

Årsredovisning **2012**





Innehållsförteckning

GD har ordet	4
Sjöfartsverkets organisation och huvuduppgifter	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse.....	6
Koncernbolagen.....	7
Sjöfartsmarknaden	8
Transportpolitiska mål och verksamheter	12
Uppgift, mål och måluppfyllelse.....	12
Strategiska mål och måluppfyllelse	14
Verksamhetsredovisning	15
Farleder.....	16
Isbrytning.....	18
Sjögeografisk information.....	20
Sjötrafikinformation.....	24
Lotsning.....	26
Sjö- och flygräddning.....	28
Myndighetsuppgifter.....	32
Gemensamma funktioner.....	38
Personalredovisning	42
Årets ekonomiska händelser	46
Kommentarer till affärsverkets resultaträkning.....	46
Kommentarer till koncernens resultaträkning.....	48
Kommentarer till affärsverkets balansräkning.....	50
Kommentarer till koncernens balansräkning.....	51
Finansiella risker.....	56
Uppfyllelse av de ekonomiska målen.....	59
Tvister.....	60
Flerårsöversikt och nyckeltal.....	61
Redovisningsprinciper.....	64
Noter.....	68
Styrelse, Revisorer och Ledning	80
Utdelning och skattemotsvarighet	82

Ett tufft och händelserikt år

2012 var ett tufft men händelserikt år för både sjöfarten och Sjöfartsverket. På grund av konjunkturnedgången minskade antalet transporter sjövägen till och från Sverige. För Sjöfartsverket innebar det att sjöfartssavgifterna, som är den största och viktigaste inkomstkällan, minskade med ungefär 60 miljoner kronor med hänsyn tagen till avgiftsförändringar. Det var framför allt på lotsningssidan som nedgången blev mest kännsbar med en minskning med cirka 3 000 lotsningar jämfört med 2011. Detta tillsammans med effekten av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden gör att Sjöfartsverket åter visar ett negativt resultat. Vi vidtar nu en rad åtgärder för att komma till rätta med detta.

När det gäller beräkningsgrunden för pensionsskulden pågår dialogen med departement och berörda myndigheter, för att hitta en mer förutsägbar modell. Det här är en fråga vi prioriterar mycket högt, eftersom den påverkar Sjöfartsverkets resultat i så stor utsträckning. Sedan 2007 har den nya beräkningsgrunden för pensionsskulden påverkat vårt resultat negativt med ungefär 800 miljoner kronor. Vid dagens låga realränta har Sjöfartsverket 35 procent högre personalkostnader än de flesta andra verksamheter, vid samma lönenivå, vilket vi anser vara oacceptabelt.

Sjöfartsverket är alltså underfinansierat inom de verksamheter som är till gagn för samhället i stort, och som enligt vår uppfattning borde finansieras av anslag i högre utsträckning. I praktiken är det alltså handelssjöfarten som belastas med kostnader som avser exempelvis allmänflyg, fritidsbåtstrafik och åtgärder för dammsäkerhet i Trollhätte kanal. Att minska underfinansie-

ringen och därmed korssubventioneringen från handelssjöfarten är en fråga som Sjöfartsverket aktivt driver i dialogen med vår uppdragsgivare Näringsdepartementet.

Vi har påbörjat en genomlysning av hur en framtida servicedifferentiering skulle kunna se ut och bekostas. Den är också ett led i arbetet med att se över vårt avgiftssystem och hur det kan anpassas till omvärldens förändringar.

Vi har också fortsatt den interna effektiviseringsresan och arbetat intensivt med de delar vi själva kan påverka. Just nu pågår en genomlysning av bland annat staberna. För fjärde året i rad har effektiviseringsarbetet gett en direkt positiv effekt på resultatet i storleksordningen 50 miljoner kronor, vilket är mycket glädjande. Vi har bland annat dragit ner kraftfullt på externa kostsamma aktiviteter och resor, men också ständigt arbetat med små effektiviseringar i vardagen längs hela linjen.

Det finns dock mycket att glädjas åt sett till 2012 års resultat. Kundanalysen, som genomfördes i slutet av 2012, visar att vårt arbete med att öka kundfokus har nått resultat. Vår kundnöjdhet gällande lotsningstjänsten har förbättrats med 14 enheter från förra mätningen 2008, från 61 till 75. De delar som får högst betyg är bemötande och tillgänglighet. Möjligheten att få lots vid lämplig tidpunkt och lotsens punktlighet har tydligt högre kundnöjdhet än vid förra mätningen. Det här visar att vi är på rätt väg när det gäller vår ambition att vara kundorienterade på alla nivåer. Vi vill ge rätt service till rätt prisnivå till våra kunder, och nu har vi fått en tydlig indikation på att vår ambition har gett resultat

hela vägen. Vår service har under året legat på bra nivåer, vilket också är ett tecken på att vi levererar det vi lovar.

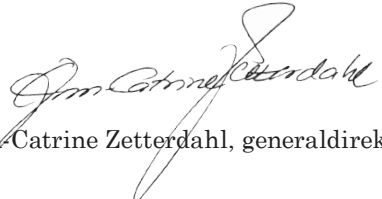
Sjöfartsverkets varumärke är förstås främst beroende av att våra kunder är nöjda med de tjänster vi levererar, och att vi på sikt kan leverera ett hållbart ekonomiskt resultat. Men det är också viktigt hur synliga vi är och hur omvärlden uppfattar oss. Även här ser vi tydliga indikationer på att vi är på rätt väg. Sjöfartsverkets genomslag i media var betydligt högre under 2012, och mediemätningen visar en förbättring med närmare 60 procent jämfört med året innan.

Verksamhetsmässigt har 2012 också varit händelserikt. Vi har sjömått rekordstora områden under året, vilket bland annat hänger ihop med det delvis EU-finansierade projektet MONALISA. Sjöfartsforskningen har nu fått statligt stöd med 35 miljoner kronor per år från och med 2013, vilket är en följd av att sjöfarten blivit en synligare och mer integrerad del av hela transportsystemet. Pengarna disponeras av Trafikverket, men Sjöfartsverket har en stark påverkan på vilka områden som bör prioriteras. Det handlar framför allt om forskning som gagnar uthålliga maritima transporter och som höjer sjösäkerheten. På hållbarhetssidan har också arbetet inletts med att göra nya beräkningar för vad införandet av svaveldirektivet 2015 kommer att innebära för sjöfartens kostnader. Resultatet av våra beräkningar kommer att presenteras under våren 2013.

Parallellt med detta har ett värdegrundsarbete påbörjats, liksom framtagandet av ett gemensamt ledningssystem för hela Sjöfartsverket. Allt detta ligger väl i linje med vårt förbättringsarbete.

Medarbetarundersökningen, som genomfördes under året, visade ett relativt gott resultat och att vi är på rätt väg. En handlingsplan för att arbeta med de delar av resultatet som behöver förbättras har tagits fram. Bland annat har ledningen arbetat aktivt med att stärka närvaron i verksamheten för att öka kunskapen och förståelsen för det arbete som pågår.




Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör

Sjöfartsverkets organisation och huvuduppgifter

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö. Verksamheten bedrivs med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten, men hänsyn tas även till fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen inom sjöfartsområdet uppfylls på ett kostnads-effektivt sätt. Finansieringen utgörs i huvudsak av avgifter som betalas av handelssjöfarten samt intäkter för uppdrag och försäljning.

Sjöfartsverket har en ändamålsenlig organisation som tydligt särskiljer den tjänsteproducerande verksamheten från myndighetsuppgifter, styrande och stödjande funktioner. Den tjänsteproducerande verksamheten organiseras framför allt i avdelningen Affärer. Avdelningen är indelad i sex affärsområden – lotsning, transport- och farledsservice, sjökommunikation, bygg och teknik, sjögeografi samt Trollhätte kanal. Myndighetsfunktionen utgörs av avdelningen Samhälle samt staben Styrning och planering. Dessutom finns staberna Isbrytning, Utveckling och kompetens samt Kommunikation och avdelningarna Sjö- och flygräddning, Rederi och Marknad.

Genom att vara en modern och kundnära serviceorganisation som följer branschens utveckling kan vi erbjuda konsulttjänster med unik sjöfartskompetens samt uppmärksamma nya behov och innovationsområden.

I uppdraget ingår bland annat att:

- Identifiera behov av, planera samt tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder inklusive sjömätning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk information och lotsning.
- Ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.
- Främja en hållbar utveckling av sjöfarten.
- Verka för ett jämställt sjötransportsystem.

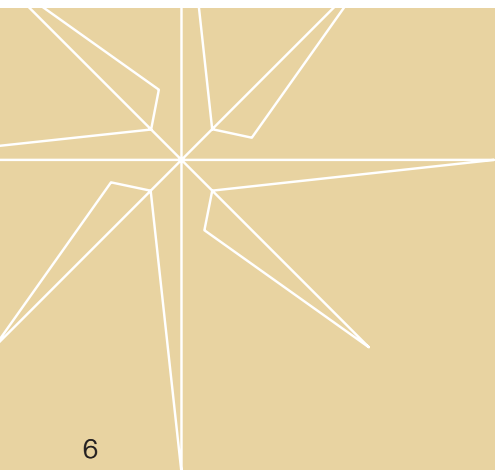
Sjöfartsverkets ledning och styrelse

Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen och är ansvarig för Sjöfartsverkets verksamhet. Generaldirektören (GD) ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar.

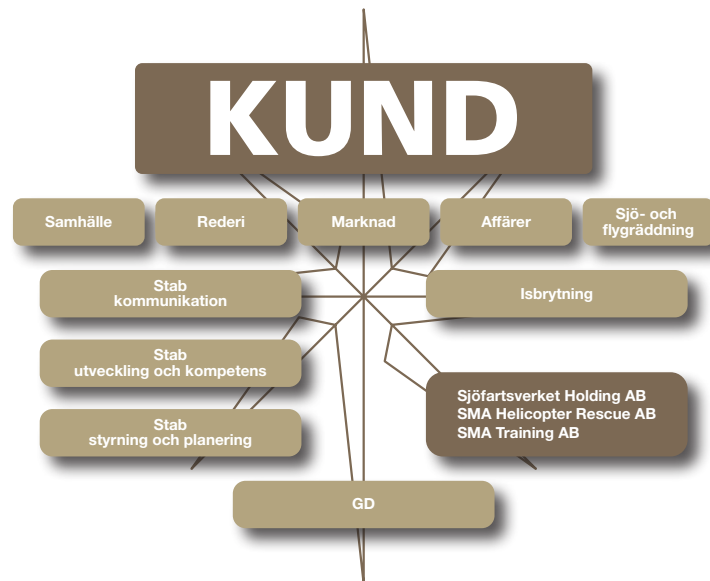
GD utgör tillsammans med cheferna för de olika staberna och avdelningarna Sjöfartsverkets ledning. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen av verksamheten.

Ordförande i Sjöfartsverkets styrelse är Jan Sundling. Styrelsen består, förutom ordföranden, av tio ordinarie ledamöter varav tre personalrepresentanter.

Arbetet i styrelsen har bedrivits enligt den fastställda arbetsordning som reglerar ansvarsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit fyra ordinarie möten under 2012 och har vid dessa beslutat års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt en ny övergripande verksamhetspolicy. Vid varje sammanträde har GD:s verksamhetsuppföljning till styrelsen föredragits och diskuterats. Ekonomin och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året likväl som strategiarbetet



”Sjöfartsverket erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap”



och möjligheterna till utveckling av verksamheten. Sjö- och flygräddningsverksamheten samt pensionsskulden har varit i särskilt fokus. Under hösten genomfördes det årliga seminariet där inriktningen för affärsstrategin för 2013–2023 och treårsplanen 2014-2016 fastställdes.

Koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB (556727-4567) är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Bolaget har två dotterbolag: SMA Helicopter Rescue AB (556079-5162) och SMA Training AB (556760-0126).

SMA Helicopter Rescue AB bedriver sjö- och flygräddningsverksamhet (Search and Rescue, SAR) med räddningshelikoptrar, med beredskap dygnet runt, året runt. Verksamheten, som är samhällsviktig, bedrivs på uppdrag av Sjöfartsverket, som enligt Förordning (2007:1161) med instruktion för

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjö- och flygräddning. Räddningstjänstansvaret regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Verksamheten bedrivs från fem baser: Göteborg, Ronneby, Visby, Norrtälje och Umeå. Huvudkontoret inklusive organisation för teknik och underhåll är baserat på Säve flygplats, Göteborg City Airport. Antalet anställda var på bokslutsdagen 108 stycken, i yrkeskategorierna piloter, vinschoperatörer, ytbärgare, tekniker, administration samt företagsledning.

I SMA Training AB bedrivs för närvarande inte någon verksamhet.

Styrelseordförande i Sjöfartsverket Holding AB och SMA Training AB är Sjöfartsverkets GD Ann-Catrine Zetterdahl. Styrelseordförande i SMA Helicopter Rescue AB är Sjöfartsverkets Stf. GD Noomi Eriksson.



Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart.

Den tidigare positiva utvecklingen av sjöfartsavgifterna med kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008 bröts under 2009 då godsvolymer sjönk med 24 miljoner ton eller 13 procent jämfört med året innan. Under hösten 2009 stabiliserades volymerna och ökade därefter under 2010 med närmare 16 miljoner ton eller 10 procent – en ökningstakt som var betydligt snabbare än vad som tidigare antagits. Utvecklingen under 2011 var inte så positiv som förväntats. Det avgiftspliktiga godset minskade totalt sett med 5,3 miljoner ton eller 3 procent jämfört med 2010, vilket till sin helhet var hänförligt till oljeprodukter.

Under 2012 omsattes i de svenska hamnarna totalt cirka 163 (164) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymer har minskat med knappt en procent jämfört med föregående år. Såväl godsvolymer transporterat med lastfartyg som med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har minskat något. Den största skillnaden jämfört med 2011 är att oljeprodukterna återigen ökade.

Nedgången för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 0,5 procent vilket i volym motsvarar 0,6 miljoner ton. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer minskat med 2,1 procent eller 0,8 miljoner ton. Den importerade godsvolymer transporterad med lastfartyg har minskat med knappt två miljoner ton avgiftsplik-

tigt gods medan den exporterade godsvolymer med lastfartyg har ökat med drygt 1 miljon ton.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades drygt 77 procent eller 116 miljoner ton med lastfartyg och 23 procent eller 36 miljoner ton med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett det samma under de senaste åren. Den sjöledes transporterade godsvolymer, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till 152 miljoner ton 2012. Det i inrikes transporterade godset uppgick till drygt 10 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt 6 procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har andelen varit relativt stabil på 6-7 procent.

Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,9 miljoner vilket är en minskning med 0,3 miljoner jämfört med 2011. Antalet passagerare inom Sverige var oförändrat jämfört med föregående år och uppgick till 1,6 miljoner.

Vad gäller godstyper är det framför allt övrigt ej lågvärdigt gods som minskat. Nedgången uppgår till 5 procent, vilket i volym motsvarar 4,3 miljoner ton. Oljeprodukter som sjönk under 2011 har återigen ökat. Ökningen under 2012 uppgår till nästan 9 procent vilket motsvarar 4,1 miljoner ton. För övriga godstyper är förändringen jämfört med föregående år marginell.



Under 2011 var antalet anlöp i det närmaste oförändrat jämfört med 2010. Under 2012 minskade antalet anlöp med nästan 6 000 vilket motsvarar fem procent. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2012 för 77 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet var detsamma under 2011.

Malmö lotsområde, som bland annat omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för 65 procent av landets totala antal anlöp. Inom Marstrands lotsområde har

antalet anlöp minskat med 28 procent jämfört med föregående år vilket motsvarar 1 384 anlöp. Minskningen är till stor del hänförlig till passagerarfartyg och järnvägsfärjor.

Det transporterade godset har minskat med 1,5 miljoner ton jämfört med 2011, vilket motsvarar 1 procent. Den kraftigaste minskningen, både procentuellt och i ton, noteras inom Stockholms lotsområde där volymerna minskat med drygt 10 procent. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans drygt 45 procent.

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2012	2011	2010	2009	2008
Utrikes gods	116 121	116 304	121 716	111 036	125 812
Därav lastat gods	53 283	51 798	55 068	52 210	56 767
Därav lossat gods	62 838	64 506	66 648	58 826	69 045
Inrikes lastat gods	9 817	10 278	11 190	8 436	11 127
Summa lastfartyg	125 938	126 582	132 906	119 472	136 939
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	36 225	37 033	36 048	33 444	39 367
Därav lastat gods	18 040	18 352	18 081	16 577	19 454
Därav lossat gods	18 185	18 681	17 967	16 867	19 913
Inrikes lastat gods	637	637	629	841	871
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	36 862	37 670	36 677	34 285	40 238
Summa utrikes gods	152 346	153 337	157 764	144 480	165 179
Summa inrikes lastat gods	10 454	10 915	11 819	9 277	11 998
Gods, totalt	162 800	164 252	169 583	153 757	177 177
ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK					
Lastfartyg	24 003	24 895	25 250	23 650	27 442
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	79 474	84 374	84 561	94 410	91 518
Summa anlöp	103 477	109 269	109 811	118 060	118 960



Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Oljeprodukter	17 913	16 268	30 851	28 252	3 637	3 751	52 401	48 271
Skogsprodukter	8 105	8 084	6 445	7 590	655	755	15 205	16 429
Övrigt ej lågvärdigt gods	35 135	35 607	40 375	43 960	3 546	3 832	79 056	83 398
Lågvärdigt gods	8 069	8 121	1 235	1 276	2 541	2 505	11 845	11 903
Bilar och husvagnar	2 101	2 071	2 118	2 108	74	72	4 293	4 251
Summa	71 323	70 151	81 024	83 186	10 453	10 915	162 800	164 252

Antal anlöp per sjötrafikområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Luleå	2 321	2 419	344	553	2 665	2 972
Gävle	2 306	2 426	–	1	2 306	2 427
Stockholm	2 176	2 486	7 724	8 240	9 900	10 726
Södertälje	1 621	1 666	537	569	2 158	2 235
Kalmar	3 954	4 388	3 890	3 885	7 844	8 273
Malmö	4 166	4 038	63 076	65 837	67 242	69 875
Göteborg	4 462	4 433	2 503	2 554	6 965	6 987
Marstrand	2 169	2 218	1 400	2 735	3 569	4 953
Vänern	828	821	–	–	828	821
Summa	24 003	24 895	79 474	84 374	103 477	109 269

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

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Luleå	8 319	8 323	5 320	5 593	1 579	2 080	15 218	15 996
Gävle	3 320	3 455	5 467	5 718	308	162	9 095	9 335
Stockholm	5 658	6 067	7 164	8 162	400	536	13 222	14 765
Södertälje	1 488	1 565	4 259	4 214	468	457	6 215	6 236
Kalmar	7 480	7 710	5 877	6 723	3 310	3 473	16 667	17 906
Malmö	15 558	14 801	17 033	17 296	799	502	33 390	32 599
Göteborg	17 386	17 069	18 896	19 066	1 783	1 534	38 065	37 669
Marstrand	9 215	8 262	13 723	13 188	1 696	2 076	24 634	23 526
Vänern	797	827	1 166	1 119	38	23	2 001	1 969
Summa	69 221	68 079	78 905	81 079	10 381	10 843	158 507	160 001



Transportpolitiska mål och verksamheter

Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Sjöfartsverkets kärnverksamheter är farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, sjötrafikinformation, lotsning, sjö- och flygräddning samt specifika myndighetsuppgifter som bland annat omfattar att leverera underlag och beslut, forskning och innovation samt sjömansservice.

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

Uppgift, mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det

övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem.

Sjöfartsverket redovisar de verksamhetsmål som bäst beskriver respektive verksamhet på en övergripande nivå. Dessa är föremål för ständig utveckling i syfte att förtydliga och förbättra de uppföljningsbara verksamhetsmålen. Under rubriken nyckeltal redovisas de verksamhetsmål som är relevanta för respektive verksamhet. Under rubriken personal anges antal årsarbetskrafter och statistik över sjukfrånvaro.

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



Verksamheter	Nyckeltal och mål 2011	Måluppfyllelse	Personal
Farleder	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Vårutprickning (enligt plan)	99,90 % Ja	Årsarbetskrafter = 160,5 Sjukfrånvaro = 2,31 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål =100 %	1 tim 34 min 100 %	Årsarbetskrafter = 2,1 ¹ Sjukfrånvaro = 0%
Sjögeografisk information	Egen sjömätning =1 250 km ² Fyllnadsgrad i DIS ² (på sikt en heltäckande djupdatabas för Sveriges farvatten) Antal fartyg som använder svenska ENC ⁴ = 2 146	4 580 km ² 92,3 % (80 %) ³ 2 304	Årsarbetskrafter = 102,5 Sjukfrånvaro = 3,75 %
Sjötrafik-information	Tillhandahålla information som ökar sjösäkerheten. Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	Ingen olycka p.g.a. VTS enligt haveriutredningar Ja	Årsarbetskrafter = 32,0 Sjukfrånvaro = 2,02 %
Lotsning	Antal olyckor och tillbud med lots ombord = 0 Leverans av lots inom 5 timmar 95 %	10 ⁵ 98,5 %	Årsarbetskrafter = 385,9 Sjukfrånvaro = 1,45 %
Sjö- och flygräddning	Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom: 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten 90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	94 % För litet mätvärde 100 % För litet mätvärde	Årsarbetskrafter = 33,9 Sjukfrånvaro = 0,88 %
Myndighets-uppgifter	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Årsarbetskrafter = 41,9 Sjukfrånvaro = 1,18 %
Gemensamma funktioner	Administrativa kostnader i procent av rörelsekostnader = 14 % Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda =19 % Miljöbilar, andel miljöbränsle av total bränsleförbrukning i liter = 90 %	14,6 % ⁶ 17,5 % 94 %	Årsarbetskrafter = 161,6 Sjukfrånvaro = 3,39 %

1 Isbrytarna bemannas via externt företag.

2 Databassystem för lagring av djupdata.

3 I de fall mål saknas redovisas föregående års utfall inom parentes.

4 Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

5 Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.

