



SJÖFARTSVERKETS

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN OCH TREÅRSPLAN

2021–2023



SJÖFARTSVERKET

INNEHÅLL

GD HAR ORDET.....	2
ANSLAGSFRAMSTÄLLAN	4
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur	8
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	10
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	14
EKONOMISKA VILLKOR.....	17
Ekonomiska mål.....	17
Ekonomisk översikt	18
Budgetunderlag.....	25
SJÖFARTSVERKETS UTGÅNGSPUNKTER	33
Transportpolitiska målen	33
Agenda 2030.....	33
Fossilfritt Sverige.....	34
Regeringens godsstrategi	34
Digitaliseringsstrategin	35
SJÖFARTSVERKETS VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING	37
Målområde Kund.....	37
Målområde Process	39
Målområde Affärsutveckling.....	40
Målområde Medarbetare.....	41
Målområde Miljö.....	42
En effektiv hushållning av resurser	43
Miljöarbete inom Sjöfartsverket.....	45
Investeringsplan med utblick mot 2040.....	47
Övergripande investeringsprognos	48
UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSOMRÅDEN.....	49
Lotsning.....	49
Farleder	52
Sjögeografisk information	55
Sjötrafikservice.....	59
Isbrytning.....	62
Sjö- och flygräddning	64
Sjömansservice.....	68
Gemensamma funktioner.....	70
Myndighetsuppgifter.....	73

GD HAR ORDET

Sjöfartsverket har ett viktigt uppdrag för det svenska transportsystemet och för samhället i stort. Det är ett uppdrag vi bär med stolthet! Medarbetare återkommer ofta till att just detta samhällsansvar är en viktig anledning till att de sökt sig hit och trivs så bra med att arbeta på Sjöfartsverket. Den politiska ambitionen för det framtida moderna transportsystemet, där mer gods ska föras över till sjöfarten, välkomnas av Sjöfartsverket. Framtidens effektiva och hållbara transportsystem behöver helt enkelt sjöfarten för att kunna förverkligas.

Den klimatpolitiska agendan för transportsystemet ställer hårda krav på omställning för sjöfarten för att bli mer miljöanpassad. Sjöfartsverket har idag ett miljöincitament i farledsavgiften som styrmedel för att främja miljöanpassning av fartyg. Sjöfartsverket avser att höja incitamentet betydligt för att påskynda utvecklingen av hållbara transporter på sjön.

Sjöfartsverkets ekonomiska situation är såväl på kort som lång sikt mycket bekymmersam. Sedan 2009 har leveransmålen prioriterats före de ekonomiska målen och förvaltningsorganisationen samtidigt som varken avgifter eller anslag höjdes under lång tid. Resultatet av detta, samt en kraftigt ökad pensionsskuld innebär att Sjöfartsverket nu har en soliditet på ett par procent, dvs. långt ifrån målet om en soliditet på 25 procent. Samtidigt behövs en god ekonomi för att kunna möta framtida utmaningar som dels kräver ersättning och miljöanpassning av en stor åldrande flotta, dels projekt inom digitalisering för att fullt ut kunna erbjuda effektiva tjänster till sjöfartens aktörer.

Det finns en risk att Sjöfartsverket återigen visar ett negativt eget kapital under planperioden, vilket senast skedde för drygt fem år sedan och som innebar att regering och riksdag akut sköt till den s.k. sjöfartsmiljarden. En sådan situation vill jag undvika. I denna treårsplan redovisas finansieringsprinciper och konsekvenser för servicen till samhället, luftfarten och sjöfarten om nödvändiga tillskott inte realiserar. Därtill redovisas olika scenarier som sträcker sig fram till 2040. Dessa visar att de ekonomiska förutsättningarna för verket är ohållbara. Sjöfartsverket genomför de kommande åren kraftiga effektiviseringar, men det är inte möjligt att med detta som enda medel nå en hållbar ekonomi. Regering och riksdag behöver ge anslag för nästa generations isbrytare samt återställa anslagen för fritidsbåtar och kanaler som enligt tidigare politisk inriktning ska vara ett statligt ansvar. Därutöver föreslås att Sjöfartsverket ges ökad möjlighet att långsiktigt planera ekonomin. Den begränsningsfaktor som finns idag i regleringsbrevet medger i princip inte att verket kan öka sina avgifter med mer än inflation och därmed inte ges möjlighet att åter bygga upp ett kapital för investeringar för framtiden. Detta är bekymmersamt då verket står inför en rad nyinvesteringar i anläggningstillgångar som redan är avskrivna. Därför bör begränsningsfaktorn ändras eller tas bort.

Vi förstår att ökade avgifter på marginalen kan ge en hårt konkurrensutsatt bransch än sämre förutsättningar, men det är viktigt att komma ihåg att den service och kompetens vi idag erbjuder är grunden för att vi idag har en sjöfart med mycket få olyckor, ett av världens effektivaste sjöräddningssystem, moderna farleder med hög kapacitet hela året, moderna tekniska stödsystem samt en meningsfull fritid för de som arbetar på sjön. Lika avgörande är vårt arbete för att utveckla ett mer effektivt och hållbart transportsystem för framtiden som ger goda förutsättningar för överflyttning från väg och järnväg enligt regeringens och EU:s målbild. Kostnadsbördan som avgifter och övriga kostnader i ett anlop ger bör ses i ett helhetsperspektiv och i förhållande till förutsättningar för samtliga transportslag och modernas effektivitet. Av historiska skäl ser förutsättningarna mycket olika ut för olika transportslag både ekonomiskt och administrativt. Förutsättningarna kan inte sägas vara konkurrensneutrala och vanans makt är stor i rådande transportmönster. En rad åtgärder pågår hos flera myndigheter för att bidra till överflyttningen. Programmet Digitalt anlop är ett exempel där Sjöfartsverket och övriga företrädare i branschen bidrar för ett effektivare och enklare anlop. Programmet avser att systematiskt ta vara på och implementera den kunskap som redan finns inom området.

Ett prioriterat område under planperioden är också att fortsätta lika-behandlingsarbetet inom Sjöfartsverket och branschen. Utöver den självklara aspekten att behandla alla lika men också förstå att vi är olika, behöver sjöfarten bredda sin rekryteringsbas och säkerställa nytänkande och en attraktiv arbetsmiljö.

Sammanfattningsvis, låt oss få bättre förutsättningar att lyckas – sjöfarten och samhället behöver det.

Men låt oss också få göra mer! Tillsammans med Lantmäteriet och SGU har ett förslag tagits fram om kustzonskartering av sjöområden som inte primärt omfattas av Sjöfartsverkets nuvarande ansvar för handelssjöfarten, fritidsbåtssektorn och fisket - utan snarare av samhällsbyggnadsskäl och för klimatanpassning. Samtidigt finns det stora samhällsvinster att göra genom att sjömäta dessa områden. Av samma skäl önskar vi också kunna få möjlighet att tillhandahålla öppna geodata, vilket innebär betydande intäktsbortfall för Sjöfartsverket. Vidare ser vi effektivitetsvinster i att låta fler precis som för övriga transportslag få nyttja Sjöfartsverkets maritima och nautiska kompetens, t.ex. genom samordning av statens maritima resurser. Inom dessa områden vill Sjöfartsverket fortsätta dialogen med regeringen och andra myndigheter med målet att nyttja vår kompetens för att utveckla och stärka det svenska samhället.

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN

För verksamhetsåret 2021 hemställer Sjöfartsverket:

- att verkets anslag avseende 1:4 höjs med 90,9 mnkr,
- att verkets anslag avseende 1:5 höjs med 83,7 mnkr,
- att ett anslag avseende 1:1 för totalförvarsplanering införs för verket på 27 mnkr,
- att verkets anslag framöver indexeras,
- att ingen utdelning görs under 2021 (baserat på 2020 års resultat) och även framledes till dess soliditetsmålet uppnås,
- att begränsningsfaktorn i regleringsbrevet för verkets farledsavgift tas bort samt,
- att verket inom en total ram om 100 mnkr får uppta lång- och kortfristiga lån.

Sjöfartsverket har en ekonomisk förmåga som inte motsvarar de viktiga uppdrag Sjöfartsverket har och har därtill mycket svårt att på kort och lång sikt uppfylla de ekonomiska målen enligt regleringsbrevet.

Anledningen till Sjöfartsverkets ekonomiska situation är pensionsskuldens utveckling, som följer av det generella låga ränteläget, historiskt uteblivna avgiftshöjningar men också att anslagen inte indexerats i enlighet med kostnadsutvecklingen. Då farledsavgifterna endast kan höjas i begränsad utsträckning pga. regleringsbrevets begränsningsfaktor återstår det för Sjöfartsverket att arbeta med besparingar. Effektivisering och tjänsteutveckling för att bredda intäktbasen är integrerade delar av Sjöfartsverkets verksamhetsplanering sedan lång tid. Samtidigt är det en rad framtidsfrågor som Sjöfartsverket har att hantera som har ett ökat fokus, inte minst inom frågor om en god förvaltningskultur, totalförsvaret och säkerhetsskydd men också inom klimat och miljö.

Sjöfartsverket bedriver sedan flera år ett omfattande effektiviseringsarbete, f.n. inom det s.k. *Framtidsprogrammet* vars syfte är att verka för en ekonomi i balans samt leverera kostnadseffektiva lösningar och tjänster i framtiden. Hela verksamheten är involverad i arbetet med syfte att identifiera möjligheter till effektivisering samt hitta nya intäktskällor i form av nya produkter och tjänster om cirka 1,4 mdkr på 10 år.

Det är emellertid tydligt att verket inte kan effektivisera sin verksamhet som enda medel för att få en ekonomi i balans i enlighet med det långsiktiga målet om en soliditet på 25 procent.

För att nå en sund ekonomi krävs, utöver effektiviseringar, också att avgifterna kan anpassas samt att staten tar ett ökat ansvar för Sjöfartsverkets finansiering. Vad gäller det senare har Sjöfartsverket sedan flera år tydligt visat att det finns en diskrepans mellan statens nuvarande anslagsfinansiering och vilka av Sjöfartsverkets tjänster som staten torde ha ett betalningsansvar för enligt tidigare politiska beslut, exempelvis är anslaget för Trollhätte kanal på samma nivå som när Sjöfartsverket 1994 övertog verksamheten från Trollhätte Kanalverk. I denna treårsplan vill Sjöfartsverket därför förutom höjda anslag återigen efterlysa tydliga finansieringsprinciper mellan staten, handelssjöfarten och övriga sektorer för att skapa långsiktighet och förutsägbarhet.

Sjöfartsverket föreslår att anslagen framöver indexeras. Det är ett faktum att den historiskt uteblivna indexeringen av anslag påtagligt medverkat till den ekonomiska situation verket idag befinner sig i. Endast för anslaget om ersättning för kanalverksamhet (anslag 1:5) uppgår den historiskt uteblivna indexeringen ett engångsbelopp om cirka 220 mnkr.

Sjöfartsverkets avskrivningar är i dagsläget relativt låga och Sjöfartsverket står inför omfattande investeringar i bl.a. nya fartyg och båtar men även inom flera andra områden. Det kan därmed konstateras att de aktörer som idag använder Sjöfartsverkets tjänster inte fullt ut betalar för dessa. Avgiftsintäkterna bör vara högre givet att Sjöfartsverket ska kunna säkra leverans av fortsatta tjänster i framtiden. En avgiftshöjning kräver att den s.k. begränsningsfaktorn tas bort eller anpassas då den i princip endast medger att Sjöfartsverkets avgiftshöjningar möter inflationen. Sjöfartsverket föreslår därför att begränsningsfaktorn avseende farledsavgifterna i regleringsbrevet tas bort eller anpassas.

Från 2018 har Sjöfartsverket erhållit anslag om nio mnkr per år för arbete med krisberedskap och det civila försvaret. Detta följer av de planeringsdirektiv som givits och syftet är att kunna vidta ett antal inledande planerade åtgärder för att öka förmågan vid allvarliga störningar och kriser. Denna anslagsframställan innehåller de åtgärder som följer av denna planering och som sträcker sig över hela planperioden.

Sjöfartsverket har under ett antal år påtalat behovet av en förnyelse av isbrytarflottan. Skälen är att fartygen är gamla, det är svårt att få tag på reservdelar och fortsatt drift innebär ökad risk för att en eller flera isbrytare drabbas av haveri vilket skulle få stora konsekvenser för vintersjöfarten i framförallt Bottenviken. För att säkerställa att Sjöfartsverket kan uppfylla sitt uppdrag måste därför antingen nya isbrytare anskaffas eller det befintliga tonnaget livstidsförlängas vilket inte är möjligt inom Sjöfartsverkets nuvarande

ekonomiska ramar. I regleringsbrevet för 2020 har regeringen gett Sjöfartsverket i uppdrag att inkomma med underlag som ska redogöra för de närmare finansiella samt tekniska förutsättningarna för en förnyelse. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 15 mars 2020. Givet isbrytarnas skick anser Sjöfartsverket att det är mycket angeläget att regeringen i höstens budgetproposition fastställer de ekonomiska ramarna för isbrytarnas förnyelse.

Sammanfattningsvis är Sjöfartsverkets bedömning att det ekonomiska läget ytterligare har förvärrats från förra året, särskilt med anledning av SPV:s aviserade ökning av pensionsskulden med ytterligare 364 mnkr. Förstärkt finansiering enligt denna anslagsframställan är nödvändig för att klara Sjöfartsverkets förmåga att leverera enligt regeringens och riksdagens uppdrag. Utan förstärkning av anslag eller kraftig avgiftshöjning är det inte möjligt att utveckla och vidmakthålla anläggningar, fartyg och andra tjänster i linje med regeringens mål och befintliga regelverk.

I avsnittet *Ekonomiska villkor* under rubriken ekonomisk översikt nedan redovisas två scenarier för den långsiktiga ekonomin fram till 2040 – ett nulägesscenario utifrån dagens anslag och regelverk kring avgifter samt ett scenario som beskriver Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomi med de förslag som ingår i denna treårsplan. Sammantaget visar dessa scenarier att Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar behöver förändras redan till 2021 samt att Sjöfartsverkets anslag och avgiftsnivå behöver höjas.

Sjöfartsverket har tillsammans med Lantmäteriet och SGU sedan flera år utrett en kartering av kustnära strandzon och behovet av ett kust- och strandzonskarteringsprogram har lyfts fram som en högt prioriterad aktivitet i handlingsplanen till den Nationella geodatastrategin. Sjöfartsverket har djup och bred kompetens inom sjögeografi och skulle vara den naturliga utföraren av sådan sjömätning. Denna sjömätning, med stora samhällsnyttor för samhällsbyggnad och klimatanpassning m.m., ligger dock utanför verkets nuvarande uppdrag som fokuserar på behoven hos handelssjöfarten, fisket och fritidsbåtssektorn. Ett förslag har därför skisserats om att Sjöfartsverket ges anslag för att genomföra denna sjömätning. Sjöfartsverket refererar till *Sjöfartsverkets treårsplan 2020-2022* för indikation på anslagsnivåer som är aktuella. Sjöfartsverket vill poängtera vikten av att frågan bereds inom regering och riksdag då samhällsnyttan torde vara betydande, men också för att ge Sjöfartsverket möjlighet att långsiktigt planera resurserna inom sjömätning då den sjömätning verket idag bedriver kommer att minska i omfång.

I anslagsframställan nedan redovisas per område vilka konsekvenser en utebliven anslagsfinansiering får för verksamheten och vilka åtgärder Sjöfartsverket kan komma att tvingas göra. Dessa åtgärder kommer inte genomföras omedelbart men det bör förtydligas att de kommer utgöra huvudinriktningen för verkets fortsatta planering av verksamheten utifall att utebliven finansiering sker.

Tabell 1, Anslag för verksamhetsåret 2021

Specifikation av finansieringsbehov (mkr)	Anslag 2020	Behov 2021	Föreslagen ökning
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Totalförsvarsplanering		27	27
Planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar	9	9	0
Delsumma	9	36	27
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	155,2	226,5	71,3
Drift och underhåll av SSA	33,1	52,7	19,6
Delsumma	188,3	275,8	90,9
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	146	83,7
Delsumma	62,3	146	83,7
TOTALSUMMA	259,6	457,8	201,6

1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att 1:1 anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur uppgår till cirka 103 mnkr för totalförsvarsplanering för planperioden 2021-2023.

Totalförsvarsplanering

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för totalförsvarsplanering ska uppgå till 27 mnkr 2021.

Sjöfartsverket föreslår vidare att anslaget för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar ska uppgå till nio mnkr 2021.

I december 2015 fattades ett regeringsbeslut om planeringsanvisningar för det civila försvaret enligt förordning (2015:1052) om totalförsvar och höjd beredskap. Beslutet innebär att Sjöfartsverket ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret där stödet till Försvarsmakten är prioriterat. Sjöfartsverket ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen vid samma tidpunkt som årsredovisningen. För planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2020 till nio mnkr.

Sjöfartsverket äskar också under 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur anslag om 103 mnkr under planperioden för totalförsvarsplanering, detta i syfte att kunna vidta ett antal inledande åtgärder för att höja Sjöfartsverkets förmåga att verka under höjd beredskap och ytterst i krig enligt de planeringsdirektiv som givits. Handelssjöfarten finansierar en övervägande del av Sjöfartsverkets verksamhet, främst genom farleds- och lotsavgifterna. Syftet med dessa avgifter är att bl.a. skapa förutsättningar för en väl fungerande och säker sjöfart. Kostnader för beredskaps- och krigsplanering, med därtill tillhörande investeringar, och övriga kostnader som syftar till att höja Sveriges försvarsförmåga bör inte belasta handelssjöfarten. Vid uteblivna anslag kan de planerade inledande åtgärderna i planperioden inte genomföras utan att den ordinarie operationen äventyras.

Sjöfartsverket har en mycket viktig roll som infrastrukturhållare i totalförsvaret då cirka 90 procent av alla varor och råvaror fraktas med sjöfart till och från Sverige. Sjöfarten är därmed avgörande för Sveriges försörjning. Sjöfartsverket ansvarar, enligt instruktion, för att hålla infrastrukturen på sjön i seglingsbart skick för marknadsaktörerna så att de kan upprätthålla dessa transporter. I *förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap* är Sjöfartsverket utpekad som en av 34 bevakningsansvariga myndigheter. Detta innebär att Sjöfartsverket har ett

särskilt ansvar för att kris- och krigsplanera. Tillsammans med övriga transportmyndigheter ansvarar Sjöfartsverket för att upprätthålla transportinfrastrukturen. Sjöfartsverket ansvarar även för att leda räddningsinsatser genom hela hotskalan, samt specifik beredskap för undsättning av Försvarmaktens flygare.

För att Sjöfartsverket ska kunna fortsätta att utföra sitt uppdrag vid stora påfrestningar på samhället, och ytterst i krig, 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 andra styrningar avseende totalförsvarets förmåga. Till grund för anslagsframställan ligger en sekretessbelagd rapport¹ med framtagna åtgärder vilka behövs för att stärka Sjöfartsverkets förmåga i krig. Det handlar främst om reservkraft, utökad lagring av bunker och förnödenheter, anskaffning av utrustning och anpassning av anläggningar.

Ytterligare åtgärdsbehov inom ramen för krigsplaneringen kommer att framkomma under arbetets fortskridande. Planeringsarbetet är i en inledande fas och utbyggnad av säkerhetslösningar, införskaffande av utrustning som krävs för att höja försvarsförmågan, uthållighetshöjande åtgärder m.m. kommer att kräva investeringar och innebära underhållskostnader över tid för att hålla en tillräckligt hög beredskapsnivå och krigsduglighet.

I tabellen nedan redovisas det initiala finansieringsbehovet uppdelat per år under planperioden inom de verksamhetsområden där åtgärder behöver vidtas. Finansieringsbehovet delas upp i kostnader för investeringar (Invest.) och verksamhetsrelaterade kostnader (Vht.), exempel på det sistnämnda är kostnader för personella resurser, projekt etc.

Tabell 2, Finansieringsbehov 2021-2023

År	Sjögeografi		Rederiet		BoT, Lots, STS, ToFS ²		Sjö- och flygrädd.		Summa
	Invest.	Vht.	Invest.	Vht.	Invest.	Vht.	Invest.	Vht.	
2021	100	6 750		800	700	600	16 025	2 000	26 975
2022	20	8 250	1 200	800	3 850	1 161	13 500	1 300	30 081
2023	1 000	8 250		800	3 850	661	28 500	1 300	44 361
Totalt	1 120	23 250	1 200	2 400	8 400	2 422	58 025	4 600	101 417

¹ Totalförsvarsåtgärder för Sjöfartsverket 18-04227

² Bygg och Teknik (BoT), Lotsning (Lots), Sjötrafikservice (STS), Transport- och farledsservice (ToFS) har redovisat gemensamt

De åtgärder Sjöfartsverket avser att utföra med dessa medel innefattar inte investeringar i ledningsplatser, förnödenhetslagring och utökningar av förbrukningsmaterielager. Ledningsplatsfrågan kan komma att innebära stora kostnader beroende på ambitionsnivå och i vilken konstellation, om någon, med andra myndigheter detta görs i, för vilket utredning pågår.

