

2022–2024



SJÖFARTSVERKETS

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN OCH TREÅRSPLAN



SJÖFARTSVERKET

INNEHÅLL

GD HAR ORDET.....	2
ANSLAGSFRAMSTÄLLAN	4
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur	9
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	10
EKONOMISKA VILLKOR.....	16
Ekonomisk situation till följd av Covid-19 pandemin	16
Ekonomiska mål.....	17
Ekonomisk översikt	19
Budgetunderlag.....	27
SJÖFARTSVERKETS UTGÅNGSPUNKTER.....	35
Transportpolitiska mål	35
Agenda 2030.....	37
Fossilfritt Sverige.....	38
SJÖFARTSVERKETS VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING	40
Strategiskt prioriterade utvecklingsområden.....	40
Sjöfartsverkets fem målområden	42
Målområde Process	42
Målområde Affärsutveckling.....	43
Målområde Medarbetare.....	43
Målområde Miljö.....	43
Sjöfartsverkets Framtidsprogram.....	44
UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSOMRÅDEN	46
Lotsning.....	46
Farleder	49
Sjögeografisk information.....	52
Sjötrafikservice	56
Isbrytning.....	58
Sjö- och flygräddning	60
Sjömansservice.....	64
Gemensamma funktioner.....	66
Myndighetsuppgifter.....	69

GD HAR ORDET

En återblick på året som gått måste naturligtvis börja i de tragedier som pandemin förorsakat. Samtidigt är det också i dessa sammanhang som det blir uppenbart att ord begränsar oss. Hur beskrivs en världsomfattande tragedi på några rader i ett förord? Många har förlorat en nära anhörig men pandemin har också omkullkastat hur själva samhällsordningen ser ut. Den sociala kontexten och hur människor interagerar ser idag annorlunda ut och näringslivet kämpar i många fall för sin överlevnad. Ödmjukt vill jag dock hålla fram att efter ett utmanande år är jag stolt över att vara generaldirektör för Sjöfartsverket. Vi har trots pandemin lyckats upprätthålla våra samhällsviktiga leveranser och säkerställt att både sjötransporter samt sjö-och flygräddning fungerar. Detta visar på att vi är att räkna med även vid en långvarig och mycket omfattande kris.

Sjöfartsbranschen har i likhet med övriga näringslivet sett stora nedgångar under det gångna året. Transportvolymerna har fallit även om nedgången inte har varit lika omfattande som för t.ex. flygsektorn. Den viktiga världshandeln har trots pandemin kunnat upprätthållas och godsvolymer till/från Sverige under 2020 har fallit med tre procent jämfört med 2019. Pandemins effekter har dock varit betydande för passagerar- och kryssningstrafiken och antalet kryssningar till Sverige har t.ex. minskat med över 90 procent.

Sjöfartsverkets ekonomi är beroende av godsvolym och hur många fartygsanlöp som görs och pandemin har därför påverkat verkets ekonomi påtagligt. Till det kommer en redan befintligt mycket besvärlig ekonomisk situation där det egna kapitalet är mycket svagt och soliditeten uppgick vid årsskiftet till endast 4,7 procent. Det finns stor risk att det egna kapitalet kommer att helt raderas under 2021, trots ett tillskott på 300 mnkr för att möta pandemins effekter på verkets ekonomi. Det tål att upprepas att verkets ekonomi inte har de ekonomiska förutsättningarna som krävs för att upprätthålla en väl fungerande verksamhet. Det beror inte på pandemin utan gällde redan innan - vi har helt enkelt inte förutsättningar att investera i anläggningstillgångar och utföra det underhåll som krävs för att långsiktigt genomföra våra uppdrag. Nuvarande avgifter får i dagsläget endast höjas i takt med inflationen och några ökade transportvolymerna till sjöss ser vi tyvärr inte ännu. Vi fortsätter att hålla hårt i sjöfartens och skattebetalarnas pengar och driver ett omfattande effektiviseringsarbete för att frigöra resurser. Men detta räcker inte utan ett ändrat ekonomiskt ramverk krävs för att upprätthålla vår samhällsviktiga verksamhet. Sjöfartsverket behöver en permanent möjlighet till intäktsökning antingen genom att få möjlighet att höja avgifterna eller att staten ökar sitt ansvarstagande från dagens 10 procent till cirka 20 procent. Jag är medveten om att höjda avgifter innebär problem att nå målet om överflyttning av gods till sjöss och om jag får välja välkomnar jag därför en ökad finansiering via anslag.

I prognosen för denna treårsplan är Sjöfartsverket återigen på gränsen till negativt kapital redan i år om det blir en hård vinter. Finanskrisen och ändrade regler för pensionsskulden ledde till kraftigt negativt kapital 2012 och 2013, varefter regeringen medgav ett anslagstillskott under åren 2014-2016. Regeringen har valt att pausa Sjöfartsverkets ekonomiska mål till 2024 vilket kan tolkas som att neddragningar av samhällsservicen inte ska göras trots att negativt kapital riskeras.

Ett första konkret steg att förbättra det ekonomiska ramverket skulle vara att genom nationell plan för infrastruktur finansiera de nya isbrytarna som behövs för att säkerställa att sjövägar hålls öppna i hela Sverige.

En god ekonomi är en förutsättning för att Sjöfartsverket kan bidra till samhällsutvecklingen och göra skillnad. Vi vill bidra till sjöfartens utveckling och tillsammans med branschen har vi därför startat ett utvecklingsprogram för effektivisering och förenkling av anläpet genom digitalisering.

Slutligen, Sjöfartsverket ska vara en attraktiv arbetsplats för alla. Sjöfarten är en bransch med hög mansdominans. Vi är helt beroende av att talanger med olika bakgrund och kön söker sig till oss. Därför arbetar Sjöfartsverket aktivt med jämställdhets- och likabehandlingsfrågor inom myndigheten. Den övergripande målsättningen är att öka andelen kvinnor i organisationen genom att skapa en arbetsplats där alla känner sig välkomna oavsett bakgrund och kön.

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN

För verksamhetsåret 2022 hemställer Sjöfartsverket:

- att myndighetens anslag avseende 1:4 höjs med 135,8 mnkr,
- att myndighetens anslag avseende 1:5 höjs med 83,9 mnkr,
- att myndighetens anslag framöver indexeras,
- att ett nytt anslag inrättas för att täcka kostnaderna för Maritime Single Window, MSW, på totalt sex mnkr per år samt,
- att regeringen formellt fastställer omfattningen av det statliga betalningsansvaret för Sjöfartsverkets finansiering enligt förslagen i denna anslagsframställan
- att begränsningsfaktorn för farledsavgiften tas bort.

Sammanfattning

Sjöfartsverket föreslår att anslagen 1.4 och 1:5 höjs samt att anslagen framöver indexeras. Vidare föreslås ett nytt anslag för medfinansiering av MSW för delar som nyttjas av andra samhällssektorer än sjöfarten. Ett sådant anslag föreslås sedan även komma att innefatta medfinansiering för *European Maritime Single Window environment* (EMSWe) vars utveckling och förvaltning sannolikt kommer läggas på Sjöfartsverket. Värt att understryka är att förvaltningskostnaden för EMSWe uppskattas bli dyrare än för nuvarande MSW. EMSWe innebär en EU-gemensam förvaltning som driver kostnader både genom administration och återkommande uppdateringar av IT-komponenter, detta i jämförelse med MSW där förvaltningen uteslutande beslutas inom Sverige.

Denna anslagsframställan, tillsammans med förslaget att i Nationell transportplan finansiera investering och drift av isbrytning, avser tydliggöra att ett förändrat ramverk som innebär ekonomiska förstärkningar är helt avgörande för att Sjöfartsverket ska kunna bedriva verksamheten. I denna anslagsframställan föreslås därför att begränsningsfaktorn som reglerar farledsavgiftens höjning tas bort och/eller att ett ekonomiskt tillskott ges genom nytt anslag, liknande det som gavs under 2020. I treårsplanen lyfter Sjöfartsverket även fram de ytterligare krav som tillkommit verket och som inom några år påverkar en redan svag ekonomi än mer negativt. För att Sjöfartsverket ska kunna ställa om fartygsflottan, bestående av cirka 100 fartyg, till fossilfrihet fram till 2045 krävs i genomsnitt 45 mnkr per år i ökade intäkter.

Efter fem års erfarenhet med nuvarande helikopterflotta gör Sjöfartsverket bedömningen att en åttonde helikopter krävs för att fortsatt klara det livräddande uppdraget både direkt mot medborgarna och som nödvändigt stöd för övriga

organisationer i räddningssektorn. Därmed bör medel tillföras inom planperioden för detta ändamål.

Vad beträffar anslag om totalförvarsplanering är utgångspunkten de medel som riksdagen anslagit under åren 2021-2025. Under våren ska verket tillsammans med övriga transportmyndigheter göra en fördelning mellan myndigheterna. Sjöfartsverket kommer därför återkomma till regeringen vilka specifika utgifter som föreslås under nästa år samt en plan för hur medlen kommer användas under resterande planperiod.

De föreslagna anslagshöjningarna tillsammans med ett tydligt ställningstagande från regeringen om vilket finansieringsansvar staten bör ta för Sjöfartsverkets verksamhet skulle lägga grunden för den tydlighet som krävs i styrningen för att också kunna ta bort begränsningsfaktorn för farledsavgiften.

Det bör tilläggas att Sjöfartsverket även under innevarande år kommer att drabbas negativt av minskade sjötransporter med anledning av pandemin. Framförallt kryssningstrafiken, men även färjetrafiken, kommer fortsatt att ha stora problem och tillsammans med en relativt låg världshandel innebär detta minskade avgiftsintäkter för verket. Sjöfartsverket ser fram emot en dialog med regeringskansliet under året med målet att i likhet med i fjol tillse att verket kompenseras för dessa intäktsminskningar.

Bakgrund

Genom affärsverksformen finansieras verksamheten till cirka 90 procent genom avgiftsintäkter från handelssjöfarten, intäkter från försäljning, intäkter för uppdrag mot Försvarsmakten samt avgifter från det civila flyget. Resterande 10 procent utgörs av skattefinansierade anslag. Nivåerna på anslagen har legat oförändrade under lång tid vilket medför att medlen trots större effektiviseringar inte täcker den ökning av kostnaderna som skett under åren, vilket påtalats i tidigare treårsplaner. Anslagen avser täcka kostnader för främst allmänhetens och fritidsbåttrafikens behov men uppgår inte till de nivåer som krävs för att täcka dessa kostnader vilket visas i tabell 1 nedan.

Sjöfartsverkets ekonomiska situation ger inte utrymme till de investeringar och underhåll som krävs för att långsiktigt upprätthålla leveranser enligt myndighetens uppdrag. Detta beror på en obalans mellan intäkter och kostnader samt myndighetens begränsade möjlighet att påverka dessa. Majoriteten av Sjöfartsverkets intäkter, cirka 75 procent, kommer från sjöfartsavgifterna som är volatila och starkt konjunkturberoende. Detta gör det svårt att prognostisera avgiftsintäkterna. Sjöfartsverket har därför en mycket svag balansräkning vilket tillsammans med begränsningsfaktorn i regleringsbrevet och en instruktion som medger få kommersiella uppdrag gör det mycket svårt att öka intäkterna med mer än inflationen. Därför finns inte heller det utrymme som krävs för att täcka större nödvändiga investeringar och underhåll, vilket föranleder att med nuvarande

ekonomiska förutsättningar kan det grundläggande samhällsuppdraget inte utföras samtidigt som de tidigare ekonomiska målen nås inom överskådlig tid (cirka 2040). Det är med nuvarande förutsättningar en omöjlighet för verket att möta det ökade långsiktiga investeringsbehovet med den restriktion för ökning av farledsavgiften som medges enligt regleringsbrevet. Behovet av framtida investeringar och återtagande av underhållsskuld, som leder till ökade kostnader inklusive avskrivningar, är större än Sjöfartsverkets möjlighet att öka intäkterna. Detta fortsätter urholka balansräkningen och det egna kapitalet och gör det omöjligt för verket att bygga upp nödvändigt kapital som bör vara i linje med det tidigare soliditetsmålet på 25 procent. Det ekonomiska ramverket måste därför ändras så att det statliga finansieringsansvaret blir tydligt. Sjöfartsverket hemställer därför att regeringen formellt fastställer att staten finansierar enligt ovanstående förslag samt att begränsningsfaktorn i regleringsbrevet tas bort för att möjliggöra en ökad förmåga att hantera och kontrollera ekonomin över en konjunkturcykel för den del som sjöfarten ska finansiera. Det senare gäller idag redan för lotsavgiften.

På kostnadssidan finns det flera faktorer som är utom myndighetens kontroll men som samtidigt har stor påverkan på kostnadsmassan. De ökade pensionskostnaderna, främst till följd av den låga räntan som inneburit relativt omfattande kapitaltillskott under flera år, har haft stor negativ ekonomisk påverkan under det senaste decenniet. Även under 2021 finns risk att dessa kostnader ökar mer än budget. En annan faktor är isbrytningen där Sjöfartsverket budgeterar, i likhet med övriga år, för en mild isvinter och vid väderförhållanden som resulterar i en hård isvinter innebär det kostnadsökningar med cirka 100 mnkr ett enskilt år. Verkets kostnader kan inte på kort eller medellång sikt förändras i takt för att möta minskade intäkter. Detta följer av myndighetens instruktion och lotsförordning samt överenskommelser som antingen är formaliserade genom avtal (t.ex. isbrytning) eller genom en förväntan från samhället på viss servicenivå (t.ex. sjö- och flygräddning). Oavsett antal räddningsuppdrag krävs normalt oförändrad beredskap för att utföra myndighetens uppdrag. Sjöfartsverket arbetar hårt med att minska verksamhetens kostnader. Det omfattande effektiviseringsarbetet sker främst inom ramen för det s.k. *Framtidsprogrammet*. Målsättningen är att genom, till största del, effektiviseringar i verksamheten uppnå en ackumulerad resultatförbättring på cirka 1,4 mdkr fram till 2027.

Ett aktivt och långsiktigt effektiviseringsarbete räcker dock inte. Under 2020 kompengerade regeringen Sjöfartsverket för uteblivna intäkter till följd av Corona pandemin vilket resulterade i ett positivt resultat för 2020 på 174 mnkr som annars skulle landat på -88 mnkr. I budgetpropositionen 2021 har Sjöfartsverkets resultatkrav strukits fram till 2024 vilket ger en indikation på att regeringen är medveten om att verket inte har de ekonomiska förutsättningar som krävs för att uppnå en hållbar ekonomi. För att nå den långsiktiga målsättningen krävs

förändrade förutsättningar i enlighet med denna anslagsframställan. Avgiftsintäkterna behöver kunna anpassas, de statliga anslagen behöver täcka det som inte följer av handelssjöfartens behov samt att en årlig uppräknings (indexering) av anslagen behöver komma till stånd.

Sjöfartsverkets verksamhetsområde ökar, inte minst inom miljö, klimat och säkerhet/totalförsvaret, men även satsningar på ny teknik för att ge bättre förutsättningar för sjöfartssektorn. I januari 2021 lämnade verket in regeringsuppdraget avseende hur myndighetens fartygsflotta ska bli fossilfri. Utredningen indikerar en ökad kostnad på minst 45 mnkr per år för att klara målet om fossilfri flotta till 2045. Det finns dock inte möjlighet för Sjöfartsverket att ta höjd för detta under nuvarande ekonomiska förutsättningar.

Sjöfartsverket har framfört behovet av förnyelse av isbrytarflottan sedan många år. I mars 2020 redovisades enligt uppdrag i regleringsbrevet en rapport med de finansiella och tekniska förutsättningarna för att förnya flottan. Givet isbrytarnas skick anser verket att det är mycket angeläget att senast under 2022 besluta om finansiering av nya isbrytare. En finansiering via sjöfartsavgifterna skulle belasta handelssjöfarten oerhört hårt, vilket starkt också skulle motverka regeringens intention om överflyttning till sjöfart. Sjöfartsverket har i remissvaret avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, bl.a. föreslagit att finansiering av investering samt drift och underhåll av isbrytarna bör ske inom nationell plan för transportsystemet, för att ta ett första steg mot en större konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

I nedan avsnitt *Ekonomiska villkor* redovisas två scenarier som beskriver Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska situation fram till 2040 ur två perspektiv. Det s.k. nuläggsscenario utgår från dagens anslagsnivåer och ekonomiska förutsättningar och därefter redovisas det s.k. huvudscenariot som ger ekonomiska förutsättningar enligt förslagen i denna anslagsframställan. Dessa båda scenarier visar tydligt att de ekonomiska förutsättningarna behöver förändras omgående genom ökade anslag och/eller möjlighet till att höja avgiftsnivån.

Redovisning per anslagspost

Tabell 1, Anslag för verksamhetsåret 2021

Specifikation av finansieringsbehov (mkr)	Anslag 2021	Behov 2022	Föreslagen ökning
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Totalförsvarsplanering	18	-	-
Planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar	9	-	-
Delsumma	27	-	-
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	155,2	270,1	114,9
Drift och underhåll av SSA	33,1	54,0	20,9
Delsumma	188,3	324,1	135,8
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	146,2	83,9
Delsumma	62,3	146,2	83,9
TOTALSUMMA	277,6	470,3	219,7

1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur

Totalförsvarsplanering

Sjöfartsverket har återupptagit sin planering för höjd beredskap enligt det regeringsbeslut om planeringsanvisningar för det civila försvaret enligt förordning (2015:1052) som antogs i december 2015. Myndigheten ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen i samband med årsredovisningen.

Tidigare anslagsnivå enligt ramanslaget har varit nio mnkr per år från 2016. Sjöfartsverket har under 2016-2018 tagit fram ett antal förberedande åtgärder samt även direkt förmågehöjande åtgärder att genomföra när finansiering tillförts. Till grund för myndighetens arbete ligger en sekretessbelagd rapport¹ som togs fram 2018 med åtgärder som behövs för att stärka myndighetens förmåga i krig. Det handlar främst om reservkraft, utökad lagring av bunker och förnödenheter, anskaffning av utrustning och anpassning av anläggningar. 2019 konsoliderades och utvecklades det arbetet vilket genererade den treårsplan och anslagsframställan som levererades i mars 2020, ett tillägg efterfrågades därefter av departementet för ytterligare redogörelse för uppskattade medel även för åren 2024-2025 vilket lämnades in i slutet av mars samma år. Inför 2021 har medel om totalt 27 mnkr tilldelats Sjöfartsverket, myndigheten avser nu att påbörja genomförandet av de åtgärder som redogjordes för i föregående treårsplan.