6 Exkluderat de ökade kostnaderna till följd av ändrad beräkningsgrund för pensionsskulden.

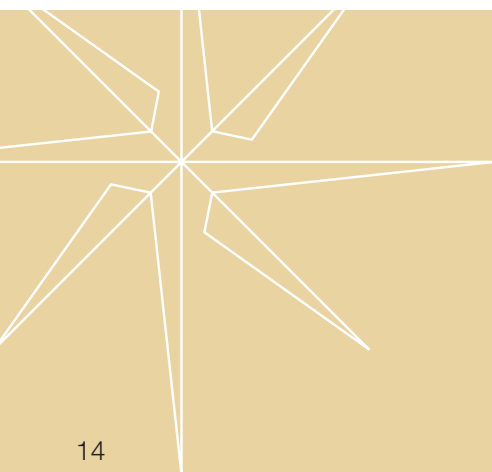
Strategiska mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverket ska leverera ett resultat som uppgår till avkastningskravet i regleringsbrevet om 3,5 procents räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Soliditeten ska på lång sikt uppgå till lägst 25 procent.

De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en total ram om 335 mkr. Farledsavgifterna, som tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller hämtar/lämnar passagerare i svensk hamn, får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004. Uppfyllelsen av de ekonomiska målen framgår mer detaljerat i ekonomiavsnittet.

Utöver ovanstående mål har Sjöfartsverket fastställt mål inom ett antal strategiska fokusområden, vilka även är utgångspunkt för de balanserade styrkortet som varje avdelning styrs och följs upp mot. De strategiska målen och måluppfyllelsen framgår av nedanstående tabell.

Fokusområde	Strategiskt mål	KPI	Mål	Utfall
Ekonomi	Genom tillväxt, kostnadseffektivitet och kontinuerliga förbättringar har vi en ekonomi i balans.	Räntabilitet på eget kapital Omsättning/årsanställd Soliditet EA-värde	3,5 % 2 100 tkr 25 % AA	Negativ 2 086 tkr Negativ AA
Kund	Vi finns till för våra kunder. Vi är en effektiv samarbetspartner med högt förtroende.	NKI Medieindex	70 –	75 934,5
Utveckling	Vi ska arbeta innovativt med utveckling, bedriva och stödja tillämpad forskning, samt utveckla nya serviceformer.			
Processer	Vi har en effektiv kundorienterad verksamhet med fokus på prioriterade områden. Vi är en snabbfotad serviceorganisation med hög kompetens och förändringsvilja.	Processmål för respektive verksamhet	Se sammanställning på sidan 13.	Se sammanställning på sidan 13.
Ledarskap	Vi är en enad ledning som driver Sjöfartsverket mot gemensamma mål. Vi inspirerar och inspireras av våra medarbetare. Ledarskapet är tydligt och sker med omtanke.	Värde enligt medarbetarundersökning	4,0	3,7
Medarbetare	Vi har en positiv servicekultur som skapar utveckling och arbetsglädje. Prestationer och ansvarstagande uppmuntras.	MMI	67	61



”Vi är en effektiv samarbetspartner med högt förtroende”

Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2012. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Fördelningen baseras på att resursutnyttjandet så rättvist som möjligt ska belasta rätt verksamhet. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under Gemensamma funktioner. De administrativa posterna har därefter fördelats ut via schabloner som indirekta poster på de olika verksamheterna.

Fördelningen av de indirekta posterna utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som är direkt hänförlig till verksamheten. Därutöver fördelas den centrala administrationen som inte är direkt hänförlig till någon specifik verksamhet, baserat på varje verksamhets andel av verkets totala antal budgeterade arbetstimmar. Dessa båda schabloner har vägts samman till ett procentuellt nyckeltal för respektive verksamhet.

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

De erhållna anslagen har fördelats ut på verksamheterna proportionellt till de yrkade anslagen för respektive år. Det innebär att fördelningen mellan åren kan variera även om det totala anslagsbeloppet är oförändrat.

Farleder	16–17
Isbrytning	18–19
Sjögeografisk information	20–23
Sjötrafikinformation	24–25
Lotsning	26–27
Sjö- och flygräddning	28–31
Myndighetsuppgifter	32–37
Gemensamma funktioner	38–41



Farleder

Från och med 2012 redovisas sjömätning som en del av verksamhetsområde sjögeografisk information istället för som tidigare en del av farledsverksamheten. Jämförelsetalen för föregående år har justerats.

Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Utöver detta ska ett effektivt underhåll bedrivas på befintlig utmärkning och farledskontroller med påföljande åtgärder genomföras, t.ex. muddring, för att bibehålla farledernas dimensioner.

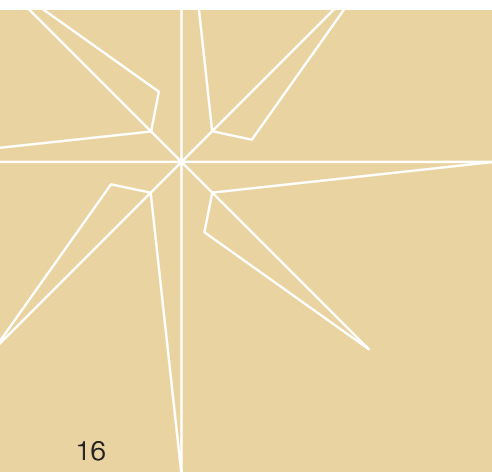
Under året har farledsarbetena i inseglingen till Gävle kommit igång. Projektet är ett samarbete mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Gävle Hamn och innebär en delvis omläggning, breddning och fördjupning av inseglingsleden från Holmudden fram till kaj samt reviderad utmärkning i den yttre delen av inseglingsleden. Syftet med de planerade åtgärderna är i första hand att höja säkerheten i farleden så att risken för olyckor minskar och väntetiderna vid kaj samt ute till havs förkortas. Projektet är kostnadsberäknat till ca 270 mkr och finansieras dels av Gävle kommun och dels av Staten genom Trafikverket inom ramen för Nationella planen för transportsystemet. Sjöfartsverket är ansvarig för projektets genomförande.

Ett annat projekt i den Nationella planen är Mälarpjektet där arbetet med att ta fram miljökonsekvensbeskrivning som underlag till Mark- och miljödomstolen kommit igång. I samband därmed genomförs också en omfattande teknisk beskrivning för planerade arbeten i Södertälje kanal och sluss samt broarna i Mälaren. Diskussioner med Södertälje kommun har inletts om den framtida utformningen av slussområdet.

Mark- och miljödomstolen har under året lämnat klartecken för farledsarbeten i inseglingen till Trelleborgs hamn och muddringen beräknas starta under våren 2013. Ett antal ytterligare projekt diskuteras med Trafikverket inom ramen för den samverkansöverenskommelse som träffats mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, med målsättning att identifiera stora och strategiska farledsprojekt i åtgärdsplaneringen inför den kommande nationella planen för transportsystemet för åren 2014-2025.

I samband med de omfattande renoveringsarbetena i Trollhätte kanal år 2011, då kanalen var tömd på vatten, gjöts fundamentet till en ny sättstavstängning. Under 2012 har sätten färdigställt och kanalsystemet kan nu skyddas från höga vattennivåer i Väneren. Åtgärderna är en del av Sjöfartsverkets dammsäkerhetsarbete.

Underhållsåtgärder i farledssystemet har pågått under året. Bland de större åtgärderna finns renovering av det statliga byggnadsminnet Landsorts fyr och det fortsatta arbetet med att bygga om sjökabelförsörjda fyrrar till solpaneldrift. Avvecklingen av anläggningar som inte längre behövs i verksamheten har fortsatt liksom arbetet



”Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen”

att marknadsanpassa hyror och arrendeavgifter. Tjänster har sålts inom kompetensområdet, främst inom Vind och Vatten (ViVa) och strömmad AIS. Verksamheten har utfört service och underhåll av sjösäkerhetsanordningar på uppdrag av externa ägare och underhållsfartyget Fyrbjörn har i viss utsträckning använts för externa upp-

drag. Ingående diskussioner om att överta driften av Försvarens militärleder har inletts. Sjöfartsverket har under året startat ett omfattande projekt för att modernisera kustradiosystemet (Kustradio via IP). Projektet, som syftar till att säkra den fortsatta driften av systemet, beräknas slutföras under 2014.

Måluppfyllelse/Farleder i Sverige

	Mål 2012	Utfall 2012
Tillgänglighet DGPS	99,80 %	99,90 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	95 %
Fyrbesiktningar	90 %	90 %

Resultaträkning Farleder, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag	77 203	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	33 208	30 946	24 288
Summa rörelseintäkter	110 411	108 149	101 491
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-104 671	-109 582	-112 894
Övriga externa kostnader	-122 877	-88 328	-91 323
Avskrivningar	-53 395	-58 656	-66 858
Summa direkta rörelsekostnader	-280 943	-256 566	-271 075
Resultat före indirekta rörelseposter	-170 532	-148 417	-169 584
Indirekta rörelseintäkter	10 150	6 396	8 493
Indirekta rörelsekostnader	-83 989	-113 153	-69 570
Rörelseresultat	-244 371	-255 174	-230 661

De högre övriga externa kostnaderna under 2011 beror på kanalstoppet i Trollhättan.



Isbrytning

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning som fördelar isbrytarresurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is och trafiksituationen. Genom en effektiv isbrytningsverksamhet ska Sjöfartsverket säkerställa en väl fungerande vintersjöfart.

Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till mars disponerar verket vid behov ytterligare två isbrytande fartyg genom ett långtidskontrakt med norska Trans Viking Ice-breaking & Offshore AS.

Vintern 2011-12 får betecknas som lindrig för vintersjöfarten trots att isutbredningen i Östersjön var normal. Detta berodde framför allt på gynnsamma vindar, för svensk del, och att säsongen blev mycket kort. Då isutbredningen var som störst i början av februari fanns det tunn is i Vänersborgsvägen, nyis i Kattegatt och is från Örnsköldsvik och norrut.

Ale beordrades på isbrytningsexpedition den 17 januari. Senast det var en så sen start på isbrytningen var säsongen 2004-05. Säsongen avslutades den 15 maj vilket var tidigare än normalt. Sjöfartsverkets samtliga isbrytare har under olika perioder använts denna vinter, inklusive arbetsfartyget Scandica som var verksam på Västkusten under nästan tre veckor. Assistansverksamheten i Bottenviken beredde inga större problem i år vilket var en stor skillnad jämfört med förra året. Inte heller Bottenhavet utgjorde några stora problem utan de mindre enheterna klarade av assistansverksamheten under i stort sett hela vintern.

Den här säsongen var första året då det utökade samarbetet med Finland skulle testas, men då

vintern var lindrig blev testet inte fullskaligt. Den rörlighet som finns i avtalets andemening kunde dock testas genom att finska isbrytare assisterade på svenska hamnar i början och slutet av säsongen och de svenska hjälpte till på den finska sidan i mitten säsongen.

Tio hjälpisbrytare har använts i verksamheten längs hela svenska kusten, men framför allt på Göta Älv och Vänern. Helikoptrar har använts under säsongen då snabba svar på förändringar inom isfälten har behövts, samt för persontransporter.

Isbrytarna har assisterat 627 handelsfartyg och genomfört 44 bogseringar. Det kan jämföras med föregående år då 2 914 fartyg assisterades och 134 bogseringar utfördes. Dessutom har inhyrda hjälpisbrytare assisterat 72 fartyg och genomfört 2 bogseringar. 166 fartygsanlöp till svenska hamnar har krävt isbrytarassistans under den gångna vintern. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 2 timmar och 3 minuter, vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 4 timmar och 3 minuter. Av säsongens assisterade fartyg har 6,9 procent varit svenskegistrerade.

Under sommaren har Oden deltagit i två expeditioner där svenska Polarforskningssektariatet har ansvarat för logistiken. Den första, LOMROG III, pågick under augusti och halva september



i området utmed Lomonosovryggen nord om Grönland. Den största delen av detta dansk – svenska forskningssamarbete var det danska Kontinentalsokkelprojektet med koppling till FN:s havsrättskonvention om nationers anspråk på havsbotten.

Den 22 augusti 2012 nådde Oden den geografiska Nordpolen för sjunde gången sedan fartyget byggdes. Under andra hälften av september genomfördes den norsk – svenska forskningsexpeditionen Oden Arctic Technology

Research Cruise (OATRC) med Oden nordost om Grönland. Expeditionen var ett första steg i ett nystartat samarbete mellan Norges Teknisk Naturvitenskaplige Universitet (NTNU) och Polarforskningssekretariatet inom ramen för överenskommelsen Nordic Cooperation in Polar Research, som etablerades 2010. Där studerades bl.a. havsisens och isbergens fysikaliska och mekaniska egenskaper, Odens prestanda och framkomlighet under skiftande isförhållanden samt egenskaper hos drivande havsis och isberg.

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag			
Övriga externa intäkter	109 720	85 244	60 564
Summa rörelseintäkter	109 720	85 244	60 564
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-3 534	-2 416	-3 140
Övriga externa kostnader	-371 889	-261 685	-260 203
Avskrivningar	-25 381	-27 215	-32 942
Summa direkta rörelsekostnader	-400 804	-291 316	-296 285
Resultat före indirekta rörelseposter	-291 084	-206 072	-235 721
Indirekta rörelseintäkter	203	128	170
Indirekta rörelsekostnader	-1 680	-2 263	-1 391
Rörelseresultat	-292 561	-208 207	-236 942

Den minskade uthyrningen av Oden gör att de externa intäkterna minskar under den beskrivna perioden och till följd av en lindrig vinter landar kostnaderna för 2012 nästan 110 mkr lägre än 2011.

Sjögeografisk information

Från och med 2012 redovisas sjömätning som en del av verksamhetsområde sjögeografisk information istället för som tidigare en del av farledsverksamheten. Jämförelsetalen för föregående år har justerats.

Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att beskriva farlederna i sjöfartssystemet, men hänsyn tas också till fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom utgivning av sjökort, båtsportkort och publikationer. Intresset för sjögeografisk data ökar i samhället och används i allt större omfattning i miljöarbete, som underlag för analyser i samband med alternativa kraftkällor och för forskningsändamål. Samarbete och utbyte av data sker inte bara på ett nationellt plan utan även inom EU. Sjömätning i svenska farvatten ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationell standard.

Verksamheten har under 2012 arbetat med att hitta effektiva arbetsformer, vilket genomsyrat möten såväl som produktionsfrågor som processrelaterade aktiviteter där viktiga ledord varit flexibilitet, kundorientering och effektivisering. En ny huvudprocess – sjögeografiprocessen - har skapats utifrån tre tidigare processer (mätning, sjökortsproduktion och försäljning) och en vidareutveckling av processflödet är nödvändig kommande år. En översyn av roller har gjorts och nya koordinatörer har succesivt kommit in i arbetet och stöttar chefer samt övriga inom produktionen. En mer långsiktig målbild och strategi inför 2020 har tagits fram.

Inom verksamheten sjögeografi bedrivs en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder genomförts för att höja kvaliteten på sjögeografiska data enligt en långsiktig plan och att Sjöfartsverket publicerar de sjökort och publikationer som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och

resulterar i uppdateringar och revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter vilket inkluderar navigationsvarningar och underrättelser för sjöfarande (Ufs). Uppdaterade sjökort produceras i två tryckperioder, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten, navigationsvarningar sänds ut på Navtex och VHF. Ufs finns tillgängligt som en tjänst online och som tryckt Ufs-häfte. Noteras kan att hela sjökortsportföljen från och med 2012 är digital.

Försäljningen har under året varit som förväntad tack vare en ökad försäljning av bl.a. djupdata, vektordata och S57-data vilket kompenserat för en minskad försäljning av traditionella sjökort och båtsportkort. När det gäller försäljningen av ENC ökar antalet kunder mer än antalet ENC. Detta kan förklaras med "Pay as you Sail" vilket innebär att ett fartyg tillåts inneha samtliga ENC för ett område men endast betalar för de celler som faktiskt används. Noteras kan vidare att det arbetats fram nya licensavtal och priser som kommer att förhandlas och undertecknas under 2013.

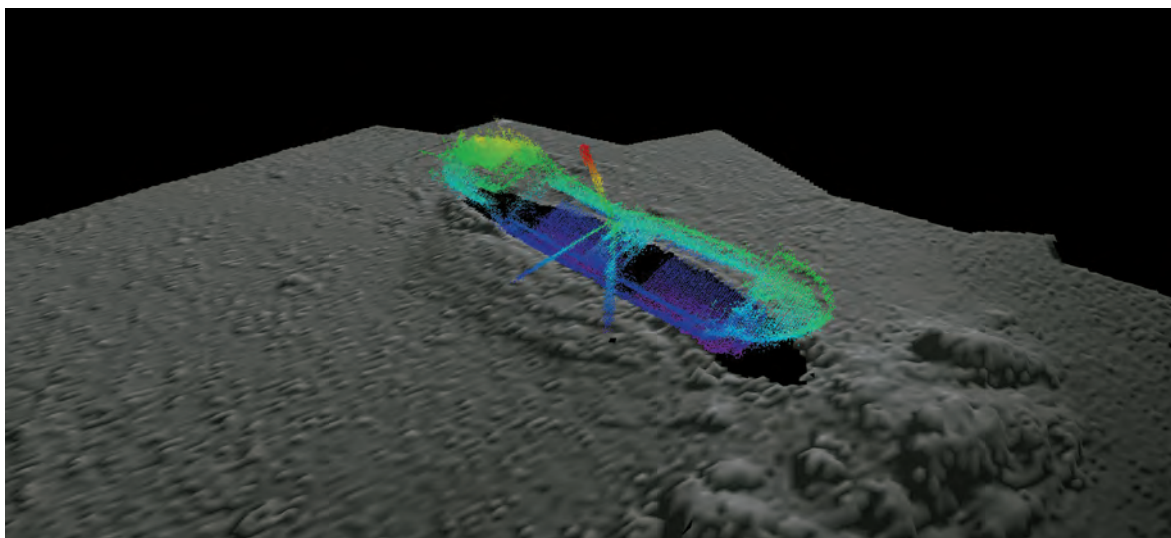
Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande djupdatabas har fortsatt genom projektet ScanDIS som är ett uppdrag som innebär digitalisering av tidigare insamlad data. Projektet finansieras genom medel som regeringen ställt till förfogande via Havs- och Vattenmyndigheten. ScanDIS, och flera andra uppdrag som Sjöfartsverket har inom sjögeografi, är inte bara inriktad på sjöfarten utan rör också behov av djupdata och sjögeografisk data i samhället i övrigt. Projektet Nationell Strandlinje som syftar till kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinje fortsätter i samverkan med Lantmäteriet. Arbetet med att införa information av högre kvalitet i sjökorts-databasen har påskyndats. Som ett resultat av detta blir sjökortsprodukterna

uppdaterade vilket är viktigt då användningen av elektroniska sjökort tillsammans med GPS ökar väsentligt.

Under året har den statligt finansierade och styrda Havsgränsutredningen fortsatt sitt arbete. Sjögeografi bistår med en expert samt medarbetare som bland annat hanterar korrekturläsning av data, urval av punkter samt fältmätning av tänkbara baslinjekandidater. Det ger Sjöfartsverket en central roll i arbetet. Sjömätningen inom EU-projektet MonaLisa har lett till att det hantearas ett mycket större inflöde av sjömätningar än normalt vilket varit en utmaning för personalen inom affärsområde Sjögeografi. Personalen arbetar även med andra delar i projekt MonaLisa

Resultaträkning Sjögeografi, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag			
Övriga externa intäkter	52 832	64 167	68 005
Summa rörelseintäkter	52 832	64 167	68 005
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-63 694	-69 653	-71 219
Övriga externa kostnader	-43 669	-57 621	-73 865
Avskrivningar	-5 973	-7 412	-7 357
Summa direkta rörelsekostnader	-113 336	-134 686	-152 441
Resultat före indirekta rörelseposter	-60 504	-70 519	-84 436
Indirekta rörelseintäkter	3 654	2 302	3 057
Indirekta rörelsekostnader	-30 236	-40 735	-25 045
Rörelseresultat	-87 086	-108 952	-106 424

Ökade intäkter och personalkostnader under 2012 förklaras främst av en ökande uppdragsverksamhet genom EU-projektet MonaLisa, men även av annan pågående uppdragsverksamhet som Havsgränsutredning och Inspire. Budgeten 2013 påverkas positivt främst av ökad uppdragsverksamhet.



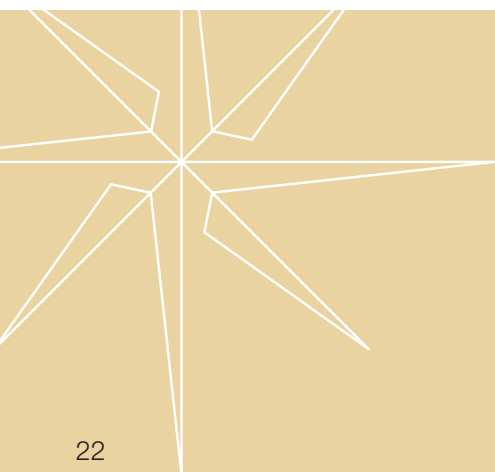
såsom harmoniserad djupdatamodell för Östersjön samt en enhetlig redovisning av havsytans nivå för alla Östersjöländer.