Flera poster under 2021 avser utredningsinsatser eller pilotprojekt för att ta fram rätt lösningar som sedan kommer implementeras under 2022 och 2023. Detta föranleder att finansieringsbehovet för 2022 och 2023 kan komma att behöva justeras. Totalförsvarets framväxt kommer att ta tid då det idag saknas kompetens och rutiner för detta arbete. Kompetens behöver byggas upp succesivt och därefter kommer verksamheten att kunna utveckla arbetet. För att få en stabil framdrift i totalförsvarets utveckling krävs en lika stabil och långsiktig finansieringslösning. Det kommer att ta lång tid att genomföra totalförvarsåtgärderna vilket föranleder att finansieringen behöver vara säkrad under denna tid. Totalförsvaret och krigsplaneringen är ingen tillfällig kostnadspost utan kommer att vara en stående utgift för Sjöfartsverket i det framtida arbetet.

1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 279,2 mnkr, fördelat på Sjö- och flygräddning, 226,5 mnkr, samt drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar, 52,7 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för sjö- och flygräddning ska uppgå till 226,5 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att respektive samhällssektor som erhåller nytta av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst finansierar sin proportionerliga del enligt nedan:

- Farledsavgifter finansierar handelssjöfartens del
- Undervägsavgifter, via Eurocontrol, finansierar den kommersiella luftfartens del
- Skattefinansierade anslag finansierar fritidsbåtssektorn eller annan samhällssektors del
- Ersättning från Forsvarsmakten finansierar dess behov

Kostnaderna för sjö- och flygräddning uppgår totalt till cirka 450 mnkr per år. En av de större kostnadsposterna för sjö- och flygräddningen är helikopterverksamheten. De operativa kostnaderna för helikopterverksamheten ökade mellan 2012 till 2015 men har sedan dess reducerats årligen. Ökningen

berodde på regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal. Gällande de förändrade arbetstidsavtalen har ökningen begränsats genom omförhandling 2017-2018. Det andra kostnadsområdet är sjö- och flygräddningscentralen där kostnaderna, i likhet med helikopterverksamheten, har ökat pga. regelutveckling, förbättrad redundans samt implementering av nya tekniska plattformar som t ex beslutsstödsystem, telefonsystem och RAKEL-integrering i kustradiosystemet. De tidigare systemen var föråldrade samtidigt som de nya har en avsevärt förbättrad redundans vid tekniska avbrott. Regelutvecklingen är huvudsakligen en följd av Transportstyrelsens föreskrifter och de rekommendationer som Statens Haverikommission (SHK) lämnat i samband med haveriutredningar med syfte att förbättra utförandet av sjö- och flygräddningstjänsten. Verksamheten följer även den europeiska flygsäkerhetsorganisationen EASAs utvecklade regelverk i tillämpbara delar.

SHK publicerade 2019 en utredning³ som visar att Sjöfartsverket uppfyller de övergripande krav som ställs på Sjöfartsverket avseende sjö- och flygräddning, samtidigt som den konstaterar att organisationen är underdimensionerad. Rapporten rekommenderar regeringen att genomföra en översyn av behovet av helikoptrar för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet.

Finansieringen av sjö- och flygräddningen sker via farledsavgifter, civila luftfartens gemensamma europeiska avgiftssystem Eurocontrol, anslag direkt till Sjöfartsverket samt ersättning från Försvarsmakten.

Stora delar av verksamhetens kostnader avser beredskap vilket utgör basen för den fördelningsmodell Sjöfartsverket utarbetade inom ramen för ett regeringsuppdrag (Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE) som genomfördes under 2010.

Enligt finansieringsprincipen ovan är fördelningen mellan de olika finansieringsformerna enligt tabell på nästkommande sida.

³ https://www.havkom.se/assets/reports/RO2019_01-Slutrapport.pdf

Tabell 3, Finansieringsfördelning mellan respektive sektor

Finansieringsform	Finansieringsmodellens beräknade andel (procent)	Andel 2020 (procent)
Försvarsmakten	14	14
Undervägsavgifter	16	14
Skattefinansierade anslag	47	31
Farledsavgifter	23	41
Totalt	100	100

Enligt fördelningsmodellen är det statliga anslaget andel på 47 procent fördelat enligt följande: fritidsbåtstrafik (24 procent), allmänflyg (17 procent) och övriga brukare (sex procent). I dagsläget motsvarar anslaget 33 procent av sjö- och flygräddningsverksamhetens totala kostnader.

Denna verksamhet medför ett behov som Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet måste hantera. Bedömningen är att det inte finns något sätt att avgiftsbelägga fritidsbåtstrafiken utan Sjöfartsverkets verksamhet får anses vara en samhällsnytta som Sjöfartsverket tillhandahåller. I sammanhanget kan noteras att de undervägsavgifter som den kommersiella luftfarten betalar inte får användas för att bekosta allmänflyg.

Sjöfartsverket har i anslagsframställan för 2018, 2019 och 2020, hemställt om ökade anslag för sjö- och flygräddningen för att staten ska leva upp till sitt kostnadsansvar enligt finansieringsprinciperna för sjö- och flygräddning. Under de senaste fem åren har anslaget legat kvar på oförändrad nivå. I längden är detta inte hållbart eftersom Sjöfartsverket tvingas finansiera en allt större del av verksamheten med farledsavgifter, vilket begränsar Sjöfartsverkets ekonomiska utrymme att utveckla tjänster för handelssjöfarten eller förstärka Sjöfartsverkets ekonomi. I Sjöfartsverkets senaste anslagsframställan förklarades att om anslagshöjningar uteblir även för 2020 kommer Sjöfartsverket att redovisa vilka verksamhetsneddragningar som kan bli aktuella för att minska verksamhetens kostnader och därmed minska handelssjöfartens subventionering. För 2020 har Sjöfartsverket inte fått höjda anslag. Statens underfinansiering för sjö- och flygräddningsverksamheten inför 2020 uppgår till cirka 65 mnkr.

En konsekvensanalys av statens underfinansiering av hela Sjöfartsverkets verksamhet har gjorts. Exempel på tre större verksamhetsneddragningar gällande sjö- och flygräddningsverksamheten som kan komma att bli aktuella för att minska denna underfinansiering är att:

- minska antalet helikopterbaser från fem till fyra
- förlänga beredskapstiden nattetid för helikopterinsats från 15 till 90 minuter
- ta bort funktion för avisning av helikoptrar

Sammantaget väntas dessa åtgärder ge en årlig kostnadsbesparing på cirka 60-75 mnkr. Detta kommer dock innebära att åtaganden i överenskommelsen med Försvarmakten som ligger till grund för ersättningen inte längre kan uppfyllas. Om en mindre omfattande överenskommelse skulle kunna tecknas och vilken ersättningsnivå den skulle motsvara är inte känt.

Konsekvensen av fortsatt uteblivna anslag är en betydligt sämre förmåga att rädda liv med helikopterinsats i synnerhet längre ut från kusten samt att det kommer att ta längre tid att nå nödställda nattetid. Även möjligheten att bidra med helikopter i samhällets räddningstjänst minskar. Därutöver får Försvarmakten en sämre räddningsberedskap.

Sjöfartsverket hävdar därmed att samhällets kostnader av det som följer av ovan nämnda åtgärder och de risker detta medför är orimliga. Detta bör därför avhjälpas genom tillskott av statsanslag.

Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA)

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA) ska uppgå till 52,7 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att handelssjöfarten finansierar sjösäkerhetsanordningar som täcker handelssjöfartens behov.

Sjösäkerhetsanordningar i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken, dykdalber, Raconer, DGPS, strömmätare och VIVA.

För de SSA som nyttjas av fritidsbåtssektorn bör dock kostnaderna bäras av staten. Genom otillräcklig anslagsnivå finansierar handelssjöfarten idag till stor del (40 procent) även sådan verksamhet som Sjöfartsverket utför och som riktar sig till annan samhällssektor än handelssjöfarten.

I kostnaderna för SSA ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser och utrustningsbyte. Kostnaderna för detta beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning och uppgår totalt till 92 mnkr 2020.

Det föreslagna anslaget avser att täcka Sjöfartsverkets kostnader för SSA som nyttjas av andra än handelssjöfarten. Detta anslag föreslogs föregående och tidigare år vilket inte hör sammans. Som en konsekvens av detta har Sjöfartsverket

identifierat vissa verksamhetsneddragningar som kan komma att aktualiseras, i enlighet med vad som aviserats i senaste anslagsframställan.

De åtgärder som kan bli aktuella är:

- avveckling av fyrbelysning i farleder i farledskategori tre (fyrbelysta minde farleder)
- att väsentligen minska underhållet och till viss del omfattningen av farleder i kategori tre och fyra (ej fyrbelysta mindre farleder)

Konsekvensen av dessa verksamhetsneddragningar leder till att det inte går att navigera nattetid med stöd av fyrar i farleder som främst används av fritidsbåtar och skärgårdstrafik men även för samhällsviktiga transporter, vilket begränsar tillgängligheten. Den sammanlagda sträckan av dessa farleder (kategori tre) är cirka 810 nautiska mil. Att minska underhåll och dra in på vissa farleder för fritidsbåtstrafiken innebär en ökad säkerhetsrisk för både fritidsbåtstrafiken men också för skärgårdstrafik och samhällsviktiga transporter. Den sammanlagda sträckan för farleder i kategori fyra är 1 500 nautiska mil. Åtgärderna ligger för övrigt inte i linje med regeringens godsstrategi där avsikten är att i större utsträckning nyttja kustnära och inre farleder för kustnära sjöfart.

Åtgärderna ovan förväntas ge en kostnadsbesparing om cirka 15 mnkr vilket fortsatt skulle resultera i att den nivå som uteblivna statsanslag lett till, 56,7 mnkr, även framöver skulle behöva subventioneras genom farledsavgifterna. Sjöfartsverket anser därför att staten, genom att tillmötesgå detta äskande, bör ta ansvar för verksamhet som drivs för samhällets behov och för de tjänster Sjöfartsverket bedriver inom SSA för samhället.

1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:5 Ersättning för kanal- och slussinfrastruktur uppgår till 146 mnkr.

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för ersättning för viss kanaltrafik m.m. ska uppgå till 146 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att staten ansvarar för de kostnader som ingår i denna verksamhet.

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal, byggnadsminnesmärken samt mindre kanaler m.m. Det totala behovet uppgår till

nästan 146 mnkr, vilket fördelar sig på Trollhätte kanal (97,3 mnkr), sju mindre kanaler (9,6 mnkr), byggnadsminnesmärken (24 mnkr) samt administration (15,1 mnkr).

För att bedriva handelssjöfart på Vänern krävs insatser som innebär stora kostnader för Sjöfartsverket. I kostnaderna för Trollhätte kanal ingår även kostnader för Göta älv och farledsunderhåll i Göta älv samt Vänern. Detta eftersom Trollhätte kanal tillkommit för att möjliggöra sjöfart till och från Vänern. Det finns en omfattande industriell verksamhet i Vänerregionen som är beroende av sjöfart. Vänersjöfarten medför också att vägarna avlastas från tunga transporter. Därtill är Göta älv och Trollhätte kanal viktiga för fritidsbåtssektorn.

Sjöfartsverket förvaltar Falsterbo-, Säffle-, Soten-, Väddö-, Strömma-, Kolströmskanal och Baggensstaket som inte används av handelssjöfarten men som är mycket trafikerade. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik, men till största del är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna vilka inte betalar några avgifter till Sjöfartsverket. Med anledning av landhöjningen och det ringa farledsdjup som finns i vissa kanaler kommer muddringsinsatser, med samma kostnader som tidigare år, krävas för att behålla trafik med nuvarande förutsättningar. Driftkostnaderna för dessa mindre kanaler uppgår till cirka 12 mnkr per år.

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärken med krav på omvårdnad. Antalet fyrar som har förklarats som byggnadsminnesmärke har ökat från 30 till 38 och ytterligare förslag från Riksantikvarieämbetet föreligger.

Till följd av utebliven indexering av anslaget under ett flertal år innebär detta att farledsavgifterna i dagsläget bekostar verksamhet som anslaget är tänkt att täcka till cirka 60 procent. De omfattande effektiviseringar Sjöfartsverket bedrivit i kanalverksamheten har inte kunnat kompensera för bortfallet av statliga medel. För att fullt ut täcka Sjöfartsverkets kostnader för kanaler, slussar och byggnadsminnen behövs därför ytterligare anslag. Alternativet till detta är att vidta kostnadsreducerande åtgärder.

De åtgärder som kan bli aktuella är att stänga samtliga mindre kanaler eller ta bort farledsutmärkning för fritidsbåtar i Vänern.

Endast mindre besparingar kan göras genom att stänga de mindre kanalerna, vilket i så fall främst skulle drabba fritidsbåtstrafiken. Gällande Säffle-, Falsterbo- och Väddö kanal krävs dock regeringsbeslut.

Att dra in farledsutmärkningen i Vänern ger en kostnadsbesparing på cirka fyra mnkr. Vad gäller Trollhätte kanal finns inga större kostnadsbesparingar att göra. Kostnaden är i det närmaste halverad sedan kanalen införlivades i Sjöfartsverket

1994. De senaste fem åren har kostnadsbesparingar gjorts på cirka 25 mnkr. Huvuddelen av dagens kostnader är relaterade till den tekniska anläggningen och öppethållande för båttrafiken.

En ytterligare konsekvens är att fritidsbåttrafiken inte kan ta sig fram i skyddade vatten i vissa mindre kanaler och det blir mer svårnavigerat i Väneren, åtgärder som ökar risken för sjöolyckor. En stängning av Falsterbo kanal innebär även att den militära kapaciteten kan komma att begränsas.

Slutsatsen är att även om de ovan nämnda föreslagna åtgärderna skulle genomföras är detta inte tillräckligt för att kompensera för otillräckliga statsanslag. Detta innebär att farledsavgifterna ändå skulle behöva bära kostnader för kanalverksamheten. Behovet av tillskott i form av statsanslag är därmed en nödvändighet.

I sammanhanget vill Sjöfartsverket lyfta frågan om inte även Södertälje kanal, som hittills inte varit en del av den kanalverksamhet som anslaget avser, borde ingå i detta anslag. Den främsta anledningen är att understödja en satsning på en framtida tillväxt av inlandssjöfarten, dvs. statens stöd i form av investeringsmedel till Södertälje kanal (genom Nationell plan) utvecklas till att även omfatta driften av samma kanal. Sjöfartsverket avser att återkomma i frågan gällande denna kanal och andra kanaler som idag inte ingår i anslaget.

EKONOMISKA VILLKOR

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras huvudsakligen genom avgifter mot sjöfartsbranschen, försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel från Eurocontrol samt via skattefinansierade anslag. Tjänster som vänder sig till sjöfarten finansieras främst via avgifter mot handelssjöfarten i form av farleds- och lotsavgifter, cirka 1,9 mdkr. Därutöver sker även en betydande merförsäljning vilket genererar uppdrags- och försäljningsintäkter i storleksordningen 400 mnkr per år. Den verksamhet som riktar sig mot allmänheten i stort, båtlivet och till skydd för samhället finansieras genom anslag över statsbudgeten (cirka 260 mnkr). Som påtalas i avsnittet anslagsframställan så har statens andel av Sjöfartsverkets finansiering minskat över tid då anslagen inte räknats upp i takt med inflationen samt att nya krav på verksamheten tillkommit. Detta leder till en mycket besvärlig situation för Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomi.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål fastställs av regeringen. I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2020 har följande ekonomiska mål angivits:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel,
- det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till lägst 25 procent,
- som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka maximalt enligt KPI-KS samt att,
- de lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 100 mnkr.

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

Den statliga redovisningsprincipen innebär att bidrag för investeringar från Nationell plan för transportsystemet ska bruttoredo visas. 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 därför valt att redovisa ytterligare ett soliditetsmått som är exklusive oförbrukade medel (justerad soliditet).

Sjöfartsverket förordar att regeringen ser över de ekonomiska målen och då även beaktar ovan nämnda negativ effekt, som är utanför Sjöfartsverkets påverkan, vid bedömning av soliditetsmålet. Denna plan utgår emellertid från att de befintliga ekonomiska målen kommer att vara konstanta under hela perioden som treårsplanen avser.

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets finansiering utgörs huvudsakligen av avgifter från handelssjöfarten. Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag. För perioden 2021-2023 har det antagits att det sker en årlig indexreglering av farledsavgifterna i enlighet med regleringsbrevet (KPI-KS). Gällande lotsavgifterna är principen att avgifterna ska täcka de direkta kostnaderna men dessutom en schablonkostnad för att täcka de administrativa kostnaderna. För att nå detta inom planperioden krävs en avgiftshöjning med cirka 10 procent per år.

Intäkter från lotsning är i hög grad volymberoende. Efter att ha minskat under flera år har antalet lotsningar stabiliserats på en nivå om cirka 33 500 stycken.

Under främst sista kvartalet 2019 har Sjöfartsverket också identifierat en nedåtgående trend gällande godsvolymer vilket påverkat intäkterna negativt. Om trenden håller i sig föranleder det en påtaglig risk för Sjöfartsverket då en stor del av intäktsmassan utgörs av intäkter från godset. Ett av syftena med den nya avgiftsmodellen som infördes 2018 var att göra Sjöfartsverkets intäkter mindre konjunkturkänsliga varav en större andel av intäkterna i dagens modell ligger på fartygsdelen i förhållande till godsdelen. Relationen är för 2019 cirka 65 procent på fartygsdelen och 35 procent på godsdelen. Tidigare var förhållandet 55 procent på fartygsdelen och 45 procent på godsdelen. Trots detta är, som nämns ovan, en stor andel av intäkterna beroende av godsvolymer vilket fortsatt innebär en stor risk vid ihållande trend för Sjöfartsverkets intäkter framåt. Denna treårsplan antar att godsmängderna under planperioden 2021-2023 kommer att vara på den nivå som gällde vid sista kvartalet 2019.

Erfarenheter från hårda vintrar då behovet av full isbrytarkapacitet är nödvändig har begränsat Sjöfartsverkets möjligheter att hyra ut isbrytare för expeditioner under vintertid. Detta för att tillgodose Sjöfartsverkets uppdrag att svara för isbrytning och upprätthålla en fungerade sjöfart även vintertid. Detta tillsammans med en stramare konkurrenslagstiftning har minskat Sjöfartsverkets intäkter ytterligare.

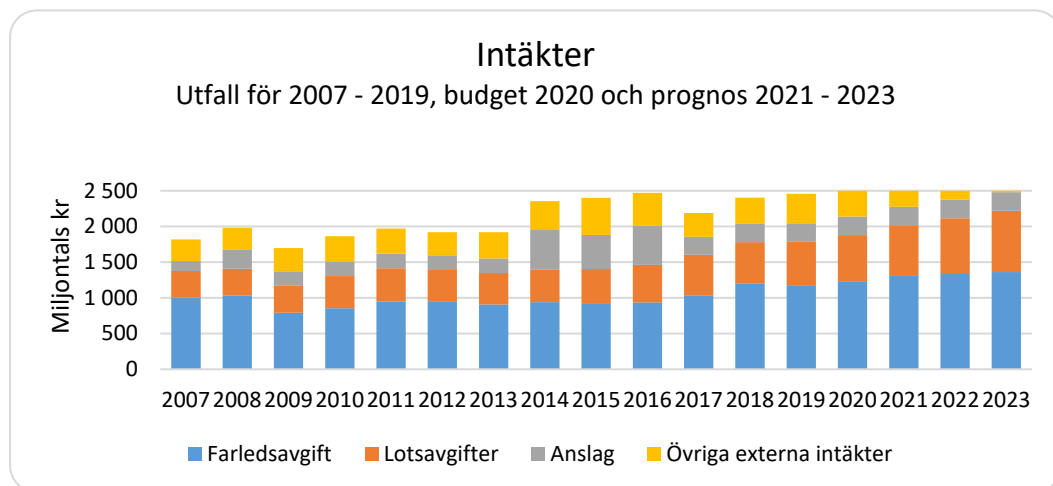
Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de s.k. undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Utgångspunkten är att ersättningen ska motsvara den del av verksamheten som är hänförlig mot den

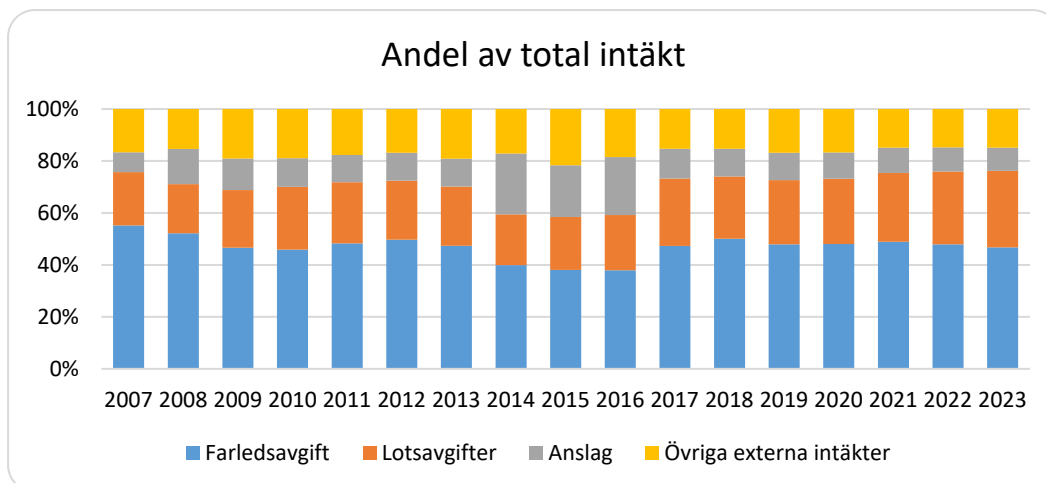
civila luftfarten. Transportstyrelsen är den nationella tillsynsmyndighet som fastställer Sjöfartsverkets ersättning. Under 2019 uppgick ersättningen till cirka 72 mnkr. Kostnadsandelen som denna ersättning ska täcka uppgår dock till cirka 87 mnkr för 2020. Beslut om ersättning från systemet för perioden 2020 – 2024 förväntas under årets första kvartal. Som en konsekvens av bl.a. regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet, fördyrade underhållsavtal samt förändrade arbetstidsavtal har Sjöfartsverkets kostnader ökat de senaste åren. Ersättningen har dock inte stigit i samma takt varpå handelssjöfarten genom farledsavgiften enligt rådande principer betalar kostnader som avser luftfarten.