I budgetpropositionen framgår att totalförsvaret ska stärkas och återuppbyggnaden av det civila försvaret intensifieras. Därför beslutades det att de fyra transportmyndigheterna; Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen, tillsammans kommer att få dela på ett totalförsvarsanslag under 2021-2025 enligt följande:

Tabell 2, Anslag till transportmyndigheterna 2021-2025

År	2021	2022	2023	2024	2025	Totalt
Mnkr	80	130	230	330	400	1 140

Regeringen avser att ge transportmyndigheterna i uppdrag att gemensamt föreslå en fördelning av de medel som redovisas enligt tabellen ovan. Dessa medel är också Sjöfartsverkets utgångspunkt för denna treårsplan även om anslagsnivåerna för planperioden idag inte är kända. Det bör dock påpekas att anslagsnivåerna understiger de behov Sjöfartsverket enligt ovan tidigare lämnat till regeringen. En långsiktig och stabil finansieringslösning gällande totalförsvarsarbetet är av yttersta vikt då arbetet kommer belasta myndighetens ekonomi långt in i

¹ Totalförsvarsåtgärder för Sjöfartsverket 18-04227

framtiden. Det kommer krävas stora investeringar och kunskapshöjande åtgärder för att säkerställa framdrift i utvecklingen samt för att uppnå den förmåga som regering och riksdag efterfrågar.

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

Tilldelningen av medel för 2021 och åren framåt innebär att delar av planeringen nu kan genomföras. Krigsorganisationen kommer att kunna utvecklas och Sjöfartsverkets plan för verksamheten i krig kommer att tydliggöras. Detta kommer i förlängningen sannolikt att leda till ytterligare behov av åtgärder för att bygga upp krigsorganisationen och förmågan att hantera verksamheten i krig. Under 2022 kommer arbetet med ytterligare utredningsinsatser och pilotprojekt som inte hinner beredas under 2021 att fortgå. Detta för att hitta rätt lösningar för implementering under efterföljande år, 2023-2025.

När Sjöfartsverket vet vilken anslagsnivå som gäller för verksamhetsåret 2022 kommer verket komplettera denna treårsplan med ett underlag om verksamhet och investeringar som kan genomföras.

1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 324,1 mnkr, fördelat på sjö- och flygräddning, 270,1 mnkr, samt drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar, 54,0 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för sjö- och flygräddning 2022 ska uppgå till 270,1 mnkr.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet är sårbar och framförallt gäller det upprätthållande av förväntad helikopterberedskap. Myndigheten yrkar på att den finansieringsprincip som ska gälla för verksamheten återställs dvs. att respektive samhällssektor, som nyttjar Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst, proportionerligt bekostar sin del. Nuvarande princip och fördelningsmodell utarbetades av Sjöfartsverket inom ramen för ett regeringsuppdrag (Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE) som genomfördes under 2010. Principen innebär att; farledsavgifterna finansierar handelssjöfartens del, undervägsavgifterna via Eurocontrol finansierar den kommersiella luftfartens del,

skattefinansierade anslag finansierar fritidsbåtssektorn och allmänflygets del samt att Försvarsmakten finansierar de behov myndigheten har.

Kostnaderna för sjö- och flygräddningsverksamheten uppgår totalt till cirka 580 mnkr per år. Enligt ovan ser fördelningen mellan de olika aktörerna ut enligt nedan tabell.

Tabell 3, Finansieringsfördelning mellan respektive sektor

Finansieringsform	Finansieringsmodellens beräknade andel (procent)	Andel 2020 (procent)
Försvarsmakten	14	15
Undervägsavgifter	16	15
Skattefinansierade anslag	47	29
Farledsavgifter	23	41
Totalt	100	100

Det statliga anslaget andel på 47 procent är fördelat enligt följande: fritidsbåtstrafik (24 procent), allmänflyg (17 procent) och övriga brukare (sex procent). I dagsläget motsvarar anslaget endast 29 procent av kostnaderna.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst bedrivs i stor utsträckning i samarbete med andra myndigheter med frivilligorganisationen Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) samt genom merutnyttjande av myndighetens egna fartyg. Den enda renodlade räddningsresursen inom myndigheten är de sju räddningshelikoptrarna, vilka på motsvarande vis även bistår andra myndigheter. För att samordna och leda vitt skilda resurser inom kommunal, regional, statlig och privat regi finns Sjöfartsverkets räddnings- och systemledning med unika förmågor, vilket skapat samhällsnytta bl.a. vid bekämpning av skogsbränderna 2018, samt koordinering av de transporter av Covid-19 smittade patienter som utfördes av Försvarsmakten sommaren 2020. Sammantaget innebär detta upplägg en kostnadseffektiv organisation för att täcka en stor geografisk yta med högspecialiserade resurser för att kunna hantera komplexa sällanhändelser. Det innebär också att rådigheten över ekonomiska nedskärningar huvudsakligen är begränsad till de högspecialiserade räddningshelikoptrarna.

I dagsläget finns ingen rättslig grund att avgiftsbelägga fritidsbåtstrafiken utan Sjöfartsverkets verksamhet är en samhällsnytta som myndigheten tillhandahåller kostnadsfritt. I sammanhanget kan noteras att de undervägsavgifter som den kommersiella luftfarten betalar inte får användas för att bekosta allmänflygets räddningstjänst. Sjöfartsverket har i anslagsframställan för 2018, 2019 samt 2020 hemställt om ökade anslag för sjö- och flygräddningen. Under de senaste åren har

anslaget legat kvar på oförändrad nivå. Farledsavgifterna har höjts maximalt under åren 2017-2020 vilket innebär att Sjöfartsverket, trots ett större effektiviseringsprogram, nu tvingas finansiera underskotten i denna verksamhet genom nedsättning av det egna kapitalet som i slutet av 2021 riskerar vara förbrukat.

Att uppnå en ekonomisk balans i Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet, utan att höja anslagen, kräver neddragningar inom helikopterberedskapen. Detta föranleder att åtaganden i överenskommelsen med Försvarsmakten, som ligger till grund för en del av den totala finansieringen, inte längre kan uppfyllas. Om Försvarsmaktens ekonomiska bidrag skulle minska pga. detta försämras den ekonomiska balansen ytterligare.

En försämrad beredskap medför framförallt en sämre förmåga att rädda liv med helikopter, vilket kan vara den enda möjligheten vid olyckor och sjukdomsfall långt ut från kusten, i väglös terräng, vid vissa sjö- och isförhållanden samt vid stora olyckor. Räddningshelikoptern är även den livförsäkring andra räddningsenheter (exempelvis SSRS) förlitar sig på om de under en räddningsinsats själva skulle hamna i nöd. Även möjligheten att bidra med helikopter och vinschförmåga till samhällets övriga räddningstjänster minskar. Dessutom minskar Sjöfartsverkets beredskap generellt att stödja samhället vid kriser eller katastrofer. Sjöfartsverket bistår exempelvis, i livshotande situationer, sjukvården med sjuktransporter när regionernas ordinarie resurser inte räcker till.

I nuläget är helikopterverksamheten sårbar. Statens haverikommission² publicerade 2019 en utredning³ som visar att Sjöfartsverket visserligen uppfyller de övergripande krav som ställs på myndigheten 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. Denna slutsats bekräftades under 2019 då en av de sju räddningshelikoptrarna skadades vilket resulterat i en långvarig reparation, som i sin tur resulterar i en försämrad beredskap då inga marginaler för bortfall finns. Vid 11 tillfällen 2020 och fem tillfällen 2019 har Sjöfartsverket haft en så begränsad tillgång på räddningshelikoptrar i beredskap att rapportering om begränsning till tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen har skett. Rapportering görs om endast tre av de fem helikopterbaserna håller beredskap, alternativt att ingen bas norr om Norrtälje håller beredskap. Brister kortare än 12 timmar rapporteras inte. Konkret innebär detta att flygtiden vid larm, där behov av räddningshelikopter finns, kan bli 1-2 timmar längre, eller att helikoptern helt enkelt inte kan nyttjas.

² Statens haverikommission

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

Förutsättningarna att hantera en större olycka eller evakuering där flera helikoptrar behövs försämras också, jämfört med om alla fem baser håller beredskap. Vid en olycka under dessa omständigheter skulle hjälp begäras från tillgängliga resurser hos grannländer, men det saknas förutsättningar att planerat bedriva verksamheten baserat på utländska resurser. Vid de rapporterade tillfällena, enligt ovan, påverkades inte liv och hälsa, utan utgjorde snarare en förhöjd risknivå då olyckorna till sin natur är sällanhändelser.

Sammanfattningsvis anser Sjöfartsverket att det är befogat att under planperioden investera i en åttonde helikopter för att säkerställa en väl fungerande sjö- och flygräddning. En sådan kostnadsökning medges dock inte inom de nuvarande ekonomiska ramarna utan betonar nödvändigheten av att staten bekräftar fördelningsprincipen ovan genom att öka anslaget i enlighet med denna anslagsframställan.

Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA)

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA) 2022 ska uppgå till 54,0 mnkr.

Sjöfartsverket förordar en finansieringsprincip för drift och underhåll av SSA som innebär att handelssjöfarten finansierar vad som krävs för att täcka handelssjöfartens behov, vilket beräknas uppgå till 49 procent av totalkostnaden. När det gäller de SSA som finns i farleder som främst nyttjas av fritidsbåtssektorn ska betalningsansvaret åligga staten. Genom dagens otillräckliga anslagsnivå finansierar handelssjöfarten även stor del, cirka 39 procent, av sådan verksamhet Sjöfartsverket utför och som riktar sig till annan samhällssektor än handelssjöfarten.

Sjösäkerhetsanordningar i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken samt stödsystem. Kostnaden för SSA innefattar också drift och underhåll som innebär periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser samt utrustningsbyte. SSA:er utgör en mycket viktig del i den maritima infrastrukturen. Genom att tillhandahålla en funktionell utmärkning samt belysning i farleder säkerställs bl.a. möjligheten för både handelssjöfarten och fritidsbåtssektorn att säkert navigera nattetid, vid dåligt väder samt under vintertid. Även samhällsviktiga transporter, så som ambulans transporter med fartyg är beroende av erforderlig utmärkning. Med bäring på det transportpolitiska tillgänglighetsmålet utgör SSA:er en förutsättning för att näringsliv och medborgare i hela landet säkert ska ges förutsättningar att bedriva verksamhet och bosätta sig i eller nära skärgården. Fritidsbåtssektorn står för en möjlighet till rekreation och friluftsliv och genom att Sjöfartsverket utför drift och underhåll av SSA:er säkerställs att sektorn kan verka på ett säkert sätt. En minskad ambitionsnivå avseende sjösäkerhetsanordningar ger en ökad

säkerhetsrisk, vilket inte enbart skulle drabba fritidsbåtssektorn som idag är den i särklass mest olycksdrabbade, utan sannolikt påverka hela den maritima sektorn så som skärgårdstrafik samt samhällsviktiga transporter. Ett ökat antal olyckor till följd av undermålig utmärkning skulle då öka belastningen på andra samhällsresurser, så som räddningstjänst och myndighetens sjö- och flygräddningstjänst. Vid sidan av säkerhetsaspekten utgör den maritima infrastrukturen en kostnadseffektiv infrastruktur i jämförelse med infrastruktur för övriga trafikslag. Detta innebär att det samlade värdet för samhället ofta överstiger kostnaderna för denna typ av infrastruktur, och genom att finansiera maritim infrastruktur säkerställs ett effektivt utnyttjande av samhällets resurser.

Regeringens godstransportstrategi stipulerar en ökad användning av farleder för godstransporter, gällande både långväga sjöfart samt kust- och insjöfart. För att sjöfarten även fortsatt, vid en ökad belastning på farlederna, ska utgöra ett säkert trafikslag⁴ krävs kontinuerlig drift och underhåll av SSA:er.

1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:5 Ersättning för kanal- och slussinfrastruktur 2022 ska uppgå till 146,2 mnkr.

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

Sjöfartsverket föreslår en finansieringsprincip som innebär att staten ansvarar för de kostnader som anges i regleringsbrevets anslagsvillkor, dvs. täcka underskott för drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanaler, byggnadsminnen samt övrig kanalverksamhet. Det totala behovet uppgår till nästan 146,2 mnkr, vilket fördelar sig på Trollhätte kanal (94,5 mnkr), sju mindre kanaler (9,6 mnkr), byggnadsminnesmärken (27 mnkr) samt administration (15,1 mnkr).

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

Sjöfartsverket förvaltar Falsterbo-, Säffle-, Soten-, Vaddö-, Strömma-, Kolströmskanal och Baggensstäket, dessa farleder används inte av handelssjöfarten. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av

⁴ Se Transportstyrelsen (2020) Trafiksäkerheten i Sverige 2019, Preliminär statistik över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och luftfart.

reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik, men till största del är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna och omfattningen av trafiken varierar. Denna typ av trafik betalar inte några avgifter till Sjöfartsverket, därför bör kostnaderna för dessa farleder stå under statens betalningsansvar. De anslag Sjöfartsverket får täcker dock långt ifrån de kostnader verksamheten ger upphov till.

Den service Sjöfartsverket levererar genom att tillhandahålla säkra kanaler bidrar till att fritidsbåtstrafiken kan ta sig fram i skyddade vatten i vissa mindre kanaler, samt att det blir enklare att navigera i Vänerne. Detta leder till minskad risk för sjöolyckor och därigenom en minskad belastning på annan samhällsservice. Fritidsbåtssektorn är dessutom en mycket uppskattad möjlighet till rekreation och friluftsliv för brukare av de nämnda farlederna. Falsterbo kanal är dessutom en militärled och är prioriterad att kunna driftsättas för Försvarmaktens behov med kort varsel. Det är därmed av stor vikt att dessa kanaler underhålls för att säkerställa fortsatt nyttjande.

Inom ramen för detta anslag innehar Sjöfartsverket också förvaltningen, med krav på omvårdnad, av ett större antal byggnadsminnesmärkta fastigheter.

Riksantikvarieämbetet har i utvecklingen av sin myndighetsutövning tydliggjort behov av att förvaltande myndigheter upprättar s.k. vårdplaner för platserna, vilka är omfattande, har många perspektiv och därför är resurskrävande att ta fram.

Många av dessa kulturhistoriska platser består av s.k. ”fyrbyar”, där den offentliga utredning⁵ som presenterades 2013 landar i bedömningen att endast en ägare ska finnas även om byggnadsminnesmärkningen omfattar fler byggnader. Sjöfartsverket äger i dagsläget 130 sådana byggnader, fördelade på 37 fastigheter, vilket är en ökning av fastigheter de senaste åren, då ytterligare platser förklarats. Myndighetens behov av dessa fastigheter omfattar endast möjligheten att säkerställa säker navigation för framförallt handelssjöfarten. Det kan i många fall endast röra sig om ett behov av att ha ett fyrljus etablerat på platsen. Att i övrigt underhålla och förvalta resterande byggnadsminnen är enbart kostnadsdrivande för Sjöfartsverket och står inte i relation till myndighetens uppdrag.

I kanalverksamheten har Sjöfartsverket under många år arbetat med kostnadsreducerande åtgärder samt effektivisering av verksamheten, gällande exempelvis Trollhätte kanal har myndigheten nästan halverat kostnaderna sedan verksamheten övertogs 1994. De statliga anslagen har legat på oförändrade i flera decennier. Konsekvensen av detta är i linje som för ovan nämnda verksamheter, att underskottet från anslag behöver kompenseras på annat sätt.

⁵ Statens kulturfastigheter – urval och förvaltning för framtiden

EKONOMISKA VILLKOR

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till cirka 75 procent genom avgifter via handelssjöfarten, de s.k. farleds- och lotsavgifterna. Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarsmakten, medel från Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten. Statens finansiella andel för att täcka verksamhetens kostnader har, som nämnts i ovan avsnitt, minskat över tid till följd av utebliven indexuppräknings samt nya krav som tillkommit myndigheten.

Ekonomisk situation till följd av Covid-19 pandemin

I slutet av 2019 påbörjades en avmattning av ekonomin och en stundande lågkonjunktur gick att förutspå. Under det första kvartalet 2020 förstärktes avmattningen då världen drabbades av virusutbrottet Covid-19 som förorsakat en världsekonomisk kris. Under det senaste dryga decenniet har två omfattande omvärldsfaktorer påverkat Sjöfartsverkets ekonomi påtagligt – finanskrisen och den nu rådande pandemin. Sjötransporterna till och från Sverige är ännu inte ikapp de volymer som rådde innan finanskrisen och även om sjötransporterna minskar behöver myndigheten, med nuvarande regelverk och tekniska möjligheter, ha kvar en stor del av den infrastruktur som finns uppbyggd. Den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket är, och kommer fortsättningsvis vara, starkt beroende av hur lång tid restriktionerna till följd av pandemin kvarstår för att få bukt med utbrottet samt vaccinationsutvecklingen.