Med ekonomiskt stöd från miljödepartementet har Sjöfartsverket uppdraget att genomföra de insatser avseende systemlösningar och förädling av sjögeografisk information som behövs för att uppfylla EU-direktivet INSPIRE (som syftar till att tillgängliggöra geografisk data för främst miljöändamål). Arbete har pågått med att färdigställa den tekniska infrastrukturen samtidigt som arbetet med att hantera transportnätsjövägar påbörjats.

Under 2012 sattes rekord i sjömätning under ett och samma år då det totalt sjömättes 10 209 km². Cirka hälften av mätningarna genomfördes med egna sjömätningsskutor och resten av externa aktörer. Sjömätning med egna resurser har utförts enligt plan med viss försening på grund av dåligt väder, vissa tekniska problem samt lång rustningstid av kombinationsfartyget Baltica efter sommaren och varvsbesök under hösten. EU-projektet Mona Lisa har under senare delen av året bidragit till ökad sjömätning genom

mätning av prioriterade farleder i svenska och finska farvatten. Sjömätning har även bedrivits i EU-projektet ChemSea i syfte att lokalisera dumpade kemiska stridsmedel från andra världskriget i Östersjöns botten. Inom detta projekt har fältmätningen avslutats under året, viss efterbearbetning återstår 2013, och nämns kan att det i detta arbete även använts andra sensorer än vid normal sjömätning något som visar på möjligheterna att samla in olika typer av information vid ett och samma mättillfälle. Sjömätning har också förekommit under året i olika pågående farledsprojekt.

Totalt är nu cirka 35 procent av svenska farvatten sjömätta med moderna metoder. Om sjömätningarna fortsätter i samma takt kommer drygt 70 procent av svenska vatten vara sjömätta med moderna metoder år 2020. Det innebär att samtliga prioriterade ytor som trafikeras av handelsfartyg då kommer vara mätta. Sjöfartsverket arbetar för att få ansvaret att ta fram en plan för att sjömäta resterande 30 procent efter 2020. Dessa ytor är mer av en nationell angelägenhet för havsplanering för samhället och miljön. Här undersöks olika möjligheter till finansiering.



”Under 2012 sattes rekord i sjömätning under ett och samma år då det totalt sjömättes 10 209 km²”



BALTE
WINNER 150

GB
SJÖFARTSVERKET

SÖDRLINJEN

Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del för att tillgodose kraven på hög sjötrafiksäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Sjötrafikinformation består av information till fartygen och övervakning av sjötrafiken. Sjötrafikinformationscentraler eller Vessel Traffic Services (VTS) finns för kustnära områden och har som främsta uppgift att genom information till sjötrafiken minska risken för närsituationer, grundstötningar, kollisioner och därmed förhindra miljöutsläpp. Centralerna är lokaliserade i Södertälje, Malmö, och Göteborg. Från den 1 januari 2013 tillkommer även en s.k. kombicentral i Marstrand.

Under året har det arbetats med att driftsätta startade projekt inom Sjötrafikinformation och att vidareutveckla Sjöfartsverkets åligganden som beskrivs i EU:s övervakningsdirektiv.

Soundrep, det obligatoriska fartygsrapporterings-systemet SRS, i Öresund har nu varit igång i ett år. Systemet som drivs av Sound VTS i samarbete mellan svenska och danska staten, fungerar som förväntat. Ett möte hölls i augusti med Øresundsbro Konsortiet för att följa upp de incidenter som inträffade den 16 april och 15 juli tidigare i år i Flintrännen respektive Drogdenrännan. Mötet resulterade i att redan gällande avtal om informationsutbyte omarbetades och förlängdes.

På trafikcentralen i Södertälje pågår uppbyggnaden av en nationell tjänst för nautiskt stöd. Utöver redan befintlig VTS-funktion kommer huvuduppgifterna att vara nationella funktioner för incidentrapportering i rapporteringssystemet Safe Sea Net (SSN) som innebär att alla inkommande incidentrapporter som andra medlemsstater har rapporterat in i SSN granskas och vidarebefordras till andra myndigheter och intressenter nationellt. En ny övervakningsfunktion skapas för att förebygga och rapportera brott mot regel 10 i de Internationella Sjövägsreglerna i IMO-

beslutade Trafiksepareringssystem (TSS). MSI/navigationsvarningar och nautisk felrapportering av sjösäkerhetsanordningar i verkets underhållssystem Poseidon kommer också att utföras dygnet runt i Södertälje.

Ytterligare ett beslut som effektuerades var omstrukturering av "Marstrandsstolen" i Södertälje. VTS-funktionen planeras att vid årsskiftet 2012/2013 läggas över på den återöppnade centralen i Marstrand och där tillsammans med redan etablerad Lotsplanering utgöra en ny typ av central, en s.k. kombicentral. Vid centralen kommer kombitjänster för VTS- och Lotsoperatör inrättas och under hösten utbildades personalen till kombitjänsten för att leva upp till de nya krav som ställs för VTS-tjänsten.

En ny sjötrafikledningscentral etablerades under våren 2012 i Amerikaskjulet i Göteborg. Den nya centralens funktion, GotApp (Gothenburg Approach), är ett direkt samarbete mellan Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB. Under september påbörjades ett fortsättningsprojekt som syftar till att utveckla den för alla aktörer och intressenter gemensamma anlöpsprocessen. GotApp åtar sig en koordinerande roll för att införa, kvalitetsäkra och driva processen.

"Sjötrafikinformation är en viktig del för att tillgodose kraven på hög sjötrafiksäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet"

Centralen som är en utpräglad 24/7-funktion har två huvudområden, logistik och VTS. Två benchmarkingaktiviteter har genomförts mot hamnarna i Rotterdam och Barcelona. Syftet har varit att studera hamnarnas synsätt för ett anlop samt att få en redovisning av det tekniska stödet för verksamheter som motsvarar GotApp:s tänkta funktion. Rotterdams hamn är ca 10 ggr större på alla plan än Göteborg. Barcelonas hamn är fullt jämförbar med Göteborg avseende omsättning av gods, antal anlop per år och personalstyrka.

En genomlysning av hur att mäta sjötrafikinformationsprocessens effektivitet och robusthet har

pågått under året. Mätperspektiven är systemstöd, management, kund och arbetsmiljö. Dagens mått speglar inte processens förmåga att lösa sin uppgift utan enbart de tekniska systemens driftsäkerhet i förhållande till branchorganisationen IALA:s generella rekommendationer.

I Göteborgsregionen pågår en stor infrastruktursatsning där Trafikverket och Göteborgs Stad har initierat stora projekt med nya Göta Älv-förbindelser vid Marieholm och en ny Göta Älv-bro. VTS-området i Göteborg utökas och ny teknik ska installeras, nya rapporteringspunkter och kompletterande utmärkning införs.

Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr			
Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag			
Övriga externa intäkter	1 238	1 873	1 856
Summa rörelseintäkter	1 238	1 873	1 856
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-28 169	-27 278	-29 084
Övriga externa kostnader	-6 648	-6 703	-7 176
Avskrivningar	-5 958	-4 661	-4 725
Summa direkta rörelsekostnader	-40 775	-38 642	-40 985
Resultat före indirekta rörelseposter	-39 537	-36 769	-39 129
Indirekta rörelseintäkter	1 624	1 023	1 359
Indirekta rörelsekostnader	-13 438	-18 104	-11 131
Rörelseresultat	-51 351	-53 850	-48 901

Intäkterna avser främst ersättning från Royal Danish Admiral Fleet, som är Sjöfartsverkets motsvarighet i Danmark, för VTS-centralen i Malmö som drivs tillsammans med Danmark.



Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning, som ska öka sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten för handelssjöfarten. För att uppfylla satta säkerhets- och servicemål finns en lotsningsorganisation som är uppdelad i tre huvudfunktioner:

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

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

Från halvårsskiftet 2011 skedde en minskning av antalet lotsningar, vilken har fortsatt under hela 2012. Antalet lotsningar uppgår för helåret 2012 till 34 376 (37 782), vilket är den lägsta nivån på en lång följd av år. Jämfört med år 2011 innebär det en minskning med cirka 9 procent. Störst har minskningen under 2012 varit inom Kalmars och Stockholms lotsområden med 1 161 respektive 1 076 lotsningar. Antal öppensjölotsningar under 2012 uppgick till 98 stycken vilket är identiskt med utfallet för 2011. Under 2012 har lotsavgiften endast förändrats genom att det så kallade SBT-avdraget (segregerade barlasttankar) har tagits bort. Den direkta kostnadstäckningen uppgår till 88 procent medan kostnadstäckningen

inklusive andel av indirekta kostnader uppgår till 62 procent.

Samtliga lotsbeställningscentraler använder det elektroniska systemet för lotsbeställning. De flesta beställningar, ca 90 procent under 2012, görs via Sjöfartsverkets hemsida och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via webben.

Under 2012 har en kundundersökning genomförts i syfte att ta reda på hur fartygsagenter ser på Sjöfartsverkets lotsningstjänst. Undersökningen är en uppföljning av den kundundersökning som genomfördes 2008. Helhetsbetyget (NKI) för Sjöfartsverkets lotsningstjänst blev 75 vilket är en markant ökning jämfört med 2008 då motsvarande värde var 61. Gränsen för Godkänt går vid 40, värdet 65 innebär Nöjd och värdet 75 och uppåt innebär Mycket nöjd. Samtliga faktorer har fått ett högre värde sedan förra mätningen. Faktorerna bemötande (86) och tillgänglighet (83) har fått högst värde, men även information (68) och rutiner (68) har fått bra resultat.

Från och med april 2012 samlokaliseras lotsbeställningen och sjötrafikinformationen (VTS-centralen) i Göteborg med Göteborg Hamns fartygsplanering, Port Control. Det gemensamma

Antal lotsningar per lotsområde	2012	2011
Luleå	2 965	3 126
Gävle	3 273	3 551
Stockholm	3 853	4 929
Södertälje	3 366	3 802
Kalmar	4 759	5 920
Malmö	4 603	4 918
Göteborg	5 825	5 943
Marstrand	4 321	4 070
Vänern	1 411	1 523
Totalt	34 376	37 782

Måluppfyllelse lotsning	Mål 2012	Utfall 2012
Andel fartyg som får lots på överenskommen tid (inom 5h) ska överstiga 95 %	95,0 %	98,5 %

namnet är ”Gothenburg Approach” och målet med samlokaliseringen är att kunna effektivisera anlöpsprocessen ytterligare. Samarbetet innebär även en miljövinst eftersom fartygen snabbare får information om trafiksituationen i hamnen och kan anpassa hastigheten till den. Ledorden är ”snabbare, enklare och grönare anlöp”. Detta är ett pilotprojekt och om det faller väl ut kommer möjligheten att genomföra liknande samarbete vid fler hamnar genomlysas.

Under året har ett nytt sätt att mäta servicegrad utvecklats. Under inledningen av 2013 kommer mätningen av servicegraden att göras genom att analysera kundernas synpunkter som rapporteras in utifrån anlöpen via Arrivals, vilket är Sjöfartsverkets e-tjänst för lotsbeställning och

farledsdeklaration. Utifrån den inrapporterade informationen kommer mål för förbättring att sättas upp.

Lotsarna har en väl inarbetad grundutbildning SGFL (Svensk Grundutbildning För Lots) i enlighet med de rekommendationer som ställs i IMO:s (International Maritime Organization) resolution A 960. För lotsoperatörerna är en grundutbildning, med målsättning att skapa ett mer enhetligt arbetssätt för de delar där det går, under framtagande. Grundutbildningen skall vara klar till början av nästa år. Vidareutbildning för både lotsar och lotsoperatörer finns och har hållits under året. I övrigt hålls löpande simulatorövningar för lotsarna från de olika lotsområdena samt för våra Redcard lotsar.

Resultaträkning Lotsning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag			
Lotsavgifter	464 731	436 885	473 000
Övriga externa intäkter	8 042	9 876	8 390
Summa rörelseintäkter	472 773	446 761	481 390
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-379 230	-387 766	-391 291
Övriga externa kostnader	-100 596	-94 550	-86 912
Avskrivningar	-25 420	-25 195	-22 834
Summa direkta rörelsekostnader	-505 246	-507 511	-501 037
Resultat före indirekta rörelseposter	-32 473	-60 750	-19 647
Indirekta rörelseintäkter	20 706	13 047	17 325
Indirekta rörelsekostnader	-171 338	-230 832	-141 923
Rörelseresultat	-183 105	-278 535	-144 245

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften har varit oförändrad under 2012. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 88 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till 62 procent.



Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt förordningen om skydd mot olyckor ansvarar för sjö- och flygräddningen inom Sverige. Verksamheten regleras även av internationella åtaganden som styrs utifrån ICAO, IMO- och SAR-konventionerna, som har antagits av Sverige. För den operativa ledningen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen finns Sjöfartsverkets räddningscentral Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC), belägen i Göteborg.

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddningen med helikoptrar som opereras av Sjöfartsverkets dotterbolag, SMA Helicopter Rescue AB. Helikoptrarna är stationerade i Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby och Säve i Göteborg, samtliga med en beredskapstid om 15 minuter dygnet runt.

Målsättningen för sjö- och flygräddningsverksamheten delas in i två delar, en för sjöräddningstjänst och en för flygräddningstjänst. Målsättningen för sjöräddningstjänsten 2012 har varit att på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, kunna undsätta den nödställda inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Målet för nationellt vatten uppnåddes i 94 procent av fallen. På internationellt vatten var mätvärdet för lågt för att kunna redovisa en procentuell siffra.

Målsättningen för flygräddningstjänsten under 2012 var att lokalisera den nödställda inom 90 minuter med fungerande nödsändare och 24 timmar utan fungerande nödsändare i 90 procent av samtliga SAR-fall. Under 2012 uppfylldes detta till mer än 90 procent.

JRCC i Göteborg har under året hanterat 651 sjöräddningsärenden och 551 loggförda flygrädd-

ningsärenden. Antal sjöräddningsuppdrag har därmed minskat med 169 eller nästan 21 procent i jämförelse med 2011.

Utbildningar och regionala övningar har genomförts enligt plan. Totalt sett har knappt 100 personer från Sjöfartsverkets samverkansorganisationer genomgått grundläggande SAR-utbildning under 2012. Den regionala organisationen har genomfört kompetensaktiviteter enligt plan i syfte att vidmakthålla SAR-förmågan och samverkan.

Inriktningen att utveckla och stärka SAR-förmågan har präglats av den ansträngda situationen avseende helikoptertjänsternas fortsatta bedrivande, vilket har haft högsta prioritet efter Sjöfartsverkets förvärv av verksamheten i november 2011. Det har inneburit att verksamheten helt har fokuserat på att säkerställa den nationella räddningshelikopterverksamheten för sjö- och flygräddningstjänst.

Sjöfartsverket har under året tecknat avtal med den engelsk-italienska helikoptertillverkaren AgustaWestland S.p.A om att förvärva sju nya räddningshelikoptrar av modellen AW139. Det är en väl beprövad räddningshelikopter som är optimal för svenska förhållanden och som är certifierad enligt europeiska luftfartsmyndighetens (EASA) krav. Förvärvet är ett led i det pågående

”Målet för nationellt vatten uppnåddes i 94 procent av fallen”

arbetet att säkerställa en långsiktigt hållbar sjö- och flygräddning. Med de nya räddningshelikoptrarna uppnås dessutom en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten. De nya helikoptrarna ska successivt ersätta de nuvarande från halvårsskiftet 2013 till slutet av 2014.

Regeringen har tidigare gett Sjöfartsverket i uppdrag att ”ta initiativ till ett utvecklat sjö- och flygräddningssamarbete i Östersjö-, Skagerack- och Kattegattområdet i syfte att utveckla förmågan att genomföra sjö- och flygräddningsinsatser”. Under året har nya initiativ tagits, bl.a. inom ramen för Arktiska rådets arbete. Regeringen konstaterar samtidigt att utvecklingen av samarbetet kommer att vara en pågående process under flera

år framöver. Utöver ordinarie nationella övningar har Sjöfartsverket deltagit i två internationella utbyten i form av seminarier och kompetensaktiviteter i syfte att utveckla en gemensam SAR-förmåga genom samverkan med våra bilaterala avtalsländer.

Finland var detta år värd för ett två dagars trilateralt möte i Åbo, ”SAREX North”, mellan Finland, Estland och Sverige. Under mötesdagarna presenterades respektive länders organisationer och SAR-förmåga samt Baltic ACO manualen. Vidare gavs tillfälle till att bekanta sig med varandras flygande resurser samt genomfördes en gemensam övning med fokus på brand ombord på ett fartyg.

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag	110 189	110 189	110 189
Övriga externa intäkter	103 335	110 550	112 972
Summa rörelseintäkter	213 524	220 739	223 161
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-35 858	-37 812	-37 997
Övriga externa kostnader	-261 056	-280 127	-276 259
Avskrivningar	-1 232	-1 363	-2 365
Summa direkta rörelsekostnader	-298 146	-319 302	-316 621
Resultat före indirekta rörelseposter	-84 622	-98 563	-93 460
Indirekta rörelseintäkter	1 827	1 151	1 529
Indirekta rörelsekostnader	-15 118	-20 367	-12 523
Rörelseresultat	-97 913	-117 779	-104 454

Intäkterna har ökat med drygt 7 mkr under 2012. Ökningen beror till stor del på ökad medfinansiering genom undervägsavgifter via Eurocontrol för flygräddningstjänst från Försvarsmakten för militär flygräddning. Ökningen av övriga externa kostnader beror på att resultatet år 2012 har belastats tillkommande helikopter kostnader i samband med förlikning i en rättslig tvist mot Scandinavian Helicopter Group AB.



Sjöfartsverket svarade för att organisera det svenska deltagandet i SAREX South 2012, som i år genomfördes på Bornholm. Den danska Marinen har varit värdnation under alla år och samtidigt fungerat som givare av denna enhetsövning. Genom åren har deltagandet av Östersjöns länder ökat succesivt och med ett ökande antal enheter vilket medfört att omfattningen blivit svårhanterlig. De svenska organisationerna som deltog detta år var; Sjöfartsverket, Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS), Kustbevakningen (KBV) och SMA Helicopter Rescue AB. Från Sjöfartsverket deltog representanter från samtliga organisationsenheter, dvs SAR-management, JRCC, den regionala organisationen och helikopterverksamheten. På detta sätt innefattades alla volymerna i IAMSAR och internationell standard. Den gemensamma uppfattningen är att detta är långsiktigt och ett bra sätt att tillvarata erfarenheter för en god planering, samverkan och genomförande.

Sjöfartsverket har tillsammans med Kustbevakningen deltagit i det nyetablerade "Nordiskt RITS forum" (RITS=Räddningsinsats till sjöss). Forumet har etablerats genom den så kallade Haga deklARATIONEN, vars syfte är att skapa ett mötesforum för en gemensam dialog avseende RITS-frågor i ett Nordiskt perspektiv. I nuläget är Nordiskt RITS föremål för prövning avseende en fortsatt effektiv struktur. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har genomfört en utredning angående RITS-funktionen, som har resulterat i att MSB, KBV och Sjöfartsverket gemensamt har enats om att utveckla den svenska RITS-förmågan till en internationell funktion benämnd MIRG (Maritime Instant Response Group). Nuvarande avtal mellan MSB och kommunerna har förlängts till den 31 mars 2013. Avtalsförhandlingar har

inletts med de kommuner som är aktuella för MIRG-uppgiften. Inriktningen är att samordning ska ske med övriga grannländers strukturer.

Under hösten fick Sverige sin första officiella sjöräddningshund då schäfertiken Orka klarade de högt ställda kraven under ett slutprov i Stockholms skärgård. Sjöräddningshunden är ett komplement som ska bidra till att öka den livräddande förmågan inom sjöräddningsorganisationen. Schäfern Orka är sedan tidigare certifierad räddningshund, vilket innebär att hon är utbildad till att söka rätt på människor som till exempel begravts i rasmassor eller på annat sätt blivit instängda. Tillsammans med sin förare har Orka under året specialtränats i att söka efter försvunna människor i skärgårds- och havsmiljö. Sjöräddningssöket utförs från båt med hunden stående i fören, alternativt tillsammans med föraren på en vattenskoter.

Sjöräddningshunden har tillkommit genom ett samarbete mellan Sjöfartsverket, Svenska Brukshundklubben och Sjöräddningssällskapet (SSRS). Svenska Brukshundklubben har ansvarat för utbildningen i samarbete med SSRS, där Orka och hennes förare nu ingår i besättningen på Dalarös sjöräddningsstation. MSB har stått för finansieringen av utbildningen. Sjöfartsverkets målsättning är att det i framtiden ska finnas certifierade hundar för sjö- och flygräddningsinsatser på strategiskt valda platser i landet. Dessa platser väljs företrädesvis utifrån kravet på närhet till de platser där Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar är baserade, för att hundekipagen snabbt ska kunna förflyttas till insatsområden utanför det omedelbara närområdet.



Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar insatser i form av samordning, informations- och kunskapsspridning samt forskning och innovation (Fol). Sjöfartsverket följer den transportpolitiska utvecklingen och medverkar i såväl det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Hit hänförs även funktionerna krisberedskap, forskning och innovation samt Sjömansservice.

