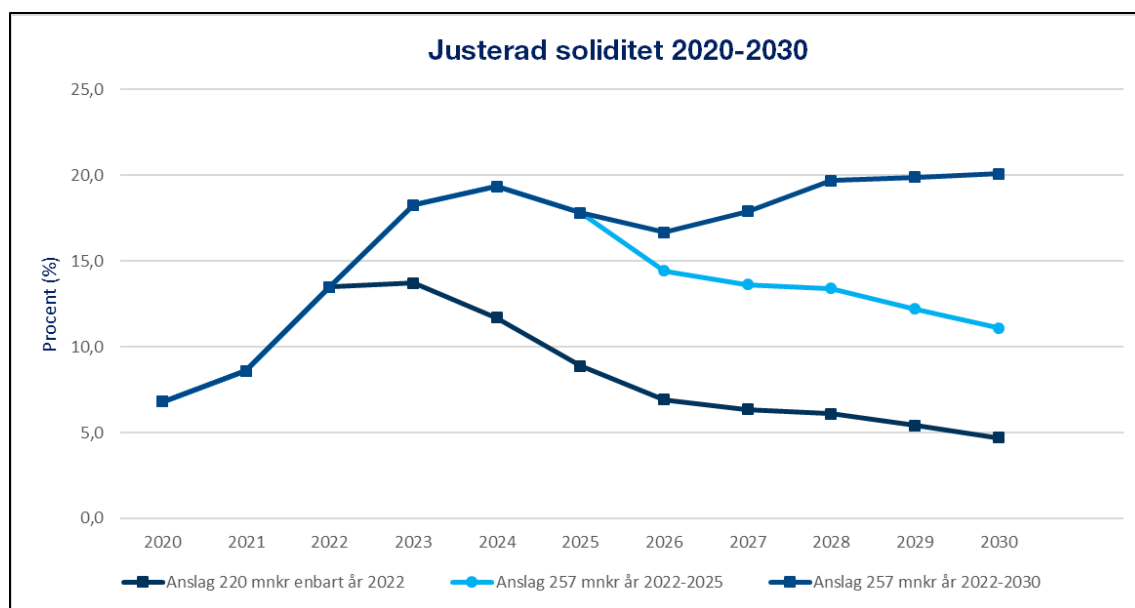
I beräkningen antas att Sjöfartsverket kommer att erhålla finansiering för ny isbrytarflotta. För åren 2028-2030 antas

en fortsatt effektivisering motsvarande en kostnadsreducering med 20 mnkr.

Sjöfartsverket hade fram till verksamhetsåret 2021 som, ett långsiktigt, ekonomiskt mål att soliditeten skulle uppgå till minst 25 procent. Regeringen meddelade i budgetpropositionen 2021 att det inte var rimligt att ställa krav på varken räntabilitet eller soliditet under perioden 2021–2024, detta för att myndigheten skulle ges alla tillgängliga möjligheter att möta effekterna från pandemin. När de ekonomiska målen återinförs har Sjöfartsverket en förhoppning om att soliditetsmålet exklusive oförbrukade medel, s.k. *justerad soliditet*, istället används som grund samt att nivån på målet minskas från 25 till 20 procent.

Som ses i grafen nedan kommer Sjöfartsverket att nå en justerad soliditet på 20 procent 2028 under förutsättning att myndigheten får en varaktig anslagsökning över hela perioden, att effektiviseringsarbetet fortsätter under hela perioden samt att nya isbrytare anslagsfinansieras. Om inga ytterligare förstärkningar erhålls kommer soliditeten i slutet av 2020-talet återigen ligga på nivåer som inte är hållbara och därmed ger svårigheter för en långsiktig planering och en effektiv användning av sjöfartens och statens medel.

Figur 3, Justerad soliditet 2020-2030



Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2023-2025, med 2021 (utfall) och 2022 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultat- och balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal samt investeringsplan inklusive uppdelning på vidmakthållande och nyinvestering. Översikten utgår från de förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 3, Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
Intäkter	2021 Utfall	2022 Budget	2023 Prognos	2024 Prognos	2025 Prognos
Farledsavgifter	1 084	1 311	1 324	1 344	1 371
Lotsavgifter	588	699	767	779	796
Anslag	302	515	308	317	320
Övriga intäkter	434	399	384	393	391
Summa intäkter	2 408	2 925	2 783	2 832	2 877
Kostnader					
Personalkostnader	-1 360	-1 435	-1 494	-1 514	-1 537
Övriga kostnader	-947	-1 039	-1 059	-1 106	-1 127
Avskrivningar	-183	-186	-202	-206	-207
Summa kostnader	-2 490	-2 660	-2 756	-2 825	-2 870
Rörelseresultat	-82	264	27	7	7
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	19	1	1	1	1
Nedskrivningar i aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-1	-7	-8	-8	-8
Finansnetto	18	-6	-7	-7	-7
Resultat efter finansiella poster	-63	258	20	0	0
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatförändringsfond	63	0	0	0	0
Resultat före skatt	0	258	20	0	0
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	258	20	0	0

Tabell 4, Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2021	2022	2023	2024	2025
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	4 368	5 063	6 558	9 361	12 435
Andelar i dotterbolag	5	5	5	5	5
Övriga långsiktiga fordringar	112	13	13	13	13
Summa anläggningstillgångar	4 485	5 081	6 576	9 379	12 453
Omsättningstillgångar					
Varulager	59	67	67	67	67
Förskott till leverantör	2	3	3	3	3
Kundfordringar	339	215	215	215	215
Övriga fordringar	94	135	135	135	135
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	161	220	230	230	230
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	569	400	350	350	350
Kassa, postgiro och bank	645	1 160	828	310	191
Summa omsättningstillgångar	1 870	2 201	1 828	1 311	1 191
SUMMA TILLGÅNGAR	6 354	7 282	8 405	10 690	13 644
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital	446	446	446	446	446
Summa bundet eget kapital	446	446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	618	618	618	618	618
Statskapital – anslag investeringar	13				
Balanserat resultat	-710	-710	-452	-432	-432
ÅRETS RESULTAT	0	258	20	0	0
Summa fritt eget kapital	-79	166	186	186	186
Summa eget kapital	367	612	632	632	632
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 386	3 426	3 466	3 506	3 546
Övriga avsättningar	2	0	0	0	0
Summa avsättningar	3 388	3 426	3 466	3 506	3 546
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	0	0	0	758	2418
Långfristiga skulder till dotterbolag	0	0	0	0	0
Summa räntebärande långfristiga skulder	0	0	0	758	2418

Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder	137	220	230	230	230
Skatteskulder	0	0	0	0	0
Skulder till koncernföretag	0	0	0	0	0
Övriga skulder	47	50	50	50	50
Upplupna kostnader, förutbetalda intäkter och oförbrukade bidrag	2 415	2 974	4 027	5 514	6 768
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	2 600	3 244	4 307	5 794	7 048
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	6 354	7 282	8 405	10 690	13 664

Tabell 5, Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2021	2022	2023	2024	2025
RÖRELSEN	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Resultat efter finansiella poster	-63	258	20	0	0
Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet	102	210	242	246	247
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	39	469	262	246	247
Förändringar av varulager	10	-9	0	0	0
Förändring av kortfrist fodringar	98	24	-10	0	0
Förändring av kortfrist skulder	218	644	1 063	1 487	1 254
Kassaflöde före investeringar	364	1 128	1 315	1 733	1 501
INVESTERINGAR					
Förändringar i långfristiga fordringar	-44	99	0	0	0
Investeringar anläggningstillgångar	-370	-880	-1 698	-3 008	-3 281
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	1	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-413	-782	-1 698	- 3 008	-3 281
Kassaflöde efter investeringar	-49	346	-383	-1 276	-1 780
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga skulder	0	0	0	758	1 660
Tillskott anslag	143				
Årets utdelning till staten	0	0	0	0	0
ÅRETS INBETALNINGSÖVERSKOTT	93	346	-383	-518	-120
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 121	1 214	1 560	1 178	660
Likvida medel vid årets slut	1 214	1 560	1 178	660	540
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	93	346	-383	-518	-120

Tabell 6, Nyckeltal

NYCKELTAL					
ANALYS	2021 Utfall	2022 Budget	2023 Prognos	2024 Prognos	2025 Prognos
Kassalikviditet, %	69,6	65,8	40,9	21,5	16,0
Balanslikviditet, %	71,9	67,8	42,4	22,6	16,9
Sysselsatt kapital	3 752	4 038	4 098	4 896	6 596
Soliditet, %*	5,8	8,4	7,5	5,9	4,6
Justerad soliditet, %**	8,6	13,5	13,7	11,7	8,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	Negativt	6,6	0,7	0,2	0,1
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,0	52,8	3,2	0,0	0,0
Räntetäckningsgrad	Negativt	40,8	3,7	1,0	1,0
Inleverans till staten, mnkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total inleverans till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

* 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.