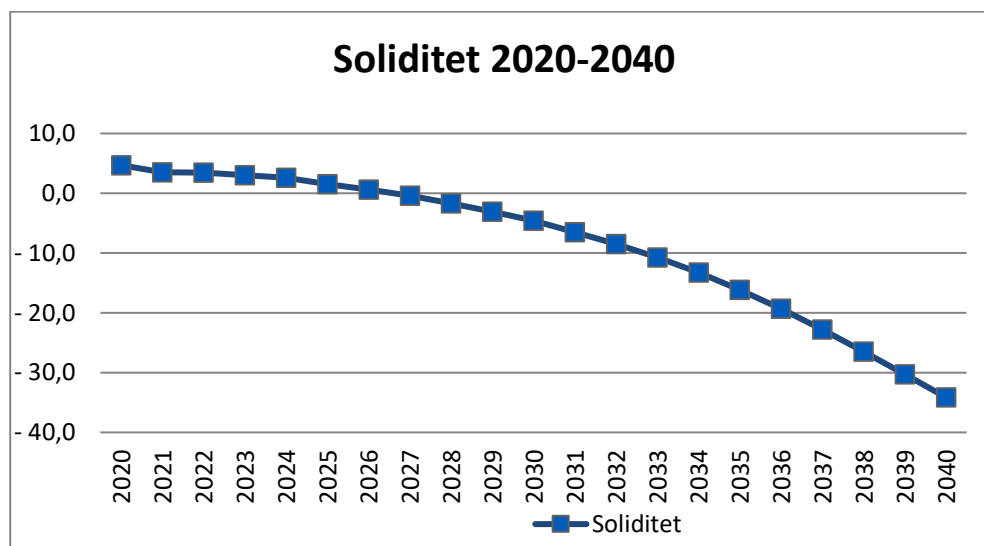
Sjöfarten har drabbats hårt av rådande samhällsstörning och därmed också Sjöfartsverket. Myndighetens intäkter står i direkt korrelation med utvecklingen i antalet anlöp och godsmängder som ankommer både i världen i stort men framförallt till Sverige samt passagerar- och kryssningstrafiken. Under 2020 ser utvecklingen, i jämförelse med 2019, ut enligt följande:

- Lotsningar –10 procent
- Godsvolymer –2,7 procent
- Passagerare – 64,4 procent
- Anlöp –15,9 procent

För 2020 har pandemin medfört omfattande negativa effekter för Sjöfartsverkets ekonomi vilket resulterade i minskade intäkter om cirka 263 mnr, 242,6 mnr avser bortfall av sjöfartsavgifter och 20,1 mnr avser inställd Oden-expedition. Under 2020 har Sjöfartsverket löpande skickat in ekonomiska underlag och prognoser till regeringen för att belysa den allvarliga ekonomiska situationen. Regeringen beslutade i juni 2020 om ett nytt anslag till Sjöfartsverket på 300 mnr. Detta för att kompensera för det intäktsbortfall till följd av pandemin för 2020, men regeringen gav också möjlighet för Sjöfartsverket att använda de anslagsmedel som ej kunnat utnyttjas 2020 inför de fortsatta intäktsbortfallen

2021. Myndigheten använde majoriteten av anslaget föregående år vilket möjliggjorde ett positivt resultat. Det är emellertid sannolikt att pandemin kommer att ha långtgående effekter på världshandeln även för kommande år vilket innebär att pandemin under 2021 samt möjligen även 2022 kommer fortsätta att ge negativa effekter på Sjöfartsverkets ekonomi, långt över det anslagssparande myndigheten har kvar för 2021. Budgeten för 2021, som framställs nedan i tabell 4, visar därmed ett omfattande negativt utfall. Det som främst orsakar underskottet är uppskjutna avgiftsförändringar till 1 september 2021 samt lägre intäkter än normalt från passagerar- och kryssningstrafiken.

Bortsett från de negativa ekonomiska effekterna pandemin förorsakat Sjöfartsverket hade verket redan innan en långsiktigt ohållbar ekonomisk situation. Detta till följd av en obalans mellan kostnader och intäkter vilket illustreras genom nedan prognos över soliditetsutvecklingen mellan 2020-2040:



Graf 1 – Soliditetsutvecklingen 2020-2040

Vid årsskiftet 2020 hade Sjöfartsverket en soliditet på 4,7 procent. Enligt budget 2021 sjunker soliditetsnivån till knappa 3,5 procent och risken för ett negativt eget kapital är påtaglig.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål fastställs av regeringen. I regleringsbrevet för 2021 har följande ekonomiska mål angivits:

- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Tidigare år har Sjöfartsverket även haft ekonomiska mål avseende ett räntabilitetskrav på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel

samt ett långsiktigt soliditetsmål, vilket som lägst ska uppgå till 25 procent. I budgetpropositionen för 2021 angav regeringen att Sjöfartsverkets resultatkrav bör pausas till 2024 mot bakgrund av den ansträngda ekonomiska situation myndigheten befinner sig i. Detta kan tolkas som att regeringen är medveten om att de ekonomiska ramarna under rådande omständigheter inte ger myndigheten möjlighet till en långsiktig ekonomisk balans.

Sjöfartsverket behåller fortsatt, i enlighet med föregående års regleringsbrev, en låneram som högst får uppgå till 100 mnkr. Vilket inkluderar både de lång- och kortfristiga lånen, inklusive tidigare upplåning.

Villkoret för utdelning är borttaget, vilket gällande affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Sjöfartsverket ska dock inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Den resultatutjämningsfond som finns i Sjöfartsverkets balansräkning används för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid positivt resultat kan avsättning göras till resultatutjämningsfonden och vid negativt resultat löses medel upp.

Sjöfartsverket tillämpar samma möjligheter att göra avdrag för tidigare års förluster som aktiebolag har vid beräkning av skattemotsvarighet. Det innebär att tidigare års förluster avräknas mot aktuellt resultat och att skattemotsvarighet endast beräknas på eventuellt överskjutande belopp. Procentsatsen för skattemotsvarighet är för 2020 21,4 procent.

Den statliga redovisningsprincipen innebär att bidrag för investeringar från Nationell plan för transportsystemet ska bruttoredovisas. 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).

Som påtalas i avsnittet *Anslagsframställan* förordar Sjöfartsverket att regeringen ser över det ekonomiska målet avseende ovan restriktion för höjning av farledsavgiften. Detta då nuvarande mål bidrar till en oförmåga för myndigheten att ha rådighet över nödvändiga justeringar av intäkterna för att möta kundernas behov av tjänsteutveckling och bibehållen service. Dagens begränsning och mycket svaga balansräkning gör att Sjöfartsverkets handlingskraft kraftigt begränsas. Detta trots ett sedan länge systematiskt effektiviseringsarbete och likaså systematiskt och framgångsrikt arbete vad gäller extern tilläggsfinansiering inom t.ex. FoI och övriga bidrag.

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Intäktsprognosen för kommande planperiod är oviss. Prognosen är starkt avhängig pandemins utveckling och de fortsatta nationella samt internationella restriktionerna. Dessa har stor påverkan på utvecklingen av anlöp och gods, som beskrivits ovan, och därmed på intäkterna från handelssjöfarten vilket utgör majoriteten av Sjöfartsverkets finansiering.

Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag. För perioden 2022-2024 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 och indirekta kostnaderna samt de som verksamheten ger upphov till, för att uppnå full kostnadstäckning. Detta föranleder ett fortsatt behov av att höja lotsavgifterna med fem procent under 2022 och 2023. Verksamheten uppnår 2023 full kostnadstäckning och därefter sker en årlig indexering enligt samma princip som för farledsavgifterna. Enligt prognosen för 2024 innebär det en ökning med 1,5 procent.

Intäkter från lotsning är i hög grad volymberoende medan kostnaderna till stor del är svårpåverkade pga. beredskapskravet i hela Sverige, dygnet runt. Antalet lotsningar har legat på en stabil nivå om cirka 33 500 stycken men under 2020 är påverkan av pandemin påtaglig vilket föranlett drygt 10 procent mindre lotsningar än föregående år. Enligt budget för 2021 beräknas antalet lotsningar återhämta sig något från 2020 men inte komma upp i den nivå som varit åren innan, bl.a. beräknas en stor del av den s.k. kryssningstrafiken fortfarande utebli under sommaren 2021.

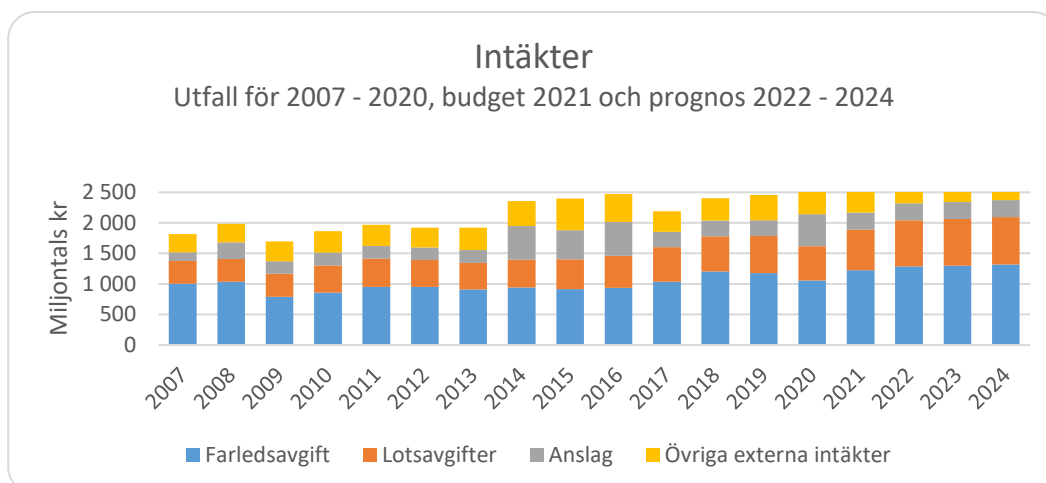
Avgiftsmodellens utformning och intäktsrelation mellan gods- och fartygsdel är 35 respektive 65 procent. Denna relation låg betydligt närmare en 50/50 fördelning tidigare men huvudsyftet vid införandet av nuvarande modell, som trädde ikraft 2018, var att göra modellen mindre konjunkturkänslig. Därför lades en större andel över på fartygsdelen. Faktum kvarstår dock att även om en förflyttning gjorts från gods till fartyg är fortsatt en stor andel av intäkterna beroende av godsvolymer. Denna treårsplan antar att godsmängderna under planperioden 2022-2024 kommer att återgå till 2019 års nivåer.

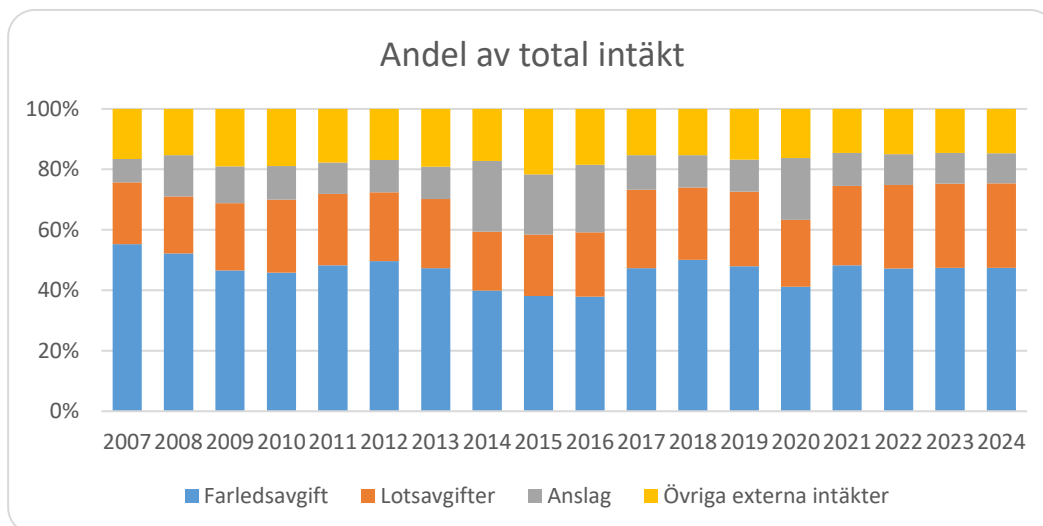
Erfarenheter från hårda vintrar då behovet av full isbrytarkapacitet är nödvändig har begränsat Sjöfartsverkets möjligheter att hyra ut isbrytare för expeditioner under vintertid. Detta för att tillgodose verkets uppdrag att svara för isbrytning och upprätthålla en fungerande sjöfart även vintertid. Under 2021 planeras det för en expedition sommartid med Sjöfartsverkets isbrytare Oden vilken beräknas inbringa ett nettotillskott på cirka 18 mnkr.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de s.k. undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Eurocontrol är ett politiskt framförhandlat system inom EU om kompensation för kostnader som medlemsländerna har inom civilflyget. 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. Även detta system kommer under flera år framöver ha mycket stora problem då luftfarten under rådande pandemi genomgår en stor nedgång och där en återgång i trafikvolym bedöms ta flera år. Det finns därmed en risk att de stora underskott som Eurocontrol idag uppbär kommer leda till att utfästelser om utbetalningar till Sjöfartsverket inte kommer att ske. Utöver pandemins påverkan på luftfarten finns en osäkerhet gällande Sjöfartsverkets ersättningsnivå under de kommande åren då Sveriges prestationsplan för perioden 2020-2024 inte har godkänts av Kommissionen/Single Sky Committee. Sjöfartsverkets begärda kostnadsersättning för perioden uppgår till drygt 90 mnkr per år. Sjöfartsverket och Försvarsmakten har en överenskommelse om helikoptertjänster som ersätts med 14,5 procent av totala kostnaden för sjö- och flygräddningen. 2021 uppgår den till 80 mnkr.

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 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 2 – Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter

Sjöfartsverket lämnade i april 2020 in en hemställan⁶ till regeringen med förslag på ändring i myndighetens instruktion. Instruktionens nuvarande lydelse medger inte ett tillhandahållande av befintliga resurser i den utsträckning som marknaden efterfrågar och som reglerna om statlig säljverksamhet ger utrymme för. Efterfrågad instruktionsändring syftar till att möjliggöra ett effektivare Sjöfartsverk genom att öka affärsmöjligheterna och möjliggöra ytterligare viss intäktsförstärkning.

Kostnadsprognos

Till skillnad mot Sjöfartsverkets intäkter vars utveckling och resultat till stor del beror på rörliga faktorer såsom antalet anlop, godsvolymer eller antalet lotsningar, utgörs myndighetens kostnader endast till mindre del av sådana. Det innebär att kopplingen mellan volymutvecklingen av anlop och kostnadsutvecklingen är svag, varför kostnaderna åtminstone på kort- och medellång sikt kvarstår när volymerna minskar. Sjöfartsverkets kostnadssida drivs av en rad åtaganden som följer av såväl myndighetens instruktion, internationella och nationella regelverk samt överenskommelser vilka antingen är formaliserade genom avtal (t.ex. isbrytning) eller i vissa fall bygger på en samhällelig förväntan på viss förmåga (t.ex. sjö- och flygräddning).

För att nå en ekonomi i balans krävs, utöver avgifts- och anslagsförstärkningar, att myndigheten ständigt ser över kostnaderna och anpassar verksamheten utifrån gällande ekonomiska ramar. Sjöfartsverket har därför initierat en rad effektiviseringar, dessa har paketerats inom Framtidsprogrammets ”Miljarden”. En rad initiativ pågår inom programmet för att effektivisera och anpassa kostnaderna.

⁶ Hemställan om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, 20-02092

En kostnad som har en betydande påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi är isbrytningen. Det är också en kostnad som ligger utanför myndighetens påverkan då vädret styr utfallet på vinterns svårighetsgrad och därmed behovet av isbrytning. I likhet med övriga år omfattar budgeten endast en relativt mild isvinter vilket innebär risk för ytterligare kostnader upp till cirka 100 mnkr.

Sjöfartsverkets personalkostnader har ökat under de senare åren. Den största ökningen har gjorts inom kärnverksamheten men procentuellt sett är ökningen större för stödfunktioner där satsning gjorts för att dels säkerställa myndighetens leveranser inom kärnverksamheten men också för att säkerställa att Sjöfartsverket lever upp till de omfattande krav som gäller för myndigheter. En sådan förmåga har inte funnits fullt ut inom myndigheten. Lönerna beräknas öka med cirka två procent per år under planperioden. De ökade pensionskostnaderna har haft stor påverkan på resultatet under flera år pga. det låga ränteläget. Från 2020 gäller att ändringar i pensionsskulden, med anledning av det låga ränteläget, görs direkt mot eget kapital och inte över resultaträkningen. Även under 2021 finns dock viss risk att pensionskostnaderna ökar mer än budget då SPV:s slutliga beräkningar ännu inte är kända. Sjöfartsverkets beräkning innebär en ökning med 60 mnkr.

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 2021 kommer det även genomföras en s.k. kanalrevision av Trollhätte kanal, vilket beräknas öka kostnaderna temporärt under 2021 med omkring 50 mnkr. Någon allmän uppräknig av övriga kostnader har inte genomförts utan de generella kostnadsökningarna bedöms rymmas inom de effektiviseringar som genomförs.

[Investeringsplan enligt planperiod, 2022-2024](#)

Farledsprojekt som ingår i Nationell plan för transportsystemet anslagsfinansieras genom att medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket genomför de projekt som anvisas i 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 verket ska redovisa farledsprojekten som en anläggningstillgång. Planerade investeringar för perioden 2022-2024 uppgår totalt till cirka 6,7 mdkr och av dessa utgör farledsprojekten cirka 2,8 mdkr. Den stora volymen i farledsprojekt under perioden återfinns framför allt i Mälarprojektet, Luleå (Malmporten), Göteborg, Landsort samt Trollhätte kanal.

Investering i nya isbrytare under perioden 2022-2024 förväntas uppgå till cirka 2,9 mdkr och avser nästan uteslutande design- och påbörjad byggnationsfas för ersättning av befintlig isbrytarflotta. Utöver detta finns investeringar för bryggutrustning för redan existerande isbrytarflotta. Då regering och riksdag ännu inte tagit ställning till de närmare omständigheterna för finansiering av

förnyelsen, ingår i planen 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 ersättas genom nyanskaffning och enligt investeringsplanen sker beställning 2022 resp. 2023 med leverans två år senare. Förnyelsen påverkar framför allt Sjöfartsverkets bemyndigande att ta upp lån då viss utbetalning sker vid kontraktsdatum. 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). Designfasen avseende de nya isbrytarna pågår och i början av april 2021 kommer Sjöfartsverket att inkomma med ett nytt förfinat ekonomiskt underlag till regeringen avseende kostnaden för nya isbrytare. Då treårsplanen lämnas in redan 1 mars utgår beräkningarna från tidigare inlämnat ekonomiskt underlag.

Investeringar i arbetsfartyg och sjömättingsfartyg bedöms uppgå till 492 mnkr under perioden. Här ingår projektering och införskaffande av ersättningsfartyg till arbetsfartygen Baltica, Scandica och Gina samt färjan och pålkran i Trollhättan. För sjömättingsfartygen noteras investeringar genom nya drivlinor till Anders Bure och Johan Månsson samt uppgradering av inredning till Jacob Hägg.

Investeringar i räddningshelikoptrar under planperioden förväntas uppgå till 194 mnkr. Av detta avser 180 mnkr införskaffandet av en ny åttonde räddningshelikopter under 2024 då ökade resurser krävs i form av fler räddningshelikoptrar för att kunna möta de förväntningar och behov som finns hos Försvarmakten och allmänheten.