Krisberedskapen är det särskilda ansvar verket har tillsammans med andra myndigheter för fredstida krishantering. Forskning och innovation avser det arbete som görs inom den nationella sjösäkerhets- och sjöfartsforskningen. Sjömansservice erbjuder såväl svenskt som utländskt sjöfolk tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter.

Säkerhet och beredskap

Sjöfartsverket har tillsammans med övriga berörda myndigheter, näringsliv, kommuner och länsstyrelser deltagit i det nationella samverkansarbetet inom Samverkansområdena Transporter respektive Skydd, undsättning och vård.

I ett led att höja den interna förmågan att agera i kris har Sjöfartsverket tagit fram en ny organisation för den centrala krisledningen. De regionala och lokala krisledningsorganisationerna har uppdaterats och nya verktyg som ska stödja förmågan att leda och kommunicera i kris har tagits fram. Detta sker i form av en krisportal, enkla och ökade möjligheter att upprätta telefonkonferenser. Planering av en större övning i samverkan med bl.a. länsstyrelsen Gotland, som ska genomföras under hösten 2013, har inletts.

Tillsammans med representanter från sjöfartssektorn har verket tagit fram en risk- och sårbarhetsanalys för sjöfartssektorn och i enlighet

med regeringens beslut genomfört en bedömning av förmågan för sektorns verksamhet. Risk- och sårbarhetsanalysen för 2012 behandlar dels åtgärdsplanering inför längre avbrott i hamnverksamheten, dels förmågan för sektorn att hantera störningar i dricksvattenförsörjningen.

Sjöfartsverkets samtliga huvudprocesser har genomfört riskanalys enligt en gemensam metod. Arbetet har sammanställts och kommer att ligga till grund för verksamhetens vidare förbättringsarbete och kontinuitetsplanering. Arbetet med Sjöfartsverkets ledningssystem för informationssäkerhet har fortsatt och de riktlinjer som färdigställts har publicerats på Sjöfartsverkets intranät. Vår webbaserade utbildning i informationssäkerhet har blivit obligatorisk för alla nyanställda.

Med de beredskapsåtgärder, övningar och utbildningar som har genomförts är målen för säkerhets- och beredskapsarbetet i stort uppfyllda.

Transport- och näringspolitik

Trafikverket har på regeringens uppdrag analyserat och redovisat åtgärder för att öka kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet i den så kallade kapacitetsutredningen. Sjöfartsverket har i deltagit i delprojekten Bristanalys, Styrmedel, Finansiering och tvärgruppen Gods samt

”Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås”

bidragit med kunskap om hur sjötransportsystemet kan utnyttjas i syfte att avlasta en alltmer överbelastad landinfrastruktur, framför allt på järnväg.

Här följer en sammanfattning av Sjöfartsverkets synpunkter på utredningen:

- Det finns en betydande kapacitet i sjöfartssystemet, men detta utesluter inte åtgärder för att öka effektiviteten i främst landanslutningarna och anpassa sjöfartsinfrastrukturen till marknadens behov.
- Rapporten saknar en analys av och konkreta förslag till hur sjöfarten kan bidra till att avlasta järnvägssystemet.
- Rapporten fokuserar i alltför stor utsträckning på åtgärder inom respektive trafikslag. För

att uppnå ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem krävs att det råder konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

- För att klara de utmaningar som sjöfarten står inför idag krävs en satsning på fortsatt sjöfartsorienterad kunskapsutveckling genom forskning och innovationer. De offentliga anslagen till forskning och innovationer inom sjöfarten speglar inte behoven och behöver öka kraftigt.

Åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan

EU antog i september 2012 ett förslag som innebär att EU:s svaveldirektiv överensstämmer med IMO:s skärpta gränsvärden från 2008 för svavel i marint bränsle, förutom att EU tar bort möjligheten att utanför svavelkontrollområdena

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag			
Övriga externa intäkter	17 987	13 492	14 654
Summa rörelseintäkter	17 987	13 492	14 654
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-35 113	-34 275	-36 791
Övriga externa kostnader	-21 247	-26 452	-27 403
Avskrivningar	-4 818	-4 741	-1 086
Summa direkta rörelsekostnader	-61 178	-65 468	-65 280
Resultat före indirekta rörelseposter	-43 191	-51 976	-50 626
Indirekta rörelseintäkter	2 436	1 535	2 038
Indirekta rörelsekostnader	-20 157	-27 157	-16 697
Rörelseresultat	-60 912	-77 598	-65 285

De externa intäkterna minskade 2012 jämfört med föregående år, främst till följd av minskade övriga bidrag. Ökningen av övriga externa kostnader avser främst kostnader för utveckling av Single Window.



skjuta fram övergången till fartygsbränslen med en högsta svavelhalt på 0,5 viktprocent från 2020 till 2025. Sjöfartsverket har inlett en översyn av vilka konsekvenser de nya reglerna kommer att innebära och vilka möjligheter som staten har att lindra konsekvenserna för näringen.

Sjöfartsverket har fortsatt medverkat i genomförandet av aktionsplanen till EU:s strategi för Östersjöområdet genom Flaggskeppsprojektet som har studerat hur genomförbart det är att konstruera den infrastruktur som behövs för att leverera naturgas i vätskeform (LNG) till fartyg. Sjöfartsverket har delfinansierat slutrapporten.

Sjöfartsverket har genom att vara en så kallad associated partner följt två projekt inom det prioriterade området ”Clean Shipping” i aktionsplanen som syftar till att minska luftföroreningar från fartyg. Det övergripande målet med HELCOM Baltic Sea Action Plan (BSAP) är att Östersjön ska vara i god ekologisk status 2021, vilket stöds av EU:s aktionsplan för östersjöområdet. HELCOM har beslutat att ansöka hos IMO att östersjöområdet ska utpekats som ett NOx Emission Control Area (NECA), men ännu inte gjort det.

Sjöfartsverket har i övrigt i stor omfattning bistått andra myndigheter med uppgifter om sjöfartssektorn som de har behövt i sitt arbete. Sjöfartsverket har därtill aktivt deltagit i det båt-livråd som verkar för att minska fritidsbåt-livets miljöpåverkan.

Forskning och Innovation

Under året har arbetet fortsatt med forskning- och innovation (FoI) i de tidigare etablerade

strategiska portföljerna e-maritime, hållbara maritima transportsystem/miljö, sjösäkerhet, infrastruktur och teknik, vintersjöfart/arktiska frågor, sjöfartens externa förutsättningar samt kompetens- och kapacitetsfrågor. Utvecklingen följs inom nationell och internationell sjöfartsforskning, inom maritim innovation samt inom EU för att säkerställa en god omvärldsbevakning och för att skapa möjligheter till ökad medfinansiering från EU för angelägna FoI-satsningar. En antal primära aktivitetsområden har också definierats för maritim FoI.

Ett fokusområde är utveckling där forskning och innovation knyts ihop med befintlig verksamhet och tydliga kopplingar till produkter, tjänster och service. Vidare har forskningspengar till sjöfarten diskuterats och dialoger förts med Näringsdepartementet samt Trafikverket avseende omfattning och praktiska lösningar. I forskningspropositionen för 2013 är 35 miljoner kronor föreslagna till sjöfartsforskning vilket är en unik satsning på sjöfart som inte tidigare funnits i Sverige.

Sjöfartsverket leder det EU-finansierade projektet MONALISA. Projektet innefattar bland annat innovativa e-Navigationstjänster till sjöfarten, vilket kan komma att få stor spridning internationellt och leda till effektivare sjötransporter, optimerad bränsleförbrukning och minskade emissioner. Projektet fick stor uppmärksamhet och delvis ändrat fokus i samband med att kryssningsfartyget Costa Concordia gick på grund utanför Italien. Från att huvudsakligen hantera sjövägar och sjömätning i svenska vatten, har projektets fokus ändrats till att bli en global



sjösäkerhetsfråga och fokusera på dynamisk ruttplanering.

I nära anslutning till MONALISA samverkar Sjöfartsverket i andra EU-finansierade projekt för att driva på arbetet med konkreta e-Navigationslösningar. Exempelvis sker samverkan med länder i Nordsjöregionen inom ramen för ACCSEAS-projektet. En preliminär rapport har under 2012 tagits fram med analys av MONALISA legala aspekter och implikationer för sjöfartens internationella regelverk. Under året har förberedelser för uppföljaren till MONALISA påbörjats, där Sjöfartsverket ska testa om resultaten från ursprungsprojektet går att implementera praktiskt. MONALISA 2.0 kommer att ha ett bredare europeiskt partnerskap och fortsätta arbetet med att utveckla sjötrafikledning och informationshantering inom sjöfarten. Samtidigt planeras en översyn gällande förutsättningarna för att kunna implementera flygets ledningssystem SESAR till en maritim variant och vad det skulle kunna ge för vinster.

Sjöfartsverket arbetar aktivt för att Sverige ska kunna delta i EU-samarbetet MARTEC fullt ut för att ge svenska aktörer möjlighet att delta i utlysningar. Under 2013 kommer Sjöfartsverket även att öka aktiviteten i den europeiska teknologiplattformen Waterborn. Vidare har Sjöfartsverket initierat EU-projektet WINMOS vilket syftar till att säkerställa en effektiv vintersjöfart genom ett fördjupat samarbete mellan Sverige, Finland och Estland.

Sjöfartsverket har under året stärkt sitt innovationsarbete som syftar till att stärka sjöfartens

och transportsystemets konkurrenskraft, öka effektiviteten, bidra till ökad sjösäkerhet samt hållbar sjöfart. I arbetet ingår att skapa innovativa finansieringslösningar för detta arbete samt utveckla samverkan med relevanta aktörer och nätverk i Sverige såväl som internationellt. Som ett resultat av detta har samverkan med sjöfarts- och innovationsklustret i Västsverige intensifierats och Sjöfartsverkets simulatoranläggning har flyttats från Arkö till Chalmers. Samlokaliseringen av simulatoranläggningarna i Göteborg har skapat en unik forskningsanläggning på Institutionen för sjöfart och marin teknik hos Chalmers. Ambitionen är att också kunna koppla ihop den nya simulatoranläggningen med andra anläggningar.

Under 2012 har en av fyra industridoktorander, som Sjöfartsverket finansierar inom ramen för samarbetet med Lighthouse i Göteborg, slutfört sina forskarstudier inom VTS-området och erhållit sin Licentiat-examen. Vidare har förvaltningen av databasen för den svenska sjöfartsforskningen fortsatt med hjälp av VTI.

Samarbetet med Finland inom ramen för Styrelsen för Vintersjöfartsforskning har fortsatt under 2012 inom vintersjöfartsforsknings- och isklassregelområdena. Utlysningen för 2012 är avslutad och beslut har fattats om tilldelning till nya projekt för 2013 samt att under 2013 publicera avslutade projekt.

Sjöfartsverket deltar aktivt i innovationsblocket för Trafikledning alla trafikslag inom Forum för Innovation inom Transportsektorn, i Färdplanearbetet SVALLVÅG som leds av Lighthouse/

Chalmers på uppdrag av VINNOVA samt i samordningsmöten inom ramen för TRANSAM och de teknikplattformsmöten som arrangeras inom transportområdet av VINNOVA.

Under 2012 presenterades två propositioner av betydelse för sjöfartens FoI. Infrastrukturpropositionen innehåller en mer samlad skrivning om transportforskning och bekräftar sjöfartens utmaningar och behovsbild inom FoI-området. Propositionen tar även upp ansvaret för forskning och innovation, nationell samordning och samarbete, internationellt samarbete, lärande och kompetensförsörjning samt utvärdering och uppföljning av FoI-verksamheten. Propositionen stödjer att Sjöfartsverket från 2013 ges ett nationellt ansvar inom sjöfartsområdet för forskning, utveckling, innovation och demonstration samt medel för FoI via Trafikverket. Propositionen konstaterar även att sjöfartens forsknings- och innovationsverksamhet inte ska täckas av avgiftskollektivet.

Forsknings- och innovationspropositionen tar bland annat upp FoI för ett hållbart transportsystem och pekar på att transportsektorns samlade utmaning är att kunna möta en kraftigt ökad efterfrågan på transporter och samtidigt utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även kvalitetssäkringen av FoI och behovet att kontinuerligt följa upp och utvärdera myndigheternas forsknings- och utvecklingsverksamhet tas upp. För att snabbare realisera nödvändiga förbättringar i transportsystemet måste kompetensen höjas. Vad gäller sjöfartsteknisk forskning konstaterar propositionen att Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk

utveckling, inte minst inom miljöteknik och att svenska företag konkurrerar med tekniska lösningar av högsta klass. Genom ett ökat samarbete mellan universitet och högskolor, myndigheter, näringsliv, forskningsfinansiärer och det övriga samhället kan effektiviteten i detta förbättras.

Som ett resultat av de för sjöfarten positiva skrivningarna i FoI -propositionen har Sjöfartsverket ökat takten i planeringen för sjöfartens FoI med förberedelser för 2013. Kontakter har tagits med Energimyndigheten och Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap för att diskutera samverkan. Det fördjupade samarbetet med Luftfartsverket har fortsatt och kontakter och planering för samarbete med Trafikverket pågår. Vad gäller kvalitetssäkring av maritim FoI kommer kontakter att ske med forskningsråden.

Sjömansservice

Förändringsarbetet inom Orion har fortsatt under 2012 för Sjömansservice del. Flera tjänster har dragits in och kombitjänster har utformats för att kostnadseffektivisera verksamheten. Under hösten anordnade Sjöfartsverket en öppen workshop för att få kundernas syn på hur man skapar en modern, kostnadseffektiv och efterfrågad service för kommande generationer av aktiva sjömän. Mot bakgrund av workshopen har Sjöfartsverket initierat en översyn av Sjömansservice som ska genomföras under 2013.

Sjömansservice har tagit fram en kommunikationskalender som blivit ett stöd i arbetet med marknadsföring av aktiviteter. Sjömansservice nya hemsida ökar möjligheterna att arbeta med

nyhetsflöden på ett annat sätt än tidigare för att kunderna enkelt ska kunna hitta information om verksamheten, bl.a. har man förbättrat informationskopplingar mellan webbplatsen Seatime, Facebook, Sjörapporten och nyhetsbulletinen SAX-pressen. Den årliga tidskriften Sjöfolksidrott omarbetas för att anpassas till Sjöfartsverkets övriga publikationer och kommer dessutom att innehålla bredare information om Sjömansservice verksamhet.

Sjömansservice har gjort investeringar för att miljöanpassa och energieffektivisera de egna anläggningarna. Samarbetet med olika intressenter – kommuner, sjömanskyrkor, fackliga organisationer och hamnar med flera – har varit konstruktivt och flera nya projekt kommer att genomföras under kommande verksamhetsår.

Under året har Sjömansservice infört ett webbaserat motionsrapporteringssystem, vilket bidrar till minskade personalkostnader och ger snabbare och bredare service till användarna. Många användare har använt onlinerapporteringen och under början av 2013 upphör den manuella registreringen helt.

Den elektroniska utlåningen av böcker ökar, även om en tryckt bok fortfarande är förstahandsvalet för flertalet kunder.

Den nya sjöarbetskonventionen MLC (Maritime Labour Convention 2006), som är det internationella regelverk som styr Sjömansservice verksamhet, ratificerades den 20 augusti 2012. Konventionen kommer att innebära positiva förändringar för arbetslivet till sjöss och kraftigt förbättra sjömännens sociala ställning.

Sjömansservice			
	2010	2011	2012
Antal fartygsbesök	7 517	7 531	7 457
Antal besök (stationer)	71 690	63 606	66 479
Antal transporterade sjömän	17 237	17 313	17 362



Gemensamma funktioner

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

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på huvudkontoret inom områdena ekonomi, personal, utbildning, juridik, marknad och kommunikation.

I de gemensamma funktionerna ingår även rederiverksamheten som har det tekniska ansvaret för verkets samtliga fartyg och båtar. För isbrytarfartygen och vissa av arbetsfartygen har Rederiet även drifts- och bemanningsansvar. Förutom att utöva redaransvaret enligt sjölagen och ISM-koden ansvarar Rederiet för in- och utchartring samt underhåll av fartygen.

Nedanstående resultaträkning visar de totala intäkterna och kostnaderna för Sjöfartsverkets gemensamma funktioner. För att få fram rättvisande resultat för de olika verksamheterna har kostnaderna och intäkterna för de gemensamma funktionerna fördelats ut via schabloner, som indirekta intäkter respektive kostnader, på dessa verksamheter.

Rederiet

Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet på ingående enheter utnyttjas för extern verksamhet när så är möjligt. Rederiet eftersträvar en utökad

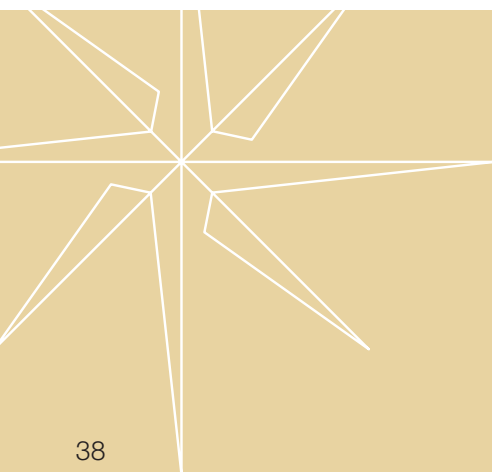
extern uthyrning vilket möjliggör ett behållande av egna resurser för den mer säsongsbundna verksamheten och samtidigt minskade kostnaderna för den egna verksamheten.

Kombinationsfartyget Baltica slutförde med mycket gott resultat det under föregående år påbörjade uppdraget inom ramen för ChemSea-projektet. Den lindriga vintern innebar att Baltica inte behövdes inom isbrytningsverksamheten utan istället kunde fortsätta med sjömättningsuppdragen även under vintern.

Scandica har sysslat med ordinarie farledsverksamhet främst på syd- och västkusten och ersatte dessutom under en period Fyrbyggaren som forskningsfartyg.

Fyrbyggaren har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum och har därutöver haft diverse mindre uppdrag för andra externa kunder, bland annat Kockums.

Det program för upprustning av isbrytarflottan, som pågått under de senaste åren, fortsatte under året genom att Atle, Frej och Ymer utrustades med nya bogserspel. Frej drabbades under vintern av ett omfattande generatorhaveri som har åtgärdats inför kommande vinter. Ale har utrustats med en ny avloppsanläggning som mer än väl uppfyller nu gällande miljökrav.



”Målet är att Sjöfartsverket ska arbeta på ett kvalitets-säkert och hållbart sätt”

En förstudie har inletts i syfte att minska miljöbelastningen på isbrytarna av Atle-klass. Det förväntade resultatet är att bränsleförbrukningen kommer att minska med ca 10 procent.

Tre nya lotsbåtar är under upphandling, men denna har kraftigt fördröjts på grund av upprepade överklaganden.

Sjöfartsverkets fartygsflotta är relativt ålderstigen vilket lett till akuta insatser för att kunna säkerställa en fortsatt drift, exempelvis har det på Ale gjorts omfattande stålarbeten, Scandica har renoverat en huvudmotor och Fyrbyggaren har efter diverse problem åtgärdat propellersystemet.

Rederiet genomförde, på uppdrag av regeringen, under hösten en utredning med inriktning att samla statens fartygsresurser för forskning- och

miljöövervakning i ett gemensamt rederi. Även för dessa fartyg gäller att en förnyelse och modernisering är nödvändig för att säkerställa den framtida verksamheten.

Verksamhetsutveckling

Verksamhetsutveckling syftar till att förbättra och utveckla ledning, styrning, kvalitet och miljö inom de bedrivna verksamheterna. De operativa verksamheterna lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning, farledsverksamhet, isbrytning, de sjögeografiska processerna och ledningen av dessa är processinriktade, målstyrda och kvalitetssäkrade enligt ISO 9001:2008. Målet är att Sjöfartsverket ska arbeta på ett kvalitetssäkert och hållbart sätt, inte bara inom de verksamheter som idag är certifierade, utan även inom stödverksamheterna.

Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr

Intäkter	Utfall 2011	Utfall 2012	Budget 2013
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	22 400	7 383	15 770
Summa indirekta intäkter	40 600	25 583	33 970
Kostnader			
Personalkostnader	-237 686	-321 196	-146 713
Övriga externa kostnader	-83 335	-115 525	-118 620
Avskrivningar	-14 936	-15 890	-12 948
Summa indirekta kostnader	-335 957	-452 611	-278 281
Rörelseresultat indirekta poster	-295 357	-427 028	-244 311

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden. Ökningen av övriga externa kostnader 2012 förklaras främst av ökade köpta tjänster i samband med att stora delar av de administrativa funktionerna på kontoret i Norrköping från årsskiftet gick över till en med Luftfartsverket (LFV) nyinrättad gemensam servicefunktion där all personal tillhör LFV.

Under året har verksamhetsutvecklingen fokuserat på att skapa förutsättningar för ett effektivt, kundfokuserat och processorienterat ledningssystem för kvalitet och miljö, som omfattar all verksamhet inom Sjöfartsverket. Samtliga stödprocesser har identifierats och för var och en av dem har processmodelleringen påbörjats. Inom miljö har ambassadörer identifierats, och förslag till förbättringar för att minska miljöpåverkan har inkommit från många håll i organisationen. Detta ger goda förutsättningar för införandet av ledningssystemet. Sjöfartsverket har också lämnat sitt bidrag till det nationella klimatrapporteringsystemet, och rapporterat enligt miljöledningsförordningen om sitt miljöledningsarbete och sin miljöprestanda.