** Justerad soliditet (soliditet exklusive oförbrukade bidrag).

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder
Sysselsatt kapital	Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder beräknat som ett genomsnitt för de senaste två åren
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Justerad soliditet	Justerad soliditet beräknas på samma sätt som soliditet. Skillnaden är att oförbrukade bidrag har exkluderats från nämnaren "summa eget kapital och skulder"
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 efter
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Tabell 7, Investeringsplan per affärsområde

INVESTERINGSPLAN 2023-2025, Tkr					
TILLGÅNGSTYP	2021 Utfall	2022 Budget	2023 Prognos	2024 Prognos	2025 Prognos
Farleder					
Farledsförbättringar	235 387	568 610	1 083 065	1 552 000	1 319 100
Fast utmärkning och flytande utmärkning	25 986	72 295	40 000	40 000	40 000
Arbetsfartyg	9 001	9 050	128 300	264 100	155 000
Övrigt	6 943	4 935	150	3 150	150
Summa farleder	277 317	654 890	1 215 515	1 859 250	1 514 250
Varav finansieras av Trafikverket	-235 419	-586 610	-1 083 065	-1 552 000	-1 319 100
Isbrytning					
Fartyg	20 795	25 413	332 000	1 001 000	1 660 000
Summa isbrytning	20 795	25 413	332 000	1 001 000	1 660 000
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	-	10 630	17 667	17 667	17 667
VTS-centraler	77	30 574	37 200	35 500	36 500
Summa sjötrafikservice (VTS)	77	41 204	54 867	53 167	54 167
Sjögeografisk information					
Sjömättingsfartyg	358	100	9 700	29 600	0
Utrustning för sjömätning	898	4 590	5 900	5 500	5 900
IT-system m.m.	3 571	3 350	2 800	0	0
Summa sjögeografisk information	4 827	8 040	18 400	35 100	5 900
Lotsning					
Lotsstationer	1 709	24 531	15 000	15 000	15 000
Lotsbåtar	34 743	28 660	13 400	38 400	21 400
Summa Lotsning	36 452	53 191	28 400	53 400	36 400
Sjö- och flygräddning					
IT-system	1 317	3 800	5 300	1 000	1 000
Helikopterbaser	1 484	830	370	40	-
Räddningshelikoptrar	10 623	2 000	14 775	10 750	37 000
Övrigt	103	1 860	1 465	750	4 750
Summa sjö- och flygräddning	13 527	8 490	21 910	12 540	42 750
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter ,bilar, Arkö m.m	17 138	89 151	4 090	2 711	2 036
Summa gemensamma funktioner	17 138	89 151	4 090	2 711	2 036
Totala investeringar	370 050	880 379	1 711 182	3 017 168	3 315 503
Varav anslagsfinansiering via Trafikverket	-235 419	-568 610	-1 083 065	-1 552 000	-1 319 100

Tabell 8, Förslag till investeringsplan indelat i nyinvestering och vidmakthållande

Förslag till investeringsplan 2023-2025, tkr					
	2021	2022	2023	2024	2025
Nyanskaffningar	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder	245 471	574 160	1 207 165	1 799 100	1 469 100
Isbrytning	0	10 613	332 000	1 001 000	1 660 000
Sjötrafikservice	0	12 964	19 867	18 167	18 167
Sjögeografisk information	4 116	6 250	6 800	100	4 000
Lotsning	9 135	28 200	8 000	33 000	16 000
Sjö- och flygräddning	4 263	6 490	16 560	11 790	38 000
Gemensamma funktioner	17 028	6 832	750	400	
Summa utgifter av nyanskaffning	280 013	645 509	1 591 142	2 863 557	3 205 267
Varav maskiner och inventarier	35 094	67 399	498 577	1 302 057	1 876 667
Varav fastigheter och markanläggningar	244 919	578 110	1 092 565	1 561 500	1 328 600
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)				758 000	1 660 000
Anslag (via Trafikverket)	235 419	568 610	1 083 065	1 552 000	1 319 100
Egna medel	44 594	76 899	508 077	553 557	226 167
Summa finansiering nyanskaffning	280 013	645 509	1 591 142	2 863 557	3 205 267
Vidmakthållande					
Farleder	31 846	80 730	44 350	60 150	45 150
Isbrytning	20 404	14 800			
Sjötrafikservice	77	28 240	35 000	35 000	36 000
Sjögeografisk information	1 019	1 790	11 600	35 000	1 900
Lotsning	27 317	24 991	20 400	20 400	20 400
Sjö- och flygräddning	9 264	2 000	5 350	750	4 750
Gemensamma funktioner	110	82 319	3 340	2 311	2 036
Summa utgifter för vidmakthållande	90 037	234 870	120 040	153 611	110 236
Varav maskiner och inventarier	75 296	185 339	94 540	124 111	84 736
Varav fastigheter och markanläggningar	14 741	49 531	25 500	29 500	25 500
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)					
Egna medel	90 037	234 870	120 040	153 611	110 236
Summa finansiering vidmakthållande	90 037	234 870	120 040	153 611	110 236

Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad

Sverige är beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling. I huvudsak vänder vi oss till handelssjöfarten, men bland våra kunder finns även fritidsbåtar, fisket, luftfarten och Försvarsmakten. Dessutom erbjuder vi tjänster och produkter som gör skillnad för näringslivet, privatpersoner och samhället i stort. Vi ser oss som en partner för både tillväxt, konkurrenskraft och innovation.

Vi har ett brett samhällsansvar och uppdrag, som sträcker sig vidare än till infrastrukturen på sjön. Vi ansvarar för räddningstjänsten vid sjö- och flygolyckor, där vi leder och koordinerar insatserna, samt medverkar med helikoptrar och båtar. Dessutom finns våra räddningsresurser tillgängliga vid olyckor och samhällskriser även inom andra områden.

Vårt uppdrag från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt övriga mål och initiativ som berör vår verksamhet omsätter vi till styrning på kort och lång sikt. Hur vi styrs, och efter det planerar vår verksamhet, illustreras i bilden nedan.



Vårt uppdrag

Sjöfartsverket är en statlig myndighet som drivs i form av ett affärsverk. Vi ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitik i linje med riksdagens och regeringens beslut. Vi följer upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Vi har att förhålla oss till vår instruktion och regeringens årliga regleringsbrev. Vi arbetar också för att uppnå övriga politiska ambitioner inom exempelvis de transportpolitiska målen, regeringens godstransportstrategi och Agenda 2030.

Huvuddelen av vår verksamhet, cirka 70 procent, finansieras genom avgifter till handelssjöfarten och resterande delar via övriga intäkter och anslag

Sjöfarten är i hög grad en global näring som påverkas av internationella regler och förutsätter internationellt samarbete. Av detta följer att vi måste verka på den internationella arenan. I vår instruktion framgår att vi ska ansvara för samarbetet med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater gällande rapporteringsformaliteter³ samt biträda regeringen vid beredning av ärenden inom IHO. Vi har också samordningsansvar inom IALA och PIANC.

³ Vanligen benämnda Single Window (SW) eller Maritime Single Window (MSW)

Långsiktig inriktning tar oss mot framtiden

Att arbeta långsiktigt och peka ut en tydlig målsättning och strategi är ett sätt att ta ut kursen för framtiden. När det finns långsiktiga mål för *hela* Sjöfartsverket skapar vi förutsättningar för våra medarbetare att se på vilket sätt vi alla tillsammans bidrar till att våra gemensamt uppsatta mål nås.

Vår vision är –

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap

Vår verksamhetsidé är–

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling

Sjöfartsverkets strategi–

Utifrån samhällets och kundernas behov erbjuder och utvecklar vi tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart

Vi är en expert- och servicemyndighet som genomför våra uppdrag och affärer på ett öppet sätt, själva eller med hjälp av andra

Vi är flexibla, arbetar gränsöverskridande och delar med oss av vår kunskap. I nära samverkan med andra utvecklar vi vår verksamhet för att tillsammans kunna möta framtiden

Våra mål leder oss i det dagliga arbetet

Våra mål ligger till grund för hur vi styr och följer upp vår verksamhet. Genom våra utvecklingsmål vill vi uppnå säkrad kvalitet, goda affärer samt vara en attraktiv arbetsplats. Nedan ses vår målsättning för våra fem utvecklingsmål fram till 2027.