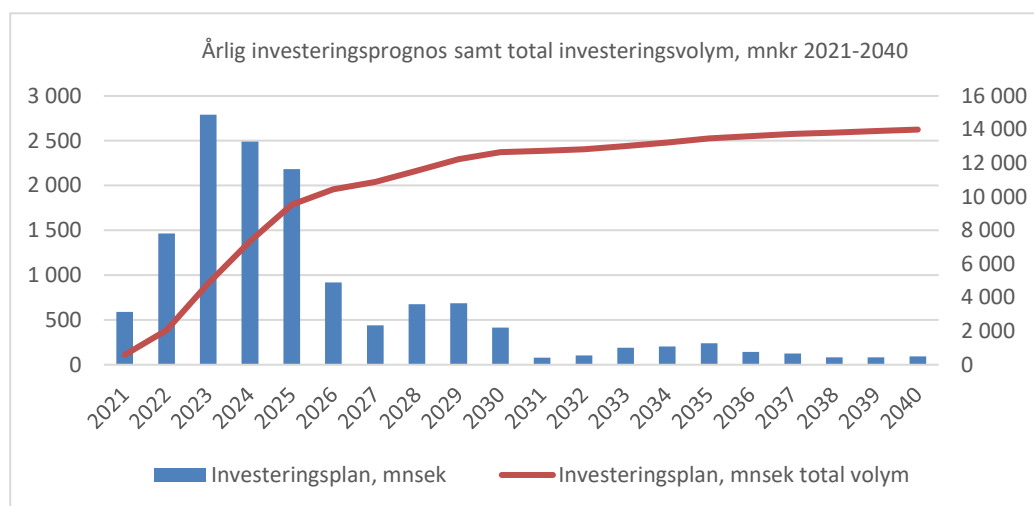
Vidare innehåller periodens investeringsplan investeringar i fyrar och fyrteknik, ett nytt VTS-system, investeringar i baser och IT-system för sjö- och flygräddning, investeringar i lotsbåtar, investeringar i IT system (bl.a. nytt affärssystem, ny internweb, IT-infrastruktur/teknisk skuld) samt diverse fordon.

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

[Investeringsplan med utblick mot 2040](#)

Sjöfartsverket bedriver en investeringstung verksamhet. Det krävs omfattande investeringar för verkets alla olika typer av fartyg. Förutom isbrytarfartyg, som är den största utgiften, krävs även investeringar i farleds- och sjömättingsfartyg samt lotsbåtar. Dessutom görs löpande investeringar i olika farleder och kanaler.

På längre sikt kommer 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 efterleva sitt uppdrag och mål. Vikten av en långsiktig investeringsprognos ska inte underskattas då det ger en indikation av takten på kommande investeringar i verksamheten. Sjöfartsverket har även ett antal administrativa system som har fallit för åldersstreck och behöver bytas eller kompletteras. Det förändrade säkerhetsläget ställer även helt andra krav på IT-infrastrukturen än tidigare. 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 nyinvestering eller omfattande livstidsförlängning måste genomföras. Sjöfartsverkets bedömning är att det första utbytet måste ske under planperioden, vilket beskrivits i tidigare avsnitt, för att garantera dagens service även en hård vinter som statistiskt i genomsnitt inträffar vart sjunde år.



Graf 3 – Investeringstakt av sammanlagd investeringsprognos 2021-2040

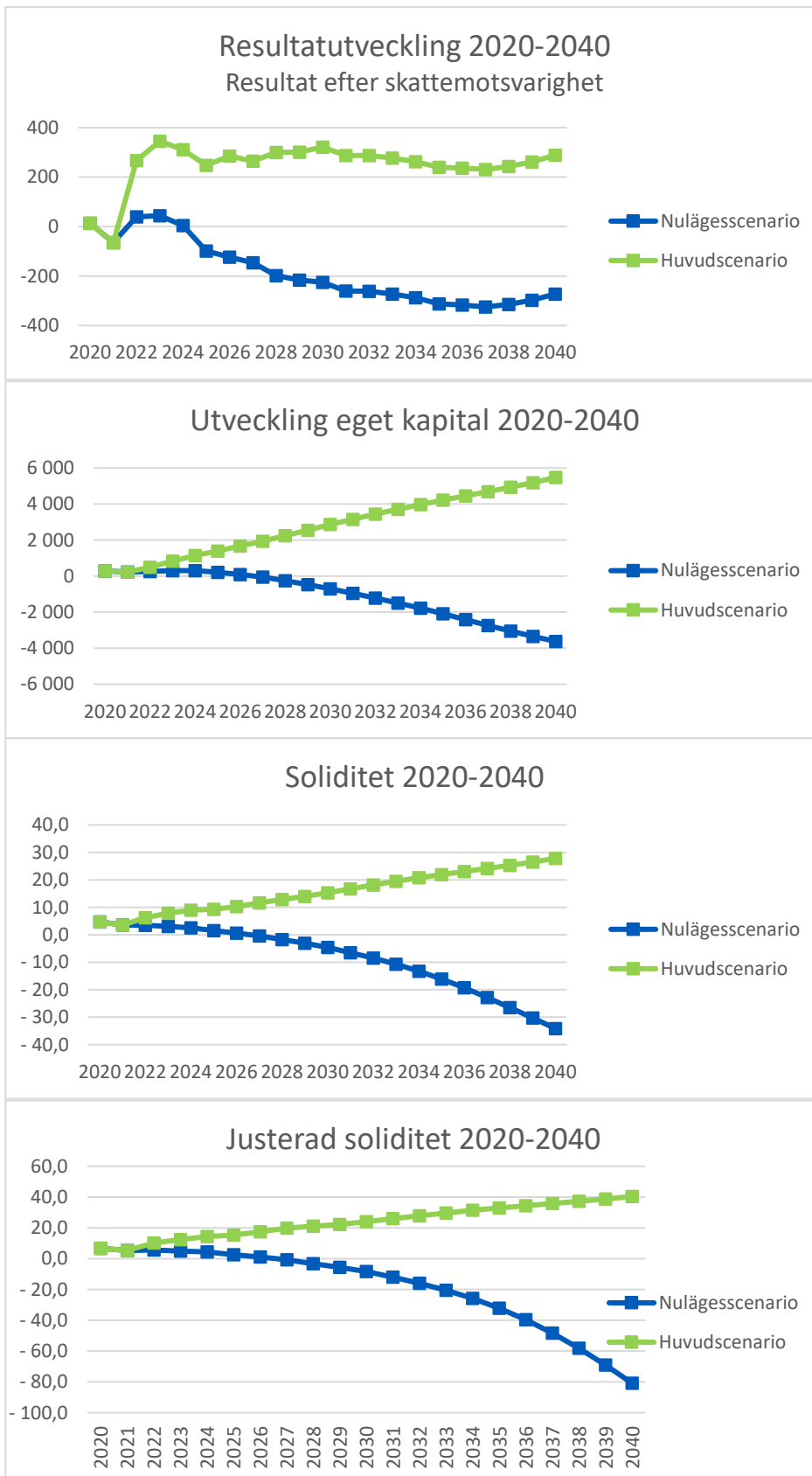
Det totala prognostiserade investeringsbehovet under perioden 2021-2040 uppgår till 14 mdkr. Av dessa finansieras cirka 5,4 mdkr avseende farledsprojekt via anslag över statsbudgeten genom den s.k. Nationella planen vars planeringshorisont sträcker sig till 2027. Därför finns inga medel efter 2027 med i grafen ovan, trots att majoriteten av nyinvesteringen i Trollhätte kanal inte finns med i nuvarande planperiod. Ytterligare investeringar om cirka 6,4 mdkr kommer att behöva genomföras under perioden rörande Sjöfartsverkets fartygsflotta. Större delen av dessa investeringar är hänförligt till isbrytarflottan vilken det råder otydlighet kring finansiering av men där Sjöfartsverket, enligt ovan, föreslagit att investering samt drift bör ingå i Nationell plan. Övriga investeringar om 2,2 mdkr finansieras normalt via egna medel.

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

Liksom i föregående treårsplan vill Sjöfartsverket, genom en redogörelse av två scenarier, belysa vikten av en stärkt ekonomi och därmed synliggöra behovet av förslagen i anslagsframställan samt det faktum att de ekonomiska förutsättningarna inte är långsiktigt hållbara. Dessa scenarier sträcker sig med utblick mot 2040 och påvisar hur resultat- och soliditetsutvecklingen samt utvecklingen av eget kapital förändras enligt de olika scenarierna.

Nulägesscenariot, som beskrivs enligt den blå linjen i graferna nedan, innebär att Sjöfartsverkets hemställan enligt denna treårsplan uteblir och det ekonomiska nuläget samt förutsättningar är ett faktum. I detta scenario antas även isbrytarna anskaffas med egna medel. Soliditeten utvecklas i en nedåtgående trend och ett negativt eget kapital riskerar att uppkomma under 2027. Med flera osäkra faktorer såsom utvecklingen av pandemin och konjunkturrell påverkan samt strängare isvintrar skulle detta dock kunna resultera i negativt eget kapital redan under 2021.

Huvudscenariot, som beskrivs enligt den gröna linjen i graferna nedan, innebär att anslagsbehoven enligt hemställan ovan realiseras. Därefter sker en årlig indexering av anslagen enligt KPI-KS. Detta scenario innefattar även att myndigheten tilldelas anslag för ränta och amortering för isbrytarinvesteringen samt utebliven utdelning till staten tills soliditetsmålet uppfylls. Soliditetsutvecklingen är stigande positiv i detta scenario men inte förrän i slutet av 2030-talet uppnås en soliditet om 25 procent, vilket är det långsiktiga målet för myndigheten. Åren fram till att målet uppnås står Sjöfartsverket inför fortsatt begränsning i leveransförmåga samt svårighet inför att möta nödvändiga investeringar. För att möjliggöra en snabbare återhämtning där myndigheten kan uppnå de ekonomiska målen inom en närmare tidsperiod krävs att begränsningsfaktorn för farledsavgiften tas bort.



Graf 4 – Redovisning av resultatutveckling, eget kapital, soliditet samt justerad soliditet

Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2022-2024, med 2020 (utfall) och 2021 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultat- och balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal samt investeringsplan inklusive uppdelning på vidmakthållande och nyinvestering. Översikten utgår från de förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 4, Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
	2020	2021	2022	2023	2024
Intäkter	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farledsavgifter	1 054,4	1 202,1	1 287,3	1 300,2	1 319,7
Lotsavgifter	564,5	645,6	721,6	757,7	770,3
Anslag	522,4	315,0	277,7	277,7	277,7
Övriga intäkter	415,8	419,2	407,7	399,3	406,5
Summa intäkter	2 557,1	2 581,9	2 694,3	2 734,9	2 774,2
Kostnader					
Personalkostnader	-1 327,7	-1 385,5	-1 412,1	-1 438,6	-1 455,3
Övriga kostnader	-866,7	-1 048,8	-1 019,2	-1 011,2	-1 066,6
Avskrivningar	-182,2	-182,8	-193,3	-206,5	-203,3
Summa kostnader	-2 376,6	-2 617,1	-2 624,6	-2 656,3	-2 725,2
Rörelseresultat	180,5	-35,2	69,7	78,6	49,0
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-6,5	-30,3	-30,5	-35,5	-45,5
Finansnetto	-6,3	-30,0	-30,0	-35,0	-45,0
Resultat efter finansiella poster	174,2	-65,2	39,7	43,6	4,0
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjämningsfond	-161,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före skatt	12,7	-65,2	39,7	43,6	4,0
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	12,7	-65,2	39,7	43,6	4,0

Tabell 5, Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2020	2021	2022	2023	2024
TILLGÅNGAR	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	4 141,0	4 536,6	5 809,7	8 395,5	10 682,1
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	15,5	13,3	13,3	13,3	13,3
Summa anläggningstillgångar	4 161,2	4 554,6	5 827,7	8 413,5	10 700,1
Omsättningstillgångar					
Varulager	69,0	66,7	66,7	66,7	66,7
Förskott till leverantör	1,4	3,3	3,3	3,3	3,3
Kundfordringar	298,8	215,3	215,3	215,3	215,3
Övriga fordringar	112,4	135,1	135,1	135,1	135,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	281,0	210,0	220,0	230,0	230,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	569,2	450,0	400,0	350,0	350,0
Kassa, postgiro och bank	551,3	676,2	720,4	652,1	288,5
Summa omsättningstillgångar	1 883,1	1 756,6	1 760,8	1 652,5	1 288,9
SUMMA TILLGÅNGAR	6 096,5	6 311,2	7 588,5	10 066,0	11 989,0
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	681,1	681,1	681,1	681,1	681,1
Balanserat resultat	-852,8	-840,1	-905,3	-865,6	-822,0
ÅRETS RESULTAT	12,7	-65,2	39,7	43,6	4,0
Summa fritt eget kapital	-159,0	-224,2	-184,5	-140,9	-136,9
Summa eget kapital	287,1	221,9	261,6	305,2	309,2
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 366,5	3 406,5	3 446,5	3 486,5	3 526,5
Övriga avsättningar	61,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	3 428,3	3 406,5	3 446,5	3 486,5	3 526,5
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	0,0	0,0	348,0	1 918,0	2 748,0
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa räntebärande långfristiga skulder	0,0	0,0	348,0	1 918,0	2 748,0

Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder	217,1	210,0	220,0	230,0	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	51,2	50,0	50,0	50,0	50,0
Upplupna kostnader, förutbetalda intäkter och oförbrukade bidrag	2 112,8	2 422,8	3 262,4	4 076,4	5 125,4
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	2 381,1	2 682,8	3 532,4	4 356,4	5 405,4
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	6 096,5	6 311,2	7 588,5	10 066,0	11 989,0

Tabell 6, Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2020	2021	2022	2023	2024
RÖRELSEN	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Årets resultat före avskrivningar	362,7	147,6	263,0	285,1	252,3
Realisationsvinster	-5,5	-	-	-	-
Realisationsförluster	3,2	-	-	-	-
Finansiella poster	-6,3	-30,0	-30,0	-35,0	-45,0
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	354,1	117,6	233,0	250,1	207,3
Förändring av varulager	-0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Förändring av kortfrist fordringar	69,3	131,8	-10,0	-10,0	0,0
Förändring av kortfrist skulder	94,9	301,7	849,6	824,0	1 048,9
Kassaflöde före investeringar	517,9	551,5	1 072,6	1 064,0	1 256,2
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-328,0	-578,4	-1 466,4	-2 792,3	-2 489,8
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	5,7	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-322,3	-578,4	-1 466,4	-2 792,3	-2 489,8
Kassaflöde efter investeringar	195,6	-26,9	-393,7	-1 728,4	-1 233,6
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	-51,3	54,4	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	-0,1	348,0	1 570,0	830,0
Förändring av pensionsskuld	60,6	40,0	40,0	40,0	40,0
Förändring av övriga avsättningar	-72,7	-61,8	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS INBETALNINGSOVERSKOTT	132,2	5,6	-5,7	-118,4	-363,6

LIKVIDITETFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	988,3	1 120,5	1 126,1	1 120,4	1 002,0
Likvida medel vid årets slut	1 120,5	1 126,1	1 120,4	1 002,0	638,4
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	132,2	5,6	-5,7	-118,4	-363,6

Tabell 7, Nyckeltal

NYCKELTAL					
	2020	2021	2022	2023	2024
ANALYS	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Kassalikviditet, %	76,1	63,0	48,0	36,4	22,6
Balanslikviditet, %	79,1	65,5	49,8	37,9	23,8
Sysselsatt kapital	3 634,3	3 671,9	3 842,3	4 882,9	6 146,7
Soliditet, % *	4,7	3,5	3,4	3,0	2,6
Soliditet, % **	6,8	5,4	5,7	4,9	4,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	5,0	Negativt	1,8	1,6	0,8
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	3,5	Negativt	16,4	15,4	1,3
Räntetäckningsgrad	27,7	Negativt	2,3	2,2	1,1
Inleverans till staten, mnkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total inleverans till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

** Soliditet exklusive oförbrukade bidrag.

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

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

Investeringsplan 2022-2024, Tkr					
Tillgångstyp	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Farleder					
Södertälje kanal	71	0	0	0	0
Trollhätte kanal	443	0	0	0	0
Farledsförbättringar och mindre kanaler	250 052	310 004	849 613	843 951	1 114 000
Fast utmärkning	8 519	36 189	19 000	19 000	19 000
Flytande utmärkning, farledsstationer	8 342	0	0	0	0
Arbetsfartyg	12 078	22 300	59 000	194 500	201 000
Övrigt	12 416	5 193	41 300	40 400	39 200
Summa farleder	291 921	373 686	968 913	1 097 851	1 373 200
Isbrytning					
Fartyg	6 521	43 685	351 600	1 630 000	895 000
Summa isbrytning	6 521	43 685	351 600	1 630 000	895 000
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	291	4 829	4 829	4 829	4 829
VTS-centraler	0	40 825	58 750	12 000	12 000
Summa sjötrafikservice	291	45 654	63 579	16 829	16 829
Sjögeografisk information					
Sjömätningarfartyg	331	425	18 000	19 500	0
Utrustning för sjömätning	951	4 370	5 900	5 900	5 900
IT-system m.m.	1 486	5 890	1 500	3 500	2 000
Summa sjögeografisk information	2 768	10 685	25 400	28 900	7 900
Lotsning					
Lotsstationer	352	17 891	265	0	0
Lotsbåtar	9 257	48 000	12 400	3 900	5 400
Summa lotsning	9 609	65 891	12 665	3 900	5 400
Sjö- och flygräddning					
IT-system	29	2 130	1 000	1 000	1 000
Helikopterbaser	2 958	1 115	1 270	3 500	1 300
Räddningshelikoptrar	1 439	1 000	11 300	1 300	181 300
Övrigt	189	1 800	1 800	1 000	1 000
Summa sjö- och flygräddning	4 615	6 045	15 370	6 800	184 600
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	12 261	56 515	28 894	8 019	6 919

Summa gemensamma funktioner	12 261	56 515	28 894	8 019	6 919
Totala investeringar	327 986	590 395	1 466 421	2 792 299	2 489 848
<i>varav anslagsfinansiering via Trafikverket</i>	<i>-240 597</i>	<i>-310 004</i>	<i>-849 613</i>	<i>-843 951</i>	<i>-1 114 000</i>