Sjöfartsverket och Försvarsmakten har en överenskommelse om helikoptertjänster som ersätts med 14 procent av totala kostnaden för Sjö- och flygräddningen. 2020 uppgår den till 77,4 mnkr. Ersättningen har justerats under 2019 från att tidigare inte givit full kostnadstäckning.

Ersättning via statsbudgeten avser den kostnad för Sjö- och flygräddning som i första hand upprätthålls för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens och fiskets behov av räddningsinsatser. Vidare lämnas av regionalpolitiska skäl ersättning för underskott för drift av kanaler och slussar. I ersättningen ska även kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten ingå.

Graferna nedan ger en bild av finansiering och intäktsfördelning sedan 2007.





Graf 1 – Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter

Kostnadsprognos

Sjöfartsverkets kostnader utgörs endast till mindre del av rörliga kostnader som följer utvecklingen av antalet anlöp, godsvolymer eller antalet lotsningar. Det innebär att kopplingen mellan volymutvecklingen av anlöp och kostnadsutvecklingen är svag, varför kostnaderna åtminstone på kort och medellång sikt kvarstår när volymerna minskar. Även om Sjöfartsverkets kostnader till stor del är fasta arbetar Sjöfartsverket kontinuerligt med effektiviseringar för att minska de totala kostnaderna.

De flesta av Sjöfartsverkets tjänster kommer på sikt att förändras genom digitalisering, automatisering och justerade regelverk. Omställningen kräver en medveten och uthållig satsning som kräver instegskostnader både genom kompetensutveckling och resursförstärkning i form av tillfälliga projekt tillsammans med branschen och andra offentliga aktörer, t.ex. hamnarna. Sjöfartsverket har startat detta arbete genom det s.k. Framtidsprogrammet men även sedan flera år tillbaka genom att driva forskningsprogrammet Sea Traffic Management (STM) som avslutades under 2019.

Sjöfartsverkets kostnader påverkas i stor utsträckning av vädret och de isförhållanden som uppstår under vintersäsongen. En svår issäsong kan medföra kostnadsökningar på över 100 mnkr jämfört med en mild vinter.

I likhet med de föregående åren gäller en fortsatt kostnadskontroll och samtliga delar av verksamheten har fått preciserade krav på resultatförbättrande åtgärder. Lönerna beräknas öka med drygt två procent per år under planperioden. Pensionskostnaderna har som bekant ökat markant under de senare åren.

Sedan 2018 pågår en satsning att stärka verkets förvaltningsorganisation inom en rad områden (HR, säkerhet, IT, diarium/arkiv, avtalsförvaltning, inköp, analys, styrning). En rad förbättringsprojekt har vidtagits och organisationen har stärkts.

Under planperioden, efter att en rad projekt genomförts, ska en anpassning göras till en minskning av de årliga kostnaderna med 5-10 mnkr per år.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning, andelen externt upphandlad sjömätning, större underhållsinsatser på Sjöfartsverkets fartygsflotta samt genomförda projekt och arbeten i övrigt. Under kommande planperiod kommer det även genomföras en s.k. kanalrevision av Trollhätte kanal, vilket beräknar öka kostnaderna temporärt under 2021 med närmare 45 mnkr.

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

Investeringsplan

Sedan ett antal år tillbaka anslagsfinansieras farledsprojekt som ingår i Nationell plan för transportsystemet. Medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket ska genomföra de projekt som anvisas i den nationella planen. Ekonomistyrningsverket (ESV) har fastslagit att farlederna ska utgöra en anläggningstillgång i staten. Då Sjöfartsverket är den myndighet som är infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning har det fastställts att Sjöfartsverket ska redovisa farledsprojekten som en anläggningstillgång.

Planerade investeringar under perioden 2021-2023 uppgår totalt till cirka 5,1 mdkr varav cirka 1,7 mdkr bekostas via Trafikverket. Investeringar i farledsprojekt under perioden 2021-2023 förväntas uppgå till 1,7 mdkr. Den stora volymen under perioden återfinns i Mälarprojektet.

Sjöfartsverket gör bedömningen att förnyelse av isbrytarflottans Atle-klass bör ske med start 2021. Då regering och riksdag ännu inte tagit ställning till de närmare omständigheterna för förnyelsen, utan avvaktar nuvarande regeringsuppdrag enligt regleringsbrevet 2020, ingår i detta underlag ett antagande om att en förnyelse av isbrytarflottan påbörjas genom att en isbrytare nyanskaffas (beställs kvartal fyra 2021 med leverans kvartal fyra 2023). Anledningen är att en livstidsförlängning av en isbrytare tar åtminstone 12 månader vilket innebär att isbrytaren därmed inte kan delta under kommande vintersäsong. De övriga isbrytare av Atle-klass antas antingen anskaffas genom livstidsförlängning eller nyanskaffning och planeras beställas 2022 resp. 2023 med leverans två år senare. I verkets finansiella planering antas emellertid i beräkningsunderlagen att även dessa sker genom nyanskaffning, dvs. det högsta belopp som förnyelsen kan komma att uppgå till.

Förnyelsen påverkar framför allt Sjöfartsverkets bemyndigande att ta upp lån då viss utbetalning sker vid kontraktsdatum⁴. Resterande utbetalningar sker därefter vid vissa definierade milstolpar, samt slutlig utbetalning vid leverans. Endast i mindre utsträckning påverkas kostnadssidan (kapitalkostnaderna) då isbrytaren som föreslås nyanskaffas tas i drift först i slutet av planperiodens sista år (2023).

Vidare innehåller periodens investeringsplan byte av styrsystem och kameror i Trollhätte kanal, en större upprustning av Falsterbokanalen, ett nytt underhållssystem, uppgraderingar av Kustradion, investeringar i lotsbåtar, arbets- och sjömätningarfartyg samt sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar samt IT-system.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras, förutom via Nationell plan för transportsystemet, främst genom Sjöfartsverkets egna medel. Sjöfartsverket har bemyndigande att ta upp lån både genom Riksgäldskontoret eller genom annat låneinstitut. Låneramen sänktes från 2019 och är nu på 100 mnkr. För närvarande finns inga lån upptagna.

[Två scenarier som beskriver Sjöfartsverkets långsiktiga finansiella utveckling](#)

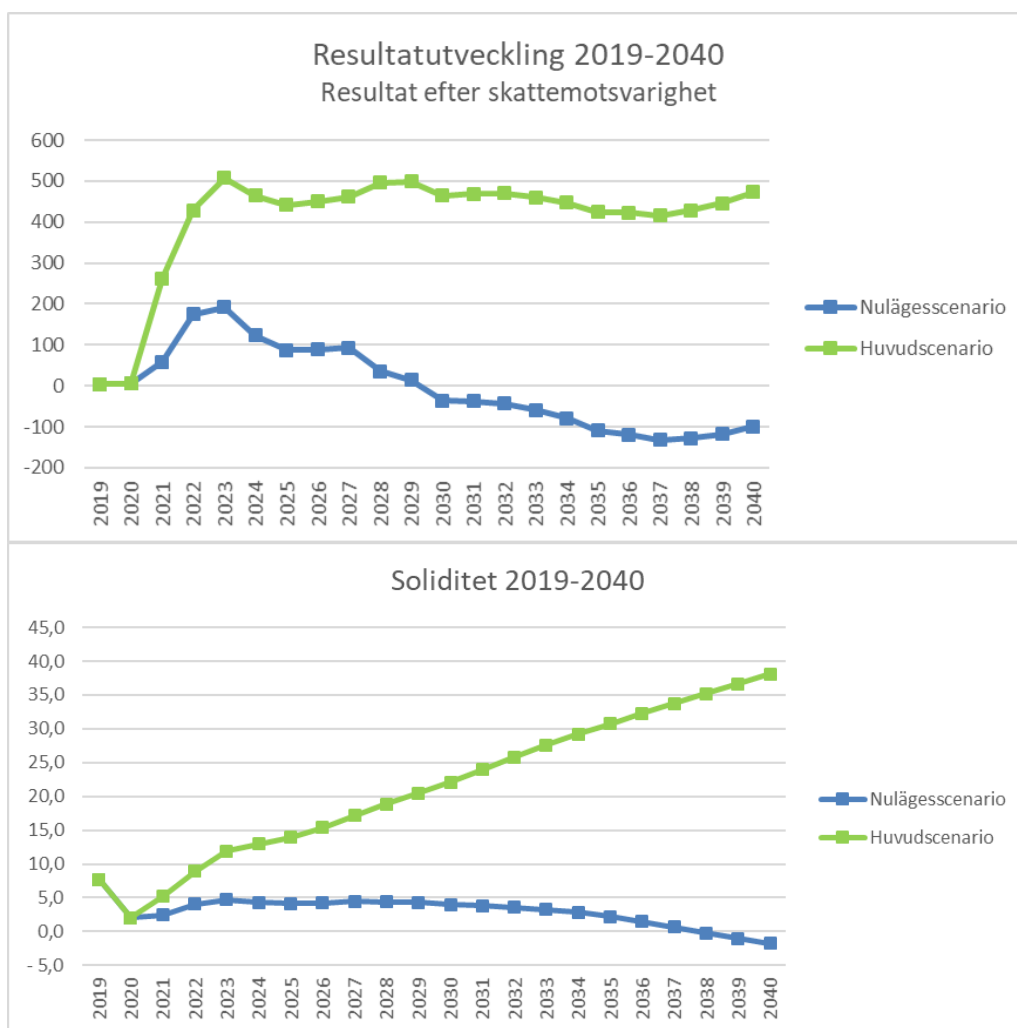
Sjöfartsverket belyser i denna treårsplan nödvändigheten att återställa de statliga anlagen för att få utrymme att bedriva en verksamhet i linje med det uppdrag Sjöfartsverket har. För att synliggöra de effekter fortsatt uteblivna anslag har för Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska ställning samt för förmågan att uppnå uppsatta ekonomiska mål beskrivs nedan två scenarier med tillhörande grafer som sträcker sig med utblick mot 2040.

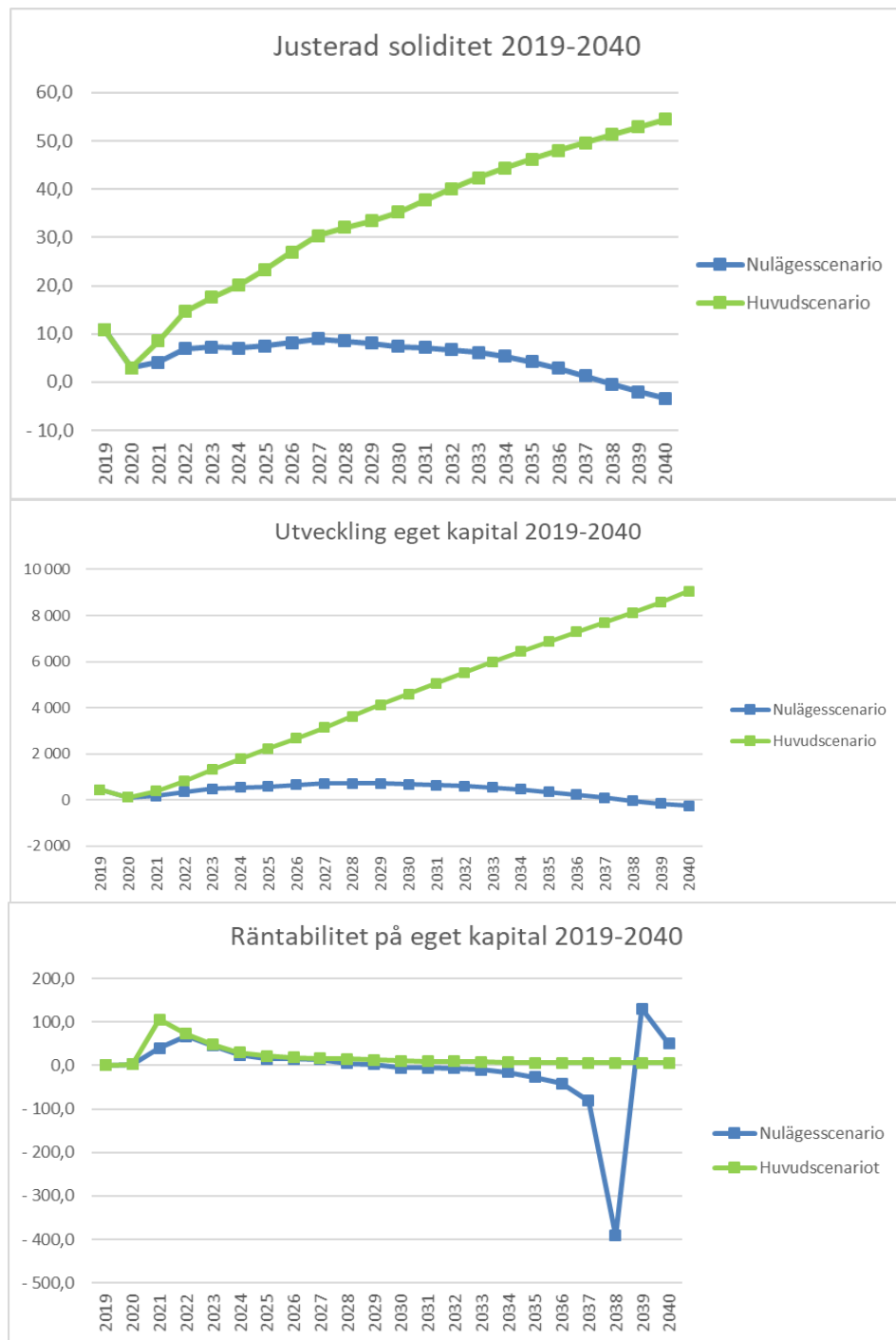
Nulägesscenariot bygger på antagandet att begärda anslag för kostnader som inte bör finansieras av sjöfartsavgifter uteblir. Enligt avsnitt *Anslagsframställan* tabell 1 ovan uppgår denna summa till 174,6 mnkr. I detta scenario antas även isbrytarna anskaffas med egna medel. Scenariot innebär alltså att Sjöfartsverket står inför lika förutsättningar som dagens läge. I nulägesscenariot riskeras ett negativt kapital uppkomma i slutet av 2030-talet. Viktigt att poängtera är dock att om konjunkturen vänder ner ytterligare alternativt strängare vintrar än de senaste åren skulle detta resultera i negativt eget kapital redan under 2020-talet.

Det andra scenariot, *huvudscenariot*, bygger på antagandet om att Sjöfartsverket medges en förstärkt ekonomisk situation genom att beviljas de årliga anslagen. I detta scenario medges också föreslagen årlig indexuppräknings av anslagen med

⁴ Betalning bedöms ske på följande sätt för ett specialfartyg (isbrytare) men är en del av kontraktsförhandlingarna: 20 procent kontraktsskrivning, 20 procent vid kölsträckning, 40 procent vid en eller uppdelat vid två tillfällen under byggnation, 20 procent vid godkänd leverans

två procent (KPI-KS), erhållna anslag för ränta och amortering för isbrytarinvesteringen samt utebliven utdelning till staten tills soliditetsmålet uppfylls. Trots detta nås inte soliditetsmålet förrän i början av 2030-talet vilket i sin tur innebär väsentliga begränsningar i Sjöfartsverkets leveransförmåga under samma period. Därför föreslår Sjöfartsverket även att taket för farledsavgiften ska slopas. Detta för att dels möjliggöra att uppnå soliditetsmålet under 2020-talet men också för att hålla en rimlig återinvesteringstakt för att säkra leveransförmågan. Med ett antagande om att begränsningsfaktorn för höjningen av farledsavgiften tas bort men att nuläges scenariot i övrigt gäller, och med antagande om att soliditetsmålet på 25 procent nås antingen 2027 eller 2032, skulle det krävas en avgiftshöjning från 2021 med i genomsnitt 15 procent respektive 7,5 procent per år.





* Nulägesscenarioets utveckling medför stora svängningar 2038 och 2039 i och med att den ekonomiska utvecklingen leder till negativt eget kapital 2038. Att räntabiliteten blir positiv 2039 förklaras av att ett negativt tal divideras med ett negativt tal

Graf 2 – Redovisning av resultatutveckling, eget kapital samt nyckeltal

Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2021-2023, med 2019 (utfall) och 2020 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan inklusive uppdelning på vidmakthållande och nyinvestering. Översikten utgår från de förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 4, Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
	2019	2020	2021	2022	2023
Intäkter	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farledsavgifter	1 178,0	1 234,0	1 308,0	1 334,2	1 360,9
Lotsavgifter	606,2	644,9	709,4	780,3	858,4
Anslag	260,0	259,6	259,6	259,6	259,6
Övriga intäkter	413,1	428,8	397,9	410,4	433,4
Summa intäkter	2 457,3	2 567,3	2 674,9	2 784,5	2 912,2
Kostnader					
Personalkostnader	-1 280,9	-1 351,9	-1 354,1	-1 357,3	-1 376,7
Övriga kostnader	-961,7	-1 005,8	-1 054,0	-1 017,5	-1 022,6
Avskrivningar	-188,9	-185,5	-190,1	-199,8	-258,7
Summa kostnader	-2 431,5	-2 543,2	-2 598,2	-2 574,6	-2 658,0
Rörelseresultat	25,8	24,1	76,7	209,9	254,2
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	10,3	0,8	0,8	0,8	0,8
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-32,2	-19,5	-19,5	-35,5	-63,5
Finansnetto	-21,9	-18,7	-18,7	-34,7	-62,7
Resultat efter finansiella poster	3,9	5,4	58,0	175,2	191,5
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjämningsfond	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före skatt	3,9	5,4	58,0	175,2	191,5
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	3,9	5,4	58,0	175,2	191,5

Tabell 5, Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2019	2020	2021	2022	2023
TILLGÅNGAR	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	3 998,5	4 270,1	5 526,0	7 022,8	8 736,5
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	16,5	13,3	13,3	13,3	13,3
Summa anläggningstillgångar	4 019,7	4 288,1	5 544,0	7 040,8	8 754,5
Omsättningstillgångar					
Varulager	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7
Förskott till leverantör	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Kundfordringar	215,3	215,3	215,3	215,3	215,3
Övriga fordringar	265,1	135,1	135,1	135,1	135,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	277,0	200,0	210,0	220,0	230,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	569,3	500,0	450,0	400,0	350,0
Kassa, postgiro och bank	419,0	404,7	469,1	508,0	544,8
Summa omsättningstillgångar	1 815,7	1 525,1	1 549,5	1 548,4	1 545,2
SUMMA TILLGÅNGAR	5 835,4	5 813,2	7 093,5	8 589,2	10 299,7
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Summa bundet eget kapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	519,6	519,6	519,6	519,6	519,6
Balanserat resultat	-528,2	-854,3	-848,9	-790,9	-615,6
ÅRETS RESULTAT	3,9	5,4	58,0	175,2	191,5
Summa fritt eget kapital	-4,7	-329,3	-271,3	-96,0	95,5
Summa eget kapital	441,4	116,8	174,8	350,1	541,6
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	2 977,4	3 347,4	3 387,4	3 427,4	3 467,4
Övriga avsättningar	134,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	3 118,8	3 347,4	3 387,4	3 427,4	3 467,4
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	0,0	0,0	210,0	790,0	2 220,0
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa räntebärande långfristiga skulder	0,0	0,0	210,0	790,0	2 220,0
Kortfristiga icke räntebärande skulder					

Leverantörsskulder	381,0	200,0	210,0	220,0	230,0
Skatteskulder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulder till koncernföretag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga skulder	51,3	50,0	50,0	50,0	50,0
Upplupna kostnader, förutbetalda intäkter och oförbrukade bidrag	1 849,9	2 099,0	3 061,3	3 751,7	3 790,7
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	2 282,2	2 349,0	3 321,3	4 021,7	4 070,7
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	5 835,4	5 813,2	7 093,5	8 589,2	10 299,7

Tabell 6, Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2019	2020	2021	2022	2023
RÖRELSEN	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Årets resultat före avskrivningar	214,7	209,6	266,8	409,7	512,9
Realisationsvinster	-1,1	-	-	-	-
Realisationsförluster	-1,2	-	-	-	-
Finansiella poster	-21,9	-18,7	-18,7	-34,7	-62,7
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	192,9	190,9	248,1	375,0	450,2
Förändring av varulager	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av kortfrist fordringar	-53,1	207,0	-10,0	-10,0	-10,0
Förändring av kortfrist skulder	504,0	66,8	972,4	700,5	49,0
Kassaflöde före investeringar	673,8	464,7	1 210,5	1 065,5	489,2
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-793,8	-457,1	-1 446,0	-1 696,6	-1 972,4
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	1,1	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-792,7	-457,1	-1 446,0	-1 696,6	-1 972,4
Kassaflöde efter investeringar	-118,9	7,6	-235,5	-631,1	-1 483,2
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	-2,4	3,2	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	0,0	209,9	580,0	1 430,0
Förändring av pensionsskuld	69,7	40,0	40,0	40,0	40,0
Förändring av övriga avsättningar	-9,1	-134,4	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	-4,9	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS INBETALNINGSOVERSKOTT	-65,6	-83,6	14,4	-11,1	-13,2
LIKVIDITETFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 053,9	988,3	904,7	919,1	908,0

Likvida medel vid årets slut	988,3	904,7	919,1	908,0	894,8
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	-65,6	-83,6	14,4	-11,1	-13,2

Tabell 7, Nyckeltal

NYCKELTAL					
	2019	2020	2021	2022	2023
ANALYS	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Kassalikviditet, %	70,8	62,1	44,6	36,8	36,3
Balanslikviditet, %	73,9	64,9	46,7	38,5	38,0
Sysselsatt kapital	3 393,4	3 508,7	3 618,2	4 169,8	5 398,2
Soliditet, % *	7,6	2,0	2,5	4,1	5,3
Soliditet, % **	10,5	3,0	4,1	6,9	8,1
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	1,1	0,7	2,1	5,1	4,7
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,9	4,6	33,2	50,1	35,4
Räntetäckningsgrad	1,0	1,3	4,0	5,9	4,0
Inleverans till staten, mnkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utdelning till staten	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Total inleverans till staten	4,9	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.