Kund



Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.

Mål 2027: NKI > 75

Process



Kvalitetssäker, värdeskapande, informationssäker och kostnadseffektiv verksamhet som - inom ramen för vårt uppdrag - möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning.

Mål 2027: 1,5 miljard i kostnadseffektiviseringar och intäktsökningar jmf. 2017

Affärsutveckling



Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.

Mål 2027: 50 miljoner i nya intäkter

Medarbetare



Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.

Mål 2027: OSA > 75

Miljö



Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.

Mål 2027: 35 procent minskade CO2-utsläpp

Framtidens sjöfart

Vi lever i en föränderlig värld där utvecklingen går snabbt och kraven på exempelvis effektivitet, säkerhet och miljöanpassning ökar. Genom att ständigt utveckla våra verksamheter gör vi oss redo att möta framtidens utmaningar. Sjöfarten är en viktig del i det globala systemet för produktion och handel varför det är viktigt att vi på Sjöfartsverket följer med i utvecklingen. Detta görs på flera olika sätt med utgångspunkt i ett hållbart synsätt på människa, miljö och affärsmässighet. Genom detta är vi med och bidrar till hela sjöfartsnäringens utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

På följande sidor beskrivs det närmare hur vi möter framtidens utmaningar inom några viktiga områden.

En attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare och genom att med ett inkluderande synsätt identifiera, attrahera, bibehålla och utveckla den kompetens som affären kräver – nu och i framtiden.

Vår syn på ledarskap och medarbetarskap utgår från en övertygelse om alla människors vilja och förmåga att prestera, leverera och driva sin egen och verksamhetens utveckling mot det gemensamma resultatet. Vi leder genom ett tillitsbaserat förhållningssätt och skapar förutsättningar för våra medarbetare med Sjöfartsverkets värdegrund som utgångspunkt.

Sjöfartsverkets organisationskultur ska präglas av ett syn- och förhållningssätt där alla har samma möjligheter och rättigheter. Exempel på aktiviteter är workshops kring jämställdhet, mångfald och inkludering samt olika mätningar (OSA-enkät m.m.). Under 2021 har en översyn gjorts kring hur vi ska mäta och arbeta med arbetsgivarvarumärket framåt med start 2022. Ett annat projekt som pågår syftar till att förstå vad som gör Sjöfartsverket till en attraktiv arbetsplats och hur vi kan bli ännu bättre.

Introduktionsprocessen är en viktig process med syfte att ge våra nyanställda en bra upplevelse, som lägger grunden för såväl långsiktig trivsel som god leverans. En översyn av processen pågår och en uppdaterad process kommer att implementeras under 2022. En uppdaterad process, tillsammans med ett nytt modernt systemstöd, kommer att skapa möjligheter att skräddarsy introduktionen för enskilda grupper och roller.

Jämställdhet, mångfald, inkludering

Vi anser att alla ska ha rätt till en god arbetsmiljö, ha balans mellan arbetsliv och privatliv, att lika förutsättningar råder vid rekrytering och kompetensutveckling samt att osakliga löneskillnader inte förekommer.

Sjöfartsverket har ambitionen att årligen öka andelen kvinnor inom verksamheten och i ledande befattningar. I kombination med att öka andelen kvinnor fokuserar vi på likabehandlingsarbetet där målet är att alla medarbetare känner sig trygga, sedda och lyssnade på – lika mycket värda.

Hållbart arbetsliv

På Sjöfartsverket har vi ett gemensamt ansvar för att skapa en arbetsplats där alla kan känna sig säkra och delaktiga. Ingen ska skadas varken fysiskt eller psykiskt och det råder nolltolerans mot mobbning, trakasserier och kränkningar.

Att arbeta proaktivt och systematiskt med arbetsmiljö är avgörande för både medarbetare och vår möjlighet att leverera idag och imorgon. Vi har högt uppsatta mål för att undvika allvarliga arbetsplatsolyckor, men också främja god hälsa, trygghet och välbefinnande samt bidra till utveckling på individ- och gruppnivå genom förebyggande insatser.

Ett prioriterat och aktivt arbetsmiljöarbete lägger grunden för det engagemang och den trivsel som krävs för en långsiktigt hållbar effektivitet i vårt samhällsviktiga uppdrag.

Kompetensförsörjning

Vår kompetensförsörjningsstrategi framhåller att Sjöfartsverket har en unik spetskompetens och expertis. Många faktorer, så som en ökad grad av automatisering och digitalisering i såväl vår verksamhet som i omvärlden, konkurrens med övriga arbetsmarknaden om kvalificerad kompetens inom sjöfartsbranschen i kombination med stora pensionsavgångar påverkar våra förutsättningar för en tillfredsställande kompetensförsörjning.

Vi har som mål att arbeta aktivt med att attrahera, utveckla och behålla kompetens bland annat genom att alla våra medarbetare har en dokumenterad utvecklingsplan, att vi utvecklar den kompetens som affären kräver samt har ett aktivt proaktivt samarbete med utbildningsordnare för utbildare inom maritim och IT.



Med sikte på hållbarhet

Vårt miljöarbete utgår från de svenska miljömålen och målet om en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Vi arbetar för att minska miljöpåverkan från vår egen verksamhet och, på de sätt vi kan, från handelssjöfarten.

Traditionellt har vårt arbete med att minska miljöpåverkan i första hand skett genom arbete med minimering av risker inom sjöfarten. Genom ständig förbättring av lotsning, farledsutmärkning, trafik-kommunikation och isbrytning, minskar risker för olyckor till sjöss, och människor och miljö skyddas.

I samband med att miljö- och klimatproblem uppmärksammas alltmer, och får allt allvarigare konsekvenser, har nya utmaningar dykt upp. Infrastruktur, fordon och fartyg behöver kunna fungera i ett samhälle som inte är beroende av fossila bränslen. Detta avspeglas tydligt i Sveriges transportpolitiska mål. För att uppfylla målen kommer det att krävas ett långvarigt och resurskrävande omställningsarbete. Vi kommer behöva hitta nya sätt att planera infrastruktur, minska våra egna utsläpp och skapa incitament för sjöfarten att minska sin miljöpåverkan.

Våra egna fossildrivna fartyg och helikoptrar står för den största delen av Sjöfartsverkets koldioxidemissioner. Arbetet med att minska bränsleförbrukningen i flottan pågår. Målet är sänkta koldioxidutsläpp, och ambitionsnivån är starkt beroende av vilka resurser som kan allokteras till fossilfrihetsarbetet. Just nu pågår en omfattande kartläggning och prioritering av åtgärder för driften av våra fartyg. Det handlar bl.a. om fossilfri energiförsörjning vid kaj, bättre planering via digitala lösningar, sänkt hastighet och elhybridlösningar.

Inom Helikopterverksamheten pågår forskning med biobaserat flygbränsle. Projektet leds av Sjöfartsverket och bedrivs tillsammans med andra samhällsviktiga flygverksamheter och Energimyndigheten.

Förutom att bidra till samhällets omställning till fossilfrihet ska Sjöfartsverket förbereda verksamheten inför risken för vanligare extrema väderhändelser och vattennivåhöjningar i framtiden. Sjöfartsverket arbetar systematiskt med klimatanpassning, bl.a. genom att en klimat- och sårbarhetsanalys görs vart femte år och mål och handlingsplaner formuleras. En plan beslutades 2019, och arbetet fortsätter nu med kunskapshöjande insatser. Fokus ligger även på att ta fram underlag som beskriver risker för våra fastigheter och sjösäkerhetsanordningar. Arbetet ska bl.a. resultera i kartor som visar framtida riskområden matchade mot Sjöfartsverkets anläggningar.

En annan satsning som nu intensifieras ska strukturera Sjöfartsverkets arbete med förorenad mark. Arbetet bygger på en kartläggning av våra fastigheter som genomfördes för några år sedan, där slutsatsen blev att Sjöfartsverket har en betydande miljöskuld att ta hand om. Att åtgärda de föroreningar som vi har bidragit till kommer att vara kostnadsdrivande och dessa åtgärder är något som behöver tas med i vår finansiella planering. Verksamheter som i första hand har genererat föroreningar är varv och större verkstäder, före detta bemannade fyrplatser och lotsstationer.