Tabell 9, Förslag till investeringsplan indelat i vidmakthållande och nyinvestering

Förslag till investeringsplan 2022-2024, tkr					
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Nyanskaffningar	2020	2021	2022	2023	2024
Farleder	264 180	349 137	897 613	1 038 451	1 315 000
Isbrytning	0	37 285	351 600	1 630 000	895 000
Sjötrafikservice	102	5 436	4 829	4 829	4 829
Sjögeografisk information	2 388	9 490	800	3 200	2 300
Lotsning	8 898	64 734	12 000	0	5 000
Sjö- och flygräddning	4 251	4 245	14 570	5 550	183 450
Gemensamma funktioner	11 854	43 139	26 494	1 000	0
Summa utgifter av nyanskaffningar	291 673	513 466	1 307 906	2 683 030	2 405 579
Varav maskiner och inventarier	39 015	151 395	449 643	1 836 129	1 291 129
Varav fastigheter och markanläggningar	252 658	362 071	858 263	846 901	1 114 450
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	348 000	1 630 000	890 000
Anslag (via Trafikverket)	240 597	310 004	849 613	843 951	1 114 000
Egna medel	51 076	203 462	110 293	209 079	401 579
Summa finansiering nyanskaffningar	291 673	513 466	1 307 906	2 683 030	2 405 579
Vidmakthållande	2020	2021	2022	2023	2024
Farleder	26 936	24 549	71 300	59 400	58 200
Isbrytning	6 518	6 400	0	0	0
Sjötrafikservice	189	40 218	58 750	12 000	12 000
Sjögeografisk information	384	425	24 600	25 700	5 600
Lotsning	711	1 157	665	3 900	400
Sjö- och flygräddning	365	800	800	1 250	1 150
Gemensamma funktioner	1 210	3 380	2 400	7 019	6 919
Summa utgifter för vidmakthållande	36 313	76 929	158 515	109 269	84 269
Varav maskiner och inventarier	26 701	63 825	86 215	96 919	71 919
Varav fastigheter och markanläggningar	9 612	13 104	72 300	12 350	12 350
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Egna medel	36 313	76 929	158 515	109 269	84 269
Summa finansiering vidmakthållande	36 313	76 929	158 515	109 269	84 269

Tabell 10, Övrig kreditram och räntor för investeringar

Övrig kreditram och räntor för investeringar, tkr					
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
	2020	2021	2022	2023	2024
IB lån i Riksgäldskontoret	0	0	0	348 000	1 918 000
Nyupplåning	0	0	348 000	1 630 000	890 000
Amorteringar	0	0	0	60 000	60 000
UB lån i Riksgäldskontoret	0	0	348 000	1 918 000	2 748 000
Beslutad/föreslagen låneram	100 000	100 000	400 000	2 000 000	3 000 000
Ränteutgifter	0	0	0	4 800	13 700
Finansiering av räntor och amorteringar					
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	0	0	0	64 800	73 700

SJÖFARTSVERKETS UTGÅNGSPUNKTER

Sjöfartsverkets uppdrag och anvisning för hur verksamheten ska bedrivas återfinns i myndighetens instruktion samt i årligt regleringsbrev. Inom dessa ramar styrs utvecklingen av arbetet i verksamheten också av politiskt fastställda mål och strategier. Avsnittet redogör för de mål och strategier som har störst bäring på verksamheten samt beskriver delar av Sjöfartsverkets bidrag inom respektive område.

Transportpolitiska mål

Övergripande transportpolitiskt mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Sjöfartsverkets bidrag till måluppfyllelsen genomsyrar flera delar av myndighetens verksamhet. I arbetet med utvecklingen av sjöfartens infrastruktur, är samhällsekonomisk effektivitet ett viktigt urvalskriterium. Genom att satsa på projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet säkerställs bidraget till en samhällsekonomiskt effektiv transportinfrastruktur.

Bidraget till en långsiktigt hållbar transportförsörjning tar sitt avstamp i de tre hållbarhetsdimensionerna; *ekonomisk, ekologisk* samt *social hållbarhet*. Inom ramen för den ekonomiska dimensionen ryms Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa myndighetens långsiktiga ekonomi, bl.a. genom effektiviseringar av den egna verksamheten. Vidare arbetar Sjöfartsverket med den ekonomiska dimensionen genom att inkludera samhällsekonomi som ett utvärderingskriterium vid infrastrukturinvesteringar. Ur ett ekologiskt perspektiv arbetar Sjöfartsverket för minskad miljöpåverkan både för den egna flottan och för sjöfarten i stort. Sjöfartsverket har sedan 2018 ett miljöincitament kopplat till avgiftsmodellen för att främja omställningen. Inom ramen för den egna verksamheten arbetar myndigheten med en omställning till fossilfrihet samt minskade svavelutsläpp i den egna flottan. För det sociala hållbarhetsperspektivet arbetar Sjöfartsverket aktivt för en mer jämställd och inkluderande sjöfart genom initiativet *Vågrätt*. Sjöfartsverket tillhandahåller också Sjömansservice, en verksamhet som syftar till att öka den sociala hållbarheten för sjömän.

Hänsynsmålet

Genom att tillhandahålla sjö- och flygräddningstjänst bidrar Sjöfartsverket till att reducera risken för att någon dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Myndighetens lotsningsverksamhet utgör en rent säkerhetshöjande åtgärd och genom att tillhandahålla tjänsten bidrar verket till att säkra och tillgängliga fartygsanlöp kan genomföras. Även myndighetens VTS-tjänst arbetar proaktivt

genom att förse sjöfarten med information kring särskilda faror eller omständigheter på vägen till en hamn i syfte att förhindra olyckor.

Inom ramen för hänsynsmålet arbetar Sjöfartsverket också med att minska utsläppen från den egna flottan, i syfte att nå det av regeringen uppställda klimatmålet. Arbetet inkluderar tre fokusområden för att genomföra omställningen till fossilfrihet; energieffektiviseringar inom den operationella driften, energieffektiviseringar genom teknikförändringar i både befintlig och ny flotta samt bränslebyten från fossila till fossilfria bränslen.

Funktionsmålet

Sjöfartsverkets arbete med utveckling av den marina infrastrukturen är en viktig del för att säkerställa tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportsystemet är beroende av samverkan mellan de olika trafikslagen för att på ett effektivt sätt tillgodose hela landets behov av transporter. För de norra delarna av Sverige är Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet en förutsättning. Genom att erbjuda isbrytarassistans till fartyg som trafikerar hamnar i norra Sverige säkerställs tillgängligheten för näringslivet under hela året, en grundförutsättning för att näringsverksamheten ska vara konkurrenskraftig.

Regeringens godstransportstrategi; effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter

Regeringen presenterade 2018 strategin; *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter*⁷. Strategin syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ska vidare bidra till att nå de transportpolitiska målen, stärka näringslivets konkurrenskraft samt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Inom ramen för strategin arbetar Sjöfartsverket på flera fronter med de av regeringen prioriterade områdena. För att underlätta överflyttning av gods från väg till sjöfart har Sjöfartsverket bl.a. sjöväg två kustnära områden, mellan Nynäshamn och vägen in till Mälardalen samt från Brofjorden och ned mot Göteborg. Vidare arbetar Sjöfartsverket med att förbättra tillgängligheten för lotsning, i syfte att säkerställa att erforderlig kompetens finns i den utsträckning som krävs för att upprätthålla lotsningsfunktionen. En stor del av de insatser som pekats ut i strategin omfattas av andra myndigheters ansvarsområden, där ibland Trafikverkets uppdrag att sprida kunskap vidare kring arbetet med att ställa om färjerederiets färjor till klimatneutrala 2045. Här följer Sjöfartsverket andra aktörers arbete och bidrar i de fall det finns behov.

⁷ Regeringskansliet (2018) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi.

Intermodalitet i transportsystemet

Slutdestinationen för gods som transporteras med sjöfart ligger sällan i direkt anslutning till hamnar och farleder. Hamnen utgör således en omlastningspunkt och godset är beroende av att en landtransport tar vid före/efter sjötransporten. För att uppnå en högre grad av överflyttning av gods från vägtransport till sjöfart är det avgörande att fullt ut stärka infrastrukturen i anslutande väg- och järnvägsnät likväl som omlastningspunkter med intermodalt fokus. Sjöfartsverkets ansvarsområde sträcker sig till de allmänna farlederna och infrastrukturen kopplat till dessa. För att komma till stånd med en överflyttning är det dock avgörande att det finns ett trafikslagsövergripande synsätt för att skapa effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter samt en nära samverkan mellan de aktörer som är involverade i transport- och logistikkedjan.

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.

I juni 2020 presenterade Statskontoret sin slutrapport som ett svar på uppdraget från regeringen att analysera och följa upp hur Agenda 2030 påverkar myndigheters, kommuners och regioners hållbarhetsarbete⁸. I rapporten rekommenderas att regeringen ska förtydliga att myndigheter bör arbeta med hållbarhet baserat på sitt instruktionsenliga uppdrag, för att därigenom åstadkomma resultat utifrån *hela* verksamheten och inte endast med internt fokus. Vidare konstateras att många myndigheter främst tolkar hållbarhet i ekologiska termer och att sociala samt ekonomiska aspekter därmed riskerar att falla bort i arbetet.

Sjöfartsverket har ännu inte påbörjat ett strategiskt och systematiskt arbete med Agenda 2030, främst pga. bristande resurser och kompetens. Arbetet planeras att initieras under 2021 för att därefter intensifieras. Trots avsaknaden av ett systematiskt arbete med Agenda 2030 pågår givetvis ett välutvecklat arbete med bäring på hållbarhet, detta fokuserar primärt på de ekologiska dimensionerna.

Ett sådant exempel är Sjöfartsverkets ansvar för att inrätta och underhålla hållbara farleder. Vid planering utformas farleden för att optimera farledens design utifrån ekologi och säkerhet bl.a. genom att möjliggöra reducerad bränsleförbrukning samt att minska störningar, exempelvis buller och svall, i värdefulla naturområden. Farledernas utformning påverkar även säkerheten till

⁸ Agenda 2030 i myndigheter, kommuner och regioner. Slutrapport (2020:15)

sjöss och bidrar till att minska olyckor med konsekvenser för såväl människor som miljö och ekonomi. Att anpassa farlederna till en modern fartygsflotta, där större fartyg med hög fyllnadsgrad leder till en lägre energiförbrukning per lastat ton, ger också positiva miljömässiga och ekonomiska konsekvenser. Sjöfartsverket befinner sig i en fas med många pågående farledsprojekt och antalet projekt antas vara fortsatt högt under kommande år. Arbetet ställer höga krav på avvägningar mellan olika målområden såsom transportsystemets utveckling, miljöpåverkan och säkerhet. Sjöfartsverket har påbörjat arbetet med att utveckla det strategiska miljöarbetet inom farledsprojekten och förbättra de organisatoriska förutsättningarna för genomförandet av projekten.

Sjöfartsverket arbetar dessutom aktivt för att möjliggöra effektivare anlöp till svenska hamnar genom informationsdelning, samplanering och automatiserad datahantering. Detta arbete förväntas bidra till mer miljömässigt hållbara sjötransporter genom trafikledning för just-in-time-anlöp.

Ett annat exempel för att främja en miljövänligare sjöfart är det miljöincitament som är inkluderat i Sjöfartsverkets avgiftsmodell. Miljöincitamentet baseras på Clean Shipping Index (CSI) och beräknas utifrån fem olika parametrar; koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och partiklar, kemikalier samt vatten och avfall. Miljöincitamentet är inkluderat i den översyn av avgiftsmodellen som genomförs vart tredje år på Sjöfartsverket, detta i syfte att förbättra förutsättningarna att främja miljövänlig sjöfart.

Fossilfritt Sverige

För att efterleva de internationella och nationella mål och överenskommelser, med syfte att begränsa klimatförändringarna, har Sjöfartsverket ett stort ansvar att ställa om sin verksamhet. Omställningen inkluderar att minska de egna växthusgasutsläppen kraftigt, men minst lika betydelsefullt är att anpassa utförande av myndighetens uppdrag så att förutsättningarna till en fossilfri handelssjöfart förbättras.

Under de senaste åren har Sjöfartsverkets miljöarbete utvecklats och ett mer systematiskt arbete, framför allt för att minska utsläppen av koldioxid från den egna verksamheten, har påbörjats. I januari 2021 redovisade Sjöfartsverket till regeringen en handlingsplan för hur myndighetens fartygsflotta kan ställa om till fossilfrihet. Med avstamp i detta uppdrag, såväl som redan påbörjat arbete, kommer omställningen mot fossilfrihet att intensifieras under kommande planperiod.

Handlingsplanen för att ställa om Sjöfartsverkets fartygsflotta till fossilfrihet har identifierat tre fokusområden; energieffektiviseringar inom den operationella driften, energieffektiviseringar genom teknikförändringar i både befintlig och ny flotta samt bränslebyten till fossilfria alternativ. Fokus i genomförandet föreslås i första hand ligga på energieffektiviserande åtgärder, där operationella åtgärder

har en väsentligt större potential jämfört med teknikförbättringar. De energieffektiviserande åtgärderna behöver dock kompletteras med bränslebyten för att möjliggöra linjära utsläppsminskningar mot de nationella mål åren 2030 samt 2045. Att i första hand arbeta med energieffektiviserande åtgärder motiveras av de fossilfria bränslenas högre priser såväl som den begränsade tillgången.

En omställning till en fossilfri fartygsflotta kommer att innebära ökade kostnader för Sjöfartsverket jämfört med dagens läge. Dessa kostnader kommer behöva finansieras via ökade anslag och/eller ökade sjöfartsavgifter. En förenklad ekonomisk beräkning visar på en genomsnittlig kostnadsökning om cirka 39 mnkr per år fram till 2045. Trots ökade kostnader visar en samhällsekonomisk bedömning att en omställning till en fossilfri flotta medför stora samhällsekonomiska nyttor, tack vare den minskning av fossil koldioxid som omställningen skulle medföra.

SJÖFARTSVERKETS VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING

I följande avsnitt beskrivs Sjöfartsverkets vision och strategiska inriktning som är framtagna för att möta ovan nämnda utgångspunkter för verksamheten samt även för att möta kundernas behov och önskemål.

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*

Strategiskt prioriterade utvecklingsområden

Sjöfartsverkets strategiska inriktning utgår från de utmaningar som sjöfarten och verket står inför. Den strategiska inriktningen visar hur Sjöfartsverket framöver kommer att arbeta för att öka lönsamheten och skapa en mer säker och konkurrenskraftig sjöfart.

Öka lönsamheten

Sjöfartsverket arbetar med att förbättra lönsamheten på tre sätt; minska produktionskostnaderna genom kostnadseffektiviseringar, tillvarata alla möjligheter till ökade intäkter som instruktionen medger samt snabbare anpassa service och infrastruktur till förändrade anlöpsvolymmer, nationellt och lokalt.

Främja utvecklingen mot kostnadseffektiva logistikkedjor och storskalighet

Sjöfarten är en del av logistikkedjan där hamnen är en omlastningspunkt för transport med lastbil eller järnväg från producent till slutkund. Effektiva omlastningar och fungerande logistikkedjor mellan sjö- och landtransporter behövs för att öka godsvolymer till sjöss. Lönsamma transportkedjor och låga

omlastningskostnader för hamnar skapas främst genom storskalighet och regelbundenhet. Utvecklingen går nu mot detta håll, en koncentration av gods till färre hamnar. Detta medför minskat behov av farleder och service till mindre hamnar vilket är en omställning Sjöfartsverket behöver medverka i.

Främja överflyttning från land- till sjötransporter

Sjöfartsverket kommer att investera i vissa mindre kustnära farleder för att underlätta en överflyttning av land- till sjötransporter i enlighet med regeringens godsstrategi. Sjöfartsverkets del i att åstadkomma önskad överflyttning är dock mycket begränsad. En överflyttning av gods, enligt strategin, kommer att kräva ekonomiska styrmedel och incitament vilket ligger utanför verkets uppdrag samt instruktion.

Utveckling mot digitaliserade och uppkopplade farleder, tjänster för fartygs ruttplanering, tjänster för informationsdelning i anlöpsprocessen samt navigationsstöd från land

Denna inriktning av tjänsteutvecklingen syftar till att minska sjöfartens administration och driftkostnader genom att effektivisera anlöpsprocessen med digitala stödsystem, informationsutbyte i realtid samt genom nya digitala kundanpassade sjögeografiska produkter. Detta skapar förutsättningar för optimerade fartygsanlöp till svenska hamnar, minskad miljö- och klimatpåverkan, minskad bunkerförbrukning för fartygen, förbättrade planeringsförutsättningar hos de olika aktörerna som är involverade i ett anlöp. Nya tjänster såsom navigationsstöd från land, bidrar till att minska väntetider för lotsning samt ökar flexibiliteten i lotsverksamheten.

Skapa en modern och attraktiv myndighet

Detta utvecklingsområde innebär en förstärkning av stödverksamheter i syfte att säkra lagefterlevnad och nå interna skalfördelar, förstärkt målstyrning, riskanalys och uppföljning, förstärkt ledar- och medarbetarskap, förstärkning av den statliga värdegrunden, förstärkt sammanhållning samt förbättrad säkerhetskultur.

Ökad satsning på miljö och klimat med begränsade ambitioner

De huvudsakliga satsningarna gällande miljöarbetet kan beskrivas enligt ett internt och externt perspektiv. Interna åtgärder görs för att minska Sjöfartsverkets egen miljö- och klimatbelastning i verksamheten samt för fartygsflottan. Miljöanpassningen är dock begränsad mot bakgrund av Sjöfartsverkets svaga ekonomi och åtgärder som prioriteras är de som ger mest resultat i minskade utsläpp i förhållande till kostnad. Externt sett erhåller verket, genom ett undantag i regleringsbrevet för avgiftsuttag för farledsavgiften, ett ekonomiskt styrmedel som sjöfarten kan ta del utav genom att minska fartygens miljöbelastning. Detta genom ett s.k. miljöincitament som är kopplat till indexet CSI.

Förstärkt säkerhet och beredskap

Det ökande fokus som finns i samhället kring krisberedskap,

informationssäkerhet och totalförsvaret ställer nya krav på Sjöfartsverkets organisation samt IT-miljö vilket är mycket kostnadskrävande. Lösningar kring IT- och cybersäkerhet behövs för att digitaliseringens möjligheter ska kunna tillgodogöras av myndigheten.