** 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	Eget kapital plus kapitalandelen av obeskattade reserver plus bedömt övervärde i fastigheter minskat med uppskjuten skatt i förhållande till balansomslutning justerad för övervärdet
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital
Räntabilitet på eget kapital genomsnittligt efter skattemotsvarighet	Årets resultat dividerat med eget kapital för de senaste två åren
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Tabell 8, Investeringsplan per affärsområde

Investeringsplan, 2021-2023, tkr					
	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder					
Södertälje kanal	94	0	0	0	0
Trollhätte kanal	946	0	0	0	0
Farledsförbättringar och mindre kanaler	763 533	249 255	964 330	710 390	69 000
Fast utmärkning	1 578	6 939	13 700	23 300	26 500
Flytande utmärkning	0	288	2 000	2 000	2 000
Arbetsfartyg	5 175	16 475	20 150	109 350	12 150
Övrigt	695	24 495	20 200	34 600	25 000
Summa farleder	772 021	297 452	1 020 380	879 640	134 650
Isbrytning					
Fartyg	-7 553	17 422	301 150	751 600	1 790 000
Summa isbrytning	-7 553	17 422	301 150	751 600	1 790 000
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	0	7 575	7 272	3 000	3 000
VTS-centraler	38	35 709	30 452	0	0
Summa sjötrafikservice	38	43 284	37 724	3 000	3 000
Sjögeografisk information					
Sjömätningarfartyg	305	0	8 000	0	4 000
Utrustning för sjömätning	6	3 250	7 500	6 000	6 000
IT-system m.m.	0	2 820	5 000	5 500	2 000
Summa sjögeografisk information	311	6 070	20 500	11 500	12 000
Lotsning					
Lotsstationer	2 166	21 046	11 900	5 600	0
Lotsbåtar	8 877	23 500	38 500	31 800	22 200
Summa lotsning	11 043	44 546	50 400	37 400	22 200
Sjö- och flygräddning					
IT-system	644	1 800	1 900	1 900	1 900
Helikopterbaser	986	4 600	3 550	2 750	1 500
Räddningshelikoptrar	28	2 000	0	0	0
Övrigt	26	150	0	0	0
Summa sjö- och flygräddning	1 684	8 550	5 450	4 650	3 400
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	15 511	39 741	10 400	8 850	7 100
Summa gemensamma funktioner	15 511	39 741	10 400	8 850	7 100

Totala investeringar	793 055	457 065	1 446 004	1 696 640	1 972 350
varav anslagsfinansiering via Trafikverket	-493 191	-249 098	-962 330	-700 390	-69 000

Tabell 9, Förslag till investeringsplan indelat i vidmakthållande och nyinvestering

Förslag till investeringsplan 2021-2023, tkr					
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Nyanskaffningar	2019	2020	2021	2022	2023
Farleder	769 553	264 423	1 000 430	820 590	99 000
Isbrytning	-16 531	17 422	294 750	748 000	1 790 000
Sjötrafikservice	38	8 025	7 272	3 000	3 000
Sjögeografisk information	61	4 920	2 500	7 000	3 500
Lotsning	4 545	14 230	47 700	31 500	21 900
Sjö- och flygräddning	1 684	0	5 150	4 350	3 100
Gemensamma funktioner	15 647	39 591	7 400	500	0
Summa utgifter av nyanskaffningar	774 997	348 611	1 365 202	1 614 940	1 920 500
Varav maskiner och inventarier	525 899	286 244	400 072	913 800	1 850 000
Varav fastigheter och markanläggningar	249 098	62 367	965 130	701 140	70 500
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	240 000	640 000	1 520 000
Anslag (via Trafikverket)	493 191	249 098	962 330	700 390	69 000
Egna medel	281 806	99 513	162 872	274 550	331 500
Summa finansiering nyanskaffningar	774 997	348 611	1 365 202	1 614 940	1 920 500
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Vidmakthållande	2019	2020	2021	2022	2023
Farleder	2 565	33 029	19 950	59 050	35 650
Isbrytning	8 978	0	6 400	3 600	0
Sjötrafikservice	0	35 259	30 452	0	0
Sjögeografisk information	5	1 150	18 000	4 500	8 500
Lotsning	6 498	30 316	2 700	5 900	300
Sjö- och flygräddning	0	8 550	300	300	300
Gemensamma funktioner	12	150	3 000	8 350	7 100
Summa utgifter för vidmakthållande	18 058	108 454	80 802	81 700	51 850
Varav maskiner och inventarier	16 448	81 875	72 202	56 100	36 850
Varav fastigheter och markanläggningar	1 610	26 579	8 600	25 600	15 000
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Egna medel	18 058	108 454	80 802	81 700	51 850
Summa finansiering vidmakthållande	18 058	108 454	80 802	81 700	51 850

Tabell 10, Övrig kreditram och räntor för investeringar

Övrig kreditram och räntor för investeringar, tkr					
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
	2019	2020	2021	2022	2023
IB lån i Riksgäldskontoret	0	0	0	210 000	790 000
Nyupplåning	0	0	240 000	640 000	1 520 000
Amorteringar	0	0	30 000	60 000	90 000
UB lån i Riksgäldskontoret	0	0	210 000	790 000	2 220 000
Beslutad/föreslagen låneram	100 000	100 000	300 000	800 000	2 300 000
Ränteutgifter	0	0	0	16 000	44 000
Finansiering av räntor och amorteringar					
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	0	0	30 000	76 000	134 000

SJÖFARTSVERKET'S UTGÅNGSPUNKTER

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn och verksamheten bedrivs enligt anvisningar i Sjöfartsverkets instruktion samt i årligt regleringsbrev. Förutom dessa förhållningsregler finns också politiskt fastställda mål och strategier som ligger till grund för Sjöfartsverkets verksamhet. I avsnittet redogörs det för de politiska mål och strategier som har störst bäring på verksamheten.

Transportpolitiska målen

I propositionen *Mål för framtidens resor och transporter*⁵ presenterades Sveriges transportpolitiska mål vilka antogs av Riksdagen 2009. Den övergripande målsättningen för de transportpolitiska målen är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att uppnå detta ska ett trafikslagsövergripande synsätt genomsyra arbetet. Förutom det övergripande målet, enligt ovan, består de transportpolitiska målen också av ett funktions- och hänsynsmål.

Funktionsmålet innefattar att tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv och hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Under slutet av 2019 gjordes en uppdatering av dessa mål där det klarlades att hänsynsmålet överordnas funktionsmålet, dvs. att funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Trafikanalys gör årligen, enligt uppdrag i deras instruktion, en uppföljning av de transportpolitiska målen. Den senaste uppföljningen under 2019 påvisar att utvecklingen går i positiv riktning, detta gällande exempelvis den långsiktiga trenden inom trafiksäkerhetens område, utsläppen av växthusgaser samt att tillgängligheten utan transporter förstärks.

Agenda 2030

Agenda 2030 är en gruppering av samhällsövergripande målformuleringar med syfte att förändra dagens samhälle till ett hållbart samhälle. Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan. Genomförandet innebär en successiv omställning av Sverige till en modern och hållbar välfärdsstat, på hemmaplan och som del av det globala systemet. Under 2018 tog regeringen fram en handlingsplan innehållande ett antal centrala åtgärder för hållbar utveckling under 2018–2020.

⁵ Proposition 2008/09:93

I juni 2019 besvarade Sjöfartsverket genom remissyttrande SOU 2019:13 *Agenda 2030 och Sverige: Världens utmaning – världens möjlighet*. Sjöfartsverket ställde sig positiv till delegationens slutsatser och förslag som framställdes men underströk samtidigt att förslagen leder till ett antal utmaningar, framförallt av ekonomisk karaktär. Sjöfartsverkets arbete med Agenda 2030 har inte påbörjats, främst av skäl som bristande resurser och kompetens. Statskontoret har fått i uppdrag av regeringen att följa upp och analysera hur Agenda 2030 påverkar myndigheters, kommuners och regioners hållbarhetsarbete och kom under hösten 2019 ut med en delrapport av uppdraget⁶. I rapporten konstateras ett utbrett arbete med Agenda 2030 bland myndigheter där hela 70 procent uppger att de arbetar med agendan. Det konstateras dock samtidigt att de insatser som görs i många fall är marginella och inte har någon större påverkan och att organisationers arbete inte prioriterats om som en följd av Agenda 2030. En slutrapport av uppdraget ska presenteras i juni 2020 som bl.a. kommer att presentera hur myndigheter kan arbeta med Agenda 2030. Sjöfartsverket kommer under kommande planperiod intensifiera arbetet med Agenda 2030 och inväntar Statskontorets slutrapport för att kunna använda den som stöd vid fortsatt arbete.

Fossilfritt Sverige

För att uppnå ett fossilfritt Sverige med en fossilfri transportsektor finns det olika strategier och mål kommunicerat. Ett av målen som finns definierat i det svenska klimatramverket för transportsektorn är att de fossila utsläppen från inrikes transporter, inklusive sjöfart, ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. År 2045 är målet att ha en helt fossilfri transportsektor.

Detta är en målsättning med hög ambitionsnivå som inte uppnås utan utmaningar, teknisk utveckling och innovation är betydande faktorer för att nå framgång. Sjöfartsverket är en aktiv samarbetspartner i dessa frågor för att främja och utveckla sjöfarten och skapa rätt förutsättningar för att få över mer gods från land till sjö och för att öka sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till vägtransporter. I nästa avsnitt redogörs för Sjöfartsverkets arbete och utmaningar med bäring på målen om en fossilfri transportsektor.

Regeringens godsstrategi

2018 presenterades regeringens godsstrategi vilken tar sikte på framtidens moderna godstransportsystem där transportererna är effektiva och smarta, utnyttjar järnvägens fulla potential samt använder en större del av sjöfartens kapacitet. För att möta de utmaningar som framtidens godstransporter står inför bedömer regeringen att alla trafikslag måste utvecklas i ett samlat transportsystem. De insatser som redovisas i strategin och det fortsatta arbetet ska fokusera på att åstadkomma konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till

⁶ Agenda 2030 i myndigheter, kommuner och regioner. Delrapport (2019:15).

fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap.

I godsstrategin finns en uttalad ambition om att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. 2018 initierades ett flertal regeringsuppdrag som bottnar i godsstrategin. Trafikverket fick ett uppdrag att inrätta en nationell samordnare som aktivt skulle arbeta för en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Den nationella samordnaren, Pia Berglund, inledde därmed ett samarbete med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och flera andra aktörer.

Genom samarbetet levererades under våren 2019 en rapport⁷ till regeringen innehållandes en handlingsplan med 62 förslag att stärka svensk sjöfart. Handlingsplanen behandlar bl.a. miljöåtgärder, regelsystem och avgifter men har även ett kapitel som behandlar trafik på inre vatten vägar (IVV). Sjöfartsverket har huvudansvaret för 11 punkter, är ensamt ansvarig för sju punkter och har delat ansvar för fyra punkter.

Exempel på innehåll gällande de sju punkterna där Sjöfartsverket har ensamt ansvar är; punkt 20 ”Sjöfartsverket ska fortsätta satsningen på sjömätning vilket ger grund för digitalisering samt optimering av farleder”. Punkt 36: ”Sjöfartsverket bevakar lokala sjöfartsfrågor i samband med remisser enligt plan- och bygglagen för att möjliggöra att sjöfartens intressen kommer med”. Sjöfartsverket har även fått ansvar för att sjömäta grundare farleder som är potentiella för kustsjöfart och inre vatten vägar (punkt 53), detta med tillägget ”när resurser så medger”. Fram till 2021 har Sjöfartsverket endast budget för att sjömäta de ytor som används av den större handelssjöfarten. Därefter kommer sjömätning att utföras i områden som trafikeras av annan kommersiell sjöfart. Om vilja finns att intensifiera sjömätningen av kustnära farleder, potentiella för kustsjöfart, så krävs extern medfinansiering.

I handlingsplanen har Sjöfartsverket också ett ansvar gällande *Energieffektiv sjöfart* för att ”driva projekt för att utnyttja digitalisering och ny teknik för att möjliggöra mer effektiv, säker och miljövänlig sjöfart”. Detta görs inom följande projekt: *Möjliggöra navigationsassistans från land, Real Time Ferries, EfficientFlow, Digital Transformation av Digitala Tjänster, Multimodal informationsdelning II* samt *SMT Göta Älv*.

Digitaliseringsstrategin

I maj 2017 presenterade regeringen den s.k. *Digitaliseringsstrategin* där syftet är att ange inriktningen för regeringens digitaliseringspolitik. Strategin ska visa vägen så att digitaliseringspolitiken kan bidra till konkurrenskraft, full sysselsättning samt en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling.

⁷ https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/handlingsplan-for-att-starka-inre-vattenvagar-och-narsjofart-190528_komplett.pdf

Visionen är ett hållbart digitaliserat Sverige med målsättningen att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. För att nå de övergripande målen har fem delmål satts upp:



Delmålen belyser förutsättningar för att digitaliseringspolitiken ska kunna bidra till en positiv samhällsutveckling.

SJÖFARTSVERKET'S VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING

För att möta de transportpolitiska målen och andra av regeringen fastställda mål och strategier samt för att möta kundernas behov och önskemål, har Sjöfartsverket tagit fram en vision och en verksamhetsidé samt en strategisk inriktning.

Sjöfartsverkets vision:

”Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt Partnerskap”

Sjöfartsverkets verksamhetsidé:

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

Utifrån Sjöfartsverkets vision och verksamhetsidé har myndigheten utarbetat en strategi som lyder:

- *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, engagerat och professionellt 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*

Utifrån vision och den övergripande strategin har Sjöfartsverket valt att styra och följa upp verksamheten inom fem målområden; *Kund, Process, Affärsutveckling, Medarbetare* och *Miljö*. Utgångspunkten är att tjänster ska vara relevanta för samhället och stärka sjöfartens konkurrenskraft 2027 med utblick mot 2040. Varje målområde tar sikte på vad som ska uppnås till 2027. Utifrån denna målbild finns för varje år mätbara delmål som visar vad som krävs för att Sjöfartsverket successivt ska närma sig målen för 2027. Målen är ambitiösa och för varje område finns strategier som visar hur målen ska nås.

Målområde Kund

Kundperspektivet handlar om att Sjöfartsverket ska kunna leverera tjänster till våra kunder som innebär stärkt konkurrenskraft, säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Sjöfartsverkets övergripande mål för 2027 är att ha en:

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

Sjöfartsverket ska till 2027 bidra till att stärka sjöfartens konkurrenskraft där fokus är den svenska och internationella handelssjöfarten. Sjöfartsverket vill bidra till att sjötransporterna blir hållbara, enkla, pålitliga, prisvärda och säkra. Resultatet ska bli att godsägare och speditörer väljer att låta en allt större del av godset fraktas med sjöfart. Genom en digitalt integrerad transportkedja kan transporterna bli mer effektiva och sjöfartens fördelar kan bättre utnyttjas. Med digital informationsteknik underlättas även fartygs ruttplanering och monitorering. Sjöfartsverket behöver också arbeta med att förstärka kapaciteten i farleder längs kust och innanhav för att främja överflyttning av landbaserade godstransporter till sjöfart. För 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Nöjd kundindex (NKI) > 70
- 25 procent av tjänsterna är differentierade utifrån säkerhet, miljö, kundbehov och produktionskostnader
- Ledtiden för ett standardanlöp har reducerats med 15 procent
- Inga allvarliga olyckor inom sjöfarten på grund av brister inom Sjöfartsverket

Fokusområden

Långsiktiga kundbehov – inom ramen för vårt uppdrag

Sjöfartsverket fokuserar på kundernas långsiktiga behov och vad som stärker deras konkurrenskraft.

Prioritering av farleder med stora och strategiskt viktiga godsflöden

De mest trafikerade farlederna är viktigast att utveckla. Detsamma gäller farleder som är strategiskt viktiga för industrin och samhället men som inte är så frekventa.

Digitala tjänster och lösningar

Framtida tjänster och lösningar kommer att vara digitala i en ökande grad. Digitalt stöd för säkert framförande av fartyg är idag en realitet som snabbt kommer att utvecklas. Kommunikation och överenskommelser med kunder bör så långt som möjligt ske digitalt istället för papper och telefon. Befintliga tjänster och lösningar kommer successivt ersättas med automatiserade eller digitala lösningar. Nya tjänster bör utgå från en digital lösning som även innefattar en redundans vid ett större teknikavbrott.

Ökad differentiering av erbjudanden

Att differentiera våra tjänster mot olika behov är ett prioriterat arbetsområde. Syftet är att öka kundnyttan och minska den samlade produktionskostnaden. Avgifterna ska spegla produktionskostnaden för olika servicenivåer. En ökad differentiering innebär större krav på samverkan med kund och tydlighet i fördelning av ansvar och kostnader.

Skapa incitament för kunder som bidrar till lägre produktionskostnad, minskad miljöpåverkan och högre säkerhet

Genom avgiftssättning och differentiering av tillgänglighet kan Sjöfartsverket skapa incitament hos sjöfarten som bidrar till att minska dess miljöpåverkan. På samma sätt kan incitament skapas för fartygen att bli säkrare och mer digitalt uppkopplade.

Målområde Process

Sjöfartsverket ska säkerställa processer för att leverera tjänster i enlighet med kundernas behov, lagkrav och internationella regler samt uppdragsgivarens krav. Processerna ska vara kostnadseffektiva, leveranssäkra och innebära säkra arbetsförhållanden. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att myndigheten ska ha en:

”Kvalitetssäker, värdeskapande och kostnadseffektiv verksamhet som – inom ramen för vårt uppdrag - möter krav från sjöfart, på sjö- och flygräddning samt i nationell infrastrukturplan genom förenkling, digitalisering och samordning.”

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Minskade ackumulerade processkostnader med minst 725 mnkr jämfört med 2017
- Inga allvarliga anmärkningar vid tredjepartsrevision

Fokusområden

Kostnadseffektivitet och smartare processer

För att kunna realisera Sjöfartsverkets besparingsmål utan att försämra tjänsteleveranserna till kund krävs ett mer kostnadseffektivt arbetssätt i både kundprocesser och interna stödprocesser. Till stor del kan effektiviseringarna åstadkommas med digitalisering och samordning.

Anpassning av processer till större differentiering och tydliga leveranskrav

Tjänsterna anpassas alltmer till kundbehoven och därmed behöver tjänsterna bli mer differentierade, vilket påverkar processerna. Processerna behöver utformas så att de enkelt kan anpassas till mer differentierade tjänster.

Förbättrat IT-stöd

En förutsättning för att kunna effektivisera processer är att IT-stödet utökas. IT-stödet behöver också vara robust, informations- och driftsäkert.

Omställningsbarhet och flexibilitet

Kravet på att processerna snabbt kan anpassas till nya förutsättningar blir allt viktigare framöver. För att hantera snabba omställningar är det en fördel om processerna är utformade så att de enkelt kan fasa in och ut underleverantörer och partners för olika delleransers. I takt med en allt större digitalisering behövs

även partners för att säkra kompetens och leverans av mer färdiga tjänster.

Målområde Affärsutveckling

Målområdet sätter fokus på att Sjöfartsverket ska utveckla tjänster och produkter som är efterfrågade och/eller användbara för Sjöfartsverkets kunder, inom ramen för vårt uppdrag. Affärsutveckling kan också ske inom ramen för myndighetens egen produktion. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att myndigheten ska ha en:

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Mer än 10 nya externt efterfrågade tjänster
- Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 325 mnkr jämfört med 2017

Fokusområden

Nya tjänster där tjänster saknas på marknaden

Utvecklingen av nya tjänster fokuserar på de områden där Sjöfartsverkets medverkan behövs och där Sjöfartsverket har en unik kompetensbas att utgå från. Myndighetens tjänsteutveckling utgår från gällande uppdrag för Sjöfartsverket, nuvarande regelverk, identifierade kundbehov och de forskningsområden som Sjöfartsverket driver.