Nästa generations isbrytare

Fler än 2000 fartyg trafikerar Östersjön vid varje given tidpunkt och mer än 750 miljoner ton gods transporteras årligen till och från Östersjöns hamnar. Det är cirka 15 procent av världens sjöfart. En effektiv sjöfart är en förutsättning för en väl fungerande export och import via våra svenska hamnar. Sjöfartsverkets isbrytare och vår isbrytarverksamhet utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt.

Vår isbrytarflotta är föråldrad och behöver ersättas. För att garantera en fortsatt tillgänglighet för näringslivet i Bottniska viken och även kunna nå regeringens miljömål, är planen att vi kommer att beställa en serie om tre nya isbrytare som alla ska vara i operativ drift senast under 2028.

Nästa generations isbrytare kommer att vara designade för att klara av all förekommande is i Bottniska viken samt möta kraven från dagens och morgondagens isgående handelsfartyg.

Fartygen kommer ha tekniska lösningar som innebär att kommande krav på fossilfri drift, energilagring och energiåtervinning samt övriga miljökrav omhändertas och möjliggörs.

Genom samverkan med Försvarmakten kommer även isbrytarna att anpassas för att bidra till totalförsvaret. Detta samtidigt som samarbetet med Finland och övriga länder runt Östersjön kommer att fortsätta.

I denna treårsplan antas att finansieringen av isbrytarna görs med externa medel och inte genom Sjöfartsverkets rörelse. Nya isbrytare finns upptagna i planperiodens investeringsplan men dess effekt på resultaträkningen i form av avskrivningar ligger bortom denna planperiod.

Fakta om nästa generations isbrytare

Längd: ca 126 m

Bredd: ca 28 m

Maskineffekt: ca 30 MW

De nya isbrytarna kommer kunna operera under 28 dygn utan att behöva fylla på några förråd.



Digitalisering och Smarta anlöp

Precis som många andra offentliga verksamheter har Sjöfartsverket en stark produktions- och förvaltningsförmåga med tillhörande verksamhetsutveckling. Men för att möta framtidens utmaningar och följa med i utvecklingen måste vi på Sjöfartsverket ha ett aktivt innovationsarbete, inte minst inom digitaliseringens område. Som en del i detta arbete är en innovationsstrategi framtagen och en innovationsprocess är under utveckling.

Vi arbetar aktivt inom digitalisering och tjänsteutveckling för att kunna uppnå såväl effektivare processer som digitala tjänster för minskad miljöpåverkan, ökad kundnytta samt ökad lönsamhet.

Vår inriktning av tjänsteutvecklingen syftar till att minska såväl vår som sjöfartens administration och driftkostnader genom att effektivisera anlöpsprocessen. Detta genom digitala stödsystem, informationsbyte i realtid samt genom nya digitala kundanpassade sjögeografiska produkter. Detta skapar förutsättningar för optimerade fartygsanlöp till svenska hamnar, minskad miljö- och klimatpåverkan, minskad bunkerförbrukning för fartygen, förbättrade planeringsförutsättningar hos de olika aktörerna som är involverade i ett anlöp. Nya tjänster såsom navigationsstöd från land, förväntas bidra till en effektivare lotsprocess och till en förbättrad arbetsmiljö.

Under planperioden kommer vi att arbeta med att implementera nya tjänster och digitala lösningar.

Sjöfartsverket lever inte i en isolerad tillvaro utan behöver samverka med omvärlden inom en rad verksamhetsområden. Vi är en central aktör i samhällets räddningsorganisation och behöver samverka med andra aktörer för att bygga en hög förmåga inom sjö- och flygräddning. Digitalisering inom sjö- och flygräddningsområdet innefattar exempelvis procedurer för att kunna starta och landa räddningshelikoptrarna på obemannade flygplatser, digitalt utbyte av sökmönster och sökområden mellan JRCC och räddningsenheter, AI-stöd för avlyssning av nödanrop och system för realtidsdelning av räddningsenhetens status och förmåga.

Under planperioden kommer ett omfattande arbete med att utveckla ett system för UAS (drönare) inom vår verksamhet att bedrivas. Vi bedömer att det finns betydande nyttor med att kunna använda UAS i olika verksamheter, exempelvis inom sjö- och flygräddning, isbrytning och för inmätning av sjösäkerhetsanordningar.

Tillsammans med en rad branschaktörer har vi gått samman och initierat ett programmet Smarta anlöp. Programmet syftar till mer kostnads- och miljöeffektiva fartygsanlöp och till bättre resursplanering hos oss och andra involverade organisationer genom informationsdelning, samplanering och automatiserad datahantering. De principer och internationella standarder för informationsdelning som utvecklats och är under utveckling inom ramen för forsknings- och innovationsverksamheten ligger till grund för detta arbete.

Vår verksamhet

Vi tillhandahåller och utvecklar säkra, miljövänliga och effektiva sjövägar samt ansvarar för sjö- och flygräddning i Sverige. Detta gör vi genom vårt arbete inom vår operativa verksamhet. Som stöd för den operativa verksamheten finns ett antal stödfunktioner, som ex. ekonomi, IT, juridik och inköp m.fl. Våra myndighetsuppgifter omfattar forskning och innovation (Fol), enheten för säkerhet och beredskap samt kunskaps- och utredningstjänst.

På Sjöfartsverket arbetar cirka 1 400 medarbetare, varav 1 000 jobbar i den operativa verksamheten. Huvudkontoret med ledning och stödfunktioner är beläget i Norrköping, med drygt 400 medarbetare. I detta avsnitt beskrivs vår operativa verksamhet.

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap och med hög tillgänglighet. Vår kompetens möjliggör för fartygen att anlöpa hamn säkert och miljövänligt. Verksamheten tillhandahåller en likvärdig och hög tillgång på lotsning utmed hela landet.

Antal medarbetare: 461

Sjögeografisk information

Vi ansvarar för tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov. Vi mäter djupen i våra farleder och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Främst sjömäter vi inom ramen för HELCOM-överenskommelsen och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Vi utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

Antal medarbetare: 115

Farleder

Att arbeta med de svenska farlederna är en av våra huvudverksamheter. Vi utvecklar och håller farlederna öppna, säkra och i gott skick samt sköter drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyrar. Vi utvecklar också farlederna kontinuerligt i samarbete med Trafikverket i syfte att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Antal medarbetare: 189

Sjötrafikservice

Trafikinformation till sjöss innebär att vi ska tillhandahålla sjötrafikinformation, sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistå säkra och effektiva fartygsanlöp. Våra trafikcentraler ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden. Vi har även hand om varnings- och rapporteringstjänster samt myndighetsövervakning av vissa havsområden. Sjötrafikservice arbetar systematiskt med att utveckla anlöpsprocessen. Det innebär bland annat nya tjänster inom anlöpsplanering. Fokus är alltid kundresan i anlöpet.

Antal medarbetare: 85

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid! Vi ser till att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt. Våra isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Vi har egna isbrytare och vid behov hyr vi in externa resurser. Dessutom har vi samarbeten såväl med Finland som internationellt för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser.

Antal medarbetare: 68

Sjö- och flygräddning

Vi ansvarar för att söka och rädda nödställda, lokalisera saknade flygfarkoster inom svenskt territorium och internationellt vatten Svensk räddningsregion, samt i Väner, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av våra räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC, i Göteborg. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners flyg och båtar (främst Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen), men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra slags olyckor och kriser.

Antal medarbetare: 170

Sjömansservice

Sjömansservice arbetar för en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Det innebär i stort att främja social hållbarhet och att verka i enlighet med ILO-konventionen MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006), som undertecknats av den svenska staten. På våra rekreationsanläggningar – sjömansklubbarna – får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även ett stort antal besök till fartyg som inte kan besöka våra anläggningar. Arbetet kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Antal medarbetare: 19



Lotsning

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Sjöfartsverket anpassar lotsningstjänsten efter aktuella gods- och trafikflöden samt genom samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Efterfrågan på lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Även om trafikvolymen totalt är tämligen konstant mellan olika år kan trafikvolymen till enskilda hamnar variera, vilket försvårar planeringen samt ställer höga krav på vår beredskap.

Utöver lotsning till och från våra hamnar utförs genomfartslotsning i Öresund och öppensjölotsningar, vilka är frivilliga. Vi erbjuder denna tjänst till befälhavare, lastägare och andra intressenter som betraktar lots ombord som en säkerhetshöjande åtgärd för både människa och miljö.