Sjöfartsverkets fem målområden

Mot bakgrund av de strategiskt prioriterade områdena ovan har Sjöfartsverket valt att styra och följa upp verksamheten inom fem målområden; *Kund, Produktion, 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 ska uppnå 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 myndighetens kunder som innebär stärkt konkurrenskraft, säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Verkets övergripande mål för 2027 är att ha en:

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål inom målområdet:

- Nöjda kunder mått: NKI > 75
- Genom samarbete och tjänsteutveckling möjliggjort en väsentlig effektivisering av anlöpet
- Skapat förutsättningar för väsentligen ökad inlands- och kustsjöfart
- Säker sjöfart (mått: inga allvarliga sjöfartsolyckor där Sjöfartsverket är vållande)

Målområde Process

Sjöfartsverket ska säkerställa kärn- och stödprocesser 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. Verkets 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 inom målområdet:

- Minskade ackumulerade kostnader med minst 925 mnkr jämfört med 2017
- Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 550 mnkr jämfört med 2017
- Kvalitetssäkrade och värdeskapande processer (mått: inga allvarliga anmärkningar vid tredjepartsrevision)

Målområde Affärsutveckling

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

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål inom målområdet:

- Mer än 10 nya efterfrågade tjänster inom Sjöfartsverkets uppdrag
- Merförsäljning av nya tjänster uppgår till 75 mnkr jämfört med 2017

Målområde Medarbetare

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

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål inom målområdet:

- Våra medarbetare trivs och har ett högt engagemang (MMI > 75)
- Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor
- Sjöfarten och Sjöfartsverket uppfattas som en attraktiv arbetsgivare för en större och bredare grupp medarbetare

Målområde Miljö

Förutom det som framgår av Sjöfartsverkets instruktion gällande inriktning och styrning av myndighetens miljö- och hållbarhetsarbete, behöver de internationella och nationella lagkraven beaktas samt de utgångspunkter som redogörs i ovan avsnitt; de transportpolitiska målen, Agenda 2030 samt fossilfritt Sverige. Myndighetens strategiska miljömål är att bidra till regeringens målsättning om en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur. Verkets övergripande mål till 2027 är att ha en:

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

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål inom målområdet:

- Minskade koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 20 procent jämfört med 2012
- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2012
- Det har ställts miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/produktavtal
- Andelen fartyg som innehar miljöincitament i A-, B- eller C klass uppgår till 10 procent av det totala antalet fartyg som gör anlop till Sverige

Sjöfartsverkets Framtidsprogram

Samtliga större kostnadseffektiviseringar och utvecklingsinsatser som Sjöfartsverket genomför beskrivs som en del av verkets *Framtidsprogram*. Programmet startade 2018 med målsättningen att till 2027 ha utvecklat myndigheten i fyra avseenden:

Tydlig och långsiktig inriktning avser att skapa långsiktighet i Sjöfartsverkets planering och agerande. Detta handlar till stor del om att sätta långsiktiga mål samt skapa en struktur och verktyg för planering och uppföljning som främjar långsiktighet.

Framtida tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft innefattar att utveckla tjänster för sjöfarten som skapar konkurrenskraft. Nya tjänster behöver utvecklas och detta i nära dialog med branschen. Digitalisering och informationsdelning är betydelsefulla komponenter. Därtill finns behov av att öka transparensen för vad som ingår i prissättningen 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 långsiktigt kan nås. Dessa mål är, som nämnts ovan, satta på paus till 2024 men för att nå målen därefter krävs en kombination av fortsatt internt arbete gällande kostnadseffektiviseringar samt förändrade förutsättningar som medger Sjöfartsverket möjlighet att balansera intäkterna mot kostnaderna. För närvarande arbetar myndigheten med målsättningen att till 2027 nå en ackumulerad resultatförbättring med minst 1,4 mdkr i jämförelse med 2017. De interna åtgärderna kommer dock inte som enskild parameter att räcka till. För att nå målen behöver staten höja anslagen för de anslagsfinansierade verksamheterna, vilket motiveras närmare i ovan avsnitt.

ETT Sjöfartsverk med samlad värdegrund avser att på olika sätt få till stånd en kultur- och attitydförflyttning inom Sjöfartsverket. Detta för att skapa större arbetsgemenskap, stärka betydelsen av att alla följer regler och interna normer, skapa mer enhetlighet i rutiner, markera betydelsen av alla medarbetares olika kompetenser för att ge sjöfarten bra service, stimulera medarbetarnas delaktighet och bidrag till en bättre arbetsmiljö och verksamhet samt lyfta fram betydelsen av ledar- och medarbetarskap.

UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSOMRÅDEN

Sjöfartsverket delar upp verksamheten 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

Avsnittet kommer att redogöra för verksamhetsområdenas utvecklingsinsatser för planperioden 2022-2024. Detta enligt Sjöfartsverkets långsiktiga strategiska inriktning och inom ramen för de fem målområdena som beskrivs i ovan avsnitt.

Lotsning

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

Utvecklingsinsatser 2022-2024

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 öppensjö lotsningar är frivilliga och något som verket har för avsikt att fortsätta erbjuda. Att ha lots ombord är en säkerhetshöjande åtgärd för både människa och miljö. Trots att nya regler kan komma att ge ökade möjligheter till lotsdispens ser Sjöfartsverket att den frivilliga lotsningen kommer att finnas kvar eftersom lastägare och försäkringsbolag ger incitament att nyttja lotsningstjänsterna.

Målområde process – Arbetet med att effektivisera Sjöfartsverkets lotstransporter fortsätter i och med implementeringen av en ny ledningsstruktur.

Organisationsförändringen är en nödvändighet för kommande års verksamhetsutveckling vilket beräknas göra den konkurrenskraftig jämfört med aktörer på den öppna marknaden. Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW), undantaget är för genomfarts- och öppensjö lotsningar då majoriteten av dessa inte anlöper svensk hamn. Målsättningen är att samtliga beställningar ska ske via MSW för att effektivisera lotsplaneringen som till stora delar är 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 samlar samtliga initiativ och projekt inom ramen för programmet Digitalt Anlöp.

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. Den kommande nya lotsföreskriften kan komma att förändra förutsättningarna för Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet. Resultaten från projektet Navigationsstöd från land kommer att analyseras i syfte att bedöma eventuella bidrag till verksamhetsutvecklingen. För Sjöfartsverket är den nya lotsföreskriften och projektresultatet exempel som ställer krav på att tillhandahålla en flexibel lotsningsorganisation och lotsar med en bredare kompetens för att snabbare klara av en anpassning.

Målområde medarbetare - Kompetensförsörjningen av lotsar är problematisk då antalet individer med aktuella behörigheter minskar som en direkt konsekvens av sjunkande examina från sjökaptensutbildningarna. Sjöfartsverket som ansvarar för lotsutbildningen ser ett behov av att, med bibehållen kvalitet, minska tiden från utbildning till lotsexamen samt etablera ett utbildningssystem som kompletterar nuvarande genom att omfatta ett större rekryteringsunderlag. Ett led i detta är att, tillsammans med utbildningsinstitutionerna och sjöfartsbranschen, arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning. Fortbildning av personalen bibehålls och stärks i syfte att utveckla den gemensamma säkerhetskulturen och öka kvalitén i de interna utbildningarna. Projektet Utvärdering av eye-tracking som utbildningsstöd

vid simulatorförlagd lotsutbildning som pågår fram till 2022 förväntas ge värdefulla resultat till utvecklingen av verksamheten.

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

Resultatprognos

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 32 000 stycken. Orsaken är bl.a. att fartygen blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Fram till 2019 hade dock antalet stabiliserats på en nivå om cirka 33 500 lotsningar per år. Under 2020 föranledde pandemin dock att antalet minskade med 10 procent och uppgick endast till 30 228 stycken. Effekterna av pandemin förväntas bli utdragna och prognosen för en återgång till ”normala” nivåer väntas pågå under hela planperioden.

En minskning av kostnaderna i verksamheten är beräknad att ske med början 2021, detta till följd av den pågående översynen av lotsutsättningen. Principen för finansiering av lotsningsverksamheten är full kostnadstäckning vilket innebär att intäkterna från lotsavgifterna ska täcka de direkta kostnaderna, samt en schablonkostnad för att täcka de administrativa kostnaderna verksamheten ger upphov till. Det råder idag inte full kostnadstäckning vilket föranleder ett fortsatt behov av att höja lotsavgifterna enligt nedan budget och prognos.

Tabell 11, Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	564 526	667 565	721 565	757 643	770 326
Övriga externa intäkter	8 964	5 269	4 497	4 671	4 592
Summa rörelseintäkter	573 490	672 834	726 062	762 314	774 918
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-525 450	-517 877	-514 521	-525 789	-536 266
Övriga externa kostnader	-97 171	-95 267	-93 118	-93 837	-94 570
Avskrivningar	-24 586	-19 996	-21 506	-21 049	-20 080
Summa direkta rörelsekostnader	-647 207	-633 140	-629 145	-640 675	-650 916
Resultat före indirekta rörelseposter	-73 716	39 694	96 917	121 639	124 002
Indirekta rörelseintäkter	11 072	9 032	8 937	8 937	8 937
Indirekta rörelsekostnader	-109 951	-128 202	-134 396	-135 576	-129 732
Rörelseresultat	-172 595	-79 476	-28 542	-5 000	3 207

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 beräknas investeringsbehovet uppgå till 22 mnkr varav 21,7 mnkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del i lotsstationer.

Investeringarna i lotsbåtar avser främst nyanskaffning av nya båtar (12 mnkr) men även underhåll av befintliga båtar (9,7 mnkr).

Tabell 12, Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Lotsstationer	352	17 891	265	-	-
Lotsbåtar	9 257	48 000	12 400	3 900	5 400
Summa lotsning	9 609	65 891	12 665	3 900	5 400

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 2022-2024

Målområde kund - Sjöfartsverket identifierar löpande önskade åtgärder i samråd med transportköpare, hamnar och andra intressenter. Under planperioden ska Sjöfartsverket genomföra eller påbörja stora farledsprojekt som 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 fortsätta arbetet med att främja godsöverflyttning från väg till sjöfart och järnväg, främst genom åtgärder identifierade i *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart* (TRV2018/92361) men även genom branschgemensamma initiativ där digitalisering är ledordet. Arbetet med att utveckla framtida tjänster för satellitoberoende positioneringssignaler fortsätter i internationella partnerskap, där är målet att Sverige tillsammans med andra länder visar en demonstrator i södra Östersjön under denna planperiod.

Målområde process – Det finns ett omfattande behov av tekniskifte i fyrarna längs farlederna. Huvudanledningen är att försörjningen av glödlampor blir allt svårare att tillgodose vilket beror på att de i allmänhet fasas ut och ersätts med LED-teknik. I fyrarna kan dock inte glödlamporna ersättas till LED rakt av då LED-ljuset inte är multispektralt och får därför inte rätt färgåtergivning när det passerar de traditionella färgade glasen. Detta resulterar i att hela ljusapparaten med optik behöver bytas ut. Anskaffningskostnaden för LED-teknik är stor, i gengäld fordrar den i regel inget byte på 15 år i jämförelse med glödlampan som byts varje år pga. kort brinntid. Den ekonomiska effekten blir dock att kostnaden för fyrtekniken kommer att öka över tid.

I samband med tekniskiftet kommer Sjöfartsverket att göra en genomlysning för att se över det nautiska behovet då det är möjligt att vissa fyrar kan förenklas eller tas bort helt. Genom detta arbete kan framtida ökande kostnader begränsas till viss del. Utan att äventyra säkerheten i väl utnyttjade farleder görs regelbundet även en översyn över vilka SSA som inte fyller sin funktion i vare sig i transportsystemet eller för fritidssjöfart.

Arbetet med att verifiera konceptet för ett satellitberoende positioneringssystem är inne i sin slutfas. Med resultaten från detta arbete kommer Sjöfartsverket tillsammans med andra länder internationellt att förespråka utveckling av standarder för tekniken som på sikt kan innebära att tekniken ratificeras både av IMO och kuststaterna. Tekniken innebär att fartygens position bestäms elektroniskt med oberoende källor och att navigering därmed kan göras på helt andra sätt än idag. I förlängningen skulle detta kunna innebära att behovet av utmärkning reduceras eller t.o.m. försvinner.

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. Exempelvis har sjömätning av inomskärs farleder och simuleringar med mindre fartyg gjorts och nu tar arbetet vid att etablera farlederna som säkra och hållbara sjövägar för en trafik som har potential att växa.

Målområde medarbetare - Sjöfartsverket besitter stor expertis inom farledsförvaltning och farledsutveckling men återväxten är en utmaning. I takt med att allt fler farledsprojekt materialiseras blir bristen påtaglig och rekrytering försvåras av en ansträngd entreprenadmarknad. Genom rekrytering av nyckelkompetenser, intern utbildning och samarbeten inom organisationen skapas en större intern förmåga att hantera framtida utmaningar och projekt. Gränssnitt och samarbete mellan olika processer utvecklas för att säkerställa både arbetsmiljö och arbetsbelastning där spetskompetenser inom olika delar av Sjöfartsverket samarbetar på ett effektivt sätt.

Målområde miljö – De farledsprojekt Sjöfartsverket bedriver är en av de mest miljöpåverkande delarna av verksamheten. För att säkerställa att hänsyn tas till miljöaspekter samt att gällande reglering följs involveras miljö expertis tidigt i processen. Den största miljöpåverkan i projekten sker i den s.k. genomförandefasen, där muddring bedrivs. Detta arbete kan inkludera sprängning samt förorenade sediment som behöver hanteras på ett ansvarsfullt och miljösäkert sätt.

En annan del av Sjöfartsverkets verksamhet där miljövinster kan vara tydliga är arbetet med de inre vattenvägarna (IVV) i Sverige. Sjöfartsverkets arbete med IVV är en del av den nationella godsstrategin som ska bidra till att belastningen av landburen infrastruktur ska minska. I Trollhätte kanal tas inom kort Sjöfartsverkets första farledsbåt med hybriddrift i bruk. Funktionen av detta projekt kommer noggrant utvärderas och lärdomar appliceras på övriga fartyg inom Sjöfartsverkets flotta.

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 statligt anslag. Sjöfartsverket bedömer att det finns ett eftersatt underhåll på sjösäkerhetsanordningar som uppgår till cirka 1 150 mnkr fram till 2040. Kostnader uppkommer till stor del genom att byggnadsstrukturer behöver renoveras, avvecklas eller ersättas. På tekniksidan behöver äldre teknik, såsom glödljus och gamla sjökablar, bytas ut för att säkra kontinuitet för framtiden. En satsning på att arbeta med det uppskjutna underhållet minimerar risken att råka ut för ytterligare fördyringar genom akuta felavhjälplingar. Ytterligare en stor kostnadspost är de 37 statliga byggnadsminnena, inklusive fyra av kulturhistoriskt värde. Dessa behöver ett periodiskt kontinuerligt underhåll där antikvariska överväganden styr metod- och materialval vilket i regel fördyrar. Sjöfartsverket får anslag för underhållet, men bedömningen är att det knappt täcker halva behovet. För planperioden 2022-2024 identifieras kostnader på 25 mnkr per år för detta ändamål.

En kanalrevision av Trollhätte kanal kommer att genomföras 2021 vilket beräknas öka kostnaderna temporärt under 2021 med 50 mnkr. Från 2022 ökar de externa intäkterna och avskrivningarna till följd av att farledsprojekt som finansieras via den nationella planen färdigställs.

Tabell 13, Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	77 203	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	55 386	46 615	40 788	39 498	39 707
Summa rörelseintäkter	132 589	123 818	117 991	116 701	116 910
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-130 746	-144 477	-148 660	-151 710	-155 617
Övriga externa kostnader	-92 054	-169 290	-156 945	-153 622	-174 648
Avskrivningar	-58 997	-68 156	-70 119	-74 762	-77 219
Summa direkta rörelsekostnader	-281 797	-381 923	-375 725	-380 094	-407 484
Resultat före indirekta rörelseposter	-149 208	-258 105	-257 734	-263 393	-290 574
Indirekta rörelseintäkter	5 240	4 274	4 229	4 229	4 229
Indirekta rörelsekostnader	-52 033	-60 670	-63 602	-64 160	-61 394
Rörelseresultat	-196 001	-314 501	-317 107	-323 324	-347 739

Investeringsbehov

För 2022-2024 beräknas investeringsbehovet för farleder uppgå till cirka 3,4 mdkr. Den stora volymen förklaras av att farledsinvesteringar via nationell plan sedan 2015 hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning.

Investeringar i farledsprojekt under 2022-2024 uppgår till cirka 2,8 mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket. Resterande del av investeringsbehovet under perioden utgörs främst av arbetsfartyg (455 mnkr), samt fast och flytande utmärkning (125 mnkr).

Tabell 14, Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Södertälje Kanal	71	-	-	-	-
Trollhätte kanal	443	-	-	-	-
Farledsförbättringar och mindre kanaler*	250 052	310 004	849 613	843 951	1 114 000
Fast utmärkning	8 519	36 189	42 210	41 580	40 740
Flytande utmärkning	8 342	-	0	0	0
Arbetsfartyg	12 078	22 300	59 000	194 500	201 000
Övrigt	12 416	5 193	18 090	17 820	17 460
Summa	291 921	373 686	968 913	1 097 851	1 373 200
*Varav finansieras av Trafikverket	-250 052	-310 004	-849 613	-843 951	-1 114 000

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa beskrivningen av sjövägarna för kommersiell sjöfart och samtidigt beakta fiske- och fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom distribution av elektroniska-, pappers- och båtsportskort samt publikationer. Sjömätning sker i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationella standarder och konventioner.

Utvecklingsinsatser 2022-2024

Målområde kund - Sjögeografi har en stor spridning av kunder som använder Sjöfartsverkets produkter på olika sätt. Både för säker navigering för handels- och fritidsbåtstrafiken samt för andra ändamål där användning av sjögeografiska data sker i andra syften än för navigering.

Målområde process - En teknisk översyn av primära produktionssystem för hantering av djupdata behöver göras under planperioden där 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 sjömätning i 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 sjöfart och järnväg. För att möjliggöra en utveckling av kustsjöfart i Sverige kommer sjömätning och anpassade sjökortsprodukter krävas. En plan har tagits fram som redovisar behovet av sjömättningsresurser samt investeringar fram till 2036. I arbetet ingår även att utveckla kostnadseffektiva metoder som exempelvis autonoma sjömätningarfartyg.