Digitalisering av nya tjänster för kunder

Tjänsterna till kund kommer att präglas av automatisering, robotisering och självbetjäning samt informationsdelning. Stora utvecklingsmöjligheter finns inom den maritima digitala infrastrukturen som idag byggs upp inom ramen för Sea Traffic Management (STM) och European Maritime Single Window (eMSW). Det gäller exempelvis tjänster för nautisk tilläggsinformation, navigationsvarningar etc. Behovet av tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft är stor, tjänster som kopplar samman information om godsflöden i den intermodala logistikedjan, både före och efter sjötransporten är några exempel. Under namnet ”Digitalt anlöp” kommer Sjöfartsverket att tillsammans med flera hamnar, skeppsmäklare, godsägare och redare sätta upp branschgemensamt program för att utveckla digitala tjänster som förenklar och förkortar fartygens hamnanlöp.

Digitalisering av interna tjänster och administrativa processer

Digitalisering och automatisering kommer även att användas för att underlätta för interna processer. Med sensorteknik för farledsutmärkningar kan delar av idag tidskrävande kontroller av utmärkningarnas position undvikas. Gällande

digitalisering och automatisering av exempelvis lotsanmälan kan stora delar av nuvarande manuell hantering minimeras.

Utveckling av det internationella regelverket och internationella standarder

För att nya tjänster ska kunna användas behövs ofta ett regelstöd. Om det finns ett regelverk som stödjer en ny teknik blir det mycket lättare att få fler användare. Att utveckla internationella regler tar tid varför det tidigt behöver upparbetas en dialog med regelansvariga myndigheter.

Målområde Medarbetare

Målområdet syftar till att Sjöfartsverket ska vara en attraktiv arbetsgivare. Konkurrensen om arbetskraften har ökat och Sjöfartsverket behöver attrahera relevant nyckelkompetens. Myndigheten ska vidare fokusera på att bedriva sin verksamhet i enighet med den statliga värdegrunden och att medarbetarna är engagerade och tar ansvar för Sjöfartsverkets uppdrag. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är:

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- MMI > 75 men inte lägre än 60 i någon del
- Efterfrågade experter inom nautisk och för Sjöfartsverket relevant teknisk kompetens
- Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor
- I mätning uppfattas Sjöfartsverket som attraktiv arbetsgivare

Fokusområden

Gemensam värdegrund och rutiner, regler och modeller som gör det lätt att göra rätt

Sjöfartsverket är en verksamhet där arbetet i stor utsträckning sker lokalt på stationer, på båtar och i en verksamhet som ofta går dygnet runt. Betydelsen av att få överblick och se sin del i ett större sammanhang är stort, liksom att den statliga värdegrunden blir en självklarhet i arbetet.

Kompetensutveckling och attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket är starkt beroende av maritim expertkompetens inom många olika yrkesområden. Konkurrensen om kompetensen är ofta stor, därför behöver Sjöfartsverket arbeta långsiktigt med att sörja för kompetensen inom vissa bristområden men även arbeta med vidareutveckling.

Jämställdhet, likabehandling och en inkluderande arbetsplats

Jämställdhet handlar inte bara om könsfördelning utan också om att

uppmärksamma attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar villkoren för kvinnor och män. Att främja likabehandling innebär för Sjöfartsverket en inkluderande arbetsplats där alla välkomnas, oavsett deras kön, ålder, ursprung, religion, sexuell läggning eller funktionsnedsättning. Tillsammans med branschen eftersträvar Sjöfartsverket en arbetsmiljö i världsklass, där alla människors kunskap tillvaratas och olikheter ses som en tillgång snarare än ett hinder. På Sjöfartsverket råder absolut nolltolerans mot våld, hot, trakasserier och kränkande behandling.

Ett aktivt ledarskap och medarbetarskap samt tillitsbaserat förhållningssätt
Sjöfartsverket har idag en modell för både chefer och medarbetare som främjar ansvar, tillit, helhetssyn och individuell utveckling. Detta skapar förutsättningar för ledare att främja innovation och utveckling genom tydliga processer och mål. Ledarskapet ska bygga på ett coachande förhållningssätt, tillit och helhetssyn. Chefer stärks i arbetsgivarrollen genom utbildning, samordnad styrning, stöd och samarbete

Målområde Miljö

De svenska transportpolitiska målen är utgångspunkten för Sjöfartsverkets hållbarhetsarbete. Hänsynsmålet är inriktat mot säkerhet, miljö och hälsa. I slutet av 2019 gjordes en uppdatering gällande de transportpolitiska målen till fördel för hänsynsmålet. Av den uppdaterade versionen framkommer att hänsynsmålet överordnas funktionsmålet, dvs. att funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Myndighetens strategiska miljömål är att bidra till regeringens målsättning om en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att ha en:

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

Sjöfartsverket har till 2027 följande mätbara mål:

- Effektivisera så att koldioxid från egen verksamhet minskar med 20 procent jämfört med 2012 års nivå
- Effektivisera energiförbrukningen med 15 procent jämfört med 2012 års nivå
- Miljöincitament i avgiftsmodellen uppgår till 120 mnkr

Fokusområden

Utvidgade miljöincitament för sjöfarten

För att ge den svenska sjöfarten större incitament att påskynda utvecklingen mot minskad miljöpåverkan kommer modellen för premiering av fartyg som gör

miljöanpassningar att utvecklas. Miljöincitamentet är designat genom ett s.k. ”bonus/malus-system”. Sjöfartsverket avser att under planperioden kraftigt öka den återbetalning som miljöincitamentet medger och därmed öka förutsättningarna att systemet kan verka som styrmedel för en hållbar utveckling.

Internt program för minskad miljöpåverkan

Sjöfartsverkets egen fartygsflotta kommer under de kommande åren att modifieras för att minska koldioxidutsläpp och i större utsträckning öka användningen av landbaserad el. Därutöver kan utsläppen begränsas genom att undvika onödiga transporter, lägre hastigheter och bättre planering.

Optimering av fartygsrutter genom digitalisering

En stor del av sjöfartens koldioxidutsläpp kan minskas genom bättre ruttplanering. Genom att få tidigare och bättre information om väder och vindförhållanden, lotsningstidpunkter och lossningstider för hamnar, kan i regel fartygens hastighet sänkas och därmed även utsläppen. Flera av de tjänster som Sjöfartsverket utvecklar inom ramen för Sea Traffic Management (STM) väntas kunna ge dessa möjligheter.

En effektiv hushållning av resurser

Sjöfartsverkets Framtidsprogram

Sjöfartsverkets kunder ställer höga krav på att myndighetens service till sjöfartsbranschen fungerar, både idag och imorgon. Samtidigt som förändringar i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Under 2018 har många av Sjöfartsverkets medarbetare arbetat intensivt med myndighetens strategiska inriktning mot 2027 med utblick mot 2040. I november 2017 inleddes arbetet med Framtidsprogrammet. På tio års sikt ska Sjöfartsverket ha rätt förutsättningar att leverera efterfrågad kund- och samhällsnytta och samtidigt kunna nå både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Programmets övergripande målbild lyder:

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

Framtidsprogrammet har fyra syften;

1. Tydlig och långsiktig inriktning,
2. Framtida tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft,
3. Långsiktigt hållbar ekonomi samt
4. ETT Sjöfartsverk med samlad värdegrund.

Med *tydlig och långsiktig inriktning* avses att skapa långsiktighet i Sjöfartsverkets planering och agerande. Mycket av detta handlar om att sätta långsiktiga mål och

skapa en struktur och verktyg för planering och uppföljning som främjar långsiktighet.

Framtida tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft handlar om att utveckla tjänster för sjöfarten som skapar en mer konkurrenskraftig sjöfart. Nya tjänster behöver utvecklas och detta i nära dialog med branschen. Digitalisering och informationsdelning är en betydelsefull del i denna tjänsteutveckling. Det finns ett stort behov av att i större utsträckning även differentiera tjänster och avgifter för att premiera fartygen som minskar miljöbelastning, ökar säkerheten och minskar Sjöfartsverkets kostnader. Därtill finns behov av att öka transparensen om vad som ingår i priset för olika tjänster.

Långsiktigt hållbar ekonomi syftar till att få till stånd en ekonomi i balans så att regeringens ekonomiska mål om avkastning och soliditet kan nås. Senast 2027 ska detta vara uppfyllt. För att nå målen krävs dels kostnadseffektiviseringar som minskar kostnaderna och dels åtgärder som ökar intäkterna inom ramen för Sjöfartsverkets uppdrag och beaktande av konkurrensregler. För närvarande arbetar Sjöfartsverket med målsättningen att till 2027 nå en ackumulerad resultatförbättring med minst 1,4 mdkr jämfört med 2017 genom både kostnadsbesparingar och intäktsökningar. Dock kommer inte de interna åtgärderna att räcka till. För att nå målen behöver även staten höja anslagen för de anslagsfinansierade verksamheterna vilket motiveras i ovan anslagsframställan. Även Sjöfartsverkets möjligheter att höja farledsavgifterna utöver KPI-KS kan bli nödvändigt.

Med *ETT Sjöfartsverk med samlad värdegrund* avses att på olika sätt få till stånd en kultur- och attitydförflyttning inom Sjöfartsverket som skapar större arbetsgemenskap, stärker betydelsen av att alla följer regler och interna normer, skapar mer av enhetlighet i våra rutiner, markerar betydelsen av alla medarbetares olika kompetenser för att ge sjöfarten bra service, stimulerar medarbetarnas delaktighet och bidrag till bättre arbetsmiljö och verksamhet, samt lyfter fram betydelsen av ledarskap och medarbetarskap.

Digitalisering

Digitalisering är ett strategiskt medel för att Sverige som nation ska kunna utgöra en ledande aktör och leverantör av framtidens tjänsteutbud för både enskilda, företag, myndigheter och breda konsumentgrupper. Detta gäller inte minst sjöfarten där det finns många manuella processer samt att informationsutbytet i hög grad fortfarande sker manuellt.

En rad centrala aktörer som är involverade i ett fartygs anlop har nu tagit initiativ till att samordna sig kring ett arbete med att digitalisera anlöpsprocessen genom det s.k. Programmet Digitalt Anlop. Ett av programmets viktigaste generella syften är att påskynda digital transformation av olika delar av anlöpsprocessen

samt att omsätta FoI-resultat och olika utvecklingsinsatser inom sjöfartsområdet till realiserad nytta. Detta med stöd av digital teknik. Mer specifikt är syftet att i samverkan med de aktörer som ingår i anlöpsprocessen initiera och skapa ett effektivt och samordnat branschgemensamt digitaliseringsarbete kring denna strategiskt viktiga fråga för sjöfartsbranschen.

Programmet Digitalt Anlöp förväntas innefatta åtgärder för att etablera digital informationsdelning i realtid mellan hamnaktörer och mellan hamnar och fartyg för att skapa förutsättningar för optimerade hamnanlöp, tjänster för automatiserad beställning av anlöpet och olika tjänster, såsom exempelvis lotsning, lösningar för processkontroll, aktörsgemensam tjänst för nautisk tilläggsinformation etc. Under första kvartalet 2020 kommer en programplan för Digitalt Anlöp att tas fram gemensamt inom branschen. Programplanen kommer att ligga till grund för fortsatt arbete och möjliggöra extern finansiering till utvecklingsåtgärder.

Mängden initiativ som överlappar varandra inom ramen för fartygsanlöp växer och många av initiativen är projekt som löper över flera år. Bristen på samordning gör att projektresultat riskerar att dra åt olika håll istället för att ackumuleras. För att kunna utnyttja digital teknik på ett verkningsfullt sätt inom sjöfartssektorn krävs det att det genomförs på ett standardiserat sätt och är tekniskt harmoniserat i hela processkedjan.

Miljöarbete inom Sjöfartsverket

Omställning mot fossilfrihet

Sjöfartsverket ska, precis som alla delar av samhället, ställa om till en miljöeffektiv och fossilfri verksamhet. Detta exempelvis enligt ett av målen i det svenska klimatramverket för transportsektorn där det framgår att de fossila utsläppen från inrikes transporter, inklusive sjöfart, ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. 2045 är målet att ha en helt fossilfri transportsektor.

För Sjöfartsverket innebär detta utmaningar, framför allt när det kommer till framförandet av fartyg och helikoptrar som är mycket energiintensiva. En stor utmaning ligger även i resultatet av de ökande kostnader omställningen kommer att innebära vilket Sjöfartsverket med den nuvarande ekonomiska situationen inte kommer att klara av.

För att öka takten och framgången i omställningsarbetet har Sjöfartsverket inlett en översyn av Sjöfartsverkets miljöarbete. Arbetet fokuserar på styrning av miljöfrågor, identifierar utsläppsminskningar som är miljömässigt och ekonomiskt effektiva samt inkluderar en översyn av Sjöfartsverkets miljömål. För att lyckas med omställningen krävs även kunskapshöjande insatser initialt hos ledning och chefer samt att idéer och engagemang från hela verksamheten tas om hand i högre omfattning.

Förutom Sjöfartsverkets interna miljöarbete ska Sjöfartsverket också inom ansvarsområdet verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. Detta innebär ett stort ansvar att ta hänsyn till vid exempelvis arbete med forskning och innovation, planering av nya och förändrade farleder samt att säkerställa att myndigheten har ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att bidra med incitament till handelssjöfartens miljöarbete.

Arbetet med att minska miljöbelastningen och ställa om Sjöfartsverket till en miljöeffektiv verksamhet är något som kommer pågå och utvecklas under många år. Arbetet behöver göras i samarbete och med utbyte från en stor mängd aktörer, bl.a. sjöfartsbranschen, myndigheter, politiker och akademi.

[Sjöfartsverkets planer för omställning till en fossilfri flotta](#)

Sjöfartsverket kommer under 2020 ta fram en handlingsplan som visar hur myndigheten kan ställa om sin fartygsflotta, exklusive isbrytarna, till att minska växthusgasutsläppen. Regeringen framhåller att staten bör vara föregångare i omställningen till fossilfrihet. Ambitionen är därför att i handlingsplanen beskriva hur det är möjligt att på bästa sätt bidra till att nå riksdagens klimatmål inom målsatta tidsramar som beskrivs i avsnittet ovan.

Handlingsplanen för en fossilfri fartygsflotta ska presentera hur Sjöfartsverkets fartyg, undantaget isbrytarna, ska kunna operera fossilfritt. Det kommer att innebära stora förändringar vid förnyelse, ombyggnationer och halvtidsmoderniseringar men sannolikt även i perioderna däremellan. Åtgärder som kan bli aktuella är generella förbättringar av fartygen såväl som konverteringar av motorer för att kunna använda alternativa bränslen som ger lägre eller inga växthusgasutsläpp. Tillgång till alternativa framdriftsmöjligheter och bränslen samt eventuell lagring av dessa är också aspekter som behöver undersökas. De arbetssätt som Sjöfartsverket valt för att utföra sina huvuduppgifter bör analyseras och möjligen förändras för att kunna uppnå fossilfrihet.

Sjöfartsverket ska i handlingsplanen även beräkna kostnaden som en omställning till fossilfrihet kan innebära för myndigheten fördelade på respektive fartyg. Vidare ska möjliga risker och möjligheter i det fortsatta arbetet för att nå fossilfrihet till 2045 kartläggas.

[Klimatanpassning](#)

På uppdrag av regeringen har Sjöfartsverket påbörjat arbetet med att identifiera risker inom verksamheten vid ett förändrat klimat. Sjöfarten i sig är överlag ett robust trafikslag men Sjöfartsverket har flera aspekter att omhänderta såsom vattennära fastigheter, arbetsmiljö, värmekänslig teknik och infrastruktur.

Klimatanpassningsarbetet kommer under kommande år fördjupas på Sjöfartsverket för att genom tidig planering och relevanta åtgärder säkerställa en

robust verksamhet som kan fortsätta leverera enligt vårt uppdrag. Ett proaktivt arbete gör även att ekonomiska risker kan upptäckas och omhändertas på ett tidigt stadie.

Investeringsplan med utblick mot 2040

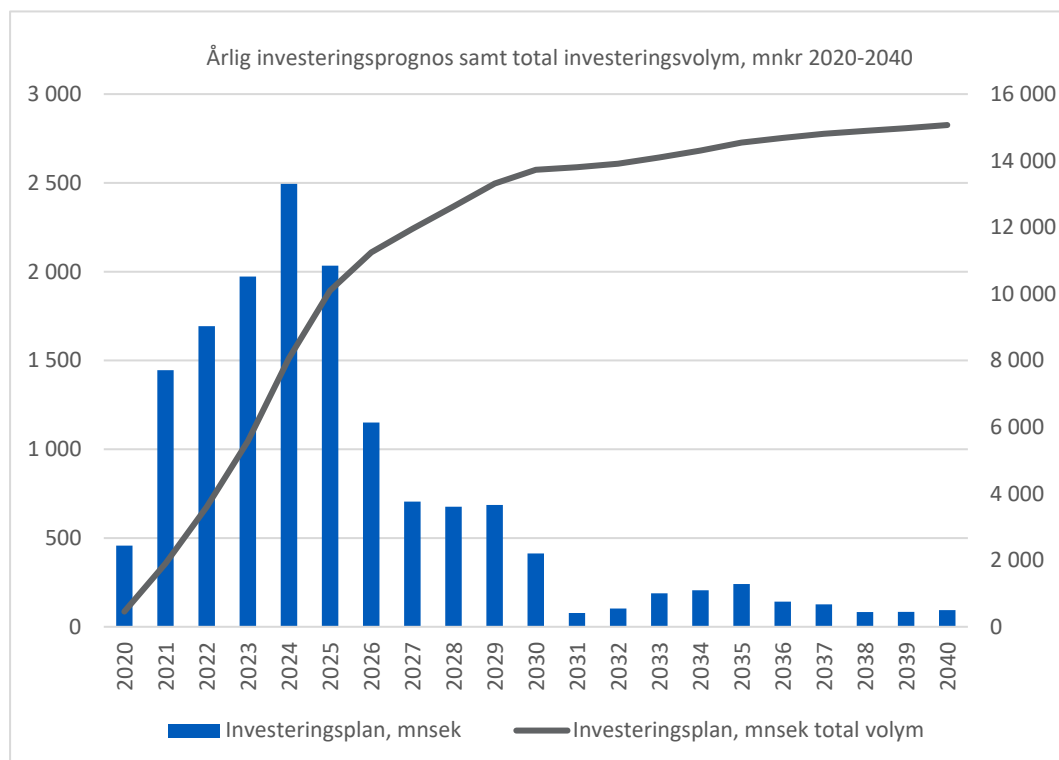
Sjöfartsverket har en investeringstung verksamhet. Framförallt krävs omfattande investeringar för verkets alla olika typer av fartyg, främst isbrytarfartyg.

Därutöver krävs investeringar i farleder och kanaler. På längre sikt kommer även reinvesteringar i verkets relativt nya sjö- och räddningshelikoptrar att krävas. På nästkommande sida ges en övergripande bild, i form av en prognos, av hur investeringsbehovet ser ut fram till 2040 för att verket ska kunna leva upp till sitt uppdrag och mål. Vikten av en långsiktig investeringsprognos ska inte underskattas då det ger en indikation på takten av kommande investeringar i verksamheten, som exempel kan nämnas att helikoptrar av säkerhetsskäl måste anskaffas vid en viss tidsperiod samt att det förändrade säkerhetsläget ställer helt andra krav på IT- infrastrukturen än vad tidigare upplevts. Sjöfartsverkets fyra stora isbrytare som byggdes med början 1974 har underhållits och förbättrats löpande för att möta normal förslitning men närmar sig en punkt då antingen en nyinvestering eller en omfattande livstidsförlängning måste genomföras.

Sjöfartsverkets bedömning är att det första utbytet måste ske senast 2023, vilket beskrivits i tidigare avsnitt, för att garantera dagens service även en hård vinter som statistiskt i genomsnitt inträffar vart sjunde år.

Övergripande investeringsprognos

Den långsiktiga investeringsprognosen omfattar perioden 2020-2040.



Graf 3 – Investeringstakt av sammanlagd investeringsprognos 2020-2040

Det totala prognostiserade investeringsbehovet under perioden 2020-2040 uppgår till 15,1 mdkr. Av dessa finansieras cirka 6,7 mdkr via anslag över statsbudgeten genom den s.k. Nationella planen. För denna del finns ingen planering efter 2027 varför inga medel speglas i grafen ovan trots att högst 30 procent av nyinvesteringen i Trollhätte kanal finns med i den nuvarande planen. Ytterligare investeringar om 6,6 mdkr kommer att behöva genomföras under perioden rörande Sjöfartsverkets fartygsflotta. Då den större delen av detta är hänförligt till isbrytarflottan råder det dock viss otydlighet kring finansieringen av dessa investeringar. I dagsläget saknas riksdagsbeslut kring förnyelse av isbrytarflottan och Sjöfartsverket ska gällande detta inlämna ett regeringsuppdrag den 15 mars 2020 som nämns i tidigare avsnitt. Övriga investeringar om 1,8 mdkr finansieras normalt via egna medel.

UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKET'S VERKSAMHETSOMRÅDEN

Sjöfartsverket delar upp sin verksamhet i ett antal olika verksamhetsområden enligt regeringens instruktion och regleringsbrev. Dessa verksamhetsområden är:

- Lotsning
- Farleder
- Sjögeografisk information
- Sjötrafikservice
- Isbrytning
- Sjö- och flygräddning (SAR)
- Sjömansservice
- Gemensamma funktioner
 - Rederiet
 - Kompetensförsörjning
- Myndighetsuppgifter
 - Forskning och innovation
 - Planering inom ramen för det civila försvaret
 - Expertstöd- och utredningstjänst

Enligt regeringens instruktion ska Sjöfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Dessa uppdaterades under slutet av 2019. Av den uppdaterade versionen framkommer att hänsynsmålet överordnas funktionsmålet, dvs. att funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Vidare, i den nationella godstransportstrategin tydliggör regeringen en samlad riktning för hur godstransportsystemet bör utvecklas.

Mot bakgrund av detta kommer Sjöfartsverket att fördjupa sina insatser inom ramen för hänsynsmålet miljö och klimat. Sjöfartsverket ser dock utmaningar att inom eget uppdrag och finansiering på ett mer genomgripande sätt arbeta för att målen uppnås. Sjöfartsverket bedömer att möjligheterna att utveckla transportsystemet mot målen genom trafikslagsövergripande arbete har större potential. Under den kommande treårsperioden avser Sjöfartsverket att intensifiera insatserna för att i samverkan med övriga transportslag arbeta för att de transportpolitiska målen uppnås. Sjöfartsverket bedömer också att det finns behov av mer enhetliga förutsättningar för de olika transportslagen för att en större del av sjöfartens kapacitet ska användas, vilket är önskvärt enligt regeringens strategi.

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. Lotsningsverksamheten tillhandahåller en likvärdig och hög tillgång på lotsning utmed hela landet.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - Sjöfartsverket utökar det externa samarbetet med berörda aktörer så som myndigheter, industri, hamnar, utbildningsinstitut m.fl. Sjöfartsverket ska aktivt delta i maritima projekt i syfte att digitalisera, automatisera, effektivisera och miljöanpassa verksamheten. Vidare ska Sjöfartsverket utöka det internationella samarbetet genom erfarenhetsutbyte inom lotsningsprocessen t.ex. gällande båtar, utbildningar och procedurer.

Sjöfartsverket anpassar lotsningstjänsten efter aktuella gods- och trafikflöden kombinerat med ett ökat samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Vidare fortsätter Sjöfartsverket arbetet med att se över och utveckla tjänsteutbudet i syfte att skapa synergier inom hela verksamheten. Genomfartslotsningar i Öresund, s.k. sundslotsningar, är exempel på en sådan tjänst. Genomfartslotsningar och öppen sjö lotsningar är frivilliga och något som Sjöfartsverket har för avsikt att fortsätta erbjuda. Att ha lots ombord är en säkerhetshöjande åtgärd för både människa och miljö. Även om det är frivillig lotsning så är det Sjöfartsverkets uppdrag att tillhandahålla lotsning när kunderna efterfrågar det. Trots att nya regler kan komma att ge ökade möjligheter till lotsdispens ser Sjöfartsverket att den frivilliga lotsningen kommer att finnas kvar. Detta då lastägare och försäkringsbolag ger incitament att nyttja lotsningstjänsterna.

Målområde process - Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW), undantaget är för genomfarts- och öppen sjö lotsningar då majoriteten av dessa inte anlöper svensk hamn. I övrigt görs de flesta beställningar idag på detta sätt och målsättningen är att samtliga beställningar ska ske via MSW för att effektivisera lotsplaneringen. Uppföljning av beställningarna görs varje kvartal och Sjöfartsverket arbetar proaktivt genom att vägleda de som ringer eller mejlar in till hemsidan för beställning. Lotsplaneringen är till stora delar en manuell administration. Med en digitaliserad och automatiserad process för fartygsanmälan och lotsbeställning kan både Sjöfartsverket och kunderna spara tid och minska de administrativa kostnaderna. Sjöfartsverket deltar därför i projekt som möjliggör övergång till mer digitaliserade och automatiserade tjänster, bl.a. Efficient Flow. Dessa projekt bidrar till en högre grad av digitaliserad lotsplanering.

Målområde affärsutveckling - Efterfrågan på lotsningstjänster avgör var Sjöfartsverkets organisation är placerad geografiskt. Även om trafikvolymen är tämligen konstant kan trafikvolymen till enskilda hamnar variera kraftigt mellan åren. Sjöfartsverket tillhandahåller lots men den föreskrivna lotsplikten, som Sjöfartsverket inte styr över, skulle kunna förändra spelplanen. För Sjöfartsverket

medför detta ett krav om att tillhandahålla en flexibel lotsningsorganisation och lotsar med en bredare kompetens för att snabbare klara av en anpassning. Exempelvis kan det handla om att lotsar ska ha styrsedlar utanför sitt ordinarie verksamhetsområde. Detta för att öka flexibiliteten och skapa ökad redundans.

Målområde medarbetare - Sjöfartsverket ansvarar för lotsutbildningen och ser ett behov av att korta tiden fram till godkänd lotsexamen med bibehållen kvalitet. Ett led i detta är att, tillsammans med utbildningsinstitutionerna och sjöfartsbranschen, arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning samt verka för ett större rekryteringsunderlag inom nautiska kompetensområden. Genom att arbeta för ett aktivt deltagande tidigt i utbildningen, möjlighet att erbjuda elevtid samt att utöka tiden i simulatören bidrar Sjöfartsverket till att nå målet. Den kontinuerliga utbildningen behöver också bibehållas för att utveckla den gemensamma säkerhetskulturen.

Målområde miljö - Sjöfartsverket ska vara i framkant inom den tekniska utvecklingen och ha verktyg som möjliggör en säker och hållbar lotsningsverksamhet där personalen aktivt deltar i implementeringen av Sjöfartsverkets miljömål. Inom lotsningsverksamheten pågår ett arbete för att minska bränsleförbrukningen. Såväl tekniska lösningar som en tydlig strategi för minskad drivmedelsförbrukning vid projekteringen av nya lotsbåtar är ett led i arbetet. Sjöfartsverket arbetar även med att ställa om från avhjälpande underhåll till större andel förebyggande. Ett nytt underhållssystem som är anpassat för lotsbåtsverksamhetens behov håller på att implementeras. Vidare ska förarstödsystem installeras i lotsbåtarna i syfte att reducera miljöpåverkan och att optimera underhållet. Systemet med förarstöd ska bl.a. kunna leverera realtidsinformation om lotsbåtens drivmedelsförbrukning för att kunna optimera båtens fart i förhållande till förbrukning. Systemet ska även kunna leverera analyser av en lotsbåts bränsleprofil, för att på så sätt kunna hitta optimala körsätt på de sträckor en lotsbåt färdas. Ytterligare funktion i systemet är att genom sensorer inhämta indikationer gällande status på lotsbåtarnas tekniska installationer (motorer etc.) för att på så sätt kunna åtgärda fel innan de medför större haverier.

Resultatprognos

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 32 000. Orsaken är bl.a. att fartygen har blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Under de senaste åren har nedgången stannat av och förväntas stabiliseras på en nivå om cirka 33 500 lotsningar per år men med nya regelverk och förväntad lågkonjunktur ökar osäkerheten. Totalt uppgick antalet lotsningar under 2019 till 33 574 stycken, vilket är på samma nivå som under de föregående två åren.

Kostnaderna beräknas öka något under planperioden för att möta pensionsavgångar och ökade säkerhetskrav. En kostnadsminskning med början 2021 är beräknad att ske med hänsyn till den pågående översynen av lotsutsättningen. Angående intäkterna antas dessa regleras med en planerad höjning på tio procent från årsskiftet 2021, därefter förväntas en indexuppräknings med cirka två procent per år.

Tabell 11, Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	606 192	644 865	709 400	723 600	738 000
Övriga externa intäkter	10 969	6 736	6 962	7 195	7 437
Summa rörelseintäkter	617 161	651 601	716 362	730 795	745 437
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-512 978	-530 191	-523 905	-512 754	-521 428
Övriga externa kostnader	-102 418	-100 156	-96 246	-101 353	-101 009
Avskrivningar	-26 563	-20 451	-20 466	-19 990	-18 947
Summa direkta rörelsekostnader	-641 959	-650 798	-640 617	-634 097	-641 384
Resultat före indirekta rörelseposter	-24 798	803	75 745	96 698	104 053
Indirekta rörelseintäkter	11 422	9 381	9 450	9 349	9 238
Indirekta rörelsekostnader	-111 081	-131 243	-133 837	-135 943	-135 494
Rörelseresultat	-124 457	-121 059	-48 642	-29 896	-22 203

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till 110 mnkr varav 92,5 mnkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del i lotsstationer.

Investeringarna i lotsbåtar avser främst nyanskaffning av nya båtar (91,6 mnkr) men även underhåll av befintliga båtar (8,9 mnkr). Avseende lotsstationer noteras under planperioden nyanskaffning (9,5 mnkr tillbyggnad Kapellskär) samt övrigt vidmakthållande (åtta mnkr).

Tabell 12, Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Lotsstationer	2 166	21 046	11 900	5 600	-
Lotsbåtar	8 877	23 500	38 500	31 800	22 200
Summa lotsning	11 043	44 546	50 400	37 400	22 200

Farleder

I egenskap av infrastrukturhållare för farleder ska Sjöfartsverket svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder enligt Sjöfartsverkets instruktion. Farledssystemet utvecklas kontinuerligt i samarbete med Trafikverket i syfte att stärka sjöfartsnäringens konkurrenskraft, underlätta multimodala transporter och förbättra säkerheten för sjötransporterna. Dessutom eftersträvar Sjöfartsverket att utveckla farleder som underlättar överflyttning från land- till

sjötransport, vilket är en viktig del i de transportpolitiska målen för transportsystemet.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - Sjöfartsverket identifierar löpande önskade åtgärder i samråd med transportköpare, hamnar och andra intressenter. I takt med att fartygen blir allt bredare och större behöver farlederna anpassas därefter vad gäller sträckning, utprickning och fartygsrestriktioner. Flera farleder kommer under de närmaste åren att muddras för att öka djupgåendet. Sjöfartsverket har i uppdrag att under planperioden genomföra eller påbörja stora farledsprojekt som nu finns i den nationella planen. 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 för 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. Under de närmaste åren kommer Sjöfartsverket att arbeta för att få in fler samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturprojekt i den nationella transportplanen samt att fortsätta arbetet med att främja godsöverflyttning från väg till sjöfart och järnväg. Detta i linje med de transportpolitiska målen och den nationella godsstrategin regeringen presenterade 2018.

Målområde process - Ett standardiseringsarbete som inletts gällande hur farleden utformas med hjälp av teknisk utrustning fortskrider. Målet är att farlederna ska bli mer effektiva genom standardisering med beprövade lösningar som leder till färre olika komponenter samtidigt som felutfallet och löpande underhåll minskar. Arbetet med att utveckla framtida tjänster för satellitberoende positioneringssignaler fortsätter i internationella partnerskap, där är målet att Sverige tillsammans med andra länder visar en demonstrator i södra Östersjön under denna planperiod, 2021-2023. På längre sikt, under en tioårs period, ses utveckling av ett kompletterande positioneringssystem som integreras med satellitpositionering över. Detta kan ge en överbestämd position tillsammans med geografiska data av hög kvalitet vilket är en möjliggörare för stora rationaliseringsvinster. Detta genom digitalisering och automatisering hos både Sjöfartsverket och sjötrafiken. Vidare har en farledsstrategi tagits fram där ensade och effektiva arbetssätt är en stor del.

Målområde affärsutveckling - Ett arbete pågår med att identifiera och utveckla transportleder för inre vattenvägar och kustsjöfart längs kusten för att underlätta överflyttning av gods från land- till sjötransporter i enlighet med regeringens godsstrategi.

Målområde medarbetare - Sjöfartsverket besitter stor expertis inom farledsförvaltning och farledsutveckling men återväxten är en utmaning som tas

på största allvar. I takt med att allt fler farledsprojekt materialiseras blir bristen påtaglig och rekryteringen försvåras av en ansträngd entreprenadmarknad. Genom rekrytering, utbildning och organisation genomförs en satsning på att bygga upp en kritisk massa av kompetens inom Sjöfartsverket för att säkerställa att kompetens finns tillgänglig.

Målområde miljö - Sjöfartsverket ska säkerställa att miljöaspekterna beaktas genom att involvera expertkompetens inom samtliga farledsprojekt. Farledsprojekten har en viss miljöpåverkan i genomförandeskedet, dvs. när muddring sker och ur ett helhetsperspektiv vinnlägger sig Sjöfartsverket att miljömässiga och ekologiska hänsyn tas. Ett gott exempel är designen av Landsortsfarleden där ornitologer engagerats för att optimera placering av fyrar med fåglarnas bästa i åtanke. Farledsprojekten som genomförs ska i allmänhet bidra positivt till klimatet ur ett övergripande perspektiv. Arbetet med inre vattenvägar är en del av den nationella godsstrategin och bidrar till att belastningen på infrastrukturen på land kan minska. Detta leder i sin tur till en minskad klimatpåverkan då sjöfarten, i stort sett utan undantag, ger upphov till mindre utsläpp av växthusgaser än vägtrafiken per transporterad vikt.

Resultatprognos

Intäkterna i farledsverksamheten utgörs till övervägande del av uppdragsintäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg samt en andel av de skattemedel avseende ”fritidsbåtsverksamhet” och ”kanaler och statliga byggnadsminnen”.

Sjöfartsverket bedömer att det finns ett uppdämt behov av underhåll på befintliga sjösäkerhetsanläggningar uppgående till storleksordningen 400 mnkr fram till 2040. Under 2021-2023 identifieras kostnader på 15-30 mnkr per år för detta ändamål. Under perioden kommer en kanalrevision genomföras av Trollhätte kanal vilket beräknas öka kostnaderna temporärt under 2021 med närmare 50 mnkr. Från 2022 ökar de externa intäkterna och avskrivningarna till följd av att farledsprojekt som finansieras via den s.k. nationella planen färdigställs.

Tabell 13, Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	77 203	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	42 185	53 457	49 997	60 540	81 090
Summa rörelseintäkter	119 388	130 660	127 200	137 743	158 293
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-131 995	-143 962	-146 743	-149 687	-152 690
Övriga externa kostnader	-98 648	-112 180	-168 617	-135 059	-129 363
Avskrivningar	-68 620	-60 857	-60 246	-69 235	-98 275
Summa direkta rörelsekostnader	-299 263	-316 999	-375 606	-353 981	-380 328

Resultat före indirekta rörelseposter	-179 875	-186 339	-248 406	-216 238	-222 035
Indirekta rörelseintäkter	5 406	4 439	4 472	4 424	4 372
Indirekta rörelsekostnader	-52 568	-62 109	-63 337	-64 333	-64 121
Rörelseresultat	-227 037	-244 009	-307 271	-276 147	-281 784

Investeringsbehov

För 2021-2023 beräknas investeringsbehovet för farleder uppgå till cirka två mdkr. Den stora volymen förklaras av att farledsinvesteringar via nationella planen sedan 2015 hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. Investeringar i farledsprojekt under 2021-2023 uppgår till cirka 1,7 mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket. Resterande del av investeringsbehovet under perioden utgörs främst av arbetsfartyg (142 mnkr), Kassunfyrar, nytt underhållssystem, uppgradering Kustradiosystem samt fast och flytande utmärkning.

Tabell 14, Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Södertälje Kanal	94	-	-	-	-
Trollhätte kanal	946	-	-	-	-
Farledsförbättringar och mindre kanaler*	763 533	249 255	964 330	710 390	69 000
Fast utmärkning	1 578	6 939	13 700	23 300	26 500
Flytande utmärkning	-	288	2 000	2 000	2 000
Arbetsfartyg	5 175	16 475	20 150	109 350	12 150
Övrigt	695	24 495	20 200	34 600	25 000
Summa	772 021	297 452	1 020 380	879 640	134 650
*Varav finansieras av Trafikverket	-453 191	-249 098	-962 330	-700 390	-69 000

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa en korrekt beskrivning av sjövägarna för kommersiell sjöfart samtidigt som marinens, fiske- och fritidsbåttrafikens behov beaktas.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - Beskrivningen av sjövägar sker genom att Sjöfartsverket tillhandahåller sjögeografiska produkter. Dessa distribueras i form av elektroniska sjökort, papperssjökort, båtsportskort och publikationer. För att säkerställa att sjökorten är korrekta och för att ta fram sjökort för nya färdvägar genomför Sjöfartsverket sjömätning. Sjömätning sker i prioriterade farvatten i enlighet med internationella standarder. Sjögeografi har en stor spridning av kunder som använder Sjöfartsverkets produkter på olika sätt. Både för säker navigering för handelsfartygen, som är Sjöfartsverkets uppdrag via regeringens instruktion, samt andra ändamål som har användning av sjögeografiska data i andra syften än för navigering.

Målområde process - En teknisk översyn av sjögeografis primära produktionssystem för hantering av djupdata behöver göras under perioden och investeringar för uppgradering eller byte av systemet kan förväntas. Utveckling av informationshantering, exempelvis skaloberoende lagring av olika teman, kommer även att skapa förutsättningar för en effektivare produktion.

Målområde affärsutveckling – Större delen av sjömätningen för de stora farlederna utomskärs kommer att slutföras 2021. Därefter kommer merparten av resurserna att läggas på sjömätning av skärgårdsnära områden. Regeringen vill säkerställa en överflyttning av gods från vägtransporter till kustsjöfart och järnväg. För att utveckla kustsjöfarten i Sverige kommer det krävas sjömätning och anpassade sjökortsprodukter för kustsjöfart. För att möta de nya, ökade, kraven görs en analys av behovet av sjömätningsresurser och en investeringsplan fram till 2035. Förutom traditionella fartyg behöver analysen också innefatta användning av autonoma sjömätningfartyg.

Sjöfartsverket ser ett ökat behov av sjögeografiska produkter för totalförsvaret vilket inbegriper ett fortsatt nära samarbete med Försvarmakten och övriga totalförsvarsmyndigheter för att säkerställa deras behov. Sjöfartsverket genomför en analys av behov och nyttor, lösningsalternativ och tillhörande kostnader för produktion av sjökort/ENC (civila och militära) för att skapa förmåga för nationell distribution av sjögeografiska produkter vid kris och krig.

Projektet *Sjökortslyftet* genomförs inom perioden där en ny referensnivå införs och kvalitetshöjande åtgärder ingår 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 som komplement till sjökorten. Nautisk tilläggsinformation ska tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder. Båtlivet är en viktig sektor som använder Sjöfartsverkets produkter för navigering och planering. Den satsning som nämns nedan, *Kustzonskartering*, kommer denna stora målgrupp till gagn vilket varit ett tydligt önskemål under många år från båtlivsorganisationerna. Förutom bättre sjömätta grunda vatten så ska Sjöfartsverket erbjuda fritidsbåtstrafiken högkvalitativa produkter i form av tryckta och elektroniska sjökort med optimerade villkor för både slutkund och distributörer.

Modern sjömätning ger högupplösta djupdata som skapar förutsättningar för fartygen att optimera sina rutter för minskad bränsleförbrukning och optimerat UKC (Under Keel Clearance). Djupdata kan även bidra till att underlätta positioneringen.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 påvisas digitaliseringens möjligheter. Ett av utvecklingsmålen är uppkopplade och automatiserade fartyg vilket kräver standardiserade produkter från Sjöfartsverket.

Även för ruttoptimeringar och bättre kontroll på hur mycket vatten ett fartyg har under kölen behövs standardiserade produkter tas fram för sjöfarten. Genom att utveckla smarta och efterfrågade digitala tjänster förenklar Sjöfartsverket hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten. Internationellt, inom bl.a. IHO (International Hydrographic Organisation), pågår ett arbete med att skapa de nya standarderna för nästa generations navigationssystem (ECDIS) för sjöfarten. Detta kommer att vara mer intelligent och bygga på tjänstebaserat informationsutbyte som både kommer att förenkla och effektivisera det praktiska arbetet ombord, samt optimera lastning och bränsleförbrukning. Övergången till nästa generations ECDIS kommer innebära att nya sjögeografiska produkter behöver tas fram enligt de nya standarderna samtidigt som de befintliga produkterna behöver vidmakthållas i en övergångsperiod. Sjöfartsverket kommer under perioden att ta fram en strategi för att skapa förutsättning att producera sjögeografisk information enligt de nya s.k. S-100 standarderna.

Målområde medarbetare - I takt med att användandet av geografiska data blir allt mer utbrett i samhället ökar också konkurrensen om geodetiska och geografiska kompetenser. Sjöfartsverket behöver fortsatt säkerställa att myndigheten kan attrahera och bibehålla eftertraktade kompetenser. Internationellt finns för den sjögeografiska verksamheten fastställda kompetensstandarder inom kartografi- och sjömättningsområdet. För att det framtida behovet av relevanta kompetensnivåer ska kunna säkerställas vid rekryteringar av såväl kartingenjörer som sjömätare, ska en strategi tas fram med stöd av bl.a. de internationella kompetensstandarderna.