Arbetet med att effektivisera våra lotstransporter fortsätter i och med implementeringen av en ny ledningsstruktur. Organisationsförändringen är en del i planen för kommande års verksamhetsutveckling.

Utöver det pågående nybyggnationsprojektet av lotsbåtar har flottan, genom ett inköp, utökats med tre enheter som säkerställer fortsatt tillgänglighet.

Samtliga lotsbeställningscentraler har möjlighet att emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). Dock är fortfarande delar av lotsplaneringen manuell hantering. Målsättningen är att samtliga beställningar ska ske via MSW för att effektivisera lotsplaneringen. Med en digitaliserad och automatiserad process för fartygsanmälan och lotsbeställning kan både vi och våra kunder spara tid och minska de administrativa kostnaderna.

Kompetensförsörjningen av lotsar är, på sikt, problematisk då antalet individer med aktuella behörigheter minskar som en direkt konsekvens av sjunkande examina från sjökaptensutbildningarna.

Sjöfartsverket som ansvarar för lotsutbildningen ser ett behov av att, med bibehållen kvalitet, minska tiden från utbildning till lotsexamen. Detta samt etablera ett utbildningsystem som kompletterar nuvarande genom att omfatta ett större rekryteringsunderlag. Ett led i detta är att, tillsammans med utbildningsinstitutionerna och sjöfartsbranschen, arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning.

Sjöfartsverket verkar för en säker och hållbar lotsningsverksamhet där personalen aktivt deltar i implementeringen av verkets miljömål. Inom verksamheten pågår, inom ramen för omorganisationen av lotstransporterna, ett arbete för att minska bränsleförbrukning och förbättra det förebyggande underhållet. Det görs bl.a. genom implementering av ett nytt underhållssystem, installation av förarstödsystem och sensorer samt analys av körstil och sträckor.

En osäkerhet som föreligger under planperioden är utkomsten av Transportsstyrelsens arbete med förnyad lotsföreskrift, vilket kan komma att påverka lotsningsverksamheten.

Resultatprognos

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 32 000 stycken. Orsaken är bl.a. att fartygen blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Fram till 2019 hade dock antalet stabiliserats på en nivå om cirka 33 500 lotsningar per år. Under 2020 föranledde pandemin dock att antalet minskade med 10 procent och uppgick endast till 30 228 stycken. Effekterna av pandemin ses fortsatt under 2021 med begränsad återhämtning och antalet lotsningar uppgick till 31 157. Principen för finansiering av lotsningsverksamheten är full kostnadstäckning vilket innebär att intäkterna från lotsavgifterna ska täcka de direkta kostnaderna verksamheten ger upphov till. Det råder idag inte full kostnadstäckning vilket föranleder ett fortsatt behov av att höja lotsavgifterna.

Tabell 9, Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	588 003	699 069	766 920	779 300	795 599
Övriga externa intäkter	14 631	40 557	42 082	43 720	45 425
Summa rörelseintäkter	602 634	739 626	809 002	823 020	841 024
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-540 488	-534 157	-543 613	-554 058	-564 934
Övriga externa kostnader	-109 279	-112 705	-94 489	-95 876	-96 806
Avskrivningar	-23 243	-20 728	-20 860	-20 877	-21 242
Summa direkta rörelsekostnader	-673 010	-667 590	-658 962	-670 811	-682 982
Resultat före indirekta rörelseposter	-70 376	72 036	150 040	152 209	158 042
Indirekta rörelseintäkter	21 728	7 787	7 718	7 731	7 744
Indirekta rörelsekostnader	-102 628	-140 336	-159 087	-155 739	-155 929
Rörelseresultat	-151 276	-60 513	-1 329	4 201	9 857

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbeloppet uppgå till 72,2 mnkr varav 54,0 mnkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del drivlinor samt fordon.

Tabell 10, Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Lotsstationer	1 709	24 531	15 000	15 000	15 000
Lotsbåtar	34 743	28 660	13 400	38 400	21 400
Summa	36 452	53 191	28 400	53 400	36 400

Sjögeografisk information

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Majoriteten av sjömätningen av områden som den större handelssjöfarten trafikerar slutfördes 2021. Fokus kommer under perioden att läggas på sjömätning av skärgårdsnära områden där annan kommersiell sjöfart finns. För att möjliggöra en utveckling av kustsjöfart i Sverige kommer sjömätning och anpassade sjökortsprodukter krävas. Arbetet bedrivs enligt den plan som överenskommits inom HELCOM och som finns med i Baltic Sea Action Plan. För Sveriges del innebär det att dessa områden ska vara sjömäta till 2036. I arbetet ingår även att utveckla kostnads-effektiva metoder som exempelvis autonoma sjömningsfartyg.

Sjöfartsverket ser ett ökat behov av sjögeografiska produkter inom totalförsvaret vilket inbegriper ett fortsatt samarbete med Försvarmakten och övriga totalförsvarsmyndigheter. Detta ställer ökade krav på att säkerställa en robust förmåga för nationell produktion och distribution av sjögeografiska produkter vid kris och krig.

Internationellt, inom bl.a. IHO, pågår arbete med nya standarder för nästa generations navigationssystem (S-100 ECDIS) för sjöfarten. Systemet kommer att vara mer intelligent och bygga på tjänstebaserat informationsutbyte som kommer att förenkla och effektivisera det praktiska arbetet ombord, samt optimera lastning och bränsleförbrukning. Övergången kommer att innebära att nya sjögeografiska produkter behöver tas fram enligt de nya standarderna samtidigt som befintliga produkter behöver vidmakthållas i en mångårig övergångsperiod. Sjöfartsverket har tagit fram en strategi för att skapa förutsättning att producera sjögeografisk information enligt de nya standarderna.

Projektet Sjökortsliftet genomförs inom planperioden där en ny referensnivå och kvalitetshöjande åtgärder införs för sjökortsprodukter längs hela svenska kusten.

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

En teknisk översyn av det primära produktionssystemet för hantering av djupdata behöver göras under planperioden, där investeringar för en omfattande uppgradering av systemet kan förväntas. Utveckling av informationshantering, exempelvis skaloberoende lagring av olika teman och automatisering av framställning av djupinformation, kommer även att skapa förutsättningar för en effektivare produktion.



Resultatprognos

Intäkterna för Sjögeografisk information avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. En viss nedgång på intäktssidan förklaras av minskad externfinansiering bl.a. projekten RNoP och OSKAR. Minskade övriga externa kostnader förklaras av att sjömätning med arbetsfartyget Baltica upphör med anledning av planerad omställning till andra och mindre sjömättningsresurser. Ökade avskrivningar mot slutet av planperioden förklaras framför allt av uppgraderingar sjömättningsfartyg samt utveckling IT-system för bl.a. djupdata och integration mot nytt affärssystem.

Tabell 11, Investeringsbehov Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	96	1 300	1 900	2 800	3 000
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	57 211	56 770	53 794	54 343	55 543
Summa rörelseintäkter	57 307	58 070	55 694	57 143	55 543
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-92 227	-105 487	-107 634	-108 190	-108 800
Övriga externa kostnader	-43 334	-25 880	-20 816	-22 734	-20 628
Avskrivningar	-7 121	-5 713	-6 925	-10 467	-12 350
Summa direkta rörelsekostnader	-142 682	-137 080	-135 375	-141 400	-141 778
Resultat före indirekta rörelseposter	-85 375	-79 010	-79 681	-84 257	-83 235
Indirekta rörelseintäkter	4 958	1 777	1 716	1 764	1 767
Indirekta rörelsekostnader	-23 417	-32 020	-36 299	-35 535	-35 578
Rörelseresultat	-103 833	-109 253	-114 219	-118 028	-117 046

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 59,4 mnkr. Av detta avser 39,3 mnkr sjömättningsfartyg genom ny drivlina till Anders Bure samt uppgradering av Jacob Hägg. Resterande investeringar avser utrustning för sjömätning (17,3 mnkr) samt IT-system m.m. (2,8 mnkr) bl.a. för kartstöd, djupdatahantering.