Samtidigt har det existerande ledningssystemet som är i bruk för kärnverksamheten förbättrats genom att engagerade processledare drivit utvecklingen och bidragit med nya tankar om hur verksamheten kan förbättras. Förbättringsarbetet har tagit stora kliv och antalet inkomna förbättringsförslag har stigit från 460 under 2011 till strax över 1 000 ärenden under 2012 d.v.s. antalet har mer än fördubblats.

Förbättringsarbetet är grunden för väl fungerande ledningssystem med god förankring i verksamheten och bland alla medarbetare. Därför fortsätter verksamhetsutvecklingen att fokusera på detta område även under 2013, då också skapandet av det nya ledningssystemet kommer att fortsätta.

Sjöfartsverket har med start 2011 tagit ett helhetsgrepp om projektportföljen, med aktiv

styrning av urvalet av projekt och uppföljning av resultaten från dem. Under 2012 har portföljstyrningen startat i full skala, och har nu även större fokus på uppföljning av projektens effekter i verksamheten. Under 2013 kommer nyttorealiseringsen i portföljprojekten att vara på agendan. Detta underlättas även av att Sjöfartsverket under 2012 fastställt PPS som vår projektstyrningsmodell. Det innebär enhetlig och systematisk styrning av projekten, och effektivare styrgrupper i de enskilda projekten.

Informationsteknik

IT-verksamheten på Sjöfartsverket är mycket diversifierad och omfattar allt mellan drift och utveckling av den tekniska infrastrukturen och användarstöd till förvaltning och utveckling av verksamhetskritiska och även samhällskritiska funktioner. Nyckelord i arbetet är samordning och integration, både externt och internt.

Under 2012 har BI-projektet fokuserat på att ta fram rapporter till områdena HR, Projekt, Färledsdeklaration samt Lotsning. Andra aktiviteter under året har varit att ta fram "Dashboards" och att ta in försäljningsstatistiken och övervakningssystemet SMMS i datalagret. Användningen av Sharepoint ökar och inom vissa verksamheter såsom VTS, sjögeografi och lotsplanering har det blivit ett dagligt arbetsverktyg. Det har därför beslutats att Sharepoint ska hanteras som ett beredskapssystem på IT from januari 2013.

EU- direktiv 2010/65/EG kräver att medlemstaterna ska ha elektroniska Single Window system i drift senast den 1 juni 2015. För Sveriges del



innebär detta att Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket ska utveckla ett myndighetsgemensamt system. Syftet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. Beslut har tagits om att samordning av de svenska insatserna sker mellan de berörda myndigheterna nämnda ovan, samt att Sjöfartsverket samordnar och driver projektet. Projektet drivs i nära samarbete med sjöfartsnäringsen. Under året genomfördes ett förstudieprojekt tillsammans med berörda myndigheter och ett projekt startades tillsammans med andra EU-länder som syftar till att harmonisera Single Window-projekt samt att söka finansiering för de nationella projekten.

Projektet att införa ett nytt ärendehanteringssystem för Sjö- och Flygräddningsledningen vid JRCC har fortsatt och under 2012 har en utredning om befintliga likande färdiga system på marknaden genomförts. Efter beslut i Styrgruppen om upphandling av ett system har en omfattande kravspecifikation tagits fram som publicerades i slutet av året. Beslut om leverantör bör kunna fattas under våren 2013 och hela projektet beräknas klart hösten 2014.

Medieindex

Sjöfartsverket började under 2011 att mäta och följa upp genomslaget i media. Ett medieindex togs fram första gången för 2011. Medieindexet grundar sig på alla publicerade artiklar och inslag i tidningar, tidskrifter, radio och TV där sökordet Sjöfartsverket förekommer. Artiklarna räknas och bedöms utifrån om de är positiva, negativa eller neutrala, samt hur många mottagare de når.

Medieindexet mäter alltså inte bara hur stort genomslag Sjöfartsverket har fått, utan framför allt om bilden har varit negativ eller positiv.

Jämfört med 2011 har alltså Sjöfartsverkets medieindex förbättrats med 58 procent. Den positiva utvecklingen kan framför allt förklaras med två saker: dels nästan en fördubbling av antalet artiklar, dels att en mycket större andel av dem varit positiva eller neutrala jämfört med 2011. Exempel på aktiviteter och händelser som fått stort genomslag under året var projektet ChemSEA, som handlar om att hitta dumpade kemiska stridsmedel på havsbotten samt kryssningsfartyget Costa Concordias förlisning och vad projektet MONALISA kan göra för att förhindra liknande olyckor i framtiden.

Personalredovisning

En mängd yrkeskategorier är representerade vid Sjöfartsverket. Utöver lednings- och administrativ personal återfinns bland annat yrkeskategorier som lotsar, båtmän, räddningsledare och tekniker/ingenjörer. Antal anställda vid årets slut uppgick till 1 118 (1 114) vilket motsvarar 920 (911) årsarbetskrafter.

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom de två huvudprocesserna ”*leverera hållbara sjövägar*” och ”*värna om liv och miljö*” samt inom ”*stödprocesser*” och ”*ledning*”. Vid årets slut arbetade 77 procent inom huvudprocesserna, 16 procent inom stödprocesserna och 7 procent inom ledning.

Sjöfartsverkets HR-strategi är ”Genom kompetensförsörjning kan vi säkerställa att Sjöfartsverket har hållbar kompetens för att möta kundens behov och förväntningar idag och i framtiden. Med hållbar kompetens menas kompetenta, friska och motiverade medarbetare”.

Sjöfartsverket ser HR-arbetet som ett flöde vilket börjar med att attrahera potentiella medarbetare, följs av att rekrytera, introducera, utveckla och slutar med att avsluta.

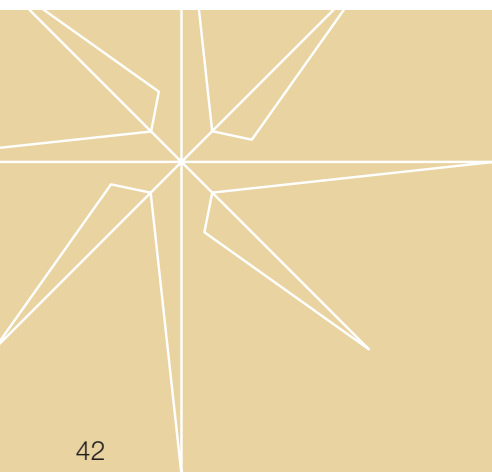
Attrahera

Konkurrensen om arbetskraft blir allt hårdare inte minst inom Sjöfartsnäringen där rekryteringsbasen på sikt förväntas bli mindre. Andelen svenskflaggade fartyg hos de svenska rederierna minskar och förväntas fortsätta att minska. Enligt Arbetsförmedlingen har 12 procent av Sjöfartsföretagen, på grund av bristen på kvalificerat sjöfolk, tvingats rekrytera utomlands. Under det närmsta decenniet kommer cirka 120 båtmän, 110 lotsar samt cirka 60 medarbetare

inom ingenjörsområdet att gå i pension på Sjöfartsverket. Dessa pensionsavgångar tillsammans med den minskade rekryteringsbasen gör att Sjöfartsverket måste bli en attraktiv arbetsgivare för att kunna attrahera den nya kompetens som kommer att behövas.

Under året har en undersökning genomförts i syfte att ta fram Sjöfartsverkets erbjudande, det vill säga vad Sjöfartsverket som arbetsgivare erbjuder de anställda. Resultatet berättar att Sjöfartsverkets anställda är stolta över att få möjlighet att utöva en unik yrkesroll som bidrar till samhällsnytta samtidigt som man är nöjd över flexibla och goda anställningsvillkor. Många berättar dessutom om det förmånliga och unika i att ha Sveriges skärgård som arbetsplats. Det är inte många arbetsplatser i Sverige som kan garantera sådana vyer som över hälften av Sjöfartsverkets medarbetare dagligen arbetar i.

Sjöfartsverket har även påbörjat ett värdegrundsarbete för att tydligare hitta och påvisa sin identitet för att kunna bli mer träffsäkra i arbetet med att attrahera, rekrytera och utveckla medarbetare. När arbetet har kommit lite längre kommer det tillsammans med Sjöfartsverkets erbjudande att vara föremål för både intern och extern kommunikation. Detta i syfte att skapa en ännu mer attraktiv bild av Sjöfartsverket som arbetsgivare.



”Genom kompetensförsörjning kan vi säkerställa att Sjöfartsverket har hållbar kompetens för att möta kundens behov och förväntningar idag och i framtiden”

Rekrytera

Totalt har Sjöfartsverket rekryterat 55 nya medarbetare med tillsvidareanställning under 2012. Tolv av dessa var kvinnor. Förra året slutfördes ett stort förändringsarbete och många nya chefs-tjänster tillsattes. I år har två chefer rekryterats externt. I och med tillkomsten av GSF (Gemensamma Servicefunktioner) har bland annat ett nytt rekryteringssystem kunnat införas, vilket har effektiviserat administrationen och förbättrat rekryteringsprocessen.

Introducera

Under året har ett nytt introduktionsprogram för nyanställda tagits fram och implementerats. Det nya introduktionsprogrammet består av en arbetsplatsintroduktion samt en två dagar lång introduktionsutbildning som syftar till att ge nyanställda inblick i organisationen som helhet. Till skillnad från tidigare introduktionsutbildningar fokuserar den nya introduktionsutbildningen mer på Sjöfartsverkets kunder, värdegrund och framtidfrågor så som trender och hållbarhet.

Utveckla

Utveckla innefattar allt som har med utveckling av ledare, medarbetare och verksamheten att göra. Det kan exempelvis innefatta hälsofrämjande arbete, kompetensutveckling och jämställdhet och mångfald.

Hälsofrämjande arbete

Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med ett hälsofrämjande arbete, vilket innefattar allt från

att förbättra arbetsmiljön, skapa delaktighet och arbeta med kompetensutveckling till att erbjuda friskvårdsaktiviteter. Under året har tolv arbetsmiljöutredningar avseende fysisk arbetsmiljö genomförts. Totalt under året har tre arbetsmiljöombudsträffar arrangerats och fyra grundutbildningar i arbetsmiljö har genomförts för både chefer och arbetsmiljöombud. Det har även påbörjats ett arbetsmiljöstöd vid fyrarybeten som kommer att få stort utrymme under 2013. Vidare har Sjöfartsverkets avvikelshanteringssystem kompletterats med en arbetsmiljömodul där arbetsmiljöavvikelser som skador, tillbud och observationer kan noteras och följas upp. Detta gör att arbetsmiljöarbetet får en starkare koppling till kvalitetsarbetet samt att anmälningsfrekvensen förhoppningsvis kommer att öka.

Våren 2012 genomfördes en medarbetarundersökning på Sjöfartsverket. Medarbetarundersökningen visade ett motiverat medarbetarindex (MMI) på 61 vilket är lägre än genomsnittet. I övrigt visade medarbetarundersökningen att medarbetarna trivs med sina arbetsuppgifter, är nöjda med ledarskapet och är stolta över att arbeta på Sjöfartsverket. Uppföljningsarbetet av medarbetarundersökningen genererade 70 handlingsplaner med nära 600 förbättringsåtgärder inom arbetsmiljöområdet.

Den totala sjukfrånvaron för 2012 var 2,2 (2,9) procent, vilket är en minskning jämfört med föregående år och en mycket låg siffra i förhållande till andra företag och organisationer. Likt tidigare år är kvinnors sjukfrånvaro fortfarande högre än männens. Sjöfartsverket bedriver ett kontinuerligt hälsofrämjande arbete i syfte att

förhindra sjukskrivningar och främja hälsa. Under året har 12 arbetsskador, 16 tillbud och 15 arbetsmiljöobservationer anmälts.

Kompetensutveckling

Enligt medarbetarundersökningen hade 59 procent av Sjöfartsverkets medarbetare utvecklingssamtal under året. Utvecklingssamtal är en grundläggande del i vår kompetensförsörjningsprocess och målet är att samtliga medarbetare ska erbjudas ett utvecklingssamtal under 2013. Sjöfartsverket främjar personlig utveckling och arbetar för att bli mer träffsäkra och effektiva i kompetensutvecklingsinsatserna. Verket är även stolt över att kunna erbjuda våra medarbetare kompetensutveckling som inte nödvändigtvis alltid ligger i linje med verksamhetens behov just idag. Detta skapar goda förutsättningar för kompetensväxling och ökad anställningsbarhet bland våra medarbetare, vilket också motverkar risken för ohälsa på grund av inlåsning. Sjöfartsverkets medarbetare kan ansöka om bidrag från en partssammansatt grupp kallad Trygghetsfonden. Varje månad avsätts 0,3 procent av den skattepliktiga lönesumman till denna fond. Under 2012 har Trygghetsfonden fått 137 ansökningar vilket är i paritet med föregående år. Av dessa blev 96 stycken beviljade. Antalet ansökningar från kvinnor uppgick till 44 stycken.

Under året har Sjöfartsverket även startat två helt nya ledarutvecklingsprogram, ett för nya chefer och ett för erfarna chefer.

Jämställdhet och mångfald

Sjöfartsverket tar varje år fram en handlingsplan för jämställdhet och mångfald där mål och åtgärder finns beskrivna. Jämställdhet och mångfald följs upp genom att mäta könsfördelningen, åldersfördelningen, kvinnors respektive mäns sjukfrånvaro, uttagen föräldraledighet samt löneskillnader. Medarbetarundersökningen används också som ett underlag för att följa upp hur långt vi har kommit vad gäller acceptansen för jämställdhet och mångfald.

Likt tidigare år består Sjöfartsverket av cirka 80 procent män och 20 procent kvinnor. Den ojämna könsfördelningen kan förklaras av att det råder brist på kvinnor i samhället med nautisk utbildning. För att hantera detta problem har Sjöfartsverket börjat intensifiera sin marknadsföring gentemot skolor. Genom att marknadsföra oss kan vi öka intresset för nautiska arbeten, både bland kvinnor och män, och på så vis kan vi få en jämnare könsfördelning i framtiden. I slutet av 2012 har Sjöfartsverket även startat det interna nätverket "Alla kvinnor på däck" där ett syfte är att planera hur vi ska bli bättre på att attrahera kvinnor till nautiska yrken. Bland Sjöfartsverkets chefer är könsfördelningen cirka 75 procent män och 25 procent kvinnor. Däremot är könsfördelningen jämnare i ledningsgruppen där 4 av 9 är kvinnor.

Årets medarbetarundersökning visade att majoriteten av medarbetarna upplever att det råder likabehandling på arbetsplatsen. Samtidigt visade undersökningen att alla inte instämmer i detta. Eftersom Sjöfartsverket har nolltolerans mot diskriminering tas ett grepp om detta genom att chefer erbjuds stöd i att lyfta jämställdhets- och mångfalds frågor på arbetsplatsträffar. Under året har Sjöfartsverket också påbörjat ett värdegrundarbete där jämställdhet och mångfald ingår.

Avsluta

En medarbetare som är på väg att avsluta sin anställning besitter ofta viktig information om vad som är bra och mindre bra i verksamheten. Därför har Sjöfartsverket under året tagit fram en ny avslutningsrutin. Förutom att chefen ska ha ett

avslutningssamtal med personen som ska avsluta sin anställning, har numera alla som ska sluta på Sjöfartsverket möjlighet att fylla i en enkät och ha avslutningssamtal med HR-enheten. Syftet med detta är att fånga upp viktiga synpunkter och på så vis göra Sjöfartsverket till en bättre och mer attraktiv arbetsgivare.

Under året hade Sjöfartsverket en personalomsättning på 5,8 procent vilket är en svag ökning jämfört med tidigare år.



Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

Rörelseresultatet för Affärsverket är negativt med 146 mkr - en försämring med 80 mkr jämfört med föregående år. Rensat för effekten av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden som belastat rörelseresultatet med -174 (-93) mkr och med hänsyn till minskade intäkter från sjöfartsavgifter har rörelseresultatet förbättrats med 25 mkr jämfört med föregående år.

Resultatet efter finansiella poster är negativt med 194 mkr. De främsta orsakerna till underskottet är de ändrade beräkningsgrunderna för pensionsskulden som har påverkat resultatet negativt med sammanlagt 174 mkr samt en ökning av räntekostnaderna med 22 mkr, som i sin helhet är hänförlig till pensionsskulden.

Rörelseintäkter

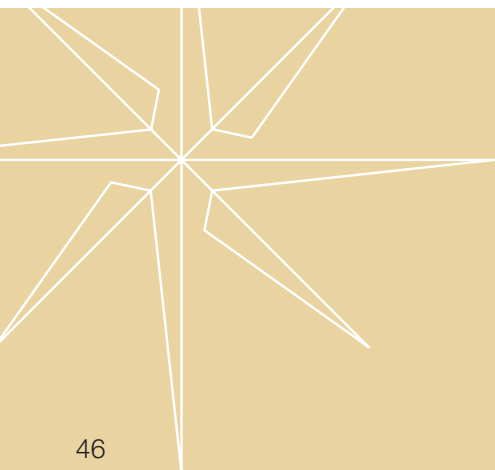
Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga intäkter. Övriga intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt statliga myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt, som MonaLisa och Chemsea. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. Lotsavgifter tas ut vid anlåtande av

lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Under året minskade rörelseintäkterna med 50 mkr eller 3 procent och uppgick därmed till 1 920 (1 970) mkr. Av minskningen är 25 mkr hänförlig till intäkter från sjöfartsavgifterna som uppgick till 1 391 (1 416) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 72 (72) procent.

Intäkterna från farledsavgifter ökade under året med drygt 3 mkr. Ökningen beror på att intäkten från den fartygsbaserade delen ökade med 3 mkr medan intäkten från den godsbaserade delen är oförändrad jämfört med föregående år. Den godsbaserade delen påverkades dock av minskad överföring till Transportstyrelsen, för delfinansiering av dess Sjöfartsavdelning som fram till årsskiftet 2008 inrymdes i Sjöfartsverket under benämningen Sjöfartsinspektionen. Den minskade överföringen uppgår till 6,5 mkr, vilket innebär att intäkten från den godsbaserade delen av avgifterna i själva verket har minskat med lika mycket. Volymmässigt minskade godset med drygt 1 miljon ton (1 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 437 mkr och har därmed minskat med 28 mkr jämfört med föregående år. Rensat för effekten av genomförda avgiftsförändringar, som innebär



”Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga intäkter”

intäktsförstärkning, har intäkten i själva verket minskat med cirka 40 miljoner kronor på grund av minskat antal lotsningar. I antal räknat minskade lotsningarna med 3 407 eller 9 procent till 34 376. Det totala antalet anlöp minskade med 5 792 till 103 477.

Anslagen är oförändrade jämfört med föregående år.

Övriga intäkter har minskat med 25 mkr. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 13 mkr, vilket i huvudsak avser ökade intäkter för externfinansierade projekt. Intäkter för uthyrning har minskat med 29 mkr vilket i sin helhet avser minskade intäkter för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg. Posten intäktskorrigeringar, som i huvudsak avser kursdifferenser i samband med ersättning från den europeiska luftfartsorganisationen Eurocontrol, har minskat med 2 mkr jämfört med föregående år. Erhållna skadestånd har minskat med 3 mkr. Erhållna bidrag har ökat med 6 mkr till följd av ökade bidrag avseende EU-projektet Mona-Lisa medan realisationsvinsterna har minskat med 18 mkr. Övriga externa intäkter har ökat med 8 mkr.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med knappt 30 mkr eller drygt 1 procent, och uppgick till 2 066 (2 036) mkr. Personalkostnaderna har ökat med 102 mkr. Kostnaden för löner och ersättningar har ökat med 9 mkr, vilket är en nettoeffekt av

löneökningar till följd av ordinarie lönerevision och minskade lönekostnader för personal som har övergått till anställning i LFV i samband med bildandet av den myndighetsgemensamma servicefunktionen, GSF. Kostnader för lönetillägg har minskat med 3 mkr beroende på minskade lotsningstillägg samt att övertidsersättningarna har minskat. Avsättning för pensionsersättningar och uppsägningslöner i samband med omstrukturering har ökat kostnaden med 1 mkr. Intern tid avseende investeringsprojekt har minskat med 3 mkr och påverkar därmed kostnaden negativt. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har ökat med 93 mkr, huvudsakligen till följd av den ändrade beräkningsgrunden för pensionskulden som påverkat personalkostnaderna med 81 mkr.

Årsarbetskraften under 2012 uppgick till 920,4 (911,0) varav 169,3 (178,4) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 511 (507) mkr.

Övriga externa kostnader minskade med 80 mkr, vilket motsvarar 8 procent. Drivmedelskostnaderna har minskat med 59 mkr till följd av lägre förbrukning beroende på en mildare isvinter samt lägre förbrukning för forskningsfartyg. Kostnaden för övriga köpta tjänster har minskat med 15 mkr varav 40 mkr avser minskade kostnader för farledsförbättringar till följd av det under 2011 uppstod stora kostnader i samband med kanalrevisionen i Trollhätte kanal. 25 mkr har tillkommit i kostnader för GSF, Gemensamma

Servicefunktioner, som är ett samarbete mellan Sjöfartsverket och LFV för administrativa stödfunktioner. Hyra för fartyg och båtar har minskat med 46 mkr. Kostnader för extern bemanning har ökat med 7 mkr och kostnader för IT-utrustning har ökat med 6 mkr. Övriga kostnader har ökat med 2 mkr.