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

Projektet *Sjökortslyftet* genomförs inom planperioden där en ny referensnivå införs och kvalitetshöjande åtgärder 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, för Sjöfartsverkets ansvarsområde, ska tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

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

fram en strategi för att skapa förutsättning att producera sjögeografisk information enligt de nya s.k. S-100 standarderna. Under överskådlig tid kommer Sjöfartsverket behöva tillhandahålla produkter både enligt den tidigare samt nya standarden.

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 sjömätningområdet. 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. Sjöfartsverket har tillsammans med Lantmäteriet och Sveriges geologiska undersökning (SGU) sedan flera år utrett en kartering av kustzonen. Behovet av ett kust- och strandzonskarteringsprogram har fortsatt lyfts fram som en högt prioriterad aktivitet av Geodatarådets medlemmar och även i den nationella Geodatastrategin 2021-2025.

Tillsammans med Lantmäteriets höjdmmodell på land utgör Sjöfartsverkets insamlade sjömätningsdata och SGUs mätningar, analyser och provtagningar för klassificering av botten typ, ett nödvändigt underlag för lösningar till flera av de samhällsutmaningar som identifierats inom 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.

Avsaknaden av moderna och tillgängliga kunskapsunderlag i kustzonen förhindrar en effektiv och smart samhällsbyggnadsprocess i alla dess delar som berör våra inre vattenområden. Det finns även sjösäkerhetsmässiga risker med dagens bristande kunskapsunderlag för viss lokaltrafik, annan yrkestrafik samt fritidssjöfarten som använder farvattnen utanför ordinarie farleder. Den samhällsekonomiska nyttan av ett ovan nämnt program skulle innebära många samhällsvinster, inte endast för sjöfarten utan även i andra samhällssektorer. Att säkra en finansiering av sådan sjökartering utanför Sjöfartsverkets ansvarsområde är av betydelse. Sjöfartsverket, tillsammans med SGU, avser att under hösten 2021 inkomma med en hemställan om ett särskilt regeringsuppdrag för att kunna utreda frågan närmare.

Resultatprognos

Intäkterna för Sjögeografisk information avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. En viss nedgång på intäktssidan förklaras av minskad externfinansiering. 2020 erhöles slutbetalning i EU-projektet Famos varefter inga nya EU-projekt finns i planen. Minskade övriga externa kostnader förklaras av att sjömätning med arbetsfartyget Baltica upphör med anledning av planerad omställning till andra och mindre sjömättningsresurser. Ökade avskrivningar mot slutet av planperioden förklaras framför allt av uppgraderingar sjömättningsfartyg samt utveckling IT-system för bl.a. djupdata och integration mot nytt affärssystem.

Tabell 15, Resultaträkning Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	57 766	55 179	55 009	52 117	52 760
Summa rörelseintäkter	57 766	55 179	55 009	52 117	52 760
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-91 853	-97 774	-101 359	-103 253	-105 223
Övriga externa kostnader	-49 393	-37 057	-24 167	-21 224	-21 759
Avskrivningar	-7 127	-6 887	-7 632	-10 493	-13 681
Summa direkta rörelsekostnader	-148 373	-141 718	-133 158	-134 970	-140 663
Resultat före indirekta rörelseposter	-90 607	-86 539	-78 149	-82 853	-87 903
Indirekta rörelseintäkter	2 526	2 061	2 039	2 039	2 039
Indirekta rörelsekostnader	-25 087	-29 252	-30 665	-30 934	-29 601
Rörelseresultat	-113 168	-113 730	-106 775	-111 748	-115 465

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 62,2 mnkr. Av detta avser 37,5 mnkr sjömättningsfartyg genom ny drivlina till Anders Bure samt uppgradering och stabiliseringssystem till Jacob Hägg. Resterande investeringar avser utrustning för sjömätning (17,7 mnkr) samt IT-system m.m. (sju mnkr) bl.a. för kartstöd, djupdatahantering och integration av ROS mot nytt affärssystem.

Tabell 16, Investeringsbehov Sjögeografi

Sjögeografi, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Sjömättningsfartyg	331	425	18 000	19 500	0
Utrustning för sjömätning	951	4 370	5 900	5 900	5 900
IT-system m.m.	1 486	5 120	1 500	3 500	2 000
Summa	2 768	9 915	25 400	28 900	7 900

Sjötrafikservice

Sjöfartsverket ska tillhandahålla sjötrafikinformation, sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg samt understödja säkra och effektiva fartygsanlöp.

Sjötrafikservice arbetar systematiskt med att utveckla anlöpsprocessen. Arbetet inkluderar nya tjänster inom anlöpsplanering där bl.a. Sjöfartsverkets lotsplanering behöver integreras med övriga aktörers beställningstjänster samt att fokus alltid är kundens resa i anlöpsprocessen.

Utvecklingsinsatser 2022-2024

Målområde kund – Den sjötrafikservice Sjöfartsverket erbjuder ska präglas av hög kvalitet på internationell nivå. Ledorden är sjösäkerhet, hållbarhet och smarta lösningar som ska ge kund och samarbetspartners en upplevelse av framförhållning, direktstöd och tillit i en alltmer digital affärsmiljö. Ambitionen på operativ nivå är att förbättra kundrelationerna. Detta görs genom att värna om ett ökat externt deltagande i Sjöfartsverkets projekt, skapa direkta samarbeten för informationsdelning mellan näring och myndigheter samt förenkla de vardagliga kontakterna med digitala hjälpmedel.

Målområde process – Digitalisering är helt nödvändigt för Sjöfartsverkets processutveckling. Sjöfartsverket kommer att driftsätta ett nytt VTS-system där egna operatörer, fartygsbefäl och partners kommer att erhålla snabbare, tydligare och öppnare trafikinformationstjänst samt ett förbättrat nautiskt beslutsstöd. Sjöfartsverkets radarnät kommer under en sexårsperiod att förnygras vilket också bidrar till en stärkt VTS-tjänst.

Projektet ”Digital Transformation av Sjöfartsnära Tjänster” och den nya EU förordningen ”European Maritime Single Window environment” kommer leda till en ökad digitalisering och nya digitala plattformar som möjliggör ett förbättrat och förenklat förfarande för obligatorisk fartygsanmälan, beställningstjänster och koordinerad anlöpsplanering. En viktig förutsättning för resultaten är att hela sjöfartsbranschen, inklusive myndighetssfären, bidrar till ett förändringsklimat som underlättar regelverkens utveckling i samma takt.

Med utgångspunkt i det samarbete Sjöfartsverket driver i Gothenburg Approach med Göteborgs Hamn AB sedan 2012 ska en förstärkt etablering av liknande samarbeten utvecklas i Stockholm och Öresunds-området. Under planperioden genomförs projektet ”Tre Trafikcentraler” med syftet att regionalt minska antalet trafikcentraler till de större sjöfartskluster som Göteborg, Stockholm och Malmö utgör.

Målområde affärsutveckling – Den utveckling som sker inom anlöpsprocessen kommer de närmaste åren vara en pådrivande faktor för Sjöfartsverkets tjänsteutveckling där nya tjänsteområden och affärsmöjligheter kommer att skapas. Sjöfartsverket kommer som ett resultat av utvecklingen kunna bevaka

större geografiska ytor och öka förmågan att dela inhämtad information. Under en femårsperiod förväntas förbättrade digitala kommunikationstjänster vilket resulterar i andra möjligheter att i realtid, dygnet runt, utbyta information med sjötrafiken. Detta öppnar för en ökad proaktiv och automatiserad anlöpsplanering med minskade ledtider och färre förseningar. ”Just-in-time” och miljöanpassade anlop kan realiseras med stöd av ett branschgemensamt synsätt, där sjöfarten utgör en sömlös aktör i den totala transportkedjan.

Sjöfartsverket vill bidra till mindre komplexa affärsmodeller och en tydligare interaktion mellan kund och leverantör av anlopstjänster. Den största utmaningen kommer att vara balansen mellan en explosiv tjänsteutveckling med ökade krav på redundant informationsdelning och ett förstärkt säkerhetsskydd. Cyberattacker och dataintrång utgör en allt tydligare hotbild vilket kan begränsa en ohämmad affärsutveckling. 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. Behovet av samverkan mellan kärnverksamheten, HR och utbildningsinstituten för att hitta vägar till en framtida rekryteringsbas är därmed av yttersta vikt. 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 ska allt utvecklingsarbete bidra till att transportsystemet minskar sin totala belastning på havs- och kustmiljöer. Genom proaktiv anlopskontroll och digitalt informationsutbyte kan ruttoptimering och fartkontroll hjälpa både sjöfartens operatörer samt dess direkta transportköpare att nå sina och samhällets effektivitetsmål om 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.

Resultatprognos

Digitalisering av Sjöfartsnära tjänster innebär att nuvarande förvaltningssystem kommer att ersättas på sikt. Under de närmaste åren drivs utvecklingen parallellt med att nuvarande system behåller sin basförvaltning för att vidmakthålla leveranssäkerhet. Det innebär utökade resurser för verksamheten under en

övergångsperiod. Verksamheten påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Tabell 17, Resultaträkning Sjötrafikservice

Resultaträkning Sjötrafikservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	2 487	2 112	1 500	1 600	1 700
Summa rörelseintäkter	2 487	2 112	1 500	1 600	1 700
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-53 104	-56 392	-57 560	-60 121	-62 474
Övriga externa kostnader	-12 447	-18 995	-22 368	-23 438	-24 550
Avskrivningar	- 2 281	-3 272	-3 272	-3 272	-3 272
Summa direkta rörelsekostnader	-67 832	-78 659	-83 200	-86 831	-90 296
Resultat före indirekta rörelseposter	-65 345	-76 547	-81 700	-85 231	-88 596
Indirekta rörelseintäkter	1 903	1 552	1 536	1 536	1 536
Indirekta rörelsekostnader	-18 893	-22 029	-23 093	-23 296	-22 292
Rörelseresultat	-82 336	-97 024	-103 257	-106 991	-109 352

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 97 mnkr bestående av investeringar i nytt VTS-system (83 mnkr) inklusive sensorsiter samt digital transformation av sjöfartsnära tjänster (14 mnkr).

Tabell 18, Investeringsbehov Sjötrafikservice

Sjötrafikservice, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Sjöfartsnära tjänster	-	4 829	4 829	4 829	4 829
VTS-centraler	291	40 825	58 750	12 000	12 000
Summa	291	45 654	63 579	16 829	16 829

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 2022-2024

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 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 säkra avtal med stödjande resurser. I samband med omsättning av ordinarie isbrytare planeras de ersatta 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. Fördjupad samverkan med Kustbevakningen är en viktig möjliggörare för att kunna utnyttja deras större fartyg som balanserande resurser, som sedan 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 av kommande isbrytarresurser ökar ytterligare gemensamma effektivitetsvinster. 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. Ett projekt kommer att startas med uppdrag att utreda hur en framtida driftsform ska se ut. Detta med målsättning att projektet ska ske gemensamt med Sjöfartsverkets övriga fartyg för att bl.a. möjliggöra samnyttjande av personal genom flexibla arbetstidsavtal.

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. Både regeringsuppdraget ”Fossilfri flotta” samt interna uppdrag som är ställda till Rederiet och Isbrytningsverksamheten ska genomföras i syfte att öka bränsleeffektivitet samt bidra mot de gemensamma målen för minskade utsläpp och i förlängningen en helt fossilfri transportsektor.

Resultatprognos

I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för Statens Lantbruks Universitets (SLU) forskningsfartyg, där Sjöfartsverket har ett rederiansvar. De övriga externa intäkterna fördelar sig jämnt mellan uthyrning av isbrytare under tider då de inte används och vidarefakturerings av kostnader till SLU. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognoserna under planperioden utgår från en lindrig isvinter. Från 2021 ökar avskrivningarna till följd av investeringar i befintliga isbrytarfartyg.

Tabell 19, Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning total, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	57 561	79 985	86 494	80 902	85 779
Summa rörelseintäkter	57 561	79 985	86 494	80 902	85 779
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-32 786	-22 714	-23 049	-23 513	-23 986
Övriga externa kostnader	-274 107	-325 741	-323 825	-321 813	-353 036
Avskrivningar	- 16 810	-21 056	-21 739	-21 810	-21 653
Summa direkta rörelsekostnader	-323 704	-369 512	-368 614	-367 137	-398 676
Resultat före indirekta rörelseposter	-266 143	-289 526	-282 120	-286 235	-312 897
Indirekta rörelseintäkter	4 211	3 435	3 398	3 398	3 398
Indirekta rörelsekostnader	-41 812	-48 753	-51 108	-51 557	-49 335
Rörelseresultat	-303 744	-334 844	-329 830	-334 394	-358 834

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 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 (nio mnkr) för bl.a. 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 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Fartyg	-6 521	-43 685	-351 600	-1 630 000	-895 000
Summa	-6 521	-43 685	-351 600	-1 630 000	-895 000

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverkets ansvarar för sjö- och flygräddning genom ett samverkanssystem med egna och andras resurser, och bistår nödställda eller hjälpbehövande utan vinstintresse eller kostnad för dessa. Sjöfartsverket leder och koordinerar samtliga sjö- och flygräddningsinsatser.

Utvecklingsinsatser 2022-2024

Målområde kund – Sjö- och flygräddningens målsättning är en rättvisande bild, internt och externt, gällande leverans och förmåga att hålla beredskap samt utföra räddningsinsatser. Detta är viktigt för att skapa förståelse hos finansiärerna av vad systemet kan leverera med nuvarande ambitionsnivå och säkerställa att förväntningarna därmed överensstämmer med leveranserna.

Sjö- och flygräddningen finansieras genom att respektive kravställare bekostar sin andel av systemet, detta beskrivs närmare i avsnitt två *Anslagsframställan* ovan. En förändring gjordes under 2020 i Sjöfartsverkets instruktion vilket innebär att även stöd till regioner i vissa fall får lämnas i form av sjuktransporter. Dessa debiteras för full kostnadstäckning. Med nuvarande omfattning och begränsning påverkar inte transporterna beredskapen för räddning i någon större omfattning. Sjöfartsverkets räddningsresurser kan även tas i anspråk av annan statlig eller kommunal räddningstjänst enligt *Lagen om Skydd mot Olyckor (2003:778)*. Detta sker utan någon kostnad för den som begär stöd.

Försvarmakten har en växande verksamhet och de leveranser som Sjöfartsverket historiskt kunnat göra är nu inte fullt tillräckliga. Dels innebär en växande övningsverksamhet att samtliga helikopterbaser förväntas hålla beredskap över tid, och dels efterfrågas utvecklad förmåga för vissa typer av undsättning.

Behovet som utgår från fritidsbåtars och allmänflygets verksamhet finansieras genom anslag. Dessa har inte räknats upp i takt med samhällets kostnadsutveckling. Samtidigt finns diskrepans genom en hög förväntan från medborgarna om en heltäckande och hög förmåga att hantera små och stora olyckor. De strategiska åtgärder för att möta detta gap i allmänhetens förväntan och som identifierats 2018 i strategiprojektet SAR 2.0, handlar huvudsakligen om att ge förståelse för systemets kapacitet genom transparens i leverans och kostnader, kompletterat med ökad effektivitet i samhällets totala resursutnyttjande genom samarbete och samverkan. För att kunna möta de förväntningar och behov som finns hos Försvarmakten och allmänheten krävs dock ökade resurser i form av investering i fler räddningshelikoptrar. Statens Haverikommission har även lyft behovet av helikopterburna värmekameror vid sök av havererade flygplan, vilket skulle innebära ytterligare omfattande investeringar.

På sikt finns en utmaning även gällande ytenheter som beror på förändrade arbetssätt inom bl.a. lotsutsättningen och utökade uppgifter för Kustbevakningen. Om färre enheter finns tillgängliga för räddningstjänst till sjöss så behöver systemet kompenseras för att på sikt vidmakthålla dagens förmåga. En motverkande faktor är den tillväxt som sker inom den ideella organisationen Svenska Sjöräddningssällskapet.

Målområde process - Teknikutveckling möjliggör ständigt nya effektivare metoder att utföra uppdraget och ökar andelen som går att rädda. Samtidigt innebär denna utveckling nästan uteslutande ökande kostnader. Därmed är ett av målen för verksamheten att finna åtgärder som kompenserar kostnadsutvecklingen med så liten påverkan på räddningsförmågan som möjligt. Ett fortlöpande effektiviseringsarbete pågår för att motverka verksamhetens kostnadsökning. Den största enskilda effekten uppnås genom att få balans i behovet av operativ personal. En ökande personalomsättning försvårar dock detta och kostnaderna för dubbelgång och utbildning av nyanställda har ökat samtidigt som det dröjer innan nyanställd personal är fullt tjänstbar och kostnaderna för övertid därmed minskar.

Omständigheter i samhället, utanför verksamhetens kontroll, har föranlett att förutsättningarna för verksamheten vid de tidigare helikopterbaserna i Säve och Ronneby kraftigt försämrats, vilket inneburit nyproduktion av helikopterbaser i dessa regioner. Även utredning avseende förutsättningarna för helikopterbasen i Norrtälje pågår. Detta medför en ökande kostnad för fastigheter under planperioden. Interna synergier som gynnat kursverksamheten har minskat. Även detta är långsiktiga utmaningar som resulterat i ökande fastighetskostnader. Kostnadseffektiv försörjning av verksamhetslokaler och infrastruktur är därför särskilt utpekat område inom planperioden. Då Sjö- och flygräddningen är en samverkansorganisation där många av resurserna kommer från aktörer utanför Sjöfartsverket är det viktigt för planeringen av systemet att veta vilka resurser som finns var och om de är tillgängliga. Behov finns av att utveckla ett IT-stöd ajourhållning och planering av räddningsresurser.

Målområde affärsutveckling - Ett medel för utveckling är att finna områden där verksamhetens utvecklingsbehov överensstämmer med riktlinjerna för tilldelning av extern finansiering, och därefter ansöka om dessa medel. Det finns i princip obegränsat med tänkbara utvecklingsområden inom verksamhetens område. För att prioritera resurserna tar verksamheten vägledning i principerna från SAR 2.0. Med ett ekonomiskt ansträngt läge internt så är extern finansiering av utveckling oftast nödvändig, och det finns möjligheter på både nationell och internationell nivå till detta.