Tabell 12, Investeringsbehov Sjögeografisk information

Sjögeografisk information, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Sjömättningsfartyg	358	100	9 700	29 600	0
Utrustning för sjömätning	898	4 590	5 900	5 500	5 900
IT-system m.m.	3 571	3 350	2 800	0	0
Summa	4 827	8 040	18 400	35 100	5 900

Farleder

Utvecklingsinsatser 2023-2025

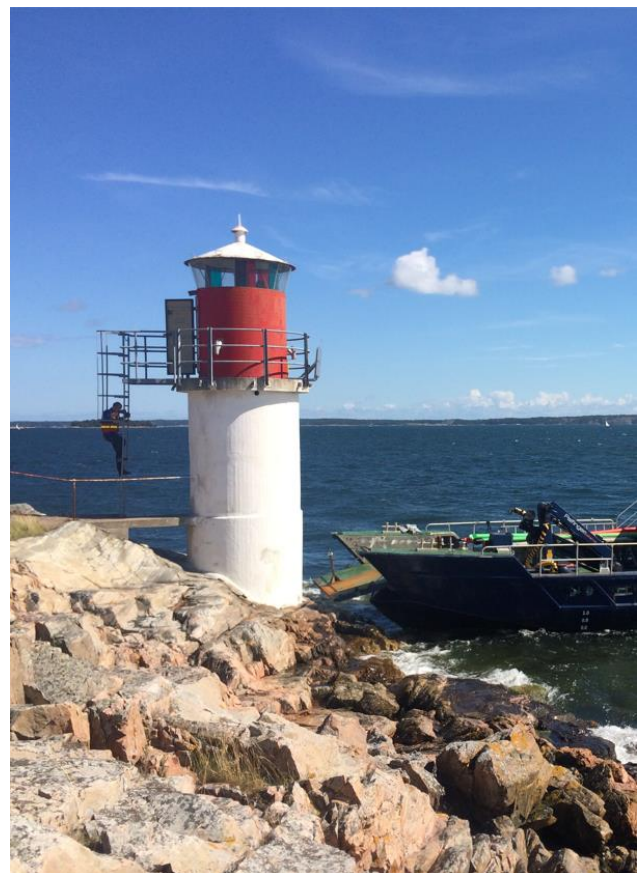
Sjöfartsverket identifierar löpande önskade åtgärder i samråd med transportköpare, hamnar och andra intressenter. Under planperioden ska vi genomföra eller påbörja flera stora farledsprojekt som finns i Nationell plan. Exempel på aktuella projekt är Malmporten i Luleå, fördjupning av Göteborgs hamn, slussar i Trollhättan samt att slutföra åtgärder i sluss och kanal i Södertälje. Farledsprojekten är omfattande och står inför en rad utmaningar. En utmaning är att farledsprojekten av sin natur har stor tidsutdräkt och kundernas behov ofta är mer pressade. Sjöfartsverket arbetar med tät kunddialog för att överbrygga gapet mellan behov och leverans.

Det finns ett omfattande behov av teknikskifte i fyrarna längs farlederna. Huvudanledningen är att försörjningen av glödlampor blir allt svårare att tillgodose vilket beror på att de i allmänhet fasas ut och ersätts med LED-teknik. Genom att glödlampan är en del i ett optiskt system där delarna har beroenden behöver hela ljusapparaten bytas ut. Anskaffningskostnaden för LED-teknik är stor, i gengäld fordrar den i regel inget byte på 15 år i jämförelse med glödlampan som byts varje år pga. kort brinntid. Ytterligare en åtgärd som genomförs på de mindre fyrarna är att underhållskrävande fyrkurar i stål byts ut mot kurar i komposit som förutom mindre underhåll också ger en bättre arbetsmiljö.

I samband med teknikskiftet kommer Sjöfartsverket att göra en genomlysning för att utvärdera om det nautiska behovet kvarstår för alla fyrar och därigenom även utreda viss avveckling. Utan att äventyra säkerheten i väl utnyttjade farleder görs regelbundet även en översyn över vilka SSA som inte fyller sin funktion i vare sig transportsystemet eller för fritidssjöfart.

Med resultaten från arbetet med satellitoberoende positionering, "R-mode Baltic", kommer Sjöfartsverket tillsammans med andra länder internationellt att förespråka utveckling av standarder för tekniken som på sikt kan innebära att tekniken ratificeras både av IMO samt kuststaterna. I förlängningen skulle detta komplementsystem för positionering kunna innebära att behovet av utmärkning reduceras.

Under de närmaste åren kommer Sjöfartsverket att fortsätta arbetet med att främja godsöverflyttning från väg till sjöfart och järnväg, främst genom åtgärder identifierade i *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV2018/92361)* men även genom branschgemensamma initiativ där digitalisering är ledordet.



Resultatprognos

Majoriteten av intäkterna utgörs av intäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg samt en andel av statligt anslag. Sjöfartsverket bedömer att det finns ett eftersatt underhåll på SSA:er och statliga byggnadsminnen som uppgår till cirka 1 800 mnkr. Kostnader uppkommer till stor del av att byggnadsstrukturer behöver renoveras, avvecklas eller ersättas. På tekniksiden behöver äldre teknik, exempelvis glödljus och gamla sjökablar, bytas ut för att säkra framtida kontinuitet. Att arbeta med det uppskjutna underhållet minskar risken för ytterligare fördyringar genom akuta felavhjälpningar. Under planperioden kommer kostnaderna för att minska den s.k. underhållsskulden för verkets sjösäkerhetsanordningar att successivt öka för att vara drygt 100 mnkr över nuvarande nivå i slutet av perioden.

Tabell 13, Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	77 327	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	42 150	45 139	43 849	44 396	44 637
Summa rörelseintäkter	119 477	122 342	121 052	121 599	121 840
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-137 295	-153 963	-158 987	-162 201	-165 473
Övriga externa kostnader	-137 627	-156 322	-181 782	-202 577	-256 660
Avskrivningar	-59 948	-68 309	-68 236	-68 974	-71 570
Summa direkta rörelsekostnader	-334 870	-378 594	-409 005	-433 752	-493 703
Resultat före indirekta rörelseposter	-215 393	-256 252	-287 953	-312 153	-371 863
Indirekta rörelseintäkter	10 283	3 685	3 653	3 659	3 665
Indirekta rörelsekostnader	-45 568	-66 413	-75 286	-73 702	-73 792
Rörelseresultat	-253 678	-318 980	-359 586	-382 196	-441 990

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 4,6 mdkr. Den stora volymen är farledsinvesteringar via nationell plan som sedan 2015 hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. Investeringar i farledsprojekt uppgår till nästan 4 mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket. Resterande del av investeringsbehovet under perioden utgörs främst av investeringar i nya arbetsfartyg. Dessutom görs kontinuerligt investeringar vad gäller ny- och återanskaffning av fast och flytande utmärkning.

Tabell 14, Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Farledsförbättringar	235 387	568 610	1 083 065	1 552 000	1 319 100
Fast utmärkning och flytande utmärkning	25 986	72 295	40 000	40 000	40 000
Arbetsfartyg	9 001	9 050	128 300	264 100	155 000
Övrigt	6 943	4 935	150	3 150	150
Summa	277 317	654 890	1 215 515	1 859 250	1 514 250
Varav finansieras av Trafikverket	-235 419	-586 610	-1 083 065	-1 552 000	-1 319 100

Sjötrafikservice

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Arbetet under planperioden inriktas på utveckling och digitalisering där kundens resa i anlöpsprocessen är riktmärke. Den stora utmaningen ligger i att förbättra vårt service- och tjänsteutbud i en allt mer digital omvärld och samtidigt försvåra och förhindra otillbörlig åtkomst av information i våra system. Digitalisering är dock en nödvändighet för Sjöfartsverkets processutveckling.

Sjöfartsverket kommer att under 2022/23 att driftsätta ett nytt VTS-system, där egna operatörer, fartygsbefäl och partners kommer att erhålla en snabbare, tydligare och öppnare informationstjänst samt ett bredare nautiskt beslutsstöd. Sjöfartsverkets radarnät kommer under en sexårsperiod att förnygras vilket också bidrar till en stärkt VTS-tjänst.

Projektet ”Digital Transformation av Sjöfartsnära Tjänster” och implementeringen av den nya EU förordningen, ”European Maritime Single Window environment”, kommer att leda till ett förbättrat och enklare förfarande för fartygsanmälan, beställningstjänster och koordinerad anlöpsplanering inom planperioden.

Med utgångspunkt i trafikcentralen Gothenburg Approach där Sjöfartsverket och Göteborgs hamn bedriver ett nära operativt samarbete, ska etablering av liknande samarbeten utvecklas i Stockholm och Öresundsområdet. Under planperioden genomförs projektet ”Tre Trafikcentraler” med syfte att regionalt minska antalet trafikcentraler till de större sjöfartsklustren; Göteborg, Stockholm och Malmö. Trafikcentralen i Göteborg är vår naturliga startpunkt genom samarbetet i GotApp 2.0. Arbetet där är också vår testbädd för fas två och tre för trafikcentralerna i Stockholm och Malmö.