Målområde miljö - Idag är endast fyra procent av våra vattenområden, grundare än 10 meter, mätta med moderna metoder. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör Sjöfartsverkets djupmodeller ett viktigt underlag för att bidra med lösningar inom flera av de samhällsutmaningar som identifierats inom den nationella Geodatastrategin. Högupplösta sjögeografiska data är av avgörande betydelse vid utveckling av kust- och strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, t.ex. stigande havsnivåer och erosion. Djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv havsplanering för myndigheter och kustkommuner samt för att möjliggöra en helt digital samhällsbyggnadsprocess. Det är också ett avgörande kunskapsunderlag för att uppnå en bättre havsmiljö.

I EUs Havspanerings- och Havsmiljödirektiv fastställs ett ansvar att använda havets resurser på ett hållbart och samhällseffektivt sätt. För att realisera detta måste kunskap och information inom området stärkas. En kritisk komponent för att tillmötesgå detta är att Sjöfartsverkets geodata tillgängliggörs. Genom ökad tillgänglighet kan samhällsnyttor skapas inom miljökartering, klimatanpassning och en bättre resursanvändning av havet. Ett exempel på samhällsnytta skapas när

en kustkommun kan basera sin planering på tillförlitligt underlag om havet. Ett annat exempel är när andra myndigheter kan använda geodata för att säkerställa biologisk mångfald och därmed en hållbar maritim miljö i Östersjön.

På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en högupplöst nationell höjdmodell på land så bör därför en motsvarande djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmodell. Ett sådant arbete behöver omfatta flygburen laserskanning av djup- och bottenförhållanden och kompletterande fartygsmätningar av grunda vattenområden motsvarande HELCOM Kategori III (low). Ett förslag på hur ett nationellt anslagsfinansierat karteringsprogram bör genomföras har tagits fram.

Resultatprognos

Intäkterna inom sjögeografisk information avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. Efterfrågan av sjögeografisk information ökar alltmer. Takten på sjömätning har varit hög under de senaste åren men beräknas minska under slutet av den här planperioden.

Tabell 15, Resultaträkning Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	52 000	52 224	52 350	53 336	51 061
Summa rörelseintäkter	52 000	52 224	52 350	53 336	51 061
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-92 101	-91 024	-93 582	-93 738	-95 760
Övriga externa kostnader	-41 332	-41 373	-40 615	-25 208	-23 217
Avskrivningar	-7 279	-7 251	-8 546	-9 093	-10 099
Summa direkta rörelsekostnader	-140 712	-139 648	-142 743	-128 039	-129 076
Resultat före indirekta rörelseposter	-88 712	-87 424	-90 393	-74 703	-78 015
Indirekta rörelseintäkter	2 606	2 140	2 156	2 133	2 108
Indirekta rörelsekostnader	-25 345	-29 946	-30 358	-31 018	-30 916
Rörelseresultat	-111 451	-115 230	-118 775	-103 588	-106 823

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 44 mnkr. Av detta avser 12 mnkr sjömättningsfartyg genom nya drivlinor för Anders Bure och Johan Månsson. Resterande investeringar avser utrustning för sjömätning (19,5 mnkr) samt IT-system m.m. (12,5 mnkr) bl.a. för kartstöd och stöd för djupdataprodukter.

Tabell 16, Investeringsbehov Sjögeografi

Sjögeografi, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Sjömättningsfartyg	3 040	-	5 500	36 000	15 000
Utrustning för sjömätning	-	4 200	6 600	6 600	8 100
IT-system m.m.	-	960	1 600	11 100	4 600
Summa	3 040	5 160	13 700	53 700	27 700

Sjötrafikservice

Sjöfartsverket ska tillhandahålla sjötrafikinformation, sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och understödja säkra och effektiva fartygsanlöp med kundnära tjänster.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund – Den sjötrafikservice Sjöfartsverket erbjuder ska präglas av hög kvalitet på internationell nivå och utgöra ”best practice” nationellt. Ledorden är sjösäkerhet, hållbarhet och smarta lösningar som ska ge kunden en upplevelse av framförhållning, direktstöd och tillit i en alltmer digital affärsmiljö.

Ambitionen på operativ nivå är att bidra till att förbättra kundrelationerna genom ett ökat externt deltagande i våra egna projekt, skapa direkta samarbeten för datautbyte mellan näring och myndigheter samt förenkla de vardagliga kontakterna med digitala hjälpmedel.

Målområde process – Digitalisering är huvudfokus och nödvändigt för Sjöfartsverkets processutveckling. Målet under treårsperioden är att förenkla samtliga gränssnitt med kunder och partners. Sjöfartsverket kommer med en kraftig investering att driftsätta ett helt nytt VTS-verktyg där både egna operatörer, fartygsbefäl och partners kommer att kunna erhålla snabbare, tydligare och öppnare trafikinformationstjänst samt förbättrat nautiskt beslutsstöd. Sjöfartsverkets radarnät kommer under en sexårsperiod att förnygras vilket också bidrar till en stärkt VTS-tjänst.

I projektet ”Digital Transformation av Sjöfartsnära Tjänster” kommer ökad automatering och nya digitala plattformar att möjliggöra ett väsentligt förbättrat och förenklat förfarande för obligatoriska fartygsanmälningar, beställningstjänster och övrig anlöpservice. En viktig förutsättning är att hela sjöfartsbranschen, inklusive myndighetssfären, bidrar till ett förändringsklimat

som underlättar regelverkens utveckling i samma takt. Inte minst för de effekter som införandet av ett sameuropeiskt Maritime Single Window enligt en ny EU-förordning medför.

Inledningsvis kommer ett kundnära samarbete initieras för att definiera och utveckla en branschgemensam anlöpsprocess. En preliminär kartläggning har genomförts vilket ska förankras med övriga anlöpsaktörer. Här behöver standardiseringsarbeten genomföras och synkas med internationell utveckling inom områdena tull och havsövervakning.

Utifrån det samarbete Sjöfartsverket driver i Gothenburg Approach med Göteborgs Hamn AB sedan 2012 skall en förstärkt etablering med liknande samarbeten utvecklas i Stockholm och i Öresunds-området.

I takt med vår digitala processutveckling sker ett kontinuerligt samarbete med IT-avdelningen för att vitalisera befintlig systempark men också för att genomföra nödvändig förnyelse inom våra förvaltningsobjekt. Successivt kommer Sjöfartsverket att eftersträva att länka samman process- och systemförvaltning till en genomarbetad informationsförvaltning tillsammans med både interna och externa samarbeten.

Målområde affärsutveckling – Den systematiska processutveckling av anlöpsprocessen som inletts kommer de närmaste åren vara vägvisare gällande vår tjänsteutveckling samt även öppna upp nya tjänsteområden och nya affärsmöjligheter.

Sjöfartsverket kommer med nya verktyg att kunna bevaka större geografiska ytor och öka förmågan att dela inhämtad information. Under den kommande femårsperioden förväntas förbättrade digitala kommunikationstjänster vilket resulterar i helt andra möjligheter att i realtid och dygnet runt utbyta information med sjötrafiken. Detta öppnar upp för en ökad proaktiv och automatiserad anlöpsplanering med minskade ledtider och betydligt färre förseningar. ”Just-in-time” och miljöanpassade anlop kan realiseras med stöd av ett branschgemensamt synsätt på Port Call Management-funktioner där sjöfarten utgör en sömlös aktör i den totala transportkedjan.

En tydlig processorientering är nödvändig både internt och tillsammans med näringen. Ett utökat samarbete med hamnar, transport- och godsägare och ett tvärfunktionellt arbetssätt inom våra egna verksamheter med ny tjänstedesign kommer att reducera dagens flaskhalsar, dubbelarbeten och behovet av mänsklig handpåläggning. Nya betaltjänster möjliggör att reducera onödiga mellansteg och tidsödande kontrollfunktioner. Dagens kompetenser växlas över till områden som öppnas upp på en ny digital affärsplattform.

Sjöfartsverket vill bidra till mindre komplexa affärsmodeller och tydligare interaktioner mellan kund och leverantörer av anlopstjänster. Den största

utmaningen kommer att vara balansen mellan en explosiv tjänsteutveckling och ökade krav på informationsdelning, redundans och cybersäkerhet. En stark och uthållig digital infrastruktur är en nödvändig förutsättning men utgör också ett nytt riskområde där skalbar riskhantering är lika nödvändig.

Målområde medarbetare – Konkurrenten om nautiska kompetenser är stor och förutspås bli ännu svårare. Detta resulterar i en direkt risk då sådan kompetens är nödvändig inom flera kärnverksamheter. Rollen som operatör i VTS eller på Sweden Traffic kräver sjökaptensexamen för anställning och genomgår därefter en internationellt certifierad utbildning. Behovet av samverkan mellan kärnverksamheterna, HR och utbildningsinstituten för att hitta vägar till en framtida rekryteringsbas är därmed av yttersta vikt. Resultatet av detta ska helst föranleda ett utökat rekryteringsunderlag inom landet men verkligheten gör att Nordeuropa är en troligare utväg. Arbetsväxling som nautiker inom Sjöfartsverket är också en möjlighet till individuell utveckling.

Andra kompetensområden där en försörjningsplan krävs finns i det digitala samhället där dataanalys, internetsampling, processutveckling, systemkrav, informationsförvaltning och integrationsteknik är exempel på områden där gränsen mellan IT och operativ verksamhet suddas ut. Nya områden som kräver fördjupade kunskaper är kundutveckling och kundsupport som kan bli viktiga nyckelområden inom en tioårsperiod.

Målområde miljö – På miljöområdet bidrar samtligt utvecklingsarbete till att transportsystemet minskar sin totala belastning på havs- och kustmiljöer. Genom proaktiv anlöpskontroll och tidigt digitalt informationsutbyte kan ruttoptimering och fartkontroll hjälpa både sjöfartens operatörer och dess direkta transportköpare att nå sina och samhällets effektivitetsmål på snabbare och miljövänligare transporter.

Digitalisering har också oväntat stora besparingseffekter när det gäller energianvändning vilket blir en direkt följd av ökad automatisering och andra digitala val. Exempelvis kan resandet i hög grad reduceras genom nya digitala former för kommunikation och interaktion i olika besluts- och produktionsprocesser.

Resultatprognos

Intäkterna utgörs i huvudsak av utbildningar, lokalhyror från informationscentralen i Malmö vilken drivs i samarbete med Försvarsmakten i Danmark samt externa uppdrag. Framtida affärsutveckling inom verksamhetsområdet kan innebära att nya intäktsområden uppstår inom hamnnära tjänster, tillfälliga övervakningsuppdrag och ett ökat utbildningsbehov i Östersjöområdet. En stärkt intäktskontroll bidrar till ett förbättrat rörelseresultat totalt. Verksamheten påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Tabell 17, Resultaträkning Sjötrafikservice

Resultaträkning Sjötrafikservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	9	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	3 893	1 400	1 402	1 409	1 420
Summa rörelseintäkter	3 902	1 400	1 402	1 409	1 420
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-52 628	-49 450	-45 279	-46 307	-45 357
Övriga externa kostnader	-10 854	-12 766	-14 403	-13 404	-13 258
Avskrivningar	-2 291	-4 070	-3 963	-3 827	-3 827
Summa direkta rörelsekostnader	-65 773	-66 286	-63 645	-63 538	-62 442
Resultat före indirekta rörelseposter	-61 871	-64 886	-62 243	-62 129	-61 022
Indirekta rörelseintäkter	1 963	1 612	1 624	1 606	1 587
Indirekta rörelsekostnader	-19 087	-22 552	-22 997	-23 359	-23 282
Rörelseresultat	-78 995	-84 826	-83 616	-83 882	-82 717

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 43,7 mnkr bestående av investeringar i nytt VTS-system (30,4 mnkr) samt digital transformation av sjöfartsnära tjänster (13,3 mnkr).

Tabell 18, Investeringsbehov Sjötrafikservice

Sjötrafikservice, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Sjöfartsnära tjänster	-	7 575	7 272	3 000	3 000
VTS-centraler	38	35 709	30 452	-	-
Summa	38	43 284	37 724	3 000	3 000

Isbrytning

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

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - Servicenivån som Sjöfartsverket ska erbjuda avseende isbrytning ska styras av kunderna som är beroende av en fungerande vintersjöfart. Det åligger Sjöfartsverket i uppdraget från riksdagen att möjliggöra att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå. Det är också i linje med de internationella överenskommelserna som finns mellan Östersjöländerna, framförallt mellan Sverige och Finland, där målet är att servicenivån ska utvecklas gemensamt för att ge bästa service till industrin som påverkas av isförhållanden. Kraven på en fungerande isbrytningsverksamhet kommer inte förändras under inledningen av 2020-talet. Isbrytningen är avgörande för en

konkurrenskraftig industri längs norrlandskusten.

Målområde process - Sjöfartsverkets nuvarande isbrytarflotta behöver förnyas. Skälen är att fartygen är gamla med risk för att drabbas av haveri. Givet fartygens ålder tillverkas inte heller reservdelar längre. För att säkerställa att Sjöfartsverket kan uppfylla sitt uppdrag, enligt instruktion, har processen med att omsätta dagens ålderstigna tonnage inletts. Detta genom att designfasen för nästa generation isbrytare påbörjats.

Genom tillräckliga isbrytarresurser säkerställs verksamheten även under normala till stränga isvintrar. Det är därför av stor vikt att även denna typ av fartyg finns tillgängliga. I samband med omsättning av ordinarie isbrytare planeras de ersätta fartygen att utnyttjas i beredskap som reserv under en kortare period. Därmed ges möjlighet att, vid behov, utnyttja dessa som balanserande resurser innan de definitivt avyttras. Detta innebär i sin tur mindre behov av att hyra in extra isbryartonnage. Genom samverkan med Kustbevakningen har möjligheten att kunna utnyttja deras större fartyg som balanserande resurser tidigare prövats med goda resultat.

Målområde affärsutveckling - Sverige och Finland har ett väl utvecklat operativt samarbete genom samutnyttjande av ländernas isbrytare. Genom fortsatt samverkan även inom design och byggnation av kommande isbrytarresurser skulle ytterligare gemensamma effektivitetsvinster kunna uppnås. Dels genom att samverka i arbetet med designen för nästa generations isbrytare och dels en eventuell gemensam seriebyggnation av kommande isbrytarresurser.

Målområde medarbetare - Inom planperioden upphör avtalet avseende management för isbrytarna. Innan eventuell förnyad upphandling av denna tjänst görs ska fortsatt management ses över. Även möjligheten till ett gemensamt finskt-svenskt management bör beaktas.

Målområde miljö - Dagens isbrytare är till stor del undermåligt anpassade till kommande miljökrav. I samband med nybyggnation av nästa generations isbrytare måste hänsyn tas till att maskineri ska kunna anpassas eller möjliggöras för anpassning till en kommande fossilfri framdrivning.

Resultatprognos

Av de övriga externa intäkterna avser merparten uthyrning av isbrytare under tider då de inte används för isbrytning. I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för SLU:s (Statens Lantbruks Universitet) forskningsfartyg, där Sjöfartsverket har ett rederiansvar. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognoserna under planperioden utgår från en lindrig isvinter. Från 2023 ökar avskrivningarna till följd av investeringar i nya isbrytarfartyg.

Tabell 19, Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning total, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	83 404	104 763	79 830	80 598	85 001
Summa rörelseintäkter	83 404	104 763	79 830	80 598	85 001
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-26 115	-24 575	-22 729	-22 979	-23 438
Övriga externa kostnader	-336 797	-344 172	-333 163	-334 162	-338 682
Avskrivningar	-17 519	-18 992	-20 997	-20 938	-50 696
Summa direkta rörelsekostnader	-380 431	-387 739	-376 889	-378 079	-412 816
Resultat före indirekta rörelseposter	-297 027	-282 976	-297 059	-297 481	-327 815
Indirekta rörelseintäkter	4 344	3 567	3 594	3 555	3 513
Indirekta rörelsekostnader	-42 242	-49 909	-50 896	-51 696	-51 526
Rörelseresultat	-334 925	-329 318	-344 361	-345 622	-375 828

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 2,8 mdkr. Investeringarna avser nästan uteslutande design- och påbörjad byggnationsfas för ersättning av befintlig isbrytarflotta. Utöver detta finns investeringar (10 mnkr) för bryggutrustning för redan existerande isbrytarflotta. Notera att investeringsplanen är preliminär då omständigheterna för flottans förnyelse ännu inte är fastställda.

Tabell 20, Investeringsbehov Isbrytning

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Fartyg	-7 553	17 422	301 150	751 600	1 790 000
Summa	-7 553	17 422	301 150	751 600	1 790 000

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverkets ansvarar för sjö- och flygräddningen genom ett samverkanssystem med egna och andras resurser, och bistår nödställda eller hjälpbehövande utan vinstintresse eller kostnad för dessa. Sjöfartsverket leder och koordinerar samtliga insatser inom det statliga ansvarsområdet genom Sjö- och flygräddningscentralen JRCC (Joint Rescue Coordination Centre).

Utvecklingsinsatser 2021-2027

Målområde kund - Sjö- och flygräddningen finansieras enligt en fastställd finansieringsmodell där respektive kravställare bekostar sin andel av systemet. De kravställare som bekostar verksamheten är handelssjöfarten genom farledsavgifterna, kommersiella luftfarten genom det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol, Försvarmakten samt anslag över statsbudgeten direkt till Sjöfartsverket, vilket främst avser fritidsbåtssektorn och allmänflyget.

De strategiska kundbehov som framförallt identifierats i SAR 2.0, vilket är ett strategiprojekt, handlar om en transparens i leverans och kostnader, samt en ökad effektivitet i samhällets totala resursutnyttjande. Därför är strategisk samverkan och transparens i leverans prioriterat i verksamhetsplanen.

Den dimensionerade målsättningen för verksamheten för svensk sjö- och flygräddning är:

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

Flera utredningar, 112-utredningen, Räddningstjänstutredningen m.fl., samt Sjöfartsverkets egen utredning inom SAR 2.0 visar enhetligt på vikten av att utveckla förmågan till integrerad ledning och parallella uppdrag i framtidens SAR-system. Ett konkret exempel på detta är att ledningssystemet vid JRCC utvecklas med automatisk överföring av ärende (inklusive position) från SOS alarm vilket bidrar till en kortare tid till undsättning för den nödställda. Ett ytterligare exempel är det aktörsgemensamma projektet SamSAR.

Målområde process - Arbete pågår med ett löpande effektiviseringsarbete för att reducera verksamhetens kostnader. Den största enskilda effekten uppnås genom att täcka behovet av operativ personal på JRCC och Helikopterenheten. En stigande personalomsättning försvårar dock detta och kostnaderna för dubbelgång och utbildning av nyanställda har ökat samtidigt som kostnaderna för övertid minskat ännu mer.

SAR 2.0 är ett strategiprojekt som med bred förankring internt och externt listat sju viktiga utmaningar för verksamheten 2027-2037:

1. Att möta de nya och fortsatt ökade förväntningarna från nödställda privatpersoner,
2. Att i större utsträckning bidra till krisberedskap och totalförsvaret,
3. Att samhällets resurser används mer effektivt,
4. Att verksamheten är adekvat och transparent finansierad,
5. Att med ny teknik dela information och leda resurser effektivare och med högre kvalitet,
6. Att med förbättrad samverkan och ledarskap bedriva insatser effektivare och med högre kvalitet,

7. Att attrahera och säkerställa tillgång till livräddande personella resurser och deras förmåga

Dessa mynnar ut i ett antal strategiska inriktningar för sjö- och flygräddningsverksamheten som behövs fram till 2027 för att möta dessa utmaningar:

- Säkerställa resurser och samverkan i systemet
- Ta hävstång på system och teknik
- Synas och förmedla stolthet för systemet
- Ha kontroll över och förståelse för juridiska och ekonomiska förutsättningar

Målområde affärsutveckling - Parallellt med räddningsinsatser i oländig terräng pågår ofta även en sjukvårdsinsats. Tillsammans med Socialstyrelsen har Sjöfartsverket bedrivit projektet SamSAR som påvisar ett antal potentiella utvecklingsområden vid samverkande insatser som verksamheterna behöver omhänderta under treårsperioden. Nedan följer ett antal av de förslag på projekt SamSAR belyst som utvecklingsområden för ökad framtida förmåga:

- Sjöfartsverket och Polismyndigheten föreslås tillsammans med MSB utreda utökad samverkan mellan sjö-, flyg- och fjällräddning
- Sjöfartsverket ska i samråd med respektive huvudman utreda och föreslå en nationell beredskapsplan för aktörsgemensamma insatser i oländig miljö, inklusive MRO händelser
- Sjöfartsverket, Polismyndigheten och berörda regioner uppmanas upprätta överenskommelser om samverkan och ledning samt formerna för medföljande sjukvårdspersonal, vid insatser såväl innanför som utanför territorialgränsen
- Polismyndigheten och Sjöfartsverket bör, var för sig, men i samråd med övriga berörda hemställa om författningsändringar i syfte att möjliggöra att räddningstjänstpersonal kan utföra begränsade hälso- och sjukvårdsuppgifter på uppdrag av regionen
- Sjöfartsverket föreslås att, i samråd med Socialstyrelsen, utreda frågan om TMAS (Tele Medical Assistance Service) för att ta fram förslag på hur denna tjänst bör organiseras

Målområde medarbetare - De senaste åren har framförallt den införlivade helikopterverksamheten varit högt belastade av dels arbetsrättsliga frågor relaterade till införlivningen samt anpassning till de krav som råder i en myndighet (exempelvis upphandlingar, rapporteringskrav m.m.). Detta har inneburit en obalans mellan resurser och uppgifter vilket resulterat i en back-log. Under 2019 genomförde Transportstyrelsen en utredning som redovisades i en rapport. Slutsatsen i rapporten var att flygsäkerhetsarbetet hade allvarliga brister,

vilket kan relateras till ovanstående. För att återfå en balans krävs under treårsperioden en kombination av förstärkning via gemensamma stödfunktioner samt inom avdelningens egen administration och ledning. Detta är en förutsättning för att bedriva ett bra flygsäkerhetsarbete, upprätta en god flygsäkerhetskultur samt skapa en stolthet bland medarbetarna i verksamheten.