Ett exempel på externt finansierad utveckling är projektet SamSAR som projektlets av Sjöfartsverket och genomförts tillsammans med bl.a. Socialstyrelsen, medan finansieringen kommer från Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. Resultatet påvisar ett antal potentiella utvecklingsområden vid samverkande insatser som verksamheterna behöver omhänderta under planperioden. För att åstadkomma detta finns nu en gemensam arbetsgrupp mellan berörda myndigheter.

Målområde medarbetare – Sjö- och flygräddningen ska vara en attraktiv verksamhet att arbeta i. För detta krävs att balans mellan resurser och uppgifter

uppnås. Rekryteringsbasen är begränsad vilket förutsätter en arbetsplats som är tillgänglig för en mångfald medarbetare. Vidare finns fortsatt potential genom att engagera fler operativa medarbetare i utvecklingsarbetet.

Under de kommande åren kommer rekrytering och utbildning av ny personal för att täcka vakanser vara en omfattande uppgift. Vidare skapas en effektiv styrkedja för att avlasta mellanchefer samt förstärka säkerhetskulturen där en särskild handlingsplan är framtagen. Detta kombineras med åtgärder för att förbättra samarbetet med de centrala stödfunktionerna. Till detta kommer verksgemensamma aktiviteter för ökad likabehandling med mål att gynna mångfalden.

Målområde miljö - Sjöfartsverket kommer att undersöka om miljöbränsle kan användas i helikopterverksamheten. Verksamhetens miljöbelastning är till stor del orsakad av flygbränsle. Det finns däremot begränsade möjligheter att påverka förbrukningen.

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att intäkter från handelssjöfart, kommersiell luftfart, Försvarmakten samt anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Både intäkter och kostnader 2020 påverkas av pågående försäkringsärende gällande skada på helikopter. Utfallet 2020 är även kraftigt påverkat av att delar av den planerade verksamheten inte kunnat genomföras på grund av den pågående pandemin. Även budgeterade övriga externa intäkterna för 2021 har påverkats av osäkerhet i bedömning av intäktsbortfall på grund av minskad luftfart.

Tabell 21, Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	192 408	188 873	177 852	180 435	181 393
Summa rörelseintäkter	347 597	344 062	333 041	335 624	336 582
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-226 450	-248 791	-255 585	-260 570	-265 656
Övriga externa kostnader	-217 885	-227 030	-219 785	-224 621	-230 992
Avskrivningar	-61 977	-55 205	-56 808	-55 005	-49 087
Summa direkta rörelsekostnader	-506 312	-531 026	-532 179	-540 196	-545 735
Resultat före indirekta rörelseposter	-158 715	-186 964	-199 138	-204 572	-209 153
Indirekta rörelseintäkter	4 523	3 689	3 650	3 650	3 650
Indirekta rörelsekostnader	-44 910	-52 364	-54 894	-55 376	-52 989
Rörelseresultat	-199 102	-235 640	-250 382	-256 298	-258 492

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 207 mnkr enligt nedan fördelning. Under 2022 avser medlen för räddningshelikoptrarna investering i sökstrålkastare, fotsteg samt vinschar. I prognosen för 2024 finns investering för inköp av en åttonde helikopter med, på 180 mnkr, som beskrivs närmare i anslagsframställan ovan.

Tabell 22, Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
IT-system	29	2 130	1 000	1 000	1 000
Helikopterbaser	2 958	1 115	1 270	3 500	1 300
Räddningshelikoptrar	1 439	1 000	11 300	1 300	181 300
Övrigt	189	1 800	1 800	1 000	1 000
Summa	4 615	6 045	15 370	6 800	184 600

Sjömansservice

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 2022-2024

Målområde kund - Tjänsteutbudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven. Kundnöjdhetsmätningar genomförs löpande, under planperioden är målsättningen att digitalisera kommande mätningar. Resultatet av mätningarna har pekat på att snabbare WiFi efterfrågas på anläggningarna och önskemål om tillgång till WiFi i fler hamnar. Arbete pågår och målet är att erbjuda WiFi i ytterligare två hamnar de kommande åren. Verksamheten följer trender och arbetar för att förbättra den psykosociala situationen för ombordanställda. Den service som erbjuds ger ombordanställda en mer meningsfull fritid. Hälsofrämjande aktiviteter såsom motion, upplevelser och kulturutbud förbättrar välmående och skapar nödvändigt avbrott i arbetet ombord. Det bidrar till en säkrare sjöfart.

Målområde process – Framtidsprogrammet involverar flera medarbetare och resulterar i nya intäkter, detta genom samverkansvinster med samarbetsorganisationer och ett aktivt förbättringsarbete. Sjöfartsverket fortsätter

arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att verksamheten uppmuntrar och stödjer samarbetspartners kan servicen till besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige. Sjöfartsverket använder effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Idag använder många kunder mobila enheter för att nå myndighetens digitala informationskanaler. Verksamheten fokuserar på att anpassa dessa kanaler efter dagens behov och teknik.

Målområde affärsutveckling - Genom att förvalta och utveckla samarbeten, både internt och externt, kan verksamheten kostnadseffektivt utöka servicen så att fler kunder kan ta del av den. Goda exempel är samlokaliseringarna med Sjömanskyrkan i Norrköping och Stockholm. Bidragsansökningar från stiftelser och utökad uthyrning är mål som förbättrar ekonomin. Utveckling av digitala plattformar leder till merförsäljning och minskade kostnader på sikt. Målsättningen är att etablera en webbshop för att förenkla och öka försäljningen, samtidigt göra elektroniska produkter tillgängliga för sjöfolk till havs eller på platser där myndigheten inte har personal tillgänglig. Vidare medför en webbshop mindre transporter vilket är bra för både miljö och ekonomi.

Målområde medarbetare - Tydliga arbetsvillkor och möjlighet till interna karriärvägar bidrar till motiverade och engagerade medarbetare. Ett av verksamhetens mål under planperioden är att sänka sjuktalen.

Målområde miljö - Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter. Under planperioden har verksamheten som mål att köpa in de första eldrivna fordonen och arbetar för färre och effektivare transporter. För Sjöfartsverkets anläggningar, sjömansklubbarna, eftersträvas moderna energieffektiva lösningar och apparaturer för hållbar drift. Under planperioden planeras det för installation av solpaneler på anläggningarna.

Resultatprognos

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

Tabell 23, Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	3 190	4 068	4 130	4 024	4 273
Summa rörelseintäkter	3 190	4 068	4 130	4 204	4 273
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-12 755	-13 943	-14 286	-14 582	-14 867
Övriga externa kostnader	-7 331	-6 609	-7 057	-7 114	-7 152
Avskrivningar	-790	-473	-405	-550	-468
Summa direkta rörelsekostnader	-20 876	-21 025	-21 748	-22 246	-22 487
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 686	-16 957	-17 618	-18 222	-18 214
Indirekta rörelseintäkter	468	382	378	378	378
Indirekta rörelsekostnader	-4 646	-5 417	-5 679	-5 729	-5 482
Rörelseresultat	-21 864	-21 992	-22 919	-23 573	-23 318

Investeringsbehov

För åren 2022-2024 beräknas investeringsbehovet uppgå till 0,8 mnkr i form av nya fordon.

Tabell 24, Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Nya fordon	-	350	-	669	169
Summa	-	350	-	669	169

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.

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, värdiga ur miljösynpunkt 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 2022-2024

Målområde kund - För att tillgodose de operativa verksamheternas behov är Rederiet inne i en period av ökad nybyggnation. Verksamheten leder även arbetet

gällande anskaffning av en ny isbrytarflotta genom projektet Isbrytare 2020 (IB 2020). Detta med målsättningen att vidmakthålla dagens servicenivå genom att successivt ersätta tre av fyra stora isbrytare senast 2030. Utöver projektet IB 2020 pågår byggnation av ett farledsfartyg för Trollhätte kanal och framtagning av underlag för upphandling av "Lotsbåt västkusten". Under planperioden kommer det även påbörjas planering för nästa lotsbåtstyp och ersättning av farledsfartyg.

Målområde process - För att uppnå målen om sjö- och miljö-värdiga fartyg, med en god arbetsmiljö samt att ta det tillsynsansvar som följer ett fartyg som ägs av staten vilka uteslutande används för statsändamål, har Rederiet upphandlat ett tillsynsorgan för tredjepartstillsyn. För att uppnå målet om certifierade fartyg har verksamheten 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 samt underhållssystem.

Målområde affärsutveckling - Fartygsflottan anpassas löpande efter Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra aktörer skapas möjlighet till merutnyttjande. För närvarande pågår diskussion med Sveriges geologiska undersökning (SGU) om övertagande av rederiverksamheten beträffande deras fartyg *Ocean Surveyor*. Sjöfartsverkets isbrytare används för extern verksamhet under de isfria delarna av året, när detta är möjligt. Myndigheten eftersträvar en utökad samverkan med andra myndigheter som på så vis kan minska samhällskostnaderna.

Målområde miljö - I linje med både regeringens långsiktiga mål avseende en fossilfri transportsektor och Sjöfartsverkets strategiska mål för ökad hållbarhet ska myndighetens fartygs 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 förarstödssystem specificeras, upphandlas och implementeras. Målsättningen är att användarnas och Rederiets behov om effektivare underhåll, drift, vägval etc. ska uppnås. Det pågår ett projekt, "FASTWATER", som delvis är EU finansierat, där anpassning av en motor på en lotsbåt till metanol drift görs. Rederiet ansvarade också för Sjöfartsverkets regeringsuppdrag "Fossilfri flotta" samt är under planperioden part i ett projekt som leds av VTI, "Potential och förutsättningar för svensk sjöfarts omställning till fossilfri framdrift".

Kompetensförsörjning

Medarbetarnas kompetens är avgörande för att Sjöfartsverket fortsatt ska vara konkurrenskraftig och leverera resultat. Kompetensförsörjning är därför en kritisk fråga de närmaste åren då myndigheten på ett systematiskt sätt behöver arbeta med att attrahera och utveckla rätt medarbetare. Samtidigt behöver Sjöfartsverket förnya arbetssätt för att bli mer kostnadseffektiva och utveckla nya digitala

tjänster som kan möta sjöfartens framtida krav. En strategi för detta, kompetensförsörjningsstrategi/- och plan för 2020-2023, har tagits fram för att strukturera arbetet framåt.

Jämställdhet, mångfald och inkludering. Sjöfartsverkets organisationskultur ska präglas av ett gemensamt syn- 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 har ambitionen att 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 till 25 procent. Utvecklingen mellan 2017-2020 ser ut enligt följande:

- 2017: Totalt 24 procent, inom kärnverksamheten 12 procent
- 2018: Totalt 23 procent, inom kärnverksamheten 14 procent
- 2019: Totalt 21 procent, inom kärnverksamheten 12 procent
- 2020: Totalt 26 procent, inom kärnverksamheten 12 procent

Ledarskap och medarbetarskap. Det är tillsammans och med öppenhet, engagemang och professionalitet Sjöfartsverket ska verka i en framtid som är digital, inkluderande och innovativ. Synen på chef- och medarbetarskap utgår från tilltro till alla människors vilja och förmåga att prestera, leverera och driva utveckling mot det gemensamma resultatet. Sjöfartsverkets chefer och medarbetare ska företräda myndigheten och den statliga värdegrunden och agera föredömligt i statstjänstemannarollen. I stort sett alla chefer har genomgått Sjöfartsverkets ledarprogram. Ambitionen med programmet har varit att med verkets ledningsmodell och ledarprofil som grund bygga en samsyn om vilket ledarskap som krävs i resan mot *ett* Sjöfartsverk. Syftet har också varit att bygga samverkande nätverk samt ge cheferna inspiration, mod och verktyg att leda i vardagen och i förändring. Programmet har rustat cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet som skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som tar stort ansvar för sin egen och verkets utveckling. Under 2020 har Sjöfartsverkets ledarförsörjningsprocess utvecklats i syfte att; säkerställa rätt ledarkompetens på alla nivåer, identifiera framtida ledare samt identifiera chefer som är redo för större uppdrag. Under 2021-2023 kommer Sjöfartsverkets ledardagar att fokusera på det gemensamma ledarskapet genom att stärka cheferna i arbetsgivarrollen och på att träna förmåga att leda med tillit i linje med Sjöfartsverkets värdegrund och ledarbeteenden.

Resultatprognos

Sjöfartsverkets gemensamma funktioner för administration i Norrköping omfattas av ekonomi och styrning, HR, utbildning, juridik, kommunikation samt rederi.

Under majoriteten av 2020 innefattades även den myndighetsgemensamma, tillsammans med Luftfartsverket, servicefunktionen (GSF). Den 1 december 2020 avvecklades funktionen och delar från GSF återfördes till Sjöfartsverket. Under ett antal år har en satsning för att stärka myndighetens förvaltningsorganisation skett. I slutet av planperioden kommer dock anpassning att ske och kostnaderna beräknas minska med 10 mnkr under 2024 i den samlade administrationen. Det görs därtill en pågående avtalsöversyn som beräknas ge kostnadsminskningar under 2023 och 2024 på 10 mnkr under respektive år. Personalkostnaderna 2020 påverkas positivt av lägre pensionskostnader än normalt. Ökade avskrivningar under planperioden till följd av investering i flera administrativa system tar dock bort en del av besparingen.

Tabell 25, Resultaträkning Gemensamma funktioner

Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	18 200	18 200	18 200	18 200	18 200
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	11 461	7 242	6 974	6 974	6 974
Summa rörelseintäkter	29 661	25 442	25 174	25 174	25 174
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-206 641	-218 235	-227 669	-227 956	-219 059
Övriga externa kostnader	-93 679	-135 466	-139 347	-134 626	-128 558
Avskrivningar	-9 401	-7 431	-11 565	-19 323	-17 825
Summa rörelsekostnader	-309 721	-361 133	-378 581	-381 905	-365 442
Rörelseresultat	-280 060	-335 690	-353 407	-356 731	-340 268

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 verket.

Forskning och innovation

Enligt instruktion § 5a ska Sjöfartsverket svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa och dokumentera FoI inom sjöfartsområdet. Sjöfartsverket fokuserar verksamheten på de områden där det finns en utvecklingspotential för förnyelse, rationalisering och effektivisering. Detta inom såväl Sjöfartsverkets egen verksamhet som inom sjöfarten som helhet samt där myndigheten genom kompetens och kunskap har mest att bidra med. De områden Sjöfartsverket fokuserar på inom forskning och innovation är:

- Digitalt anlöp
- Trafikledning till sjöss
- Navigationsstöd från land
- Framtidens trafikcentraler
- Digitala och uppkopplade farleder
- Framtidens fartygsflotta
- Likabehandling
- SAR 2.0

En förutsättning för FoI samt för en proaktiv och innovativ tjänste- och affärsutveckling är att ha ett öppet sinne för att nyttja den nya tekniken och lära från andra sektorer. Inte minst luftfarten är och kommer fortsatt att vara en källa till inspiration till innovation och nya tjänster. Sjöfartsverkets tar initiativ och ledande roll i en rad olika internationella FoI-projekt som bidrar till utveckling och förnyelse. Myndigheten tar också konkret ansvar för framtidens sjöfart genom innovation och tjänsteutveckling samt bidrar till att olika system blir kompatibla med varandra. En viktig komponent i detta har varit ett aktivt arbete med att bidra till internationella standarder och en utvecklad maritim digital infrastruktur.

I FoI-arbetet värnar Sjöfartsverket om en aktiv samverkan med industrin, sjöfartsnäringen, andra myndigheter samt akademien i Sverige. 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

Följderna av Corona pandemin har begränsat Sjöfartsverkets planeringsarbete inom ramen för totalförsvaret under 2020. Detta då det varit svårt med fysiska möten för att hantera sekretess och samtidigt uppfylla utsatta restriktioner. Arbetet med utveckling av krigsorganisationen, utbildningsmaterial samt övningsplanering har ändå gått framåt. Prioritering är utveckling av Sjöfartsverkets krigsorganisation samt förmågehöjande åtgärder.

Samverkan med övriga myndigheter inom transportområdet har också minskat något pga. rådande pandemi, detta är dock något som också lett till att vissa funktioner har testats och givit lärdomar att ta med i kommande planeringsarbete. Detta främst inom Transportområdets samverkan (TP-Sams), vilket är det forum där transportmyndigheterna möter transportnäringens branschföreträdare kopplat till Trafikverkets uppdrag § 3a i dess instruktion. Vikten av samverkan mellan alla aktörer har blivit extra tydlig i hanteringen av Corona pandemin. Ur denna kris med utdraget tidsförlopp har hela samhället nu erfarenheter som måste tas om hand i planeringen samt åtgärder som måste dimensioneras för att fungera i en högintensiv kris/krig.

Expertstöd- och utredningstjänst

Enligt den 1§ i Sjöfartsverkets instruktion framgår det att verket ska verka för att de transportpolitiska målen ska uppnås. Myndighetens 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 - Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvaras också 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.

Resultatprognos

Intäkterna består till majoriteten av EU-finansiering samt annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnaderna samt medför ett relativt konstant resultat. Under 2020 var externa intäkter och kostnaderna lägre än normalt. Sjöfartsverket erhåller också anslag för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar där prognosen över planperioden kan komma att ändras efter fördelning av medlen mellan myndigheterna är överenskommen, som beskrivits närmare i ovan avsnitt.

Tabell 26, Resultaträkning Myndighetsuppgifter

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024
Anslag	7 579	27 108	27 108	27 108	27 108
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	26 632	29 899	30 464	28 948	29 347
Summa rörelseintäkter	34 211	57 007	57 572	56 056	56 455
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-48 402	-54 447	-57 691	59 338	60 510
Övriga externa kostnader	-22 645	-44 064	-44 353	42 691	43 016
Avskrivningar	-173	-304	-200	-200	-50
Summa direkta rörelsekostnader	-71 220	-98 815	-102 244	-102 229	-103 576
Resultat före indirekta rörelseposter	-37 009	-41 808	-44 672	-46 173	-47 121
Indirekta rörelseintäkter	1 248	1 018	1 007	1 007	1 007
Indirekta rörelsekostnader	-12 389	-14 445	-15 143	-15 276	-14 618
Rörelseresultat	-48 150	-55 235	-58 808	-60 442	-60 732