De 24/7-funktioner som bedrivs i våra två kanalcentraler i Trollhättan och Södertälje kommer att integreras. Ett arbete kommer att inledas för att renodla olika funktionsområden som bidrar till att utveckla och harmonisera stödet till sjöfarten i våra inlandsfarvatten (IVV).

Med nya verktyg och ökad kompetens kommer Sjöfartsverket kunna bevaka större geografiska ytor och öka förmågan att inhämta och dela data. Under en femårsperiod förväntas de digitala kommunikationstjänsterna att kraftfullt förbättras vilket ger helt andra möjligheter att i realtid, dygnet runt och i ökad automatiserad form, utbyta information med övriga aktörer. Detta öppnar för en ökad proaktiv och automatiserad anlöpsplanering med minskade ledtider och färre förseningar. ”Just-in-time” och miljöanpassade anlöp kan realiseras med stöd av ett branschgemensamt synsätt på Port Call Management-funktioner där sjöfarten utgör en sömlös aktör i den totala transportkedjan.

Sjöfartsverket vill bidra till mindre komplexa affärsmodeller och en tydligare interaktion mellan kund och leverantör av anlöpstjänster. Den största utmaningen kommer att vara balansen mellan tjänsteutveckling med ökade krav på redundant informationsdelning och förstärkt säkerhetsskydd. Cyberattacker och dataintrång utgör en allt tydligare hotbild mot digitalisering. En stark och uthållig digital infrastruktur är en nödvändig förutsättning men utgör också ett nytt riskområde där skalbar riskhantering är lika nödvändig.

Resultatprognos

Digitalisering av Sjöfartsnära tjänster innebär att nuvarande förvaltningssystem kommer att ersättas på sikt. Under de närmaste åren drivs utvecklingen parallellt med att nuvarande system behåller sin basförvaltning för att vidmakthålla leveranssäkerhet. Det innebär utökade resurser för verksamheten under en övergångsperiod. Från 2023 ökar avskrivningar till följd av investeringar i nytt VTS-system och sensorsiter. Verksamheten påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Tabell 15, Resultaträkning Sjötrafikservice

Resultaträkning Sjötrafikservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	1 960	1 837	1 837	1 837	1 837
Summa rörelseintäkter	1 960	1 837	1 837	1 837	1 837
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-75 173	-65 098	-66 114	-67 278	-68 463
Övriga externa kostnader	-13 699	-16 870	-13 925	-13 912	-13 884
Avskrivningar	-2 114	-4 735	-7 244	-10 448	-15 173
Summa direkta rörelsekostnader	-90 986	-86 703	-87 283	-91 638	-97 520
Resultat före indirekta rörelseposter	-89 026	-84 866	-85 446	-89 801	-95 638
Indirekta rörelseintäkter	3 734	1 338	1 326	1 328	1 331
Indirekta rörelsekostnader	-17 635	-25 334	-27 336	-26 761	-26 793
Rörelseresultat	-102 927	-108 862	-111 456	-115 234	-121 145

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 162 mnkr bestående av investeringar i nytt VTS-system (109 mnkr) inklusive sensorsiter samt digital transformation av sjöfartsnära tjänster (53 mnkr).

Tabell 16, Investeringsbehov Sjötrafikservice

Sjötrafikservice, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Sjöfartsnära tjänster	-	10 630	17 667	17 667	17 667
VTS-centraler	77	30 574	37 200	35 500	36 500
Summa	77	41 204	54 867	53 167	54 167

Isbrytning

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Isbrytningsverksamheten står inför ett antal utvecklingsbehov kommande treårsperiod. Det största behovet är att omsättningen av Sjöfartsverkets föråldrade isbrytarflotta påbörjas. Detta är en kostnadsdrivande omställning, men som är absolut nödvändigt för att kunna möta regeringens miljömål och säkerställa en modern infrastruktur i Bottniska viken enligt näringslivets krav på tillgänglighet.

Ett antal utvecklingsprojekt kommer att genomföras för att möta kraven på reducerat miljöavtryck och minskade fossila utsläpp. Samtidigt ska verksamheten möta de ökade behoven av service avseende förväntad trafik kopplat till de stora industrisatsningarna i norra Sverige. Där förväntas anlöpen bli fler, fartygen större och dessutom miljöanpassade med lägre effekt som följd. Dessa fartyg kommer trafikera områden som varje år är istäckta och med de högsta isrestriktionerna. Detta sammantaget kommer att ställa högre krav på Sjöfartsverkets isbrytarresurser framgent.

Förnyad driftform för isbrytarnas management kommer att utredas i syfte att möta dagens och morgondagens krav på styrning, kontroll och uppföljning. Vidare kommer anpassning till samhällsstöd och totalförsvaret att genomföras, samtidigt som samarbetet med Finland och övriga länder runt Östersjön kommer att fortsätta.

Isbrytningstjänstens varierande och svårbedömda behov hanteras genom s.k. balanserade resurser. Ett koncept som under de kommande åren kommer att vidareutvecklas för att nå ekonomisk effektivitet, flexibilitet men också långsiktig robusthet och tillförlitlighet.

Verksamheten arbetar ständigt med utveckling av processer och verksamhetsplanering, inte minst i den direkt operativa ledningen för att optimera effektivitet och miljöavtryck. Detta sker genom utvecklad metodik samt olika projekt såsom drönarstöd, iskameror, datamodeller, indata till vädermodeller och inte minst genom det operativa ledningssystemet IB-net.

Rekrytering, utbildning och vidmakthållande av medarbetares kompetens och erfarenhet kommer att vara vitalt då befattningarna kräver specialkompetens och återväxten av behörig rekryteringsbas är liten. Samtidigt gör vintrarnas variation och vägen mot fossilfrihet att mindre körtid frigörs och därmed begränsas utbildningstiden. Därför kommer även utveckling av utbildningsprocesserna vara en betydande faktor.



Resultatprognos

I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för Statens Lantbruks Universitets (SLU) forskningsfartyg, där Sjöfartsverket har ett rederiansvar. De övriga externa intäkterna fördelar sig jämnt mellan uthyrning av isbrytare under tider då de inte används och vidarefaktureringskostnader till SLU. Kostnaderna varierar kraftigt med isens utbredning och prognoserna under planperioden utgår från en lindrig isvinter.

Tabell 17, Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	85 270	77 034	73 822	78 848	74 669
Summa rörelseintäkter	85 270	77 034	73 822	78 848	74 669
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-25 107	-24 246	-24 367	-24 812	-25 265
Övriga externa kostnader	-319 006	-309 145	-316 980	-341 470	-311 891
Avskrivningar	-20 993	-21 055	-22 170	-21 915	-21 843
Summa direkta rörelsekostnader	-365 106	-354 446	-363 517	-388 197	-358 999
Resultat före indirekta rörelseposter	-279 835	-277 412	-289 695	-309 349	-284 330
Indirekta rörelseintäkter	8 263	2 961	2 935	2 940	2 945
Indirekta rörelsekostnader	-39 028	-53 367	-60 498	-59 225	-59 297
Rörelseresultat	-310 600	-327 818	-347 258	-365 634	-340 682

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 3,0 mdkr. Investeringarna avser nästan uteslutande design- och påbörjad byggnationsfas för ersättning av befintlig isbrytarflotta. Notera att investeringsplanen är preliminär då omständigheterna för flottans förnyelse ännu inte är fastställda.

Tabell 18, Investeringsbehov Isbrytning

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Fartyg	20 404	25 413	332 000	1 001 000	1 660 000
Summa	20 404	25 413	332 000	1 001 000	1 660 000

Sjö- och flygräddning

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Teknikutveckling möjliggör ständigt nya effektivare metoder att utföra uppdraget och ökar andelen som går att rädda. Då Sjö- och flygräddningen är en samverkansorganisation där många av resurserna kommer från aktörer utanför Sjöfartsverket är det av särskild vikt för planeringen av systemet att veta vilka resurser som finns var och om de är tillgängliga. Utveckling, komplettering och integration av IT-stöd för effektiv system- och insatsledning kommer fortsätta vara en strategisk utvecklingsfråga.

Samtidigt innebär denna utveckling nästan uteslutande ökande kostnader. Delar av utvecklingen kan finansieras genom olika utvecklingsfonder, men förvaltnings- och implementeringskostnaderna behöver ofta finansieras genom ordinarie avgifter och anslag.