Avskrivningskostnaden har ökat med 8 mkr jämfört med föregående år, vilket främst beror på att investeringar i livstidsförlängning av isbrytare och Trollhätte kanal har invärderats.

Finansiella intäkter och kostnader

De finansiella intäkterna avser främst ränta på tillgodohavande på Riksgälden och plusgirokonton. Årets utfall innebär en minskning med närmare 3 mkr beroende på låga räntesatser och ett lägre tillgodohavande hos Riksgälden till följd av stora investeringsutgifter i verksamheten. De finansiella kostnaderna har ökat med 22 mkr jämfört med föregående år. Ökningen utgörs till sin helhet av ökad räntedel av pensionsskulden, som är en följd av ändrade beräkningsgrunder.

Kommentar till koncernens resultaträkning

Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 197 (37) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen. Dotterbolagen förvärvades 2011-11-01 och koncernredovisningen 2011 avsåg därmed endast två månader.

Rörelsens intäkter

Tillkommande intäkter i koncernen avser främst vidarefakturering av kostnader samt försäljning av tjänster till Norrlandsflyg Ambulans AB.

Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 1 mkr lägre än affärsverkets, vilket beror på eliminering av den försäljning som har skett inom koncernen.



Resultaträkning, 1 000 kr

	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2012-01-01– 2012-12-31	2011-01-01– 2011-12-31	2012-01-01– 2012-12-31	2011-01-01– 2011-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	533 919	530 795	533 919	530 795
Farledsavgifter, gods	1	420 082	420 030	420 082	420 030
Lotsavgifter	2	436 885	464 731	436 885	464 731
Anslag	3	205 592	205 592	205 592	205 592
Övriga externa intäkter	4	323 531	348 762	324 973	350 718
Summa rörelseintäkter		1 920 009	1 969 910	1 921 451	1 971 866
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	5	-989 978	-887 955	-1 103 571	-909 709
Övriga externa kostnader	6	-930 991	-1 011 317	-815 319	-998 664
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	-145 133	-137 113	-146 272	-251 366
Summa rörelsekostnader		-2 066 102	-2 036 385	-2 065 162	-2 159 739
Rörelseresultat		-146 093	-66 475	-143 711	-187 873
Transfereringar					
Anslagsintäkter	3	25 085	25 000	25 085	25 000
Externa kostnader		-25 085	-25 000	-25 085	-25 000
Summa transfereringar		0	0	0	0
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	8	7 164	9 935	7 352	9 869
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar	9	-	-121 482	-	-
Finansiella kostnader	10	-54 739	-32 549	-55 256	-32 529
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-193 668	-210 571	-191 615	-210 533
Bokslutsdispositioner	11	-	-	-	-
Resultat före skatt		-193 668	-210 571	-191 615	-210 533
Skattemotsvarighet	12	-	-	-	2
ÅRETS RESULTAT		-193 668	-210 571	-191 615	-210 531

Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 2 857 mkr, vilket är en ökning med 35 mkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 326 mkr och finansierades helt med egna medel. Bland större investeringsposter kan nämnas pågående investering i nya räddningshelikoptrar till sjö- och flygräddningen samt livstidsförlängning av isbrytare. Likvida medel uppgick vid årets slut till 301 mkr, vilket är en minskning med 135 mkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 498 (2 268) mkr.

I den pensionsskuld för aktiva arbetstagare som SPV har beräknat för Sjöfartsverkets anställda finns ett antal personer för vilka skulden inte är aktualiserad. Anledningen är att SPV inväntar besked från andra pensionsinstitut om tidigare intjänanden. Mot den bakgrunden har Sjöfartsverket gjort en särskild avsättning om 5 mkr för att täcka den eventuella ökning av pensionsskulden som kan uppstå när den är till fullo aktualiserad. Avsättningen är oförändrad jämfört med föregående år.

SPV:s styrelse beslutade under hösten att ändra bruttoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden. De nya reglerna för beräkningsgrunden gäller från och med 1 januari 2013 men får tillämpas av affärsverken i bokslutet per 31

december 2012, vilket Sjöfartsverket har valt att göra. Den ändrade beräkningsgrunden har inneburit en ökning av pensionsskulden med 174 mkr.

Resultatutjämningsfonden

Den resultatutjämningsfond som uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 var konstant fram till 2003 då det klargjordes att fonden kunde klassas som fritt eget kapital. Styrelsen har beslutat att under vissa förutsättningar använda fonden som den från början var avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Under 2003 gjordes en upplösning av fonden på 41 mkr baserat på de ökade kostnader som den kraftigare isutbredningen förorsakade. Under 2004 gjordes en avsättning på 41 mkr till fonden. Anledningen till avsättningen var att pensionsskuldskörelsen påverkade resultatet positivt beroende på att skulden varit högt räknad tidigare år. Fonden återställdes därigenom till sitt ursprungliga värde på 340 mkr. Under 2005 gjordes en avsättning på 60 mkr till fonden, till följd av att resultatet hade påverkats positivt av vissa poster av engångskaraktär. Under 2007 löstes 376 mkr av fonden upp för att täcka det underskott som uppstod till följd av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden, beslutade av SPV:s styrelse. Under 2008 gjordes en avsättning om 58 mkr, varefter fonden uppgick till 82 mkr. Under 2009 löstes 75 mkr av fonden upp för att delvis täcka årets underskott. Under åren 2010-2012 har inga avsättningar eller upplösningar gjorts.

Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 26,3 procent av resultatet före

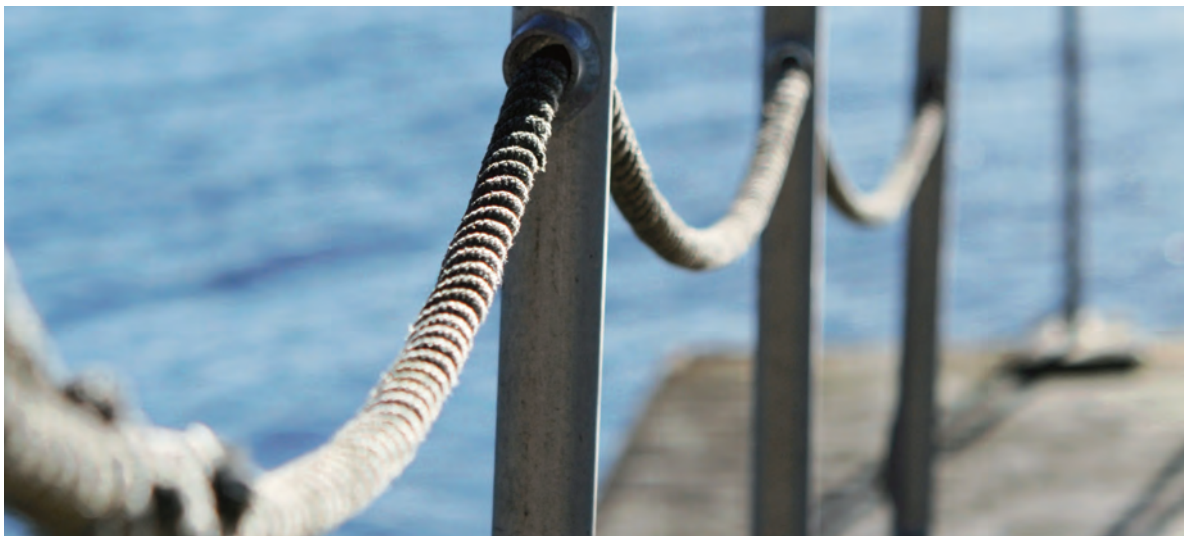
skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2012 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet är en förlust.

Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 2 903 mkr, vilket är 46 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande fordringar avseende inbetalda förskott för underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptrar, varulager med komponenter, reservdelar och bränsle för helikopter verksamheten, förutbetalda försäkringspremier avseende helikoptrar samt likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framförallt övriga avsättningar avseende framtida utgifter för helikoptrar samt upplupna kostnader, varav merparten är personalrelaterade, för helikopter verksamheten.



Balansräkning, 1 000 kr					
TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
	13				
Licenser och köpta programvaror		14 728	9 014	14 728	9 014
Egenutvecklade datasystem		14 662	15 316	14 662	15 316
Pågående nyanläggningar		1 505	12 785	1 505	12 785
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		30 895	37 115	30 895	37 115
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
	14				
Skepp		527 860	480 435	527 860	480 435
Inventarier, verktyg och installationer		114 647	118 970	116 587	120 549
Byggnader, mark och annan fast egendom		1 102 584	1 090 062	1 102 584	1 090 062
Pågående nyanläggningar		310 615	179 805	310 615	179 805
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		2 055 706	1 869 272	2 057 646	1 870 851
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i helägda företag	15	4 700	4 700	–	–
Andra långfristiga fordringar	16	24 726	41 462	57 152	75 763
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		29 426	46 162	57 152	75 763
Summa anläggningstillgångar		2 116 027	1 952 549	2 145 693	1 983 729
Omsättningstillgångar					
<i>Varulager m.m.</i>					
Varulager	17	81 850	79 701	91 501	88 858
<i>Summa varulager m.m.</i>		81 850	79 701	91 501	88 858
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	18	234 827	219 669	233 116	219 969
Övriga fordringar	19	21 907	44 793	24 414	45 254
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	101 060	88 839	93 848	66 327
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		357 794	353 301	351 378	331 550
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	21	214 785	369 616	214 785	369 616
Kassa och bank	22	86 676	67 109	100 127	75 520
<i>Summa kassa och bank</i>		301 461	436 725	314 912	445 136
Summa omsättningstillgångar		741 105	869 727	757 791	865 544
SUMMA TILLGÅNGAR		2 857 132	2 822 276	2 903 484	2 849 273

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Eget kapital					
<i>Bundet eget kapital</i>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
Summa bundet eget kapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Fritt eget kapital</i>					
Resultatutjämningsfond		6 914	6 914	6 914	6 914
Balanserat resultat		-285 902	-75 331	-285 862	-75 331
ÅRETS RESULTAT		-193 668	-210 571	-191 615	-210 531
Summa fritt eget kapital		-472 656	-278 988	-470 563	-278 948
Summa eget kapital	23	-26 544	167 124	-24 451	167 164
<i>Avsättningar, räntebärande</i>					
Avsatt till pensioner	24	2 497 632	2 268 380	2 500 403	2 270 205
Summa räntebärande avsättningar		2 497 632	2 268 380	2 500 403	2 270 205
<i>Avsättningar, övriga</i>					
Övriga avsättningar	25	4 989	3 891	35 185	43 822
Summa övriga avsättningar		4 989	3 891	35 185	43 822
<i>Långfristiga räntebärande skulder</i>					
Skulder till kreditinstitut	26	-	-	-	-
Skulder till koncernföretag	27	23 908	34 165	-	-
Summa långfristiga skulder		23 908	34 165	-	-
<i>Kortfristiga räntebärande skulder</i>					
Skulder till kreditinstitut		-	-	-	25 835
Summa kortfristiga räntebärande skulder		-	-	-	25 835
<i>Kortfristiga ej räntebärande skulder</i>					
Leverantörsskulder		125 483	98 334	137 654	95 000
Skulder till koncernföretag	27	3 909	39 148	-	-
Skatteskulder	28	-	-	-	2 211
Övriga skulder	29	26 645	13 811	30 526	21 840
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	30	201 110	197 423	224 167	223 196
Summa kortfristiga ej räntebärande skulder		357 147	348 716	392 347	342 247
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 857 132	2 822 276	2 903 484	2 849 273
Poster inom linjen	31				
Antastbara pensionsförpliktelser		84 132	83 722	84 132	83 722
Ansvarsförbindelser		175 784	Inga	175 784	Inga
Ställda säkerheter		Inga	Inga	2 230	1 469

Finansieringsanalys, 1 000 kr			
RÖRELSEN	Affärsverket		Koncernen
	2012-01-01 – 2012-12-31	2011-01-01 – 2011-12-31	2012-01-01 – 2012-12-31
Årets resultat före avskrivningar	-960	70 638	2 561
Realisationsvinster	-781	-18 957	-781
Realisationsförluster	800	419	800
Finansiella intäkter	7 164	9 935	7 352
Nedskrivning aktier i dotterbolag		-121 482	-
Finansiella kostnader	-54 739	-32 549	-55 256
Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar	-48 516	-91 996	-45 324
Förändring av varulager	-2 148	-16 385	-2 643
Förändring av kortfristiga fordringar	-4 492	-1 828	-19 828
Förändring av kortfristiga skulder	8 430	45 696	50 100
Kassaflöde före investeringar	-46 726	-64 513	-17 695
Investeringar			
Investeringar i anläggningstillgångar	-326 312	-217 329	-327 811
Förändring i övriga finansiella anläggningstillgångar	-	-4 700	-
Försäljning av anläggningstillgångar	945	20 381	945
Nettoinvesteringar i rörelsen	-325 367	-201 648	-326 866
Kassaflöde efter investeringar	-372 093	-266 161	-344 561
Finansiering			
Förändring av långfristiga fordringar	16 736	12 425	18 611
Förändring av långfristiga skulder	-10 257	34 165	-
Förändring av kortfristiga skulder till kreditinstitut			-25 835
Förändring av pensionsskuld	229 252	124 254	230 198
Förändring av övriga avsättningar	1 098	3 891	-8 637
Årets utdelning	-	-	-
Periodens inbetalningsöverskott	-135 264	-91 426	-130 224
Likviditetsförändring			
Likvida medel vid periodens början	436 725	528 151	445 136
Likvida medel vid periodens slut	301 461	436 725	314 912
Förändring i likvida medel	-135 264	-91 426	-130 224

Ingen finansieringsanalys upprättades för koncernen för 2011 då koncernen bildades per 2011-11-01

Investeringsutfall, 1000 kr

Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket		Koncernen	
	2012-01-01 – 2012-12-31	2011-01-01 – 2011-12-31	2012-01-01 – 2012-12-31	2011-01-01 – 2011-12-31
Farleder				
Södertälje kanal	1 027	978	1 027	978
Trollhätte kanal	9 853	52 107	9 853	52 107
Farledsförbättringar	-3 405	36 722	-3 405	36 722
Fast utmärkning	3 593	2 950	3 593	2 950
Flytande utmärkning	2 688	1 308	2 688	1 308
Arbetsfartyg	2 303	4 099	2 303	4 099
Utrustning till sjömätning	155	13 365	155	13 365
Utrustning för sjömätning	3 551	6 112	3 551	6 112
Övrigt	911	976	911	976
Summa farleder	20 676	118 617	20 676	118 617
Isbrytning				
Livstidsförlängning Frej	11 571	27 970	11 571	27 970
Livstidsförlängning Atle	13 703	22 031	13 703	22 031
Livstidsförlängning Ymer	11 400	21 671	11 400	21 671
Navigationssystem Oden	4 078	1 000	4 078	1 000
Summa isbrytning	40 752	72 672	40 752	72 672
Sjögeografisk information				
IT-system m.m.	700	1 588	700	1 588
Summa sjögeografisk information	700	1 588	700	1 588
Sjötrafikinformation				
Informationscentraler	288	1 616	288	1 616
Summa sjötrafikinformation	288	1 616	288	1 616
Lotsning				
Lotsstationer	2 013	1 033	2 013	1 033
Lotsbåtar	2 863	729	2 863	729
Summa lotsning	4 876	1 762	4 876	1 762
Sjö- och flygräddning				
Räddningshelikoptrar och utrustning	240 855	624	242 354	687
Summa sjö- och flygräddning	240 855	624	242 354	687
Myndighetsuppgifter				
IT-system	1 233	778	1 233	778
Summa myndighetsuppgifter	1 233	778	1 233	778
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	16 930	19 672	16 930	19 672
Summa gemensamma funktioner	16 930	19 672	16 930	19 672
Totala investeringar	326 310	217 329	327 809	217 392

Finansiella risker

Även om riskexponeringen i Sjöfartsverket totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantörerna.

Det innebär att hänsyn alltid måste tas till behovet av riskhantering i syfte att minimera de finansiella risker som uppstår i verksamheten samt säkerställa att finansieringen av verksamheten sker till så låg kostnad som möjligt. Den finansverksamhet som bedrivs inom Sjöfartsverket ska medverka till en effektiv kapitalanskaffning och kapitalanvändning. Finansverksamheten omfattar hantering av likviditet, lån och leasingavtal, finansiella instrument avseende valuta- och räntesäkring, samt garantiåtaganden. Finansverksamheten ska genomföras på ett operativt säkert och effektivt sätt och utan spekulativa inslag.

Följande finansiella risker har identifierats:

Finansieringsrisk

Finansieringsrisken definieras som risken för att Sjöfartsverket inte kan finansiera sin verksamhet utan påtaglig kostnadsökning. Målet vid val av finansiering är att optimera finansnettot inom gällande riskmandat. Vid val av finansieringsform ska det ekonomiskt totalt sett mest fördelaktiga alternativet väljas.

Hittills har investeringar i anläggningstillgångar i huvudsak finansierats med egna medel. Undantaget är räddningshelikoptrarna som är finansierade via leasingavtal tecknade hos Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ.) (SEB) samt ERA Leasing LLC. I de leasingavtal som är tecknade hos SEB står Sjöfartsverket restvärdesrisken

vid leasingperiodens utgång. Restvärdena är baserade på så kallad "soft market value", vilket innebär ett bedömt marknadsvärde i ett mindre gynnsamt marknadsläge. Dessa åtaganden redovisas i balansräkningen som poster inom linjen.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken definieras som risken att Sjöfartsverket till följd av brist på likvida medel inte kan fullgöra sina åtaganden eller att de endast kan fullgöras genom upplåning till hög kostnad.

Målet med likviditetsplaneringen är att medel alltid ska finnas tillgängliga för förutsedda och oförutsedda löpande utbetalningar och att medel aldrig ska behöva lånas upp med kort varsel till dyr kostnad. Likviditetsplaneringen ska ligga till grund för bedömning om betalningsberedskapen på kort och lång sikt samt utgöra underlag för beslut om upplåning. Överskottslikviditet ska i första hand användas för att amortera eventuella lån, varvid hänsyn ska tas till att en tillräcklig likviditetsreserv alltid ska finnas. Överskottssaldon på löpande transaktionskonton ska kontinuerligt överföras till Riksgälden för att maximala ränteintäkter ska genereras.

Valutarisk

Valutarisk definieras som risken för att en valuta förändras i förhållande till svenska kronan och

ger upphov till en negativ resultat effekt i form av kursförlust.

Sjöfartsverkets avgifter faktureras alltid i SEK, varför inbetalningar i annan valuta är begränsade. Det förekommer dock att försäljnings- och uppdragsintäkter faktureras i annan valuta och Sjöfartsverket erhåller dessutom regelbundet inbetalningar i EUR från olika EU-projekt. Dessa inbetalningar kan uppgå till relativt betydande belopp. Även utbetalningar i annan valuta förekommer regelbundet, vilket företrädesvis avser leverantörsbetalningar och vidarebefordran av EU-medel. Förekommande valutor är i huvudsak EUR och USD. Även leasingavtal och lån kan vara baserade på annan valuta. Detta innebär att Sjöfartsverket är exponerat för förändringar i valutakurser och att åtgärder för att begränsa exponeringen måste vidtas. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i valutakurser för att därigenom minimera risken för att kostnader till följd av valutakursförändringar uppstår. För att minimera såväl risk som kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Det innebär att valutakonton ska finnas för de vanligaste förekommande valutorna (EUR och USD).

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för år 2012 bemyndigande från regeringen att valutasäkra leasingavtal för räddningshelikoptrar tecknade i USD samt förvärsavtal avseende nya räddningshelikoptrar tecknade i EUR. Bemyndigandet gäller i båda fallen fram till utgången av år 2014. Valutasäkring av dessa avtal har skett genom tecknande av terminskontrakt hos SEB.

Ränterisk

Ränterisken definieras som risken för att förändringar i marknadsräntorna påverkar finansnettot negativt genom ökade räntekostnader.

Sjöfartsverket har hittills haft en mycket låg exponering för ränterisker, vilket beror på en god likviditetssituation som har inneburit att investeringar i anläggningstillgångar i allmänhet har kunnat finansieras helt med egna medel. I framtiden kommer dock exponeringen att öka genom att finansiering i allt större utsträckning förväntas ske genom lån eller tecknande av finansiella leasingavtal. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i marknadsräntorna för att därigenom minimera risken för att finansnettot påverkas negativt.

För att reducera känsligheten för förändringar i ränteläget och därigenom minimera risken för negativa effekter på finansnettot ska förfallostrukturen avseende lån och leasingavtal aktivt planeras och struktureras. Vid tecknande av avtal som medför exponering för ränterisker ska beslut om räntesäkring fattas.

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för år 2012 bemyndigande från regeringen att räntesäkra leasingavtal avseende räddningshelikoptrar. Räntesäkring har skett genom tecknande av räntederivatkontrakt hos SEB.

Kreditrisk

Kreditrisk definieras som risken för att en motpart inte fullgör sina förpliktelser. Med

kreditriskhantering avses hantering av risker med finansiella konsekvenser, relaterade till motparter. Sjöfartsverket är exponerat för betydande risker kopplade till olika motparter, såväl avseende den operativa verksamheten som finansverksamheten. Delar av den verksamhet som upphandlas på den privata marknaden klassificeras som samhällsviktig, vilket ställer specifika krav på leverantörens förmåga att vid varje tidpunkt tillhandahålla avtalade tjänster utan avbrott. Sjöfartsverket måste därvid tillämpa avtalsvillkor som innebär att risken för leveransavbrott av finansiella orsaker minimeras. Kreditrisker relaterade till motparter uppstår även som en följd av åtgärder som vidtas för att minimera andra finansiella risker, till exempel vid handel med finansiella instrument.