Målområde miljö - Sjöfartsverket samverkar med hyresvärdar att vid nyproduktion säkerställa användning av energieffektiva lösningar och byggnadsmaterial.

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att intäkter från handelssjöfart, kommersiell luftfart, Försvarsmakten samt anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Efter införandet av det nya helikoptersystemet har kostnaderna stabiliserat sig och beräknas även under planperioden kvarstå på en relativt konstant nivå. Både intäkter och kostnader 2019 påverkas av försäljningen av verkets gamla räddningshelikoptrar.

Tabell 21, Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	179 847	156 390	153 733	153 495	159 495
Summa rörelseintäkter	335 036	311 579	308 922	308 684	308 684
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-222 941	-232 075	-236 563	-241 229	-246 102
Övriga externa kostnader	-223 150	-205 173	-211 039	-216 995	-227 230
Avskrivningar	-54 992	-64 404	-64 146	-64 301	-64 276
Summa direkta rörelsekostnader	-501 083	-501 652	-511 748	-522 525	-537 608
Resultat före indirekta rörelseposter	-166 047	-190 073	-202 826	-213 841	-228 924
Indirekta rörelseintäkter	4 666	3 831	3 860	3 819	3 773
Indirekta rörelsekostnader	-45 371	-53 606	-54 666	-55 526	-55 343
Rörelseresultat	-206 752	-239 848	-253 632	-265 548	-280 494

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till 13,6 mnkr varav 5,8 mnkr avser investeringar i IT-system och 7,8 mnkr investeringar i helikopterbaser.

Tabell 22, Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
IT-system	644	1 800	1 900	1 900	1 900
Helikopterbaser	986	4 600	3 550	2 750	1 500
Räddningshelikoptrar	28	2 000	-	-	-
Övrigt	26	150	-	-	-
Summa	1 684	8 550	5 450	4 650	3 400

Sjömansservice

Sjöfartsverkets Sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO. Verksamheten är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid samt kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. På serviceanläggningarna får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Många fartygsbesättningar har inte tillgång till bredbandsanslutning ombord. Ett pågående arbete med en målbild för 2027 med utblick mot 2040 ska visa hur Sjömansservice behöver utveckla och anpassa verksamheten till omvärldens förändringar och behov.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - Tjänsteutbudet och verksamhetens form grundar sig på besättningarnas efterfrågan. Genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag kan Sjöfartsverket anpassa servicen för att möta de behov som identifieras. Kundnöjdhetsmätningar genomförs löpande. Den service Sjömansservice erbjuder ger ombordanställda en mer meningsfull fritid. Hälsofrämjande aktiviteter som motion, upplevelser och kultur förbättrar väl måendet och skapar ett nödvändigt avbrott i arbetet ombord. Det bidrar till en säkrare sjöfart.

Målområde process - Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att ge uppmuntran och stöd till Sjöfartsverkets samarbetspartners kan servicen till besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige. En viktig fråga är tillgång till trådlös internetuppkoppling för gästande sjöfolk i svenska hamnar. Sjöfartsverket utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Idag använder många kunder mobila enheter för att nå Sjöfartsverkets digitala

informationskanaler. Fokus prioriteras på att anpassa dessa kanaler efter dagens behov och teknik.

Målområde affärsutveckling - Genom att förvalta och utveckla samarbeten, både internt och externt, möjliggörs utökning av servicen på ett kostnadseffektivt sätt så att fler kunder kan ta del av den. Goda exempel är samlokaliseringarna med Sjömanskyrkan i Norrköping och Stockholm. Bidragsansökningar från stiftelser och utökad utthyrning är mål som förbättrar ekonomin.

Målområde medarbetare - För att bibehålla den låga personalomsättningen är det viktigt med tydliga arbetstidsavtal. Framtidsprogrammet involverar flera medarbetare och har resulterat i effektiviseringar som kommer leda till att uppsatta mål realiseras.

Målområde miljö - Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter. Under planperioden är målsättningen att köpa in verksamhetens första eldrivna fordon samt att fortsatt arbeta för att få till stånd mer effektiva transporter. För anläggningarna, sjömansklubbarna, eftersträvar Sjöfartsverket moderna energieffektiva lösningar och apparaturer för hållbar drift.

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 23, Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	5 084	4 710	3 948	3 995	4 051
Summa rörelseintäkter	5 084	4 710	3 948	3 995	4 051
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-13 949	-13 959	-14 284	-14 513	-14 703
Övriga externa kostnader	-8 738	-6 689	-5 358	-5 413	-5 454
Avskrivningar	-782	-546	-482	-461	-416
Summa direkta rörelsekostnader	-23 469	-21 194	-20 124	-20 387	-20 573
Resultat före indirekta rörelseposter	-18 385	-16 484	-16 176	-16 392	-16 522
Indirekta rörelseintäkter	483	396	399	395	390
Indirekta rörelsekostnader	-4 694	-5 545	-5 655	-5 744	-5 725
Rörelseresultat	-22 596	-21 633	-21 432	-21 741	-21 857

Investeringsbehov

För åren 2021-2023 beräknas investeringsbehovet uppgå till en mnkr i form av nya fordon.

Tabell 24, Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Nya fordon	895	-	500	500	-
Summa	895	-	500	500	-

Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner belägen i Norrköping. Gemensamma funktioner avser rederi, ekonomi och styrning, HR, IT, inköp, juridik, kommunikation samt registratur och arkiv. Delar av dessa funktioner finns i den gemensamma servicefunktionen (GSF) som verket har bildat tillsammans med Luftfartsverket.

Rederiet

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och att dessa är funktionella och ändamålsenliga för aktuell verksamhet. Vidare tillser rederiet att fartygen hålls certifierade, dvs. att de är sjövärdiga, miljö värdiga samt upprätthåller en god arbetsmiljö. Rederiet säkerställer en effektiv förvaltning av fartygsflottan vilket innebär ett samordningsansvar för investeringsfrågor för samtliga fartyg. Gällande isbrytarna och vissa av arbetsfartygen har rederiet också drift- och bemanningsansvar.

Utvecklingsinsatser 2021-2023

Målområde kund - För att tillgodose de operativa verksamheternas behov är rederiet inne i en period av ökad nybyggnation, utöver projektet Isbrytare 2020 (IB2020) pågår upphandling av ett farledsfartyg för Trollhätte kanal samt framtagning av underlag för upphandling av "Lotsbåt västkusten". Under perioden kommer det även påbörjas planering för nästa lotsbåtstyp och ersättning av farledsfartyg.

Målområde process - För att nå målen om sjövärdiga, miljö värdiga fartyg med en god arbetsmiljö samt att ta det tillsynsansvar som följer ett fartyg som ägs av staten och uteslutande används för statsändamål, har Rederiet upphandlat ett tillsynsorgan för tredjepartstillsyn. För att nå målet om certifierade fartyg har Rederiet dessutom upphandlat ett underhållssystem, dessa två kommer att implementeras på fartygen. Även de interna överenskommelserna om nyttjande av fartyg har uppdaterats och anpassats mot ny tillsynsregim, nytt organ för tredjepartstillsyn och underhållssystem.

Målområde affärsutveckling - Fartygsflottan anpassas löpande efter Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra aktörer skapar Sjöfartsverket möjlighet till merutnyttjande. För närvarande diskuterar Sjöfartsverket med SGU om övertagande av rederiverksamheten beträffande SGU:s fartyg *Ocean Surveyor*. Överkapacitet på isbrytarna under isfria delar av året används för extern verksamhet när detta är möjligt. Sjöfartsverket eftersträvar en utökad samverkan med andra myndigheter och kan på så vis minska samhällskostnaderna.

Rederiet leder även arbetet med anskaffningen av en ny isbrytarflotta. Projekt IB 2020 med målsättningen att vidmakthålla dagens servicenivå genom att successivt ersätta tre av fyra stora isbrytare senast 2030.

Målområde miljö - I linje med Sjöfartsverkets strategiska mål för ökad hållbarhet ska fartygens belastning på miljön minska. Detta sker genom effektivisering av befintlig utrustning och vid nybyggnation beaktas ett bredare miljöperspektiv med framdrivning, drivmedel, skrovform, utrustning, färg etc. Som en del i effektivisering av drift och underhåll kommer ett förarstödsystem specificeras, upphandlas och implementeras. Målsättningen är att användarnas och Rederiets behov om effektivare underhåll, drift, vägval etc. skall nås.

Kompetensförsörjning

För att framtidssäkra Sjöfartsverket utifrån ett hållbart långsiktigt perspektiv behövs en strategisk kompetensförsörjning som ständigt utvecklas för att möta framtida krav och verksamhetsbehov. Detta beskrivs i Sjöfartsverkets kompetensförsörjningsplan för 2020-2023.

Värdegrund och likabehandling. Sjöfartsverkets organisationskultur ska präglas av ett gemensamt synsätt och förhållningssätt där alla har samma möjligheter och rättigheter. Det innebär bl.a. att alla ska ha rätt till en god arbetsmiljö, att underlätta förenande av arbete och föräldraskap, att lika förutsättningar råder vid rekrytering och kompetensutveckling samt att det inte förekommer osakliga löneskillnader.

Sjöfartsverket ska årligen öka andelen kvinnor i ledande befattningar och inom kärnverksamheten. Fram till 2027 ska andelen kvinnor i ledande befattningar uppgå till 30 procent och andelen kvinnor i kärnverksamheten ska uppgå till 25 procent. Utvecklingen från 2017 till 2018 ser ut enligt följande:

- 2017: Totalt 24 procent, inom kärnverksamheten 12 procent
- 2018: Totalt 23 procent, inom kärnverksamheten 14 procent

Under planperioden ska detta arbete drivas med utgångspunkt i den strategiska kompetensförsörjningsplanen, exempel på utgångspunkt i arbetet är att öka antalet ansökande kvinnor genom att se över kompetenskraven för olika

befattningar.

Ledarskap och medarbetarskap. På Sjöfartsverket är övertygelsen att ledarskapet och medarbetarskapet behöver gå hand i hand då det är i samklang mellan dessa som resultat skapas. Under 2019 har Sjöfartsverkets ledningsmodell och ledarprogram vidareutvecklats vilket alla chefer ska ha genomfört till och med 2020. Målsättning med programmet är att bygga en samsyn bland cheferna om vilket ledarskap som krävs i resan mot *ett* Sjöfartsverk. Syftet är också att bygga samverkande nätverk samt ge cheferna inspiration, mod och verktyg att leda i vardagen och i förändring. Programmet rustar dessutom cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet vilket skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som främjar den utvecklingsinriktade organisation Sjöfartsverket vill vara. Under 2020 fortsätter arbetet med att ta fram och befästa det medarbetarskap Sjöfartsverket vill ha med utgångspunkt i ledningsmodellen. Senast 2020 ska alla medarbetare ha medarbetarsamtal och en individuell utvecklingsplan.

Kollektivavtal. Som affärsverk lyder Sjöfartsverkets myndighets- och verksamhetsutövning under det centrala kollektivavtalet, Affärsverksavtalet (AVA), som är tecknat av Arbetsgivarverket och de centrala fackliga organisationerna (Seko, Saco-S och OFR-S). Affärsverksavtalets konstruktion innebär att det behövs kompletteringar i form av centralt/lokalt avtal för respektive affärsverk. Sjöfartsverkets centrala/lokala kollektivavtal tecknades i början av 90-talet som ett tillägg till AVA för Sjöfartsverket, AVASJÖ. Över tid har en mängd lokala avtal träffats mellan Sjöfartsverket och de lokalfackliga organisationerna. I vissa fall är det flera liknande avtal, vilket gör att det är en stor mängd avtal som behöver följas upp och utvecklas. Under planperioden fram till 2023 kommer en revidering och verksamhetsanpassad utveckling av AVASJÖ, och underliggande kollektivavtal, att genomföras. Detta kommer att bidra till förutsättningar att skapa ett kostnads- och verksamhetseffektivt Sjöfartsverk utifrån de strategiska målen inom Framtidsprogrammets målsättning.

Resultatprognos

Verkets gemensamma funktioner för administration i Norrköping omfattas av ekonomi och styrning, HR, utbildning, juridik, kommunikation, rederi samt den gemensamma servicefunktion (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket bildat tillsammans. Under ett antal år har skett en satsning för att stärka verkets förvaltningsorganisation. I slutet av planperioden kommer dock en anpassning ske och kostnaderna beräknas minska med 5-10 mnkr i den samlade administrationen i verket. Personalkostnaderna 2019 påverkas positivt av lägre pensionskostnader än normalt. I 2020 års budget återfinns en reserv om 20 mnkr för oförutsedda händelser samt aktiviteter och projekt som beslutas av verkets ledning.

Tabell 25, Resultaträkning Gemensamma funktioner

Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	21 089	18 200	18 200	18 200	18 200
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	11 087	8 224	8 419	8 135	7 822
Summa rörelseintäkter	32 176	26 424	26 619	26 336	26 022
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-188 472	-223 782	-227 599	-231 811	-231 973
Övriga externa kostnader	-114 310	-137 428	-138 646	-139 560	-137 876
Avskrivningar	-10 121	-8 488	-10 762	-11 566	-11 824
Summa rörelsekostnader	-312 903	-369 698	-377 007	-382 937	-381 673
Rörelseresultat	-280 727	-343 274	-350 388	-356 602	-355 651

Myndighetsuppgifter

Sjöfartsverkets myndighetsuppgifter omfattar forskning och innovation (FoI), planering inom ramen för totalförsvaret samt kunskaps- och utredningstjänst. Myndighetsuppgifterna styrs av de transportpolitiska målen och omfattar de uppdrag som pekats ut av regeringen i instruktionen samt enskilda utredningsuppdrag som ges Sjöfartsverket.

Forskning och innovation

Sjöfartsverket fokuserar sin FoI-verksamhet på de områden där det finns en utvecklingspotential för förnyelse, rationalisering och effektivisering – inom såväl Sjöfartsverkets egen verksamhet som inom sjöfarten som helhet samt där Sjöfartsverket genom kompetens och kunskap har mest att bidra med och inom dessa områden. Dessa fokusområden är:

- Digitalisering
- Automatisering
- Informationsdelning
- Robust och precis positionering
- Sea Traffic Management (STM)

Digitaliseringen och de standarder och digitala infrastruktur som tagits fram inom ramen för Sea Traffic Management-programmet bidrar till att skapa förutsättningar för såväl nya tjänster som för affärsutveckling. Exempel på satsningsområden som Sjöfartsverket utvecklar med hjälp av forskning och innovation är:

- Det digitala anslöpet

- Digitala och uppkopplade farleder
- Sea Traffic Management (STM)
- Simulatortjänster
- Navigationsassistanstjänster från land

Hur ska vi arbeta?

En förutsättning för forskning och innovation (FoI) samt för en proaktiv och innovativ tjänste- och affärsutveckling är att det finns en kultur inom Sjöfartsverket som främjar nytänkande, tjänsteutveckling och innovation. Det krävs ett öppet sinne för att nyttja den nya tekniken och lära från andra sektorer. Inte minst luftfarten både är och kommer fortsatt att vara en källa till inspiration till innovation och nya tjänster.

Sjöfartsverkets initiativ och ledande roll i en rad olika internationella FoI-projekt har visat hur Sjöfartsverket bidrar till utveckling, förnyelse samt tar ett konkret ansvar för framtidens sjöfart genom innovation och tjänsteutveckling. Sjöfartsverket bidrar i detta deltagande också till att olika system blir kompatibla med varandra. En viktig komponent har varit ett aktivt arbete med att bidra till internationella standarder och en utvecklad maritim digital infrastruktur.

Sjöfartsverket behöver i forsknings- och innovationsverksamheten aktivt samverka med industrin, sjöfartsnäringen, andra myndigheter samt akademien i Sverige och internationellt. De internationella regelverken och sjöfartens globala dimension gör att samverkan utanför Sveriges och Europas gränser är nödvändig. En nära samverkan inom EU möjliggör också extern finansiering från EU:s olika finansieringsprogram.

Planering inom ramen för totalförsvaret

Totalförvarsplaneringsarbetet fortlöper inom Sjöfartsverket. Det finns ett antal konkreta krigsförmågehöjande åtgärder som framtagits internt varav några områden är listade nedan. Delar av planeringsarbetet sker i samverkan med övriga myndigheter, främst i samverkansområdena; transporter (SOTP) och skydd, undsättning och vård (SOSUV). Transportmyndigheterna (Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket) har ett närmare samarbete med hänsyn till Trafikverkets trafikslagsövergripande uppdrag vilket är formulerat i deras instruktion § 3a. Detta handlar främst om transportmyndighetens gemensamma frågor som inte direkt berör andra myndigheter. Exempel på frågor är hur transportmyndigheterna ska nå ut till näringslivet, vilka samverkansbehov finns mellan myndigheterna i transportfrågorna etc.

Sjöfartsverkets interna arbete med krigsplanering fokuseras nu, bland annat, på nedanstående områden:

- Utveckling av krigsorganisationen och ledningsfunktioner under krig

- Omhänderta de åtgärdsförslag som tagits fram för att höja Sjöfartsverkets krigsförmåga
- Ta fram relevanta utbildningar för att höja kunskapen inom området
- Öva inom egen organisation internt för att utveckla förmågan inledningsvis med inriktning på ledningsfunktioner för att sedan utveckla övningsverksamheten
- Delta i Totalförsvarsövningen 2020 (TFÖ 2020) med centrala funktioner på nationell nivå i samverkan med övriga transportmyndigheter
- Ta fram underlag för den fortsatta totalförvarsplaneringen till departementet enligt givet regeringsuppdrag i samverkan med övriga transportmyndigheter

Vikten av samverkan mellan transportmyndigheterna, Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är vital för att planeringsarbetet ska uppnå en samordning som stärker den svenska totalförsvarsförmågan.

Expertstöd- och utredningstjänst

Enligt den 1§ i Sjöfartsverkets instruktion framgår det att Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen ska uppnås. Sjöfartsverkets stödfunktioner analyserar och följer upp hur sjöfarten och sjö- och flygräddningen utvecklas i förhållande till dessa mål. Sjöfartsverket har specialister inom olika kompetensområden som ger råd och stöd inom det unika kompetensområdet samt verkar för att minska negativ miljöpåverkan. Syftet och inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare samt att föra dialog med kunder och intressenter på ett öppet och rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle.

Analys och utredning - Som nämnt ovan ska Sjöfartsverket, enligt regeringens instruktion, verka för att de transportpolitiska målen uppnås, vilka uppdaterades i slutet på 2019. Mot bakgrund av att det transportpolitiska funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet bildar Sjöfartsverket under första kvartalet 2020 en miljö- och hållbarhetsenhet. Vidare kommer Sjöfartsverket under 2020 att genomföra ett utvecklingsarbete gällande Sjöfartsverkets omvärldsanalys. Inom ramen för uppdraget kommer särskilt fokus riktas på omvärldsanalysens bidrag till Sjöfartsverkets strategiska analys.

Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från Regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvaras frågor från bransch- och intresseorganisationer samt enskilda. En ytterligare viktig funktion är att vara en samrådspart med sjöfartskompetens till andra myndigheter, regeringen och övriga intressenter. Inom ramen för funktionen kommer Sjöfartsverket genom

analysverksamheten under den kommande treårsperioden intensifiera och inrikta sina samrådsaktiviteter mot de transportpolitiska målen genom ett transportslagsövergripande synsätt.

Resultatprognos

Myndighetsuppgifter inkluderar utredningstjänster, forskning och innovation samt övriga uppgifter som har klassificerats som myndighetsuppgifter. Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant. Under 2019 var EU-bidragen och kostnaderna kopplade till dessa klart lägre än normalt. Sjöfartsverket erhåller anslag för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar.

Tabell 26, Resultaträkning Myndighetsuppgifter

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023
Anslag	6 493	9 100	9 100	9 100	9 100
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	24 571	40 869	41 255	41 648	42 051
Summa rörelseintäkter	31 064	49 969	50 355	50 748	51 151
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-39 739	-42 887	-43 395	-44 311	-45 245
Övriga externa kostnader	-25 465	-45 942	-46 052	-46 266	-46 485
Avskrivningar	-696	-427	-436	-444	-453
Summa direkta rörelsekostnader	-65 900	-89 256	-89 883	-91 021	-92 183
Resultat före indirekta rörelseposter	-34 836	-39 287	-39 528	-40 273	-41 032
Indirekta rörelseintäkter	1 287	1 057	1 065	1 053	1 041
Indirekta rörelsekostnader	-12 516	-14 788	-15 080	-15 317	-15 267
Rörelseresultat	-46 065	-53 018	-53 543	-54 537	-55 258