Ett fortlöpande effektiviseringsarbete pågår för att motverka verksamhetens kostnadsökning, samtidigt som transparens av öppenhet eftersträvas för att tydligt redovisa behov och förmågor så att uppdragsgivare kan göra medvetna val och prioriteringar.

Ett annat satsningsområde omfattar åtgärder inom bl.a. skalskydd och robusthet för förbättrad uthållighet i kris- och krig. Försvarsmakten har en växande verksamhet och de leveranser som Sjöfartsverket historiskt kunnat göra är nu inte fullt tillräckliga. Dels innebär en växande militär övningsverksamhet att samtliga helikopterbaser förväntas hålla beredskap över tid, och dels efterfrågas utvecklad förmåga för vissa typer av undsättning. Tillgängligheten på helikopterberedskap är ett område som kan komma att behöva förbättras.

Omständigheter i samhället, utanför verksamhetens kontroll, har föranlett att förutsättningarna för verksamheten vid helikopterbaserna i Norrtälje och Ronneby (lämnades 2018) kraftigt försämrats, vilket innebär att satsningar på helikopterbaser pågår i dessa regioner.

Sjö- och flygräddningen ska vara en attraktiv verksamhet att arbeta i. För detta krävs att balans mellan resurser och uppgifter uppnås. Rekryteringsbasen är begränsad vilket förutsätter en arbetsplats som är tillgänglig för en mångfald medarbetare. Vidare finns fortsatt potential genom att engagera fler operativa medarbetare i utvecklingsarbetet. Rekrytering och utbildning av ny personal för att täcka vakanser kommer vara en omfattande uppgift under de närmaste åren, framförallt inom helikopterverksamheten. Vidare skapas en effektiv styrkedja för att avlasta mellanchefer samt förstärka säkerhetskulturen. En särskild handlingsplan för detta finns framtagen.



Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att intäkter från handelssjöfart, kommersiell luftfart, Försvarmakten samt anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Både intäkter och kostnader 2021 påverkas av pågående försäkringsärende gällande skada på helikopter. Utfallet 2021 är även kraftigt påverkat av att delar av den planerade verksamheten inte kunnat genomföras på grund av den pågående pandemin samt att tillgången på helikoptrar har inneburit begränsningar av tillgängligheten.

Tabell 19, Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	155 456	155 189	155 456	155 456	155 456
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	205 482	175 283	178 094	179 967	181 371
Summa rörelseintäkter	360 938	330 472	333 550	335 423	336 827
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-231 829	-241 138	-247 706	-252 142	-256 659
Övriga externa kostnader	-216 659	-216 730	-218 969	-221 206	-223 414
Avskrivningar	-59 146	-54 803	-54 190	-50 476	-42 207
Summa direkta rörelsekostnader	-507 634	-512 671	-520 865	-523 824	-522 280
Resultat före indirekta rörelseposter					
Indirekta rörelseintäkter	8 875	3 181	3 153	3 158	3 163
Indirekta rörelsekostnader	-41 918	-60 220	-64 979	-63 612	-63 689
Rörelseresultat	-179 739	-239 238	-249 141	-248 855	-245 979

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 77 mnkr varav 14 mnkr avser beredskapslager med reservdelar till räddningshelikoptrar. Under 2022 avser medlen främst investeringar i fotsteg och modifiering av avgassystem för räddningshelikoptrar, IT-system samt beredskapslager med reservdelar. 2023 planeras investering i nytt underhållssystem för helikopterunderhåll samt sökstrålkastare och modifiering av avgassystem för räddningshelikoptrar. Även under 2024 och 2025 planeras investeringar i strålkastare till helikoptrar. Under 2025 planeras även uppgradering av avionik i räddningshelikoptrar samt nytt fartyg för SAR-utbildning.

I posten räddningshelikoptrar 2021 ingår investering i beredskapslager reservdelar med nästan 9 mnkr.

Tabell 20, Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
IT-system	1 317	3 800	5 300	1 000	1 000
Helikopterbaser	1 484	800	370	40	-
Räddningshelikoptrar	10 623	2 000	14 775	10 750	37 000
Övrigt	103	1 860	1 465	750	4 750
Summa	13 527	8 490	21 910	12 540	42 750

Sjömansservice

Utvecklingsinsatser 2023-2025

Verksamheten följer trender och arbetar för att förbättra den psykosociala situationen för ombordanställda. Den service som erbjuds ger ombordanställda en mer meningsfull fritid. Hälsofrämjande aktiviteter såsom motion, upplevelser och kulturutbud förbättrar välmående och skapar nödvändigt avbrott i arbetet ombord. Det bidrar till en säkrare sjöfart

Tjänsteutbudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom regelbundet återkommande mätningar gällande kundnöjdhet samt genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven.

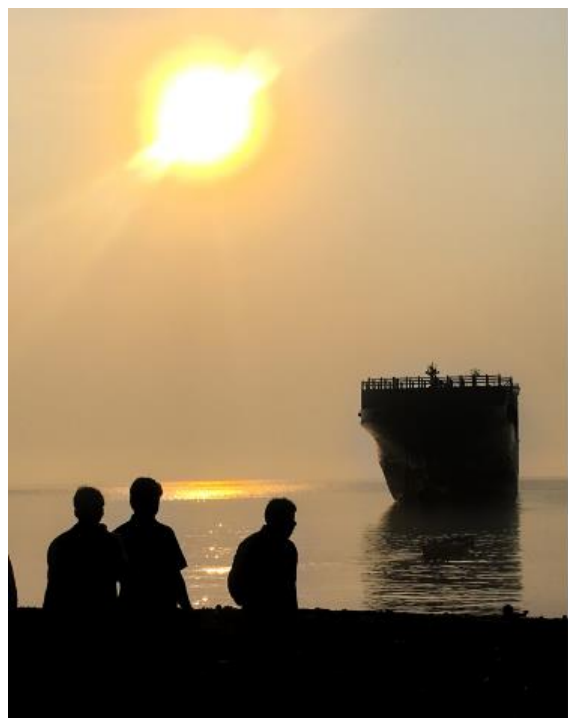
En viktig fråga för besökande sjömän är tillgång till trådlös internetuppkoppling i svenska hamnar. Arbeta med att utöka tillgången till WiFi pågår, både gällande antalet hamnar med tillgång till WiFi samt snabbare WiFi i de hamnar där det redan finns.

Genom Framtidsprogrammet skapas ekonomisk effektivisering, samverkansvinster med samarbetsorganisationer och ett aktivt förbättringsarbete, som gör att vi når uppsatta mål. Goda exempel är samlokaliseringarna med Sjömanskyrkan i Norrköping och Stockholm.

Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att verksamheten uppmuntrar och stödjer samarbetspartners kan servicen till besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige.

För att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till sjöfolket, använder Sjöfartsverket effektiva kommunikationslösningar. Utveckling av digitala plattformar och arbetssätt blir viktigt för att resursoptimera verksamheten i framtiden och leder till minskade kostnader på sikt. Målsättningen är att förenkla och öka försäljningen av elektroniska produkter, för sjöfolk som är till havs eller på platser där vi inte har personal tillgänglig.

Bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter ses över kontinuerligt. Verksamheten kommer att under planperioden att köpa in de första el- och hybriddrivna fordonen. Vi arbetar också för färre och effektivare transporter. För Sjöfartsverkets anläggningar, sjömansklubbarna, eftersträvas moderna energieffektiva lösningar och apparaturer för hållbar drift. Under planperioden planeras det för installation av solpaneler på anläggningarna.



Resultatprognos

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

Tabell 21, Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	2 731	3 946	4 173	4 353	4 532
Summa rörelseintäkter	2 731	3 946	4 173	4 353	4 532
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-12 337	-14 697	-14 880	-15 107	-15 338
Övriga externa kostnader	-7 080	-6 491	-6 530	-6 606	-6 491
Avskrivningar	-670	-399	-522	-418	-374
Summa direkta rörelsekostnader	-20 087	-21 587	-21 932	-22 131	-22 203
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 335	-17 641	-17 759	-17 778	-17 671
Indirekta rörelseintäkter	981	329	326	327	327
Indirekta rörelsekostnader	-4 336	-5 930	-6 722	-6 581	-6 589
Rörelseresultat	-20 774	-23 242	-24 155	-24 032	-23 933

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till 1,2 mnkr i form av nyanskaffning av fordon.

Tabell 22, Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025
Fastighet mm	0	257	0	0	0
Nya fordon	0	1 050	750	400	0
Summa	0	1 370	750	400	0