Målsättningen är att begränsa den riskexponering som är relaterad till Sjöfartsverkets motparter avseende såväl den operativa verksamheten som finansverksamheten.

För att minska känsligheten för kreditrisker relaterade till motparter ska en riskanalys genomföras inför upphandlingar med omfattande ekonomiska konsekvenser, definierat som ett upphandlingsvärde överstigande 20 miljoner kronor per år. För avtal som avser samhällsviktig verksamhet eller i annat fall avtal med stora ekonomiska konsekvenser, ska leverantörens finansiella ställning följas upp minst en gång per år eller oftare om särskilda skäl föreligger.

Risk med anledning av den finansiella ställningen

De senaste tre årens negativa resultat, vilka till sin helhet beror på faktorer helt utanför Sjöfartsverkets kontroll, har lett fram till en besvärlig finansiell situation som innebär en påtaglig risk för verksamheten. Vid utgången av år 2012 var det egna kapitalet negativt och det kommer att ta ansevärd tid innan den tidigare starka finansiella ställningen är återställd även om resultatet under kommande år förväntas bli svagt positivt.

Tidigare har Sjöfartsverket haft möjlighet att balansera resultat effekter genom den resultatutjämningsfond som har funnits. Till följd av den stora ökning av verkets pensionsskuld som innebar att 376 mkr av fonden löstes upp 2007 reducerades denna möjlighet kraftigt och de negativa resultaten under åren 2009-2012 har medfört att resultatutjämningsfonden nästan är tömd och därmed har förlorat sin funktion.

Övrig riskhantering

Under 2012 har Sjöfartsverket genomfört en riskanalys av samtliga kärnprocesser där identifierade risker har konsekvens- och sannolikhetsbedömts. Kostnaderna för att åtgärda eller reducera de identifierade riskerna har samtidigt bedömts. Under 2013 kommer arbetet att fortsätta genom att handlingsplaner för åtgärd eller reduktion av identifierade risker ska tas fram i samtliga verksamheter. Parallellt med riskanalysen har ett nytt avtalssystem utvecklats, där avtalen även klassificeras utifrån risknivå. Även detta arbete kommer att fortgå under 2013.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2012 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

- Resultatet efter skattemotsvarighet ska medge en räntabilitet på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Soliditeten ska på lång sikt uppgå till minst 25 procent.
- Farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004.

Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet var 2011 negativ och även soliditeten är negativ till följd av att det egna kapitalet är negativt.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 335 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Låneramen har inte utnyttjats.

Nettoprisindex har ökat med 11,3 procent räknat från 2004. Under samma period har Sjöfartsverket gjort ett antal ändringar av farledsavgifterna, bland annat har godsavgifterna sänkts, kryssningsfartygen har avgiftsbelagts stegvis och miljödifferenteringen har ytterligare förstärkts. Dessa åtgärder beräknas ha sänkt avgifterna med ungefär 92 mkr under perioden 2004-2012.



Tvister

I det förvärvsavtal avseende förvärvet av aktierna i Scandinavian Helicopter Invest AB som tecknades mellan Sjöfartsverket och den tidigare ägaren till bolaget, Scandinavian Helicopter Group AB, per den 1 november 2011, ingick att den ambulanshelikopter verksamhet som Norrlandsflyg AB bedrev skulle avskiljas till ett nybildat bolag i samband med förvärvet. Enligt avtalet skulle balansposter direkt hänförliga till ambulanshelikopter verksamheten övertas av Norrlandsflyg Ambulans AB. Vid den genomgång av förvärvsbalansräkningen som bolagets revisorer gjorde i direkt anslutning till förvärvet, identifierades nettotillgångar om 4,8 mkr som skulle övertas av Norrlandsflyg Ambulans AB. När Sjöfartsverket framställde krav om ersättning för dessa nettotillgångar meddelade Norrlandsflyg Ambulans AB att de bestred kravet. Samtidigt framkom att bolaget i strid mot förvärvsavtalet före Sjöfartsverkets tillträde till aktierna, beviljat avgångsvederlag till den tidigare verkställande direktören samt en engångsersättning till den tidigare styrelseordföranden i Norrlandsflyg AB.

Sjöfartsverkets sammanlagda krav mot Scandinavian Helicopter Group AB och Norrlandsflyg Ambulans AB uppgick till 6,3 miljoner kronor.

Sjöfartsverket lämnade under oktober 2012 in en stämningsansökan till Göteborgs Tingsrätt mot Norrlandsflyg Ambulans AB samt dess moderbolag Scandinavian Helicopter Group AB med anledning av ovanstående förhållanden. Samtidigt påkallades skiljeförfarande i Stockholms Handelskammars skiljedomsinstitut mot den tidigare styrelseordföranden i Norrlandsflyg AB. Den 31 januari 2013 träffades ett förlikningsavtal mellan parterna, varvid Sjöfartsverket löste ut Scandinavian Helicopter Group AB ur ett avtal om vinstdelning vid framtida avyttring av räddningshelikoptrarna. Samtidigt förvärvade Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ.) på uppdrag av Sjöfartsverket den kvarvarande räddningshelikoptern SE-HAV, för fortsatt uthyrning till Sjöfartsverket. Därmed är samtliga avtalsförhållanden av betydelse mellan Sjöfartsverket och Scandinavian Helicopter Group AB avslutade.



Flerårsöversikt och nyckeltal

Kommentarer till flerårsöversikten

Affärsverket

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

Efter att ha uppvisat en mycket positiv utveckling under en rad av år minskade intäkterna från sjöfartsavgifterna kraftigt till följd av konjunkturbedgång och finanskris under 2009. Under 2010 återhämtade sig intäkterna avsevärt snabbare än vad som tidigare hade antagits. Den positiva trenden bröts dock under 2011, när godsvolymerna återigen minskade med 3 procent och har fortsatt att minska under 2012 med ytterligare 1 procent. Intäkten är dock oförändrad till följd av minskad överföring till Transportstyrelsen. Sjöfartsverket har vid tre tillfällen sänkt avgiften per ton gods som inte är lågvärdigt, med 10 procent 2004, med 6 procent 2008 samt med ytterligare 5 procent 2011. Avgiftssänkningarna har genomförts som ett led i avgiftsväxlingen mellan farledsavgifter och lotsavgifter, vilken syftar till att öka kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

Antalet lotsningar har under 2012 minskat med drygt 3 400 eller 9 procent. Efter en period av årliga höjningar av lotsavgiften under 2002–2005 var avgiftsnivån oförändrad fram till och med 2008. Under 2009 och 2010 har avgifterna höjts med i genomsnitt 10 procent per år och under 2011 höjdes avgifterna med i genomsnitt 5

procent. Avgiftshöjningarna har skett per den 1 januari. Under 2012 togs det så kallade SBT-avdraget, d v s avdraget för segregerade barlast-tankar, bort ur lotstaxan.

Även den fartygsbaserade delen av farledsavgiften har under senare år varit föremål för revideringar. En större omläggning genomfördes 2005 då även kryssningsfartygen gradvis började fasas in i avgiftssystemet. Miljödifferentieringen i avgiften stärktes samtidigt och därefter har miljöincitamentet utökats ytterligare genom de förändringar som genomfördes den 1 april 2008. Kryssningsfartygen omfattas därefter av systemet med svavelavgifter samtidigt som det nu för samtliga fartyg är möjligt att uppnå avgiftsfrihet för fartygsdelen, om maximala reningsåtgärder vidtas.

Personalkostnaderna har varierat kraftigt mellan åren. Den 1 januari 2009 övergick Sjöfartsinspektionen till Transportstyrelsen vilket innebar att antalet anställda minskade med drygt 160 årsarbetskrafter. Samtidigt överfördes flygräddningscentralen, ARCC, med 12 flygräddningsledare till Sjöfartsverket. Under 2010 övergick 25 anställda på sjömätarna till Sjöfartsverket efter beslut om införlivande av verksamheten. Under 2012 övergick 30 anställda till LFV i samband med att samarbetet kring administrativa tjänster inleddes. Utöver de förändringar av personalkostnaderna som dessa förändringar har medfört, har svängningarna i personalkostnaderna främst berott på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionsskulsberäkningen.

Kostnaderna för helikoptertjänster har ökat kraftigt under senare år, genom övergången från militära till civila helikoptrar för sjöräddningsändamål. Övergången har skett utan full ekonomisk kompensation, vilket innebär att handelssjöfarten genom farledsavgifterna har fått finansiera åtaganden som principiellt faller utanför deras betalningsskyldighet.

Tillkommande uppgifter som kräver ökade resurser avser bland annat de senaste årens ökade krav på tillgänglighet till olika slags information. I allmänhet avses att information ska göras tillgänglig för en bredare allmänhet i elektronisk form. Resursåtgången avser såväl personella resurser som nya IT-baserade lösningar och ofta i en nivå som inte är försumbar.

Efter flera milda isvintrar med begränsad isutbredning innebär vintrarna 2010 och 2011 kraftigare isutbredning, vilket har medfört ökade kostnader om drygt 80 mkr respektive drygt 100 mkr. Skillnaden i ekonomiska termer mellan en mild och en statistiskt sett normal isvinter uppgår till cirka 50 mkr, medan en sträng isvinter skulle innebära kostnadsökningar i storleksordningen 100-150 mkr. 2012 var isvintern mildare vilket fram för allt innebär lägre drivmedelskostnader för isbrytare.

Definitioner av nyckeltal

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
Räntabilitet på sysselsatt kapital	– Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	– Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren
Räntetäckningsgrad	– Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr							
Resultaträkning	Affärsverket					Koncernen	
	2012	2011	2010	2009	2008	2012	2011
Sjöfartsavgifter	1 390,9	1 415,5	1 305,0	1 167,8	1 408,9	1 390,9	1 415,5
Övriga externa intäkter	529,1	554,4	558,7	528,9	573,6	530,6	556,4
Summa rörelseintäkter	1 920,0	1 969,9	1 863,7	1 696,7	1 982,5	1 921,5	1 971,9
Externa kostnader	-1 921,0	-1 899,3	-1 829,3	-1 671,3	-1 734,3	-1 918,9	-1 908,3
Avskrivningar	-145,1	-137,1	-140,2	-141,5	-141,2	-146,3	-251,4
Summa rörelsekostnader	-2 066,1	-2 036,4	-1 969,5	-1 812,8	-1 875,5	-2 065,2	-2 159,7
Rörelseresultat	-146,1	-66,5	-105,8	-116,1	107,0	-143,7	-187,8
Resultat från finansiella investeringar							
Finansiella intäkter och kostnader	-47,5	-144,1	-11,4	-77,9	-17,1	-47,8	-22,7
Rörelseresultat efter finansiella poster	-193,7	-210,6	-117,2	-194,0	89,9	-191,6	-210,5
Bokslutsdispositioner	-	-	-	75,0	-58,0	-	-
Resultat före skattemotsvarighet	-193,7	-210,6	-117,2	-119,0	31,9	-191,6	-210,5
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-8,9	-	-
Årets resultat	-193,7	-210,6	-117,2	-119,0	23,0	-191,6	-210,5
Balansräkning i sammandrag	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2012-12-31	2011-12-31
TILLGÅNGAR							
Anläggningstillgångar	2 116,0	1 952,6	1 881,9	1 802,1	1 853,7	2 145,7	1 983,7
Omsättningstillgångar	741,1	869,7	942,9	1 029,9	1 129,1	757,8	865,6
Summa tillgångar	2 857,1	2 822,3	2 824,8	2 832,0	2 982,8	2 903,5	2 849,3
EGET KAPITAL OCH SKULDER							
Eget kapital	-26,5	167,1	377,7	494,9	696,6	-24,5	167,2
Avsättningar	2 502,6	2 272,3	2 144,1	2 033,9	1 958,6	2 535,6	2 314,0
Långfristiga skulder	23,9	34,2	-	-	-	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	-	-	-	25,8
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	357,1	348,7	303,0	303,2	327,6	392,4	342,3
Summa eget kapital och skulder	2 857,1	2 822,3	2 824,8	2 832,0	2 982,8	2 903,5	2 849,3
Nyckeltal							
Kassalikviditet	184,6	226,6	290,3	319,3	323,0	169,8	226,9
Balanslikviditet	207,5	249,4	311,2	339,6	344,7	193,1	252,9
Sysselsatt kapital	2 486,8	2 497,7	2 525,3	2 592,1	2 583,4	2 863,5	-
Soliditet	Negativt	5,9	13,4	17,5	23,4	-	5,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	5,3	-47,6	-
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	3,5	-2,7	-
Räntetäckningsgrad	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	3,0	2,5	5,5
ÅRSARBETSKRAFT							
Män	751,1	732,6	792,9	794,9	916,7	853,3	836,1
Kvinnor	169,3	178,4	189,6	203,8	254,7	177,9	185,2
Total årsarbetskraft	920,4	911,0	982,5	998,7	1 171,4	1 031,2	1 021,3
Omsättning per anställd, tkr	2 086,0	2 162,4	1 897,0	1 699,0	1 692,2	1 863,3	1 930,8
Medelantal anställda							
Män	894	894	789	796	1 051		
Kvinnor	221	228	196	204	304		
	1 115	1 122	985	1 000	1 355		

Redovisningsprinciper

Allmänt

Sjöfartsverket följer i sin redovisning Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, Förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, samt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd. Tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inte annat anges nedan. I vissa specifika fall tillämpas Redovisningsrådets rekommendationer, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan. Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd.

Transparenslagen

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

Koncernredovisning

Sjöfartsverket förvärvade per den 1 november 2011 en koncern bestående av det helägda dotterbolaget Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Helicopter Rescue AB och SMA Training AB. Koncernredovisning har upprättats i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR1:00 Koncernredovisning. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens

egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I Sjöfartsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Goodwill utgörs av det belopp varmed anskaffningsvärdet överstiger det verkliga värdet på koncernens andel i det förvärvade dotterbolagets nettotillgångar vid förvärvstillfället. Förvärvet av dotterbolaget skedde för att säkerställa att Sverige har en fungerande sjö- och flygräddning. Verksamheten ska inte drivas med syfte att generera vinst varför goodwill skrevs ned i sin helhet under 2011.

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Avskrivning påbörjas när systemet är färdigt att tas i bruk för det ändamål det är avsett.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffningsvärdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

Avskrivningar

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

I affärsverket tillämpas reglerna om komponentavskrivning i RR 12 när det i en anläggning ingår komponenter med olika livslängd, vilket innebär att komponenterna skrivs av över sina respektive beräknade ekonomiska livslängder. För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3–5 år
Egenutvecklade datasystem	5 år
Byggnader och markanläggningar	30–40 år
Isbrytare	30 år
Övriga skepp och båtar	5–25 år
Bojar	5–30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5–20 år
Bolagen	
Kontors- och verkstadsinventarier	5–10 år
Byggnadsinventarier	5 år
Utrustning till helikopter	12–15 år

Värdering av pågående arbete

Affärsverket tillämpar successiv vinstavräkning av de projekt som utförs för annans räkning. Avräkningen innebär att uppdragsinkomsterna och uppdragsutgifterna redovisas i förhållande till

uppdragets färdigställande. Metoden resulterar i att intäkter, kostnader och resultat hänförs till den period under vilket arbetet utförts.

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden. I de fall leasetagaren enligt avtal är skyldig att anvisa köpare till restvärdet vid avtalets utgång har åtagandet redovisats som ansvarsförbindelse under poster inom linjen. I dessa fall är tillgångens restvärde baserat på ”soft market value” enligt oberoende värderingsinstitut.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående. Andelar i koncernföretag skrevs 2011 ned, enligt Redovisningsrådets rekommendation RR17, till den förvärvade koncernens egna kapital per 31 december 2011. Ingen ytterligare nedskrivning av andelarna i koncernföretag har gjorts.

Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returer medan det för övriga lager exklusive bränslelagret görs en generell inkuransnedskrivning

med 3 procent. Bränslelagret värderas enligt principen först in – först ut (FIFU). Bolagets varulager värderas, med tillämpning av först-in först-ut-principen, till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Kundfordringar

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

Utländska valutor

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär nettoredovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

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

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Kostnader för omstrukturering har redovisats i enlighet med

reglerna i Redovisningsrådets rekommendation RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventualtillgångar.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

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

Den 1 januari 2003 trädde ett nytt pensionsavtal, PA-03, i kraft för anställda födda 1943 eller senare. PA-03 innebär en partiell övergång från förmånsbestämda till avgiftsbestämda pensioner, där ålderspension på inkomster över 7,5 basbelopp samt delar av ålderspension enligt övergångsregler för anställda födda 1943–1972 är förmånsbestämda. Det innebär att merparten av de tillkommande pensionskostnaderna inte skuldförs i egen balansräkning. Istället betalas en månadsvis premie för den individuella ålderspensionen, IÅP, till SPV. Premier avseende såväl Kåpan som IÅP kostnadsförs.

För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och

ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv.

Den pensionsskuld som redovisas beräknas av SPV enligt de försäkringstekniska grunder som Nämnden för statens avtalsförsäkringar (NSA) fastställt. Under 1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 30 procent. Pensionskostnaderna redovisas fördelade dels på rörelsekostnader och dels på finansiella kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden och dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV. Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsättningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst och SEB Trygg Liv. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner. I den av SPV beräknade pensionsskulden ingår avkastningsskatt i enlighet med de beräkningsgrunder som Finansinspektionen anger i FFFS 2007:31 och som tillämpas vid beräkning av affärsverkens pensionsskuld.

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

Mervärdesskatter

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

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt och dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag erlägger bolagsskatt och redovisar det i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Antal anställda

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

Avrundning

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

Noter

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

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift. En del baseras på fartygets storlek (bruttodräktighet) och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden. Fartygsavgiften är differentierad med avseende på fartygens utsläpp av NO_x och SO_x.

Farledsavgifter		
	2012	2011
Avgift på fartyg, lastfartyg	300 689	299 289
Avgift på fartyg, färjor	270 551	269 966
Reduktion för svavelintyg	-29 925	-31 128
Summa avgift på fartyg före rabatter	541 315	538 127
Rabatter på fartyg	-7 396	-7 332
Summa avgift på fartyg	533 919	530 795
Avgift på gods, lastfartyg	340 386	346 541
Avgift på gods, färjor	106 942	111 138
Avgår till Transportstyrelsen	-10 000	-16 500
Summa avgift på gods före rabatter	437 328	441 179
Rabatter på gods	-17 246	-21 149
Summa avgift på gods	420 082	420 030
Summa farledsavgifter	954 001	950 825

Farledsavgifterna har uppburits på följande sjötrafikområden

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2012	2011	2012	2011
Luleå	23 161	22 830	32 905	34 332
Gävle	20 682	20 716	26 193	27 323
Stockholm	110 074	111 634	39 994	45 671
Södertälje	25 188	26 784	17 745	18 012
Kalmar	43 382	41 843	40 975	44 033
Malmö	144 019	140 256	101 079	101 729
Göteborg	115 484	116 520	110 995	111 405
Marstrand	56 876	55 165	71 810	69 633
Vänern/Trollhätte kanal	2 449	2 379	5 632	5 541
Summa	541 315	538 127	447 328	457 679

Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2012	2011
Luleå	33 974	34 191
Gävle	35 303	37 319
Stockholm	71 548	85 208
Södertälje	56 717	63 927
Kalmar	36 386	43 827
Malmö	47 783	49 232
Göteborg	81 395	80 098
Marstrand	60 269	57 270
Vänern/Trollhätte kanal	13 510	13 659
Summa	436 885	464 731

Not 3 Intäkter av anslag (Anslagsredovisning)

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Tillförda medel	Indragningar	Omdisponeringar	Utfall	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	0	143 308	–	–	–143 308	0
22 01 005	0	62 284	–	–	–62 284	0
22 01 008	83	25 085	–83	–	–25 085	0
Summa	83	230 677	–83	–	–230 677	0

Anslag 22 01 004

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

Villkor

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

Anslag 22 01 005

Avser bidrag för verksamheten i Trollhätte kanal som från 1994 ingår i Sjöfartsverket.

Villkor

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

Anslag 22 01 008

Anslaget avser ersättning för viss internationell verksamhet och skall svara för utbetalningen av det svenska bidraget till World Maritime University, WMU.

Villkor

Sjöfartsverket rekvirerar medel för utbetalning till World Maritime University, WMU.

Transfereringar

Sjöfartsverket har betalat 25 085 tkr avseende Sveriges bidrag till World Maritime University. Medlen förmedlas via Sjöfartsverket och redovisas som transferering i resultaträkningen.

Not 4 Övriga externa intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Försäljning och royalty sjökort	25 144	24 611	25 144	24 611
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	9 806	4 238	9 806	4 238
Internationella uppdrag	1 647	2 374	1 647	2 374
Helikoptertjänster	49 097	47 180	49 097	47 180
Uthyrning	87 273	116 710	87 273	116 710
Bidrag	32 166	26 117	32 166	26 117
Fakturerade kostnader	9 237	7 050	5 245	7 050
Tjänster med fartyg	12 419	12 267	12 419	12 267
Ersättning för drift av broar	7 828	9 275	7 828	9 275
Realisationsvinster	780	18 957	780	18 957
Eurocontrolavgifter	58 422	55 203	58 422	55 203
Övriga rörelseintäkter	29 712	24 780	29 712	24 780
Intäkter från helikopterverksamhet	–	–	5 434	1 956
Summa övriga externa intäkter	323 531	348 762	324 973	350 718

Not 5 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Löner och ersättningar	495 150	486 928	562 217	499 420
Kostnadsersättningar	15 075	14 633	17 837	16 232
Årets pensionskostnader	102 625	97 216	112 946	98 608
Förändring av pensionsskulden	184 789	100 588	184 789	100 588
Löneskatt på pensionsskuld-förändringen	44 830	24 403	44 830	24 403
Avgår finansiell del av pensionsskuld-förändringen	-52 179	-31 778	-52 179	-31 778
Övriga sociala kostnader	185 298	182 242	211 010	187 329
Övriga personalkostnader	14 390	13 723	22 121	14 907
Summa personalkostnader	989 978	887 955	1 103 571	909 709

Styrelseledamöter

Årets utbetalda skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till styrelseledamöter och befattningshavare som utsett av regeringen, affärsverket:

Jan Sundling, styrelseordförande	55
Elizabeth Nyström, vice ordförande	29
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör	1 528
Guy Ehrling	28
Margareta Lützhöft	28
Eva Nypelius	28
Eric Nilsson	28
Maria Jobenius (fr.o.m. 2012-07-01)	14
Ann Frisk (t.o.m. 2012-06-30)	14
Lena Göthberg (t.o.m. 2012-06-30)	14

Personalrepresentanter

Tapani Hoffrén	374
Göte Karlsson	507
Patrik Wikand	822

Suppleanter för personalrepresentanter

Lennart Johansson	308
Lars Törnqvist	434
Hans Fotmeijer	378

Sjukfrånvaro

Affärsverket	2012	2011
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,17%	2,94%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	32,49%	42,29%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	1,75%	2,28%
Kvinnor	3,81%	5,43%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	2,47%	2,30%
30-49 år	1,49%	2,34%
50 år eller äldre	2,83%	3,57%

Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

Jan Sundling	Aditro Logistics AB SJ AB Vectura AB Jan Sundling i Ytterkvarn AB Corem Property Group AB CER Management Committe i Bryssel
Guy Ehrling	Guy Ehrling Kommunikation AB Guy Ehrling Kommunikation Holding AB Idealistas AB
Eric Nilsson	Logent Ports & Terminals AB Västerås Kombiterminal AB Prové Management AB Lundby Containerservice AB Göteborg Tryckservice AB Logistikforum
Eva Nypelius	Almi Företagspartner Gotland AB Gotlands näringslivs- och etableringsservice AB Inspiration Gotland AB Nyplings Gård AB Wisby StrandCongress och Event Gotland AB Gotlänningens Tryckeri AB
Elizabeth Nyström	Trollhättan-Vänersborgs flygplats AB
Ann-Catrine Zetterdahl	LFV Svevia AB Lighthouse Sjöfartsverket Holding AB SMA Training AB

Not 6 Övriga externa intäkter

Övriga externa kostnader	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
	Hyror	79 551	127 768	134 933
Drivmedel	95 877	154 662	105 087	154 662
Reparationer och underhåll	102 768	107 741	102 768	107 741
Helikoptertjänst	192 306	220 599	–	184 403
Extern bemanning	119 228	112 416	122 416	112 416
Extern sjömätning	14 639	8 526	14 639	8 526
Övriga köpta tjänster	121 402	130 989	124 088	130 989
IT-utrustning	15 788	11 532	15 788	11 532
Telekommunikation och post	14 748	14 959	14 748	14 959
Transportmedel	6 288	6 510	7 314	6 510
Resekostnader och transporter	35 175	35 463	39 116	35 463
Fastighetskostnader	29 326	26 223	29 326	26 223
Realisationsförluster	800	419	800	419
IT-konsulter	15 910	15 990	15 910	15 990
Övriga rörelsekostnader	34 505	31 591	38 191	31 591
Leasingkostnader helikoptrar	52 680	5 929	14 613	18 633
Övriga helikopteromkostnader	–	–	35 582	4 348
Kundförluster avs. Norrlandsflyg Ambulans AB	–	–	–	4 851
Övriga externa kostnader i helikopter verksamheten	–	–	–	1 640
Summa övriga externa kostnader	930 991	1 011 317	815 319	998 664

Arvode till revisorer

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	807	632	807	632
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	–	–	330	390
- övriga uppdrag	485	510	–	910
Summa övriga externa kostnader	1 292	1 142	1 137	1 932

Not 7 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

Övriga externa kostnader	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Licenser och köpta programvaror	6 233	4 498	6 233	4 498
Egenutvecklade datasystem	4 111	1 746	4 111	1 746
Skepp	56 125	53 820	56 125	53 820
Inventarier, verktyg och installationer	29 285	29 954	30 424	30 119
Byggnader	18 509	19 181	18 509	19 181
Markanläggningar	30 870	27 914	30 870	27 914
Goodwill, nedskrivning	–	–	–	114 088
Summa avskrivningar och nedskrivningar	145 133	137 113	146 272	251 366

Not 8 Finansiella intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2011	2011	2012	2011
Ränteintäkter från Riksgälden	5 189	7 165	5 189	7 165
Ränteintäkter från bank	117	264	305	333
Ränteintäkter plusgiro	1 249	1 850	1 249	1 850
Ränteintäkter från koncernbolag	–	135	–	–
Övrigt	609	521	609	521
Summa	7 164	9 935	7 352	9 869

Not 9 Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar

Andelar i dotterbolaget Sjöfartsverket Holding AB skrevs ned med 121 482 tkr i bokslutet 2011. Ingen ytterligare nedskrivning har gjorts under 2012.

Not 10 Finansiella kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Finansiell del av pensionsskuldökningen	52 179	31 778	52 179	31 778
Räntekostnader valutasäkring	2 346	601	2 346	601
Övriga räntor	214	170	731	150
Summa finansiella kostnader	54 739	32 549	55 256	32 529

Not 11 Bokslutsdispositioner

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

Not 12 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 26,3 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Aktuell skatt för året	–	–	–	–
Aktuell skatt hänförlig till tidigare år	–	–	–	2
Skatt för året avseende koncernbidrag	–	–	–	–
Summa skatt	0	0	0	2

Not 13 Immateriella anläggningstillgångar

Akkumulerade anskaffningsvärden:

Affärsverket

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	31 280	365	–	11 582	43 227
Egenutvecklade datasystem	42 416	2 256	–	1 200	45 872
Pågående nyanläggningar	12 785	1 502	–	–12 782	1 505
Summa	86 481	4 123	–	0	90 604

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2012 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:				
Affärsverket				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	22 266	6 233	–	28 499
Egenutvecklade datasystem	27 100	4 110	–	31 210
Summa	49 366	10 343	–	59 709

Bokfört värde:			
Affärsverket			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	43 227	–28 499	14 728
Egenutvecklade datasystem	45 872	–31 210	14 662
Pågående anläggningsarbeten	1 505	–	1 505
Summa	90 604	–59 709	30 895

Akkumulerade anskaffningsvärden:					
Koncernen					
Huvudgrupp	IB affärsverket	Investeringar	Försäljning m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	31 280	365	–	11 582	43 227
Egenutvecklade datasystem	42 416	2 256	–	1 200	45 872
Pågående nyanläggningar	12 785	1 502	–	–12 782	1 505
Summa	86 481	4 123	–	0	90 604

Kolumnen överföringar avser invärdningar under 2012 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:				
Koncernen				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	22 266	6 233	–	28 499
Egenutvecklade datasystem	27 100	4 110	–	31 210
Summa	49 366	10 343	–	59 709

Bokfört värde:			
Koncernen			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	43 227	–28 499	14 728
Egenutvecklade datasystem	45 872	–31 210	14 662
Pågående anläggningsarbeten	1 505	–	1 505
Summa	90 604	–59 709	30 895

Not 14 Materiella anläggningstillgångar

Akkumulerade anskaffningsvärden:

Affärsverket

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 537 475	41 344	-6 758	62 307	1 634 368
Inventarier m.m.	399 756	16 819	-12 479	8 623	412 719
Byggnader	746 878	6 017	-790	2 026	754 131
Markanläggningar	1 268 843	9 191	-	45 050	1 323 084
Mark	6 698	-	-1	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	179 805	248 816	-	-118 006	310 615
Summa	4 139 455	322 187	-20 028	0	4 441 614

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2012 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:

Affärsverket

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Skepp	1 057 040	56 125	-6 657	1 106 508
Inventarier m.m.	280 786	29 285	-12 000	298 071
Byggnader	507 923	18 509	-408	526 024
Markanläggningar	424 434	30 870	-	455 304
Summa	2 270 183	134 789	-19 065	2 385 907

Bokfört värde:

Affärsverket

Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 634 368	-1 106 508	527 860
Inventarier m.m.	412 719	-298 071	114 648
Byggnader	754 131	-526 024	228 107
Markanläggningar	1 323 084	-455 304	867 780
Mark	6 697	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	310 615	-	310 615
Summa	4 441 614	-2 385 907	2 055 707

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2012 till 29 944 tkr

Akkumulerade anskaffningsvärden:

Koncernen

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försäljning m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 537 475	41 344	-6 758	62 307	1 634 368
Inventarier m.m.	404 013	18 318	-12 479	8 623	418 475
Byggnader	746 878	6 017	-790	2 026	754 131
Markanläggningar	1 268 843	9 191	-	45 050	1 323 084
Markanläggningar	6 698	-	-1	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	179 805	248 816	-	-118 006	310 615
Summa	4 143 712	323 686	-20 028	0	4 447 370

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2012 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:				
Koncernen				
Huvudgrupp	IB affärsverket	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Skepp	1 057 040	56 125	-6 657	1 106 508
Inventarier m.m.	283 463	30 425	-12 000	301 888
Byggnader	507 923	18 509	-408	526 024
Markanläggningar	424 434	30 870	-	455 304
Summa	2 272 859	135 929	-19 065	2 389 724

Bokfört värde:			
Koncernen			
Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 634 368	-1 106 508	527 860
Inventarier m.m.	418 475	-301 888	116 587
Byggnader	754 131	-526 024	228 107
Markanläggningar	1 323 084	-455 304	867 780
Mark	6 697	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	310 615	-	310 615
Summa	4 447 370	-2 389 724	2 057 646

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2012 till 29 944 tkr

Not 15 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Bolaget har två dotterbolag, SMA Helicopter Rescue AB, som bedriver sjö- och flygräddning med räddningshelikopter för Sjöfartsverkets räddning, samt SMA Training AB, som för närvarande inte bedriver någon verksamhet.

Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB, vars uppdrag är att säkerställa helikopterverksamheten inom svensk sjö- och flygräddning.

Koncernen				
	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Helicopter Rescue AB	556079-5162	Norrköping	100%	100%
-SMA Training AB	556760-0126	Norrköping	100%	100%

Affärsverket	
Förvärvspris	28 000
Förvärvskostnader	1 182
Kapitaltillskott	97 000
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	126 182
Ingående ackumulerade avskrivningar	-121 482
Årets nedskrivningar	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-121 482
Bokfört värde	4 700

Not 16 Långfristiga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Förskottshyra	12 695	32 974	12 695	32 974
Kapitalförsäkring	8 122	8 488	10 352	9 957
Underhållsprogram motorer och växlar	–	–	30 196	28 656
Depositioner	3 909	–	3 909	4 176
Summa andra långfristiga fordringar	24 726	41 462	57 152	75 763

Förskottshyran avser isbrytande offshorefartyg som Sjöfartsverket tecknat avtal om med Trans Viking Icebreaking and Offshore A/S. Förskottet motsvarar den särskilda isbrytaranpassning som ingår i avtalet. Under 2012 har avtalet avseende Vidar Viking lösts och därmed återstår förskottshyra för två fartyg. Kapitalförsäkringar avser försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för. Syftet med kapitalförsäkringen är att lotsarna ska få samma pensionsersättning när de går i pension vid 60 års ålder, som om de avgått vid 65 år.

Depositionerna avser de av ERA Leasing LLC leasade helikoptrarna SE-HEJ och SE-HOJ. Depositionen återbetalas vid avtalstidens utgång.

För koncernen tillkommer kapitalförsäkring för s k tiotaggare, fordran avseende inbetalt förskott för underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptrar, vilken även redovisas som avsättning med motsvarande belopp, samt depositioner avseende helikopter.

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

Investeringar i Sjöfartshotell

	Beslutsdatum	2012-12-31	2011-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500	3 500
Malmö	1953-04-23	700	700
Oskarshamn	1955-11-04	337	337
Stockholm	1961-12-22	3 600	3 600
		8 137	8 137

Not 17 Varulager

	Affärsverket		Koncernen	
	2012	2011	2012	2011
Bränslelager	70 684	69 285	70 684	69 285
Sjökort	2 940	2 278	2 940	2 278
Centralförrådet	7 104	7 038	7 104	7 038
Komponenter, reservdelar och bränsle för helikopterverksamheten	–	–	9 651	9 157
Övrigt	1 122	1 100	1 122	1 100
Summa varulager	81 850	79 701	91 501	88 858

Not 18 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 3 598 (2 049) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 904 (151) tkr.

Not 19 Övriga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Mervärdesskattefordran	11 766	35 428	11 766	35 428
Skattefordringar	545	480	2 512	480
Eurocontrolavgifter	9 475	8 671	9 475	8 671
Övriga fordringar	121	214	661	675
Summa övriga fordringar	21 907	44 793	24 414	45 254

Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Förutbetalda kostnader	58 729	66 563	53 577	44 560
Upplupna intäkter	42 331	22 276	40 271	21 767
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	101 060	88 839	93 848	66 327

Not 21 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning.

Not 22 Kassa och bank

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Kassa	144	157	155	157
Bank	86 532	66 952	99 972	75 363
Summa kassa och bank	86 676	67 109	100 127	75 520

Not 23 Eget kapital

Affärsverket	2012-12-31		2011-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-278 988	446 112	-68 417
Årets resultat		-193 668		-210 571
Förändring av resultatutjämningsfond		-		-
Utdelning		-		-
Belopp vid årets utgång	446 112	-472 656	446 112	-278 988

Koncernen	2012-12-31		2011-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	-278 948	446 112	-68 417
Årets resultat		-191 615		-210 531
Belopp vid årets utgång	446 112	-470 563	446 112	-278 948

Not 24 Avsatt till pensioner

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder. Den skuldförs med 30 procent. Den del som inte beräknas utnyttjas tas upp i balansräkningen under rubriken poster inom linjen. I pensionsskulden för aktiva arbets-tagare ingår en reserv om 5 mkr på grund av att en del av skulden inte är aktualiserad. I pensionskulden ingår avkastningsskatt som per 2012-12-31 uppgår till 105 790 tkr.

Koncernen

För koncernen tillkommer avsättning för fondförsäkring avseende s k tiotaggare.

Not 25 Övriga avsättningar

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Avsättning för omstrukturering	4 989	3 891	4 989	3 891
Avsättning avseende framtida utgifter vid leasingkontrakts utgång	–	–	–	11 275
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	–	–	30 196	28 656
Summa skuld till koncernbolag	4 989	3 891	35 185	43 822

Affärsverket

Avser pensionsersättningar och uppsägningslöner i samband med omstruktureringar inom Sjöfartsverket samt inom GSF, Sjöfartsverkets och LFVs gemensamma servicefunktioner.

Koncernen

För koncernen tillkommer avsättning för framtida utgifter för tvingande köp till restvärde, vid leasingkontraktets utgång av en helikopter, som inte längre är luftvärdig med 2 000 tkr samt en avsättning för framtida tekniskt underhåll med 30 196 tkr, som även redovisas som en långfristig fordran avseende underhållsprogram för motorer och växlar.

Not 26 Skulder till kreditinstitut

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Skulder till kreditinstitut	–	–	–	25 835
Summa skuld till kreditinstitut	–	–	–	25 835

Beviljat belopp på checkräkningskredit i koncernen uppgår till 10 (10) mkr.

Not 27 Skulder till koncernföretag

Avser lämnat aktieägartillskott till Sjöfartsverket Holding AB som inte utbetalts samt ersättning för deposition för helikoptrar som övertagits av Sjöfartsverket från SMA Helicopter Rescue AB.

	Affärsverket	
	2012-12-31	2011-12-31
Långfristig skuld till koncernbolag	23 908	34 165
Kortfristig skuld till koncernbolag	3 909	39 148
Summa skuld till koncernbolag	27 817	73 313

Not 28 Skatteskulder

Beloppet avser skattemotsvarighet respektive bolagsskatt på årets resultat.

Not 29 Övriga skulder

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Avdragna personalskatter	12 919	13 627	15 257	15 434
Mervärdesskatt	–	–	1 543	4 428
Skuld till Scandinavian Helicopter Group avseende lösen av avtal för vinstdelning avseende helikoptrar	13 500	–	13 500	–
Övriga skulder	226	184	226	1 978
Summa övriga skulder	26 645	13 811	30 526	21 840

Not 30 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Upplupna semesterlöner	40 965	42 572	49 785	52 751
Upplupna kompensationslöner	6 585	6 795	6 585	6 795
Upplupna retroaktiva löner	2 620	2 809	3 527	2 809
Övriga upplupna löner	5 504	6 331	6 703	7 316
Upplupna arbetsgivaravgifter	34 516	35 246	42 373	44 055
Upplupna elkostnader	2 065	1 737	2 065	1 737
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	12 222	10 453	12 222	10 453
Fartygsbemanning	4 193	15 410	4 193	15 410
Avsättning Trygghetsmedel	4 636	5 019	4 636	5 019
Ispatrullering i Nordatlanten	8 101	7 870	8 101	7 870
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	7 164	2 600	7 164	2 600
Helikopterkostnader	13	3 070	–	3 070
Sanering Nya Varvet	1 500	–	1 500	–
Slutreglering Norrköpingsfarleden	4 235	–	4 235	–
Övriga upplupna kostnader	15 038	12 468	19 325	18 268
Förutbetalda intäkter	51 753	45 043	51 753	45 043
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	201 110	197 423	224 167	223 196

Not 31 Poster inom linjen

	Affärsverket		Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Antastbara pensionsförpliktelser				
Antastbara pensionsförpliktelser	84 132	83 722	84 132	83 722
Ansvarsförbindelser				
Restvärden i räddningshelikoptrar	175 784	–	175 784	–
Ställda säkerheter				
Fondförsäkring	–	–	2 230	1 469

70 procent av antastbara pensionsförpliktelser för affärsverkets personalkategorier (exklusive lotsar) som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder.

Ansvarsförbindelserna avser det avtal med Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ.) enligt vilket Sjöfartsverket har en skyldighet att anvisa köpare till räddningshelikoptrarna vid avtalstidens utgång, till ett belopp som lägst motsvarar restvärdena i avtalen. Om köpare inte kan anvisas är Sjöfartsverket skyldig att erlägga mellanskillnaden mellan den köpeskillning SEB kan erhålla och restvärdet enligt avtalen. Ansvarsförbindelsen motsvarar de sammanlagda restvärdena i avtalen.

Fondförsäkring avseende s k tiotaggare i SMA Helicopter Rescue AB.

Affärsverket styrelse



Jan Sundling
Egen företagare
Ordförande



Elizabeth Nyström
Egen företagare
Vice ordförande



**Ann-Catrine
Zetterdahl**
Generaldirektör



Guy Ehrling
Kommunikationskonsult



Maria Jobenius
Kommunikationsdi-
rektör



Margareta Lützhöft
Universitetslektor



Eva Nypelius
Egen företagare



Eric Nilsson
Seniorkonsult



Patrik Wikand,
SACO



Tapani Hoffrén,
ST



Göte Karlsson
SEKO

Revisorer, affärsverket

Leif Lundin ansvarig revisor, Riksrevisionen

Arne Månberg uppdragsledare, Riksrevisionen

Affärsverket ledning



Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Noomi Eriksson
Stf. Generaldirektör
Direktör Styrning och Planering
Direktör Sjö- och flygräddning



Ove Eriksson
Direktör Affärer



Jonas Vedsmand
Marknadsdirektör



Maria Ottosson
Kommunikationsdirektör



Ulrika Worge Carlsson
Direktör Utveckling och Kompetens



Jaak Meri
Direktör Samhälle



Tomas Årnell
Direktör Isbrytning



Peter Fyrby
Rederidirektör

Sjöfartsverket Holding AB

Ann-Catrine Zetterdahl, ordförande
Noomi Eriksson, VD
Lars Widell

SMA Training AB

Ann-Catrine Zetterdahl, ordförande
Noomi Eriksson
Lars Widell

SMA Helicopter Rescue AB

Noomi Eriksson, ordförande
Lars Widell
Håkan Neckman
arbetstagarrepresentanter:
Peter Nordkvist, SPF
Assar Eklund, SFF

Revisorer, koncernbolagen

Kristian Stensjö ansvarig revisor
Deloitte AB, Göteborg

Utdelning och skattemotsvarighet

Riktlinjerna för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. Skattemotsvarigheten ska utgå med 26,3 procent på årets resultat. För 2012 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då redovisningen visar en förlust.

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

Stockholm den 19 februari 2013

Jan Sundling
Ordförande

Elizabeth Nyström
Vice ordförande

Ann-Catrine Zetterdahl Guy Ehrling
Generaldirektör

Maria Jobenius

Eric Nilsson

Margareta Lützhöft

Eva Nypelius

Patrik Wikand

Tapani Hoffrén

Göte Karlsson

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits den 27 februari 2013

Leif Lundin

Arne Månberg

Sjöfartsverkets geografiska organisation



Produktion: LfV Tryck i samarbete med Sjöfartsverket
 Grafisk formgivning & tryck: LfV Tryck Norrköping 2013
 T13-013

